

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

ART. NO. 3213334ja

**KTM**

KTM をお買い上げ頂いた皆様に

1

このたびは KTM のモーターサイクルをお買い上げ頂き、ありがとうございます。最新のスポーツモーターサイクルを手に入れられたお客様に、これを十分満喫頂くため、適切なメンテナンスと手入れを行う事をお願いしています。

快適な走行をお楽しみ下さい！

お持ちのモーターサイクルのシリアルナンバーを以下に記して下さい。

シャーシナンバー (📖 頁11)	正規ディーラー店スタンプ
エンジンナンバー (📖 頁11)	
キーナンバー (EXC シリーズ) (📖 頁11)	

本オーナーズマニュアルは、印刷時点現在、当該モデルシリーズの最新仕様に基づいて作成されています。しかし、車両の構造が更に開発される事により、製品と若干の差異が生じる可能性があります。

ここに記載された内容について、当社は何ら義務を負わないものと致します。KTM Sportmotorcycle GmbH は、記載された技術内容、価格、色、形、部品、サービス内容、構造、装備などにつき予告および理由の開示なく変更、代替品なく抹消、地域の状況に合わせ変更、並びに特定モデルの生産を予告なく停止する権利を有するものとします。商品入手の可否、写真・イラスト並びに記載内容との差異、印刷ミス並びに誤記に対し、KTM は一切の責任を負いかねます。画像に使用されたモデルには、部分的に標準仕様には含まれていない特別仕様が施されています。

© 2016 KTM Sportmotorcycle GmbH, Mattighofen オーストリア

無断複写・転載を禁じます。

一部または全部並びにその種類を問わず、複製・複写には必ず著作権者の書面による許可を要します。



ISO 9001(12 100 6061)

国際品質管理規格 ISO 9001 の観点から、KTM では到達しうる最高の生産品質を実現するための品質保証プロセスを導入しています。

発行: TÜV Management Service

REG.NO. 12 100 6061

KTM Sportmotorcycle GmbH

5230 Mattighofen, オーストリア

以下のモデルがこの書類の内容に該当します。:

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)



