



125 EXC
200 EXC
200 XC-W
250 EXC
250 XC-W
300 EXC
300 XC-W

Réf. 3213334fr

KTM

Permettez-nous de vous féliciter sincèrement d'avoir porté votre choix sur une moto KTM. Vous êtes désormais en possession d'une moto moderne et sportive qui vous apportera beaucoup de plaisir si vous appliquez correctement les instructions de maintenance et d'entretien.

Nous vous souhaitons un maximum de plaisir !

Inscrire ci-dessous les numéros de série du véhicule.

| | |
|--|---------------------------|
| Numéro de châssis (📖 p. 12) | Cachet du concessionnaire |
| Numéro de moteur (📖 p. 12) | |
| Numéro de clé (toutes les EXC) (📖 p. 12) | |

Le présent manuel d'utilisation correspond à l'état le plus avancé de la série concernée au moment de l'impression. Cependant, des divergences minimales résultant de l'évolution technique ne sauraient être exclues.

Toutes les informations du présent document sont fournies sans aucun engagement. La société KTM Sportmotorcycle GmbH se réserve le droit de modifier, de supprimer sans substitution ou d'adapter aux exigences locales les informations techniques, les tarifs, les couleurs, le design, les matériaux, les prestations de services et de maintenance, les constructions et les équipements ou autres, ainsi que d'arrêter définitivement la fabrication d'un certain modèle sans avis préalable ni indication d'un motif quelconque. KTM décline toute responsabilité en ce qui concerne les possibilités de livraison, les divergences au niveau des croquis et des descriptions, ainsi que les fautes d'impression et les erreurs. Les modèles représentés dans le présent document sont en partie dotés d'équipements spéciaux qui ne font pas partie de l'équipement de série.

© 2016 KTM Sportmotorcycle GmbH, Mattighofen Autriche

Tous droits réservés

Toute reproduction, même partielle, est strictement interdite sans autorisation écrite de l'auteur.



ISO 9001(12 100 6061)

Conformément à la norme internationale de qualité ISO 9001, KTM utilise des standards d'assurance qualité permettant d'obtenir une qualité maximale du produit.

Établi par : TÜV Management Service

REG.NO. 12 100 6061

KTM Sportmotorcycle GmbH

5230 Mattighofen, Autriche

Ce document est valable pour les modèles suivants :

- 125 EXC EU (F7103P6)
- 125 EXC Six Days EU (F7103P2)
- 200 EXC EU (F7203P6)
- 200 EXC AU (F7260P6)
- 200 XC-W US (F7275P3)
- 250 EXC EU (F7303P6)
- 250 EXC AU (F7360P6)
- 250 EXC Six Days EU (F7303P2)
- 250 XC-W US (F7375P3)
- 300 EXC EU (F7403P6)
- 300 EXC AU (F7460P6)
- 300 EXC BR (F7440P6)
- 300 EXC Six Days EU (F7403P2)
- 300 XC-W US (F7475P3)
- 300 XC-W Six Days US (F7475P2)



3213334fr

02/2016

| | | | | | |
|------|--|----|------|--|----|
| 1 | SYMBOLIQUE | 5 | 7 | COMPTEUR DE VITESSE | 21 |
| 1.1 | Symboles utilisés | 5 | 7.1 | Vue d'ensemble du compteur | 21 |
| 1.2 | Conventions typographiques utilisées | 5 | 7.2 | Activation et test..... | 21 |
| 2 | CONSIGNES DE SÉCURITÉ | 6 | 7.3 | Régler l'unité kilomètres/miles | 21 |
| 2.1 | Définition de l'application - Utilisation conforme..... | 6 | 7.4 | Régler les fonctions du compteur de vitesse | 22 |
| 2.2 | Consignes de sécurité..... | 6 | 7.5 | Régler l'heure | 22 |
| 2.3 | Niveaux de danger et symboles..... | 6 | 7.6 | Interroger le temps au tour..... | 23 |
| 2.4 | Avertissement contre les manipulations..... | 7 | 7.7 | Mode d'affichage SPEED (vitesse) | 23 |
| 2.5 | Fonctionnement en toute sécurité..... | 7 | 7.8 | Mode d'affichage SPEED/H (heures d'utilisation) | 23 |
| 2.6 | Vêtements de protection | 7 | 7.9 | Menu Setup | 24 |
| 2.7 | Règles de travail | 8 | 7.10 | Régler l'unité de mesure | 24 |
| 2.8 | Environnement | 8 | 7.11 | Mode d'affichage SPEED/CLK (heure) | 25 |
| 2.9 | Manuel d'utilisation..... | 8 | 7.12 | Régler l'heure | 25 |
| 3 | REMARQUES IMPORTANTES | 9 | 7.13 | Mode d'affichage SPEED/LAP (temps au tour) ... | 25 |
| 3.1 | Garantie constructeur, garantie légale | 9 | 7.14 | Interroger le temps au tour..... | 26 |
| 3.2 | Matières consommables, produits auxiliaires | 9 | 7.15 | Mode d'affichage SPEED/ODO (odomètre) | 26 |
| 3.3 | Pièces détachées, accessoires | 9 | 7.16 | Mode d'affichage SPEED/TR1 (tripmaster 1) | 26 |
| 3.4 | Service | 9 | 7.17 | Mode d'affichage SPEED/TR2 (tripmaster 2) | 27 |
| 3.5 | Illustrations | 9 | 7.18 | Régler TR2 (Tripmaster 2) | 27 |
| 3.6 | Service après-vente | 9 | 7.19 | Mode d'affichage SPEED/A1 (vitesse moyenne 1) | 27 |
| 4 | VUE DU VÉHICULE | 10 | 7.20 | Mode d'affichage SPEED/A2 (vitesse moyenne 2) | 28 |
| 4.1 | Vue du véhicule avant gauche (représentation par symbole)..... | 10 | 7.21 | Mode d'affichage SPEED/S1 (chronomètre 1) | 28 |
| 4.2 | Vue du véhicule arrière droite (représentation par symbole)..... | 11 | 7.22 | Mode d'affichage SPEED/S2 (chronomètre 2) | 28 |
| 5 | NUMÉROS DE SÉRIE | 12 | 7.23 | Vue d'ensemble des fonctionnalités | 29 |
| 5.1 | Numéro de châssis..... | 12 | 7.24 | Aperçu des conditions et des possibilités d'activation | 30 |
| 5.2 | Plaque signalétique..... | 12 | 8 | MISE EN SERVICE | 31 |
| 5.3 | Numéro de clé (toutes les EXC) | 12 | 8.1 | Consignes pour la première mise en service | 31 |
| 5.4 | Numéro de moteur | 12 | 8.2 | Roder le moteur..... | 32 |
| 5.5 | Référence de la fourche..... | 12 | 8.3 | Préparer le véhicule pour des conditions d'utilisation difficiles..... | 32 |
| 5.6 | Référence de l'amortisseur | 13 | 8.4 | Préparations aux trajets sur sable sec..... | 33 |
| 6 | ÉLÉMENTS DE COMMANDE | 14 | 8.5 | Préparations aux trajets sur sable humide..... | 34 |
| 6.1 | Levier d'embrayage | 14 | 8.6 | Préparations aux trajets sur voies humides et boueuses..... | 34 |
| 6.2 | Levier de frein à main..... | 14 | 8.7 | Préparations aux trajets à température élevée et à faible vitesse..... | 35 |
| 6.3 | Poignée des gaz | 14 | 8.8 | Préparations aux trajets à faible température extérieure ou en cas de neige | 35 |
| 6.4 | Bouton de masse (toutes les EXC) | 14 | 9 | CONSEILS D'UTILISATION | 36 |
| 6.5 | Bouton de masse (toutes les modèles XC-W) | 15 | 9.1 | Opération de contrôle et d'entretien avant chaque mise en service | 36 |
| 6.6 | Bouton d'avertisseur sonore (toutes les EXC) | 15 | 9.2 | Démarrage..... | 36 |
| 6.7 | Contacteur de l'éclairage (toutes les EXC)..... | 15 | 9.3 | Démarrer..... | 37 |
| 6.8 | Contacteur de l'éclairage (toutes les modèles XC-W) | 15 | 9.4 | Passer les vitesses, conduire | 37 |
| 6.9 | Bouton de clignotants (toutes les EXC)..... | 15 | 9.5 | Freiner..... | 38 |
| 6.10 | Bouton d'arrêt d'urgence (EXC AU) | 16 | 9.6 | Arrêter et béquiller..... | 38 |
| 6.11 | Bouton de démarrage (tous les modèles 200/250/300 EU/US, 300 EXC BR) | 16 | 9.7 | Transport | 39 |
| 6.12 | Bouton de démarrage (EXC AU)..... | 16 | 9.8 | Faire le plein de carburant | 39 |
| 6.13 | Vue d'ensemble des témoins (toutes les EXC) | 16 | 10 | PLAN D'ENTRETIEN | 41 |
| 6.14 | Vue d'ensemble des témoins (toutes les modèles XC-W) | 16 | 10.1 | Plan d'entretien | 41 |
| 6.15 | Ouvrir le bouchon du réservoir | 17 | 10.2 | Travaux d'entretien (en sus) | 42 |
| 6.16 | Fermer le bouchon du réservoir | 17 | 11 | ADAPTER LA PARTIE-CYCLE | 43 |
| 6.17 | Robinet d'essence | 18 | 11.1 | Contrôler le réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote..... | 43 |
| 6.18 | Starter | 18 | 11.2 | Amortissement en compression de l'amortisseur..... | 43 |
| 6.19 | Sélecteur | 18 | 11.3 | Régler l'amortissement en compression Petite Vitesse de l'amortisseur | 43 |
| 6.20 | Kick | 19 | | | |
| 6.21 | Pédale de frein arrière | 19 | | | |
| 6.22 | Béquille latérale | 19 | | | |
| 6.23 | Verrouillage de la direction (toutes les EXC)..... | 19 | | | |
| 6.24 | Verrouiller la direction (toutes les EXC) | 20 | | | |
| 6.25 | Déverrouiller la direction (toutes les EXC) | 20 | | | |

| | | | | | |
|-------|---|----|-------|--|-----|
| 11.4 | Régler l'amortissement en compression Grande Vitesse de l'amortisseur | 44 | 12.31 | Déposer le réservoir de carburant  | 73 |
| 11.5 | Régler l'amortissement de détente de l'amortisseur..... | 45 | 12.32 | Monter le réservoir de carburant  | 74 |
| 11.6 | Déterminer l'enfoncement à vide de la roue arrière..... | 45 | 12.33 | Vérifier l'état d'encrassement de la chaîne..... | 75 |
| 11.7 | Vérifier l'enfoncement statique de l'amortisseur..... | 46 | 12.34 | Nettoyer la chaîne..... | 75 |
| 11.8 | Contrôler l'enfoncement en charge de l'amortisseur..... | 46 | 12.35 | Contrôler la tension de chaîne | 75 |
| 11.9 | Régler la prétension du ressort de l'amortisseur  | 46 | 12.36 | Régler la tension de la chaîne | 76 |
| 11.10 | Régler l'enfoncement en charge  | 47 | 12.37 | Inspecter la chaîne, la couronne, le pignon et le guide-chaîne..... | 77 |
| 11.11 | Vérifier le réglage de base de la fourche | 48 | 12.38 | Vérifier le cadre  | 78 |
| 11.12 | Régler l'amortissement en compression de la fourche | 48 | 12.39 | Vérifier le bras oscillant  | 79 |
| 11.13 | Régler l'amortissement en détente de la fourche | 49 | 12.40 | Contrôler la pose du câble d'accélérateur | 79 |
| 11.14 | Régler la prétension du ressort de la fourche (EXC, XC-W) | 51 | 12.41 | Vérifier le caoutchouc de poignée | 80 |
| 11.15 | Position du guidon | 52 | 12.42 | Renforcer le blocage du caoutchouc de poignée..... | 80 |
| 11.16 | Régler la position du guidon  | 53 | 12.43 | Régler la position de base du levier d'embrayage | 80 |
| 12 | TRAVAUX D'ENTRETIEN SUR LA PARTIE-CYCLE | 55 | 12.44 | Contrôler/rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique | 81 |
| 12.1 | Surélever la moto sur un socle réglable | 55 | 12.45 | Vidanger le liquide d'embrayage hydraulique  | 81 |
| 12.2 | Retirer la moto du socle réglable | 55 | 12.46 | Déposer la protection moteur | 83 |
| 12.3 | Purger les bras de fourche | 55 | 12.47 | Monter la protection moteur | 83 |
| 12.4 | Nettoyer les cache-poussières des bras de fourche | 56 | 13 | SYSTÈME DE FREIN | 84 |
| 12.5 | Déposer la protection de fourche | 56 | 13.1 | Vérifier la course libre du levier de frein à main | 84 |
| 12.6 | Remonter la protection de fourche..... | 57 | 13.2 | Régler la course libre du levier de frein à main (toutes les EXC) | 84 |
| 12.7 | Déposer les bras de fourche  | 57 | 13.3 | Régler la position de base du levier de frein à main (toutes les modèles XC-W) | 84 |
| 12.8 | Monter les bras de fourche  | 58 | 13.4 | Contrôler les disques de frein | 85 |
| 12.9 | Déposer le té de fourche inférieur  (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)..... | 59 | 13.5 | Contrôler le niveau de liquide de frein à l'avant..... | 85 |
| 12.10 | Déposer le té de fourche inférieur  (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days) | 60 | 13.6 | Faire l'appoint de liquide de frein à l'avant  | 85 |
| 12.11 | Monter le té de fourche inférieur  (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)..... | 60 | 13.7 | Contrôler les plaquettes de frein avant | 86 |
| 12.12 | Monter le té de fourche inférieur  (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days) | 62 | 13.8 | Remplacer les plaquettes de frein avant  | 87 |
| 12.13 | Contrôler le jeu du palier de la tête de direction | 65 | 13.9 | Vérifier la course libre de la pédale de frein arrière..... | 88 |
| 12.14 | Régler le jeu du palier de la tête de direction  | 66 | 13.10 | Régler la position de base de la pédale de frein arrière  | 89 |
| 12.15 | Graisser le palier de la tête de direction  | 67 | 13.11 | Contrôler le niveau de liquide de frein à l'arrière | 89 |
| 12.16 | Déposer le garde-boue avant | 67 | 13.12 | Faire l'appoint du liquide de frein à l'arrière  | 90 |
| 12.17 | Monter le garde-boue avant..... | 68 | 13.13 | Contrôler les plaquettes de frein arrière..... | 91 |
| 12.18 | Déposer l'amortisseur  | 68 | 13.14 | Remplacer les plaquettes de frein à l'arrière  | 91 |
| 12.19 | Monter l'amortisseur  | 68 | 14 | ROUES, PNEUS..... | 93 |
| 12.20 | Retirer la selle | 69 | 14.1 | Déposer la roue avant  | 93 |
| 12.21 | Remonter la selle..... | 69 | 14.2 | Monter la roue avant  | 93 |
| 12.22 | Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air | 70 | 14.3 | Déposer la roue arrière  | 94 |
| 12.23 | Installer le couvercle de boîtier de filtre à air | 70 | 14.4 | Monter la roue arrière  | 95 |
| 12.24 | Déposer le filtre à air  | 70 | 14.5 | Contrôler l'état des pneus | 96 |
| 12.25 | Monter le filtre à air  | 71 | 14.6 | Contrôler la pression de l'air des pneus | 96 |
| 12.26 | Nettoyer le filtre à air et le boîtier du filtre à air  | 71 | 14.7 | Vérifier la tension des rayons..... | 97 |
| 12.27 | Calfeutrer le boîtier du filtre à air  | 72 | 15 | CIRCUIT ÉLECTRIQUE | 98 |
| 12.28 | Déposer le silencieux arrière..... | 72 | 15.1 | Déposer la batterie  (Tous les modèles 200/250/300) | 98 |
| 12.29 | Monter le silencieux arrière..... | 72 | 15.2 | Poser la batterie  (Tous les modèles 200/250/300) | 98 |
| 12.30 | Remplacer la laine de roche du silencieux arrière  | 72 | 15.3 | Charger la batterie  (Tous les modèles 200/250/300) | 99 |
| | | | 15.4 | Remplacer le fusible général (Tous les modèles 200/250/300) | 100 |
| | | | 15.5 | Déposer la plaque-phare et le phare..... | 101 |

| | | | | | |
|--------|---|-----|-------------|---|-----|
| 15.6 | Poser la plaque-phare et le phare | 101 | 22.7.2 | 250/300 EXC EU/AU, XC-W US, 300 EXC BR | 131 |
| 15.7 | Remplacer l'ampoule de phare | 102 | 22.7.3 | 125 EXC Six Days EU | 131 |
| 15.8 | Remplacer l'ampoule de clignotant (toutes les EXC) | 102 | 22.7.4 | 250/300 Six Days..... | 132 |
| 15.9 | Contrôler le réglage du phare | 103 | 22.8 | Amortisseur | 132 |
| 15.10 | Régler la portée du phare..... | 103 | 22.8.1 | Tous les modèles 125/200 | 132 |
| 15.11 | Remplacer la batterie du compteur de vitesse | 104 | 22.8.2 | Tous les modèles 250/300 | 133 |
| 16 | SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT | 105 | 22.9 | Couples de serrage partie-cycle | 133 |
| 16.1 | Système de refroidissement | 105 | 22.10 | Carburateur | 135 |
| 16.2 | Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement..... | 105 | 22.10.1 | Tous les modèles 125 | 135 |
| 16.3 | Contrôler le niveau de liquide de refroidissement..... | 106 | 22.10.2 | 200 EXC EU | 135 |
| 16.4 | Vidanger le liquide de refroidissement 🛠..... | 106 | 22.10.3 | 200 EXC AU | 135 |
| 16.5 | Remplir de liquide de refroidissement 🛠..... | 107 | 22.10.4 | 200 XC-W US..... | 135 |
| 17 | ADAPTER LE MOTEUR | 109 | 22.10.5 | 250 EXC EU, 250 EXC Six Days EU | 136 |
| 17.1 | Contrôler le jeu du câble d'accélérateur..... | 109 | 22.10.6 | 250 EXC AU | 136 |
| 17.2 | Régler le jeu du câble d'accélérateur 🛠..... | 109 | 22.10.7 | 250 XC-W US..... | 136 |
| 17.3 | Ralenti du carburateur..... | 109 | 22.10.8 | 300 EXC EU, 300 EXC Six Days EU | 136 |
| 17.4 | Carburateur - régler le ralenti 🛠..... | 110 | 22.10.9 | 300 EXC AU | 137 |
| 17.5 | Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur 🛠..... | 111 | 22.10.10 | 300 EXC BR | 137 |
| 17.6 | Contrôler la position de base du sélecteur | 112 | 22.10.11 | 300 XC-W US, 300 XC-W Six Days US..... | 137 |
| 17.7 | Régler la position de base du sélecteur 🛠..... | 112 | 23 | RÉGLAGE DU CARBURATEUR | 138 |
| 17.8 | Caractéristique du moteur - ressort auxiliaire (Tous les modèles 250/300) | 113 | 23.1 | Réglage du carburateur (Tous les modèles 125) 🛠..... | 138 |
| 17.9 | Caractéristique du moteur - régler le ressort auxiliaire 🛠 (Tous les modèles 250/300)..... | 113 | 23.2 | Réglage du carburateur (Tous les modèles 200) 🛠..... | 139 |
| 18 | TRAVAUX D'ENTRETIEN SUR LE MOTEUR | 114 | 23.3 | Réglage du carburateur (Tous les modèles 250) 🛠..... | 140 |
| 18.1 | Contrôler le niveau d'huile de boîte..... | 114 | 23.4 | Réglage du carburateur (tous les 300 EXC EU/AU/Six Days, 300 XC-W US/Six Days) 🛠..... | 141 |
| 18.2 | Renouveler l'huile de boîte 🛠..... | 114 | 23.5 | Réglage du carburateur (300 EXC BR) 🛠..... | 142 |
| 18.3 | Vidanger l'huile de boîte 🛠..... | 115 | 23.6 | Réglage du carburateur, généralités 🛠..... | 143 |
| 18.4 | Remplir d'huile de boîte 🛠..... | 116 | 24 | MATIÈRES CONSOMMABLES | 144 |
| 18.5 | Faire l'appoint d'huile de boîte 🛠..... | 116 | 25 | PRODUITS AUXILIAIRES | 146 |
| 19 | NETTOYAGE, ENTRETIEN | 118 | 26 | NORMES..... | 148 |
| 19.1 | Nettoyer la moto | 118 | 27 | Liste des abréviations..... | 149 |
| 19.2 | Opérations de contrôle et d'entretien en prévention de l'usure d'hiver | 119 | 28 | Liste des symboles..... | 150 |
| 20 | STOCKAGE..... | 120 | 28.1 | Symboles jaunes et oranges | 150 |
| 20.1 | Stockage..... | 120 | 28.2 | Symboles verts et bleus | 150 |
| 20.2 | Mise en service après le stockage | 121 | INDEX | 151 | |
| 21 | DIAGNOSTIC | 122 | | | |
| 22 | DONNÉES TECHNIQUES | 124 | | | |
| 22.1 | Moteur | 124 | | | |
| 22.1.1 | Tous les modèles 125 | 124 | | | |
| 22.1.2 | Tous les modèles 200 | 124 | | | |
| 22.1.3 | Tous les modèles 250 | 125 | | | |
| 22.1.4 | Tous les modèles 300 | 125 | | | |
| 22.2 | Couples de serrage moteur | 126 | | | |
| 22.2.1 | Tous les modèles 125/200 | 126 | | | |
| 22.2.2 | Tous les modèles 250/300 | 127 | | | |
| 22.3 | Quantités de remplissage..... | 128 | | | |
| 22.3.1 | Huile de boîte | 128 | | | |
| 22.3.2 | Liquide de refroidissement | 128 | | | |
| 22.3.3 | Carburant..... | 128 | | | |
| 22.4 | Partie-cycle | 129 | | | |
| 22.5 | Circuit électrique | 130 | | | |
| 22.6 | Pneus | 130 | | | |
| 22.7 | Fourche | 130 | | | |
| 22.7.1 | 125 EXC EU, l'ensemble des 200 modèles..... | 130 | | | |

1.1 Symboles utilisés

Les symboles utilisés dans le manuel sont décrits ci-dessous.



Caractérise un résultat prévu (d'une étape ou d'une fonction, par exemple).



Caractérise un résultat indésirable (d'une étape ou d'une fonction, par exemple).



Tous les travaux accompagnés de ce symbole nécessitent des connaissances approfondies ainsi qu'un certain savoir-faire technique. Pour la sécurité de tous, faire exécuter ces travaux par un atelier KTM ! La moto y sera entretenue de manière optimale par des spécialistes ayant suivi une formation spécifique et disposant de l'outillage spécial nécessaire.



Indique un renvoi à une page (des informations supplémentaires sont disponibles à la page indiquée).



Caractérise une entrée avec des informations complémentaires ou des conseils.



Caractérise le résultat d'une étape de contrôle.

1.2 Conventions typographiques utilisées

Ci-dessous sont expliqués certains formats de polices utilisés dans le présent document.

| | |
|--------------------------------|--|
| Nom propre | Caractérise un nom propre. |
| Nom[®] | Caractérise une marque déposée. |
| Marque[™] | Caractérise une marque commerciale. |
| <u>Termes soulignés</u> | Renvoient à des détails techniques du véhicule ou caractérisent des termes techniques expliqués dans le glossaire. |

2.1 Définition de l'application - Utilisation conforme

(toutes les EXC)

Les motos sport de KTM ont été conçues et construites de manière à résister aux sollicitations courantes résultant d'une utilisation normale en compétition. Les motos sont conformes aux règlements actuellement en vigueur et aux catégories des fédérations nationales de sports motorisés.

Info

Seule la version homologuée (bridée) est autorisée sur les routes ouvertes au public. Débridée, la moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public. La moto a été conçue pour le sport d'endurance tout-terrain de compétition et non pas pour être utilisée principalement pour du moto-cross.

(toutes les modèles XC-W)

Les motos sport de KTM ont été conçues et construites de manière à résister aux sollicitations courantes résultant d'une utilisation normale en compétition. Les motos sont conformes aux règlements actuellement en vigueur et aux catégories des fédérations nationales de sports motorisés.

Info

La moto a été conçue pour le sport d'endurance tout-terrain de compétition et non pas pour être utilisée principalement pour du moto-cross.

2.2 Consignes de sécurité

Afin de garantir une utilisation du véhicule en toute sécurité, certaines consignes de sécurité doivent être respectées. Vous devez par conséquent lire attentivement ces instructions. Les consignes de sécurité ressortent visuellement du corps de texte et contiennent des liens quand cela est pertinent.

Info

Différents autocollants comportant des consignes et des avertissements ont été apposés sur le véhicule en plusieurs endroits bien visibles. Les autocollants comportant des consignes et des avertissements ne doivent jamais être retirés. En l'absence de ces autocollants, le conducteur ou les tiers ne sont plus à même de détecter certains dangers. Le risque de blessure est alors accru.

2.3 Niveaux de danger et symboles

Danger

Remarque concernant un danger qui entraîne immédiatement ou avec certitude la mort ou de graves blessures lorsque les mesures correspondantes ne sont pas prises.

Avertissement

Remarque concernant un danger qui peut entraîner la mort ou de graves blessures lorsque les mesures correspondantes ne sont pas prises.

Attention

Remarque concernant un danger qui peut éventuellement entraîner la mort ou de graves blessures lorsque les mesures correspondantes ne sont pas prises.

Remarque

Remarque concernant un danger qui entraîne de graves dommages sur les machines ou sur le matériel lorsque les mesures correspondantes ne sont pas prises.

Avertissement

Remarque concernant un danger constituant un risque pour l'environnement lorsque les mesures correspondantes ne sont pas prises.

2.4 Avertissement contre les manipulations

Il est interdit de procéder à des modifications des composants destinés à amortir le bruit. Les mesures de débridage suivantes ainsi que l'établissement des circonstances correspondantes sont interdits par la loi :

- 1 Enlèvement ou mise hors service de tous les équipements ou composants destinés à amortir les bruits sur un véhicule neuf avant sa vente ou sa livraison à un utilisateur final ou pendant la durée d'utilisation du véhicule, à d'autres fins que l'entretien, la réparation ou le remplacement, ainsi que
- 2 Utilisation du véhicule après avoir enlevé ou mis hors service un équipement ou composant de ce type.

Exemples de manipulation interdite par la loi :

- 1 Retrait ou perçage des silencieux arrière, chicanes, collecteurs ou autres composants qui évacuent les gaz d'échappement.
- 2 Retrait ou perçage d'éléments du système d'aspiration.
- 3 Utilisation dans un état de maintenance incorrect.
- 4 Remplacement d'éléments mobiles du véhicule ou d'éléments de l'échappement ou du système d'aspiration par des pièces non homologuées par le fabricant.

2.5 Fonctionnement en toute sécurité

-  **Danger**
Risque d'accident Danger en cas d'incapacité à conduire.
- Ne pas mettre le véhicule en marche lorsque vous êtes sous l'emprise de l'alcool, de médicaments ou de drogues ou encore si vous n'êtes pas physiquement ou psychiquement en état de conduire.
-  **Danger**
Danger d'intoxication Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.
- Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ni laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.
-  **Avertissement**
Risque de brûlures Certaines pièces du véhicule deviennent brûlantes pendant la conduite du véhicule.
- Ne pas venir en contact avec les pièces chaudes, telles que l'échappement, le radiateur, le moteur, l'amortisseur et le système de frein. Avant de commencer à travailler sur ces pièces, les laisser refroidir.

Ne mettre le véhicule en marche qu'après s'être assuré de son parfait état de marche du point de vue de la technique, de la sécurité et du respect de l'environnement.

Le véhicule ne doit être utilisé que par des personnes instruites en la matière. Le pilote doit disposer du permis de conduite approprié à la conduite d'une moto sur route.

Si des défaillances venant entraver la sécurité du véhicule sont constatées, faire immédiatement appel à un atelier KTM agréé pour y remédier.

Respecter les consignes et les avertissements des autocollants apposés sur le véhicule.

2.6 Vêtements de protection

-  **Avertissement**
Risque de blessures Ne pas porter de vêtements de protection ou porter des vêtements de protection abîmés constitue un risque pour la sécurité.
- Porter un équipement de protection (casque, bottes, gants, pantalon et blouson munis de protecteurs) pour tous les trajets. N'utiliser que des vêtements de protection en parfait état et qui correspondent aux directives légales.

Dans votre propre intérêt, KTM recommande vivement de porter un équipement de protection adapté à la conduite du véhicule.

2.7 Règles de travail

Certaines opérations nécessitent des outils spéciaux. Ces outils ne font pas partie intégrante du véhicule, mais peuvent être commandés sous le numéro indiqué entre parenthèses. Ex. : extracteur de roulements (15112017000)

Lors de l'assemblage, ne pas remplacer les pièces réutilisables (par ex. les vis autobloquantes et les écrous, les joints, les bagues d'étanchéité, les joints toriques, les goupilles, les rondelles frein) par de nouvelles pièces.

Dans certains cas, les fixations par vis doivent être complétées d'un frein filet (par ex. **Loctite**®). Les consignes spécifiques du fabricant doivent être respectées.

Nettoyer les pièces devant être réutilisées après démontage, contrôler leur état ou leur usure. Remplacer les pièces usées ou dégradées.

Une fois la réparation ou l'opération de maintenance achevée, veiller à assurer la sécurité de fonctionnement du véhicule.

2.8 Environnement

Un comportement responsable lors de l'utilisation de la moto désamorce d'emblée problèmes et conflits. Afin de garantir la pérennité de la conduite à moto, veiller à rester dans le cadre légal, à faire preuve de respect envers l'environnement et à tenir compte des droits d'autrui.

Lors de la vidange de l'huile usagée ou de tout autre fluide utilisé sur la moto, ainsi que dans le cadre de la mise au rebut des vieux composants, veiller à appliquer la législation et les directives correspondantes en vigueur dans le pays d'utilisation.

En matière de mise à la casse des véhicules anciens, les motos ne tombent pas sous le coup de la directive de l'UE. Il n'y a donc aucune réglementation relative à la mise à la casse d'une moto. Votre concessionnaire agréé KTM est à votre entière disposition.

2.9 Manuel d'utilisation

Veiller impérativement à lire ce manuel d'utilisation avec attention et dans son intégralité avant de prendre la route pour la première fois avec ce véhicule. Le manuel d'utilisation comporte de nombreuses informations et conseils qui faciliteront l'utilisation, le manie-ment et l'entretien. Il permet d'apprendre comment régler le véhicule pour qu'il réponde au mieux aux besoins de l'utilisateur et comment éviter les blessures.

Conserver le manuel d'utilisation dans un endroit facilement accessible, pour l'avoir à portée de main dès que son utilisation est requise.

Pour de plus amples informations sur le véhicule ou si certains points de ce manuel demandent des éclaircissements, contacter votre concessionnaire KTM agréé.

Le manuel d'utilisation est un élément important faisant partie intégrante du véhicule. Il doit être remis au nouveau propriétaire lors de la vente de ce dernier.

3.1 Garantie constructeur, garantie légale

Les travaux prescrits dans le plan d'entretien doivent être réalisés exclusivement auprès d'un atelier agréé KTM, puis confirmés aussi bien dans le carnet d'entretien & de garantie ainsi que sur **KTM Dealer.net** afin de conserver le droit à la garantie. La garantie est nulle et non avenue en cas de dommages et conséquences résultant de manipulations et/ou de modifications sur le véhicule. Pour toute autre information relative à la garantie constructeur ou la garantie légale, y compris la marche à suivre, merci de consulter le carnet d'entretien et de garantie.

3.2 Matières consommables, produits auxiliaires



Avertissement

Danger pour l'environnement Une manipulation inadéquate du carburant constitue un danger pour l'environnement.

- Le carburant ne doit pas pénétrer dans la nappe phréatique, le sol ou les canalisations.

Utiliser les matières consommables et les produits auxiliaires (par ex. carburants et lubrifiants) conformément aux spécifications indiquées dans le manuel d'utilisation.

3.3 Pièces détachées, accessoires

Pour des raisons de sécurité, utiliser uniquement des pièces détachées et des accessoires autorisés et/ou recommandés par KTM et les faire monter par un atelier agréé KTM. KTM décline toute responsabilité pour les autres produits et les dommages consécutifs à l'utilisation de tels produits.

Dans les descriptifs, certaines pièces détachées et accessoires sont indiqués entre parenthèses. Votre concessionnaire KTM agréé est là pour vous conseiller.

Les **KTM PowerParts** actuellement disponibles pour le véhicule sont présentées sur le site Internet de KTM.
Site Internet KTM international : <http://www.ktm.com>

3.4 Service

Le respect des travaux de maintenance, d'entretien et de réglage du moteur et de la partie-cycle figurant dans le présent manuel d'utilisation constitue la condition préalable au parfait fonctionnement de la moto et permet d'éviter l'usure précoce. Un réglage incorrect de la partie-cycle risque d'entraîner des dégâts sur cette dernière ou la rupture de composants.

Une utilisation du véhicule dans des conditions extrêmes, telles que dans le sable ou sur un terrain détrempé ou boueux, risque d'entraîner une usure plus importante de composants comme la chaîne, les freins ou les composants de la suspension. De telles conditions imposent un contrôle ou un remplacement des composants avant que l'intervalle d'entretien suivant n'ait été atteint.

Respecter impérativement les temps de rodage ainsi que les intervalles de maintenance. Leur respect prolonge de manière notable la durée de vie de la moto.

3.5 Illustrations

Les figures représentées dans ce manuel illustrent parfois des équipements spéciaux.

Pour une meilleure représentation et compréhension, certains composants peuvent être déposés ou ne sont pas illustrés. Une dépose n'est pas toujours impérative pour le descriptif correspondant. Respecter les indications textuelles.

3.6 Service après-vente

Votre concessionnaire KTM agréé est à votre entière disposition pour toute question relative à votre véhicule et à la société KTM.

La liste des concessionnaires agréés KTM est disponible sur le site web de KTM.
Site Internet KTM international : <http://www.ktm.com>

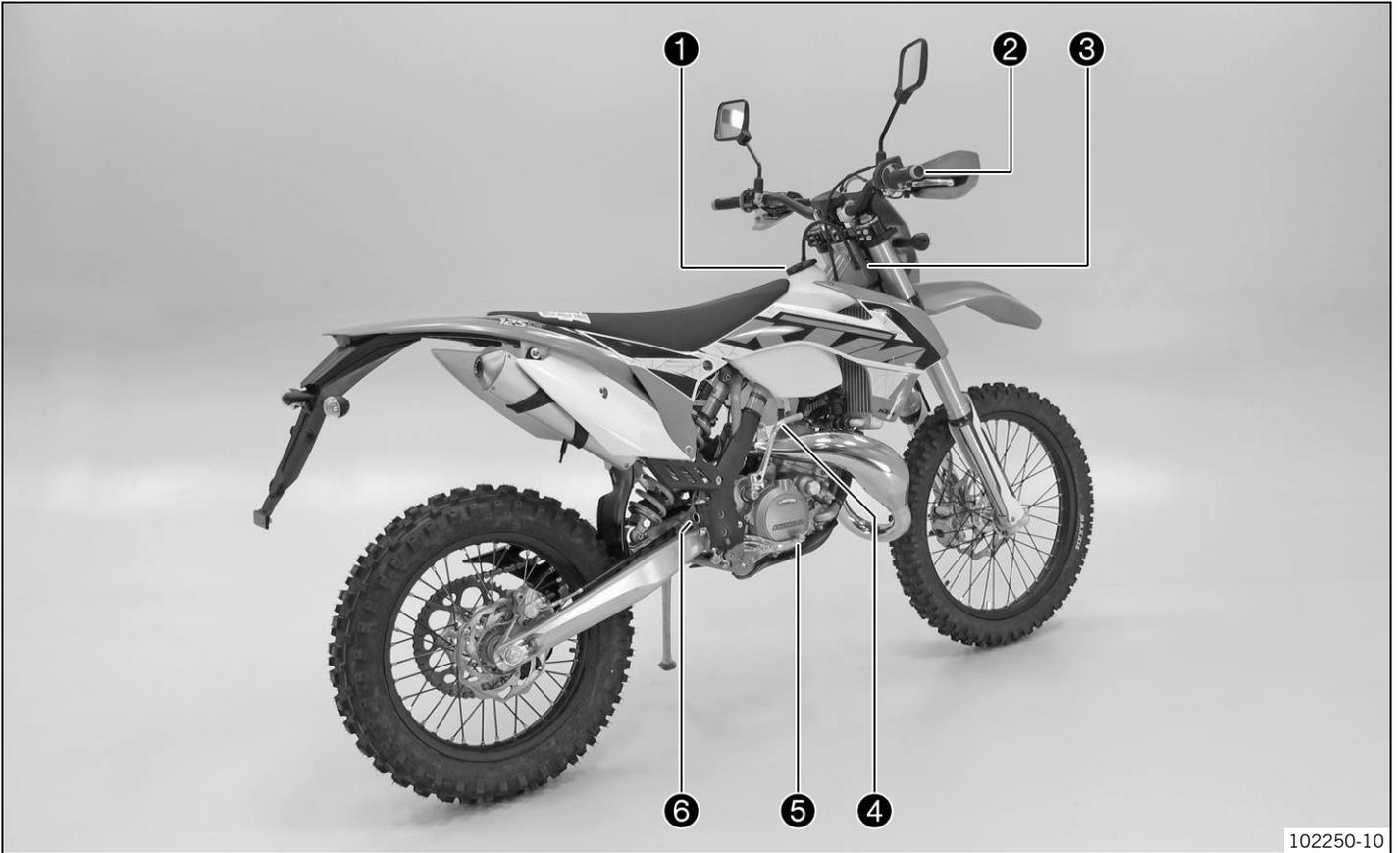
4.1 Vue du véhicule avant gauche (représentation par symbole)



102249-10

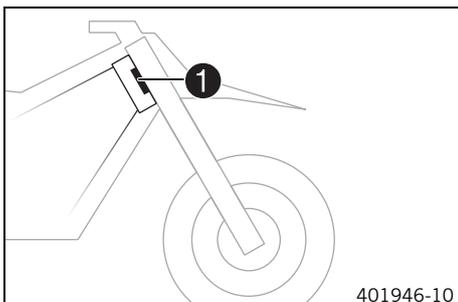
- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1 | Levier de frein à main (📖 p. 14) |
| 2 | Contacteur de l'éclairage (📖 p. 15) |
| 2 | Bouton de masse (📖 p. 14) |
| 2 | Bouton de clignotants (📖 p. 15) |
| 2 | Bouton d'avertisseur sonore (📖 p. 15) |
| 2 | Bouton de masse (📖 p. 15) |
| 3 | Levier d'embrayage (📖 p. 14) |
| 4 | Guide-chaîne |
| 5 | Couvercle du boîtier de filtre à air |
| 6 | Béquille latérale (📖 p. 19) |
| 7 | Sélecteur (📖 p. 18) |
| 8 | Robinet d'essence (📖 p. 18) |

4.2 Vue du véhicule arrière droite (représentation par symbole)



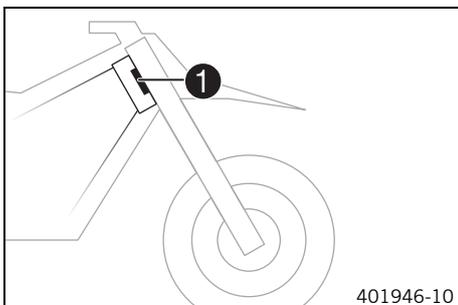
- | | |
|---|---|
| 1 | Bouchon du réservoir |
| 2 | Poignée des gaz (📖 p. 14) |
| 3 | Numéro de châssis (📖 p. 12) |
| 4 | Kick (📖 p. 19) |
| 5 | Pédale de frein arrière (📖 p. 19) |
| 6 | Regard pour le liquide de frein à l'arrière |

5.1 Numéro de châssis



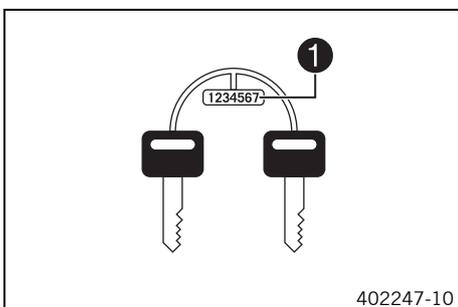
Le numéro de châssis ❶ est gravé sur la tête de direction de droite.

5.2 Plaque signalétique



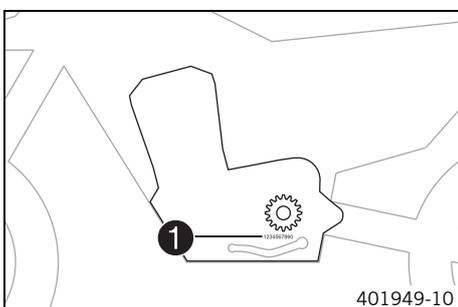
La plaque signalétique ❶ est placée à l'avant de la tête de direction.

5.3 Numéro de clé (toutes les EXC)



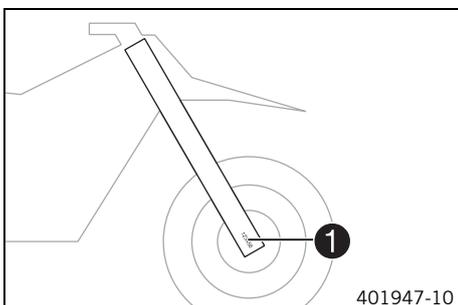
Le numéro de la clé ❶ du verrou de direction est gravé dans le raccord reliant la clé à son double.

5.4 Numéro de moteur



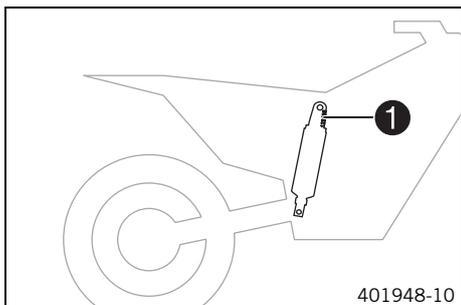
Le numéro de moteur ❶ est frappé à froid sur le côté gauche du moteur, sous le pignon de chaîne.

5.5 Référence de la fourche



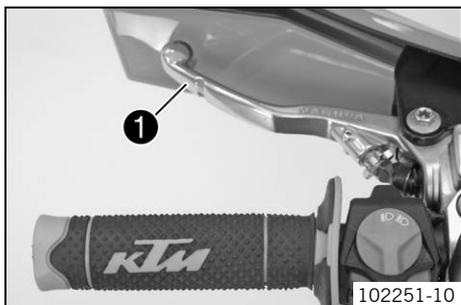
La référence de la fourche ❶ est gravée sur la partie interne de la fixation de l'axe de roue avant.

5.6 Référence de l'amortisseur



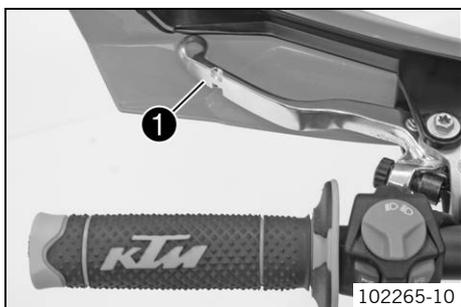
La référence de l'amortisseur ① est estampée sur la partie supérieure de l'amortisseur, au-dessus de la bague de réglage, orientée vers le côté moteur.

6.1 Levier d'embrayage



(Tous les modèles 125/200)

Le levier d'embrayage ❶ est situé à gauche du guidon.
L'embrayage à actionnement hydraulique s'ajuste automatiquement.



(Tous les modèles 250/300)

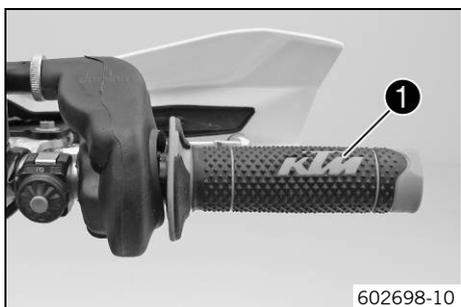
Le levier d'embrayage ❶ est situé à gauche du guidon.
L'embrayage à actionnement hydraulique s'ajuste automatiquement.

6.2 Levier de frein à main



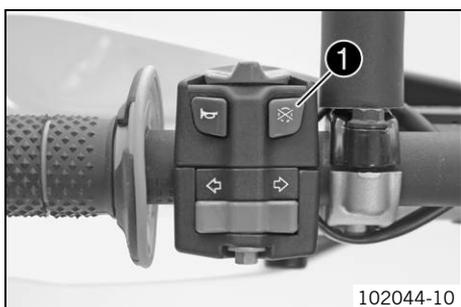
Le levier de frein à main ❶ est situé à droite du guidon.
Le levier de frein à main permet d'actionner le frein avant.

6.3 Poignée des gaz



La poignée des gaz ❶ est située à droite du guidon.

6.4 Bouton de masse (toutes les EXC)

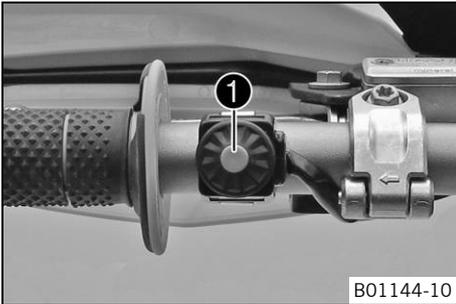


Le bouton de masse ❶ est situé sur le côté gauche du guidon.

États possibles

- Bouton de masse ☒ en position de base – Dans cette position, le circuit d'allumage est fermé et le moteur peut démarrer.
- Bouton de masse ☒ enfoncé – Dans cette position, le circuit d'allumage est ouvert, le moteur s'éteint et le moteur à l'arrêt ne démarre pas.

6.5 Bouton de masse (toutes les modèles XC-W)

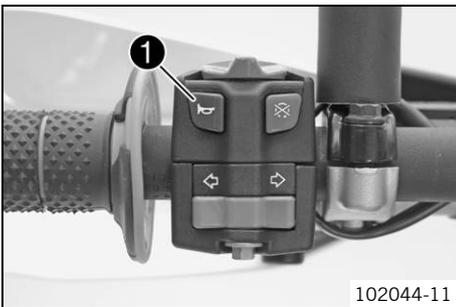


Le bouton de masse ① est situé sur le côté gauche du guidon.

États possibles

- Bouton de masse ☒ en position de base – Dans cette position, le circuit d'allumage est fermé et le moteur peut démarrer.
- Bouton de masse ☒ enfoncé – Dans cette position, le circuit d'allumage est ouvert, le moteur s'éteint et le moteur à l'arrêt ne démarre pas.

6.6 Bouton d'avertisseur sonore (toutes les EXC)

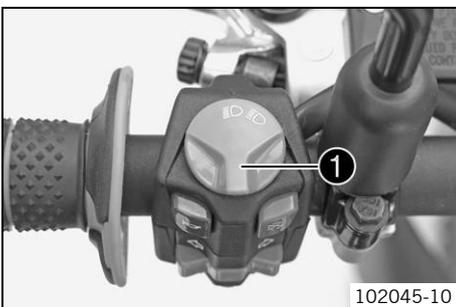


Le bouton d'avertisseur sonore ① se trouve sur le côté gauche du guidon.

États possibles

- Bouton d'avertisseur sonore en position de base
- Bouton d'avertisseur sonore enfoncé – Dans cette position, ce bouton actionne l'avertisseur sonore.

6.7 Contacteur de l'éclairage (toutes les EXC)

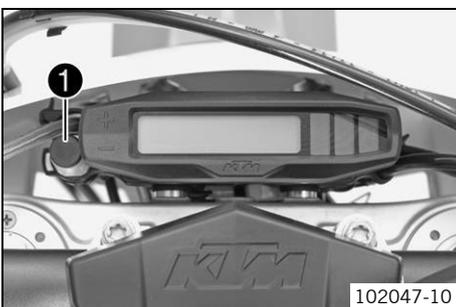


Le contacteur de l'éclairage ① se trouve sur le côté gauche du guidon.

États possibles

| | |
|--|--|
| | Feu de croisement – Contacteur de l'éclairage en position médiane. Dans cette position, le feu de croisement et le feu arrière sont allumés. |
| | Feu de route – Contacteur de l'éclairage poussé vers la gauche. Dans cette position, le feu de route et le feu arrière sont allumés. |

6.8 Contacteur de l'éclairage (toutes les modèles XC-W)



Le contacteur de l'éclairage ① est situé à droite du compteur de vitesse.

États possibles

- Pas d'éclairage – Contacteur de l'éclairage repoussé vers l'intérieur jusqu'en butée. Dans cette position, l'éclairage est éteint.
- Éclairage allumé – Le contacteur de l'éclairage est tiré jusqu'en butée. Dans cette position, le feu de croisement et le feu arrière sont allumés.

6.9 Bouton de clignotants (toutes les EXC)



Le bouton de clignotants ① se trouve sur le côté gauche du guidon.

États possibles

| | |
|--|---|
| | Clignotant désactivé – Bouton de clignotants en position médiane. |
| | Clignotant gauche activé – Bouton de clignotants poussé vers la gauche. |
| | Clignotant droit activé – Bouton de clignotants poussé vers la droite. |

6.10 Bouton d'arrêt d'urgence (EXC AU)

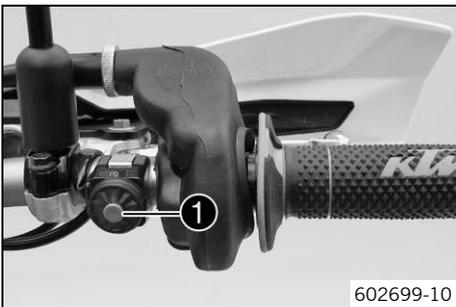


Le bouton d'arrêt d'urgence ① est situé à droite du guidon.

États possibles

| | |
|--|---|
| | Allumage désactivé – Dans cette position, le circuit d'allumage est ouvert, le moteur s'éteint et le moteur à l'arrêt ne démarre pas. |
| | Allumage activé – Dans cette position, le circuit d'allumage est fermé et le moteur peut démarrer. |

6.11 Bouton de démarrage (tous les modèles 200/250/300 EU/US, 300 EXC BR)



Le bouton de démarrage ① est situé à droite du guidon.

États possibles

- Bouton de démarrage ③ en position de base
- Bouton de démarrage ③ enfoncé – Dans cette position, le bouton de démarrage est actionné.

6.12 Bouton de démarrage (EXC AU)



Le bouton de démarrage ① est situé à droite du guidon.

États possibles

- Bouton de démarrage ③ en position de base
- Bouton de démarrage ③ enfoncé – Dans cette position, le bouton de démarrage est actionné.

6.13 Vue d'ensemble des témoins (toutes les EXC)



États possibles

| | |
|-----|--|
| | Le témoin du feu de route s'allume en bleu – Le feu de route est allumé. |
| EFI | EFI Témoin d'avertissement (MIL) – Sans fonction |
| | Témoin d'alerte du niveau de carburant – Sans fonction |
| | Le témoin des clignotants clignote en vert – Le clignotant est allumé. |

6.14 Vue d'ensemble des témoins (toutes les modèles XC-W)



États possibles

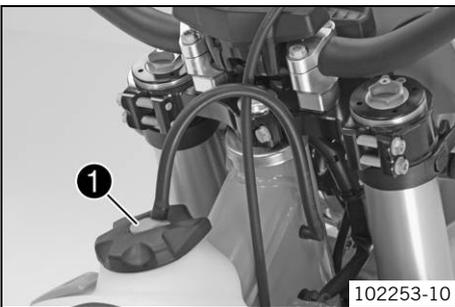
| | |
|-----|--|
| | Le témoin du feu de route s'allume en bleu – Sans fonction |
| EFI | EFI Témoin d'avertissement (MIL) – Sans fonction |
| | Témoin d'alerte du niveau de carburant – Sans fonction |

6.15 Ouvrir le bouchon du réservoir

- Danger**
Danger d'incendie Le carburant est facilement inflammable.
- Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.
 - Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.

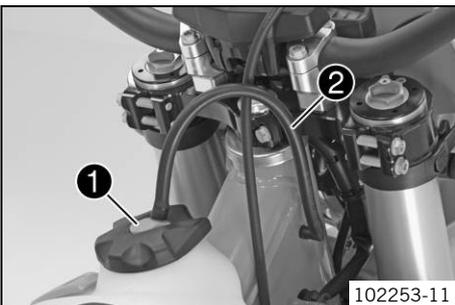
- Avertissement**
Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.
- Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties contaminées par le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le carburant. Stocker le carburant conformément dans un jerrycan approprié et le tenir hors de portée des enfants.