3213334ja

2016 年 2 月

1	表示方法	5	7	メーター	20
1.1	本書の表示マークについて	5	7.1	メーター各部	20
1.2	使用文字種について	5	7.2	作動とテスト	20
2	安全の手引き	6	7.3	キロメートルかマイルを選択する	20
2.1	使用環境 - 使用目的	6	7.4	メーターの機能を設定する	21
2.2	安全の手引き	6	7.5	時刻を設定する	21
2.3	危険度と表示マーク	6	7.6	ラップタイムを表示する	21
2.4	改造に関する警告	6	7.7	SPEED モード (速度)	22
2.5	使用時の安全性	7	7.8	SPEED/H モード (作動時間)	22
2.6	保護服	7	7.9	設定メニュー	22
2.7	作業上の決まり	7	7.10	単位を設定する	23
2.8	環境	7	7.11	SPEED/CLK モード (時刻)	23
2.9	OWNER'S MANUAL	7	7.12	時刻を設定する	24
3	重要な注意事項	8	7.13	SPEED/LAP モード (ラップタイム)	24
3.1	メーカー保証、法定保証	8	7.14	ラップタイムを表示する	24
3.2	油脂類、ケミカル類	8	7.15	SPEED/ODO モード (走行距離計)	25
3.3	スベアパーツ、アクセサリ	8	7.16	SPEED/TR1 モード (トリップマスター 1)	25
3.4	サービス	8	7.17	SPEED/TR2 モード (トリップマスター 2)	25
3.5	写真	8	7.18	TR2 (トリップマスター 2) の設定	26
3.6	カスタマーサービス	8	7.19	SPEED/A1 モード (平均速度 1)	26
4	各部の名称	9	7.20	SPEED/A2 モード (平均速度 2)	26
4.1	各部の名称 左前方 (代表写真)	9	7.21	SPEED/S1 モード (ストップウォッチ 1)	27
4.2	各部の名称 右後方 (代表写真)	10	7.22	SPEED/S2 モード (ストップウォッチ 2)	27
5	シリアルナンバー	11	7.23	機能一覧表	27
5.1	シャーシナンバー	11	7.24	作動機能と条件の一覧表	28
5.2	タイプラベル	11	8	運転操作の前に	29
5.3	キーナンバー (EXC シリーズ)	11	8.1	初めて運転操作を行う際の注意	29
5.4	エンジンナンバー	11	8.2	慣らし運転をする	30
5.5	フロントフォークタイプナンバー	11	8.3	過酷な環境での使用に備えて車両の準備を する	30
5.6	ショックアブソーバータイプナンバー	12	8.4	乾燥した砂地での走行に備えた準備	31
6	操作各部	13	8.5	濡れた砂地での走行に備えた準備	31
6.1	クラッチレバー	13	8.6	濡れた道路や泥道での走行に備えた準備	32
6.2	ブレーキレバー	13	8.7	高温や低速での走行に備えた準備	33
6.3	スロットルグリップ	13	8.8	低温や雪上での走行に備えた準備	33
6.4	エンジンストップスイッチ (EXC シリーズ)	13	9	運転上の注意事項	34
6.5	エンジンストップスイッチ (XC-W シリーズ)	14	9.1	運転操作の前に必ず行う点検・メンテナンス 作業	34
6.6	ホーンスイッチ (EXC シリーズ)	14	9.2	エンジン始動	34
6.7	ライトスイッチ (EXC シリーズ)	14	9.3	発進	35
6.8	ライトスイッチ (XC-W シリーズ)	14	9.4	シフト操作とライディング	35
6.9	ターンシグナルスイッチ (EXC シリーズ)	14	9.5	ブレーキをかける	35
6.10	エマージェンシーOFFスイッチ (EXC AU)	15	9.6	停止と駐車	36
6.11	スタータースイッチ (200/250/300 EU/US シ リーズ, 300 EXC BR)	15	9.7	輸送	36
6.12	スタータースイッチ (EXC AU)	15	9.8	給油する	37
6.13	インジケータランプの表示 (EXC シリーズ)	15	10	サービスプラン	38
6.14	インジケータランプの表示 (XC-W シリー ズ)	15	10.1	サービスプラン	38
6.15	フィルターキャップを開く	16	10.2	サービス項目 (別途作業依頼)	39
6.16	フィルターキャップを閉じる	16	11	シャーシを調整する	40
6.17	燃料コック	17	11.1	シャーシの基本設定を運転者の体重に応じ て確認する	40
6.18	チョーク	17	11.2	ショックアブソーバーのコンプレッションダン パー	40
6.19	シフトレバー	17	11.3	ショックアブソーバーのコンプレッションダン パー低速設定を調節する	40
6.20	キックスターター	18	11.4	ショックアブソーバーのコンプレッションダン パー高速設定を調節する	41
6.21	ブレーキペダル	18	11.5	ショックアブソーバーのリバウンドダンパー を調節する	41
6.22	サイドスタンド	18	11.6	後輪に負荷をかけない状態で寸法を測定する	42
6.23	ハンドルロック (EXC シリーズ)	18	11.7	ショックアブソーバーの空車サグを点検する	42
6.24	ハンドル操作をロックする (EXC シリーズ)	19			
6.25	ハンドル操作のロックを解除する (EXC シ リーズ)	19			