- Avertissement**
Danger pour l'environnement Une manipulation inadéquate du carburant constitue un danger pour l'environnement.
- Le carburant ne doit pas pénétrer dans la nappe phréatique, le sol ou les canalisations.



- Appuyer sur le bouton de déverrouillage ①, tourner le bouchon du réservoir dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et retirer vers le haut.

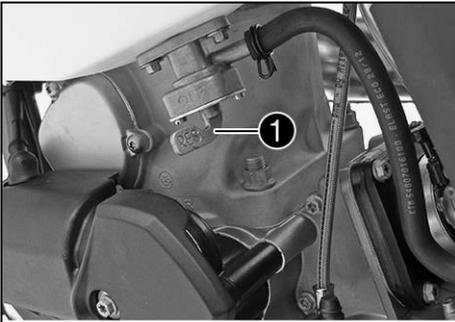
6.16 Fermer le bouchon du réservoir



- Placer le bouchon du réservoir et tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le bouton de déverrouillage ① s'enclenche.

- i Info**
Poser le tuyau d'aération du réservoir de carburant ② sans le plier.

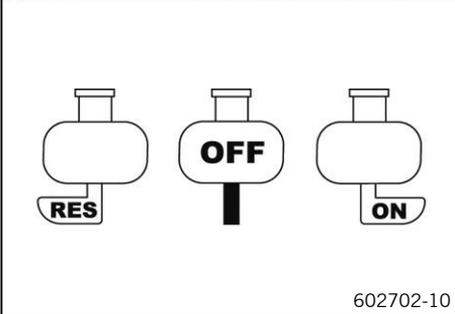
6.17 Robinet d'essence



Le robinet d'essence est situé sur le côté gauche du réservoir de carburant. La poignée ① du robinet d'essence permet d'ouvrir ou de fermer l'arrivée d'essence du carburateur.

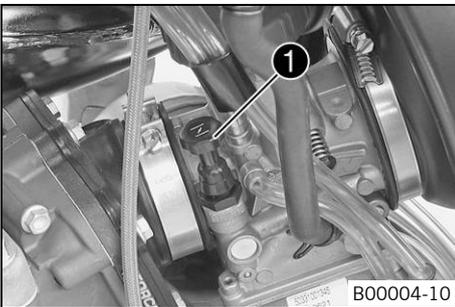
États possibles

- Alimentation en carburant fermée **OFF** – Aucun carburant ne s'écoule du réservoir de carburant vers le carburateur.
- Alimentation en carburant ouverte **ON** – Le carburant peut s'écouler du réservoir vers le carburateur. Le réservoir de carburant se vide jusqu'à la réserve.
- Alimentation de la réserve en carburant ouverte **RES** – Le carburant peut s'écouler du réservoir vers le carburateur. Le réservoir de carburant se vide complètement.



602702-10

6.18 Starter



Le starter ① se trouve sur le côté gauche du carburateur. Lorsque la fonction starter est activée, elle ouvre un passage dans le carburateur pour permettre au moteur d'aspirer du carburant supplémentaire. Le mélange air-essence est plus riche et répond ainsi aux exigences du démarrage à froid.

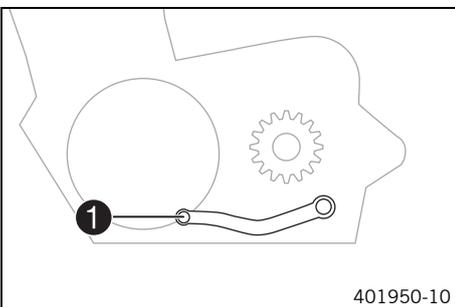
i Info

Lorsque le moteur a atteint la température de fonctionnement, désactiver la fonction starter.

États possibles

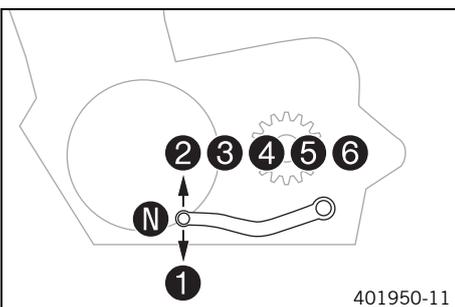
- Fonction starter activée – Le starter est tiré vers l'extérieur jusqu'en butée.
- Fonction starter désactivée – Le starter est enfoncé jusqu'en butée.

6.19 Sélecteur



401950-10

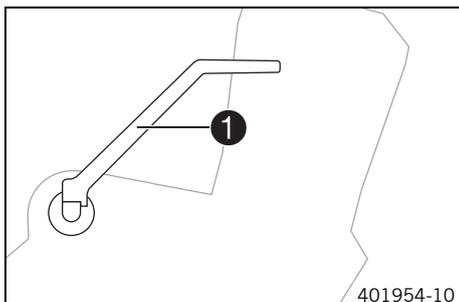
Le sélecteur ① est installé sur le côté gauche du moteur.



401950-11

La position des rapports est indiquée sur la figure. Le point mort, ou position neutre, se situe entre le 1er et le 2e rapport.

6.20 Kick

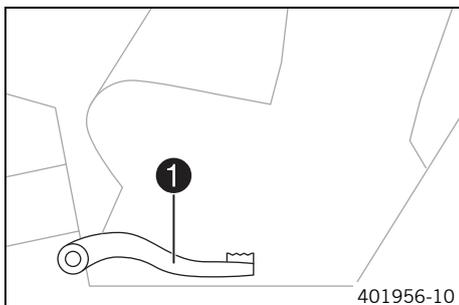


Le kick ❶ est situé à droite du moteur.
La partie supérieure du kick est pivotante.

i Info

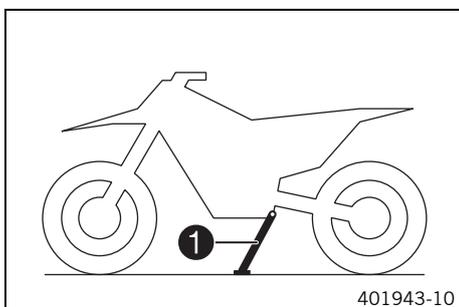
Avant de démarrer, pivoter le kick vers le moteur.

6.21 Pédale de frein arrière

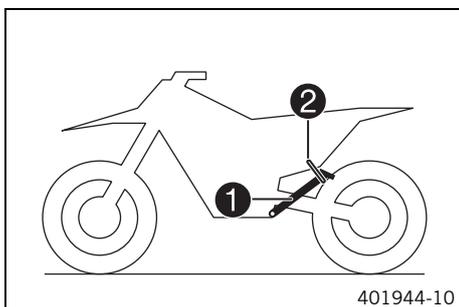


La pédale de frein arrière ❶ se trouve devant le repose-pied de droite.
La pédale de frein arrière permet d'actionner le frein arrière.

6.22 Béquille latérale



La béquille latérale ❶ se trouve du côté gauche de la moto.

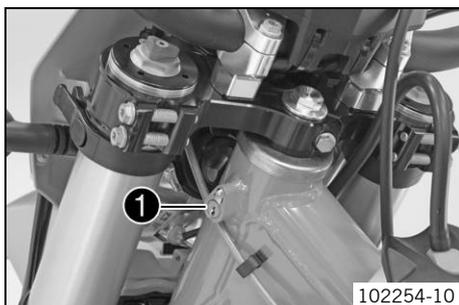


La béquille latérale permet de reposer la moto.

i Info

La béquille latérale ❶ doit être relevée avant le départ et retenue avec la bande en caoutchouc ❷.

6.23 Verrouillage de la direction (toutes les EXC)



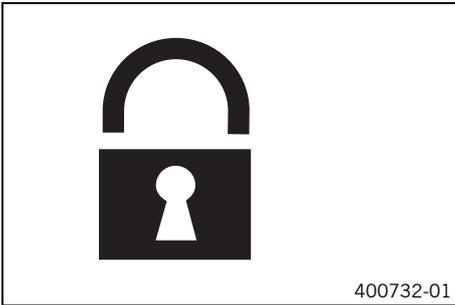
Le verrouillage de la direction ❶ se situe à gauche sur la tête de direction.
Le verrouillage permet de bloquer la direction. Il empêche de piloter la moto et donc de la conduire.

6.24 Verrouiller la direction (toutes les EXC)

Remarque

Danger d'endommagement Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

- Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.



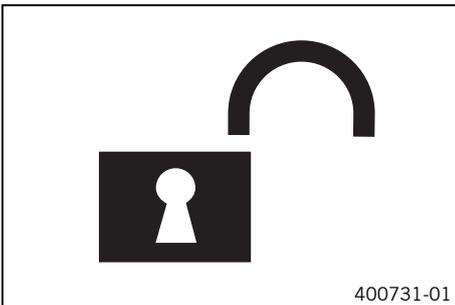
- Arrêter le véhicule.
- Tourner le guidon complètement à droite.
- Introduire la clé dans le verrouillage de la direction et la tourner vers la gauche, puis l'enfoncer et la tourner vers la droite. Retirer la clé.
- ✓ L'antivol empêche tout mouvement du guidon.



Info

Ne jamais laisser la clé dans le verrouillage de direction.

6.25 Déverrouiller la direction (toutes les EXC)



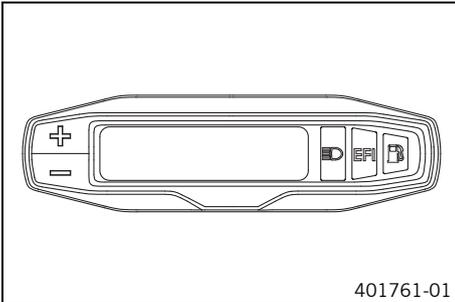
- Introduire la clé dans le verrouillage de direction et la tourner vers la gauche, puis la retirer et tourner vers la droite. Retirer la clé.
- ✓ Il est à nouveau possible de tourner le guidon.



Info

Ne jamais laisser la clé dans le verrouillage de direction.

7.1 Vue d'ensemble du compteur

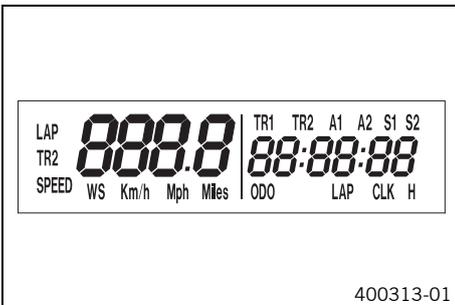


- La touche **+** permet la commande des diverses fonctions.
- La touche **-** permet la commande des diverses fonctions.

i Info

À la livraison, seuls les modes d'affichage **SPEED/H** et **SPEED/ODO** sont activés.

7.2 Activation et test



Activation du compteur de vitesse

Le compteur de vitesse est activé lorsqu'une touche est actionnée ou lorsque le capteur de vitesse de rotation des roues envoie un signal.

Test de l'écran

Tous les segments d'affichage s'allument brièvement en guise de contrôle du fonctionnement.



WS (wheel size)

À l'issue du contrôle de fonctionnement de l'écran, la circonférence de la roue **WS** (wheel size) est brièvement affichée.

i Info

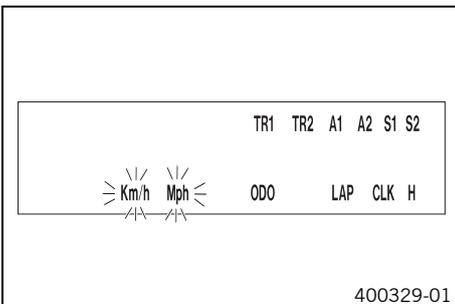
Le chiffre 2205 correspond à la roue avant 21" avec pneumatique de série.

Ensuite, l'affichage bascule de nouveau vers le mode précédemment sélectionné.

7.3 Régler l'unité kilomètres/miles

i Info

Lors d'un changement d'unité, la valeur **ODO** est conservée et convertie en conséquence. Les valeurs **TR1**, **TR2**, **A1**, **A2** et **S1** sont effacées en cas de changement.



Condition

La moto est à l'arrêt.

- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **H** apparaisse en bas à droite de l'écran.
- Presser 2 à 3 secondes la touche **+**.
 - ✓ Le menu de réglage apparaît et les fonctions activées s'affichent.
- Presser la touche **+** brièvement et de manière répétée jusqu'à ce que **Km/h/Mph** clignote à l'écran.

Régler Km/h

- Appuyer sur la touche **+**.

Régler Mph

- Appuyer sur la touche **-**.
- Patienter 3 - 5 secondes
 - ✓ Les réglages sont enregistrés.

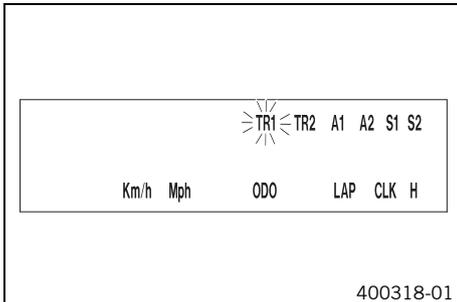
i Info

Si pendant 10-12 secondes, aucune touche n'a été actionnée ou si le capteur de vitesse de rotation de la roue n'a émis aucun signal, les réglages sont automatiquement enregistrés, puis le menu Setup se ferme.

7.4 Régler les fonctions du compteur de vitesse

**Info**

À la livraison, seuls les modes d'affichage **SPEED/H** et **SPEED/ODO** sont activés.

**Condition**

La moto est à l'arrêt.

- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **H** apparaisse en bas à droite de l'écran.
- Presser 2 à 3 secondes la touche **+**.
- ✓ Le menu de réglage apparaît et les fonctions activées s'affichent.

**Info**

Si pendant 10 -12 secondes, aucune touche n'est actionnée, les réglages sont enregistrés automatiquement.

Si pendant 20 secondes, aucune touche n'a été actionnée ou si le capteur de vitesse de rotation de la roue n'a émis aucun signal, les réglages sont automatiquement enregistrés, puis le menu Setup se ferme.

- Presser la touche **+** brièvement et de manière répétée jusqu'à ce que la fonction souhaitée clignote à l'écran.
- ✓ La fonction sélectionnée clignote.

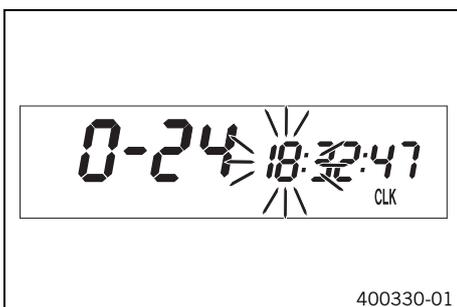
Activer une fonction

- Appuyer sur la touche **+**.
- ✓ Le symbole demeure affiché à l'écran et l'affichage passe à la fonction suivante.

Désactiver une fonction

- Appuyer sur la touche **-**.
- ✓ Le symbole disparaît de l'écran et sur l'affichage apparaît la fonction suivante.

7.5 Régler l'heure

**Condition**

La moto est à l'arrêt.

- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **CLK** apparaisse en bas à droite de l'écran.
- Presser 2 à 3 secondes la touche **+**.
- ✓ L'heure affichée clignote.
- Régler l'affichage des heures avec la touche **+** ou la touche **-**.
- Patienter 3 - 5 secondes
- ✓ Le segment affiché suivant clignote et peut être réglé.
- Actionner la touche **+** et la touche **-** pour régler les segments suivants de la même façon que pour l'affichage de l'heure.

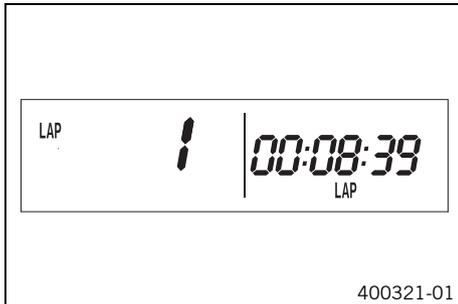
**Info**

Les secondes peuvent uniquement être mises à zéro.

Si pendant 15-20 secondes, aucune touche n'a été actionnée ou si le capteur de vitesse de rotation de la roue n'a émis aucun signal, les réglages sont automatiquement enregistrés, puis le menu Setup se ferme.

7.6 Interroger le temps au tour

i Info
 Cette fonction n'est disponible qu'à l'issue d'un arrêt des temps au tour.



Condition

La moto est à l'arrêt.

- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **LAP** apparaisse en bas à droite de l'écran.
- Presser brièvement la touche **+**.
 ✓ **LAP 1** est affiché à gauche de l'écran.
- La touche **=** permet d'interroger les tours 1 à 10.
- Maintenir la touche **+** enfoncée pendant 3-5 secondes.
 ✓ Les temps au tour sont supprimés.
- Presser brièvement la touche **+**.
 ✓ Mode d'affichage suivant

i Info
 À la réception d'un signal provenant du capteur de vitesse de rotation des roues, le côté gauche de l'écran repasse en mode **SPEED**.

7.7 Mode d'affichage SPEED (vitesse)

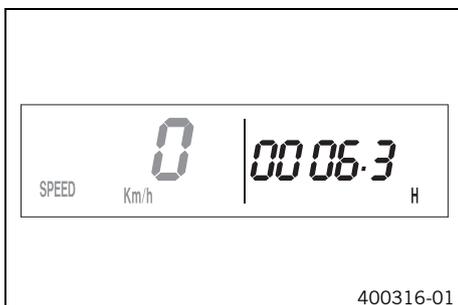


- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à apparition de **SPEED** à gauche de l'écran.

En mode d'affichage **SPEED**, le système affiche la vitesse actuelle. La vitesse actuelle peut être affichée en **Km/h** ou en **Mph**.

i Info
 Procéder au réglage en fonction du pays. Dès la réception d'un signal provenant de la roue avant, le côté gauche de l'écran du compteur électronique passe en mode **SPEED** et affiche la vitesse actuelle.

7.8 Mode d'affichage SPEED/H (heures d'utilisation)



Condition

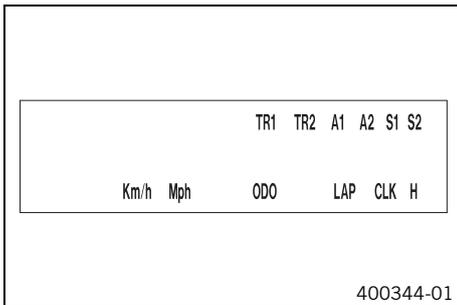
- La moto est à l'arrêt.
- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **H** apparaisse en bas à droite de l'écran.

En mode d'affichage **H**, le système affiche les heures d'utilisation du moteur. Le compteur d'heures d'utilisation enregistre la durée totale de conduite.

i Info
 Le compteur d'heures d'utilisation est indispensable pour pouvoir respecter les intervalles des travaux d'entretien. Si le compteur électronique est en mode d'affichage **H** au démarrage, il passe automatiquement en mode d'affichage **ODO**. Le mode d'affichage **H** disparaît pendant le trajet.

| | |
|---|---|
| Presser 2 à 3 secondes la touche + . | L'affichage passe au menu Setup des fonctions du compteur électronique. |
| Presser brièvement la touche + . | Mode d'affichage suivant |
| Presser 2 à 3 secondes la touche = . | Sans fonction |
| Presser brièvement la touche = . | Sans fonction |

7.9 Menu Setup



Condition

- La moto est à l'arrêt.
- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **H** apparaisse en bas à droite de l'écran.
- Presser 2 à 3 secondes la touche **+**.

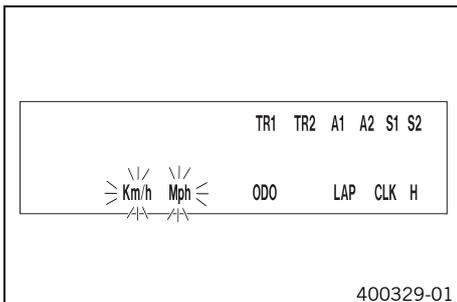
Le menu Setup indique les fonctions activées.

Info

Presser la touche **+** brièvement et de manière répétée jusqu'à ce que la fonction souhaitée soit atteinte.
Si pendant 20 secondes, aucune touche n'est actionnée, les réglages sont enregistrés automatiquement.

| | |
|---|--|
| Presser brièvement la touche + . | Active l'affichage clignotant et passe à l'affichage suivant |
| Presser 2 à 3 secondes la touche + . | Sans fonction |
| Presser brièvement la touche - . | Désactive l'affichage clignotant et passe à l'affichage suivant |
| Presser 2 à 3 secondes la touche - . | Sans fonction |
| Patienter 3 - 5 secondes | passé à la fonction suivante en ignorant les modifications |
| Patienter 10 - 12 secondes | Le menu Setup démarre, enregistre les réglages et passe à H ou ODO . |

7.10 Régler l'unité de mesure



Condition

- La moto est à l'arrêt.
- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **H** apparaisse en bas à droite de l'écran.
- Presser 2 à 3 secondes la touche **+**.
- Presser la touche **+** brièvement et de manière répétée jusqu'à ce que **Km/h/Mph** clignote à l'écran.

Le mode des unités permet de passer d'une unité de mesure à l'autre.

Info

Si pendant 5 secondes, aucune touche n'est actionnée, les réglages sont enregistrés automatiquement.

| | |
|---|--|
| Presser brièvement la touche + . | Entre dans la sélection, active l'affichage Km/h |
| Presser 2 à 3 secondes la touche + . | Sans fonction |
| Presser brièvement la touche - . | Active l'affichage Mph |
| Presser 2 à 3 secondes la touche - . | Sans fonction |
| Patienter 3 - 5 secondes | passé au mode suivant, passé de la sélection au menu Setup |
| Patienter 10 - 12 secondes | enregistre et ferme le menu Setup |

7.11 Mode d'affichage SPEED/CLK (heure)



- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **CLK** apparaisse en bas à droite de l'écran.

En mode d'affichage **CLK**, l'heure est indiquée.

| | |
|---|--|
| Presser 2 à 3 secondes la touche + . | L'affichage passe au menu de Setup de l'horloge. |
| Presser brièvement la touche + . | Mode d'affichage suivant |
| Presser 2 à 3 secondes la touche - . | Sans fonction |
| Presser brièvement la touche - . | Sans fonction |

7.12 Régler l'heure



Condition

- La moto est à l'arrêt.
- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **CLK** apparaisse en bas à droite de l'écran.
- Presser 2 à 3 secondes la touche **+**.

| | |
|---|---------------------------------|
| Presser 2 à 3 secondes la touche + . | augmente la valeur |
| Presser brièvement la touche + . | augmente la valeur |
| Presser 2 à 3 secondes la touche - . | diminue la valeur |
| Presser brièvement la touche - . | diminue la valeur |
| Patience 3 - 5 secondes | Passé à la valeur suivante |
| Patience 10 - 12 secondes | Permet de quitter le menu SETUP |

7.13 Mode d'affichage SPEED/LAP (temps au tour)



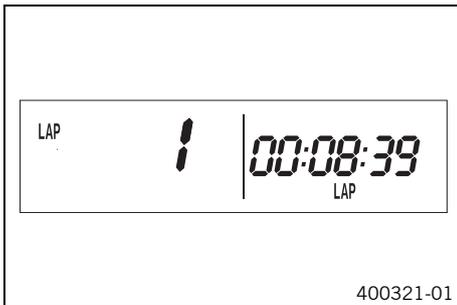
- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **LAP** apparaisse en bas à droite de l'écran.

En mode d'affichage **LAP**, jusqu'à 10 temps au tour peuvent être enregistrés avec le chronomètre.

i Info
Si le temps au tour continue de courir à l'issue d'une pression de la touche **-**, 9 espaces mémoire sont occupés.
Le tour 10 doit être arrêté à l'aide de la touche **+**.

| | |
|---|--|
| Presser 2 à 3 secondes la touche + . | Le chronomètre et le temps au tour sont réinitialisés. |
| Presser brièvement la touche + . | Mode d'affichage suivant |
| Presser 2 à 3 secondes la touche - . | Arrête le chronomètre. |
| Presser brièvement la touche - . | Démarre l'heure, arrête le chronomètre, enregistre le temps au tour et relance le chronomètre. |

7.14 Interroger le temps au tour



Condition

- La moto est à l'arrêt.
- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **LAP** apparaisse en bas à droite de l'écran.
- Presser brièvement la touche **+**.

| | |
|---|--|
| Presser 2 à 3 secondes la touche + . | Le chronomètre et le temps au tour sont réinitialisés. |
| Presser brièvement la touche + . | Sélectionner les tours 1 à 10 |
| Presser 2 à 3 secondes la touche - . | Sans fonction |
| Presser brièvement la touche - . | Visualiser le prochain temps au tour. |

7.15 Mode d'affichage SPEED/ODO (odomètre)



- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **ODO** apparaisse en bas à droite de l'écran.

En mode d'affichage **ODO**, le système affiche la distance totale parcourue.

| | |
|---|--------------------------|
| Presser 2 à 3 secondes la touche + . | Sans fonction |
| Presser brièvement la touche + . | Mode d'affichage suivant |
| Presser 2 à 3 secondes la touche - . | Sans fonction |
| Presser brièvement la touche - . | Sans fonction |

7.16 Mode d'affichage SPEED/TR1 (tripmaster 1)



- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **TR1** apparaisse en haut à droite de l'écran.

Le **TR1** (tripmaster 1) est toujours en fonctionnement et compte jusqu'à 999,9.

Il permet d'indiquer la distance d'une étape ou entre deux pleins d'essence.

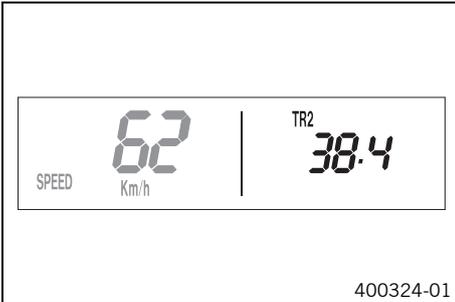
TR1 est couplé à **A1** (vitesse moyenne 1) et **S1** (chronomètre 1).

Info

Lors d'un dépassement de 999,9, les valeurs **TR1**, **A1** et **S1** sont automatiquement remises à 0,0.

| | |
|---|--|
| Presser 2 à 3 secondes la touche + . | Les valeurs affichées pour TR1 , A1 et S1 sont mises à 0,0. |
| Presser brièvement la touche + . | Mode d'affichage suivant |
| Presser 2 à 3 secondes la touche - . | Sans fonction |
| Presser brièvement la touche - . | Sans fonction |

7.17 Mode d'affichage SPEED/TR2 (tripmaster 2)

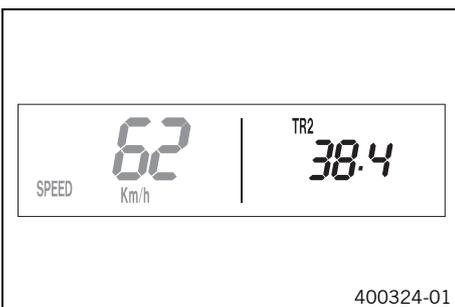


- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **TR2** apparaisse en haut à droite de l'écran.

Le **TR2** (tripmaster 2) est toujours en fonctionnement et compte jusqu'à 999,9.

| | |
|---|--|
| Presser 2 à 3 secondes la touche + . | Efface les valeurs TR2 et A2 . |
| Presser brièvement la touche + . | Mode d'affichage suivant |
| Presser 2 à 3 secondes la touche - . | Réduit la valeur TR2 . |
| Presser brièvement la touche - . | Réduit la valeur TR2 . |

7.18 Régler TR2 (Tripmaster 2)



Condition

- La moto est à l'arrêt.
 - Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **TR2** apparaisse en haut à droite de l'écran.
 - Enfoncer le bouton **-** pendant 2 - 3 secondes, jusqu'à ce que **TR2** clignote.
- La valeur affichée peut être réglée manuellement avec la touche **+** et la touche **-**. Cette fonction s'avère très pratique lors des trajets effectués suivant le road book.

Info

La valeur **TR2** peut également être rectifiée manuellement pendant le trajet avec la touche **+** et la touche **-**.
Si la valeur 999,9 est dépassée, alors la valeur **TR2** est automatiquement remise à 0,0.

| | |
|---|-----------------------------------|
| Presser 2 à 3 secondes la touche + . | Augmente la valeur TR2 . |
| Presser brièvement la touche + . | Augmente la valeur TR2 . |
| Presser 2 à 3 secondes la touche - . | Réduit la valeur TR2 . |
| Presser brièvement la touche - . | Réduit la valeur TR2 . |
| Patienter 10 - 12 secondes | enregistre et ferme le menu Setup |

7.19 Mode d'affichage SPEED/A1 (vitesse moyenne 1)



- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **A1** apparaisse en haut à droite de l'écran.

A1 (vitesse moyenne 1) indique la vitesse moyenne calculée à partir de **TR1** (tripmaster 1) et **S1** (chronomètre 1).

Le calcul de cette valeur démarre au premier signal reçu du capteur de vitesse de rotation des roues et s'arrête 3 secondes après le dernier signal.

| | |
|---|--|
| Presser 2 à 3 secondes la touche + . | Les valeurs affichées pour TR1 , A1 et S1 sont mises à 0,0. |
| Presser brièvement la touche + . | Mode d'affichage suivant |
| Presser 2 à 3 secondes la touche - . | Sans fonction |
| Presser brièvement la touche - . | Sans fonction |

7.20 Mode d'affichage SPEED/A2 (vitesse moyenne 2)



- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **A2** apparaisse en haut à droite de l'écran.

A2 (vitesse moyenne 2) indique la vitesse moyenne sur la base de la vitesse actuelle, lorsque le chronomètre **S2** (chronomètre 2) tourne.

i Info

La valeur affichée peut différer de la vitesse moyenne réelle, si tant est que le chronomètre **S2** n'est pas arrêté à l'issue du trajet.

| | |
|---|--------------------------|
| Presser brièvement la touche + . | Mode d'affichage suivant |
| Presser 2 à 3 secondes la touche + . | Sans fonction |
| Presser 2 à 3 secondes la touche - . | Sans fonction |
| Presser brièvement la touche - . | Sans fonction |

7.21 Mode d'affichage SPEED/S1 (chronomètre 1)



- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **S1** apparaisse en haut à droite de l'écran.

S1 (chronomètre 1) indique le temps écoulé sur la base de **TR1** et enregistre dès que le capteur de vitesse de rotation des roues envoie un signal.

Le calcul de cette valeur démarre au premier signal reçu du capteur de vitesse de rotation des roues et s'arrête 3 secondes après le dernier signal.

| | |
|---|--|
| Presser 2 à 3 secondes la touche + . | Les valeurs affichées pour TR1 , A1 et S1 sont mises à 0,0. |
| Presser brièvement la touche + . | Mode d'affichage suivant |
| Presser 2 à 3 secondes la touche - . | Sans fonction |
| Presser brièvement la touche - . | Sans fonction |

7.22 Mode d'affichage SPEED/S2 (chronomètre 2)



- Presser brièvement la touche **+** de manière répétée jusqu'à ce que **S2** apparaisse en haut à droite de l'écran.

S2 (chronomètre 2) est un chronomètre manuel.

Quand **S2** fonctionne à l'arrière-plan, **S2** clignote sur l'écran du compteur électronique.

| | |
|---|---|
| Presser 2 à 3 secondes la touche + . | Les valeurs affichées pour S2 et A2 sont mises à 0,0. |
| Presser brièvement la touche + . | Mode d'affichage suivant |
| Presser 2 à 3 secondes la touche - . | Sans fonction |
| Presser brièvement la touche - . | Démarre et arrête S2 . |

7.23 Vue d'ensemble des fonctionnalités

| Affichage | Presser 2 à 3 secondes la touche + . | Presser brièvement la touche + . | Presser 2 à 3 secondes la touche - . | Presser brièvement la touche - . | Patienter 3 - 5 secondes | Patienter 10 - 12 secondes |
|--|--|--|---|--|--|--|
| Mode d'affichage SPEED/H (heures d'utilisation) | L'affichage passe au menu Setup des fonctions du compteur électronique. | Mode d'affichage suivant | Sans fonction | Sans fonction | | |
| Menu Setup | Sans fonction | Active l'affichage clignotant et passe à l'affichage suivant | Sans fonction | Désactive l'affichage clignotant et passe à l'affichage suivant | passe à la fonction suivante en ignorant les modifications | Le menu Setup démarre, enregistre les réglages et passe à H ou ODO . |
| Régler l'unité de mesure | Sans fonction | Entre dans la sélection, active l'affichage Km/h | Sans fonction | Active l'affichage Mph | passe au mode suivant, passe de la sélection au menu Setup | enregistre et ferme le menu Setup |
| Mode d'affichage SPEED/CLK (heure) | L'affichage passe au menu de Setup de l'horloge. | Mode d'affichage suivant | Sans fonction | Sans fonction | | |
| Régler l'heure | augmente la valeur | augmente la valeur | diminue la valeur | diminue la valeur | Passes à la valeur suivante | Permet de quitter le menu SETUP |
| Mode d'affichage SPEED/LAP (temps au tour) | Le chronomètre et le temps au tour sont réinitialisés. | Mode d'affichage suivant | Arrête le chronomètre. | Démarre l'heure, arrête le chronomètre, enregistre le temps au tour et relance le chronomètre. | | |
| Interroger le temps au tour | Le chronomètre et le temps au tour sont réinitialisés. | Sélectionner les tours 1 à 10 | Sans fonction | Visualiser le prochain temps au tour. | | |
| Mode d'affichage SPEED/ODO (odomètre) | Sans fonction | Mode d'affichage suivant | Sans fonction | Sans fonction | | |
| Mode d'affichage SPEED/TR1 (tripmaster 1) | Les valeurs affichées pour TR1 , A1 et S1 sont mises à 0,0. | Mode d'affichage suivant | Sans fonction | Sans fonction | | |
| Mode d'affichage SPEED/TR2 (tripmaster 2) | Efface les valeurs TR2 et A2 . | Mode d'affichage suivant | Réduit la valeur TR2 . | Réduit la valeur TR2 . | | |
| Régler TR2 (Tripmaster 2) | Augmente la valeur TR2 . | Augmente la valeur TR2 . | Réduit la valeur TR2 . | Réduit la valeur TR2 . | | enregistre et ferme le menu Setup |
| Mode d'affichage SPEED/A1 (vitesse moyenne 1) | Les valeurs affichées pour TR1 , A1 et S1 sont mises à 0,0. | Mode d'affichage suivant | Sans fonction | Sans fonction | | |
| Mode d'affichage SPEED/A2 (vitesse moyenne 2) | Sans fonction | Mode d'affichage suivant | Sans fonction | Sans fonction | | |
| Mode d'affichage SPEED/S1 (chronomètre 1) | Les valeurs affichées pour TR1 , A1 et S1 sont mises à 0,0. | Mode d'affichage suivant | Sans fonction | Sans fonction | | |

| Affichage | Presser 2 à 3 secondes la touche + . | Presser brièvement la touche + . | Presser 2 à 3 secondes la touche - . | Presser brièvement la touche - . | Patienter 3 - 5 secondes | Patienter 10 - 12 secondes |
|--|---|---|---|---|--------------------------|----------------------------|
| Mode d'affichage SPEED/S2 (chronomètre 2) | Les valeurs affichées pour S2 et A2 sont mises à 0,0. | Mode d'affichage suivant | Sans fonction | Démarre et arrête S2 . | | |

7.24 Aperçu des conditions et des possibilités d'activation

| Affichage | La moto est à l'arrêt. | Menu activable |
|--|------------------------|----------------|
| Mode d'affichage SPEED/H (heures d'utilisation) | • | |
| Menu Setup | • | |
| Régler l'unité de mesure | • | |
| Régler l'heure | • | |
| Mode d'affichage SPEED/LAP (temps au tour) | | • |
| Interroger le temps au tour | • | |
| Mode d'affichage SPEED/TR1 (tripmaster 1) | | • |
| Mode d'affichage SPEED/TR2 (tripmaster 2) | | • |
| Régler TR2 (Tripmaster 2) | • | |
| Mode d'affichage SPEED/A1 (vitesse moyenne 1) | | • |
| Mode d'affichage SPEED/A2 (vitesse moyenne 2) | | • |
| Mode d'affichage SPEED/S1 (chronomètre 1) | | • |
| Mode d'affichage SPEED/S2 (chronomètre 2) | | • |

8.1 Consignes pour la première mise en service

-  **Danger**
Risque d'accident Danger en cas d'incapacité à conduire.
- Ne pas mettre le véhicule en marche lorsque vous êtes sous l'emprise de l'alcool, de médicaments ou de drogues ou encore si vous n'êtes pas physiquement ou psychologiquement en état de conduire.
-  **Avertissement**
Risque de blessures Ne pas porter de vêtements de protection ou porter des vêtements de protection abîmés constitue un risque pour la sécurité.
- Porter un équipement de protection (casque, bottes, gants, pantalon et blouson munis de protecteurs) pour tous les trajets. N'utiliser que des vêtements de protection en parfait état et qui correspondent aux directives légales.
-  **Avertissement**
Risque de chute Dégradation du comportement sur route due à une différence de structure de pneu à l'avant et à l'arrière.
- Les roues avant et arrière ne doivent être équipées que de pneus de même profil afin d'éviter toute perte de contrôle du véhicule.
-  **Avertissement**
Risque d'accident Comportement sur route critique en raison d'une conduite inadaptée.
- Adapter la vitesse de conduite à l'état de la chaussée et aux capacités de pilotage.
-  **Avertissement**
Risque d'accident Risque d'accident dû au transport d'un passager.
- La moto n'a pas été conçue pour transporter un passager. Ne pas transporter de passager.
-  **Avertissement**
Risque d'accident Défaillance du système de freinage.
- Lorsque le pied se trouve sur la pédale de frein arrière, les plaquettes de frein frottent sans interruption. Une surchauffe peut entraîner une panne du frein arrière. Enlever le pied de la pédale de frein arrière dès lors que celle-ci n'est pas utilisée.
-  **Avertissement**
Risque d'accident Comportement instable.
- Ne pas dépasser le poids total autorisé ni la charge sur essieu maximale.
-  **Avertissement**
Risque de vol Utilisation par des personnes non autorisées.
- Ne jamais laisser la moto sans surveillance tant que le moteur tourne. Protéger la moto contre tout accès non autorisé.

 **Info**
Noter que l'utilisation de la moto peut gêner d'autres personnes en cas de bruit excessif.

- S'assurer que les travaux nécessaires lors du contrôle à la livraison ont été effectués par un atelier KTM agréé.
 - ✓ Le certificat de livraison et le carnet d'entretien & de garantie sont délivrés à la remise du véhicule.
- Avant d'effectuer le premier trajet, lire attentivement et intégralement le manuel d'utilisation.
- Se familiariser avec les éléments de commande.
- Régler la position de base du levier d'embrayage. (📖 p. 80)

(toutes les EXC)

- Régler la course libre du levier de frein à main. (📖 p. 84)

(toutes les modèles XC-W)

- Régler la position de base du levier de frein à main. (📖 p. 84)
- Régler la position de base de la pédale de frein arrière. 🏍️ (📖 p. 89)
- Régler la position de base du sélecteur. 🏍️ (📖 p. 112)
- Tester et se familiariser avec la manipulation et les réactions de la moto sur un terrain approprié avant d'entreprendre un trajet plus important.

 **Info**
Il est conseillé de pratiquer le sport tout-terrain en compagnie d'une autre personne dans le but de s'entraider en cas de problème.

- En guise de test et pour se familiariser avec la moto, essayer aussi de rouler à vitesse réduite en se tenant debout sur les repose-pieds.
- Ne pas s'aventurer sur des pistes trop difficiles par rapport aux capacités et expériences personnelles.
- Toujours tenir le guidon à deux mains et laisser les pieds sur les repose-pieds.
- En cas de transport de bagages, veiller à les arrimer de manière sûre, le plus près possible du centre du véhicule, et à répartir uniformément la charge sur la roue avant et la roue arrière.



Info

Les motos réagissent de manière très sensible à toute modification de la répartition des charges.

- Respecter le poids total roulant autorisé ainsi que les charges maximales autorisées sur les essieux.

Indications prescrites

| | |
|---|------------------|
| Poids total roulant autorisé | 335 kg (739 lb.) |
| Charge maximale admissible sur l'essieu avant | 145 kg (320 lb.) |
| Charge maximale admissible sur l'essieu arrière | 190 kg (419 lb.) |

- Vérifier la tension des rayons. (🔧 p. 97)



Info

La tension des rayons doit être contrôlée au bout d'une demi-heure de fonctionnement.

- Roder le moteur. (🔧 p. 32)

8.2 Roder le moteur

- Pendant la phase de rodage, ne pas dépasser la puissance du moteur indiquée.

Indications prescrites

| | |
|---|---------|
| Puissance moteur maximale | |
| Au cours des 3 premières heures d'utilisation | < 70 % |
| Au cours des 5 premières heures d'utilisation | < 100 % |

- Éviter de rouler à plein régime !

8.3 Préparer le véhicule pour des conditions d'utilisation difficiles



Info

Une utilisation du véhicule dans des conditions extrêmes, telles que sur les pistes, un circuit/terrain très boueux ou détrempé, risque d'entraîner une usure accrue de composants comme la chaîne, le circuit de freinage ou les composants de la suspension. Dans de telles conditions, un contrôle ou un remplacement des pièces peuvent s'avérer nécessaire avant d'atteindre le prochain intervalle d'entretien.

- Calfeutrer le boîtier du filtre à air. 🛠️ (🔧 p. 72)
- Nettoyer le filtre à air et le boîtier du filtre à air. 🛠️ (🔧 p. 71)



Info

Contrôler le filtre à air env. au bout de 30 minutes.

- Renforcer le blocage du caoutchouc de poignée. (🔧 p. 80)
- Vérifier les fiches électriques (humidité, corrosion, fixation).
 - » En présence d'humidité, de corrosion ou de dommages :
 - Nettoyer, sécher les fiches et les remplacer si nécessaire.

Les conditions d'utilisation difficiles sont les suivantes :

- Trajets sur sable sec. (🔧 p. 33)
- Trajets sur sable humide. (🔧 p. 34)
- Trajets sur voies humides et boueuses. (🔧 p. 34)
- Trajets à température élevée et à faible vitesse. (🔧 p. 35)
- Trajets à faibles température extérieure ou en cas de neige. (🔧 p. 35)

8.4 Préparations aux trajets sur sable sec



- Contrôler le bouchon de radiateur.

| | |
|--|------------------|
| Valeur au niveau du bouchon de radiateur | 1,8 bar (26 psi) |
|--|------------------|

- » Si la valeur indiquée ne correspond pas à la valeur prescrite :



Avertissement

Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

- Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

- Remplacer le bouchon de radiateur.

- Monter la protection contre la poussière sur le filtre à air.

| |
|--|
| Protection du filtre à air contre la poussière (59006019000) |
|--|



Info

Suivre les instructions de montage **KTM PowerParts** ci-jointes.



- Monter la protection contre le sable sur le filtre à air.

| |
|--|
| Protection du filtre à air contre le sable (59006022000) |
|--|



Info

Suivre les instructions de montage **KTM PowerParts** ci-jointes.

- Adapter les gicleurs sur le carburateur et leur réglage.



Info

S'adresser à l'atelier KTM agréé pour les préconisations de réglage du carburateur.



- Nettoyer la chaîne.

| |
|----------------------------------|
| Nettoyant pour chaîne (📖 p. 146) |
|----------------------------------|

- Monter le pignon de chaîne d'acier.



Conseil

Ne pas graisser la chaîne.

- Nettoyer les ailettes du radiateur.
- Redresser avec précaution les ailettes du radiateur tordues.



Condition

Utilisation régulière dans le sable

- Changer les pistons toutes les 10 heures d'utilisation.

8.5 Préparations aux trajets sur sable humide



- Contrôler le bouchon de radiateur.

| | |
|--|------------------|
| Valeur au niveau du bouchon de radiateur | 1,8 bar (26 psi) |
|--|------------------|

- » Si la valeur indiquée ne correspond pas à la valeur prescrite :



Avertissement

Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

- Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

- Remplacer le bouchon de radiateur.

- Monter la protection contre l'eau sur le filtre à air.

| |
|---|
| Protection du filtre à air contre l'eau (59006021000) |
|---|



Info

Suivre les instructions de montage **KTM PowerParts** ci-jointes.

- Adapter les gicleurs sur le carburateur et leur réglage.



Info

S'adresser à l'atelier KTM agréé pour les préconisations de réglage du carburateur.

- Nettoyer la chaîne.

| |
|----------------------------------|
| Nettoyant pour chaîne (📖 p. 146) |
|----------------------------------|

- Monter le pignon de chaîne d'acier.



Conseil

Ne pas graisser la chaîne.

- Nettoyer les ailettes du radiateur.
- Redresser avec précaution les ailettes du radiateur tordues.

Condition

Utilisation régulière dans le sable

- Changer les pistons toutes les 10 heures d'utilisation.

8.6 Préparations aux trajets sur voies humides et boueuses



- Monter la protection contre l'eau sur le filtre à air.

| |
|---|
| Protection du filtre à air contre l'eau (59006021000) |
|---|



Info

Suivre les instructions de montage **KTM PowerParts** ci-jointes.

- Adapter les gicleurs du carburateur et leur réglage.



Info

S'adresser à l'atelier KTM agréé pour les préconisations de réglage du carburateur.



- Monter le pignon de chaîne d'acier.
- Nettoyer la moto. (📖 p. 118)
- Redresser avec précaution les ailettes du radiateur tordues.

8.7 Préparations aux trajets à température élevée et à faible vitesse



- Contrôler le bouchon de radiateur.

| | |
|--|------------------|
| Valeur au niveau du bouchon de radiateur | 1,8 bar (26 psi) |
|--|------------------|

» Si la valeur indiquée ne correspond pas à la valeur conseillée :



Avertissement

Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

- Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

- Remplacer le bouchon de radiateur.

- Adapter la démultiplication secondaire au trajet.



Info

L'huile moteur devient rapidement brûlante lorsque l'embrayage est manipulé fréquemment en raison d'une démultiplication secondaire trop longue.

- Nettoyer la chaîne.

| |
|----------------------------------|
| Nettoyant pour chaîne (📖 p. 146) |
|----------------------------------|

- Nettoyer le radiateur.
- Redresser avec précaution les ailettes du radiateur tordues.
- Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. (📖 p. 106)



8.8 Préparations aux trajets à faible température extérieure ou en cas de neige



- Monter la protection contre l'eau sur le filtre à air.

| |
|---|
| Protection du filtre à air contre l'eau (59006021000) |
|---|



Info

Suivre les instructions de montage **KTM PowerParts** ci-jointes.

- Modifier les buses du carburateur et leur réglage.



Info

S'adresser à l'atelier KTM agréé pour les préconisations de réglage du carburateur.

9.1 Opération de contrôle et d'entretien avant chaque mise en service



Info

Contrôler l'état du véhicule et la sécurité de fonctionnement avant chaque trajet.
Pour fonctionner, le véhicule doit être en parfait état technique.

- Contrôler le niveau d'huile de boîte. (📖 p. 114)
- Contrôler le circuit électrique.
- Contrôler le niveau de liquide de frein à l'avant. (📖 p. 85)
- Contrôler le niveau de liquide de frein à l'arrière. (📖 p. 89)
- Contrôler les plaquettes de frein avant. (📖 p. 86)
- Contrôler les plaquettes de frein arrière. (📖 p. 91)
- Vérifier que le système de frein fonctionne correctement.
- Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. (📖 p. 106)
- Vérifier l'état d'encrassement de la chaîne. (📖 p. 75)
- Inspecter la chaîne, la couronne, le pignon et le guide-chaîne. (📖 p. 77)
- Contrôler la tension de chaîne. (📖 p. 75)
- Contrôler l'état des pneus. (📖 p. 96)
- Contrôler la pression de l'air des pneus. (📖 p. 96)
- Vérifier la tension des rayons. (📖 p. 97)
- Nettoyer les cache-poussières des bras de fourche. (📖 p. 56)
- Purger les bras de fourche. (📖 p. 55)
- Contrôler le filtre à air.
- Contrôler le réglage et la souplesse de fonctionnement de tous les organes de commande.
- Vérifier régulièrement que toutes les vis, tous les écrous et tous les colliers sont bien serrés.
- Contrôler la quantité de carburant restant dans le réservoir.

9.2 Démarrage



Danger

Danger d'intoxication Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.

- Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ni laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

Remarque

Domages sur le moteur Lorsque le moteur est froid, les régimes élevés ont une influence négative sur la longévité des composants.

- Toujours réchauffer le moteur à bas régime.



Info

Si la moto ne démarre pas correctement, cela peut être dû à la présence de carburant usagé dans la cuve à niveau constant. Les fractions facilement inflammables des carburants se volatilisent au bout d'une période d'arrêt prolongée. Le moteur démarre immédiatement lorsque la cuve à niveau constant est remplie de carburant frais et inflammable.

Condition

La moto a été à l'arrêt pendant plus d'1 semaine.

- Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur. 🛠️ (📖 p. 111)
- Tourner le robinet d'essence ① en position **ON**. (Figure 602702-10📖 p. 18)
 - ✓ Le carburant peut s'écouler du réservoir vers le carburateur.
- Retirer la moto de sa béquille.
- Mettre la boîte de vitesses au point mort.

(EXC AU)

- Enfoncer le bouton d'arrêt d'urgence en position ○.

Condition

Le moteur est froid.

- Tirer le starter vers l'extérieur jusqu'en butée.

(Tous les modèles 200/250/300)

- Appuyer sur le bouton de démarrage ou actionner le kick sur toute sa course.



Info
Ne pas accélérer.

(Tous les modèles 125)

- Actionner le kick à fond sur toute sa course.



Info
Ne pas accélérer.

9.3 Démarrer



Info
Avant de partir, allumer l'éclairage si la moto est équipée d'une installation d'éclairage. Ceci permet aux autres usagers de la route de mieux vous voir.
La béquille latérale doit être relevée avant le départ et retenue avec la bande en caoutchouc.

- Tirer le levier d'embrayage, passer la première vitesse, relâcher lentement le levier d'embrayage en accélérant prudemment.

9.4 Passer les vitesses, conduire



Avertissement

Risque d'accident Rétrograder lorsque le moteur tourne à haut régime conduit au blocage de la roue arrière.

- Ne pas rétrograder lorsque le moteur tourne à haut régime. Le moteur s'emballé et la roue arrière peut se bloquer.



Info
En cas de bruits anormaux pendant la conduite, il convient de s'arrêter immédiatement, d'éteindre le moteur et de contacter un atelier KTM qualifié.
Le premier rapport sert au démarrage ou à gravir les côtes.

- Lorsque les circonstances le permettent (côte, circulation, etc.), passer le rapport supérieur. Pour cela, relâcher la poignée des gaz et tirer simultanément sur la poignée d'embrayage, passer la vitesse suivante, relâcher l'embrayage et accélérer.
- Si la fonction starter a été activée, la désactiver dès que le moteur est chaud.
- Après avoir atteint la vitesse maximale en tournant à fond la poignée des gaz, ramener cette dernière aux $\frac{3}{4}$. La vitesse diminue à peine, mais la consommation est fortement réduite.
- Ne pas accélérer plus que nécessaire. Faire tourner trop brusquement la poignée des gaz fait augmenter la consommation.
- Pour rétrograder d'un rapport, freiner la moto en coupant les gaz.
- Tirer sur la poignée d'embrayage, engager le rapport inférieur, relâcher doucement la poignée d'embrayage et accélérer ou changer à nouveau de rapport.
- Couper le moteur si la moto doit tourner au ralenti ou rester à l'arrêt pendant une période prolongée.

Indications prescrites

≥ 2 min

- Éviter de faire patiner l'embrayage trop longtemps et trop souvent. Cela entraîne une surchauffe de l'huile moteur, du moteur et du système de refroidissement.
- Rouler à faible régime plutôt qu'à haut régime en faisant patiner l'embrayage.

9.5 Freiner

-  **Avertissement**
Risque d'accident Un freinage trop fort entraîne le blocage des roues.
- Il convient d'adapter son freinage à la situation et au revêtement de la route.
-  **Avertissement**
Risque d'accident Freinage réduit lorsque le point de pression est incertain.
- Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)
-  **Avertissement**
Risque d'accident Freinage réduit en raison d'un système de frein mouillé ou encrassé.
- Freiner avec précaution pour sécher ou éliminer la crasse du système de frein.
-
- Actionner principalement le frein arrière sur les sols sablonneux, glissants ou par temps de pluie.
 - Freiner toujours avant le virage et jamais en plein tournant. Rétrograder et passer à la vitesse inférieure en fonction de la vitesse du véhicule.

9.6 Arrêter et béquiller

-  **Avertissement**
Risque de vol Utilisation par des personnes non autorisées.
- Ne jamais laisser la moto sans surveillance tant que le moteur tourne. Protéger la moto contre tout accès non autorisé.
-  **Avertissement**
Risque de brûlures Certaines pièces du véhicule deviennent brûlantes pendant la conduite du véhicule.
- Ne pas venir en contact avec les pièces chaudes, telles que l'échappement, le radiateur, le moteur, l'amortisseur et le système de frein. Avant de commencer à travailler sur ces pièces, les laisser refroidir.

Remarque

Détérioration du matériel Un stationnement inadapté endommage le véhicule.

Si le véhicule roule ou tombe, il risque d'être fortement endommagé.

Les composants pour béquiller le véhicule sont conçus uniquement pour le poids du véhicule.

- Stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.
- Assurez-vous que personne ne soit sur le véhicule lorsqu'il est stationné à l'aide de la béquille.

Remarque

Risque d'incendie Pendant le fonctionnement, certaines parties du véhicule deviennent brûlantes.

- Ne pas stationner le véhicule à proximité de matériaux facilement inflammables ou combustibles. Ne poser aucun objet sur le véhicule lorsqu'il est chaud. Toujours attendre que le véhicule ait refroidi.

-
- Freiner la moto.
 - Mettre la boîte de vitesses au point mort.

(toutes les EXC)

- Appuyer sur le bouton de masse  pendant que le moteur est au ralenti jusqu'à l'arrêt complet de celui-ci.

(toutes les modèles XC-W)

- Appuyer sur le bouton de masse  pendant que le moteur est au ralenti jusqu'à l'arrêt complet de celui-ci.
- Tourner le robinet d'essence  en position **OFF**. (Figure 602702-10  p. 18)
- Garer la moto sur une surface stable.

9.7 Transport

Remarque

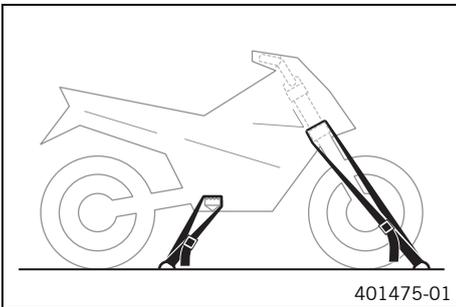
Danger d'endommagement Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

- Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.

Remarque

Risque d'incendie Pendant le fonctionnement, certaines parties du véhicule deviennent brûlantes.

- Ne pas stationner le véhicule à proximité de matériaux facilement inflammables ou combustibles. Ne poser aucun objet sur le véhicule lorsqu'il est chaud. Toujours attendre que le véhicule ait refroidi.



- Arrêter le moteur.
- Bloquer la moto avec des tendeurs ou d'autres dispositifs de fixation adaptés pour l'empêcher de tomber ou de rouler accidentellement.

9.8 Faire le plein de carburant



Danger

Danger d'incendie Le carburant est facilement inflammable.

- Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.
- Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.



Avertissement

Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

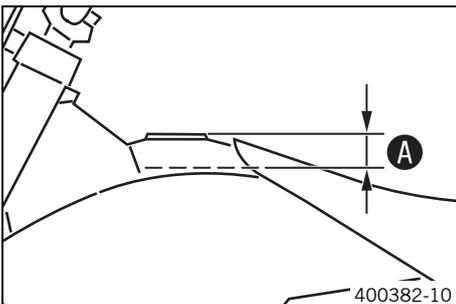
- Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties contaminées par le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le carburant.



Avertissement

Danger pour l'environnement Une manipulation inadéquate du carburant constitue un danger pour l'environnement.

- Le carburant ne doit pas pénétrer dans la nappe phréatique, le sol ou les canalisations.



- Arrêter le moteur.
- Ouvrir le bouchon du réservoir. (📖 p. 17)
- Remplir le réservoir de carburant au maximum jusqu'au repère **A**.

Indications prescrites

| Repère A | 35 mm (1,38 in) | |
|--|---------------------|---|
| Capacité totale du réservoir à carburant env. (EXC EU, EXC Six Days, 300 EXC BR) | 9,5 l (2,51 US gal) | Carburant Super sans plomb (octane 95) mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60) (📖 p. 144) (EXC EU, EXC Six Days) |
| | | Carburant super sans plomb type C (ROZ 95/RON 95/PON 91 mélangé avec de l'huile moteur 2 temps, 1:60) (📖 p. 144) (300 EXC BR) |
| Capacité totale du réservoir à carburant env. (EXC AU, XC-W, XC-W Six Days) | 10 l (2,6 US gal) | Carburant Super sans plomb (octane 95) mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60) (📖 p. 144) |

Huile moteur à deux temps (📖 p. 145)

- Fermer le bouchon du réservoir. (📖 p. 17)

10.1 Plan d'entretien

| | toutes les 40 heures d'utilisation / après chaque course | toutes les 20 heures d'utilisation |
|---|--|------------------------------------|
| Contrôler le bon fonctionnement de l'équipement électrique. | • | • |
| Contrôler et charger la batterie. 🛠️ (Tous les modèles 200/250/300) | • | • |
| Contrôler les plaquettes de frein avant. (📖 p. 86) | • | • |
| Contrôler les plaquettes de frein arrière. (📖 p. 91) | • | • |
| Contrôler les disques de frein. (📖 p. 85) | • | • |
| Vérifier que les durites de frein ne sont pas endommagées et qu'elles ne fuient pas. | • | • |
| Contrôler le niveau de liquide de frein à l'arrière. (📖 p. 89) | • | • |
| Vérifier la course libre de la pédale de frein arrière. (📖 p. 88) | • | • |
| Vérifier le cadre et le bras oscillant. 🛠️ | • | • |
| Vérifier les roulements du bras oscillant. 🛠️ | • | • |
| Contrôler les paliers de pivot sur l'amortisseur, en haut et en bas. 🛠️ | • | • |
| Contrôler l'état des pneus. (📖 p. 96) | • | • |
| Contrôler la pression de l'air des pneus. (📖 p. 96) | • | • |
| Vérifier que les axes des roues n'ont pas de jeu. 🛠️ | • | • |
| Contrôler les moyeux de roue. 🛠️ | • | • |
| Vérifier que les jantes ne sont pas voilées. 🛠️ | • | • |
| Vérifier la tension des rayons. (📖 p. 97) | • | • |
| Inspecter la chaîne, la couronne, le pignon et le guide-chaîne. (📖 p. 77) | • | • |
| Contrôler la tension de chaîne. (📖 p. 75) | • | • |
| Graisser et vérifier la liberté de mouvement de toutes les pièces mobiles (par ex. béquille latérale, levier, chaîne, ...). 🛠️ | • | • |
| Contrôler/rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique. (📖 p. 81) | • | • |
| Contrôler le niveau de liquide de frein à l'avant. (📖 p. 85) | • | • |
| Vérifier la course libre du levier de frein à main. (📖 p. 84) | • | • |
| Contrôler le jeu du palier de la tête de direction. (📖 p. 65) | • | • |
| Remplacer la bougie et la cosse de bougie d'allumage. 🛠️ | • | • |
| Vérifier la pipe d'admission. 🛠️ | • | • |
| Vérifier le fonctionnement et la souplesse de la valve d'échappement. 🛠️ | • | • |
| Contrôler l'embrayage. 🛠️ | • | • |
| Renouveler l'huile de boîte. 🛠️ (📖 p. 114) | • | • |
| Inspecter tous les flexibles (par ex. flexibles de carburant, de liquide de refroidissement, de purge, de vidange, ...) et les cache-poussières à la recherche de fissures ou de défauts d'étanchéité, et vérifier leur montage correct. 🛠️ | • | • |
| Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement. (📖 p. 105) | • | • |
| Vérifier que les câbles ne sont pas endommagés et qu'ils ne sont pas pliés. 🛠️ | • | • |
| Vérifier que les câbles d'accélérateur ne sont pas endommagés, qu'ils ne sont pas pliés et qu'ils sont bien réglés. | • | • |
| Nettoyer le filtre à air et le boîtier du filtre à air. 🛠️ (📖 p. 71) | • | • |
| Remplacer la laine de roche du silencieux arrière. 🛠️ (📖 p. 72) | • | • |
| Vérifier le serrage des vis et écrous. 🛠️ | • | • |
| Contrôler le réglage du phare. (📖 p. 103) | • | • |
| Vérifier le ralenti. | • | • |
| Contrôle final : vérifier la sécurité de fonctionnement et exécuter une marche d'essai. | • | • |
| Faire le rapport des interventions sur la plateforme KTM Dealer.net et dans le carnet d'entretien & de garantie. 🛠️ | • | • |

- Intervalle périodique

10.2 Travaux d'entretien (en sus)

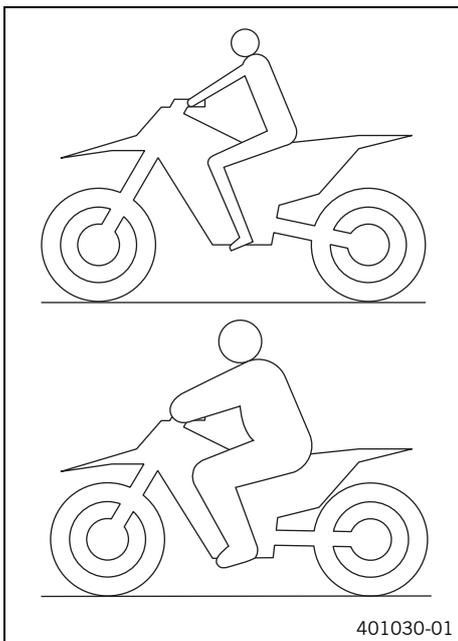
| | tous les ans | | |
|---|---|---|-----|
| | toutes les 80 heures / toutes les 40 heures d'utilisation en utilisation sportive | | |
| | toutes les 40 heures d'utilisation | | |
| | une fois après 10 heures d'utilisation | | |
| Vidanger le liquide de frein avant. 🛠️ | | | • |
| Vidanger le liquide de frein arrière. 🛠️ | | | • |
| Vidanger le liquide d'embrayage hydraulique. 🛠️ (📖 p. 81) | | | • |
| Graisser le palier de la tête de direction. 🛠️ (📖 p. 67) | | | • |
| Contrôler/régler les composants du carburateur. 🛠️ | | | • • |
| Exécuter l'entretien de la fourche. (250/300 Six Days) 🛠️ | ○ | • | • |
| Exécuter l'entretien de la fourche. (EXC, XC-W) 🛠️ | ○ | • | • |
| Exécuter l'entretien de la fourche. (125 EXC Six Days EU) 🛠️ | ○ | • | • |
| Procéder à l'entretien de l'amortisseur. 🛠️ | | • | • |
| Contrôler le moteur de démarreur. 🛠️ (Tous les modèles 200/250/300) | | • | • |
| Remplacer les pistons et contrôler les cylindres. 🛠️ (Tous les modèles 125) | | • | • |
| Remplacer les pistons et contrôler les cylindres. 🛠️ (Tous les modèles 200/250/300) | | | • |
| Remplacer la bielle, les paliers de bielle et les manetons. 🛠️ | | | • |
| Contrôler la boîte de vitesses et l'engagement des rapports. 🛠️ | | | • |
| Remplacer tous les paliers du moteur. 🛠️ | | | • |

- Intervalle unique
- Intervalle périodique

11.1 Contrôler le réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote

i Info

Lors du réglage de base de la partie-cycle, d'abord régler l'amortisseur et ensuite la fourche.



- Pour obtenir un comportement optimal de la machine et pour ne pas endommager la fourche, l'amortisseur, le bras oscillant, le cadre, adapter le réglage de base des éléments de suspension au poids du pilote.
- À la livraison, les motos KTM tout-terrain sont prévues pour un poids conducteur standard (y compris l'équipement de protection au complet).

Indications prescrites

| | |
|------------------------------|------------------------------|
| Poids standard du conducteur | 75... 85 kg (165... 187 lb.) |
|------------------------------|------------------------------|

- Si le poids du pilote n'est pas compris dans ces limites, il convient de modifier le réglage de base des suspensions en conséquence.
- Une petite différence de poids peut être compensée par un réglage de la précontrainte des ressorts ; une différence plus importante exige la mise en place de ressorts correspondants.

11.2 Amortissement en compression de l'amortisseur

L'amortissement en compression de l'amortisseur est divisé en deux plages, la Grande Vitesse et la Petite Vitesse.

La Grande et Petite Vitesse sont des paramètres qui se réfèrent à la vitesse de compression de l'amortisseur de la roue arrière, et non à la vitesse de la moto.

Le réglage de la Grande Vitesse se ressent par ex. à l'atterrissage suite à un saut ; la compression de l'amortisseur de la roue arrière s'effectue alors rapidement.

Le réglage de la Petite Vitesse se ressent par ex. en cas de conduite sur une chaussée comportant de longs dos d'âne ; la compression de l'amortisseur de la roue arrière s'effectue alors lentement.

Même si ces deux plages sont réglables séparément, la transition entre la petite et la grande vitesse reste fluide. C'est pourquoi les modifications des réglages dans la plage Petite Vitesse de compression de la fourche agissent également sur la plage Grande Vitesse et inversement.

11.3 Régler l'amortissement en compression Petite Vitesse de l'amortisseur

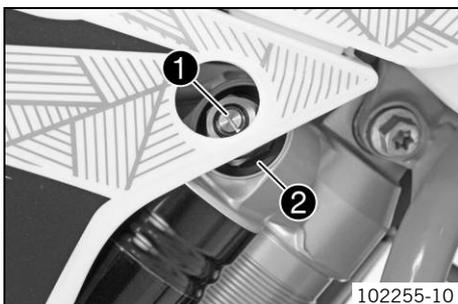
! Attention

Risque d'accident Le démontage des pièces sous pression peut être à l'origine de blessures.

- L'amortisseur est rempli d'azote haute densité. Suivre les instructions. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

i Info

Le réglage Petite Vitesse démontre son efficacité en cas d'amortissements lents à normaux.



- Visser la vis de réglage **1** dans le sens des aiguilles d'une montre, avec un tournevis, jusqu'à ce qu'au dernier cran perceptible.

i Info

Ne pas desserrer l'écrou **2** !

- Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de clics correspondant au type de réglage.

Indications prescrites
(Tous les modèles 125/200)

| Amortissement en compression Petite Vitesse | |
|---|----------|
| Confort | 25 clics |
| Standard | 20 clics |
| Sport | 15 clics |

(Tous les modèles 250/300)

| Amortissement en compression Petite Vitesse | |
|---|----------|
| Confort | 25 clics |
| Standard | 20 clics |
| Sport | 15 clics |

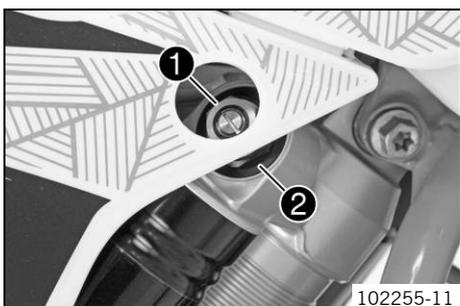
i Info
La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse le réduit.

11.4 Régler l'amortissement en compression Grande Vitesse de l'amortisseur

⚠ Attention
Risque d'accident Le démontage des pièces sous pression peut être à l'origine de blessures.

- L'amortisseur est rempli d'azote haute densité. Suivre les instructions. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

i Info
Le réglage Grande Vitesse démontre son efficacité lors des amortissements rapides.



102255-11

- Tourner la vis de réglage ① au moyen d'une clé à douille jusqu'en butée, dans le sens des aiguilles d'une montre.

i Info
Ne pas desserrer l'écrou ② !

- Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de réglage.

Indications prescrites
(Tous les modèles 125/200)

| Amortissement en compression Grande Vitesse | |
|---|-----------|
| Confort | 2 tours |
| Standard | 1,5 tour |
| Sport | 1,25 tour |

(Tous les modèles 250/300)

| Amortissement en compression Grande Vitesse | |
|---|-----------|
| Confort | 2 tours |
| Standard | 1,5 tour |
| Sport | 1,25 tour |

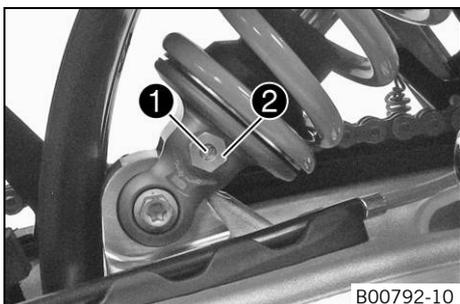
i Info
La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse le réduit.

11.5 Régler l'amortissement de détente de l'amortisseur

⚠ Attention

Risque d'accident Le démontage des pièces sous pression peut être à l'origine de blessures.

- L'amortisseur est rempli d'azote haute densité. Suivre les instructions. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



- Visser la vis de réglage ① dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le prochain cran soit perceptible.

i Info

Ne pas desserrer l'écrou ② !

- Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de clics correspondant au type de réglage.

Indications prescrites

(Tous les modèles 125/200)

| Amortissement de détente | |
|--------------------------|----------|
| Confort | 28 clics |
| Standard | 24 clics |
| Sport | 22 clics |

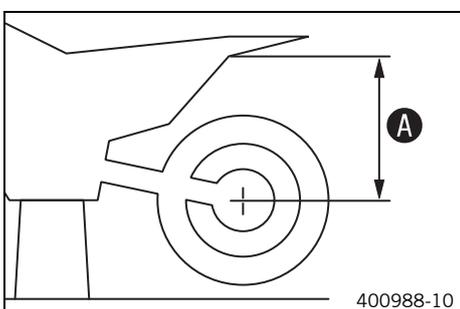
(Tous les modèles 250/300)

| Amortissement de détente | |
|--------------------------|----------|
| Confort | 28 clics |
| Standard | 24 clics |
| Sport | 22 clics |

i Info

La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse réduit l'amortissement lors de la détente.

11.6 Déterminer l'enfoncement à vide de la roue arrière



Préparatifs

- Surélever la moto sur un socle réglable. (📖 p. 55)

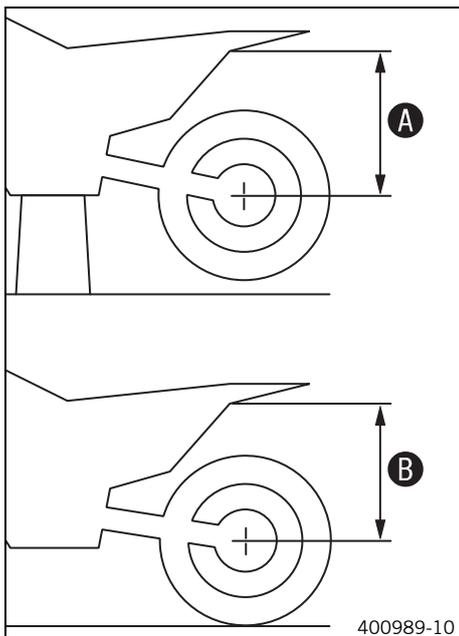
Travail principal

- Mesurer si possible à la verticale la distance entre l'essieu arrière et un repère fixe, tracé par exemple sur le cache arrière.
- Noter cette mesure, c'est la valeur A.

Retouche

- Retirer la moto du socle réglable. (📖 p. 55)

11.7 Vérifier l'enfoncement statique de l'amortisseur



- Déterminer la valeur **A** d'enfoncement à vide de la roue arrière. (📖 p. 45)
- Demander à une tierce personne de maintenir la moto en position verticale.
- Mesurer de nouveau la distance entre l'axe de roue arrière et le repère fixe.
- Noter cette mesure, c'est la valeur **B**.

i Info

L'enfoncement statique est la différence entre les valeurs **A** et **B**.

- Vérifier l'enfoncement statique.

(Tous les modèles 125/200)

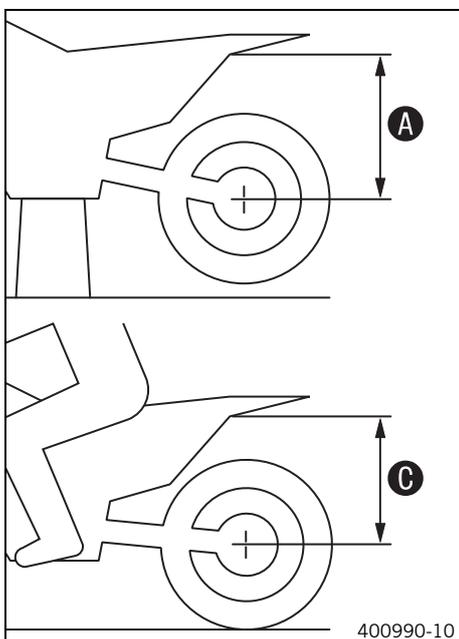
| | |
|----------------------|-------------------------------|
| Enfoncement statique | 29... 32 mm (1,14... 1,26 in) |
|----------------------|-------------------------------|

(Tous les modèles 250/300)

| | |
|----------------------|------------------------------|
| Enfoncement statique | 33... 35 mm (1,3... 1,38 in) |
|----------------------|------------------------------|

- » Lorsque l'enfoncement statique est inférieur ou supérieur à la valeur indiquée :
 - Régler la prétension du ressort de l'amortisseur. 🛠️ (📖 p. 46)

11.8 Contrôler l'enfoncement en charge de l'amortisseur



- Déterminer la valeur **A** d'enfoncement à vide de la roue arrière. (📖 p. 45)
- Quelqu'un tenant la moto en équilibre, le pilote entièrement équipé s'assied en position normale (les pieds sur les repose-pieds) ; faire jouer plusieurs fois la suspension de la roue.
 - ✓ La suspension de la roue arrière prend sa position d'équilibre.
- Une autre personne mesure alors la distance entre l'axe de la roue arrière et le point fixe.
- Noter cette mesure, c'est la valeur **C**.

i Info

L'enfoncement en charge est la différence entre les valeurs **A** et **C**.

- Contrôler l'enfoncement en charge.

Indications prescrites

(Tous les modèles 125/200)

| | |
|-----------------------|---------------------------------|
| Enfoncement en charge | 100... 110 mm (3,94... 4,33 in) |
|-----------------------|---------------------------------|

(Tous les modèles 250/300)

| | |
|-----------------------|---------------------------------|
| Enfoncement en charge | 105... 115 mm (4,13... 4,53 in) |
|-----------------------|---------------------------------|

- » Lorsque l'enfoncement en charge ne correspond pas à la valeur spécifiée :
 - Régler l'enfoncement en charge. 🛠️ (📖 p. 47)

11.9 Régler la prétension du ressort de l'amortisseur 🛠️

! Attention

Risque d'accident Le démontage des pièces sous pression peut être à l'origine de blessures.

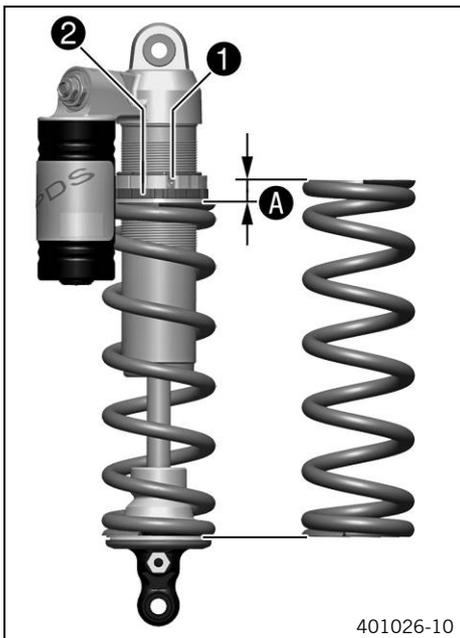
- L'amortisseur est rempli d'azote haute densité. Suivre les instructions. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

i Info

Avant de modifier la prétension du ressort, noter le réglage actuel, par ex. mesurer la longueur du ressort.

Préparatifs

- Surélever la moto sur un socle réglable. (📖 p. 55)
- Déposer l'amortisseur. 🛠️ (📖 p. 68)



- Une fois qu'il est déposé, nettoyer à fond l'amortisseur.

Travail principal

- Desserrer la vis ①.
- Desserrer l'écrou de réglage ② jusqu'à ce que le ressort soit complètement détendu.

Clef à crochet (T106S)

- Mesurer la longueur totale du ressort à l'état détendu.
- Tendre le ressort en tournant l'écrou de réglage ② jusqu'à la valeur A prescrite.

Indications prescrites

(Tous les modèles 125/200)

| Prétension du ressort | |
|-----------------------|-----------------|
| Confort | 10 mm (0,39 in) |
| Standard | 10 mm (0,39 in) |
| Sport | 10 mm (0,39 in) |

(Tous les modèles 250/300)

| Prétension du ressort | |
|-----------------------|----------------|
| Confort | 7 mm (0,28 in) |
| Standard | 7 mm (0,28 in) |
| Sport | 7 mm (0,28 in) |



Info

En fonction de l'enfoncement statique ou en charge souhaité, une préten- sion de ressort plus élevée ou plus faible peut être nécessaire.

- Serrer la vis ①.

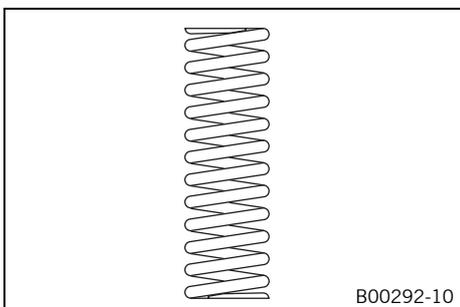
Indications prescrites

| | | |
|----------------------------------|----|-------------------|
| Vis écrou de réglage amortisseur | M5 | 5 Nm (3,7 lbf ft) |
|----------------------------------|----|-------------------|

Retouche

- Monter l'amortisseur. (🔧 p. 68)
- Retirer la moto du socle réglable. (🔧 p. 55)

11.10 Régler l'enfoncement en charge 🛠️



Préparatifs

- Surélever la moto sur un socle réglable. (🔧 p. 55)
- Déposer l'amortisseur. 🛠️ (🔧 p. 68)
- Une fois qu'il est déposé, nettoyer à fond l'amortisseur.

Travail principal

- Choisir et installer un ressort adéquat.

Indications prescrites

(Tous les modèles 125/200)

| Taux d'élasticité | |
|--|---------------------|
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 63 N/mm (360 lb/in) |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 66 N/mm (377 lb/in) |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 69 N/mm (394 lb/in) |

(Tous les modèles 250/300)

| Taux d'élasticité | |
|--|---------------------|
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 66 N/mm (377 lb/in) |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 69 N/mm (394 lb/in) |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 72 N/mm (411 lb/in) |

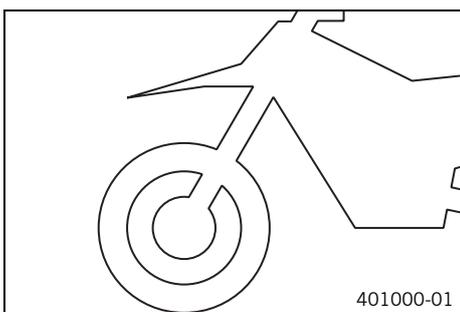
i Info
Le taux d'élasticité est spécifié sur la face extérieure du ressort.

Retouche

- Monter l'amortisseur. (🔧 p. 68)
- Retirer la moto du socle réglable. (🔧 p. 55)
- Vérifier l'enfoncement statique de l'amortisseur. (🔧 p. 46)
- Contrôler l'enfoncement en charge de l'amortisseur. (🔧 p. 46)
- Régler l'amortissement de détente de l'amortisseur. (🔧 p. 45)

11.11 Vérifier le réglage de base de la fourche

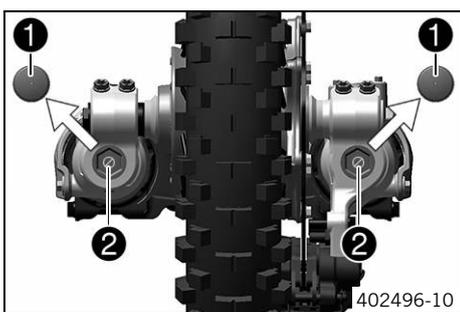
i Info
Pour différentes raisons, il est impossible de déterminer avec précision la valeur de l'enfoncement en charge de la fourche.



- Si le poids du pilote ne correspond pas tout à fait à la norme, compenser en modifiant la précontrainte des ressorts, comme indiqué pour l'amortisseur.
- Si toutefois la fourche talonne fréquemment (c'est-à-dire vient taper fréquemment en bout de course), monter des ressorts plus durs pour ne pas endommager la fourche et le cadre.

11.12 Régler l'amortissement en compression de la fourche

i Info
L'amortissement hydraulique en compression détermine le comportement lors de l'enfoncement de la fourche.



(EXC, XC-W)

- Retirer les capuchons ①.
- Tourner les vis de réglage ② dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

i Info
Les vis de réglage ② se trouvent à l'extrémité inférieure des bras de fourche.
Effectuer un réglage uniforme des deux bras de fourche.

- Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de clics correspondant au type de réglage sur la fourche.

Indications prescrites

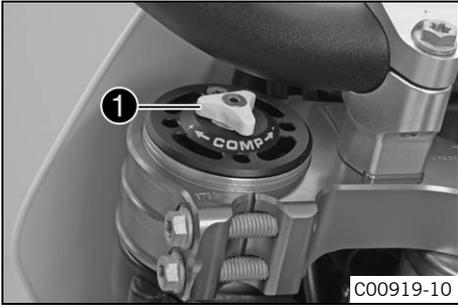
(125 EXC EU, l'ensemble des 200 modèles)

| Amortissement en compression | |
|------------------------------|----------|
| Confort | 22 clics |
| Standard | 20 clics |
| Sport | 18 clics |

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

| Amortissement en compression | |
|------------------------------|----------|
| Confort | 22 clics |
| Standard | 20 clics |
| Sport | 18 clics |

i Info
Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, tourner dans le sens inverse réduit l'amortissement lors de l'enfoncement.



- Mettre les capuchons ❶ en place.
- (Six Days)**
- Tourner la vis de réglage blanche ❶ dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

i Info
 La vis de réglage ❶ se trouve à l'extrémité supérieure du bras de fourche de gauche.
 L'amortissement en compression se trouve sur le bras de fourche de gauche (vis de réglage blanche). L'amortissement en détente se trouve sur le bras de fourche de droite (vis de réglage rouge).

- Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de clics correspondant au type de réglage sur la fourche.

Indications prescrites
(125 EXC Six Days EU)

| Amortissement en compression | |
|------------------------------|----------|
| Confort | 14 clics |
| Standard | 12 clics |
| Sport | 10 clics |

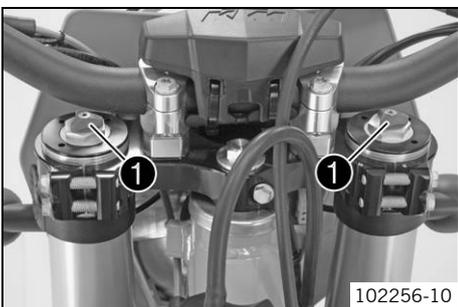
(250/300 Six Days)

| Amortissement en compression | |
|------------------------------|----------|
| Confort | 14 clics |
| Standard | 12 clics |
| Sport | 10 clics |

i Info
 Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, tourner dans le sens inverse réduit l'amortissement lors de l'enfoncement.

11.13 Régler l'amortissement en détente de la fourche

i Info
 L'amortissement hydraulique de détente détermine le comportement lors de la détente de la fourche.



- (EXC EU/AU)**
- Tourner les vis de réglage ❶ dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

i Info
 Les vis de réglage ❶ se trouvent à l'extrémité supérieure des bras de fourche.
 Effectuer un réglage uniforme des deux bras de fourche.

- Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de clics correspondant au type de réglage sur la fourche.

Indications prescrites
(125 EXC EU, 200 EXC EU, 200 EXC AU)

| Amortissement de détente | |
|--------------------------|----------|
| Confort | 20 clics |
| Standard | 18 clics |
| Sport | 16 clics |

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

| Amortissement de détente | |
|--------------------------|----------|
| Confort | 20 clics |
| Standard | 18 clics |
| Sport | 16 clics |

i Info
La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse réduit l'amortissement lors de la détente.



(Six Days)

- Tourner la vis de réglage rouge ① dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

i Info
La vis de réglage ① se trouve à l'extrémité supérieure du bras de fourche de droite.
L'amortissement en détente se trouve sur le bras de fourche de droite (vis de réglage rouge). L'amortissement en compression se trouve sur le bras de fourche de gauche (vis de réglage blanche).

- Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de clics correspondant au type de réglage sur la fourche.

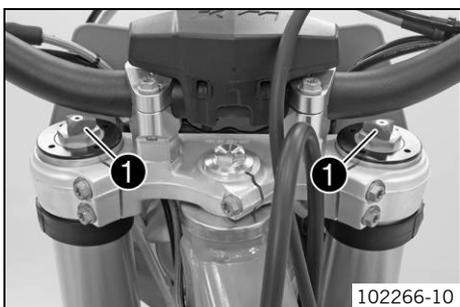
Indications prescrites
(125 EXC Six Days EU)

| Amortissement de détente | |
|--------------------------|----------|
| Confort | 14 clics |
| Standard | 12 clics |
| Sport | 10 clics |

(250/300 Six Days)

| Amortissement de détente | |
|--------------------------|----------|
| Confort | 14 clics |
| Standard | 12 clics |
| Sport | 10 clics |

i Info
La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse réduit l'amortissement lors de la détente.



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

- Tourner les vis de réglage ① dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

i Info
Les vis de réglage ① se trouvent à l'extrémité supérieure des bras de fourche.
Effectuer un réglage uniforme des deux bras de fourche.

- Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de clics correspondant au type de réglage sur la fourche.

Indications prescrites
(200 XC-W US)

| Amortissement de détente | |
|--------------------------|----------|
| Confort | 20 clics |
| Standard | 18 clics |
| Sport | 16 clics |

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

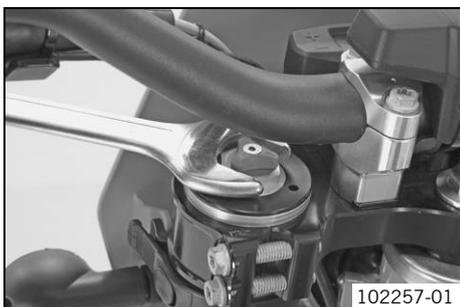
| Amortissement de détente | |
|--------------------------|----------|
| Confort | 20 clics |
| Standard | 18 clics |
| Sport | 16 clics |



Info

La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse réduit l'amortissement lors de la détente.

11.14 Régler la pré tension du ressort de la fourche (EXC, XC-W)



(EXC EU/AU)

- Tourner les vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.



Info

Effectuer un réglage uniforme des deux bras de fourche.

- Tourner de nouveau dans le sens des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant en fonction du type de fourche.

Indications prescrites

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

| Prétension du ressort - Preload Adjuster | |
|--|--------|
| Confort | 0 tour |
| Standard | 0 tour |
| Sport | 1 tour |

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

| Prétension du ressort - Preload Adjuster | |
|--|--------|
| Confort | 0 tour |
| Standard | 0 tour |
| Sport | 1 tour |



Info

La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente la pré tension du ressort, la rotation dans le sens inverse la réduit.

Le réglage de la pré tension du ressort n'a aucun effet sur le réglage de l'amortissement de détente.

Cependant, d'une manière générale, le réglage d'un amortissement de détente plus élevé est conseillé lors d'une pré tension de ressort plus importante.



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

- Tourner les vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.



Info

Effectuer un réglage uniforme des deux bras de fourche.

- Tourner de nouveau dans le sens des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant en fonction du type de fourche.

Indications prescrites

(200 XC-W US)

| Prétension du ressort - Preload Adjuster | |
|--|--------|
| Confort | 0 tour |
| Standard | 0 tour |
| Sport | 1 tour |

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

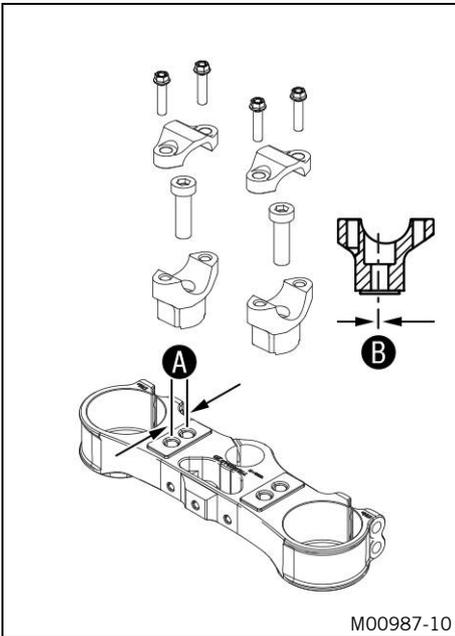
| Prétension du ressort - Preload Adjuster | |
|--|--------|
| Confort | 0 tour |
| Standard | 0 tour |
| Sport | 1 tour |



Info

La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente la prétension du ressort, la rotation dans le sens inverse la réduit. Le réglage de la prétension du ressort n'a aucun effet sur le réglage de l'amortissement de détente. Cependant, d'une manière générale, le réglage d'un amortissement de détente plus élevé est conseillé lors d'une prétension de ressort plus importante.

11.15 Position du guidon



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

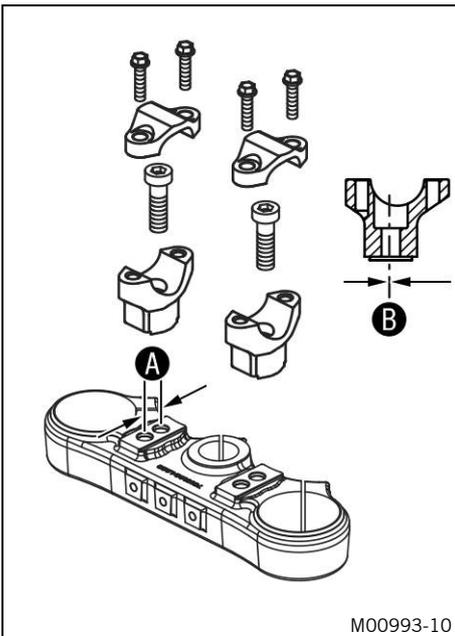
Le té de fourche supérieur comporte 2 alésages situés à une distance **A** l'un de l'autre.

| | |
|------------|-----------------|
| Distance A | 15 mm (0,59 in) |
|------------|-----------------|

Les alésages de la fixation du guidon sont placés à une distance **B** par rapport au milieu.

| | |
|------------|-------------------|
| Distance B | 3,5 mm (0,138 in) |
|------------|-------------------|

Le guidon peut être monté dans 4 positions différentes. Il est ainsi possible de monter le guidon dans la position la plus agréable pour le conducteur.



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

Le té de fourche supérieur comporte 2 alésages situés à une distance **A** l'un de l'autre.

| | |
|------------|-----------------|
| Distance A | 15 mm (0,59 in) |
|------------|-----------------|

Les alésages de la fixation du guidon sont placés à une distance **B** par rapport au milieu.

| | |
|------------|-------------------|
| Distance B | 3,5 mm (0,138 in) |
|------------|-------------------|

Le guidon peut être monté dans 4 positions différentes. Il est ainsi possible de monter le guidon dans la position la plus agréable pour le conducteur.

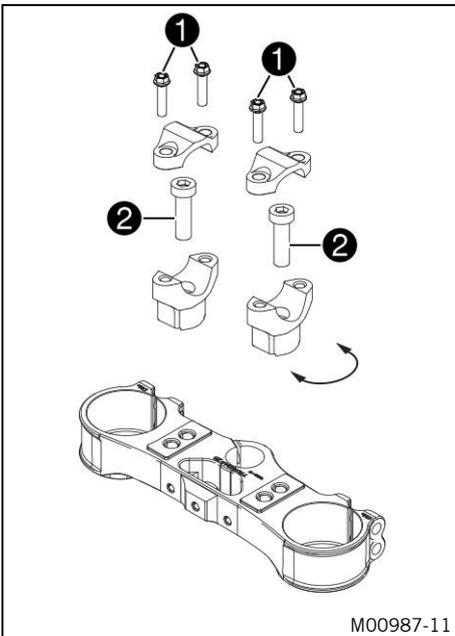
11.16 Régler la position du guidon ↗



Avertissement

Risque d'accident Rupture du guidon.

- Lorsque le guidon est tordu ou rectifié, le matériau s'use et le guidon peut se rompre. Toujours remplacer le guidon.



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

- Retirer les vis ①. Déposer les brides de serrage du guidon. Démontez le guidon et le poser sur le côté.



Info

Protéger les composants de tout dommage en les recouvrant. Ne pas plier les câbles ni les conduites.

- Retirer les vis ②. Retirer la fixation du guidon.
- Placer la fixation du guidon dans la position souhaitée. Mettre les vis ② en place et serrer.

Indications prescrites

| | | | |
|------------------------|-----|------------------------|----------------------|
| Vis fixation de guidon | M10 | 40 Nm (29,5 lbf ft) | Loctite® 243™ |
|------------------------|-----|------------------------|----------------------|



Info

Positionner les fixations du guidon uniformément à gauche et à droite.

- Positionner le guidon.



Info

Veiller à la pose correcte des câbles et des durites.

- Positionner les brides de serrage du guidon. Monter les vis ① et les serrer uniformément.

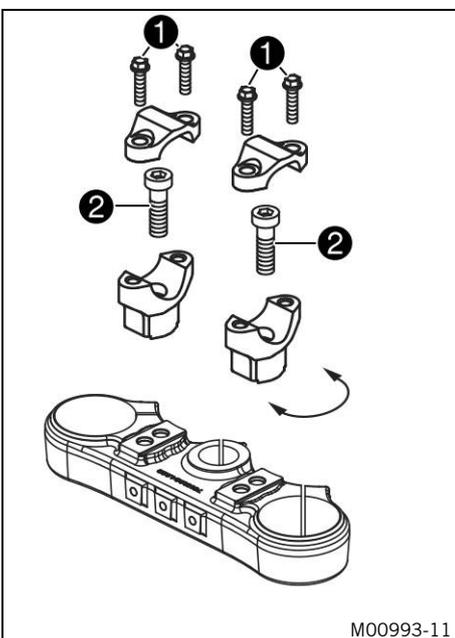
Indications prescrites

| | | | |
|--------------------------------|----|------------------------|--|
| Vis bride de serrage de guidon | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) | |
|--------------------------------|----|------------------------|--|



Info

L'espace entre les fixations du guidon et les brides de serrage doit être le même vers l'avant et vers l'arrière.



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

- Retirer les vis ①. Déposer les brides de serrage du guidon. Démontez le guidon et le poser sur le côté.



Info

Protéger les composants de tout dommage en les recouvrant. Ne pas plier les câbles ni les conduites.

- Retirer les vis ②. Retirer la fixation du guidon.
- Placer la fixation du guidon dans la position souhaitée. Mettre les vis ② en place et serrer.

Indications prescrites

| | | | |
|------------------------|-----|------------------------|----------------------|
| Vis fixation de guidon | M10 | 40 Nm (29,5 lbf ft) | Loctite® 243™ |
|------------------------|-----|------------------------|----------------------|



Info

Positionner les fixations du guidon uniformément à gauche et à droite.

- Positionner le guidon.



Info

Veiller à la pose correcte des câbles et des durites.

- Positionner les brides de serrage du guidon. Monter les vis ❶ et les serrer uniformément.

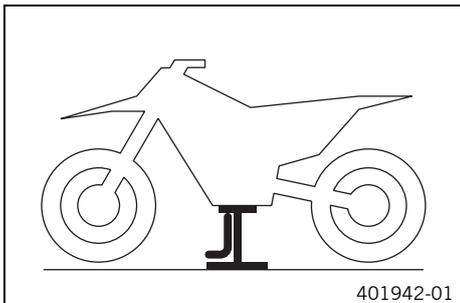
Indications prescrites

| | | |
|--------------------------------|----|------------------------|
| Vis bride de serrage de guidon | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |
|--------------------------------|----|------------------------|

**Info**

L'espace entre les fixations du guidon et les brides de serrage doit être le même vers l'avant et vers l'arrière.

12.1 Surélever la moto sur un socle réglable



Remarque

Danger d'endommagement Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

- Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.
- Mettre la moto sur cales au niveau du moteur, sous le cadre.

Socle réglable (78129955100)

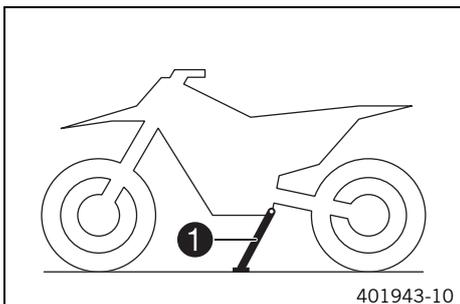
- ✓ Les roues ne doivent pas être en contact avec le sol.
- Arrimer la moto pour l'empêcher de tomber.

12.2 Retirer la moto du socle réglable

Remarque

Danger d'endommagement Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

- Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.

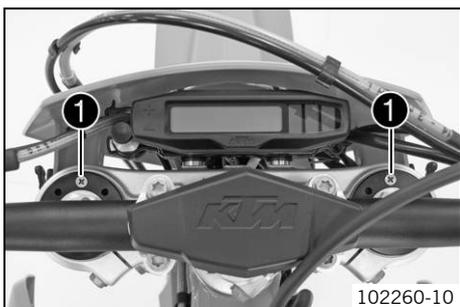
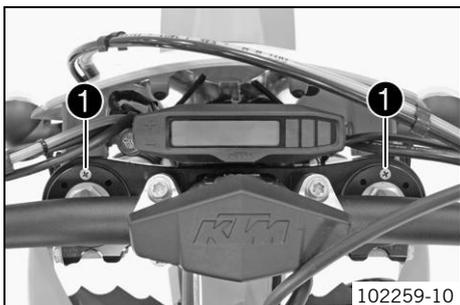


- Retirer la moto du socle réglable.
- Retirer le socle réglable.
- Pour stationner la moto, descendre la béquille latérale ❶ jusqu'au sol à l'aide du pied et poser la moto.

Info

La béquille latérale doit être relevée avant le départ et retenue avec la bande en caoutchouc.

12.3 Purger les bras de fourche



Préparatifs

- Surélever la moto sur un socle réglable. (📖 p. 55)

Travail principal (EXC EU/AU)

- Desserrer les vis de purge ❶.
- ✓ L'éventuelle surpression s'échappe de l'intérieur de la fourche.
- Serrer les vis de purge.

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

- Desserrer les vis de purge ❶.
- ✓ L'éventuelle surpression s'échappe de l'intérieur de la fourche.
- Serrer les vis de purge.



(Six Days)

- Desserrer les vis de purge ❶.
- ✓ L'éventuelle surpression s'échappe de l'intérieur de la fourche.
- Serrer les vis de purge.

Retouche

- Retirer la moto du socle réglable. (📖 p. 55)

12.4 Nettoyer les cache-poussières des bras de fourche



Préparatifs

- Surélever la moto sur un socle réglable. (📖 p. 55)
- Déposer la protection de fourche. (📖 p. 56)

Travail principal

- Faire glisser le cache-poussière ❶ des deux bras de fourche vers le bas.



Info

Les cache-poussières ont pour fonction de racler la poussière et la saleté grossière du tube intérieur de fourche. À l'issue d'une certaine période, la saleté peut s'incruster derrière les cache-poussières. Si elle n'est pas enlevée, l'étanchéité des joints d'huile situés à l'arrière peut être remise en cause.



Avertissement

Risque d'accident Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

- Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les nettoyer si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.

- Nettoyer et lubrifier le cache-poussière et le tube intérieur de fourche des deux bras de fourche.

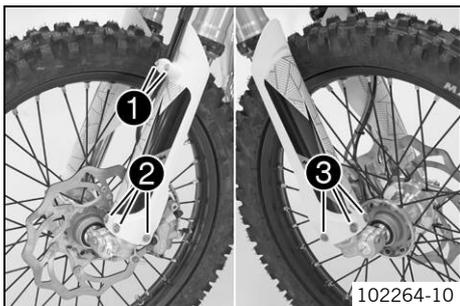
Lubrifiant universel en aérosol (📖 p. 146)

- Repousser les cache-poussières en position initiale.
- Retirer l'huile superflue.

Retouche

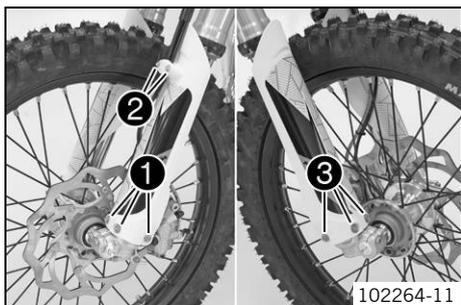
- Remonter la protection de fourche. (📖 p. 57)
- Retirer la moto du socle réglable. (📖 p. 55)

12.5 Déposer la protection de fourche



- Enlever les vis ❶ et retirer les pincettes.
- Enlever les vis ❷ sur le bras de fourche de gauche et déposer la protection de fourche de gauche.
- Enlever les vis ❸ sur le bras de fourche de droite et déposer la protection de fourche de droite.

12.6 Remonter la protection de fourche



- Positionner la protection gauche sur le bras de fourche correspondant. Mettre les vis **1** en place et serrer.

Indications prescrites

| | | |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

- Positionner la durite de frein et le faisceau de câbles. Poser le guide, mettre les vis **2** en place et serrer.
- Positionner la protection droite sur le bras de fourche correspondant. Mettre les vis **3** en place et serrer.

Indications prescrites

| | | |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

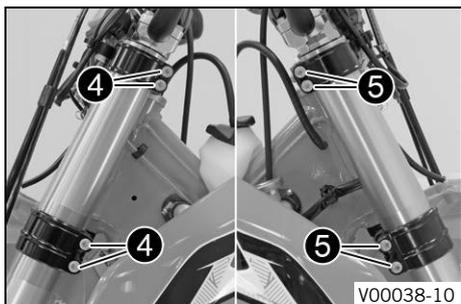
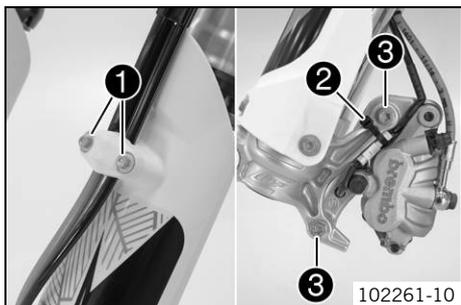
12.7 Déposer les bras de fourche

Préparatifs

- Surélever la moto sur un socle réglable. (📖 p. 55)
- Déposer la roue avant. 🗑️ (📖 p. 93)
- Déposer la plaque-phare et le phare. (📖 p. 101)

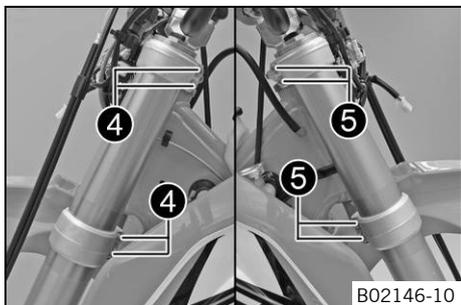
Travail principal

- Enlever les vis **1** et retirer la pince.
- Retirer les serre-câbles **2**.
- Enlever les vis **3** avec les rondelles et retirer l'étrier de frein.
- Laisser pendre l'étrier de frein avec la durite de frein.



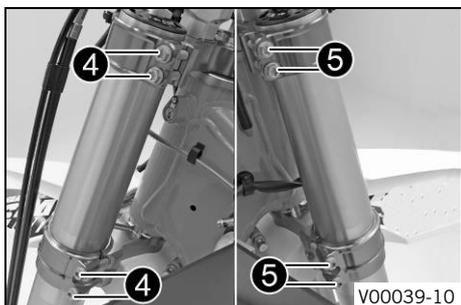
(EXC EU/AU)

- Desserrer les vis **4**. Retirer le bras de fourche gauche.
- Desserrer les vis **5**. Retirer le bras de fourche droit.



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

- Desserrer les vis **4**. Retirer le bras de fourche gauche.
- Desserrer les vis **5**. Retirer le bras de fourche droit.



(Six Days)

- Desserrer les vis **4**. Retirer le bras de fourche gauche.
- Desserrer les vis **5**. Retirer le bras de fourche droit.

12.8 Monter les bras de fourche



102263-10

Travail principal (EXC EU/AU)

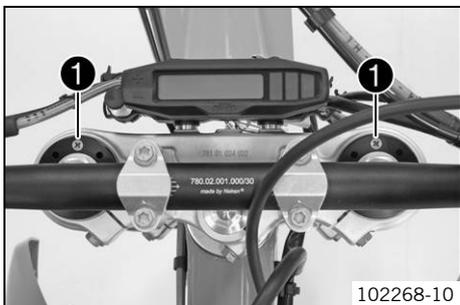
- Positionner les bras de fourche.



Info

Des gorges sont pratiquées sur le côté, à l'extrémité supérieure des bras de fourche. La deuxième gorge (en partant du haut) doit épouser le bord supérieur du té de fourche supérieur.

Positionner les vis de purge 1 vers l'avant.



102268-10

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

- Positionner les bras de fourche.



Info

Des gorges sont pratiquées sur le côté, à l'extrémité supérieure des bras de fourche. La deuxième gorge (en partant du haut) doit épouser le bord supérieur du té de fourche supérieur.

Positionner les vis de purge 1 vers l'avant.



602754-10

(Six Days)

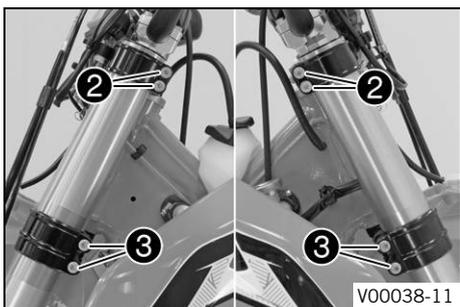
- Positionner les bras de fourche.



Info

L'amortissement en détente se trouve sur le bras de fourche de droite **REB** (vis de réglage rouge). L'amortissement en compression se trouve sur le bras de fourche de gauche **COMP** (vis de réglage blanche). Des gorges sont pratiquées sur le côté, à l'extrémité supérieure des bras de fourche. La deuxième gorge (en partant du haut) doit épouser le bord supérieur du té de fourche supérieur.

Positionner les vis de purge 1 vers l'avant.



V00038-11

(EXC EU/AU)

- Serrer les vis 2.

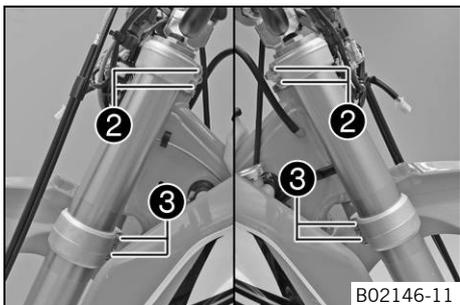
Indications prescrites

| | | |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té supérieur de fourche | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|

- Serrer les vis 3.

Indications prescrites

| | | |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té inférieur de fourche | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|



B02146-11

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

- Serrer les vis 2.

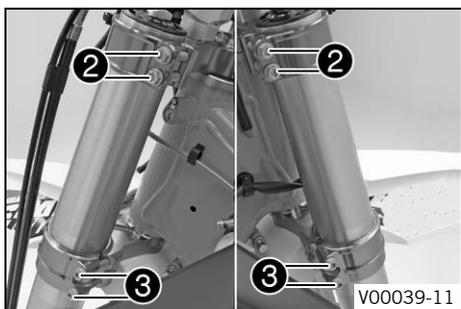
Indications prescrites

| | | |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té supérieur de fourche | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|

- Serrer les vis 3.

Indications prescrites

| | | |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té inférieur de fourche | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|



(Six Days)

- Serrer les vis **2**.

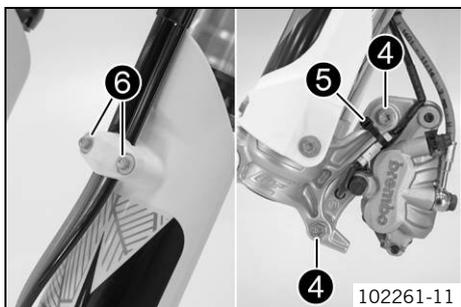
Indications prescrites

| | | |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té supérieur de fourche | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|

- Serrer les vis **3**.

Indications prescrites

| | | |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té inférieur de fourche | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|



- Positionner l'étrier de frein, mettre les vis **4** en place avec les rondelles et serrer.

Indications prescrites

| | | | |
|---------------------------|----|------------------------|----------------------|
| Vis étrier de frein avant | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
|---------------------------|----|------------------------|----------------------|

- Mettre le serre-câble **5** en place.
- Positionner la durite de frein et le faisceau de câbles. Poser le guide, mettre les vis **6** en place et serrer.

Retouche

- Monter la roue avant. (📖 p. 93)
- Poser la plaque-phare et le phare. (📖 p. 101)
- Contrôler le réglage du phare. (📖 p. 103)

12.9 Déposer le té de fourche inférieur (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)

Préparatifs

- Surélever la moto sur un socle réglable. (📖 p. 55)
- Déposer la roue avant. (📖 p. 93)
- Déposer la plaque-phare et le phare. (📖 p. 101)
- Déposer les bras de fourche. (📖 p. 57)
- Déposer le garde-boue avant. (📖 p. 67)
- Retirer le rembourrage du guidon.

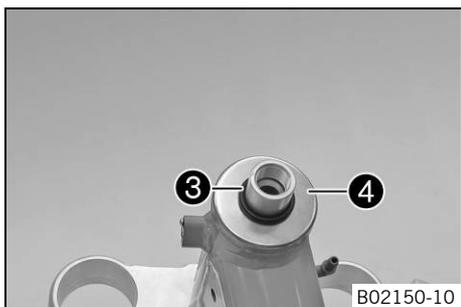
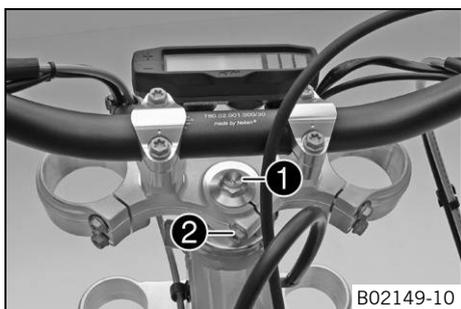
Travail principal

- Enlever la vis **1**. Desserrer la vis **2**. Retirer le té de fourche supérieur avec le guidon, puis le mettre de côté.



Info

Protéger les composants contre tout endommagement en les recouvrant. Ne pas plier les câbles ni les conduites.



- Retirer le joint torique **3**. Retirer la bague de protection **4**.
- Enlever le té inférieur avec le tube de fourche.
- Enlever le palier de la tête de direction supérieur.

12.10 Déposer le té de fourche inférieur (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days)

Préparatifs

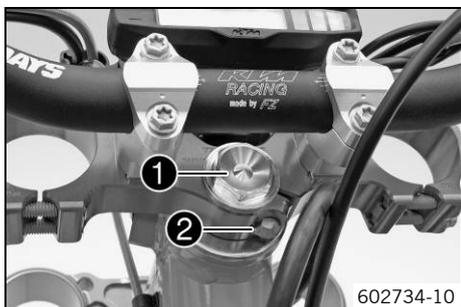
- Surélever la moto sur un socle réglable. (📖 p. 55)
- Déposer la roue avant. (📖 p. 93)
- Déposer la plaque-phare et le phare. (📖 p. 101)
- Déposer les bras de fourche. (📖 p. 57)
- Déposer le garde-boue avant. (📖 p. 67)
- Retirer le rembourrage du guidon.

Travail principal

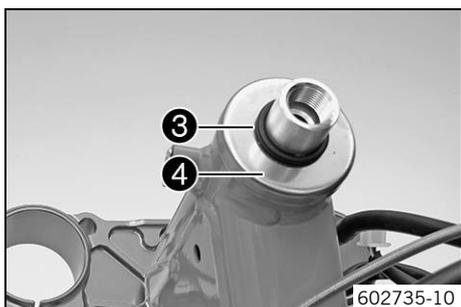
- Enlever la vis ❶. Enlever la vis ❷. Retirer le té de fourche supérieur avec le guidon, puis le mettre de côté.

Info

Protéger les composants contre tout endommagement en les recouvrant. Ne pas plier les câbles ni les conduites.



602734-10



602735-10

- Retirer le joint torique ❸. Retirer la bague de protection ❹.
- Enlever le té inférieur avec le tube de fourche.
- Enlever le palier de la tête de direction supérieur.

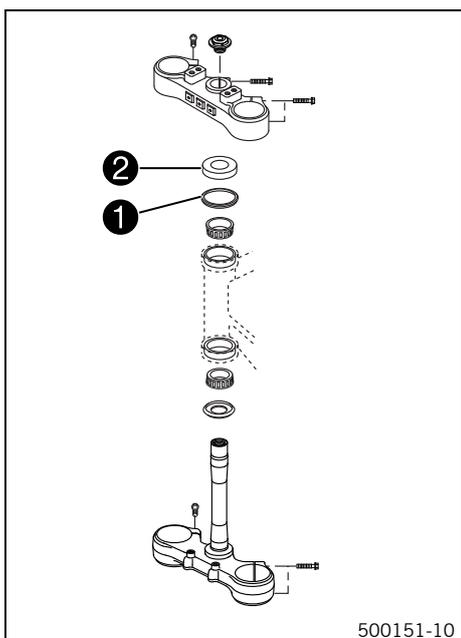
12.11 Monter le té de fourche inférieur (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)

Travail principal

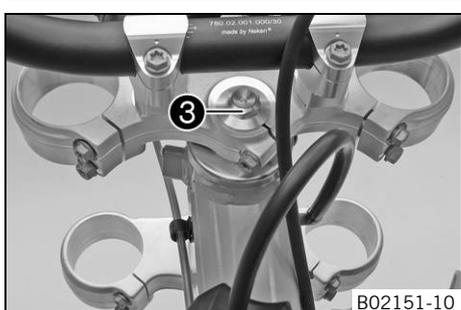
- Nettoyer les paliers et les pièces d'étanchéité, vérifier qu'ils ne sont pas endommagés et les graisser.

Graisse haute viscosité (📖 p. 146)

- Mettre le té inférieur en place avec le tube de fourche. Monter le palier de la tête de direction supérieur.
- Vérifier que le joint d'étanchéité supérieur ❶ de la tête de guidage est positionné correctement.
- Monter la bague de protection ❷.

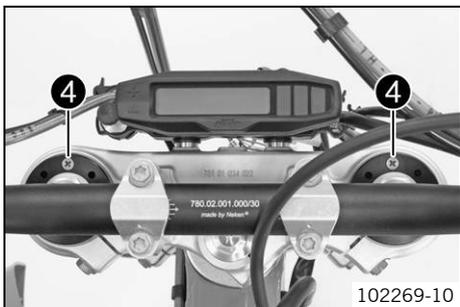


500151-10



B02151-10

- Positionner le té de fourche supérieur et le guidon.
- Positionner la durite d'embrayage et le faisceau de câbles.
- Mettre la vis ❸ en place sans la serrer.

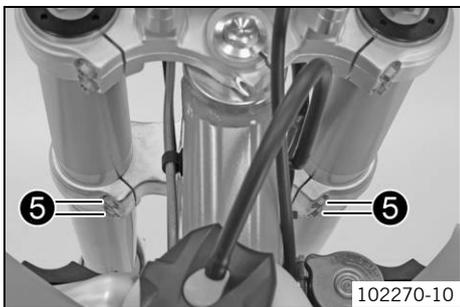


- Positionner les bras de fourche.

i Info

Des gorges sont pratiquées sur le côté, à l'extrémité supérieure des bras de fourche. La deuxième gorge (en partant du haut) doit épouser le bord supérieur du té de fourche supérieur.

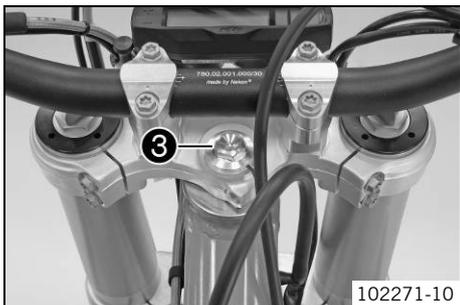
Positionner les vis de purge **4** vers l'avant.



- Serrer les vis **5**.

Indications prescrites

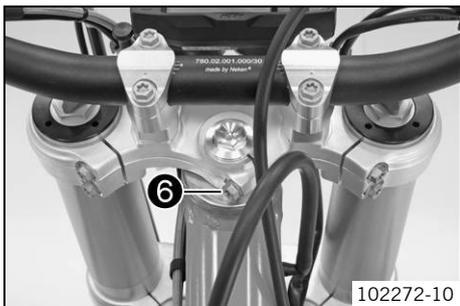
| | | |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té inférieur de fourche | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|



- Serrer la vis **3**.

Indications prescrites

| | | |
|-------------------------------|---------|--------------------|
| Vis tête de direction en haut | M20x1,5 | 12 Nm (8,9 lbf ft) |
|-------------------------------|---------|--------------------|



- Serrer la vis **6**.

Indications prescrites

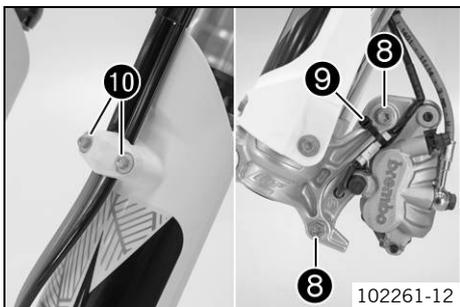
| | | |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis tube de fourche en haut | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|



- Serrer les vis **7**.

Indications prescrites

| | | |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té supérieur de fourche | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|



- Positionner l'étrier de frein. Mettre les vis **8** en place avec les rondelles et les serrer.

Indications prescrites

| | | | |
|---------------------------|----|------------------------|---------------|
| Vis étrier de frein avant | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
|---------------------------|----|------------------------|---------------|

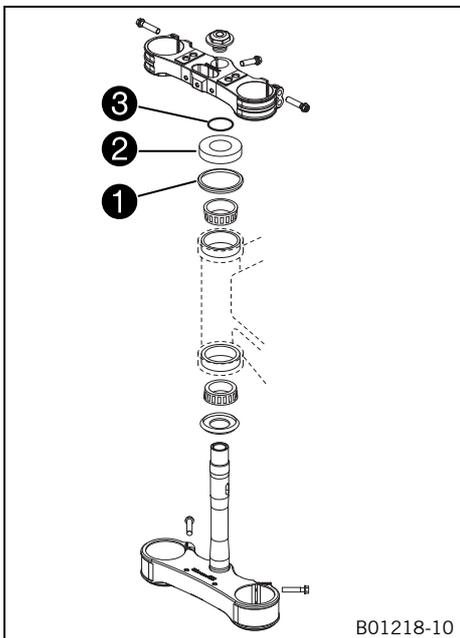
- Mettre le serre-câble **9** en place.

- Positionner la durite de frein et le faisceau de câbles. Poser le guide, mettre les vis **10** en place et serrer.

Retouche

- Monter le protège-guidon.
- Monter le garde-boue avant. (📖 p. 68)
- Monter la roue avant. 🛠️ (📖 p. 93)
- Poser la plaque-phare et le phare. (📖 p. 101)
- Vérifier que le faisceau de câbles, les câbles d'accélérateur, les durites de frein et d'embrayage bougent librement et sont bien en place.
- Contrôler le jeu du palier de la tête de direction. (📖 p. 65)
- Retirer la moto du socle réglable. (📖 p. 55)
- Contrôler le réglage du phare. (📖 p. 103)

12.12 Monter le té de fourche inférieur 🛠️ (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days)

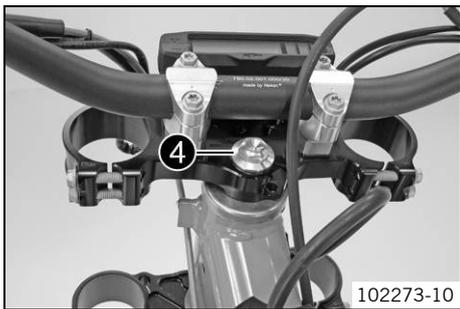


Travail principal (EXC EU/AU)

- Nettoyer les paliers et les pièces d'étanchéité, vérifier qu'ils ne sont pas endommagés et les graisser.

Graisse haute viscosité (📖 p. 146)

- Mettre le té inférieur en place avec le tube de fourche. Monter le palier de la tête de direction supérieur.
- Vérifier que le joint d'étanchéité supérieur ❶ de la tête de guidage est positionné correctement.
- Monter la bague de protection ❷ et le joint torique ❸.



- Positionner le té de fourche supérieur et le guidon.
- Monter la vis ❹, sans la serrer.
- Positionner la durite d'embrayage et le faisceau de câbles.



- Positionner les bras de fourche.

i Info

Des gorges sont pratiquées sur le côté, à l'extrémité supérieure des bras de fourche. La deuxième gorge (en partant du haut) doit épouser le bord supérieur du té de fourche supérieur.

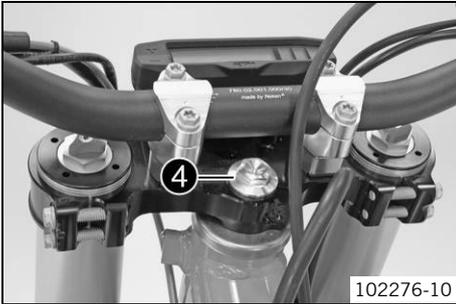
Positionner les vis de purge ❺ vers l'avant.



- Serrer les vis 6.

Indications prescrites

| | | |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té inférieur de fourche | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|



- Serrer la vis 4.

Indications prescrites

| | | |
|-------------------------------|---------|-----------------------|
| Vis tête de direction en haut | M20x1,5 | 12 Nm (8,9 lbf ft) |
|-------------------------------|---------|-----------------------|



- Mettre la vis 7 en place et la serrer.

Indications prescrites

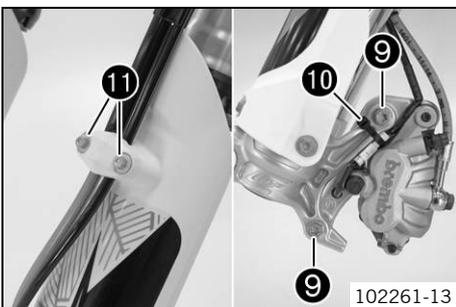
| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------|---------------|
| Vis tube de fourche en haut | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) | Loctite® 243™ |
|-----------------------------|----|------------------------|---------------|



- Serrer les vis 8.

Indications prescrites

| | | |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té supérieur de fourche | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|



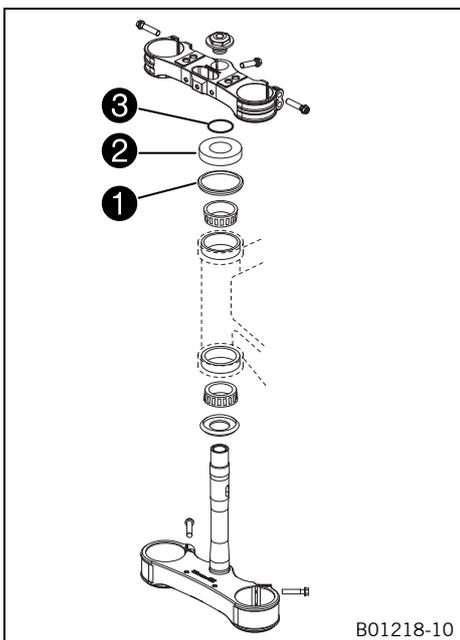
- Positionner l'étrier de frein. Mettre les vis 9 en place avec les rondelles et les serrer.

Indications prescrites

| | | | |
|---------------------------|----|------------------------|---------------|
| Vis étrier de frein avant | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
|---------------------------|----|------------------------|---------------|

- Mettre le serre-câble 10 en place.

- Positionner la durite de frein et le faisceau de câbles. Poser le guide, mettre les vis 11 en place et serrer.



(Six Days)

- Nettoyer les paliers et les pièces d'étanchéité, vérifier qu'ils ne sont pas endommagés et les graisser.
- Graisse haute viscosité (📖 p. 146)
- Mettre le té inférieur en place avec le tube de fourche. Monter le palier de la tête de direction supérieur.
 - Vérifier que le joint d'étanchéité supérieur ① de la tête de guidage est positionné correctement.
 - Monter la bague de protection ② et le joint torique ③.



- Positionner le té de fourche supérieur et le guidon.
- Monter la vis ④, sans la serrer.
- Positionner la durite d'embrayage et le faisceau de câbles.

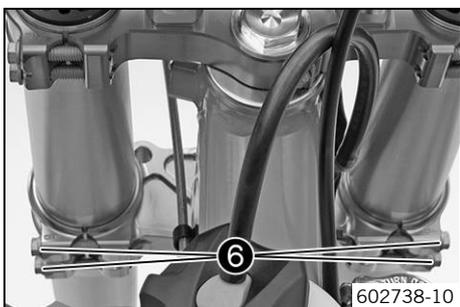


- Positionner les bras de fourche.

i Info

L'amortissement en détente se trouve sur le bras de fourche de droite **REB** (vis de réglage rouge). L'amortissement en compression se trouve sur le bras de fourche de gauche **COMP** (vis de réglage blanche). Des gorges sont pratiquées sur le côté, à l'extrémité supérieure des bras de fourche. La deuxième gorge (en partant du haut) doit épouser le bord supérieur du té de fourche supérieur.

Positionner les vis de purge ⑤ vers l'avant.



- Serrer les vis ⑥.
- Indications prescrites

| | | |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té inférieur de fourche | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|



- Serrer la vis ④.
- Indications prescrites

| | | |
|-------------------------------|---------|-----------------------|
| Vis tête de direction en haut | M20x1,5 | 12 Nm (8,9 lbf ft) |
|-------------------------------|---------|-----------------------|



- Mettre la vis **7** en place et la serrer.

Indications prescrites

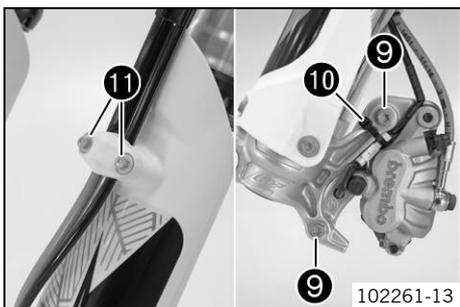
| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------|---------------|
| Vis tube de fourche en haut | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) | Loctite® 243™ |
|-----------------------------|----|------------------------|---------------|



- Serrer les vis **8**.

Indications prescrites

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------|--|
| Vis té supérieur de fourche | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) | |
|-----------------------------|----|------------------------|--|



- Positionner l'étrier de frein. Mettre les vis **9** en place avec les rondelles et les serrer.

Indications prescrites

| | | | |
|---------------------------|----|------------------------|---------------|
| Vis étrier de frein avant | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
|---------------------------|----|------------------------|---------------|

- Mettre le serre-câble **10** en place.
- Positionner la durite de frein et le faisceau de câbles. Poser le guide, mettre les vis **11** en place et serrer.

Retouche

- Monter le garde-boue avant. (📖 p. 68)
- Monter le protège-guidon.
- Poser la plaque-phare et le phare. (📖 p. 101)
- Contrôler le réglage du phare. (📖 p. 103)
- Monter la roue avant. (📖 p. 93)
- Vérifier que le faisceau de câbles, les câbles d'accélérateur, les durites de frein et d'embrayage bougent librement et sont bien en place.
- Contrôler le jeu du palier de la tête de direction. (📖 p. 65)
- Retirer la moto du socle réglable. (📖 p. 55)

12.13 Contrôler le jeu du palier de la tête de direction



Avertissement

Risque d'accident Comportement routier instable dû au jeu du palier incorrect de la tête de direction.

- Régler sans tarder le jeu du palier de la tête de direction. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

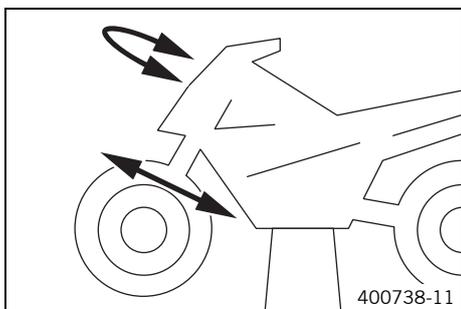


Info

Lorsque la moto est utilisée sur une longue période alors que le jeu du palier de la tête de direction est trop grand, le palier de la tête de direction puis le logement peuvent s'endommager.

Préparatifs

- Surélever la moto sur un socle réglable. (📖 p. 55)



Travail principal

- Mettre le guidon en position droite. Avancer et reculer les bras de fourche dans l'axe de la moto.

Aucun jeu ne doit être perceptible au niveau du palier de la tête de direction.

- » Lorsqu'un jeu important est perceptible :
 - Régler le jeu du palier de la tête de direction. (🔧 p. 66)

- Tourner le guidon d'un extrême à l'autre.

Le guidon doit tourner facilement d'un extrême à l'autre. Aucune résistance ne doit être perceptible.

- » Lorsqu'une résistance est perceptible :
 - Régler le jeu du palier de la tête de direction. (🔧 p. 66)
 - Vérifier le palier de la tête de direction et le remplacer si nécessaire.

Retouche

- Retirer la moto du socle réglable. (🔧 p. 55)

12.14 Régler le jeu du palier de la tête de direction 🛠️

Préparatifs

- Surélever la moto sur un socle réglable. (🔧 p. 55)

Travail principal (EXC EU/AU)

- Desserrer les vis ❶. Enlever la vis ❷.
- Desserrer la vis ❸ et serrer de nouveau.

Indications prescrites

| | | |
|-------------------------------|---------|-----------------------|
| Vis tête de direction en haut | M20x1,5 | 12 Nm (8,9 lbf ft) |
|-------------------------------|---------|-----------------------|

- Au moyen d'un maillet en plastique, frapper légèrement sur le té de fourche supérieur afin de supprimer d'éventuelles tensions.

- Serrer les vis ❶.

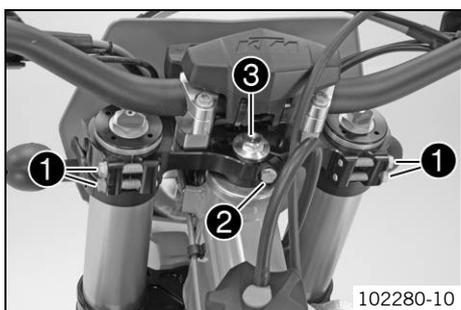
Indications prescrites

| | | |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té supérieur de fourche | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|

- Mettre la vis ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------|----------------------|
| Vis tube de fourche en haut | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) | Loctite® 243™ |
|-----------------------------|----|------------------------|----------------------|



(Six Days)

- Desserrer les vis ❶. Enlever la vis ❷.
- Desserrer la vis ❸ et serrer de nouveau.

Indications prescrites

| | | |
|-------------------------------|---------|-----------------------|
| Vis tête de direction en haut | M20x1,5 | 12 Nm (8,9 lbf ft) |
|-------------------------------|---------|-----------------------|

- Au moyen d'un maillet en plastique, frapper légèrement sur le té de fourche supérieur afin de supprimer d'éventuelles tensions.

- Serrer les vis ❶.

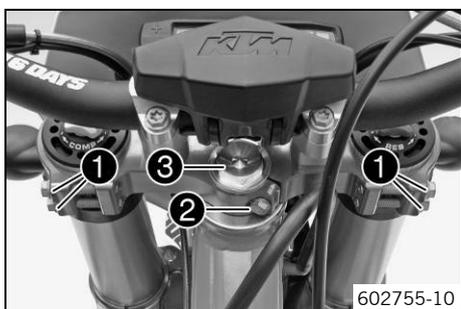
Indications prescrites

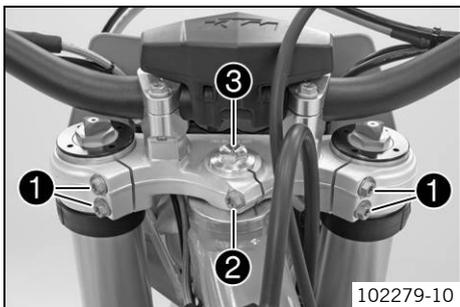
| | | |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té supérieur de fourche | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|

- Mettre la vis ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

| | | | |
|-----------------------------|----|------------------------|----------------------|
| Vis tube de fourche en haut | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) | Loctite® 243™ |
|-----------------------------|----|------------------------|----------------------|





102279-10

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

- Desserrer les vis ① et ②.
- Desserrer la vis ③ et serrer de nouveau.

Indications prescrites

| | | |
|-------------------------------|---------|-----------------------|
| Vis tête de direction en haut | M20x1,5 | 12 Nm (8,9 lbf ft) |
|-------------------------------|---------|-----------------------|

- Au moyen d'un maillet en plastique, frapper légèrement sur le té de fourche supérieur afin de supprimer d'éventuelles tensions.
- Serrer les vis ①.

Indications prescrites

| | | |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té supérieur de fourche | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|

- Serrer la vis ②.

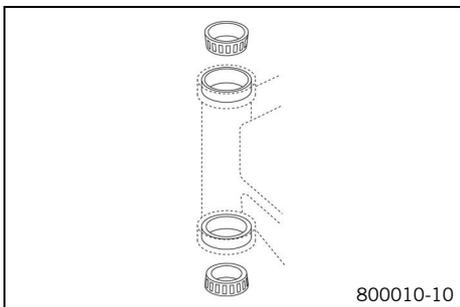
Indications prescrites

| | | |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis tube de fourche en haut | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|

Retouche

- Contrôler le jeu du palier de la tête de direction. (📖 p. 65)
- Retirer la moto du socle réglable. (📖 p. 55)

12.15 Graisser le palier de la tête de direction



800010-10

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

- Déposer le té de fourche inférieur. (📖 p. 59)
- Monter le té de fourche inférieur. (📖 p. 60)

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

- Déposer le té de fourche inférieur. (📖 p. 60)
- Monter le té de fourche inférieur. (📖 p. 62)

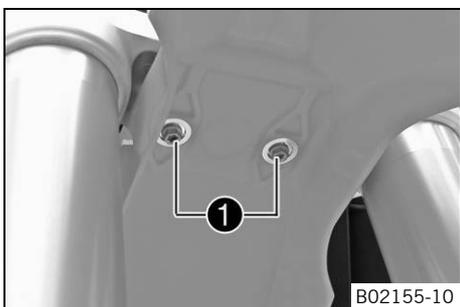
12.16 Déposer le garde-boue avant

Préparatifs

- Déposer la plaque-phare et le phare. (📖 p. 101)

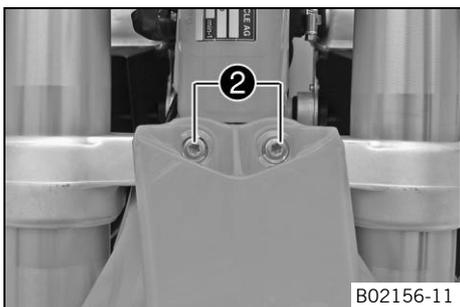
Travail principal

- Enlever les vis ①.



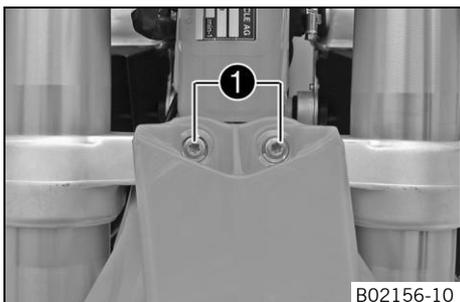
B02155-10

- Enlever les vis ②. Retirer le garde-boue avant.



B02156-11

12.17 Monter le garde-boue avant



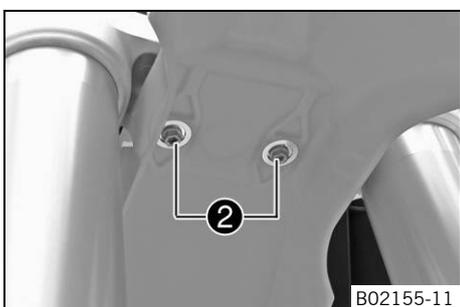
B02156-10

Travail principal

- Positionner le garde-boue avant. Mettre les vis **1** en place et serrer.

Indications prescrites

| | | |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|



B02155-11

- Mettre les vis **2** en place et serrer.

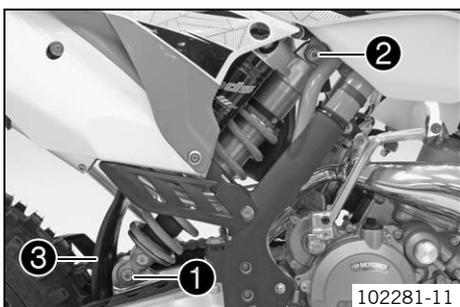
Indications prescrites

| | | |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

Retouche

- Poser la plaque-phare et le phare. (📖 p. 101)
- Contrôler le réglage du phare. (📖 p. 103)

12.18 Déposer l'amortisseur



102281-11

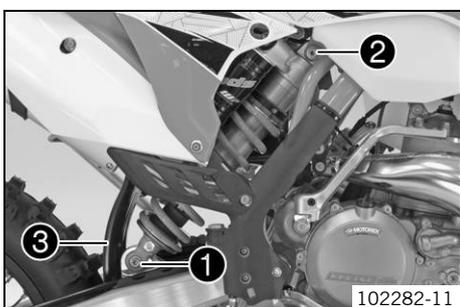
Préparatifs

- Surélever la moto sur un socle réglable. (📖 p. 55)

Travail principal

(Tous les modèles 125/200)

- Retirer la vis **1** et abaisser la roue arrière avec le bras oscillant assez loin de façon à pouvoir tourner encore la roue arrière. Fixer la roue arrière dans cette position.
- Enlever la vis **2**, appuyer sur le côté de la bavette **3** et retirer l'amortisseur.

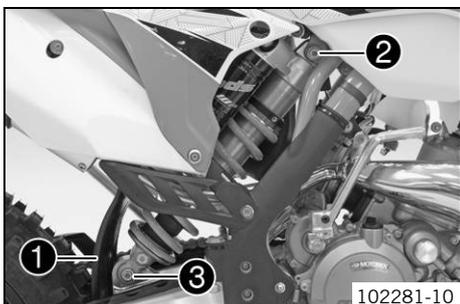


102282-11

(Tous les modèles 250/300)

- Retirer la vis **1** et abaisser la roue arrière avec le bras oscillant assez loin de façon à pouvoir tourner encore la roue arrière. Fixer la roue arrière dans cette position.
- Enlever la vis **2**, appuyer sur le côté de la bavette **3** et retirer l'amortisseur.

12.19 Monter l'amortisseur



102281-10

Travail principal

(Tous les modèles 125/200)

- Appuyer sur le côté de la bavette **1** et positionner l'amortisseur. Mettre la vis **2** en place et serrer.

Indications prescrites

| | | | |
|-------------------------|-----|-------------------|----------------|
| Vis amortisseur en haut | M12 | 80 Nm (59 lbf ft) | Loctite® 2701™ |
|-------------------------|-----|-------------------|----------------|

- Mettre la vis **3** en place et serrer.

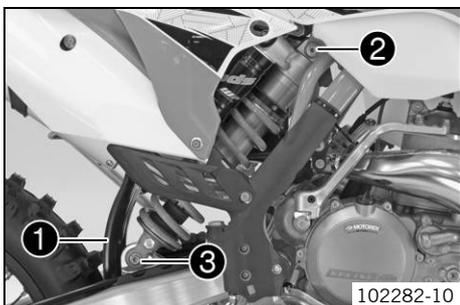
Indications prescrites

| | | | |
|------------------------|-----|----------------------|-----------------------|
| Vis amortisseur en bas | M12 | 80 Nm (59 lbf ft) | Loctite® 2701™ |
|------------------------|-----|----------------------|-----------------------|



Info

Le palier de pivot de l'amortisseur est téflonné au niveau du bras oscillant. Ne le lubrifier en aucun cas à la graisse ou tout autre lubrifiant. Le cas contraire, le lubrifiant attaque la couche de Téflon et réduit énormément sa durée de vie.



(Tous les modèles 250/300)

- Appuyer sur le côté de la bavette **1** et positionner l'amortisseur. Mettre la vis **2** en place et serrer.

Indications prescrites

| | | | |
|-------------------------|-----|----------------------|-----------------------|
| Vis amortisseur en haut | M12 | 80 Nm (59 lbf ft) | Loctite® 2701™ |
|-------------------------|-----|----------------------|-----------------------|

- Mettre la vis **3** en place et serrer.

Indications prescrites

| | | | |
|------------------------|-----|----------------------|-----------------------|
| Vis amortisseur en bas | M12 | 80 Nm (59 lbf ft) | Loctite® 2701™ |
|------------------------|-----|----------------------|-----------------------|



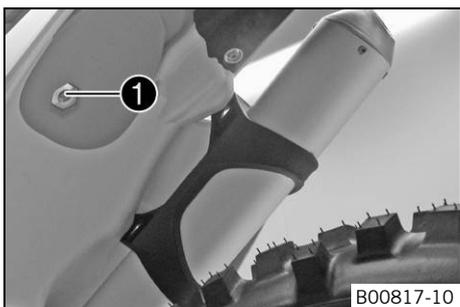
Info

Le palier de pivot de l'amortisseur est téflonné au niveau du bras oscillant. Ne le lubrifier en aucun cas à la graisse ou tout autre lubrifiant. Le cas contraire, le lubrifiant attaque la couche de Téflon et réduit énormément sa durée de vie.

Retouche

- Retirer la moto du socle réglable. (🔊 p. 55)

12.20 Retirer la selle

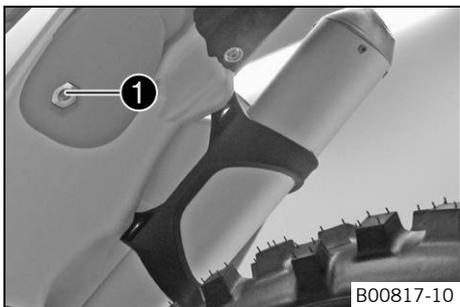


- Enlever la vis **1**. Soulever la selle par l'arrière, tirer et l'enlever par le haut.

12.21 Remonter la selle



- Engager la selle à l'avant dans l'entretoise du réservoir de carburant, la laisser retomber à l'arrière et en même temps la pousser vers l'avant.
- Vérifier que la selle ne bouge pas.



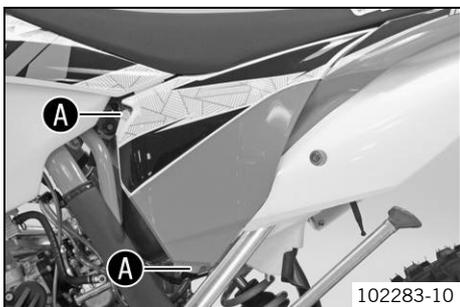
B00817-10

- Monter la vis ❶ de fixation de la selle et la serrer.

Indications prescrites

| | | |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

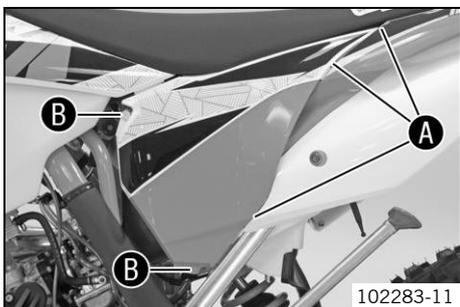
12.22 Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air



102283-10

- Démontez latéralement le couvercle de boîtier du filtre à air dans la zone ❶ et le retirez vers l'avant.

12.23 Installer le couvercle de boîtier de filtre à air



102283-11

- Accrocher le couvercle de boîtier du filtre à air dans la partie arrière ❶ et l'enclencher dans la partie avant ❷.

12.24 Déposer le filtre à air

Remarque

Dommages sur le moteur L'air non filtré a une influence négative sur la longévité du moteur.

- Ne jamais utiliser le véhicule sans filtre à air, car la poussière et la saleté risquent de pénétrer dans le moteur et d'être à l'origine d'une usure accrue.

Avertissement

Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

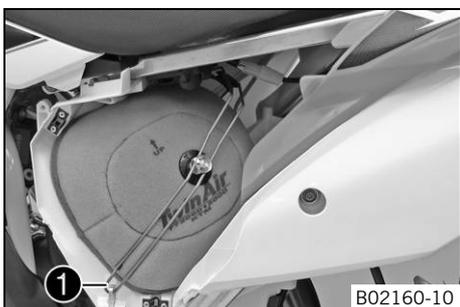
- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Préparatifs

- Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air. (🗨 p. 70)

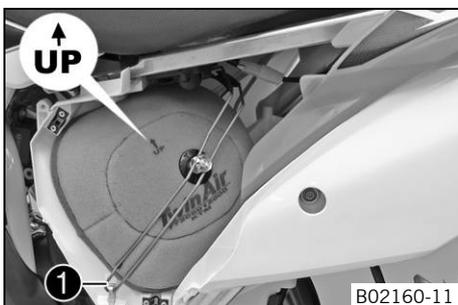
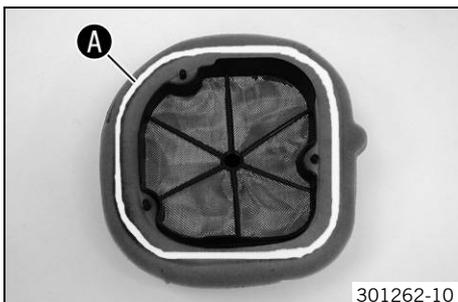
Travail principal

- Décrocher l'étrier de support du filtre à air ❶ situé en bas et le basculer sur le côté. Retirer le filtre à air avec son support.
- Dégager le filtre à air de son support.



B02160-10

12.25 Monter le filtre à air ↘

**Travail principal**

- Monter un filtre à air propre sur le support de filtre à air.
- Graisser le filtre à air au point **A**.

Graisse longue durée (📖 p. 146)

- Placer les deux pièces en même temps, et les fixer avec l'étrier de support du filtre à air **1**.

✓ La flèche du repère **UP** pointe vers le haut.

i Info

Si le filtre à air est mal monté, de la poussière et de la saleté peuvent pénétrer dans le moteur et occasionner des dégâts.

Retouche

- Installer le couvercle de boîtier de filtre à air. (📖 p. 70)

12.26 Nettoyer le filtre à air et le boîtier du filtre à air ↘

**Avertissement**

Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

**Info**

Ne pas nettoyer le filtre à air au carburant ou au pétrole car ceux-ci sont agressifs et altèrent la mousse.

Préparatifs

- Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air. (📖 p. 70)
- Déposer le filtre à air. ↘ (📖 p. 70)

Travail principal

- Bien laver le filtre à air dans un nettoyant liquide spécial et le laisser sécher.

Nettoyant pour filtre à air (📖 p. 146)

i Info

Uniquement presser le filtre à air, sans l'essorer en le tordant.

- Lubrifier le filtre à air sec à l'aide d'une huile à filtre de qualité.

Lubrifiant pour filtre à air mousse (📖 p. 146)

- Nettoyer le boîtier du filtre à air.
- Nettoyer la pipe d'admission, vérifier qu'elle n'est pas endommagée et qu'elle est bien serrée.

Retouche

- Monter le filtre à air. ↘ (📖 p. 71)
- Installer le couvercle de boîtier de filtre à air. (📖 p. 70)



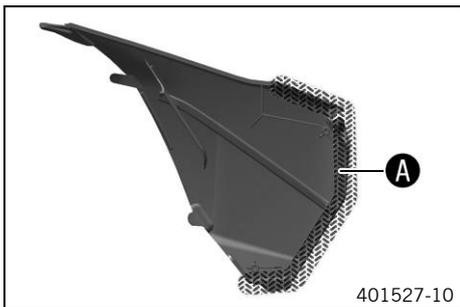
12.27 Calfeutrer le boîtier du filtre à air

Préparatifs

- Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air. (📖 p. 70)

Travail principal

- Etanchéifier le boîtier du filtre à air dans la zone marquée **A**.



Retouche

- Installer le couvercle de boîtier de filtre à air. (📖 p. 70)

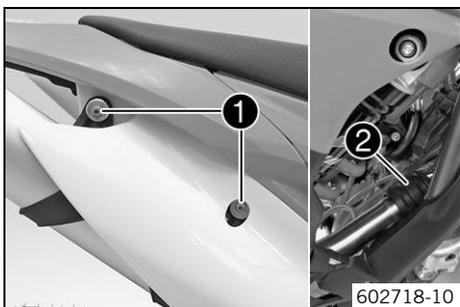
12.28 Déposer le silencieux arrière



Avertissement

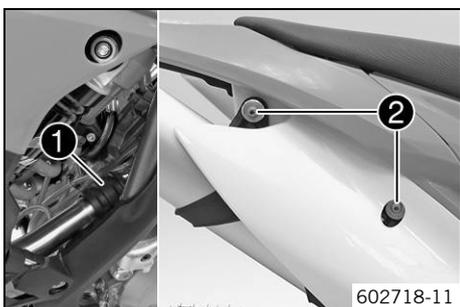
Danger de brûlure Pendant le fonctionnement du véhicule, l'échappement devient très brûlant.

- Laisser refroidir l'échappement. Ne pas toucher les parties brûlantes.



- Enlever les vis **1**.
- Ôter le silencieux arrière du manchon en caoutchouc **2** du tuyau.

12.29 Monter le silencieux arrière



- Mettre le silencieux arrière en place avec le manchon en caoutchouc **1**.
- Mettre les vis **2** en place et serrer.

Indications prescrites

| | | |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

12.30 Remplacer la laine de roche du silencieux arrière



Avertissement

Danger de brûlure Pendant le fonctionnement du véhicule, l'échappement devient très brûlant.

- Laisser refroidir l'échappement. Ne pas toucher les parties brûlantes.

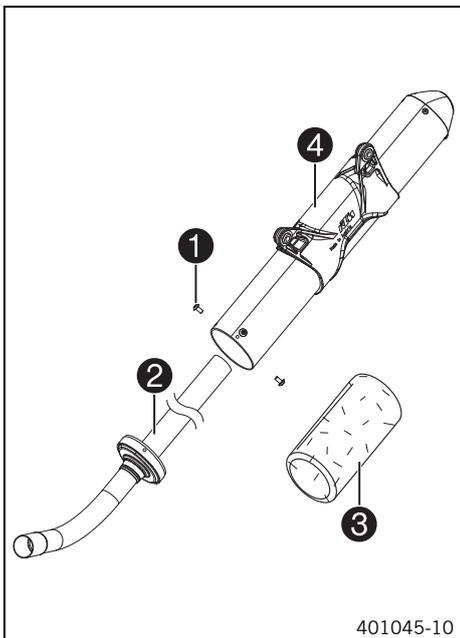


Info

Au fil du temps, les fibres de la laine de roche se volatilisent en plein air, le silencieux « brûle ». Outre un niveau sonore accru, les caractéristiques liées à la puissance changent également.

Préparatifs

- Déposer le silencieux arrière. (📖 p. 72)



Travail principal

- Enlever les vis ①.
- Extraire le tube intérieur ②.
- Retirer la laine de roche ③ du tube intérieur.
- Nettoyer les pièces réutilisables et vérifier leur état.
- Monter de la nouvelle laine de roche ③ sur le tube intérieur.
- Emmancher le tube extérieur ④ sur le tube intérieur avec la laine de roche neuve.
- Mettre les vis ① en place et serrer.

Indications prescrites

| | | |
|---------------------------|----|-------------------|
| Vis de silencieux arrière | M5 | 7 Nm (5,2 lbf ft) |
|---------------------------|----|-------------------|

Retouche

- Monter le silencieux arrière. (📖 p. 72)

12.31 Déposer le réservoir de carburant 🛠️



Danger

Danger d'incendie Le carburant est facilement inflammable.

- Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.
- Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.



Avertissement

Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

- Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties contaminées par le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le carburant. Stocker le carburant conformément dans un jerrycan approprié et le tenir hors de portée des enfants.

Préparatifs

- Retirer la selle. (📖 p. 69)

Travail principal

- Tourner le robinet d'essence ① en position **OFF**. (Figure 602702-10 📖 p. 18)
- Débrancher la durite d'essence.



Info

Il se peut qu'un reste d'essence s'écoule du tuyau de carburant.

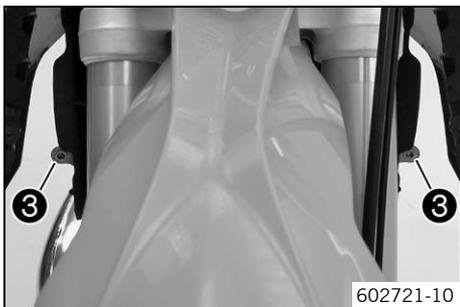
- Enlever les vis ① avec la douille à collet.
- (toutes les EXC)**
- Laisser pendre l'avertisseur sonore avec le support.
 - Retirer la vis ② avec la bague en caoutchouc.
 - Retirer le tuyau de ventilation du réservoir de carburant.



602742-10



602720-11



- Dégager les deux déflecteurs latéralement de la fixation du radiateur ③ et retirer le réservoir de carburant par le haut.

12.32 Monter le réservoir de carburant



Danger

Danger d'incendie Le carburant est facilement inflammable.

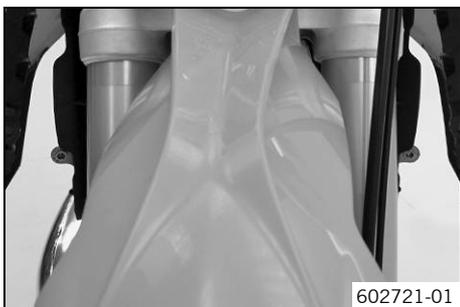
- Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.
- Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.



Avertissement

Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

- Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties contaminées par le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le carburant.



Travail principal

- Contrôler la pose du câble d'accélérateur. (📖 p. 79)
- Positionner le réservoir de carburant et accrocher les deux déflecteurs latéralement à la fixation du radiateur.
- S'assurer qu'aucun câble (accélérateur ou autre) ne soit coincé ou endommagé.



- Installer le tuyau de ventilation du réservoir de carburant.
- Monter la vis ① avec la bague caoutchouc et serrer.

Indications prescrites

| | | |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

(toutes les EXC)

- Positionner l'avertisseur sonore et le support.



- Mettre en place les vis ② avec la douille à collet et serrer.

Indications prescrites

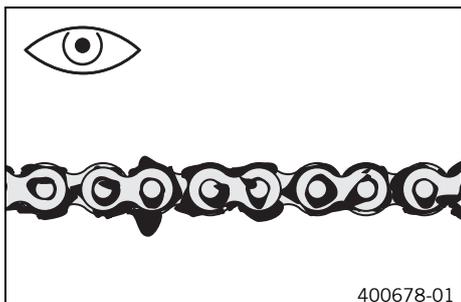
| | | |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

- Raccorder la durite d'essence.

Retouche

- Remonter la selle. (📖 p. 69)

12.33 Vérifier l'état d'encrassement de la chaîne

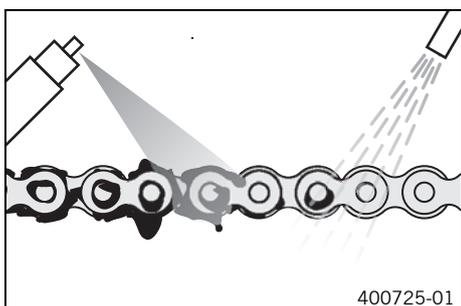


- Vérifier si la chaîne présente des salissures grossières.
 - » Lorsque la chaîne est fortement encrassée :
 - Nettoyer la chaîne. (📖 p. 75)

12.34 Nettoyer la chaîne

- ⚠ Avertissement**
Risque d'accident La présence de lubrifiant sur les pneus diminue leur adhérence.
- Enlever le lubrifiant avec un nettoyant approprié.
- ⚠ Avertissement**
Risque d'accident Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.
- Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les nettoyer si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.
- 🌸 Avertissement**
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.
- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

i Info
 La durée de vie de la chaîne dépend en grande partie de l'entretien.



Préparatifs

- Surélever la moto sur un socle réglable. (📖 p. 55)

Travail principal

- Nettoyer régulièrement la chaîne, puis traiter avec du lubrifiant pour chaîne.

Nettoyant pour chaîne (📖 p. 146)

Aérosol pour chaîne Offroad (📖 p. 146)

Retouche

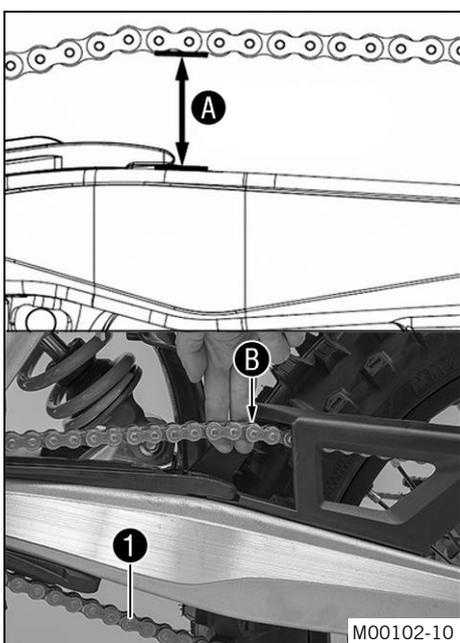
- Retirer la moto du socle réglable. (📖 p. 55)

12.35 Contrôler la tension de chaîne

- ⚠ Avertissement**
Risque d'accident Risque dû à une chaîne mal tendue.
- Si la chaîne est trop tendue, les composants de la transmission secondaire (chaîne, pignon, couronne, palier dans la boîte de vitesses et dans la roue arrière) devront supporter une charge supplémentaire. Outre une usure prématurée, cette charge supplémentaire peut entraîner, dans les cas extrêmes, une rupture de la chaîne ou de l'arbre de sortie de la boîte de vitesses. En revanche, lorsqu'elle est desserrée, la chaîne peut sauter du pignon ou de la couronne et bloquer la roue arrière ou endommager le moteur. Veiller à ce que la chaîne soit correctement tendue, ajuster la tension si nécessaire.

Préparatifs

- Surélever la moto sur un socle réglable. (📖 p. 55)



Travail principal

- Tirer la chaîne vers le haut au niveau de l'extrémité de patin et calculer la tension de chaîne **A**.

Info

La partie inférieure de la chaîne **1** doit alors se tendre. Lorsque le guide chaîne est monté, la chaîne doit pouvoir être tirée vers le haut au moins jusqu'à la butée sur le guide chaîne **B**. Les chaînes ne s'usent pas toujours uniformément, répéter donc cette mesure à divers endroits de la chaîne.

| | |
|-------------------|-------------------------------|
| Tension de chaîne | 55... 58 mm (2,17... 2,28 in) |
|-------------------|-------------------------------|

- » Si la tension de la chaîne ne correspond pas aux indications prescrites :
 - Régler la tension de la chaîne. (📖 p. 76)

Retouche

- Retirer la moto du socle réglable. (📖 p. 55)

12.36 Régler la tension de la chaîne

⚠ Avertissement

Risque d'accident Risque dû à une chaîne mal tendue.

- Si la chaîne est trop tendue, les composants de la transmission secondaire (chaîne, pignon, couronne, palier dans la boîte de vitesses et dans la roue arrière) devront supporter une charge supplémentaire. Outre une usure prématurée, cette charge supplémentaire peut entraîner, dans les cas extrêmes, une rupture de la chaîne ou de l'arbre de sortie de la boîte de vitesses. En revanche, lorsqu'elle est desserrée, la chaîne peut sauter du pignon ou de la couronne et bloquer la roue arrière ou endommager le moteur. Veiller à ce que la chaîne soit correctement tendue, ajuster la tension si nécessaire.

Préparatifs

- Surélever la moto sur un socle réglable. (📖 p. 55)
- Contrôler la tension de chaîne. (📖 p. 75)

Travail principal

- Desserrer l'écrou **1**.
- Desserrer les écrous **2**.
- Régler la tension de chaîne en tournant les vis de réglage **3** de gauche et de droite.

Indications prescrites

| | |
|---|-------------------------------|
| Tension de chaîne | 55... 58 mm (2,17... 2,28 in) |
| Tourner les vis de réglage 3 de gauche et de droite de façon à ce que les marquages du tendeur de chaîne à gauche et à droite soient dans la même position par rapport aux marques de référence A . La roue arrière est correctement positionnée. | |

- Serrer les écrous **2**.
- Vérifier que les tendeurs de chaîne **4** sont plaqués contre les vis de réglage **3**.
- Serrer l'écrou **1**.

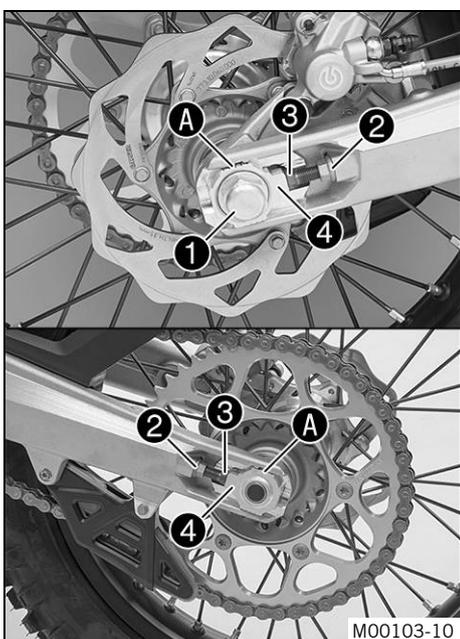
Indications prescrites

| | | |
|-------------------|---------|-------------------|
| Écrou axe arrière | M20x1,5 | 80 Nm (59 lbf ft) |
|-------------------|---------|-------------------|

Info

La large plage de réglage des tendeurs de chaîne (32 mm (1,18 in)) permet l'introduction de différents rapports secondaires sur une même longueur de chaîne.

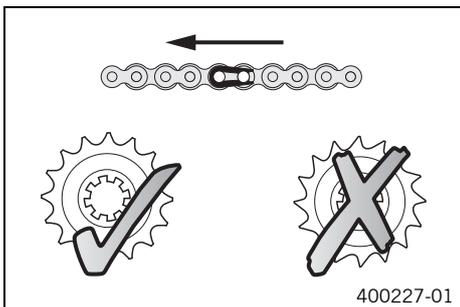
Les tendeurs de chaîne **4** peuvent être pivotés à 180°.



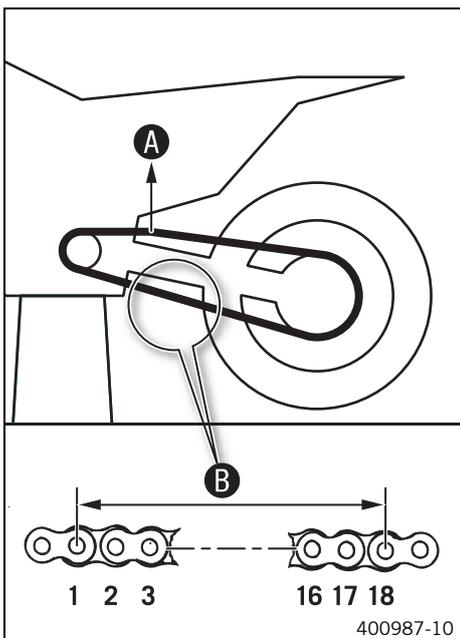
Retouche

- Retirer la moto du socle réglable. (🔧 p. 55)

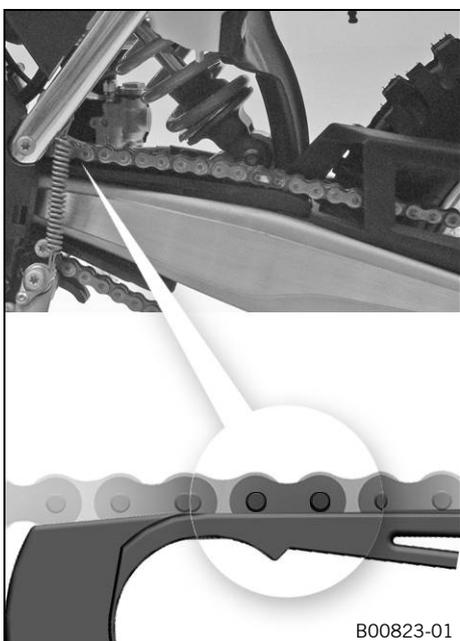
12.37 Inspecter la chaîne, la couronne, le pignon et le guide-chaîne



400227-01



400987-10



B00823-01

Préparatifs

- Surélever la moto sur un socle réglable. (🔧 p. 55)

Travail principal

- Mettre la boîte de vitesses au point mort.
- Vérifier l'usure de la couronne et du pignon.
 - » Lorsque la couronne ou le pignon sont usés :
 - Remplacer le jeu des pièces de l'entraînement. 🛠️

i Info
Le pignon, la couronne et la chaîne doivent toujours être remplacés ensemble.

- Tirer sur la partie supérieure de la chaîne avec le poids indiqué **A**.

Indications prescrites

| | |
|--|----------------------------|
| Poids pour la mesure de l'usure de la chaîne | 10... 15 kg (22... 33 lb.) |
|--|----------------------------|

- Sur la partie inférieure, mesurer alors la distance **B** entre 18 rouleaux.

i Info
Les chaînes ne s'usent pas toujours uniformément, répéter donc cette mesure à divers endroits de la chaîne.

| | |
|--|-------------------|
| Écart maximal B à l'endroit le plus long de la chaîne | 272 mm (10,71 in) |
|--|-------------------|

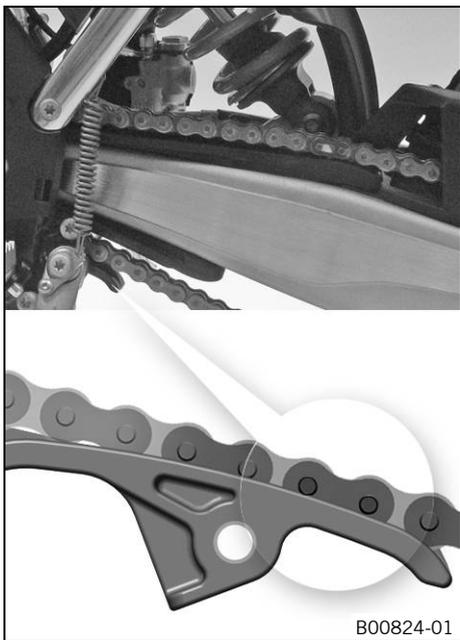
- » Lorsque l'écart **B** est supérieur à la valeur indiquée :
 - Remplacer le jeu des pièces de l'entraînement. 🛠️

i Info
Lors du remplacement de la chaîne, il est recommandé de remplacer également le pignon et la couronne.
En effet, les pignons ou couronnes usagés usent prématurément la nouvelle chaîne.

- Vérifier l'usure du patin de chaîne.
 - » Lorsque l'arête inférieure des axes de la chaîne se trouve à la hauteur ou sous le patin de chaîne :
 - Remplacer le guide-chaîne. 🛠️
- Vérifier que le patin de chaîne est bien serré.
 - » Lorsque le patin de chaîne est mal serré :
 - Serrer les vis du patin de chaîne.

Indications prescrites

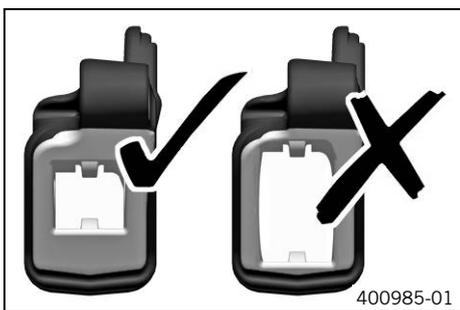
| | | | |
|------------------|----|----------------------|---------------|
| Vis guide-chaîne | M6 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
|------------------|----|----------------------|---------------|



- Vérifier l'usure du patin de chaîne.
 - » Lorsque l'arête inférieure des axes de la chaîne se trouve à la hauteur ou sous le patin de chaîne :
 - Remplacer le patin de chaîne. 🛠️
- Vérifier que le patin de chaîne est bien en place.
 - » Si le patin de chaîne est mal serré :
 - Serrer la vis du patin de chaîne.

Indications prescrites

| | | |
|-----------------------|----|------------------------|
| Vis patin (de chaîne) | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |
|-----------------------|----|------------------------|



- Vérifier l'usure du guide-chaîne.

i Info

L'usure est visible sur la face avant du guide-chaîne.

- » Lorsque la partie claire du guide-chaîne est usée :
 - Remplacer le guide-chaîne. 🛠️



- Vérifier que le guide-chaîne est bien fixé.
 - » Si le guide-chaîne est mal serré :
 - Serrer les vis du guide-chaîne.

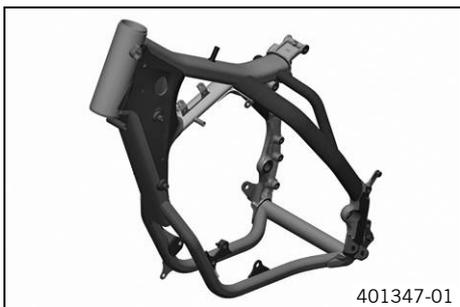
Indications prescrites

| | | |
|--------------------|----|-----------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|-----------------------|

Retouche

- Retirer la moto du socle réglable. (📖 p. 55)

12.38 Vérifier le cadre 🛠️



- Vérifier si le cadre présente des fissures et des déformations.
 - » Si le cadre présente des fissures ou des déformations suite à des forces mécaniques :
 - Remplacer le cadre. 🛠️

i Info

Tout cadre endommagé par des forces mécaniques doit impérativement être remplacé. KTM n'autorise aucune réparation sur le cadre.

12.39 Vérifier le bras oscillant ↗



401341-01

- Vérifier si le bras oscillant présente des dommages, des fissures et des déformations.
 - » Si le bras oscillant présente des dommages, des fissures ou des déformations :
 - Remplacer le bras oscillant. ↗



Info

Tout bras oscillant endommagé doit impérativement être remplacé. KTM n'autorise aucune réparation sur le bras oscillant.

12.40 Contrôler la pose du câble d'accélérateur

Préparatifs

- Retirer la selle. (📖 p. 69)
- Déposer le réservoir de carburant. ↗ (📖 p. 73)

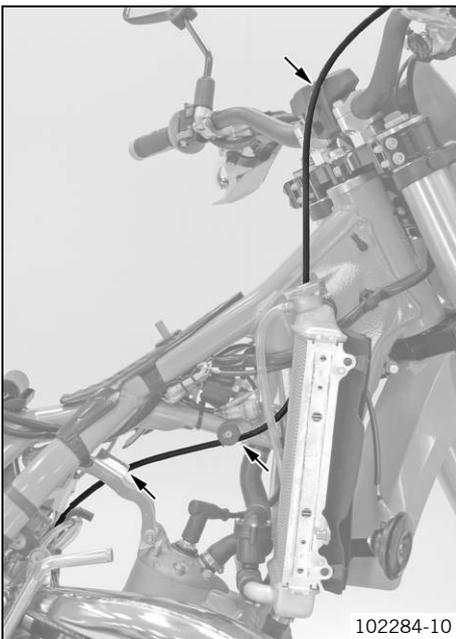
Travail principal

(Tous les modèles 125/200)

- Contrôler la pose du câble d'accélérateur.

Le câble d'accélérateur doit être placé sur la partie arrière du guidon, à droite sur le tube supérieur du cadre, vers le carburateur.

- » Lorsque l'emplacement des câbles d'accélérateur ne correspond pas aux indications prescrites :
 - Rectifier le positionnement des câbles d'accélérateur.



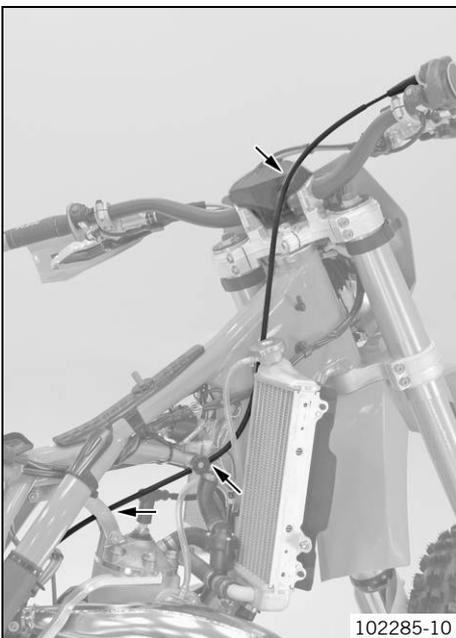
102284-10

(Tous les modèles 250/300)

- Contrôler la pose du câble d'accélérateur.

Le câble d'accélérateur doit être placé sur la partie arrière du guidon, à droite sur le tube supérieur du cadre, vers le carburateur.

- » Lorsque l'emplacement des câbles d'accélérateur ne correspond pas aux indications prescrites :
 - Rectifier le positionnement des câbles d'accélérateur.

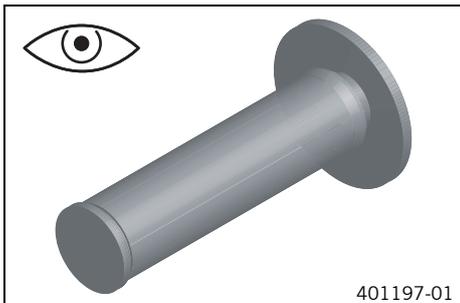


102285-10

Retouche

- Monter le réservoir de carburant. ↗ (📖 p. 74)
- Remonter la selle. (📖 p. 69)

12.41 Vérifier le caoutchouc de poignée



- Vérifier les caoutchoucs des poignées au niveau du guidon (dommages, usure et fixation).
- » Si un caoutchouc de poignée est endommagé, usé ou détaché :
 - Remplacer et bloquer le caoutchouc de poignée.

Fixation poignée (00062030051) (🔧 p. 146)

12.42 Renforcer le blocage du caoutchouc de poignée



Préparatifs

- Vérifier le caoutchouc de poignée. (🔧 p. 80)

Travail principal

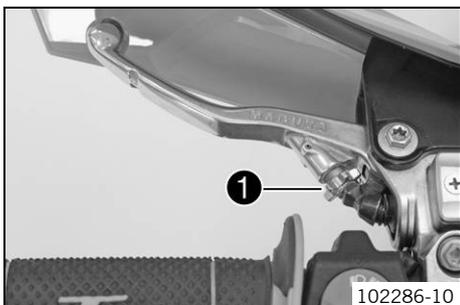
- Bloquer le caoutchouc de poignée en deux points avec le fil de blocage.

Fil de blocage (54812016000)

Pince à torsader (U6907854)

- ✓ Les extrémités torsadées du fil sont opposées aux paumes des mains et sont tournées vers le caoutchouc de la poignée.

12.43 Régler la position de base du levier d'embrayage



(Tous les modèles 125/200)

- La vis de réglage ① permet de régler la position de base du levier d'embrayage en fonction de la taille de la main du pilote.



Info

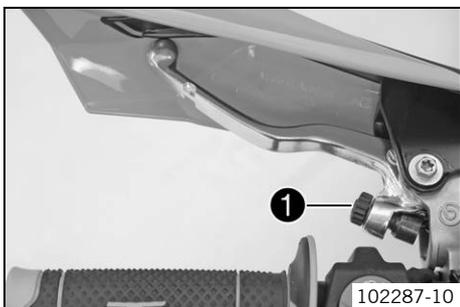
La rotation de la vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre éloigne le levier d'embrayage du guidon.

La rotation de la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre rapproche le levier d'embrayage du guidon.

La plage de réglage est limitée.

Ne tourner la vis de réglage qu'à la main et ne pas forcer.

Ne pas effectuer de travaux de réglage durant le trajet.



(Tous les modèles 250/300)

- La vis de réglage ① permet de régler la position de base du levier d'embrayage en fonction de la taille de la main du pilote.



Info

La rotation de la vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre fait se rapprocher le levier d'embrayage du guidon.

La rotation de la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre fait s'éloigner le levier d'embrayage du guidon.

La plage de réglage est limitée.

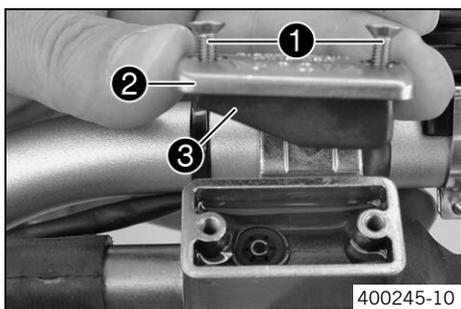
Ne tourner la vis de réglage qu'à la main et ne pas forcer.

Ne pas effectuer de travaux de réglage durant le trajet.

12.44 Contrôler/rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique

i Info

Le niveau de liquide augmente au fur et à mesure de l'usure des lamelles de la garniture d'embrayage.



(Tous les modèles 125/200)

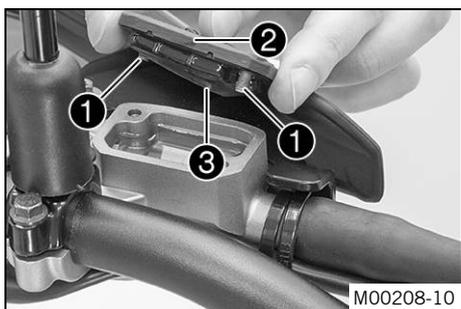
- Placer le réservoir de l'embrayage hydraulique sur le guidon en position horizontale.
- Enlever les vis ①.
- Enlever le couvercle ② avec la membrane ③.
- Contrôler le niveau de liquide.

| | |
|---|----------------|
| Niveau de liquide sous le bord supérieur du réservoir | 4 mm (0,16 in) |
|---|----------------|

- » Lorsque le niveau de liquide ne correspond pas aux indications prescrites :
 - Rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.

| |
|-----------------------------------|
| Huile hydraulique (15) (📖 p. 144) |
|-----------------------------------|

- Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.



(Tous les modèles 250/300)

- Placer le réservoir de l'embrayage hydraulique sur le guidon en position horizontale.
- Enlever les vis ①.
- Enlever le couvercle ② avec la membrane ③.
- Contrôler le niveau de liquide.

| | |
|---|----------------|
| Niveau de liquide sous le bord supérieur du réservoir | 4 mm (0,16 in) |
|---|----------------|

- » Lorsque le niveau de liquide ne correspond pas aux indications prescrites :
 - Rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.

| |
|---|
| Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (📖 p. 145) |
|---|

- Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.

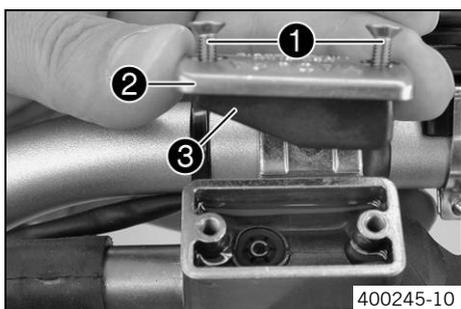
i Info
Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

12.45 Vidanger le liquide d'embrayage hydraulique

Avertissement

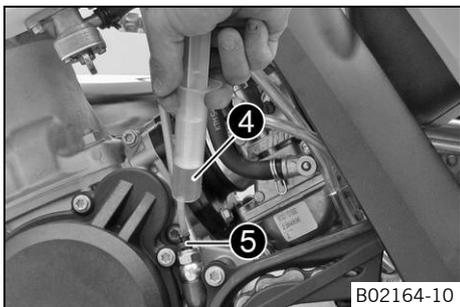
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.



(Tous les modèles 125/200)

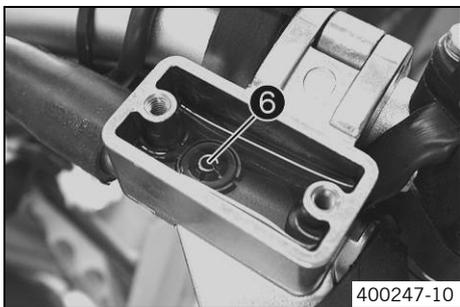
- Placer le réservoir de l'embrayage hydraulique sur le guidon en position horizontale.
- Enlever les vis ①.
- Enlever le couvercle ② avec la membrane ③.



- Remplir la seringue de purge ④ de liquide approprié.

| |
|-----------------------------------|
| Seringue de purge (50329050000) |
| Huile hydraulique (15) (📖 p. 144) |

- Enlever la vis de purge ⑤ située sur le cylindre récepteur de l'embrayage et mettre en place la seringue de purge ④.



- Verser le liquide dans le circuit jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles par le passage ⑥ du maître-cylindre.
- Retirer régulièrement du liquide du bocal du maître-cylindre pour éviter un débordement.
- Retirer la seringue de purge. Remettre la vis de purge et la visser fermement.
- Rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.

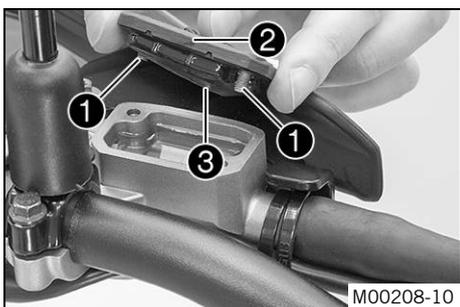
Indications prescrites

| | |
|---|----------------|
| Niveau de liquide sous le bord supérieur du réservoir | 4 mm (0,16 in) |
|---|----------------|

- Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.

(Tous les modèles 250/300)

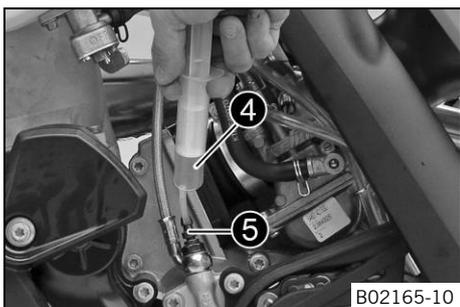
- Placer le réservoir de l'embrayage hydraulique sur le guidon en position horizontale.
- Enlever les vis ①.
- Enlever le couvercle ② avec la membrane ③.



- Remplir la seringue de purge ④ de liquide approprié.

| |
|---|
| Seringue de purge (50329050000) |
| Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (📖 p. 145) |

- Enlever la vis de purge ⑤ située sur le cylindre récepteur de l'embrayage et mettre en place la seringue de purge ④.

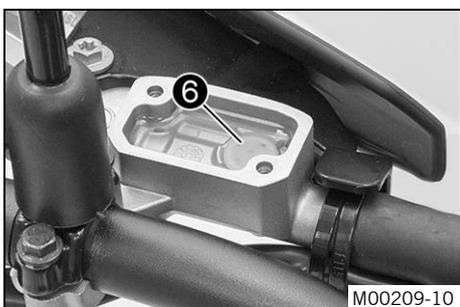


- Verser le liquide dans le circuit jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles par le passage ⑥ du maître-cylindre.
- Retirer régulièrement du liquide du bocal du maître-cylindre pour éviter un débordement.
- Retirer la seringue de purge. Remettre la vis de purge et la visser fermement.
- Rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.

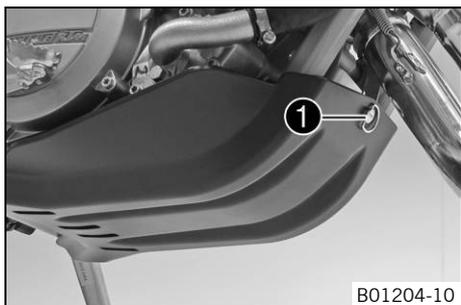
Indications prescrites

| | |
|---|----------------|
| Niveau de liquide sous le bord supérieur du réservoir | 4 mm (0,16 in) |
|---|----------------|

- Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.

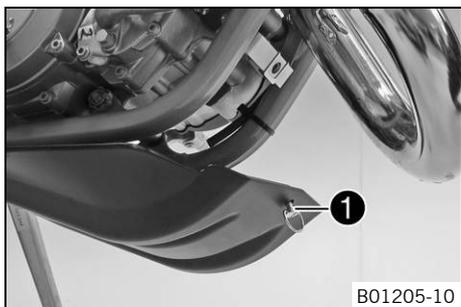


12.46 Déposer la protection moteur



- Tourner la fixation rapide ❶ dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle sorte. Déposer la protection moteur.

12.47 Monter la protection moteur



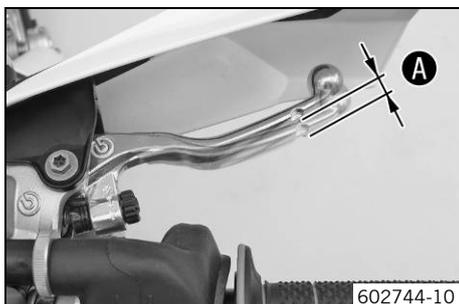
- Accrocher la protection moteur à l'arrière sur le cadre et la pivoter à l'avant vers le haut.
- Tourner la fixation rapide ❶ dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

13.1 Vérifier la course libre du levier de frein à main

Avertissement

Risque d'accident Défaillance du système de freinage.

- Si le levier de frein à main n'est pas libre, la pression augmente dans le système de frein avant. Une surchauffe peut entraîner une panne du frein avant. Régler la course libre du levier de frein à main conformément aux consignes.



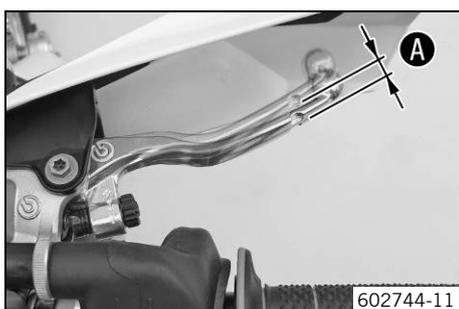
602744-10

(toutes les EXC)

- Enfoncer le levier de frein à main vers le guidon et vérifier la course libre **A**.

| | |
|--|--------------------|
| Course libre du levier de frein à main | ≥ 3 mm (≥ 0,12 in) |
|--|--------------------|

- » Lorsque la course libre ne correspond pas aux indications prescrites :
 - Régler la course libre du levier de frein à main. (📖 p. 84)



602744-11

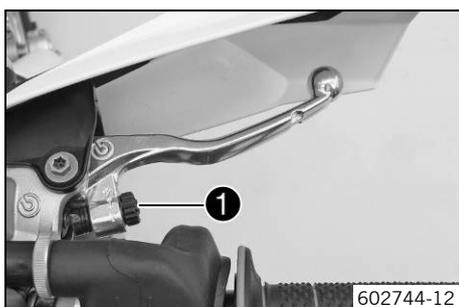
(toutes les modèles XC-W)

- Enfoncer le levier de frein à main vers l'avant et vérifier la course libre **A**.

| | |
|--|--------------------|
| Course libre du levier de frein à main | ≥ 3 mm (≥ 0,12 in) |
|--|--------------------|

- » Lorsque la course libre ne correspond pas aux indications prescrites :
 - Régler la position de base du levier de frein à main. (📖 p. 84)

13.2 Régler la course libre du levier de frein à main (toutes les EXC)



602744-12

- Vérifier la course libre du levier de frein à main. (📖 p. 84)
- Régler la course libre du levier de frein à main à l'aide de la vis de réglage **1**.

Info

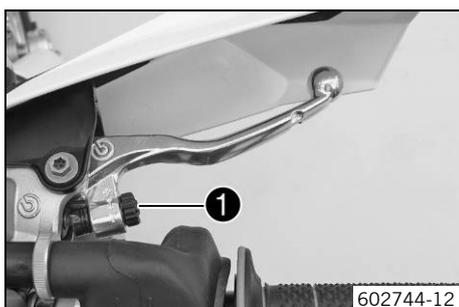
Lorsque la vis de réglage est tournée dans le sens des aiguilles d'une montre, la course libre diminue. Le point d'application s'éloigne du guidon. Lorsque la vis de réglage est tournée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, la course libre augmente. Le point d'application se rapproche du guidon.

La plage de réglage est limitée.

Ne tourner la vis de réglage qu'à la main et ne pas forcer.

Ne pas effectuer de travaux de réglage durant le trajet.

13.3 Régler la position de base du levier de frein à main (toutes les modèles XC-W)



602744-12

- Vérifier la course libre du levier de frein à main. (📖 p. 84)
- Adapter la position de base du levier de frein à main avec la vis de réglage **1** en fonction de la taille de la main du pilote.

Info

La rotation de la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre fait s'éloigner le levier de frein à main du guidon.

La rotation de la vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre fait se rapprocher le levier de frein à main du guidon.

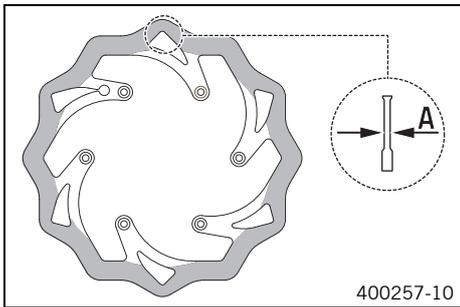
La plage de réglage est limitée.

Ne tourner la vis de réglage qu'à la main et ne pas forcer.

Ne pas effectuer de travaux de réglage durant le trajet.

13.4 Contrôler les disques de frein

- Avertissement**
Risque d'accident Efficacité des freins amoindrie par un/des disque(s) de frein usé(s).
 – Remplacer sans tarder le/les disque(s) de frein usé(s). (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



- Vérifier l'épaisseur des disques de frein avant et arrière, en plusieurs endroits, par rapport à la cote **A**.

i Info
 L'usure entraîne une diminution de l'épaisseur du disque de frein au niveau de la surface d'appui des plaquettes de frein.

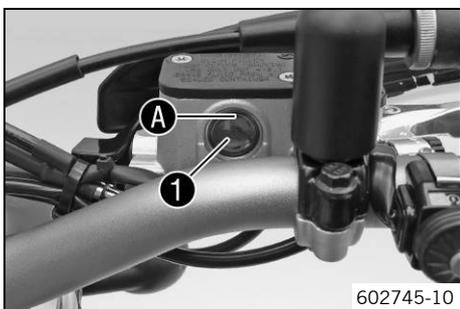
| Usure limite des disques de frein | |
|-----------------------------------|-------------------|
| avant | 2,5 mm (0,098 in) |
| arrière | 3,5 mm (0,138 in) |

- » Lorsque l'épaisseur des disques de frein est inférieure à la valeur prescrite :
 - Remplacer le disque de frein.
- Vérifier l'état des disques de frein avant et arrière et l'absence de fissures et de déformation.
 - » Si le disque de frein présente des fissures, des déformations ou qu'il est en mauvais état :
 - Remplacer le disque de frein.

13.5 Contrôler le niveau de liquide de frein à l'avant

- Avertissement**
Risque d'accident Défaillance du système de freinage.
 – Une chute du niveau de liquide de frein sous le repère ou la valeur spécifiée(e) indique un défaut d'étanchéité dans le système de frein ou une usure totale des plaquettes de frein. Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

- Avertissement**
Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.
 – Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



- Amener le réservoir de liquide de frein situé sur le guidon en position horizontale.
- Vérifier le niveau de liquide sur le regard **1**.
 - » Si le niveau de liquide de frein se trouve en dessous du repère **A** :
 - Faire l'appoint de liquide de frein à l'avant. 🛠️ (p. 85)

13.6 Faire l'appoint de liquide de frein à l'avant 🛠️

- Avertissement**
Risque d'accident Défaillance du système de freinage.
 – Une chute du niveau de liquide de frein sous le repère ou la valeur spécifiée(e) indique un défaut d'étanchéité dans le système de frein ou une usure totale des plaquettes de frein. Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement

Irritations de la peau En cas de contact avec la peau, le liquide de frein peut provoquer une irritation.

- Éviter le contact avec les yeux ou la peau. Ne pas laisser à la portée des enfants.
- Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
- Si du liquide de frein pénètre dans les yeux, rincer à grande eau et consulter immédiatement un médecin.

Avertissement

Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

- Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement

Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

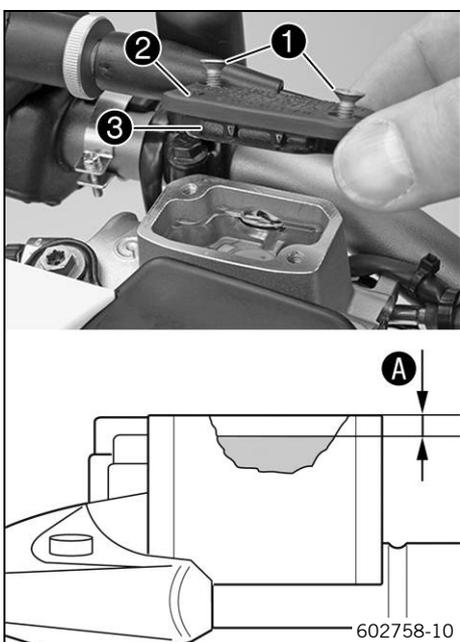
- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info

Ne jamais employer de liquide de frein DOT 5 ! Il est à base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les conduites de frein ne sont pas conçus pour le liquide de frein DOT 5.

Ne pas verser de liquide de frein sur la peinture des composants, risque de corrosion de la peinture !

N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon hermétiquement fermé !



- Mettre le réservoir de liquide de frein monté au guidon en position horizontale.
- Enlever les vis **1**.
- Enlever le couvercle **2** avec la membrane **3**.
- Faire l'appoint en liquide de frein jusqu'au repère **A**.

Indications prescrites

| | |
|--|---------------|
| Cote A (niveau de liquide de frein sous le bord supérieur du réservoir) | 5 mm (0,2 in) |
|--|---------------|

Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 ( p. 145)

- Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.

Info

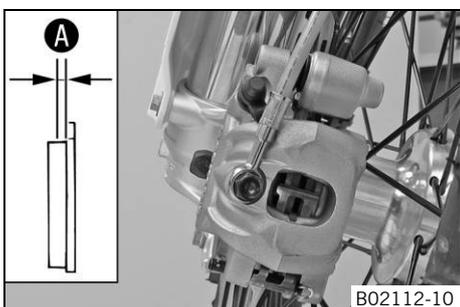
Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

13.7 Contrôler les plaquettes de frein avant

Avertissement

Risque d'accident Freinage réduit lorsque les plaquettes de frein sont usées.

- Remplacer sans tarder les plaquettes de frein usées. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



- Vérifier que les plaquettes de frein ont l'épaisseur minimale **A**.

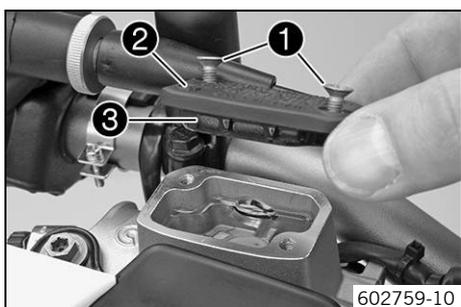
| | |
|--|--------------------|
| Épaisseur minimale A pour les plaquettes de frein | ≥ 1 mm (≥ 0,04 in) |
|--|--------------------|

- » Si les plaquettes de frein n'ont plus l'épaisseur minimale :
 - Remplacer les plaquettes de frein avant.  ( p. 87)
- Vérifier l'état et la formation de fissures sur les plaquettes de frein.
 - » En présence d'endommagement et de fissures :
 - Remplacer les plaquettes de frein avant.  ( p. 87)

13.8 Remplacer les plaquettes de frein avant ↩

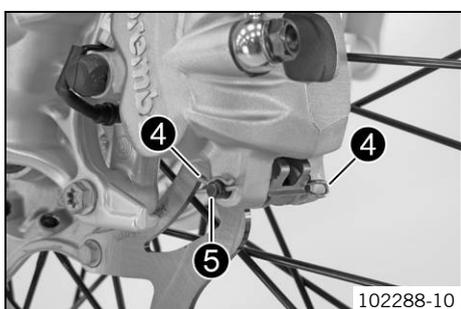
- ⚠ Avertissement**
Risque d'accident Défaillance du système de freinage.
- Les travaux de maintenance et les réparations doivent être effectués dans les règles de l'art. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)
- ⚠ Avertissement**
Irritations de la peau En cas de contact avec la peau, le liquide de frein peut provoquer une irritation.
- Éviter le contact avec les yeux ou la peau. Ne pas laisser à la portée des enfants.
 - Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
 - Si du liquide de frein pénètre dans les yeux, rincer à grande eau et consulter immédiatement un médecin.
- ⚠ Avertissement**
Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.
- Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)
- ⚠ Avertissement**
Risque d'accident Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.
- Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les nettoyer si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.
- ⚠ Avertissement**
Risque d'accident Freinage réduit suite à l'utilisation de plaquettes de frein non agréées.
- De nombreuses plaquettes de frein disponibles dans le commerce n'ont pas été contrôlées ou agréées pour les véhicules KTM. La construction et le coefficient de frottement et ainsi l'efficacité de freinage peuvent notablement diverger des plaquettes de frein originales KTM. En cas d'utilisation de plaquettes de frein différentes des premières plaquettes, nous ne pouvons garantir qu'elles correspondent à l'agrément original. Dans ce cas, le véhicule ne correspond plus à la machine livrée originellement et la garantie expire immédiatement.
- 🌸 Avertissement**
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.
- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

i Info
 Ne jamais employer de liquide de frein DOT 5 ! Il est à base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les conduites de frein ne sont pas conçus pour le liquide de frein DOT 5.
 Ne pas verser de liquide de frein sur la peinture des composants, risque de corrosion de la peinture !
 N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon hermétiquement fermé !

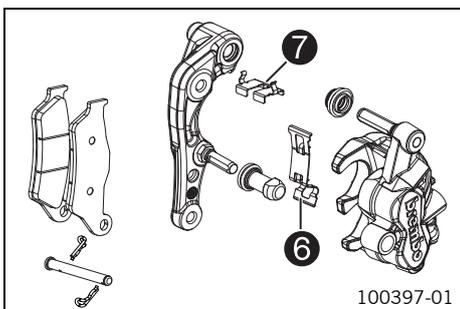


- Amener le réservoir de liquide de frein situé sur le guidon en position horizontale.
- Enlever les vis **1**.
- Enlever le couvercle **2** avec la membrane **3**.
- Repousser l'étrier contre le disque à la main pour refouler les pistons. S'assurer que du liquide de frein ne déborde pas du réservoir et, l'absorber, le cas échéant.

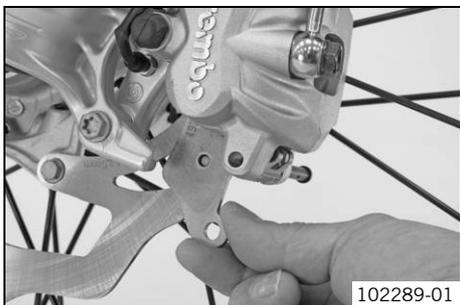
i Info
 Vérifier que l'étrier n'est pas comprimé contre les rayons lors du refoulement des pistons.



- Enlever la goupille à ressort **4**, retirer l'axe **5** et enlever les plaquettes de frein.
- Nettoyer l'étrier et son support.



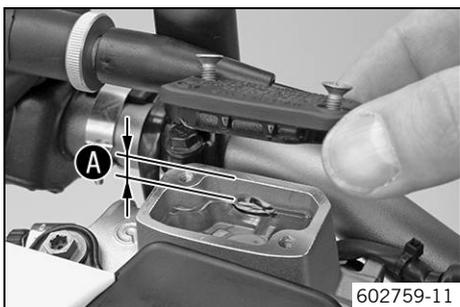
- S'assurer que la lame de ressort **6** dans l'étrier de frein et la tôle de glissement **7** dans le support sont correctement mises en place.



- Mettre les plaquettes de frein neuves et le(s) boulon(s) en place et installer les goupilles à ressort.

i Info
Toujours remplacer les plaquettes de frein par jeu entier.

- Actionner plusieurs fois le levier de frein jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient en contact avec le disque et qu'une résistance soit perceptible.



- Rectifier le niveau de liquide de frein pour qu'il atteigne le repère **A**.
Indications prescrites

| | |
|---|---------------|
| Cote A (niveau de liquide de frein sous l'arête supérieure du réservoir) | 5 mm (0,2 in) |
|---|---------------|

Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (🗨 p. 145)

- Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.

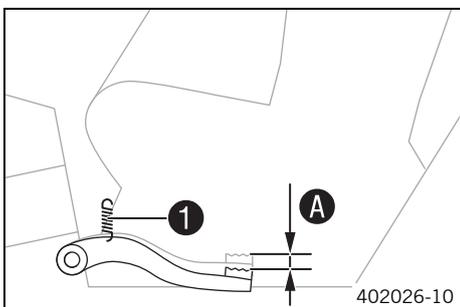
i Info
Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

13.9 Vérifier la course libre de la pédale de frein arrière

⚠ Avertissement

Risque d'accident Défaillance du système de freinage.

- Si la pédale de frein arrière n'est pas libre, la pression augmente dans le système de frein arrière. Une surchauffe peut entraîner une panne du frein arrière. Régler la course libre de la pédale de frein arrière conformément aux consignes.



- Décrocher le ressort **1**.
- Actionner plusieurs fois la pédale de frein arrière entre la butée de fin de course et le support du piston dans le maître-cylindre et vérifier la course libre **A**.

Indications prescrites

| | |
|---|----------------------------|
| Course libre sur la pédale de frein arrière | 3... 5 mm (0,12... 0,2 in) |
|---|----------------------------|

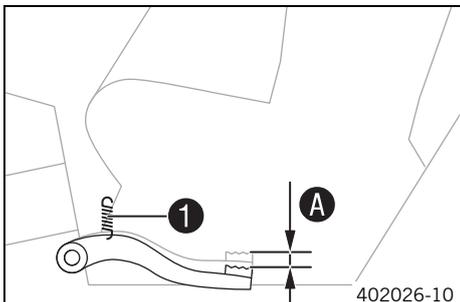
- » Si la course libre ne correspond pas aux indications prescrites :
 - Régler la position de base de la pédale de frein arrière. 🗨 (🗨 p. 89)
- Fixer le ressort **1**.

13.10 Régler la position de base de la pédale de frein arrière ↩

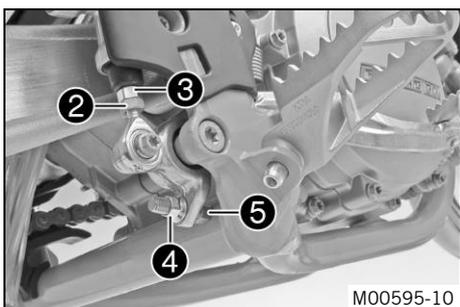
⚠ Avertissement

Risque d'accident Défaillance du système de freinage.

- Si la pédale de frein arrière n'est pas libre, la pression augmente dans le système de frein arrière. Une surchauffe peut entraîner une panne du frein arrière. Régler la course libre de la pédale de frein arrière conformément aux consignes.



- Décrocher le ressort ①.



- Desserrer l'écrou ② et le faire revenir avec la tige ③ jusqu'à ce que la course libre maximale soit disponible.
- Pour adapter individuellement le réglage de la position de base de la pédale de frein arrière, desserrer l'écrou ④ et faire tourner la vis ⑤ en conséquence.

ⓘ Info

La plage de réglage est limitée.

- Faire tourner la tige ③ jusqu'à ce que la course libre A soit présente. Au besoin, modifier la position de base de la pédale de frein arrière.

Indications prescrites

| | |
|---|----------------------------|
| Course libre sur la pédale de frein arrière | 3... 5 mm (0,12... 0,2 in) |
|---|----------------------------|

- Maintenir la vis ⑤ et serrer l'écrou ④.

Indications prescrites

| | | |
|--|----|---------------------|
| Écrou de butée de la pédale de frein arrière | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |
|--|----|---------------------|

- Maintenir la tige ③ et serrer l'écrou ②.

Indications prescrites

| | | |
|-----------------------|----|--------------------|
| Autres écrous châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|-----------------------|----|--------------------|

- Fixer le ressort ①.

13.11 Contrôler le niveau de liquide de frein à l'arrière

⚠ Avertissement

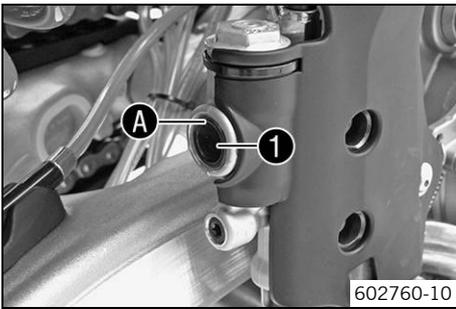
Risque d'accident Défaillance du système de freinage.

- Une chute du niveau de liquide de frein sous le repère ou la valeur spécifiée(e) indique un défaut d'étanchéité dans le système de frein ou une usure totale des plaquettes de frein. Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

⚠ Avertissement

Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

- Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



- Positionner le véhicule à la verticale.
- Vérifier le niveau de liquide de frein sur le regard ①.
 - » Si le niveau de liquide se trouve en dessous du repère A sur le regard :
 - Faire l'appoint du liquide de frein à l'arrière. 📖 (p. 90)

13.12 Faire l'appoint du liquide de frein à l'arrière 📖

⚠ Avertissement
Risque d'accident Défaillance du système de freinage.

- Une chute du niveau de liquide de frein sous le repère ou la valeur spécifiée indique un défaut d'étanchéité dans le système de frein ou une usure totale des plaquettes de frein. Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

⚠ Avertissement
Irritations de la peau En cas de contact avec la peau, le liquide de frein peut provoquer une irritation.

- Éviter le contact avec les yeux ou la peau. Ne pas laisser à la portée des enfants.
- Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
- Si du liquide de frein pénètre dans les yeux, rincer à grande eau et consulter immédiatement un médecin.

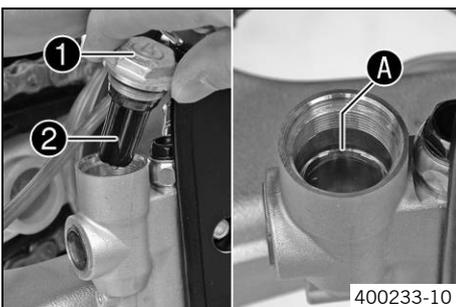
⚠ Avertissement
Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

- Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

🌿 Avertissement
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

i Info
 Ne jamais employer de liquide de frein DOT 5 ! Il est à base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les conduites de frein ne sont pas conçus pour le liquide de frein DOT 5.
 Ne pas verser de liquide de frein sur la peinture des composants, risque de corrosion de la peinture !
 N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon hermétiquement fermé !



Préparatifs
 - Contrôler les plaquettes de frein arrière. 📖 (p. 91)

Travail principal
 - Positionner le véhicule perpendiculairement au sol.
 - Retirer le couvercle fileté ① avec la membrane ② et le joint torique.
 - Rajouter du liquide de frein jusqu'au repère A.

Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 📖 (p. 145)

- Mettre le couvercle fileté avec la membrane et le joint torique en place.

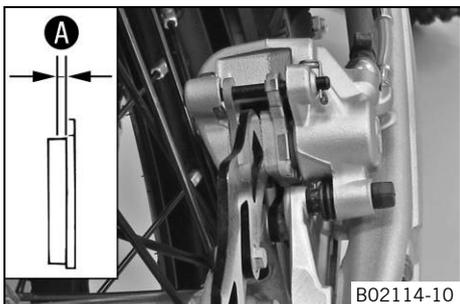
i Info
 Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

13.13 Contrôler les plaquettes de frein arrière

Avertissement

Risque d'accident Freinage réduit lorsque les plaquettes de frein sont usées.

- Remplacer sans tarder les plaquettes de frein usées. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



- Vérifier que les plaquettes de frein ont l'épaisseur minimale **A**.

| | |
|--|---|
| Épaisseur minimale A pour les plaquettes de frein | $\geq 1 \text{ mm } (\geq 0,04 \text{ in})$ |
|--|---|

- » Si les plaquettes de frein n'ont plus l'épaisseur minimale :
 - Remplacer les plaquettes de frein à l'arrière.  p. 91
- Vérifier l'état et la formation de fissures sur les plaquettes de frein.
 - » En présence d'endommagement et de fissures :
 - Remplacer les plaquettes de frein à l'arrière.  p. 91

13.14 Remplacer les plaquettes de frein à l'arrière

Avertissement

Risque d'accident Défaillance du système de freinage.

- Les travaux de maintenance et les réparations doivent être effectués dans les règles de l'art. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement

Irritations de la peau En cas de contact avec la peau, le liquide de frein peut provoquer une irritation.

- Éviter le contact avec les yeux ou la peau. Ne pas laisser à la portée des enfants.
- Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
- Si du liquide de frein pénètre dans les yeux, rincer à grande eau et consulter immédiatement un médecin.

Avertissement

Risque d'accident Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

- Vidanger le liquide de frein des freins avant et arrière selon le plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

Avertissement

Risque d'accident Freinage réduit suite à l'utilisation de plaquettes de frein non agréées.

- De nombreuses plaquettes de frein disponibles dans le commerce n'ont pas été contrôlées ou agréées pour les véhicules KTM. La construction et le coefficient de frottement et ainsi l'efficacité de freinage peuvent notablement diverger des plaquettes de frein originales KTM. En cas d'utilisation de plaquettes de frein différentes des premières plaquettes, nous ne pouvons garantir qu'elles correspondent à l'agrément original. Dans ce cas, le véhicule ne correspond plus à la machine livrée originellement et la garantie expire immédiatement.

Avertissement

Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

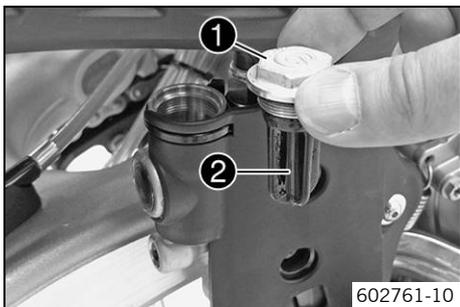
- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info

Ne jamais employer de liquide de frein DOT 5 ! Il est à base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les conduites de frein ne sont pas conçus pour le liquide de frein DOT 5.

Ne pas verser de liquide de frein sur la peinture des composants, risque de corrosion de la peinture !

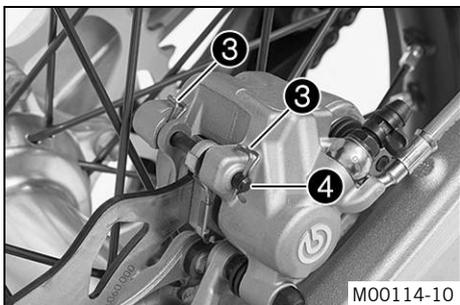
N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon hermétiquement fermé !



602761-10

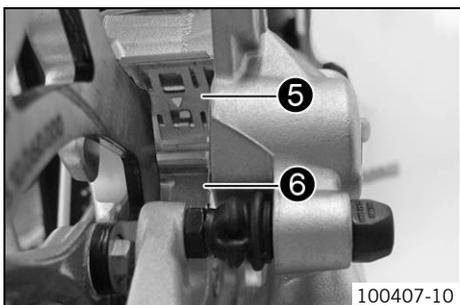
- Positionner le véhicule à la verticale.
- Enlever le couvercle fileté ① avec la membrane ② et le joint torique.
- Enfoncer le piston d'étrier de frein en position de base et s'assurer que du liquide de frein ne déborde pas du réservoir et, l'absorber, le cas échéant.

i Info
Vérifier que l'étrier n'est pas comprimé contre les rayons lors du refoulement des pistons.



M00114-10

- Enlever la goupille à ressort ③, retirer l'axe ④ et enlever les plaquettes de frein.
- Nettoyer l'étrier et son support.



100407-10

- S'assurer que la lame de ressort ⑤ dans l'étrier de frein et la tôle de glissement ⑥ dans le support sont correctement mises en place.

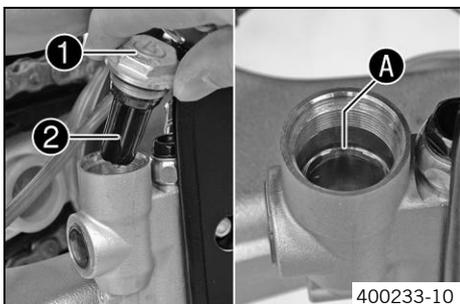


M00115-01

- Mettre en place les plaquettes de frein neuves, insérer l'axe et monter la goupille à ressort.

i Info
Toujours remplacer les plaquettes de frein par jeu entier.

- Actionner plusieurs fois la pédale de frein arrière jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient en contact avec le disque et qu'une résistance soit perceptible.



400233-10

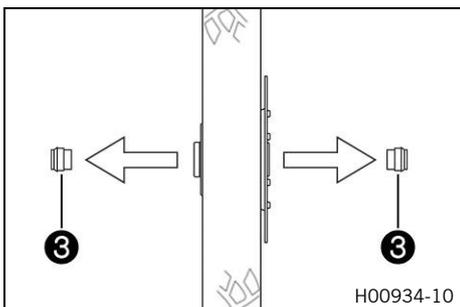
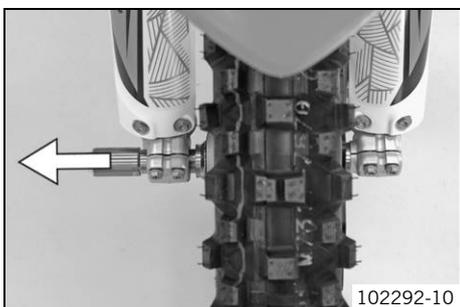
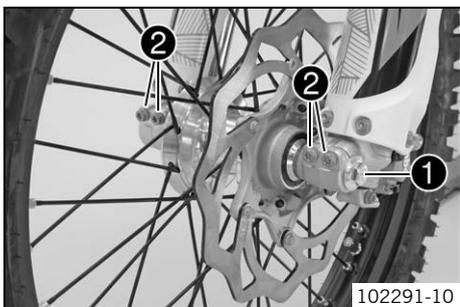
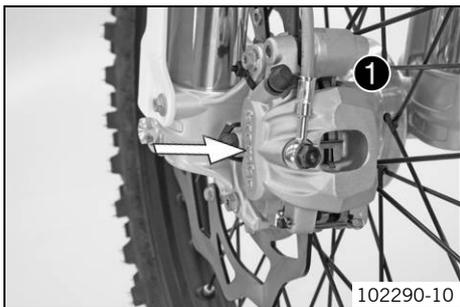
- Rectifier le niveau de liquide de frein pour qu'il atteigne la cote A.

Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (🗨 p. 145)

- Monter le couvercle fileté ① avec la membrane ② et le joint torique.

i Info
Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

14.1 Déposer la roue avant



Préparatifs

- Surélever la moto sur un socle réglable. (📖 p. 55)

Travail principal

- Repousser l'étrier de frein contre le disque à la main pour refouler les pistons.

i Info

Vérifier que l'étrier de frein n'est pas comprimé contre les rayons lors du refoulement des pistons.

- Desserrer de quelques tours la vis 1.
- Desserrer les vis 2.
- Pousser sur la vis 1, pour sortir l'axe hors de la fixation de l'essieu de roue avant.
- Retirer la vis 1.

- Tenir la roue avant et retirer l'axe. Retirer la roue avant de la fourche.

i Info

Ne pas actionner le levier de frein à main quand la roue avant est démontée.

Déposer toujours la roue de manière à ce que le disque de frein ne soit pas endommagé.

- Retirer les douilles-entretoises 3.

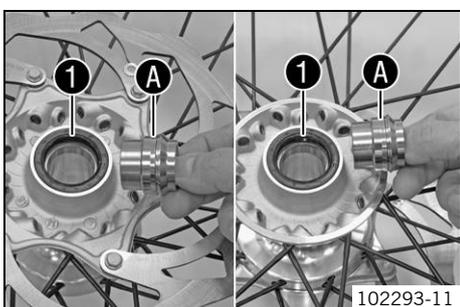
14.2 Monter la roue avant



Avertissement

Risque d'accident Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

- Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les nettoyer si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.



- Vérifier l'usure et la dégradation de l'axe de roue.
 - » Si l'axe de roue est endommagé ou usé :
 - Remplacer l'axe de roue avant.
- Nettoyer et lubrifier les bagues d'étanchéité 1 ainsi que la surface de roulement A des douilles entretoises.

Graisse longue durée (📖 p. 146)

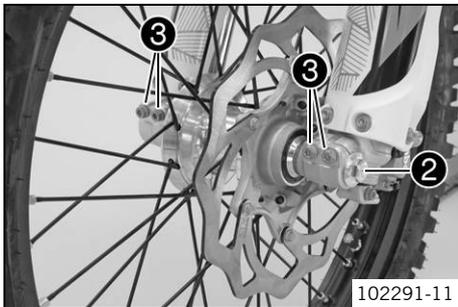
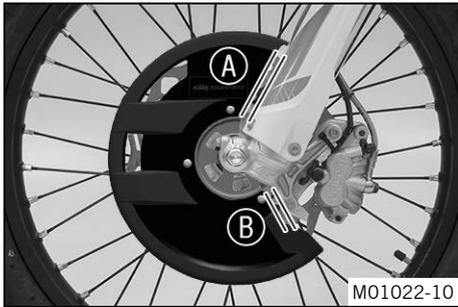
- Poser les douilles entretoises.

- Soulever la roue avant dans la fourche, positionner et installer l'axe.

✓ Les plaquettes de frein sont bien positionnées.

(Six Days)

- Orienter la protection de disque de frein de manière à ce que les fentes **A** soient **B** identiques.



- Mettre la vis **2** en place et serrer.

Indications prescrites

| | | |
|---------------|---------|------------------------|
| Vis axe avant | M20x1,5 | 35 Nm (25,8 lbf ft) |
|---------------|---------|------------------------|

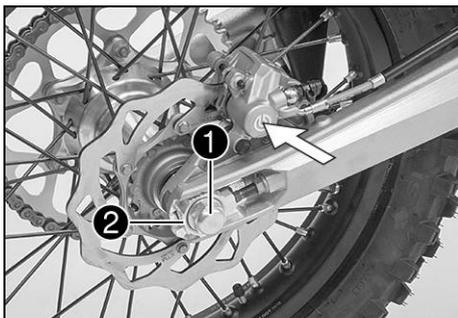
- Actionner plusieurs fois le levier de frein à main jusqu'à ce que les garnitures se plaquent contre le disque de frein.
- Retirer la moto du socle réglable. (📖 p. 55)
- Actionner le frein de la roue avant et enfoncer fermement la fourche plusieurs fois afin de positionner les bras de fourche.

- Serrer les vis **3**.

Indications prescrites

| | | |
|-------------------------------------|----|------------------------|
| Vis fixation de l'axe de roue avant | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |
|-------------------------------------|----|------------------------|

14.3 Déposer la roue arrière 🛠️



Préparatifs

- Surélever la moto sur un socle réglable. (📖 p. 55)

Travail principal

- Repousser l'étrier de frein à la main en direction du disque pour refouler le piston.

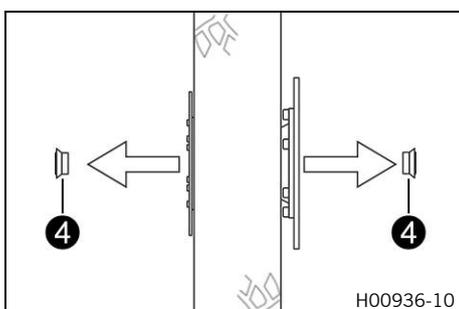
i Info
Vérifier que l'étrier de frein n'est pas comprimé contre les rayons lors du refoulement du piston.

- Retirer l'écrou **1**.
- Retirer les tendeurs de chaîne **2**. Retirer l'axe **3** de façon à ce que la roue arrière puisse être poussée vers l'avant.
- Pousser la roue arrière aussi loin que possible vers l'avant. Enlever la chaîne de la couronne.

i Info
Protéger les composants de tout dommage en les recouvrant.

- Tenir la roue arrière et retirer l'axe. Enlever la roue arrière du bras oscillant.

i Info
Ne pas actionner la pédale de frein arrière quand la roue arrière est démontée.
Déposer toujours la roue de manière à ce que le disque de frein ne soit pas endommagé.



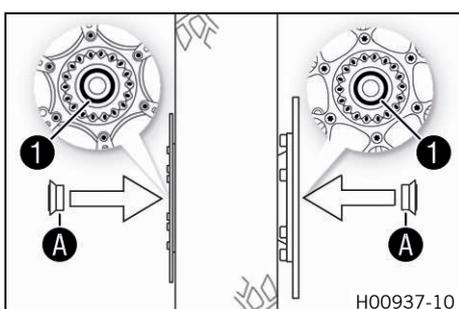
- Retirer les douilles-entretoises ④.

14.4 Monter la roue arrière

⚠ Avertissement

Risque d'accident Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

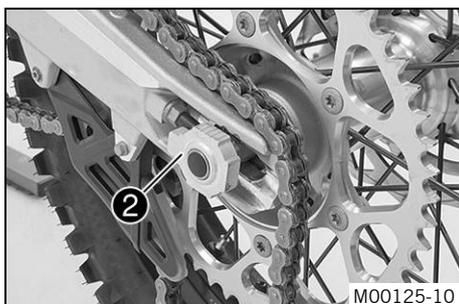
- Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les nettoyer si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.



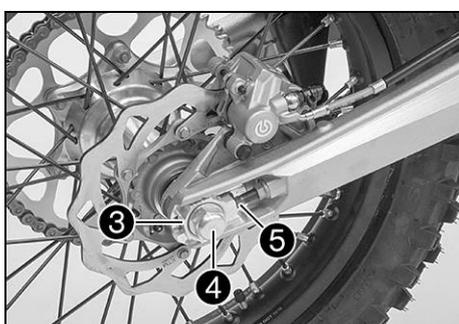
Travail principal

- Vérifier l'usure et la dégradation du roulement de roue.
 - » Si le roulement de roue est endommagé ou usé :
 - Remplacer l'axe de roue arrière.
- Nettoyer et graisser les bagues d'étanchéité ① ainsi que la surface de roulement A des douilles-entretoises.

Graisse longue durée (📖 p. 146)



- Poser les douilles-entretoises.
- Soulever la roue arrière dans le bras oscillant, positionner et insérer l'axe ②.
- Monter la chaîne.
 - ✓ Les plaquettes de frein sont bien positionnées.



- Positionner les tendeurs de chaîne ③. Mettre en place l'écrou ④, sans le serrer.
- Vérifier que les tendeurs de chaîne ③ sont plaqués contre les vis de réglage ⑤.
- Contrôler la tension de chaîne. (📖 p. 75)
- Serrer l'écrou ④.

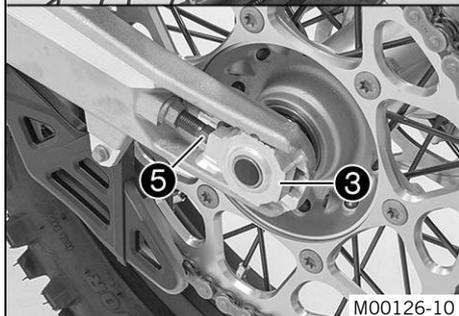
Indications prescrites

| | | |
|-------------------|---------|-------------------|
| Écrou axe arrière | M20x1,5 | 80 Nm (59 lbf ft) |
|-------------------|---------|-------------------|

i Info

La large plage de réglage des tendeurs de chaîne (32 mm (1,26 in)) permet l'introduction de différents rapports secondaires sur une même longueur de chaîne.

Les tendeurs de chaîne ③ peuvent être pivotés à 180°.



- Actionner plusieurs fois la pédale de frein arrière jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient au contact du disque et qu'une résistance se fasse sentir.

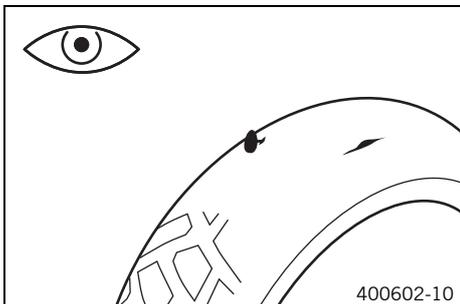
Retouche

- Retirer la moto du socle réglable. (📖 p. 55)

14.5 Contrôler l'état des pneus

i Info

Ne monter que des pneus homologués et/ou recommandés par KTM.
D'autres pneus peuvent avoir des répercussions négatives sur la conduite.
Le type de pneus, l'état des pneus et la pression d'air des pneus influencent la conduite de la moto.
Des pneus usagés agissent défavorablement sur la conduite, particulièrement sur route mouillée.



- Contrôler le dessin des pneus avant et arrière ainsi que l'absence d'objets incrustés et autres dégradations.
 - » En présence de coupures sur le dessin des pneus, d'objets incrustés et autres dégradations :
 - Remplacer le pneu.
- Vérifier la profondeur du profil.

i Info

Respecter la profondeur de profil minimale requise par la loi dans le pays correspondant.

| | |
|-------------------------------|--------------------|
| Profondeur de profil minimale | ≥ 2 mm (≥ 0,08 in) |
|-------------------------------|--------------------|

- » Si le profil n'a plus la profondeur minimale requise :
 - Remplacer le pneu.
- Contrôler l'âge des pneus.

i Info

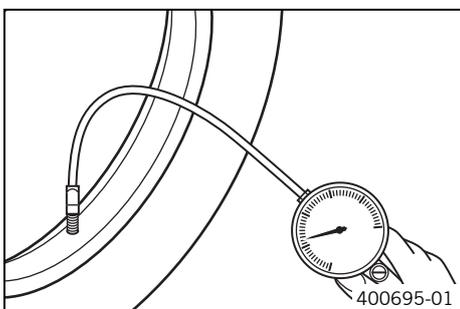
La date de fabrication des pneus, généralement indiquée avec les inscriptions figurant sur le pneu, est désignée par les quatre derniers chiffres de la dénomination **DOT**. Les deux premiers chiffres correspondent à la semaine de fabrication et les deux derniers à l'année de fabrication.
Indépendamment de l'usure réelle des pneus, KTM préconise un changement de pneumatiques au plus tard tous les 5 ans.

- » Lorsque le pneu a plus de 5 ans :
 - Remplacer le pneu.

14.6 Contrôler la pression de l'air des pneus

i Info

Une pression d'air insuffisante du pneu cause une usure anormale et une surchauffe du pneu.
Une pression d'air correcte du pneu contribue à un confort de conduite optimal et à une durée de vie maximale du pneu.



- Enlever le bouchon de valve.
- Vérifier la pression d'air du pneu quand le pneu est froid.

| Pression des pneus sur route (toutes les EXC) | |
|---|------------------|
| avant | 1,5 bar (22 psi) |
| arrière | 1,5 bar (22 psi) |

| Pression d'air du pneu tout-terrain | |
|-------------------------------------|------------------|
| avant | 1,0 bar (15 psi) |
| arrière | 1,0 bar (15 psi) |

- » Si la pression de l'air des pneus ne correspond pas aux indications prescrites :
 - Rectifier la pression du pneu.
- Mettre le bouchon de valve en place.

14.7 Vérifier la tension des rayons



Avertissement

Risque d'accident Comportement routier instable en présence d'une mauvaise tension des rayons.

- Surveiller la tension des rayons. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

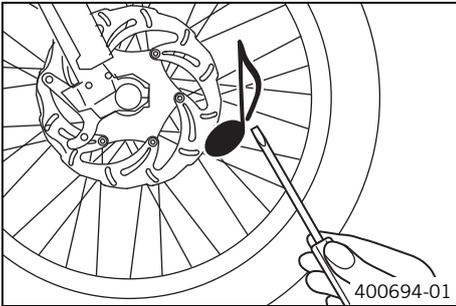


Info

Un rayon desserré déséquilibre la roue et entraîne le desserrement d'autres rayons.

Si les rayons sont trop tendus, ils risquent de craquer en cas de surcharge locale.

Vérifier la tension des rayons régulièrement, notamment sur une moto neuve.



- Battre légèrement contre chaque rayon avec un tournevis.



Info

La fréquence du son dépend de la longueur des rayons et de leur diamètre.

Des fréquences de son différentes alors que les rayons sont de même longueur et de même diamètre indiquent des tensions de rayon différentes.

Un son aigu doit retentir.

- » Si les tensions des rayons varient :
 - Rectifier la tension des rayons. 🛠️
- Contrôler le couple de serrage des rayons.

Indications prescrites

| | | |
|---------------------------|------|-------------------|
| Vis de rayon roue avant | M4,5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) |
| Vis de rayon roue arrière | M4,5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) |

Clé dynamométrique avec divers embouts comprise dans le kit (58429094000)

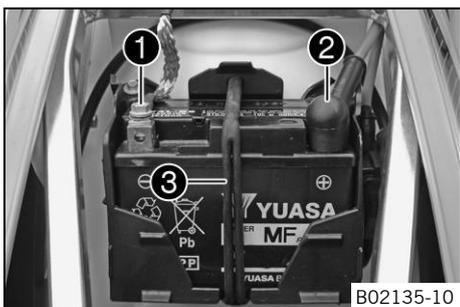
15.1 Déposer la batterie (Tous les modèles 200/250/300)



Avertissement

Risque de blessures L'acide et les gaz de la batterie entraînent de graves brûlures.

- Tenir les batteries hors de portée des enfants.
- Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
- Éviter tout contact avec l'acide et les gaz de batterie.
- Éviter toute étincelle ou toute flamme nue à proximité de la batterie. Ne charger la batterie que dans des locaux bien ventilés.
- En cas de contact cutané, rincer à grande eau. Lorsque l'acide de batterie pénètre dans les yeux, rincer au moins pendant 15 minutes avec de l'eau et consulter un médecin.



B02135-10

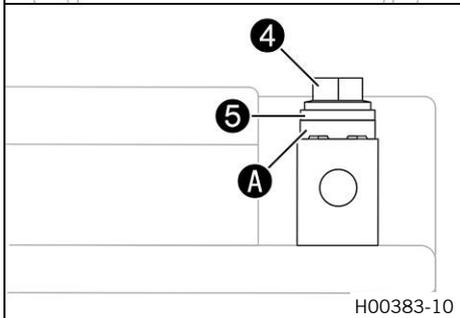
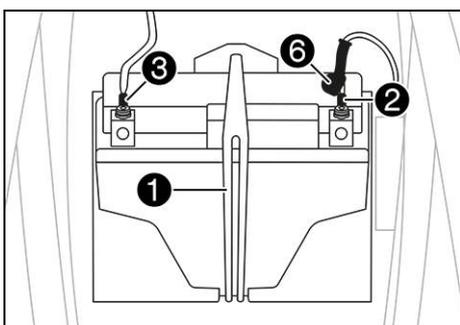
Préparatifs

- Désactiver tous les consommateurs de courant et arrêter le moteur.
- Retirer la selle. (📖 p. 69)

Travail principal

- Débrancher le câble négatif ① sur la batterie.
- Retirer la protection du pôle positif ② et débrancher le câble positif de la batterie.
- Déconnecter et laisser pendre le ruban en caoutchouc ③.
- Enlever la batterie par le haut.

15.2 Poser la batterie (Tous les modèles 200/250/300)



H00383-10

Travail principal

- Placer la batterie dans le compartiment de la batterie, avec les pôles orientés vers l'avant.

(tous les modèles 200/250/300 EU/AU/US)

Batterie (YTX4L-BS) (📖 p. 130)

(300 EXC BR)

Batterie (YTX5L-BS) (📖 p. 130)

- Fixer le ruban en caoutchouc ①.
- Mettre en place le câble positif ②, insérer et serrer la vis.

Indications prescrites

| | | |
|-------------------------|----|-------------------------|
| Vis de pôle de batterie | M5 | 2,5 Nm (1,84 lbf ft) |
|-------------------------|----|-------------------------|



Info

Les disques de contact **A** doivent être montés sous les vis **4** et les cosses **5**, avec les griffes orientées vers le pôle de la batterie.

- Pousser le cache ⑥ sur le pôle positif.
- Mettre en place le câble négatif ③, visser et serrer la vis.

Indications prescrites

| | | |
|-------------------------|----|-------------------------|
| Vis de pôle de batterie | M5 | 2,5 Nm (1,84 lbf ft) |
|-------------------------|----|-------------------------|

Retouche

- Remonter la selle. (📖 p. 69)

15.3 Charger la batterie ↘ (Tous les modèles 200/250/300)

Avertissement
Risque de blessures L'acide et les gaz de la batterie entraînent de graves brûlures.

- Tenir les batteries hors de portée des enfants.
- Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
- Éviter tout contact avec l'acide et les gaz de batterie.
- Éviter toute étincelle ou toute flamme nue à proximité de la batterie. Ne charger la batterie que dans des locaux bien ventilés.
- En cas de contact cutané, rincer à grande eau. Lorsque l'acide de batterie pénètre dans les yeux, rincer au moins pendant 15 minutes avec de l'eau et consulter un médecin.

Avertissement
Nuisance sur l'environnement Les composants et les éléments de la batterie nuisent à l'environnement.

- Ne pas jeter les batteries dans les ordures ménagères. Veiller au recyclage des batteries défectueuses. Remettre les batteries à un concessionnaire KTM agréé ou un centre de récupération de batteries usagées.

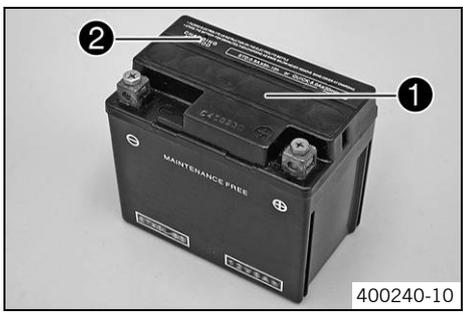
Avertissement
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

i Info
 Même lorsque la batterie n'est pas sollicitée, elle perd chaque jour de sa charge. L'état de charge et la manière de charger jouent un rôle très important pour la durée de vie de la batterie. Une charge rapide avec une forte intensité a des conséquences négatives sur la durée de vie. Si l'intensité, la tension et le temps de charge sont dépassés, de l'électrolyte s'échappe par les soupapes de sécurité. La batterie perd ainsi de sa capacité. Lorsque la batterie a été vidée par des essais de démarrage, la recharger sans délai. Lorsque la batterie reste trop longtemps déchargée, la décharge est si profonde qu'elle provoque un sulfatage détruisant la batterie. La batterie ne nécessite aucun entretien, autrement dit il n'est pas nécessaire de contrôler le niveau de l'électrolyte.

Préparatifs

- Désactiver tous les consommateurs de courant et arrêter le moteur.
- Retirer la selle. (📖 p. 69)
- Débrancher le câble négatif pour éviter tout dommage sur le système électronique de la moto.



Travail principal

- Connecter le chargeur avec la batterie. Connecter le chargeur.

| |
|------------------------------------|
| Chargeur de batterie (58429074000) |
|------------------------------------|

En outre, ce chargeur permet de tester la tension au repos, la capacité de démarrage de la batterie ainsi que l'alternateur. De plus, cet appareil empêche la surcharge de la batterie.

i Info
 Ne retirer en aucun cas le couvercle ①. Charger la batterie au maximum à 10 % de la capacité indiquée sur le boîtier ②.

- Déconnecter le chargeur en fin de charge. Connecter le câble moins avec la batterie.

Indications prescrites

| | |
|--|--------|
| L'intensité, la tension et le temps de charge ne doivent en aucun cas être dépassés. | |
| Charger régulièrement la batterie lorsque la moto n'est pas utilisée | 3 mois |

Retouche

- Remonter la selle. (📖 p. 69)

15.4 Remplacer le fusible général (Tous les modèles 200/250/300)



Avertissement

Danger d'incendie L'utilisation de fusibles inadéquats peut entraîner une surcharge de l'équipement électrique.

- N'utiliser que des fusibles d'ampérage prescrit. Ne jamais court-circuiter ou réparer un fusible.



Info

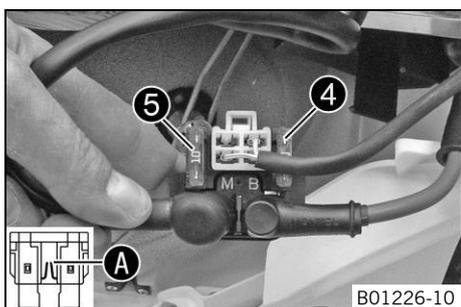
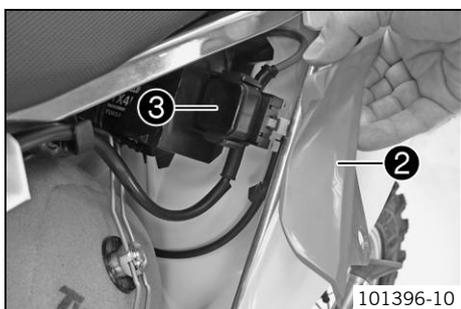
Le fusible général permet de sécuriser l'ensemble des consommateurs électriques du véhicule. Il se trouve dans le boîtier du relais de démarrage, sous le couvercle du boîtier de filtre à air.

Préparatifs

- Désactiver tous les consommateurs de courant et arrêter le moteur.
- Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air. (📖 p. 70)

Travail principal

- Enlever la vis ①.



- Soulever légèrement l'habillage arrière ② et sortir le relais de démarrage ③ de son support.

- Retirer les capuchons.
- Enlever le fusible général défectueux ④.



Info

Un fusible défectueux est reconnaissable au coupe-circuit A ouvert. Le relais de démarrage est également équipé d'un fusible de réserve ⑤.

- Introduire un nouveau fusible général.

Fusible (58011109110) (📖 p. 130)

- Vérifier le fonctionnement du circuit électrique.



Conseil

Mettre en place un nouveau fusible de réserve pour qu'il soit disponible, le cas échéant.

- Placer les capuchons.
- Placer le relais de démarrage sur la fixation et mettre le câble en place.
- Placer l'habillage arrière. Mettre la vis en place et serrer.

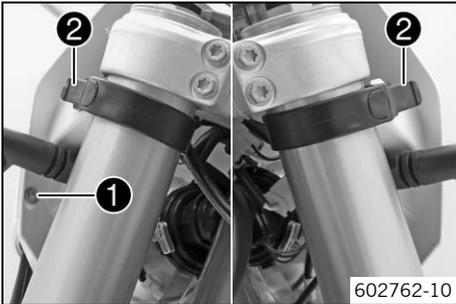
Indications prescrites

| | | |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

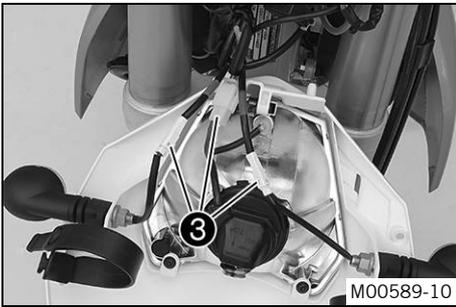
Retouche

- Installer le couvercle de boîtier de filtre à air. (📖 p. 70)

15.5 Déposer la plaque-phare et le phare

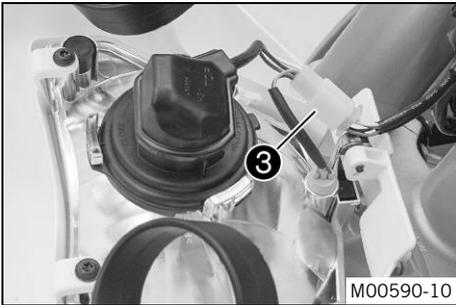


- Désactiver tous les consommateurs électriques et arrêter le moteur.
- Enlever la vis ❶ et retirer les pinces.
- Desserrer le ruban en caoutchouc ❷. Faire glisser la plaque-phare vers le haut et la faire pivoter vers l'avant.



(toutes les EXC)

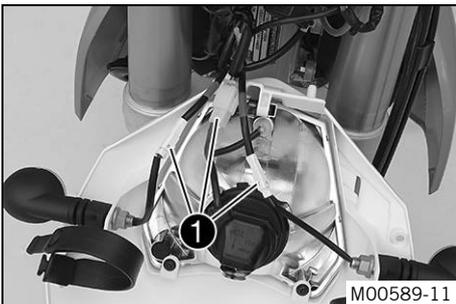
- Débrancher les connecteurs ❸ et déposer la plaque-phare avec le phare.



(toutes les modèles XC-W)

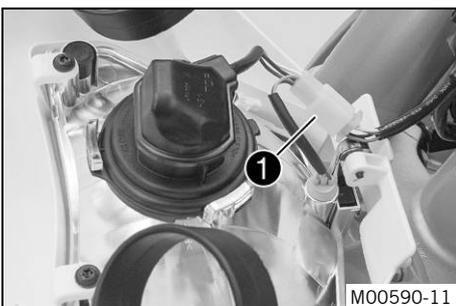
- Débrancher le connecteur ❸ et déposer la plaque-phare avec le phare.

15.6 Poser la plaque-phare et le phare



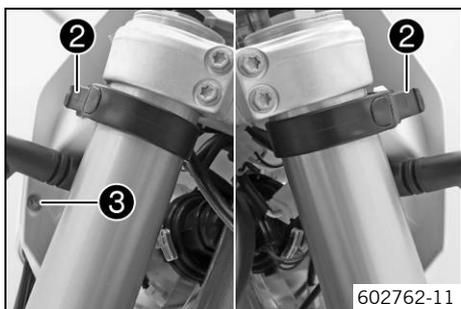
Travail principal (toutes les EXC)

- Assembler les raccords ❶.



(toutes les modèles XC-W)

- Brancher le connecteur ❶.



- Positionner la plaque-phare et la fixer à l'aide du ruban en caoutchouc ②.
- ✓ Les crochets s'enclenchent.
- Positionner la durite de frein et le faisceau de câbles. Poser la pince, mettre la vis ③ en place et serrer.

Retouche

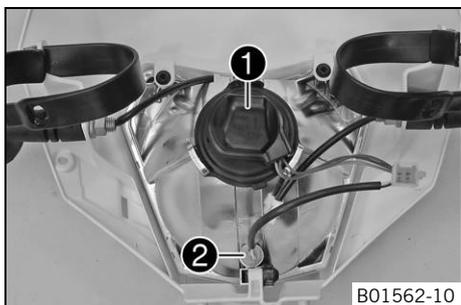
- Contrôler le réglage du phare. (📖 p. 103)

15.7 Remplacer l'ampoule de phare

Remarque

Endommagement du réflecteur Intensité lumineuse réduite.

- Les traces de graisse présentes sur le verre du feu s'évaporent à la chaleur et s'incrustent sur le réflecteur. Nettoyer le verre avant le montage et le préserver des dépôts de graisse.

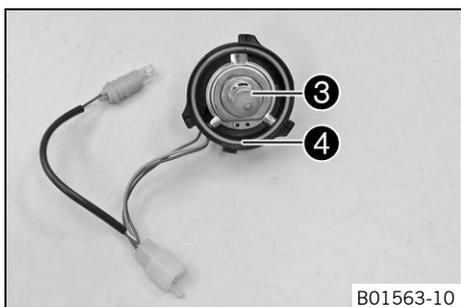


Préparatifs

- Déposer la plaque-phare et le phare. (📖 p. 101)

Travail principal

- Tourner le capuchon ① avec la douille située en-dessous jusqu'en butée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et le soulever.
- Extraire la douille ② de la veilleuse hors du réflecteur.



- Extraire l'ampoule de phare ③.
- Mettre en place une nouvelle ampoule de phare.

Phare (HS1 / douille BX43t) (📖 p. 130)

- Mettre en place le capuchon avec la douille dans le réflecteur et tourner jusqu'en butée dans le sens des aiguilles d'une montre.



Info

Veiller à ce que le joint torique ④ soit bien en place.

- Placer la douille de la veilleuse dans le réflecteur.

Retouche

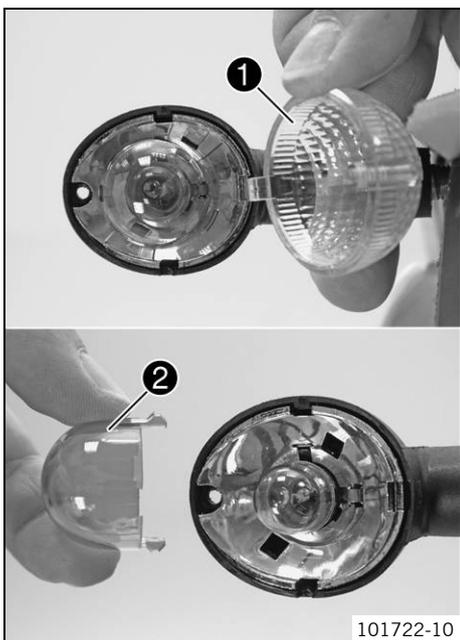
- Poser la plaque-phare et le phare. (📖 p. 101)
- Contrôler le réglage du phare. (📖 p. 103)

15.8 Remplacer l'ampoule de clignotant (toutes les EXC)

Remarque

Endommagement du réflecteur Intensité lumineuse réduite.

- Les traces de graisse présentes sur le verre du feu s'évaporent à la chaleur et s'incrustent sur le réflecteur. Nettoyer le verre avant le montage et le préserver des dépôts de graisse.



Travail principal

- Enlever la vis au dos du boîtier de clignotant.
- Déposer le verre du clignotant ① avec précaution.
- Appuyer légèrement sur le capuchon orange ② autour des crochets avant de les déposer.
- Appuyer légèrement sur l'ampoule de clignotant, la faire pivoter de 30° dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et la retirer de la douille.

Info

Éviter de toucher le réflecteur du doigt afin de ne pas le souiller de graisse.

- Enfoncer l'ampoule de clignotant dans la douille en pressant légèrement, puis la faire pivoter dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

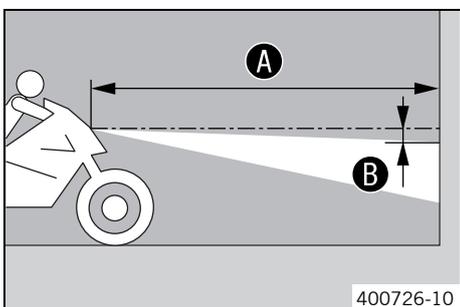
Clignotant (R10W / douille BA15s) (🗨 p. 130)

- Mettre le capuchon orange en place.
- Mettre verre du clignotant en place.
- Introduire la vis, puis tourner d'abord dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à une légère secousse signalant son enclenchement dans le filetage. Serrer légèrement la vis.

Retouche

- Contrôler le fonctionnement du clignotant.

15.9 Contrôler le réglage du phare



- Placer le véhicule sur une surface horizontale, devant un mur clair et pratiquer une marque à hauteur du centre du phare.

- Dessiner un deuxième repère à une distance ② en dessous du premier repère.

Indications prescrites

| | |
|------------|-------------|
| Distance ② | 5 cm (2 in) |
|------------|-------------|

- Positionner le véhicule à une distance ① bien droit devant le mur.

Indications prescrites

| | |
|------------|-------------|
| Distance ① | 5 m (16 ft) |
|------------|-------------|

- Le pilote peut à présent s'asseoir sur la moto.
- Enclencher le feu de croisement.
- Contrôler le réglage du phare.

Sur une moto prête à l'emploi, avec pilote installé, la limite clarté/obscurité doit se situer exactement sur le repère inférieur.

» Si la limite entre la zone claire et la zone sombre ne correspond pas aux indications prescrites :

- Régler la portée du phare. (🗨 p. 103)

15.10 Régler la portée du phare



Préparatifs

- Contrôler le réglage du phare. (🗨 p. 103)

Travail principal

- Desserrer la vis ①.
- Régler la portée en pivotant le phare.

Indications prescrites

Sur une moto prête à l'emploi, avec pilote installé, la limite clarté/obscurité doit se situer exactement sur le repère inférieur (défini au paragraphe : contrôler le réglage du phare).

Info

La charge utile risque d'obliger à rectifier la portée du phare.

- Serrer la vis ①.

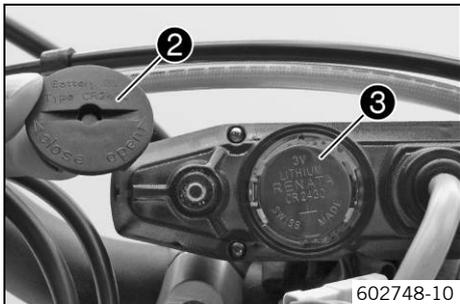
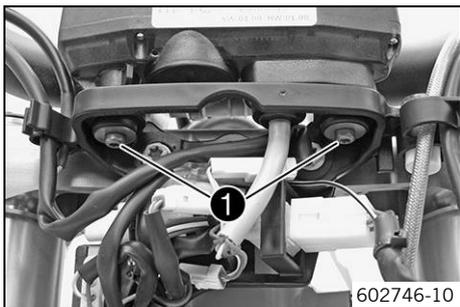
15.11 Remplacer la batterie du compteur de vitesse

Préparatifs

- Déposer la plaque-phare et le phare. (📖 p. 101)

Travail principal

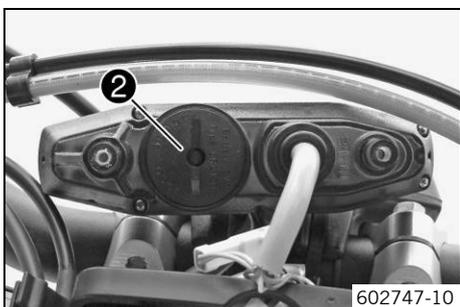
- Enlever les vis ❶.
- Sortir le compteur de vitesse de son support par le haut.



- Tourner le capuchon ❷ avec une pièce de monnaie, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, jusqu'en butée et le retirer.
- Déposer la batterie du compteur de vitesse ❸.
- Mettre en place la nouvelle batterie, avec l'inscription vers le haut.

Batterie du compteur de vitesse (CR 2430) (📖 p. 130)

- Vérifier l'assise du joint torique dans le capuchon.

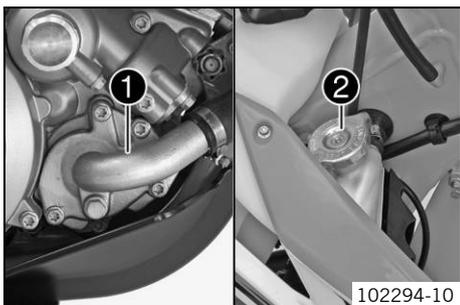


- Placer le capuchon ❷ et le tourner dans le sens des aiguilles d'une montre avec une pièce de monnaie.
- Actionner une touche quelconque sur le compteur de vitesse.
 - ✓ Le compteur de vitesse est activé.
- Placer le compteur de vitesse dans le support.
- Mettre en place les vis avec les rondelles et serrer.

Retouche

- Poser la plaque-phare et le phare. (📖 p. 101)
- Contrôler le réglage du phare. (📖 p. 103)
- Régler l'unité kilomètres/miles. (📖 p. 21)
- Régler les fonctions du compteur de vitesse. (📖 p. 22)
- Régler l'heure. (📖 p. 22)

16.1 Système de refroidissement



(Tous les modèles 125/200)

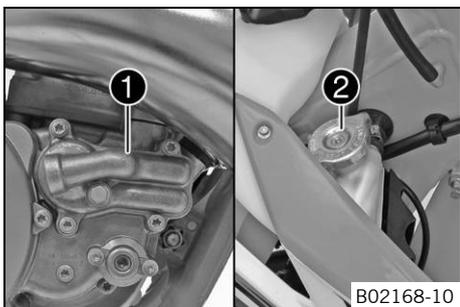
La pompe à eau ① provoque une circulation forcée du liquide de refroidissement dans le moteur.

La pression se formant pendant le chauffage du liquide est réglée par un système de soupapes dans le bouchon du radiateur ②. La température de liquide de refroidissement indiquée peut être atteinte sans gêner le fonctionnement.

| |
|-----------------|
| 120 °C (248 °F) |
|-----------------|

Le refroidissement s'effectue par vent relatif.

Plus la vitesse est faible, plus l'efficacité du refroidissement est réduite. De la même manière, l'encrassement des ailettes du radiateur diminue l'efficacité du refroidissement.



(Tous les modèles 250/300)

La pompe à eau ① provoque une circulation forcée du liquide de refroidissement dans le moteur.

La pression se formant pendant le chauffage du liquide est réglée par un système de soupapes dans le bouchon du radiateur ②. La température de liquide de refroidissement indiquée peut être atteinte sans gêner le fonctionnement.

| |
|-----------------|
| 120 °C (248 °F) |
|-----------------|

Le refroidissement s'effectue par vent relatif.

Plus la vitesse est faible, plus l'efficacité du refroidissement est réduite. De la même manière, l'encrassement des ailettes du radiateur diminue l'efficacité du refroidissement.

16.2 Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement

Avertissement

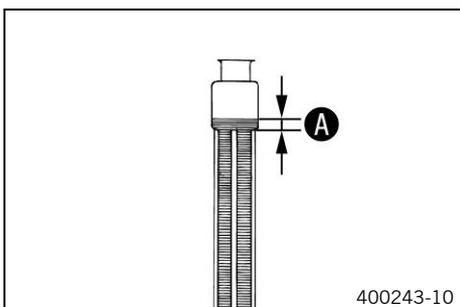
Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

- Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

Avertissement

Danger d'intoxication Le liquide de refroidissement est toxique et dangereux pour la santé.

- Éviter tout contact de liquide de refroidissement avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties contaminées par le carburant. En cas d'ingestion de liquide de refroidissement, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le liquide de refroidissement. Tenir le liquide de refroidissement hors de la portée des enfants.



Condition

Le moteur est froid.

- Placer la moto à la verticale sur une surface horizontale.
- Enlever le bouchon du système de refroidissement.
- Contrôler l'antigel du liquide de refroidissement.

| |
|-------------------------------|
| -25... -45 °C (-13... -49 °F) |
|-------------------------------|

- » Lorsque l'antigel du liquide de refroidissement ne correspond pas aux indications prescrites :
 - Rectifier l'antigel du liquide de refroidissement.
- Vérifier le niveau de liquide de refroidissement dans le système.

| | |
|--|-----------------|
| Niveau de liquide de refroidissement ① au-dessus des ailettes du radiateur | 10 mm (0,39 in) |
|--|-----------------|

- » Lorsque le niveau du liquide de refroidissement ne correspond pas aux indications prescrites :
 - Rectifier le niveau de liquide de refroidissement.

| |
|---------------------------------------|
| Liquide de refroidissement (📖 p. 145) |
|---------------------------------------|

- Mettre le bouchon de radiateur en place.

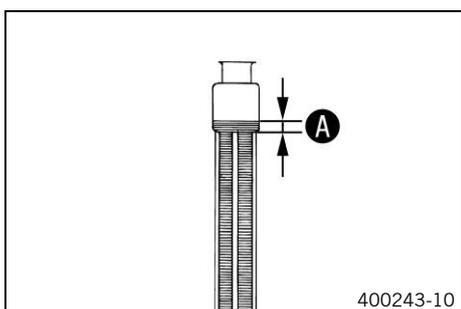
16.3 Contrôler le niveau de liquide de refroidissement

Avertissement
Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

- Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

Avertissement
Danger d'intoxication Le liquide de refroidissement est toxique et dangereux pour la santé.

- Éviter tout contact de liquide de refroidissement avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties contaminées par le carburant. En cas d'ingestion de liquide de refroidissement, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le liquide de refroidissement. Tenir le liquide de refroidissement hors de la portée des enfants.



Condition

Le moteur est froid.

- Placer la moto à la verticale sur une surface horizontale.
- Enlever le bouchon du système de refroidissement.
- Vérifier le niveau de liquide de refroidissement dans le système.

| | |
|---|-----------------|
| Niveau de liquide de refroidissement A au-dessus des ailettes du radiateur | 10 mm (0,39 in) |
|---|-----------------|

» Lorsque le niveau du liquide de refroidissement ne correspond pas aux indications prescrites :

- Rectifier le niveau de liquide de refroidissement.

Liquide de refroidissement (📖 p. 145)

- Mettre le bouchon de radiateur en place.

16.4 Vidanger le liquide de refroidissement 🛠️

Avertissement
Danger de brûlure Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

- Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

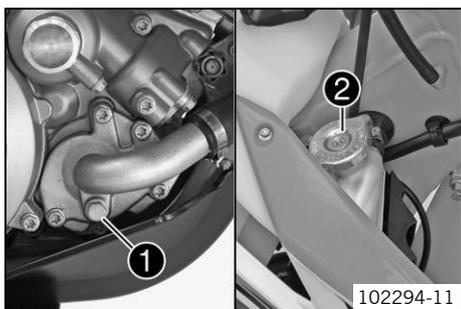
Avertissement
Danger d'intoxication Le liquide de refroidissement est toxique et dangereux pour la santé.

- Éviter tout contact de liquide de refroidissement avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties contaminées par le carburant. En cas d'ingestion de liquide de refroidissement, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le liquide de refroidissement. Tenir le liquide de refroidissement hors de la portée des enfants.

Condition

Le moteur est froid.

- Placer la moto en position droite.
- Placer un récipient approprié sous le couvercle de pompe à eau.



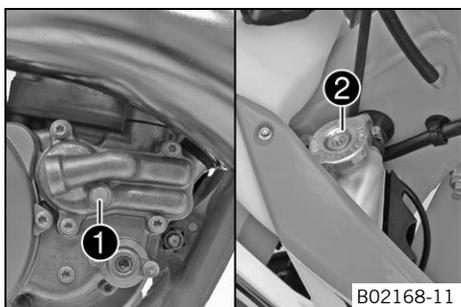
102294-11

(Tous les modèles 125/200)

- Enlever la vis ①. Enlever le bouchon ② du système de refroidissement.
- Vidanger entièrement le liquide de refroidissement.
- Installer et serrer la vis ① avec la nouvelle bague d'étanchéité.

Indications prescrites

| | | |
|---|-------|------------------------|
| Vis de vidange couvercle de pompe à eau | M10x1 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |
|---|-------|------------------------|



B02168-11

(Tous les modèles 250/300)

- Enlever la vis ①. Enlever le bouchon ② du système de refroidissement.
- Vidanger entièrement le liquide de refroidissement.
- Installer et serrer la vis ① avec la nouvelle bague d'étanchéité.

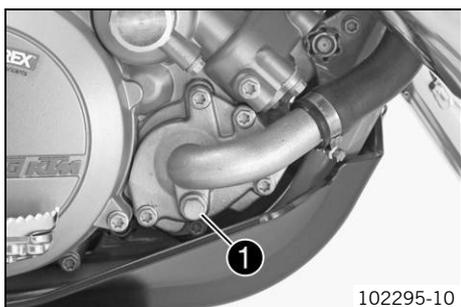
Indications prescrites

| | | |
|---|-------|------------------------|
| Vis de vidange couvercle de pompe à eau | M10x1 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |
|---|-------|------------------------|

16.5 Remplir de liquide de refroidissement


Avertissement
Danger d'intoxication Le liquide de refroidissement est toxique et dangereux pour la santé.

- Éviter tout contact de liquide de refroidissement avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties contaminées par le carburant. En cas d'ingestion de liquide de refroidissement, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le liquide de refroidissement. Tenir le liquide de refroidissement hors de la portée des enfants.

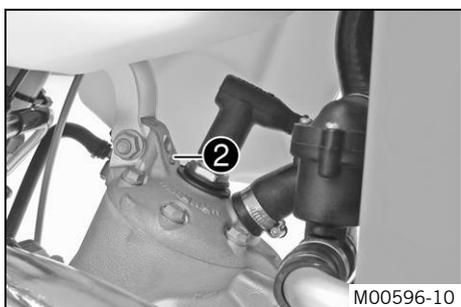


102295-10

(Tous les modèles 125/200)

- S'assurer que la vis ① est fermement serrée.
- Placer la moto en position droite.
- Remplir complètement le radiateur de liquide de refroidissement.

| | | |
|----------------------------|-----------------|--|
| Liquide de refroidissement | 1,2 l (1,3 qt.) | Liquide de refroidissement (📖 p. 145) |
|----------------------------|-----------------|--|

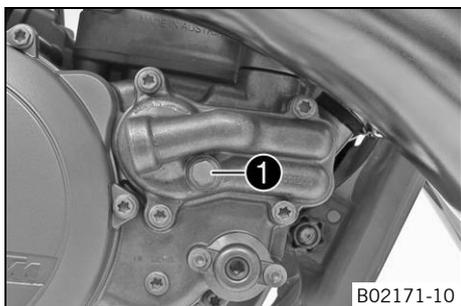


M00596-10

- Dévisser la vis ② jusqu'à ce que le liquide de refroidissement coule sans bulles.
- Mettre la vis ② en place et serrer.

Indications prescrites

| | | |
|----------------------|----|-----------------------|
| Vis de purge culasse | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|----------------------|----|-----------------------|

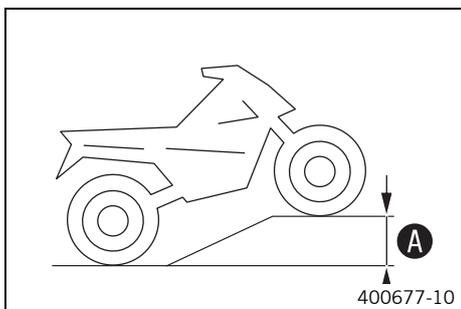


B02171-10

(Tous les modèles 250/300)

- S'assurer que la vis ① est fermement serrée.
- Placer la moto en position droite.
- Remplir complètement le radiateur de liquide de refroidissement.

| | | |
|----------------------------|-----------------|--|
| Liquide de refroidissement | 1,2 l (1,3 qt.) | Liquide de refroidissement (📖 p. 145) |
|----------------------------|-----------------|--|



- Amener le véhicule dans la position décrite et l'immobiliser contre tout déplacement involontaire. La différence de hauteur **A** doit être atteinte.

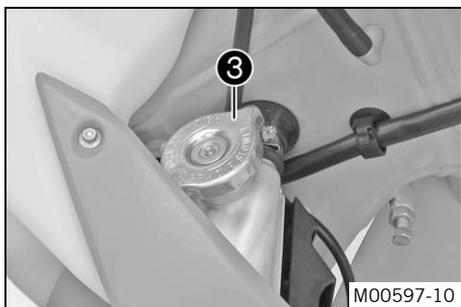
Indications prescrites

| | |
|--------------------------------|-----------------|
| Différence de hauteur A | 75 cm (29,5 in) |
|--------------------------------|-----------------|

i Info

Afin de laisser tout l'air s'échapper hors du système de refroidissement, le véhicule doit être levé à l'avant. Un système de refroidissement purgé inefficacement perd de sa puissance, ce qui peut se traduire par un échauffement du moteur.

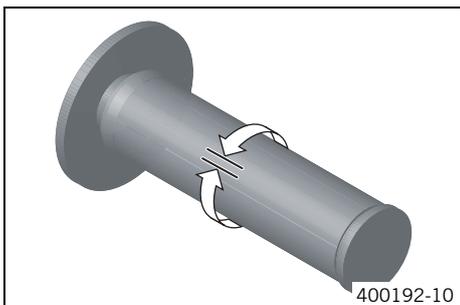
- Placer le véhicule sur une surface horizontale.
- Remplir complètement le radiateur de liquide de refroidissement.
- Monter le bouchon du radiateur **3**.
- Laisser le moteur monter en température.



Retouche

- Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. (📖 p. 106)

17.1 Contrôler le jeu du câble d'accélérateur



- Vérifier que la poignée des gaz tourne sans effort.
- Mettre le guidon en position droite. Déplacer légèrement la poignée des gaz et calculer le jeu du câble d'accélérateur.

| | |
|-----------------------------|----------------------------|
| Jeu du câble d'accélérateur | 3... 5 mm (0,12... 0,2 in) |
|-----------------------------|----------------------------|

- » Si le jeu du câble d'accélérateur ne correspond pas aux indications prescrites :
 - Régler le jeu du câble d'accélérateur. 🛠️ (p. 109)



Danger

Danger d'intoxication Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.

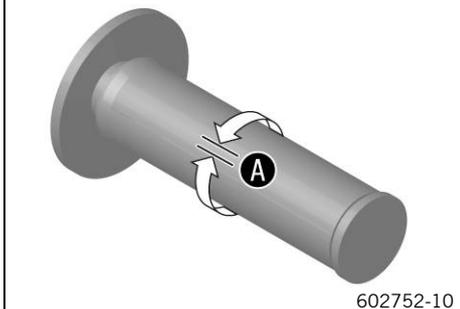
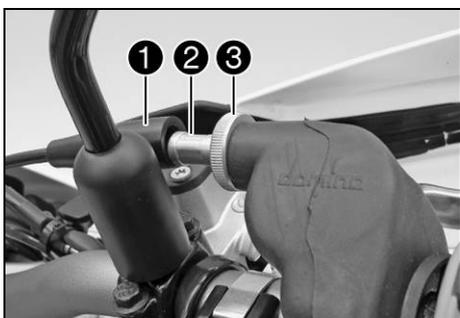
- Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ni laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

- Démarrer le moteur et le laisser tourner au ralenti. Tourner le guidon d'un extrême à l'autre.

Le régime de ralenti doit rester constant.

- » Lorsque le régime de ralenti change :
 - Régler le jeu du câble d'accélérateur. 🛠️ (p. 109)

17.2 Régler le jeu du câble d'accélérateur 🛠️



Travail principal

- Mettre le guidon en position droite.
- Repousser le cache-poussière ❶.
- S'assurer que la gaine du câble d'accélérateur est en butée dans la vis de réglage ❷.
- Desserrer l'écrou ❸.
- Tourner la vis de réglage ❷ de façon à ce que le jeu du câble d'accélérateur soit disponible sur la poignée des gaz A.

Indications prescrites

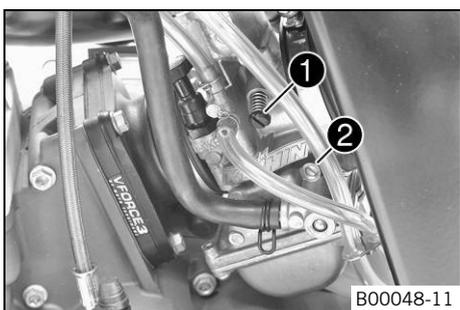
| | |
|-----------------------------|----------------------------|
| Jeu du câble d'accélérateur | 3... 5 mm (0,12... 0,2 in) |
|-----------------------------|----------------------------|

- Serrer l'écrou ❸.
- Remettre le cache-poussière ❶ en place.

Retouche

- Vérifier que la poignée des gaz tourne sans effort.

17.3 Ralenti du carburateur



Le réglage de ralenti du carburateur a une forte incidence sur le comportement au démarrage, la stabilité du ralenti et la réponse du carburateur lors d'accélération. Ceci signifie que lorsque le ralenti est réglé correctement, le moteur démarre plus facilement que lorsque le ralenti est mal réglé.



Info

Le carburateur et ses composants sont soumis à une forte usure du fait des vibrations du moteur. L'usure peut entraîner des dysfonctionnements.

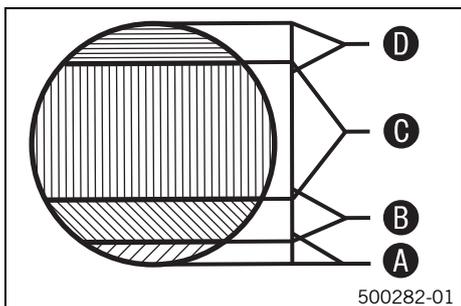
Le réglage d'usine du carburateur correspond aux valeurs suivantes.

| | |
|--|------------------|
| Altitude au-dessus du niveau de la mer | 500 m (1.640 ft) |
| Température ambiante | 20 °C (68 °F) |

Carburant Super sans plomb (octane 95) mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60) (🗨️ p. 144)

La vis de réglage ❶ permet de régler le régime de ralenti.

La vis de régulation de l'air de ralenti ❷ permet de régler le mélange du régime de ralenti.



Plage de ralenti A

Fonctionnement avec boisseau fermé. Cette plage est réglée par le biais de la vis de réglage ❶ et de la vis de régulation de l'air de ralenti ❷.

Plage de transition B

Comportement du moteur à l'ouverture du boisseau. Cette plage est réglée par le biais du gicleur de ralenti et par la forme du boisseau.

Si malgré un bon réglage du ralenti et de la charge partielle, le moteur a tendance à avoir des ratés, fume énormément à l'ouverture du boisseau et n'atteint la pleine puissance que par à-coup à plein régime, alors le réglage du carburateur est trop riche ou le niveau du flotteur est trop élevé ou la vanne à pointeau du flotteur présente un défaut d'étanchéité.

Plage de régime partiel C

Fonctionnement avec boisseau partiellement ouvert. Cette plage est réglée par le biais de l'aiguille de gicleur (forme et position). Dans la plage inférieure, le réglage du ralenti et, en plage supérieure, le gicleur principal entrent en ligne de compte pour la régulation du moteur.

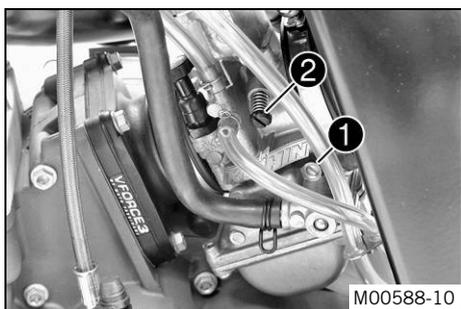
Lorsque le boisseau est partiellement ouvert, si le moteur tourne avec des ratés, l'aiguille de gicleur doit être descendue d'un cran. Si le moteur cogne surtout lors des accélérations lorsqu'il atteint la pleine puissance, l'aiguille de gicleur doit être relevée. Si les phénomènes ci-dessus surviennent pendant le ralenti ou juste au-dessus, la régulation du ralenti doit être appauvrie en cas de ratés du moteur, et enrichie en cas de cognements.

Pleine charge D

Fonctionnement avec boisseau ouvert (plein gaz). Cette plage est réglée par le biais du gicleur principal et de l'aiguille de gicleur.

Lorsque l'isolant d'une bougie neuve devient très clair ou blanc après un bref trajet à plein gaz, ou encore si le moteur cogne, un gicleur principal plus grand doit être utilisé. Lorsque l'isolateur devient marron ou rouille, un gicleur principal plus petit doit être utilisé.

17.4 Carburateur - régler le ralenti ↩



- Visser la vis de régulation de l'air de ralenti ❶ jusqu'en butée.
- Tourner la vis de régulation de l'air de ralenti jusqu'au réglage de base prédéfini.

Indications prescrites

| | |
|---|------------|
| Vis de régulation de l'air de ralenti (Tous les modèles 125) | |
| ouvert | 2,75 tours |
| Vis de régulation de l'air de ralenti (toutes les modèles XC-W, 300 EXC BR) | |
| ouvert | 2,0 tours |
| Vis de régulation de l'air de ralenti (200 EXC EU) | |
| ouvert | 1,5 tour |
| Vis de régulation de l'air de ralenti (200 EXC AU) | |
| ouvert | 1,0 tour |
| Vis de régulation de l'air de ralenti (250/300 EXC AU) | |
| ouvert | 3,5 tours |
| Vis de régulation de l'air de ralenti (250 EXC EU, 250 EXC Six Days EU) | |
| ouvert | 1,5 tour |
| Vis de régulation de l'air de ralenti (300 EXC EU, 300 EXC Six Days EU) | |
| ouvert | 1,75 tour |

- Monter le moteur en température.

Indications prescrites

| | |
|----------------------|---------|
| Durée d'échauffement | ≥ 5 min |
|----------------------|---------|

**Danger**

Danger d'intoxication Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.

- Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ni laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

- Avec la vis de réglage ②, régler le régime de ralenti.

Indications prescrites

| | |
|--|-----------------------|
| Fonction starter désactivée – Le starter est enfoncé jusqu'en butée. (🗨 p. 18) | |
| Régime de ralenti | 1.400... 1.500 tr/min |

- Tourner lentement la vis de régulation de l'air de ralenti ① dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le régime commence à baisser.
- Noter la position, puis tourner lentement la vis de régulation de l'air de ralenti en sens inverse, jusqu'à ce que le régime baisse.
- Entre ces deux positions, rechercher le point auquel le moteur tourne le plus vite.

**Info**

Si le régime de ralenti devait alors être trop élevé, le réduire à une valeur normale et recommencer les opérations précédentes.

Si la méthode décrite ne permet pas d'obtenir un résultat satisfaisant, le gicleur de ralenti n'est éventuellement pas correctement dimensionné.

Si le régime ne bouge pas alors que la vis de régulation de l'air de ralenti est vissée à fond, monter un gicleur plus petit.

Après le remplacement du gicleur, recommencer le réglage complet.

À la suite d'une variation importante de la température extérieure ou en cas de forte différence d'altitude, procéder à nouveau au réglage du ralenti.

17.5 Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur 🛠

**Danger**

Danger d'incendie Le carburant est facilement inflammable.

- Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.
- Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.

**Avertissement**

Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

- Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties contaminées par le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le carburant. Stocker le carburant conformément dans un jerrycan approprié et le tenir hors de portée des enfants.

**Avertissement**

Danger pour l'environnement Une manipulation inadéquate du carburant constitue un danger pour l'environnement.

- Le carburant ne doit pas pénétrer dans la nappe phréatique, le sol ou les canalisations.

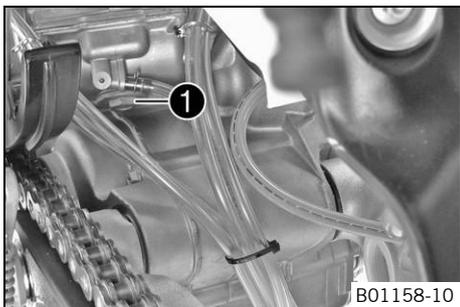
**Info**

Effectuer cette opération lorsque le moteur est froid.

La présence d'eau dans la cuve à niveau constant entraîne des anomalies de fonctionnement.

Préparatifs

- Tourner le robinet d'essence ① en position **OFF**. (Figure 602702-10 🗨 p. 18)
- ✓ Le carburant ne s'écoule pas du réservoir de carburant vers le carburateur.



B01158-10

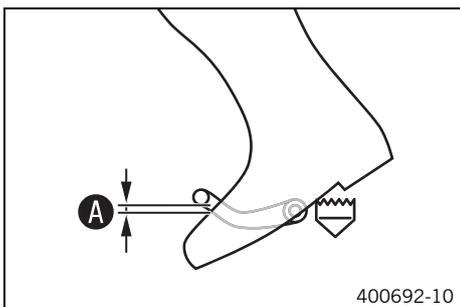
Travail principal

- Déposer un chiffon sous le carburateur pour absorber le carburant qui fuit.
- Retirer le vis d'arrêt ①.
- Laisser le carburant s'écouler entièrement.
- Mettre le bouchon en place et serrer.

17.6 Contrôler la position de base du sélecteur

i Info

Le sélecteur ne doit pas être en contact avec le cylindre lors du déplacement en position de base.
Si le sélecteur est constamment en contact avec le cylindre, la boîte de vitesses est excessivement sollicitée.



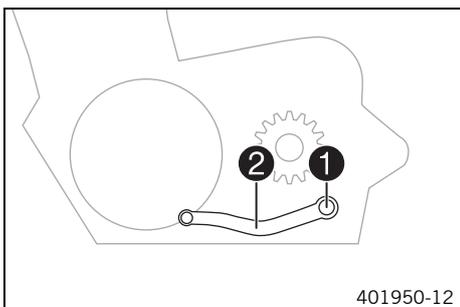
400692-10

- S'asseoir sur le véhicule en position de conduite et mesurer la distance A entre le haut de la botte et le sélecteur.

| | |
|--|-------------------------------|
| Distance entre le sélecteur et le bord supérieur de la botte | 10... 20 mm (0,39... 0,79 in) |
|--|-------------------------------|

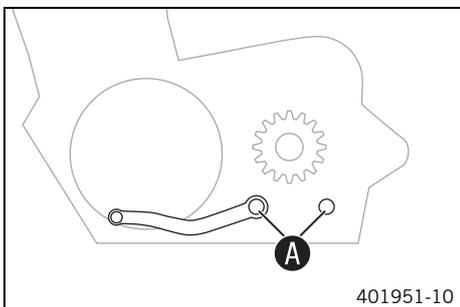
- » La distance ne correspond pas à la spécification :
 - Régler la position de base du sélecteur. 🛠️ (p. 112)

17.7 Régler la position de base du sélecteur 🛠️



401950-12

- Retirer la vis ① et déposer le sélecteur ②.



401951-10

- Nettoyer la denture A du sélecteur et de l'arbre de sélection.
- Amener le sélecteur dans la position souhaitée sur l'arbre de sélection et faire s'engrener la denture.

i Info

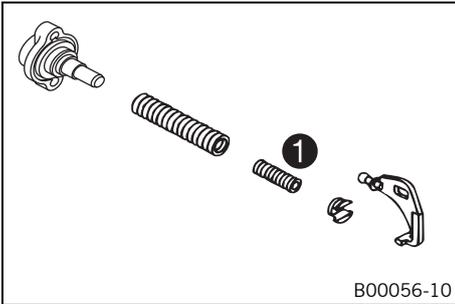
La plage de réglage est limitée.
Le sélecteur ne doit toucher aucun composant pendant l'opération.

- Mettre la vis en place et serrer.

Indications prescrites

| | | | |
|---------------|----|------------------------|---------------|
| Vis sélecteur | M6 | 14 Nm (10,3 lbf ft) | Loctite® 243™ |
|---------------|----|------------------------|---------------|

17.8 Caractéristique du moteur - ressort auxiliaire (Tous les modèles 250/300)



Le ressort auxiliaire se trouve sur le côté droit du moteur sous le couvercle de pompe à eau.

États possibles

- Ressort auxiliaire avec repère jaune – Ressort auxiliaire monté à la livraison avec réglage moyen (standard) pour un bon confort de conduite.
- Ressort auxiliaire avec repère vert – Les pièces jointes contiennent des ressorts auxiliaires pour une conduite encore plus souple.
- Ressort auxiliaire avec repère rouge – Les pièces jointes contiennent des ressorts auxiliaires pour une conduite plus agressive.

La caractéristique du moteur peut varier en fonction des épaisseurs du ressort auxiliaire ①.

17.9 Caractéristique du moteur - régler le ressort auxiliaire (Tous les modèles 250/300)



Avertissement

Risque de brûlures Certaines pièces du véhicule deviennent brûlantes pendant la conduite du véhicule.

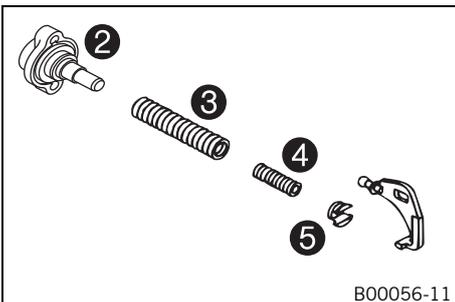
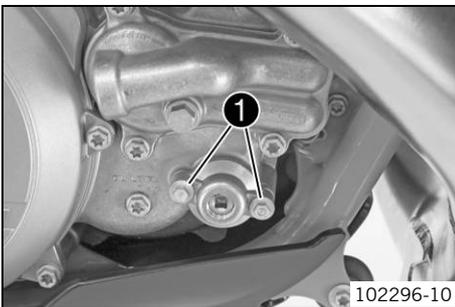
- Ne pas venir en contact avec les pièces chaudes, telles que l'échappement, le radiateur, le moteur, l'amortisseur et le système de frein. Avant de commencer à travailler sur ces pièces, les laisser refroidir.

Préparatifs

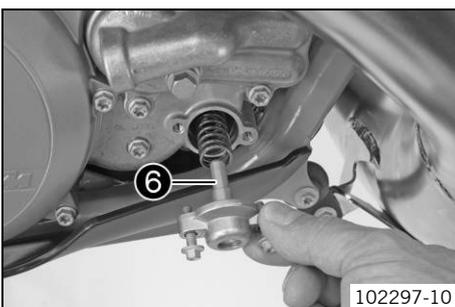
- Incliner le motocycle d'env. 45° vers la gauche et l'assurer dans cette position pour l'empêcher de tomber.

Travail principal

- Enlever les vis ①.



- Retirer le bouchon ②, le ressort de réglage ③, le ressort auxiliaire ④ et l'insert de ressort ⑤ du carter d'embrayage.
- Extraire les deux ressorts de l'insert de ressort.



- Monter le ressort auxiliaire souhaité ④ et le ressort de réglage ③ et les emmancher ensemble dans le carter d'embrayage.

| |
|--|
| Ressort auxiliaire avec repère jaune (54637072300) |
| Ressort auxiliaire avec repère vert (54837072100) |
| Ressort auxiliaire avec repère rouge (54837072000) |

- ✓ L'encoche de l'insert de ressort ⑤ vient correspondre avec le renvoi d'angle.



Info

La vis ⑥ ne doit en aucun cas être tournée, pour ne pas altérer la caractéristique moteur.

- Contrôler le joint torique sur le bouchon.
- Mettre le bouchon en place.
- Mettre les vis en place et serrer.

Indications prescrites

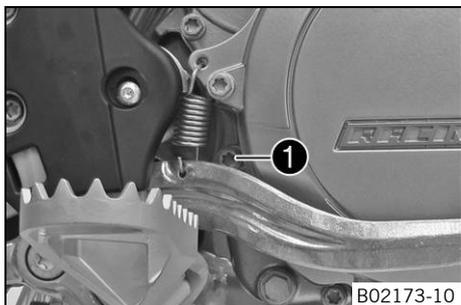
| | | |
|--------------------------------------|----|-------------------|
| Vis couvercle de valve d'échappement | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) |
|--------------------------------------|----|-------------------|

18.1 Contrôler le niveau d'huile de boîte



Info

Le niveau d'huile de boîte doit être contrôlé lorsque le moteur est froid.



Préparatifs

- Placer la moto à la verticale sur une surface horizontale.

Travail principal

(Tous les modèles 125/200)

- Enlever la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte ①.
- Contrôler le niveau d'huile de boîte.

Une petite quantité d'huile de boîte doit s'écouler par l'alésage.

- » Si aucune huile de boîte ne s'écoule :
 - Faire l'appoint d'huile de boîte. 🛠️ (p. 116)
- Mettre la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte en place et serrer.

Indications prescrites

| | | |
|---|----|-----------------------|
| Vis contrôle de niveau d'huile de boîte | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|---|----|-----------------------|



(Tous les modèles 250/300)

- Enlever la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte ①.
- Contrôler le niveau d'huile de boîte.

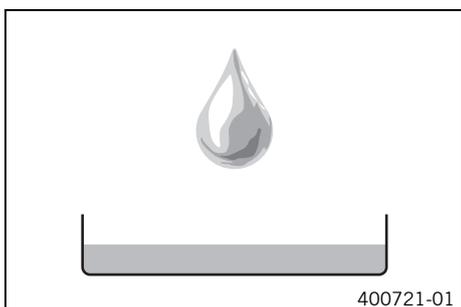
Une petite quantité d'huile de boîte doit s'écouler par l'alésage.

- » Si aucune huile de boîte ne s'écoule :
 - Faire l'appoint d'huile de boîte. 🛠️ (p. 116)
- Mettre la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte en place et serrer.

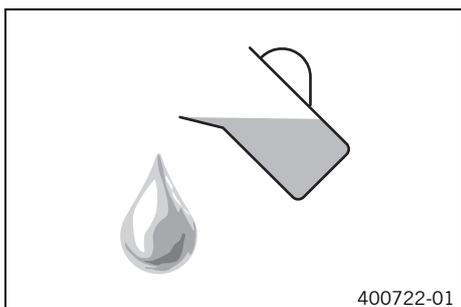
Indications prescrites

| | | |
|---|----|-----------------------|
| Vis contrôle de niveau d'huile de boîte | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|---|----|-----------------------|

18.2 Renouveler l'huile de boîte 🛠️



- Vidanger l'huile de boîte. 🛠️ (p. 115)



- Remplir d'huile de boîte. 🛠️ (p. 116)

18.3 Vidanger l'huile de boîte

- Avertissement**
Danger de brûlure L'huile moteur et l'huile de boîte sont brûlantes en cours de fonctionnement de la moto.
- Porter des vêtements de protection adéquats et des gants de protection. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

- Avertissement**
Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.
- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info
 La vidange d'huile de boîte s'effectue moteur chaud.

Préparatifs

- Déposer la protection moteur. (📖 p. 83)
- Garer la moto sur une surface horizontale.
- Placer un récipient approprié sous le moteur.

Travail principal

(Tous les modèles 125/200)

- Enlever la vis de purge d'huile de boîte avec l'aimant ❶.
- Enlever la vis de vidange d'huile de boîte ❷.
- Vidanger entièrement l'huile de boîte.
- Nettoyer à fond les vis de vidange d'huile de boîte.
- Nettoyer la surface du joint sur le moteur.
- Mettre la vis de purge de l'huile de boîte avec l'aimant ❶ en place ainsi que la bague d'étanchéité et serrer.

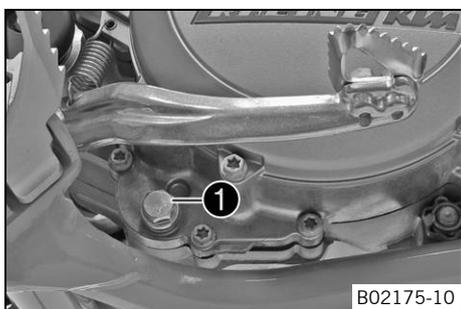
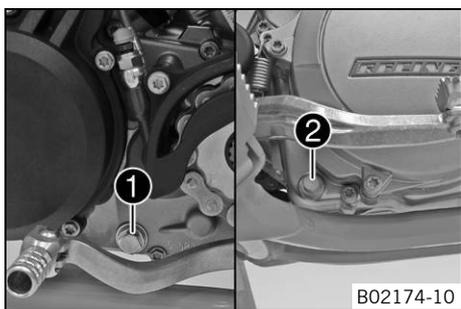
Indications prescrites

| | | |
|---|---------|------------------------|
| Vis de vidange d'huile de boîte avec aimant | M12x1,5 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |
|---|---------|------------------------|

- Monter la vis de vidange d'huile de boîte ❷ avec un joint et la serrer.

Indications prescrites

| | | |
|---------------------------------|-------|------------------------|
| Vis de vidange d'huile de boîte | M10x1 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |
|---------------------------------|-------|------------------------|



(Tous les modèles 250/300)

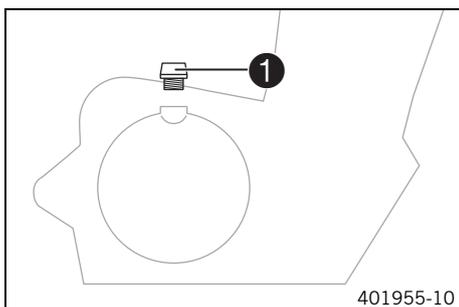
- Enlever la vis de purge d'huile de boîte avec l'aimant ❶.
- Vidanger entièrement l'huile de boîte.
- Nettoyer à fond la vis de vidange d'huile de boîte et son aimant.
- Nettoyer la surface du joint sur le moteur.
- Mettre la vis de purge de l'huile de boîte avec l'aimant ❶ en place ainsi que la bague d'étanchéité et serrer.

Indications prescrites

| | | |
|---|---------|------------------------|
| Vis de vidange d'huile de boîte avec aimant | M12x1,5 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |
|---|---------|------------------------|

18.4 Remplir d'huile de boîte

Info
Une trop faible quantité d'huile de boîte ou une huile de basse qualité provoque une usure prématurée de la boîte.



Travail principal

- Enlever le bouchon de remplissage ❶ et remplir d'huile de boîte.

| | | |
|--|-------------------|--------------------------------|
| Huile de boîte (Tous les modèles 125/200) | 0,70 l (0,74 qt.) | Huile moteur (15W/50) (p. 145) |
| Huile de boîte (Tous les modèles 250/300) | 0,80 l (0,85 qt.) | Huile moteur (15W/50) (p. 145) |

- Mettre le bouchon de remplissage en place et serrer.



Danger

Danger d'intoxication Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.

- Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ni laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

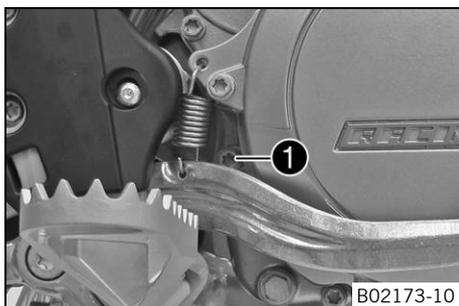
- Démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité.

Retouche

- Contrôler le niveau d'huile de boîte. (p. 114)
- Monter la protection moteur. (p. 83)

18.5 Faire l'appoint d'huile de boîte

Info
Une trop faible quantité d'huile de boîte ou une huile de basse qualité provoque une usure prématurée de la boîte. Le niveau d'huile de boîte doit être contrôlé lorsque le moteur est froid.



Préparatifs

- Garer la moto sur une surface horizontale.

Travail principal

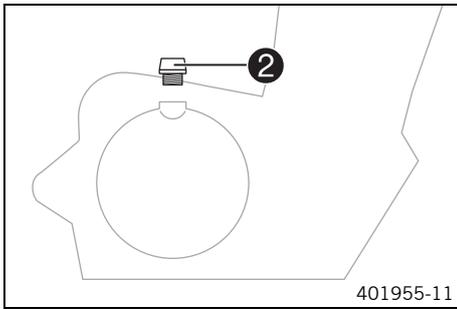
(Tous les modèles 125/200)

- Enlever la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte ❶.



(Tous les modèles 250/300)

- Enlever la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte ❶.



- Dévisser le bouchon de remplissage ②.
- Remplir d'huile de boîte jusqu'à ce qu'elle s'écoule par le passage de la vis de niveau de l'huile de boîte.

Huile moteur (15W/50) (📖 p. 145)

- Mettre la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte en place et serrer.

Indications prescrites

(Tous les modèles 125/200)

| | | |
|---|----|-----------------------|
| Vis contrôle de niveau d'huile de boîte | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|---|----|-----------------------|

(Tous les modèles 250/300)

| | | |
|---|----|-----------------------|
| Vis contrôle de niveau d'huile de boîte | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|---|----|-----------------------|

- Mettre le bouchon de remplissage ② en place et serrer.



Danger

Danger d'intoxication Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.

- Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ni laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

- Démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité.

Retouche

- Contrôler le niveau d'huile de boîte. (📖 p. 114)

19.1 Nettoyer la moto

Remarque

Détérioration du matériel Détérioration et destruction de composants dues aux nettoyeurs à haute pression.

- Lors du nettoyage du véhicule avec un nettoyeur à haute pression, ne pas diriger le jet d'eau directement sur les composants électriques, les connecteurs, les câbles d'accélérateur, les roulements, etc. Maintenir une distance minimale de 60 cm entre la buse du nettoyeur à haute pression et le composant. Une pression trop élevée peut induire des défaillances, voire la destruction de certains composants.

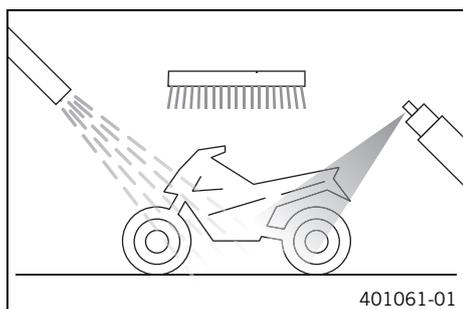
Avertissement

Nuisance sur l'environnement Certaines substances nuisent à l'environnement.

- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

Info

Nettoyer régulièrement la moto pour qu'elle conserve longtemps sa valeur et son bel aspect. Pendant le nettoyage, éviter l'influence du rayonnement solaire direct sur la moto.



- Obturer l'échappement pour empêcher la pénétration de l'eau.
- Enlever les plus grosses salissures avec un jet d'eau de puissance moyenne.
- Vaporiser les parties très sales avec un détergent spécial pour motos, tel qu'on en trouve dans le commerce, et les traiter en outre avec un pinceau.

Nettoyant spécial moto (📖 p. 146)

Info

Utiliser une éponge douce et de l'eau chaude avec un détergent spécial pour motos, tel qu'on en trouve dans le commerce. Ne pas appliquer de détergent pour moto sur le véhicule sec, toujours le mouiller à l'eau d'abord.

- Après avoir soigneusement rincé la moto avec un jet d'eau de puissance moyenne, la sécher.
- Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur. 🛠️ (📖 p. 111)
- Enlever le bouchon de l'échappement.

Avertissement

Risque d'accident Freinage réduit en raison d'un système de frein mouillé ou encrassé.

- Freiner avec précaution pour sécher ou éliminer la crasse du système de frein.

- À l'issue du nettoyage, parcourir une courte distance jusqu'à ce que le moteur atteigne la température fonctionnement.

Info

Ainsi, la chaleur permet à l'eau de s'évaporer même dans les endroits les plus inaccessibles du moteur et du système de frein.

- Quand la machine a refroidi, il convient de lubrifier toutes les articulations et les pièces en frottement.
- Nettoyer la chaîne. (📖 p. 75)
- Traiter les pièces métalliques (sauf les disques de frein et le tuyau d'échappement) avec un produit anticorrosif.

Agent de conservation pour peintures, métaux et caoutchouc (📖 p. 146)

- Traiter toutes les pièces plastique et époxy avec un produit de nettoyage et d'entretien doux.

Produit de nettoyage spécial pour peinture brillante et mate, surfaces métalliques et synthétiques (📖 p. 147)

(toutes les EXC)

- Appliquer de l'aérosol sur le verrouillage de direction.

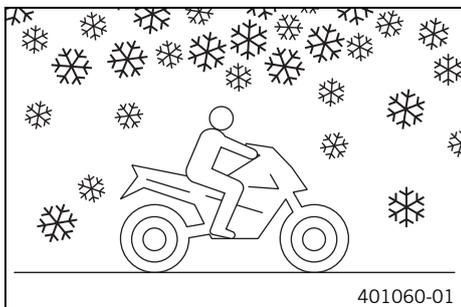
| |
|--|
| Lubrifiant universel en aérosol (📖 p. 146) |
|--|

19.2 Opérations de contrôle et d'entretien en prévention de l'usure d'hiver

i Info

Lors d'une utilisation de la moto en hiver, tenir compte de la présence de sel de déneigement. Il convient donc de prendre les mesures qui s'imposent pour la protéger contre ce sel agressif.

Si le véhicule est recouvert de sel de déneigement, le nettoyer avec de l'eau froide en fin de trajet. L'eau chaude ne ferait qu'accentuer l'action du sel.



- Nettoyer la moto. (📖 p. 118)
- Nettoyer les freins.

i Info

Après **CHAQUE** déplacement sur routes enneigées et salées, nettoyer minutieusement les étriers de frein et les plaquettes de frein à l'eau froide, directement sur la moto et après les avoir laissés refroidir, puis les sécher soigneusement.

À l'issue de trajets réalisés sur des routes ayant fait l'objet d'un épandage de sel de déneigement, nettoyer à fond la moto à l'eau froide et bien la sécher.

- Enduire le moteur, le bras oscillant et toutes autres pièces mises à nu ou galvanisées (à l'exception des disques de frein) de produit anticorrosion neutre.

i Info

Les disques de frein ne doivent pas être contaminés par le produit anticorrosion, sous peine d'altérer sensiblement l'efficacité des freins.

- Nettoyer la chaîne. (📖 p. 75)

20.1 Stockage

**Avertissement**

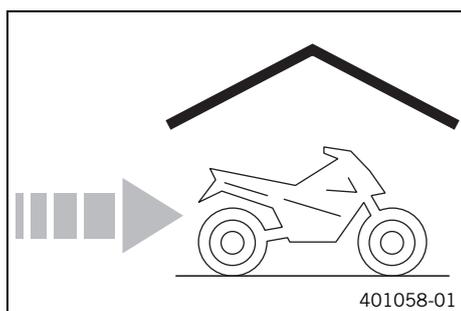
Danger d'intoxication Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

- Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties contaminées par le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le carburant. Stocker le carburant conformément dans un jerrycan approprié et le tenir hors de portée des enfants.

**Info**

Si la machine n'est pas utilisée pendant une période prolongée, il est préférable d'effectuer (ou de faire effectuer) les travaux suivants.

Avant de remettre la machine, vérifier l'état d'usure et le bon fonctionnement de tous les éléments. Il est préférable de faire effectuer l'entretien, les réparations et les transformations durant la morte saison, car les ateliers sont alors moins chargés. L'attente est ainsi moins longue qu'en début de saison.



- Nettoyer la moto. (📖 p. 118)
- Renouveler l'huile de boîte. 🛠️ (📖 p. 114)
- Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement. (📖 p. 105)
- Lors du dernier ravitaillement avant de remettre la moto, ajouter un additif pour carburant.

| |
|-----------------------------------|
| Additif pour carburant (📖 p. 146) |
|-----------------------------------|

- Faire le plein de carburant. (📖 p. 39)
- Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur. 🛠️ (📖 p. 111)
- Contrôler la pression de l'air des pneus. (📖 p. 96)

(Tous les modèles 200/250/300)

- Déposer la batterie. 🛠️ (📖 p. 98)
- Charger la batterie. 🛠️ (📖 p. 99)

Indications prescrites

| | |
|--|--------------------------|
| Température de stockage de la batterie sans action directe du soleil | 0... 35 °C (32... 95 °F) |
|--|--------------------------|

- Immobiliser le véhicule sur un endroit sec, ne subissant pas de variations importantes de température.

**Info**

KTM recommande de mettre la moto sur béquilles.

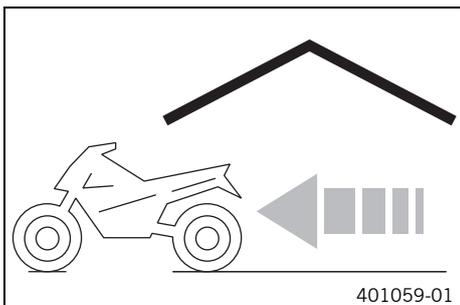
- Surélever la moto sur un socle réglable. (📖 p. 55)
- Recouvrir le véhicule avec une bâche respirante ou une couverture.

**Info**

N'utiliser en aucun cas de bâches étanches, qui retiennent l'humidité et entraînent la corrosion.

Ne jamais faire tourner le moteur d'une moto remise pour un court instant. En effet, il n'atteint pas sa température normale de fonctionnement, si bien que la vapeur d'eau issue de la combustion se condense et fait rouiller les pièces du moteur et l'échappement.

20.2 Mise en service après le stockage



- Retirer la moto du socle réglable. (📖 p. 55)

(Tous les modèles 200/250/300)

- Poser la batterie. 📖 (📖 p. 98)
- Effectuer les opérations de contrôle et d'entretien avant chaque mise en service. (📖 p. 36)
- Effectuer un essai sur route.

| Défaut | Cause possible | Mesure |
|---|---|--|
| Le moteur n'est pas entraîné (démarrateur électrique) (Tous les modèles 200/250/300) | Erreur de manipulation | – Exécuter les étapes de travail pour le démarrage. (📖 p. 36) |
| | Batterie déchargée | – Charger la batterie. 🛠️ (📖 p. 99) – Contrôler la tension de charge. 🛠️ – Contrôler le courant de repos. 🛠️ – Contrôler l'alternateur. 🛠️ |
| | Fusible général fondu | – Remplacer le fusible général. (📖 p. 100) |
| | Relais de démarrage défectueux | – Contrôler le relais de démarrage. 🛠️ |
| | Démarrateur électrique défectueux | – Contrôler le démarreur électrique. 🛠️ |
| Le moteur est entraîné mais ne démarre pas | Erreur de manipulation | – Exécuter les étapes de travail pour le démarrage. (📖 p. 36) |
| | La moto n'a pas fonctionné depuis longtemps, carburant dans la cuve à niveau constant | – Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur. 🛠️ (📖 p. 111) |
| | Rupture de l'alimentation en carburant | – Contrôler la ventilation du réservoir de carburant. – Nettoyer la conduite d'alimentation en carburant. – Contrôler/régler les composants du carburateur. |
| | Bougie encrassée ou humide | – Nettoyer la bougie, la laisser sécher. La remplacer le cas échéant. |
| | Distance trop importante entre les électrodes des bougies d'allumage | – Régler la distance entre les électrodes. Indications prescrites (Tous les modèles 125/200) Distance entre les électrodes des bougies 0,60 mm (0,0236 in) (Tous les modèles 250/300) Distance entre les électrodes des bougies 0,60 mm (0,0236 in) |
| | Dysfonctionnement du système d'allumage | – Contrôler le système d'allumage. 🛠️ |
| | Coupe-circuit endommagé dans le faisceau de câbles, bouton de masse défectueux | – Vérifier le bouton de masse. 🛠️ |
| | Connecteur ou bobine d'allumage lâche ou oxydé | – Nettoyer les cosses et les traiter avec un aérosol anti-humidité. |
| Le moteur n'a pas de ralenti | Présence d'eau dans le carburateur ou gicleurs bouchés | – Contrôler/régler les composants du carburateur. |
| | Gicleur de ralenti bouché | – Contrôler/régler les composants du carburateur. |
| | Vis de réglage du carburateur mal réglée | – Carburateur - régler le ralenti. 🛠️ (📖 p. 110) |
| | Bougie défectueuse | – Remplacer la bougie. |
| Le moteur ne monte pas en régime | Allumage défectueux | – Vérifier la bobine d'allumage. 🛠️ – Contrôler les cosses de bougie d'allumage. 🛠️ |
| | Le carburateur déborde car le pointeau est encrassé ou usé | – Contrôler/régler les composants du carburateur. |
| | Gicleurs dévissés | – Contrôler/régler les composants du carburateur. |
| Le moteur ne tire pas | Dysfonctionnement du système d'allumage | – Contrôler le système d'allumage. 🛠️ |
| | Rupture de l'alimentation en carburant | – Contrôler la ventilation du réservoir de carburant. – Nettoyer la conduite d'alimentation en carburant. – Contrôler/régler les composants du carburateur. |
| | Filtre à air très encrassé | – Nettoyer le filtre à air et le boîtier du filtre à air. 🛠️ (📖 p. 71) |

| Défaut | Cause possible | Mesure |
|---|--|--|
| Le moteur ne tire pas | Échappement qui fuit, est déformé ou bien ne contient pas assez de laine de roche dans le silencieux arrière | <ul style="list-style-type: none"> – Vérifier que l'échappement n'est pas endommagé. – Remplacer la laine de roche du silencieux arrière. 🛠️ (📖 p. 72) |
| | Dysfonctionnement du système d'allumage | – Contrôler le système d'allumage. 🛠️ |
| | Membrane ou boîte à membrane abîmée | – Vérifier l'état de la membrane ou de la boîte à membrane. |
| Le moteur s'arrête ou empêche le carburateur de tourner | Insuffisance de carburant | <ul style="list-style-type: none"> – Tourner le robinet d'essence ❶ en position ON. (Figure 602702-10 📖 p. 18) – Faire le plein de carburant. (📖 p. 39) |
| | Le moteur n'aspire pas l'air adéquat | – Contrôler la mise en place de l'embout de purge et du carburateur. |
| | Connecteur ou bobine d'allumage lâche ou oxydé | – Nettoyer les cosses et les traiter avec un aérosol anti-humidité. |
| Le moteur chauffe | Liquide de refroidissement insuffisant | <ul style="list-style-type: none"> – Vérifier que le système de refroidissement ne fuit pas. – Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. (📖 p. 106) |
| | Pas assez de vent de face | – Arrêter le moteur lorsque la moto est immobilisée. |
| | Ailettes de radiateur largement recouvertes de boue | – Nettoyer le radiateur. |
| | Formation de mousse dans le système de refroidissement | <ul style="list-style-type: none"> – Vidanger le liquide de refroidissement. 🛠️ (📖 p. 106) – Remplir de liquide de refroidissement. 🛠️ (📖 p. 107) |
| | Tête de cylindre ou joint de la tête de cylindre abîmé | – Vérifier l'état de la culasse et du joint de culasse. |
| | Conduite de liquide de refroidissement pliée | – Remplacer la conduite de liquide de refroidissement. 🛠️ |
| | Mauvais point d'allumage à cause d'un stator trop lâche | (Tous les modèles 125) <ul style="list-style-type: none"> – Régler l'allumage. 🛠️ |
| Développement d'une fumée blanche (vapeur dans le gaz) | Tête de cylindre ou joint de la tête de cylindre abîmé | – Vérifier l'état de la culasse et du joint de culasse. |
| L'huile de boîte s'écoule du tuyau de purge | Excédent d'huile de boîte | – Contrôler le niveau d'huile de boîte. (📖 p. 114) |
| Présence d'eau dans l'huile de boîte | Joint d'étanchéité ou pompe à eau abîmé | – Vérifier l'état du joint d'étanchéité et de la pompe à eau. |

22.1 Moteur

22.1.1 Tous les modèles 125

| | |
|---|---|
| Type | Moteur à essence à 2 temps, monocylindre, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement |
| Cylindrée | 124,8 cm ³ (7,616 cu in) |
| Course | 54,5 mm (2,146 in) |
| Alésage | 54 mm (2,13 in) |
| Roulements de vilebrequin | 1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux |
| Palier de bielle | Roulement à aiguilles |
| Portée de piston | Roulement à aiguilles |
| Piston | Moulé en aluminium |
| Segments de piston | 2 segments à section trapézoïdale |
| Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre) | 0... 0,10 mm (0... 0,0039 in) |
| Cote Z (hauteur du tiroir de distribution) | 43,7 mm (1,72 in) |
| Transmission primaire | 23:73 |
| Embrayage | Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique |
| Boîte de vitesses | 6 vitesses à crabots |
| Réduction boîte de vitesses | |
| 1er rapport | 12:33 |
| 2e vitesse | 15:31 |
| 3e vitesse | 17:28 |
| 4e vitesse | 19:26 |
| 5e vitesse | 21:25 |
| 6e vitesse | 20:20 |
| Système d'allumage | À DC-CDI sans rupteur, avance numérique, type Kokusan |
| Bougie d'allumage | NGK BR9 ECMVX |
| Distance entre les électrodes des bougies | 0,60 mm (0,0236 in) |
| Auxiliaire de démarrage | Kick |

22.1.2 Tous les modèles 200

| | |
|---|---|
| Type | Moteur à essence à 2 temps, monocylindre, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement |
| Cylindrée | 193 cm ³ (11,78 cu in) |
| Course | 60 mm (2,36 in) |
| Alésage | 64 mm (2,52 in) |
| Roulements de vilebrequin | 1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux |
| Palier de bielle | Roulement à aiguilles |
| Portée de piston | Roulement à aiguilles |
| Piston | Moulé en aluminium |
| Segments de piston | 2 segments à section trapézoïdale |
| Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre) | 0... 0,10 mm (0... 0,0039 in) |
| Cote Z (hauteur du tiroir de distribution) | 47 mm (1,85 in) |
| Transmission primaire | 23:73 |
| Embrayage | Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique |
| Boîte de vitesses | 6 vitesses à crabots |
| Réduction boîte de vitesses | |
| 1er rapport | 12:33 |
| 2e vitesse | 15:31 |

| | |
|---|---|
| 3e vitesse | 17:28 |
| 4e vitesse | 19:26 |
| 5e vitesse | 17:19 |
| 6e vitesse | 22:20 |
| Système d'allumage | À DC-CDI sans rupteur, avance numérique, type Kokusan |
| Bougie d'allumage | NGK BR 8 EG |
| Distance entre les électrodes des bougies | 0,60 mm (0,0236 in) |
| Auxiliaire de démarrage | Kick et démarreur électrique |

22.1.3 Tous les modèles 250

| | |
|---|---|
| Type | Moteur à essence à 2 temps, monocylindre, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement |
| Cylindrée | 249 cm ³ (15,19 cu in) |
| Course | 72 mm (2,83 in) |
| Alésage | 66,4 mm (2,614 in) |
| Valve d'échappement - début de régulation | 5.625 tr/min |
| Roulements de vilebrequin | 1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux |
| Palier de bielle | Roulement à aiguilles |
| Portée de piston | Roulement à aiguilles |
| Piston | Moulé en aluminium |
| Segments de piston | 2 segments à section trapézoïdale |
| Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre) | 0... 0,10 mm (0... 0,0039 in) |
| Cote Z (hauteur du tiroir de distribution) | 48 mm (1,89 in) |
| Transmission primaire | 26:72 |
| Embrayage | Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique |
| Boîte de vitesses | Boîte 6 vitesses à crabots |
| Réduction boîte de vitesses | |
| 1. rapport | 14:32 |
| 2. rapport | 16:26 |
| 3. rapport | 20:25 |
| 4. rapport | 22:23 |
| 5. rapport | 25:22 |
| 6. rapport | 26:20 |
| Système d'allumage | À DC-CDI sans rupteur, avance numérique, type Kokusan |
| Bougie d'allumage | NGK BR 7 ES |
| Distance entre les électrodes des bougies | 0,60 mm (0,0236 in) |
| Auxiliaire de démarrage | Kick et démarreur électrique |

22.1.4 Tous les modèles 300

| | |
|---|---|
| Type | Moteur à essence à 2 temps, monocylindre, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement |
| Cylindrée | 293,2 cm ³ (17,892 cu in) |
| Course | 72 mm (2,83 in) |
| Alésage | 72 mm (2,83 in) |
| Valve d'échappement - début de régulation | 5.550 tr/min |
| Roulements de vilebrequin | 1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux |
| Palier de bielle | Roulement à aiguilles |
| Portée de piston | Roulement à aiguilles |
| Piston | Moulé en aluminium |
| Segments de piston | 2 segments à section rectangulaire |

| | |
|---|---|
| Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre) | 0... 0,10 mm (0... 0,0039 in) |
| Cote Z (hauteur du tiroir de distribution) | 48,5 mm (1,909 in) |
| Transmission primaire | 26:72 |
| Embrayage | Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique |
| Boîte de vitesses | Boîte 6 vitesses à crabots |
| Réduction boîte de vitesses | |
| 1. rapport | 14:32 |
| 2. rapport | 16:26 |
| 3. rapport | 20:25 |
| 4. rapport | 22:23 |
| 5. rapport | 25:22 |
| 6. rapport | 26:20 |
| Système d'allumage | À DC-CDI sans rupteur, avance numérique, type Kokusan |
| Bougie d'allumage | NGK BR 7 ES |
| Distance entre les électrodes des bougies | 0,60 mm (0,0236 in) |
| Auxiliaire de démarrage | Kick et démarreur électrique |

22.2 Couples de serrage moteur

22.2.1 Tous les modèles 125/200

| | | | |
|--|-----------------------------|--------------------|----------------------|
| Vis du support de membrane (Tous les modèles 125) | EJOT DELTA PT® 35x25 | 1 Nm (0,7 lbf ft) | – |
| Vis extérieure des plaques de serrage (Tous les modèles 125) | EJOT DELTA PT® 30x6 | 1 Nm (0,7 lbf ft) | – |
| Vis plateau support de membrane (Tous les modèles 125) | EJOT DELTA PT® 30x12 | 1 Nm (0,7 lbf ft) | – |
| Vis de membrane (Tous les modèles 200) | M4 | 2 Nm (1,5 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis allumage stator (Tous les modèles 125) | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | Loctite® 222™ |
| Vis bride d'échappement | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | – |
| Vis couvercle de valve d'échappement | M5 | 5 Nm (3,7 lbf ft) | – |
| Vis de la commande centrifuge | M5 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis générateur d'impulsions | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis levier de verrouillage | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis pour couvre-alternateur | M5 | 5 Nm (3,7 lbf ft) | – |
| Vis rondelle frein de l'axe de la valve | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis roue de pompe à eau | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis sécurité de palier | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Arbre de positionnement - valve à l'échappement | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis allumage stator (Tous les modèles 200) | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis carter de moteur | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Vis carter d'embrayage | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Vis contrôle de niveau d'huile de boîte | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Vis coulisse de guidage | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis couvercle pompe à eau | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis cylindre récepteur d'embrayage | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis de la tôle de butée du kick | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis de purge culasse | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Vis démarreur électrique (Tous les modèles 200) | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | – |

| | | | |
|---|-----------|--|---------------|
| Vis d'embout de purge / boîte à membrane | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Vis pour couvre-alternateur | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | – |
| Vis ressort d'embrayage | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Vis sélecteur | M6 | 14 Nm (10,3 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis valve d'échappement | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Vis de culasse | M7 | 18 Nm (13,3 lbf ft) | – |
| Axes de la valve d'échappement | M8 | 1er cran 3 Nm (2,2 lbf ft) 2e étape (desserrage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre) 1/4 tour | – |
| Écrou pied de cylindre | M8 | 30 Nm (22,1 lbf ft) | – |
| Goujon pied de cylindre | M8 | 35 Nm (25,8 lbf ft) | – |
| Vis blocage sélecteur | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis de kick | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis de vidange couvercle de pompe à eau | M10x1 | 15 Nm (11,1 lbf ft) | – |
| Vis de vidange d'huile de boîte | M10x1 | 15 Nm (11,1 lbf ft) | – |
| Écrou rotor | M12x1 | 60 Nm (44,3 lbf ft) | – |
| Vis de vidange d'huile de boîte avec aimant | M12x1,5 | 20 Nm (14,8 lbf ft) | – |
| Bougie d'allumage | M14x1,25 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | – |
| Écrou pignon de distribution | M16LHx1,5 | 130 Nm (95,9 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Écrou cloche d'embrayage | M18x1,5 | 130 Nm (95,9 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Écrou borgne de la valve à l'échappement | M26x1 | 35 Nm (25,8 lbf ft) | – |

22.2.2 Tous les modèles 250/300

| | | | |
|--|-----------------------------|--------------------|----------------|
| Vis extérieure des lames de membrane | EJOT DELTA PT® 30x6 | 1 Nm (0,7 lbf ft) | – |
| Vis intérieure des lames de membrane | EJOT DELTA PT® 35x25 | 1 Nm (0,7 lbf ft) | – |
| Vis plaque de support de membrane | EJOT DELTA PT® 30x12 | 1 Nm (0,7 lbf ft) | – |
| Écrou du renvoi d'angle de la valve d'échappement | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Écrou tôle de fixation de la valve d'échappement | M5 | 7 Nm (5,2 lbf ft) | Loctite® 2701™ |
| Vis coupelle de ressort embrayage | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | – |
| Vis couvercle de la valve d'échappement | M5 | 5 Nm (3,7 lbf ft) | – |
| Vis couvercle de valve d'échappement | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | – |
| Vis du couvre-alternateur | M5 | 5 Nm (3,7 lbf ft) | – |
| Vis générateur d'impulsions | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis levier de verrouillage | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis roue de pompe à eau | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Écrou tiroir de distribution de la valve d'échappement | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis blocage sélecteur | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis boulon de pignon intermédiaire | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | Loctite® 648™ |
| Vis bride d'échappement | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | – |
| Vis carter de moteur | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Vis carter d'embrayage | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Vis contrôle de niveau d'huile de boîte | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Vis couvercle pompe à eau | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Vis cylindre récepteur d'embrayage | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |

| | | | |
|---|-----------|-----------------------|----------------|
| Vis de la tôle de butée du kick | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis d'embout de purge / boîte à membrane | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Vis du couvre-alternateur | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | – |
| Vis du démarreur électrique | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | – |
| Vis du ressort de kick | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis du stator | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis sécurité de palier | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis sélecteur | M6 | 14 Nm (10,3 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis de culasse | M8 | 27 Nm (19,9 lbf ft) | – |
| Vis de kick | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | Loctite® 2701™ |
| Écrou pied de cylindre | M10 | 35 Nm (25,8 lbf ft) | – |
| Vis de vidange couvercle de pompe à eau | M10x1 | 15 Nm (11,1 lbf ft) | – |
| Écrou rotor | M12x1 | 60 Nm (44,3 lbf ft) | – |
| Vis de vidange d'huile de boîte avec aimant | M12x1,5 | 20 Nm (14,8 lbf ft) | – |
| Bougie d'allumage | M14x1,25 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | – |
| Écrou cloche d'embrayage | M18x1,5 | 120 Nm (88,5 lbf ft) | Loctite® 648™ |
| Écrou pignon de distribution | M18LHx1,5 | 150 Nm (110,6 lbf ft) | Loctite® 648™ |

22.3 Quantités de remplissage

22.3.1 Huile de boîte

| | | |
|---|-------------------|----------------------------------|
| Huile de boîte (Tous les modèles 125/200) | 0,70 l (0,74 qt.) | Huile moteur (15W/50) (📖 p. 145) |
| Huile de boîte (Tous les modèles 250/300) | 0,80 l (0,85 qt.) | Huile moteur (15W/50) (📖 p. 145) |

22.3.2 Liquide de refroidissement

| | | |
|----------------------------|-----------------|---------------------------------------|
| Liquide de refroidissement | 1,2 l (1,3 qt.) | Liquide de refroidissement (📖 p. 145) |
|----------------------------|-----------------|---------------------------------------|

22.3.3 Carburant

| | | |
|--|---------------------|---|
| Capacité totale du réservoir à carburant env. (EXC EU, EXC Six Days, 300 EXC BR) | 9,5 l (2,51 US gal) | Carburant Super sans plomb (octane 95) mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60) (📖 p. 144) (EXC EU, EXC Six Days) |
| | | Carburant super sans plomb type C (ROZ 95/RON 95/PON 91 mélangé avec de l'huile moteur 2 temps, 1:60) (📖 p. 144) (300 EXC BR) |
| Capacité totale du réservoir à carburant env. (EXC AU, XC-W, XC-W Six Days) | 10 l (2,6 US gal) | Carburant Super sans plomb (octane 95) mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60) (📖 p. 144) |
| Réserve de carburant env. (EXC EU, EXC Six Days) | | 2 l (2 qt.) |
| Réserve de carburant env. (EXC AU, XC-W, XC-W Six Days) | | 2,5 l (2,6 qt.) |

22.4 Partie-cycle

| | |
|--|--|
| Cadre | Cadre tubulaire central en acier au chrome-molybdène |
| Fourche (EXC, XC-W) | WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA PA |
| Fourche (125 EXC Six Days EU) | WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA 4CS |
| Fourche (250/300 Six Days) | WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA 4CS |
| Débattement | |
| avant | 300 mm (11,81 in) |
| Débattement | |
| arrière | 335 mm (13,19 in) |
| Déport de fourche (Tous les modèles 125/200) | 22 mm (0,87 in) |
| Déport de fourche (Tous les modèles 250/300) | 20 mm (0,79 in) |
| Amortisseur | WP Performance Systems 5018 PDS DCC |
| Système de frein | Freins à disques, étriers de frein flottants |
| Diamètre des disques de frein | |
| avant | 260 mm (10,24 in) |
| arrière | 220 mm (8,66 in) |
| Usure limite des disques de frein | |
| avant | 2,5 mm (0,098 in) |
| arrière | 3,5 mm (0,138 in) |
| Pression des pneus sur route (toutes les EXC) | |
| avant | 1,5 bar (22 psi) |
| arrière | 1,5 bar (22 psi) |
| Pression d'air du pneu tout-terrain | |
| avant | 1,0 bar (15 psi) |
| arrière | 1,0 bar (15 psi) |
| Démultiplication secondaire (Tous les modèles 125) | 14:50 (13:50) |
| Démultiplication secondaire (200 EXC EU, 200 EXC AU) | 14:45 |
| Démultiplication secondaire (200 XC-W US) | 14:48 |
| Démultiplication secondaire (tous les modèles 250/300 EXC EU/AU) | 14:50 (13:50) |
| Démultiplication secondaire (Tous les modèles 250/300 XC-W) | 13:50 |
| Démultiplication secondaire (300 EXC BR) | 13:52 |
| Chaîne | 5/8 x 1/4" |
| Couronnes livrables | 38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52 |
| Angle de chasse | 63,5° |
| Empattement (Tous les modèles 125/200) | 1.471±10 mm (57,91±0,39 in) |
| Empattement (Tous les modèles 250/300) | 1.482±10 mm (58,35±0,39 in) |
| Hauteur du siège à vide | 960 mm (37,8 in) |
| Garde au sol à vide | 355 mm (13,98 in) |
| Poids homologué sans carburant env. (Tous les modèles 125) | 95 kg (209 lb.) |
| Poids homologué sans carburant env. (200 EXC EU, 200 EXC AU) | 101,5 kg (223,8 lb.) |
| Poids homologué sans carburant env. (tous les modèles 250/300 EXC EU/AU, 300 EXC BR) | 104 kg (229 lb.) |
| Poids sans carburant env. (200 XC-W US) | 99,5 kg (219,4 lb.) |
| Poids sans carburant env. (250 XC-W US) | 101,9 kg (224,6 lb.) |
| Poids sans carburant env. (300 XC-W US, 300 XC-W Six Days US) | 102,1 kg (225,1 lb.) |
| Charge maximale admissible sur l'essieu avant | 145 kg (320 lb.) |
| Charge maximale admissible sur l'essieu arrière | 190 kg (419 lb.) |
| Poids total roulant autorisé | 335 kg (739 lb.) |

22.5 Circuit électrique

| | | |
|--|-------------------------|---|
| Batterie (tous les modèles 200/250/300 EU/AU/US) | YTX4L-BS | Tension de la batterie : 12 V Capacité nominale : 3 Ah Sans entretien |
| Batterie (300 EXC BR) | YTX5L-BS | Tension de la batterie : 12 V Capacité nominale : 4 Ah Sans entretien |
| Batterie du compteur de vitesse | CR 2430 | Tension de la batterie : 3 V |
| Fusible (Tous les modèles 200/250/300) | 58011109110 | 10 A |
| Phare | HS1 / douille BX43t | 12 V 35/35 W |
| Veilleuse | W5W / douille W2,1x9,5d | 12 V 5 W |
| Témoins | W2,3W / douille W1x4,6d | 12 V 2,3 W |
| Clignotant (toutes les EXC) | R10W / douille BA15s | 12 V 10 W |
| Feu stop - feu arrière | LED | |
| Éclairage de plaque | W5W / douille W2,1x9,5d | 12 V 5 W |

22.6 Pneus

| Validité | Pneumatique avant | Pneumatique arrière |
|-----------------------------------|---|--|
| (125 EXC EU) | 80/100 - 21 M/C 51M TT MAXXIS MAXX ENDUPRO | 120/90 - 18 M/C 65R TT MAXXIS MAXX ENDUPRO |
| (125 EXC Six Days EU) | 90/90 - 21 M/C 54M TT Metzeler 6 DAYS EXTREME | 120/90 - 18 M/C 65M TT Metzeler 6 DAYS EXTREME |
| (200/250/300 EXC EU/AU) | 80/100 - 21 M/C 51M TT MAXXIS MAXX ENDUPRO | 140/80 - 18 M/C 70R TT MAXXIS MAXX ENDUPRO |
| (250/300 Six Days EU, 300 EXC BR) | 90/90 - 21 M/C 54M TT Metzeler 6 DAYS EXTREME | 140/80 - 18 M/C 70M TT Metzeler 6 DAYS EXTREME |
| (toutes les modèles XC-W) | 90/90 - 21 54M TT Dunlop GEOMAX AT 81 F | 110/100 - 18 64M TT Dunlop GEOMAX AT 81 |

Pour plus d'informations, consulter la rubrique SAV, à l'adresse : <http://www.ktm.com>

22.7 Fourche

22.7.1 125 EXC EU, l'ensemble des 200 modèles

| | |
|--|---|
| Référence de la fourche | 14.18.7P.61 |
| Fourche | WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA PA |
| Amortissement en compression | |
| Confort | 22 clics |
| Standard | 20 clics |
| Sport | 18 clics |
| Amortissement de détente | |
| Confort | 20 clics |
| Standard | 18 clics |
| Sport | 16 clics |
| Prétension du ressort - Preload Adjuster | |
| Confort | 0 tour |
| Standard | 0 tour |
| Sport | 1 tour |
| Longueur de ressort avec fourreau(x) de prétension | |
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 515 mm (20,28 in) |

| | |
|--|--|
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 515 mm (20,28 in) |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 515 mm (20,28 in) |
| Taux d'élasticité | |
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 3,8 N/mm (21,7 lb/in) |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 4,0 N/mm (22,8 lb/in) |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 4,2 N/mm (24 lb/in) |
| Longueur de fourche | 932 mm (36,69 in) |
| Longueur de la chambre d'air | 110 \pm $\frac{10}{20}$ mm (4,33 \pm $\frac{0,39}{0,79}$ in) |
| Huile de fourche par bras de fourche | 610 ml (20,62 fl. oz.) Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1) (📖 p. 144) |

22.7.2 250/300 EXC EU/AU, XC-W US, 300 EXC BR

| | |
|--|--|
| Référence de la fourche | 14.18.7P.63 |
| Fourche | WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA PA |
| Amortissement en compression | |
| Confort | 22 clics |
| Standard | 20 clics |
| Sport | 18 clics |
| Amortissement de détente | |
| Confort | 20 clics |
| Standard | 18 clics |
| Sport | 16 clics |
| Prétension du ressort - Preload Adjuster | |
| Confort | 0 tour |
| Standard | 0 tour |
| Sport | 1 tour |
| Longueur de ressort avec fourreau(x) de prétension | |
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 510 mm (20,08 in) |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 510 mm (20,08 in) |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 510 mm (20,08 in) |
| Taux d'élasticité | |
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 4,2 N/mm (24 lb/in) |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 4,4 N/mm (25,1 lb/in) |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 4,6 N/mm (26,3 lb/in) |
| Longueur de fourche | 932 mm (36,69 in) |
| Longueur de la chambre d'air | 110 \pm $\frac{10}{20}$ mm (4,33 \pm $\frac{0,39}{0,79}$ in) |
| Huile de fourche par bras de fourche | 610 ml (20,62 fl. oz.) Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1) (📖 p. 144) |

22.7.3 125 EXC Six Days EU

| | |
|--|--|
| Référence de la fourche | 24.18.7P.61 |
| Fourche | WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA 4CS |
| Amortissement en compression | |
| Confort | 14 clics |
| Standard | 12 clics |
| Sport | 10 clics |
| Amortissement de détente | |
| Confort | 14 clics |
| Standard | 12 clics |
| Sport | 10 clics |
| Longueur de ressort avec fourreau(x) de prétension | 475 mm (18,7 in) |

| | | |
|--|-----------------------|--|
| Taux d'élasticité | | |
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | | 4,0 N/mm (22,8 lb/in) |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | | 4,2 N/mm (24 lb/in) |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | | 4,4 N/mm (25,1 lb/in) |
| Longueur de fourche | | 932 mm (36,69 in) |
| Longueur de la chambre d'air | | 100 mm (3,94 in) |
| Quantité d'huile par bras de fourche | 630 ml (21,3 fl. oz.) | Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1) (📖 p. 144) |

22.7.4 250/300 Six Days

| | | |
|--|--|--|
| Référence de la fourche | 24.18.7P.63 | |
| Fourche | WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA 4CS | |
| Amortissement en compression | | |
| Confort | 14 clics | |
| Standard | 12 clics | |
| Sport | 10 clics | |
| Amortissement de détente | | |
| Confort | 14 clics | |
| Standard | 12 clics | |
| Sport | 10 clics | |
| Longueur de ressort avec fourreau(x) de prétension | 475 mm (18,7 in) | |
| Taux d'élasticité | | |
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | | 4,0 N/mm (22,8 lb/in) |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | | 4,2 N/mm (24 lb/in) |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | | 4,4 N/mm (25,1 lb/in) |
| Longueur de fourche | 932 mm (36,69 in) | |
| Longueur de la chambre d'air | 100 mm (3,94 in) | |
| Quantité d'huile par bras de fourche | 630 ml (21,3 fl. oz.) | Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1) (📖 p. 144) |

22.8 Amortisseur

22.8.1 Tous les modèles 125/200

| | | |
|---|--|--|
| Référence de l'amortisseur | 12.18.70.61 | |
| Amortisseur | WP Performance Systems 5018 PDS DCC | |
| Amortissement en compression Petite Vitesse | | |
| Confort | 25 clics | |
| Standard | 20 clics | |
| Sport | 15 clics | |
| Amortissement en compression Grande Vitesse | | |
| Confort | 2 tours | |
| Standard | 1,5 tour | |
| Sport | 1,25 tour | |
| Amortissement de détente | | |
| Confort | 28 clics | |
| Standard | 24 clics | |
| Sport | 22 clics | |
| Prétension du ressort | | |
| Confort | 10 mm (0,39 in) | |
| Standard | 10 mm (0,39 in) | |
| Sport | 10 mm (0,39 in) | |
| Taux d'élasticité | | |

| | |
|--|---------------------------------|
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 63 N/mm (360 lb/in) |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 66 N/mm (377 lb/in) |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 69 N/mm (394 lb/in) |
| Longueur de ressort | 250 mm (9,84 in) |
| Pression gaz | 10 bar (145 psi) |
| Enfoncement statique | 29... 32 mm (1,14... 1,26 in) |
| Enfoncement en charge | 100... 110 mm (3,94... 4,33 in) |
| Longueur de montage | 417 mm (16,42 in) |
| Huile d'amortisseur (🔧 p. 144) | SAE 2,5 |

22.8.2 Tous les modèles 250/300

| | |
|--|--|
| Référence de l'amortisseur | 12.18.7N.63 |
| Amortisseur | WP Performance Systems 5018 PDS DCC |
| Amortissement en compression Petite Vitesse | |
| Confort | 25 clics |
| Standard | 20 clics |
| Sport | 15 clics |
| Amortissement en compression Grande Vitesse | |
| Confort | 2 tours |
| Standard | 1,5 tour |
| Sport | 1,25 tour |
| Amortissement de détente | |
| Confort | 28 clics |
| Standard | 24 clics |
| Sport | 22 clics |
| Prétension du ressort | |
| Confort | 7 mm (0,28 in) |
| Standard | 7 mm (0,28 in) |
| Sport | 7 mm (0,28 in) |
| Taux d'élasticité | |
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 66 N/mm (377 lb/in) |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 69 N/mm (394 lb/in) |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 72 N/mm (411 lb/in) |
| Longueur de ressort | 250 mm (9,84 in) |
| Pression gaz | 10 bar (145 psi) |
| Enfoncement statique | 33... 35 mm (1,3... 1,38 in) |
| Enfoncement en charge | 105... 115 mm (4,13... 4,53 in) |
| Longueur de montage | 417 mm (16,42 in) |
| Huile d'amortisseur (🔧 p. 144) | SAE 2,5 |

22.9 Couples de serrage partie-cycle

| | | | |
|--|------|----------------------|---|
| Vis de rayon roue arrière | M4,5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | – |
| Vis de rayon roue avant | M4,5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | – |
| Autres écrous sur partie-cycle | M5 | 5 Nm (3,7 lbf ft) | – |
| Autres vis châssis | M5 | 5 Nm (3,7 lbf ft) | – |
| Vis de pôle de batterie (Tous les modèles 200/250/300) | M5 | 2,5 Nm (1,84 lbf ft) | – |
| Vis écrou de réglage amortisseur | M5 | 5 Nm (3,7 lbf ft) | – |
| Autres écrous châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |

| | | | |
|---|---------|----------------------|----------------|
| Écrou câble sur le démarreur électrique (Tous les modèles 200/250/300) | M6 | 4 Nm (3 lbf ft) | – |
| Vis de disque de frein avant | M6 | 14 Nm (10,3 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis disque de frein arrière | M6 | 14 Nm (10,3 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis guide-chaîne | M6 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis poignée des gaz | M6 | 5 Nm (3,7 lbf ft) | – |
| Vis rotule tige sur cylindre de frein à pédale | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Autres écrous châssis | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | – |
| Autres vis châssis | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | – |
| Écrou de butée de la pédale de frein arrière | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) | – |
| Écrou porte-pneu | M8 | 12 Nm (8,9 lbf ft) | – |
| Écrou vis de couronne | M8 | 35 Nm (25,8 lbf ft) | Loctite® 2701™ |
| Vis bride de serrage de guidon | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) | – |
| Vis étrier de frein avant | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis fixation de la béquille latérale | M8 | 35 Nm (25,8 lbf ft) | Loctite® 2701™ |
| Vis fixation de l'axe de roue avant | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) | – |
| Vis fixation moteur | M8 | 33 Nm (24,3 lbf ft) | Loctite® 2701™ |
| Vis partie arrière du cadre | M8 | 35 Nm (25,8 lbf ft) | Loctite® 2701™ |
| Vis patin (de chaîne) | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) | – |
| Vis té inférieur de fourche (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US) | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) | – |
| Vis té inférieur de fourche (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days) | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) | – |
| Vis té supérieur de fourche (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US) | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) | – |
| Vis té supérieur de fourche (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days) | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) | – |
| Vis tube de fourche en haut (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US) | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) | – |
| Vis tube de fourche en haut (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days) | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Autres écrous châssis | M10 | 45 Nm (33,2 lbf ft) | – |
| Autres vis châssis | M10 | 45 Nm (33,2 lbf ft) | – |
| Vis du support moteur | M10 | 60 Nm (44,3 lbf ft) | – |
| Vis fixation de guidon | M10 | 40 Nm (29,5 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis amortisseur en bas | M12 | 80 Nm (59 lbf ft) | Loctite® 2701™ |
| Vis amortisseur en haut | M12 | 80 Nm (59 lbf ft) | Loctite® 2701™ |
| Écrou fixation de la selle | M12x1 | 20 Nm (14,8 lbf ft) | – |
| Écrou axe de bras oscillant | M16x1,5 | 100 Nm (73,8 lbf ft) | – |
| Écrou axe arrière | M20x1,5 | 80 Nm (59 lbf ft) | – |
| Tubulure fileté refroidissement | M20x1,5 | 12 Nm (8,9 lbf ft) | Loctite® 243™ |
| Vis axe avant | M20x1,5 | 35 Nm (25,8 lbf ft) | – |
| Vis tête de direction en haut | M20x1,5 | 12 Nm (8,9 lbf ft) | – |

22.10 Carburateur

22.10.1 Tous les modèles 125

| | |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur | KEIHIN PWK 36S AG |
| Numéro d'identification du carburateur | FK125 |
| Position de l'aiguille | 4e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur | N84I (N1EF / N1EG) |
| Gicleur principal | 100 (172 / 175) |
| Gicleur de ralenti | 38x38 (42 / 45) |
| Gicleur de starter | 50 (85) |
| Vis de régulation de l'air de ralenti | |
| ouvert | 2,75 tours |
| Boisseau | 7 avec coupe |
| Tiroir d'étranglement butée | - |

22.10.2 200 EXC EU

| | |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur | KEIHIN PWK 36S AG |
| Numéro d'identification du carburateur | FK027 |
| Position de l'aiguille | 3e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur | NPRH (N1EH / N1EI / N1EJ) |
| Gicleur principal | 100 (162 / 165) |
| Gicleur de ralenti | 35x35 (40) |
| Gicleur de starter | 50 (85) |
| Vis de régulation de l'air de ralenti | |
| ouvert | 1,5 tour |
| Boisseau | 7 avec coupe |
| Tiroir d'étranglement butée | disponible |

22.10.3 200 EXC AU

| | |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur | KEIHIN PWK 36S AG |
| Numéro d'identification du carburateur | FK012 |
| Position de l'aiguille | 2e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur | R1475J (N1EH / N1EI / N1EJ) |
| Gicleur principal | 162 (165) |
| Gicleur de ralenti | 35 (40) |
| Gicleur de starter | 85 |
| Vis de régulation de l'air de ralenti | |
| ouvert | 1,0 tour |
| Boisseau | 7 avec coupe |
| Tiroir d'étranglement butée | disponible |

22.10.4 200 XC-W US

| | |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur | KEIHIN PWK 36S AG |
| Numéro d'identification du carburateur | BZ5 |
| Position de l'aiguille | 2e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur | N1EI (N1EH / N1EJ) |
| Gicleur principal | 165 (162) |
| Gicleur de ralenti | 40 |
| Gicleur de starter | 85 |
| Vis de régulation de l'air de ralenti | |
| ouvert | 2,0 tours |

| | |
|-----------------------------|--------------|
| Boisseau | 7 avec coupe |
| Tiroir d'étranglement butée | - |

22.10.5 250 EXC EU, 250 EXC Six Days EU

| | |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur | KEIHIN PWK 36S AG |
| Numéro d'identification du carburateur | FK028 |
| Position de l'aiguille | 2e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur | N84K (N2ZW / N2ZH / N2ZJ) |
| Gicleur principal | 110 (172 / 175) |
| Gicleur de ralenti | 38x38 (38 / 40) |
| Gicleur de starter | 50 (85) |
| Vis de régulation de l'air de ralenti | |
| ouvert | 1,5 tour |
| Boisseau | 7 avec coupe |
| Tiroir d'étranglement butée | disponible |

22.10.6 250 EXC AU

| | |
|--|---|
| Type de carburateur | KEIHIN PWK 36S AG |
| Numéro d'identification du carburateur | 3600 |
| Position de l'aiguille | 1re position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur | N3CJ (N8RG / N8RH / N2ZH / N2ZJ / N2ZW) |
| Gicleur principal | 160 (170 / 172 / 175) |
| Gicleur de ralenti | 35 (38 / 40) |
| Gicleur de starter | 85 |
| Vis de régulation de l'air de ralenti | |
| ouvert | 3,5 tours |
| Boisseau | 7 avec coupe |
| Tiroir d'étranglement butée | disponible |

22.10.7 250 XC-W US

| | |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur | KEIHIN PWK 36S AG |
| Numéro d'identification du carburateur | BZ6 |
| Position de l'aiguille | 3e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur | N2ZW (N2ZH / N2ZJ) |
| Gicleur principal | 175 (172) |
| Gicleur de ralenti | 38 (40) |
| Gicleur de starter | 85 |
| Vis de régulation de l'air de ralenti | |
| ouvert | 2,0 tours |
| Boisseau | 7 avec coupe |
| Tiroir d'étranglement butée | - |

22.10.8 300 EXC EU, 300 EXC Six Days EU

| | |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur | KEIHIN PWK 36S AG |
| Numéro d'identification du carburateur | FK029 |
| Position de l'aiguille | 2e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur | N84K (N8RG / N8RH) |
| Gicleur principal | 115 (170 / 172 / 175) |
| Gicleur de ralenti | 38x38 (35) |
| Gicleur de starter | 50 (85) |
| Vis de régulation de l'air de ralenti | |

| | |
|-----------------------------|--------------|
| ouvert | 1,75 tour |
| Boisseau | 7 avec coupe |
| Tiroir d'étranglement butée | disponible |

22.10.9 300 EXC AU

| | |
|--|---|
| Type de carburateur | KEIHIN PWK 36S AG |
| Numéro d'identification du carburateur | 3600 |
| Position de l'aiguille | 1re position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur | N3CJ (N8RG / N8RH / N2ZH / N2ZJ / N2ZW) |
| Gicleur principal | 160 (170 / 172 / 175) |
| Gicleur de ralenti | 35 (38 / 40) |
| Gicleur de starter | 85 |
| Vis de régulation de l'air de ralenti | |
| ouvert | 3,5 tours |
| Boisseau | 7 avec coupe |
| Tiroir d'étranglement butée | disponible |

22.10.10 300 EXC BR

| | |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur | KEIHIN PWK 36S AG |
| Numéro d'identification du carburateur | CK6_A |
| Position de l'aiguille | 3e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur | N4DF (N4DG / N4DE) |
| Gicleur principal | 185 (182 / 188) |
| Gicleur de ralenti | 40 (38 / 42) |
| Gicleur de starter | 85 |
| Vis de régulation de l'air de ralenti | |
| ouvert | 2,0 tours |
| Boisseau | 7 avec coupe |
| Tiroir d'étranglement butée | - |

22.10.11 300 XC-W US, 300 XC-W Six Days US

| | |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur | KEIHIN PWK 36S AG |
| Numéro d'identification du carburateur | BZ7 |
| Position de l'aiguille | 3e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur | N8RG (N8RH) |
| Gicleur principal | 172 (170 / 175) |
| Gicleur de ralenti | 35 |
| Gicleur de starter | 85 |
| Vis de régulation de l'air de ralenti | |
| ouvert | 2,0 tours |
| Boisseau | 7 avec coupe |
| Tiroir d'étranglement butée | - |

23.1 Réglage du carburateur (Tous les modèles 125) ↘

Danger
Annulation de l'autorisation de circulation sur routes et de l'assurance Seule la version homologuée (bridée) est autorisée sur les routes ouvertes au public.

- Débridée, la moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.

| KEIHIN PWK 36S AG | | | | | | | |
|--|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---|--------------------------------|------------------------------|
| M/FT ASL ↓ | TEMP → | -20°C ... -7°C | -6°C ... 5°C | 6°C ... 15°C | 16°C ... 24°C | 25°C ... 36°C | 37°C ... 49°C |
| | | -2°F ... 20°F | 19°F ... 41°F | 42°F ... 60°F | 61°F ... 78°F | 79°F ... 98°F | 99°F ... 120°F |
| 3.000 m 10,000 ft ↑ 2.301 m 7,501 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 42 N1E G 3 175 | 2 42 N1E G 3 172 | 2 42 N1E H 3 170 | 2 42 N1E H 2 170 | 2 40 N1E H 2 168 | |
| 2.300 m 7,500 ft ↑ 1.501 m 5,001 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 45 N1E G 3 175 | 1,5 42 N1E G 3 175 | 2 42 N1E G 3 172 | 2 42 N1E H 3 170 | 2 42 N1E H 2 170 | 2 40 N1E H 2 168 |
| 1.500 m 5,000 ft ↑ 751 m 2,501 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 45 N1E F 3 178 | 1,5 45 N1E G 3 175 | 1,5 42 N1E G 3 175 | 2 42 N1E G 3 172 | 2 42 N1E H 3 170 | 2 42 N1E H 2 170 |
| 750 m 2,500 ft ↑ 301 m 1,001 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 45 N1E F 4 178 | 1,5 45 N1E F 3 178 | 1,5 45 N1E G 3 175 | 1,5 42 N1E G 3 175 | 2 42 N1E G 3 172 | 2 42 N1E H 3 170 |
| 300 m 1,000 ft ↑ 0 m 0 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 48 N1E F 4 180 | 1,5 45 N1E F 4 178 | 1,5 45 N1E F 3 178 | 1,5 45 N1E G 3 175 | 1,5 42 N1E G 3 175 | 2 42 N1E G 3 172 |

402138-01

| | |
|----------|---|
| M/FT ASL | Niveau de la mer |
| TEMP | Température |
| ASO | Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte |
| IJ | Gicleur de ralenti |
| NDL | Aiguille |
| POS | Position de l'aiguille en partant du haut |
| MJ | Gicleur principal |

Non valable sur pistes !

23.2 Réglage du carburateur (Tous les modèles 200) ↘

Danger
Annulation de l'autorisation de circulation sur routes et de l'assurance Seule la version homologuée (bridée) est autorisée sur les routes ouvertes au public.

- Débridée, la moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.

| KEIHIN PWK 36S AG | | | | | | | |
|--|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---|--------------------------------|--------------------------------|
| M/FT ASL ↓ | TEMP → | -20°C ... -7°C | -6°C ... 5°C | 6°C ... 15°C | 16°C ... 24°C | 25°C ... 36°C | 37°C ... 49°C |
| | | -2°F ... 20°F | 19°F ... 41°F | 42°F ... 60°F | 61°F ... 78°F | 79°F ... 98°F | 99°F ... 120°F |
| 3.000 m 10,000 ft ↑ 2.301 m 7,501 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 2 40 N1E I 2 165 | 2,5 40 N1E I 2 162 | 2,5 38 N1E I 2 160 | 2,5 38 N1E J 2 158 | 2,5 38 N1E J 1 158 | |
| 2.300 m 7,500 ft ↑ 1.501 m 5,001 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 40 N1E I 2 168 | 2 40 N1E I 2 165 | 2,5 40 N1E I 2 162 | 2,5 38 N1E I 2 160 | 2,5 38 N1E J 2 158 | 2,5 38 N1E J 1 158 |
| 1.500 m 5,000 ft ↑ 751 m 2,501 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 40 N1E I 3 168 | 1,5 40 N1E I 2 168 | 2 40 N1E I 2 165 | 2,5 40 N1E I 2 162 | 2,5 38 N1E I 2 160 | 2,5 38 N1E J 2 158 |
| 750 m 2,500 ft ↑ 301 m 1,001 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 40 N1E H 3 170 | 1,5 40 N1E I 3 168 | 1,5 40 N1E I 2 168 | 2 40 N1E I 2 165 | 2,5 40 N1E I 2 162 | 2,5 38 N1E I 2 160 |
| 300 m 1,000 ft ↑ 0 m 0 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 42 N1E H 3 172 | 1,5 40 N1E H 3 170 | 1,5 40 N1E I 3 168 | 1,5 40 N1E I 2 168 | 2 40 N1E I 2 165 | 2,5 40 N1E I 2 162 |

402139-01

| | |
|----------|---|
| M/FT ASL | Niveau de la mer |
| TEMP | Température |
| ASO | Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte |
| IJ | Gicleur de ralenti |
| NDL | Aiguille |
| POS | Position de l'aiguille en partant du haut |
| MJ | Gicleur principal |

Non valable sur pistes !

23.3 Réglage du carburateur (Tous les modèles 250) ↘

Danger
Annulation de l'autorisation de circulation sur routes et de l'assurance Seule la version homologuée (bridée) est autorisée sur les routes ouvertes au public.

- Débridée, la moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.

| KEIHIN PWK 36S AG | | | | | | | |
|--|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|---|------------------------------|------------------------------|
| M/FT ASL ↓ | TEMP → | -20°C ... -7°C | -6°C ... 5°C | 6°C ... 15°C | 16°C ... 24°C | 25°C ... 36°C | 37°C ... 49°C |
| | | -2°F ... 20°F | 19°F ... 41°F | 42°F ... 60°F | 61°F ... 78°F | 79°F ... 98°F | 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 | Niveau de la mer |
| TEMP | Température |
| ASO | Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte |
| IJ | Gicleur de ralenti |
| NDL | Aiguille |
| POS | Position de l'aiguille en partant du haut |
| MJ | Gicleur principal |

Non valable sur pistes !

23.4 Réglage du carburateur (tous les 300 EXC EU/AU/Six Days, 300 XC-W US/Six Days) ↗

Danger
Annulation de l'autorisation de circulation sur routes et de l'assurance Seule la version homologuée (bridée) est autorisée sur les routes ouvertes au public.

- Débridée, la moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.

| KEIHIN PWK 36S AG | | | | | | | |
|--|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|---|------------------------------|------------------------------|
| M/FT ASL ↓ | TEMP → | -20°C ... -7°C | -6°C ... 5°C | 6°C ... 15°C | 16°C ... 24°C | 25°C ... 36°C | 37°C ... 49°C |
| | | -2°F ... 20°F | 19°F ... 41°F | 42°F ... 60°F | 61°F ... 78°F | 79°F ... 98°F | 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 | Niveau de la mer |
| TEMP | Température |
| ASO | Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte |
| IJ | Gicleur de ralenti |
| NDL | Aiguille |
| POS | Position de l'aiguille en partant du haut |
| MJ | Gicleur principal |

Non valable sur pistes !

23.5 Réglage du carburateur (300 EXC BR) ↘

Danger
Annulation de l'autorisation de circulation sur routes et de l'assurance Seule la version homologuée (bridée) est autorisée sur les routes ouvertes au public.

- Débridée, la moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.

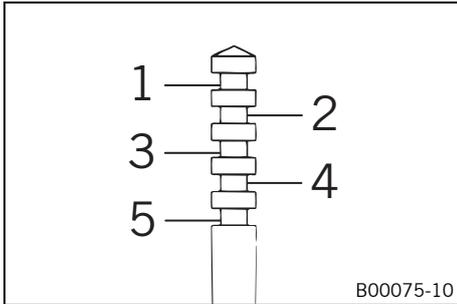
| KEIHIN PWK 36S AG | | | | | | | |
|--|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---|------------------------------|------------------------------|
| M/FT ASL ↓ | TEMP → | -20°C ... -7°C | -6°C ... 5°C | 6°C ... 15°C | 16°C ... 24°C | 25°C ... 36°C | 37°C ... 49°C |
| | | -2°F ... 20°F | 19°F ... 41°F | 42°F ... 60°F | 61°F ... 78°F | 79°F ... 98°F | 99°F ... 120°F |
| 3,000 m 10,000 ft ↑ 2,301 m 7,501 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 2 40 N4D F 3 185 | 2 40 N4D G 3 182 | 2 38 N4D G 3 180 | 2 38 N4D G 2 180 | 2 38 N4D H 2 178 | |
| 2,300 m 7,500 ft ↑ 1,501 m 5,001 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 2 42 N4D F 3 185 | 2 40 N4D F 3 185 | 2 40 N4D G 3 182 | 2 38 N4D G 3 180 | 2 38 N4D G 2 180 | 2 38 N4D H 2 178 |
| 1,500 m 5,000 ft ↑ 751 m 2,501 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 42 N4D E 3 188 | 2 42 N4D F 3 185 | 2 40 N4D F 3 185 | 2 40 N4D G 3 182 | 2 38 N4D G 3 180 | 2 38 N4D G 2 180 |
| 750 m 2,500 ft ↑ 301 m 1,001 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 42 N4D E 4 188 | 1,5 42 N4D E 3 188 | 2 42 N4D F 3 185 | 2 40 N4D F 3 185 | 2 40 N4D G 3 182 | 2 38 N4D G 3 180 |
| 300 m 1,000 ft ↑ 0 m 0 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 45 N4D E 4 190 | 1,5 42 N4D E 4 188 | 1,5 42 N4D E 3 188 | 2 42 N4D F 3 185 | 2 40 N4D F 3 185 | 2 40 N4D G 3 182 |

402551-01

| | |
|----------|---|
| M/FT ASL | Altitude au-dessus du niveau de la mer |
| TEMP | Température |
| ASO | Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte |
| IJ | Gicleur de ralenti |
| NDL | Aiguille |
| POS | Position de l'aiguille du haut |
| MJ | Gicleur principal |

Non valable sur pistes !

23.6 Réglage du carburateur, généralités ↗



1... 5

Position de l'aiguille du haut

Les cinq positions possibles de l'aiguille sont illustrées ici.

Le réglage du carburateur dépend des conditions définies pour l'environnement et l'utilisation.

Carburant Super sans plomb (octane 95) mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60)**Norme / Classification**

- DIN EN 228
- JASO FD (📖 p. 148) (1:60)

Mélange

| | |
|------|---|
| 1:60 | Huile moteur à deux temps (📖 p. 145) Supercarburant sans plomb (ROZ 95/RON 95/PON 91) (📖 p. 145) |
|------|---|

Fournisseur recommandé**Motorex®**

- Cross Power 2T

Carburant super sans plomb type C (ROZ 95/RON 95/PON 91 mélangé avec de l'huile moteur 2 temps, 1:60)**Norme / Classification**

- Resolução n° 6 da ANP (Agência Nacional do Petróleo) (ROZ 95/RON 95/PON 91 mélangé avec de l'huile moteur 2 temps)
- JASO FD (📖 p. 148) (1:60)

Mélange

| | |
|------|---|
| 1:60 | Huile moteur à deux temps (📖 p. 145) Carburant super sans plomb type C (ROZ 95/RON 95/PON 91) (📖 p. 144) |
|------|---|

Fournisseur recommandé**Motorex®**

- Cross Power 2T

Carburant super sans plomb type C (ROZ 95/RON 95/PON 91)**Norme / Classification**

- Resolução n° 6 da ANP (Agência Nacional do Petróleo) (ROZ 95/RON 95/PON 91)

Indications prescrites

- Utiliser uniquement du super sans plomb conforme ou équivalent aux indications ci-dessous.
- Du carburant super sans plomb avec une teneur en éthanol entre 20 et 25 % est autorisé.

**Info**

- Ne **pas** utiliser de carburant à base de méthanol (par ex. M15, M85, M100).
- Ne **pas** utiliser de carburant avec moins de 20 % d'éthanol (par ex. E10).
- Ne **pas** utiliser de carburant avec plus de 25 % d'éthanol (par ex. E30, E85, E100).

Huile d'amortisseur (SAE 2,5) (50180751S1)**Norme / Classification**

- SAE (📖 p. 148) (SAE 2,5)

Indications prescrites

- Utiliser uniquement des huiles conformes aux normes prescrites (voir les indications sur le bidon) et possédant les propriétés adéquates.

Huile de fourche (SAE 4) (48601166S1)**Norme / Classification**

- SAE (📖 p. 148) (SAE 4)

Indications prescrites

- Utiliser uniquement des huiles conformes aux normes prescrites (voir les indications sur le récipient) et possédant les propriétés adéquates.

Huile hydraulique (15)**Norme / Classification**

- ISO VG (15)

Indications prescrites

- Utiliser uniquement une huile hydraulique répondant à la norme spécifiée (voir les indications sur le bidon) et possédant les propriétés correspondantes.

Fournisseur recommandé

Motorex®

- Hydraulic Fluid 75

Huile moteur (15W/50)

Norme / Classification

- JASO T903 MA (📖 p. 148)
- SAE (📖 p. 148) (15W/50)

Indications prescrites

- Utiliser uniquement des huiles moteur répondant aux normes prescrites (voir les indications sur le bidon) et possédant les propriétés adéquates.

Fournisseur recommandé

Motorex®

- Top Speed 4T

Huile moteur à deux temps

Norme / Classification

- JASO FD (📖 p. 148)

Indications prescrites

- Utiliser uniquement de l'huile moteur 2 temps de bonne qualité et de marque connue.

| |
|-------------------------|
| Entièrement synthétique |
|-------------------------|

Fournisseur recommandé

Motorex®

- Cross Power 2T

Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1

Norme / Classification

- DOT

Indications prescrites

- Utiliser uniquement un liquide de frein répondant à la norme spécifiée (voir les indications sur le bidon) et possédant les propriétés correspondantes.

Fournisseur recommandé

Castrol

- RESPONSE BRAKE FLUID SUPER DOT 4

Motorex®

- Brake Fluid DOT 5.1

Liquide de refroidissement

Indications prescrites

- Utiliser uniquement un liquide de refroidissement haute qualité avec un additif anticorrosion pour les moteurs aluminium. Un antigel de mauvaise qualité risque d'entraîner la corrosion et la formation de mousse.

Mélange

| | |
|--|---|
| Protection antigel : -25... -45 °C (-13... -49 °F) | produits anticorrosion/antigel eau distillée |
|--|---|

Fournisseur recommandé

Motorex®

- COOLANT M3.0

Supercarburant sans plomb (ROZ 95/RON 95/PON 91)

Norme / Classification

- DIN EN 228 (ROZ 95/RON 95/PON 91)

Indications prescrites

- Utiliser uniquement du super sans plomb conforme ou équivalent à la norme indiquée.
- Une proportion d'éthanol inférieure à 10 % (carburant E10) est sans risques.



Info

Ne pas utiliser de carburant à base de méthanol (par ex. M15, M85, M100) ou présentant une proportion d'éthanol supérieure à 10 % (par ex. E15, E25, E85, E100).

Additif pour carburant

Fournisseur recommandé

Motorex®

- Fuel Stabilizer

Aérosol pour chaîne Offroad

Fournisseur recommandé

Motorex®

- Chainlube Offroad

Agent de conservation pour peintures, métaux et caoutchouc

Fournisseur recommandé

Motorex®

- Moto Protect

Fixation poignée (00062030051)

Fournisseur recommandé

KTM AG

- GRIP GLUE

Graisse haute viscosité

Fournisseur recommandé

SKF®

- LGHB 2

Graisse longue durée

Fournisseur recommandé

Motorex®

- Bike Grease 2000

Lubrifiant pour filtre à air mousse

Fournisseur recommandé

Motorex®

- Racing Bio Liquid Power

Lubrifiant universel en aérosol

Fournisseur recommandé

Motorex®

- Joker 440 Synthetic

Nettoyant pour chaîne

Fournisseur recommandé

Motorex®

- Chain Clean

Nettoyant pour filtre à air

Fournisseur recommandé

Motorex®

- Racing Bio Dirt Remover

Nettoyant spécial moto

Fournisseur recommandé

Motorex®

- Moto Clean

Produit de nettoyage spécial pour peinture brillante et mate, surfaces métalliques et synthétiques

Fournisseur recommandé

Motorex®

– Quick Cleaner

JASO FD

JASO FD désigne une classification se rapportant à une huile pour moteurs à deux temps spécialement développée pour les conditions extrêmes de la course. Les esters synthétiques de grande qualité et les additifs spécialement adaptés permettent une combustion impeccable, même dans des conditions extrêmes.

SAE

Les classes de viscosité SAE ont été définies par la Society of Automotive Engineers et permettent de différencier les huiles d'après leur viscosité. La viscosité ne sert qu'à décrire la propriété d'une huile définie et ne fournit pas d'informations sur la qualité de cette dernière.

JASO T903 MA

Les différentes évolutions techniques ont entraîné la mise en place d'une spécification particulière pour les motos quatre-temps, la norme JASO T903 MA. Autrefois, des huiles automobiles étaient employées pour les motos quatre-temps, dans la mesure où il n'existait pas de spécifications spéciales pour les motos. Alors que pour les voitures, les huiles doivent permettre de diminuer la fréquence des vidanges, les caractéristiques déterminantes pour les motos sont les régimes élevés avec des puissances au litre importantes. Sur la plupart des machines, la boîte de vitesses et l'embrayage sont également graissés avec la même huile. La norme JASO MA tient compte de ces spécificités.

| | |
|--------|----------------|
| cf. | voir |
| env. | environ |
| etc. | et cetera |
| evtl. | éventuellement |
| N° | Numéro |
| p. ex. | par exemple |
| Réf. | Référence |

28.1 Symboles jaunes et oranges

Les symboles jaunes et oranges indiquent un état d'erreur nécessitant une intervention rapide. Les assistances à la conduite actives sont également représentées par des symboles jaunes ou oranges.

| | |
|---|--|
| EFI | EFI Témoin d'avertissement (MIL) – Sans fonction |
|  | Témoin d'alerte du niveau de carburant – Sans fonction |

28.2 Symboles verts et bleus

Les symboles verts et bleus correspondent à des informations.

| | |
|---|--|
|  | Le témoin du feu de route s'allume en bleu – Le feu de route est allumé. |
|  | Le témoin des clignotants clignote en vert – Le clignotant est allumé. |

| | |
|---|-------|
| A | |
| Accessoires | 9 |
| Amortissement de détente | |
| Régler sur l'amortisseur | 45 |
| Amortissement en compression | |
| Régler sur la fourche | 48 |
| Amortissement en compression Grande Vitesse | |
| Régler sur l'amortisseur | 44 |
| Amortissement en compression Petite Vitesse | |
| Régler sur l'amortisseur | 43 |
| Amortissement en détente | |
| Régler sur la fourche | 49 |
| Amortisseur | |
| Amortissement en compression, généralités | 43 |
| Contrôler l'enfoncement en charge | 46 |
| Déposer | 68 |
| Poser | 68 |
| Régler la prétension du ressort | 46 |
| Vérifier l'enfoncement statique | 46 |
| Ampoule de phare | |
| Remplacer | 102 |
| Antigel | |
| Contrôler | 105 |
| B | |
| Batterie | |
| Charger | 99 |
| Déposer | 98 |
| Poser | 98 |
| Béquille latérale | 19 |
| Boîtier du filtre à air | |
| Calfeutrer | 72 |
| Nettoyer | 71 |
| Bouchon du réservoir | |
| Fermer | 17 |
| Ouvrir | 17 |
| Bouton d'arrêt d'urgence | 16 |
| Bouton d'avertisseur sonore | 15 |
| Bouton de clignotants | 15 |
| Bouton de démarrage | 16 |
| Bouton de masse | 14-15 |
| Bras de fourche | |
| Déposer | 57 |
| Monter | 58 |
| Nettoyer les cache-poussières | 56 |
| Purger | 55 |
| Régler la prétension du ressort | 51 |
| Bras oscillant | |
| Contrôler | 79 |
| C | |
| Cadre | |
| Contrôler | 78 |
| Caoutchouc de poignée | |
| Bloquer | 80 |
| Contrôler | 80 |

| | |
|--|---------|
| Caractéristique du moteur | |
| Régler le ressort auxiliaire | 113 |
| Ressort auxiliaire | 113 |
| Carburateur | |
| Ralenti | 109 |
| Réglage | 138-143 |
| Régler le ralenti | 110 |
| Vidanger la cuve à niveau constant | 111 |
| Chaîne | |
| Contrôler | 77 |
| Nettoyer | 75 |
| Compteur de vitesse | |
| Régler | 22 |
| Régler l'heure | 22 |
| Régler l'unité kilomètres/miles | 21 |
| Remplacer la batterie | 104 |
| Vue d'ensemble du compteur | 21 |
| Conditions d'utilisation difficiles | 32 |
| Déplacement à faible vitesse | 35 |
| Neige | 35 |
| Routes boueuses | 34 |
| Sable humide | 34 |
| Sable sec | 33 |
| Température élevée | 35 |
| Température faible | 35 |
| Voies humides | 34 |
| Contacteur de l'éclairage | 15 |
| Couronne | |
| Contrôler | 77 |
| Couvercle de boîtier de filtre à air | |
| Déposer | 70 |
| Monter | 70 |
| D | |
| Définition de l'application | 6 |
| Démarrage | 36 |
| Diagnostic | 122-123 |
| Direction | |
| Déverrouiller la direction | 20 |
| Verrouiller la direction | 20 |
| Disques de frein | |
| Contrôler | 85 |
| Données techniques | |
| Amortisseur | 132 |
| Carburateur | 135 |
| Circuit électrique | 130 |
| Couples de serrage moteur | 126 |
| Couples de serrage partie-cycle | 133 |
| Fourche | 130 |
| Moteur | 124 |
| Partie-cycle | 129 |
| Pneus | 130 |
| Quantités de remplissage | 128 |
| E | |
| Embrayage | |
| Contrôler/rectifier le niveau de liquide | 81 |
| Vidanger le liquide | 81 |

| | |
|--|-----|
| Enfoncement en charge | |
| Régler | 47 |
| Environnement | 8 |
| É | |
| État des pneus | |
| Contrôler | 96 |
| F | |
| Faire le plein | |
| Carburant | 39 |
| Filtre à air | |
| Déposer | 70 |
| Monter | 71 |
| Nettoyer | 71 |
| Fonctionnement en toute sécurité | 7 |
| Fourche | |
| Vérifier le réglage de base | 48 |
| Fusible | |
| Remplacer le fusible général | 100 |
| Fusible général | |
| Remplacer | 100 |
| G | |
| Garantie | 9 |
| Garde-boue avant | |
| Déposer | 67 |
| Monter | 68 |
| Guide-chaîne | |
| Contrôler | 77 |
| H | |
| Huile de boîte | |
| Faire l'appoint | 116 |
| Remplir | 116 |
| Renouveler | 114 |
| Vidanger | 115 |
| I | |
| Illustrations | 9 |
| J | |
| Jeu du câble d'accélérateur | |
| Contrôler | 109 |
| Régler | 109 |
| Jeu du palier de la tête de direction | |
| Contrôler | 65 |
| Régler | 66 |
| K | |
| Kick | 19 |
| L | |
| Lampe de clignotant | |
| Remplacer | 102 |
| Levier de frein à main | 14 |
| Régler la course libre | 84 |
| Régler la position de base | 84 |
| Vérifier la course libre | 84 |
| Levier d'embrayage | 14 |
| Régler la position de base | 80 |

| | |
|---|---------|
| Liquide de frein | |
| Faire l'appoint à l'arrière | 90 |
| Faire l'appoint à l'avant | 85 |
| Liquide de refroidissement | |
| Remplir | 107 |
| Vidanger | 106 |
| M | |
| Manuel d'utilisation | 8 |
| Masque de phare avec phare | |
| Déposer | 101 |
| Monter | 101 |
| Matières consommables | 9 |
| Mise en service | |
| Après le remisage | 121 |
| Consignes pour la première mise en service | 31 |
| Opération de contrôle et d'entretien avant chaque mise en service | 36 |
| Moteur | |
| Rodage | 32 |
| Moto | |
| Nettoyer | 118 |
| Retirer du socle réglable | 55 |
| Motocycle | |
| Surélever la moto sur un socle réglable | 55 |
| N | |
| Nettoyage, entretien | 118-119 |
| Niveau de liquide de frein | |
| Contrôler à l'arrière | 89 |
| Contrôler à l'avant | 85 |
| Niveau de liquide de refroidissement | |
| Contrôler | 105-106 |
| Niveau d'huile de boîte | |
| Contrôler | 114 |
| Numéro de châssis | 12 |
| Numéro de clé | 12 |
| Numéro de moteur | 12 |
| P | |
| Palier de la tête de direction | |
| Graisser | 67 |
| Pédale de frein arrière | 19 |
| Régler la position de base | 89 |
| Vérifier la course libre | 88 |
| Phare | |
| Régler la portée | 103 |
| Pièces détachées | 9 |
| Pignon de chaîne | |
| Contrôler | 77 |
| Plan d'entretien | 41-42 |
| Plaque signalétique | 12 |
| Plaquettes de frein | |
| Contrôler à l'arrière | 91 |
| Contrôler à l'avant | 86 |
| Remplacer à l'arrière | 91 |
| Remplacer à l'avant | 87 |
| Poignée des gaz | 14 |

| | |
|-------------------------------------|----|
| Pose du câble d'accélérateur | |
| Contrôler | 79 |
| Position du guidon | 52 |
| Régler | 53 |
| Pression d'air des pneus | |
| Contrôler | 96 |
| Produits auxiliaires | 9 |
| Protection de fourche | |
| Déposer | 56 |
| Monter | 57 |
| Protection du moteur | |
| Déposer | 83 |
| Monter | 83 |

Q

| | |
|----------------------------------|----------|
| Quantité de remplissage | |
| Carburant | 39, 128 |
| Huile de boîte | 116, 128 |
| Liquide de refroidissement | 107, 128 |

R

| | |
|--|-----|
| Référence de la fourche | 12 |
| Référence de l'amortisseur | 13 |
| Réglage de base de la partie-cycle | |
| Contrôler par rapport au poids du pilote | 43 |
| Réglage du phare | |
| Contrôler | 103 |
| Règles de travail | 8 |
| Réservoir de carburant | |
| Déposer | 73 |
| Monter | 74 |
| Robinet d'essence | 18 |
| Roue arrière | |
| Déposer | 94 |
| Monter | 95 |
| Roue avant | |
| Déposer | 93 |
| Monter | 93 |

S

| | |
|---|-----|
| Sélecteur | 18 |
| Contrôler la position de base | 112 |
| Régler la position de base | 112 |
| Selle | |
| Monter | 69 |
| Retirer | 69 |
| Service | 9 |
| Service après-vente | 9 |
| Silencieux arrière | |
| Déposer | 72 |
| Monter | 72 |
| Remplacer la laine de roche | 72 |
| Starter | 18 |
| Stockage | 120 |
| Système de refroidissement | 105 |

T

| | |
|--------------------------------|--------|
| Té de fourche inférieur | |
| Déposer | 59-60 |
| Monter | 60, 62 |
| Tension de chaîne | |
| Contrôler | 75 |
| Régler | 76 |
| Tension des rayons | |
| Contrôler | 97 |
| Transport | 39 |

U

| | |
|---|-----|
| Usure d'hiver | |
| Opérations de contrôle et d'entretien en prévention ... | 119 |
| Utilisation conforme | 6 |

V

| | |
|---|----|
| Vêtements de protection | 7 |
| Vue d'ensemble des témoins | 16 |
| Vue du véhicule | |
| Arrière droite | 11 |
| Avant gauche | 10 |

READY TO RACE

>> www.ktm.com



3213334fr

02/2016



KTM

KTM Sportmotorcycle GmbH
5230 Mattighofen/Autriche
<http://www.ktm.com>



KTM Group Partner



REG. NO. 12 100 6061

Illustration : Mitterbauer/KTM