11.8	ショックアブソーバーのライディングサグを点検する	43	12.34	チェーンを清掃する	71
11.9	ショックアブソーバーのスプリングプリロードを調節する	43	12.35	チェーンの遊びを点検する	71
11.10	ライディングサグを調節する	44	12.36	チェーンの遊びを調節する	72
11.11	フロントフォークの基本設定を確認する	44	12.37	チェーン、リアスプロケット、フロントスプロケット、チェーンガイドを点検する	73
11.12	フロントフォークのコンプレッションダンパーを調節する	45	12.38	フレームを点検する	74
11.13	フロントフォークのリバウンドダンパーを調節する	46	12.39	スイングアームを点検する	75
11.14	フロントフォークのスプリングプリロードを調節する (EXC、XC-W)	47	12.40	アクセルワイヤーの取り回しを点検する	75
11.15	ハンドルバーの位置	48	12.41	グリップゴムを点検する	76
11.16	ハンドルバーの位置を調節する	49	12.42	グリップゴムの固定を強化する	76
12	シャーシで行うサービス作業	51	12.43	クラッチレバーの基本位置を調整する	76
12.1	車両をリフトスタンドでジャッキアップする	51	12.44	油圧式クラッチのフルードレベルを点検・調節する	77
12.2	リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。	51	12.45	油圧式クラッチのフルードを交換する	77
12.3	フォークレグの空気を抜く	51	12.46	エンジンガードを取り外す	79
12.4	フォークレグのダストシールを清掃する	52	12.47	エンジンガードを取り付ける	79
12.5	フォークカバーを取り外す	52	13	ブレーキシステム	80
12.6	フォークカバーを取り付ける	53	13.1	ブレーキレバーの遊びを点検する	80
12.7	フォークレグを取り外す	53	13.2	ブレーキレバーの遊びを調節する (EXC シリーズ)	80
12.8	フォークレグを取り付ける	54	13.3	ブレーキレバーの基本位置を調整する (XC-W シリーズ)	80
12.9	ロアトリプルクランプを取り外す (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)	55	13.4	ブレーキディスクを点検する	81
12.10	ロアトリプルクランプを取り外す (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days)	55	13.5	前輪ブレーキのブレーキフルードのレベルを点検する	81
12.11	ロアトリプルクランプを取り付ける (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)	56	13.6	前輪ブレーキのブレーキフルードを補給する	81
12.12	ロアトリプルクランプを取り付ける (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days)	58	13.7	前輪ブレーキのブレーキパッドを点検する	82
12.13	ステアリングヘッドのベアリングのガタを点検する	61	13.8	前輪ブレーキのブレーキパッドを交換する	83
12.14	ステアリングヘッドのベアリングのガタを調節する	62	13.9	ブレーキペダルの遊びを点検する	84
12.15	ステアリングヘッドのベアリングをグリースアップする	63	13.10	ブレーキペダルの基本位置を調整する	85
12.16	フロントフェンダーを取り外す	63	13.11	後輪ブレーキのブレーキフルードのレベルを点検する	85
12.17	フロントフェンダーを取り付ける	64	13.12	後輪ブレーキのブレーキフルードを補給する	86
12.18	ショックアブソーバーを取り外す	64	13.13	後輪ブレーキのブレーキパッドを点検する	87
12.19	ショックアブソーバーを取り付ける	64	13.14	後輪ブレーキのブレーキパッドを交換する	87
12.20	シートを取り外す	65	14	車輪、タイヤ	89
12.21	シートを取り付ける	65	14.1	前輪を取り外す	89
12.22	エアフィルターケースのカバーを取り外す	66	14.2	前輪を取り付ける	89
12.23	エアフィルターケースのカバーを取り付ける	66	14.3	後輪を取り外す	90
12.24	エアフィルターを取り外す	66	14.4	後輪を取り付ける	91
12.25	エアフィルターを取り付ける	67	14.5	タイヤの状態を点検する	92
12.26	エアフィルターとエアフィルターケースを清掃する	67	14.6	タイヤの空気圧を点検する	92
12.27	エアフィルターケースをシールする	68	14.7	スポークの張りを点検する	93
12.28	メインサイレンサーを取り外す	68	15	電装系	94
12.29	メインサイレンサーを取り付ける	68	15.1	バッテリーを取り外す (200/250/300 シリーズ)	94
12.30	メインサイレンサーのグラスファイバーを交換する	68	15.2	バッテリーを取り付ける (200/250/300 シリーズ)	94
12.31	フューエルタンクを取り外す	69	15.3	バッテリーを充電する (200/250/300 シリーズ)	95
12.32	フューエルタンクを取り付ける	70	15.4	メインヒューズを交換する (200/250/300 シリーズ)	96
12.33	チェーンの汚れを点検する	71	15.5	ヘッドライトマスクとヘッドライトを取り外す	97
			15.6	ヘッドライトマスクとヘッドライトを取り付ける	97
			15.7	ヘッドライトバルブを交換する	98
			15.8	ターンシグナルのバルブを交換する (EXC シリーズ)	98
			15.9	ヘッドライトの設定を点検する	99

15.10	ヘッドライトの照明距離を調節する	99	22.10	キャブレター	131
15.11	メーターの電池を交換する	100	22.10.1	125 シリーズ	131
16	冷却システム	101	22.10.2	200 EXC EU	131
16.1	冷却システム	101	22.10.3	200 EXC AU	131
16.2	不凍液とクーラントのレベルを点検する	101	22.10.4	200 XC-W US	131
16.3	クーラントのレベルを点検する	102	22.10.5	250 EXC EU, 250 EXC Six Days EU	132
16.4	クーラントを排出する	102	22.10.6	250 EXC AU	132
16.5	クーラントを注入する	103	22.10.7	250 XC-W US	132
17	エンジンを調整する	105	22.10.8	300 EXC EU, 300 EXC Six Days EU	132
17.1	アクセルワイヤーの遊びを点検する	105	22.10.9	300 EXC AU	133
17.2	アクセルワイヤーの遊びを調節する	105	22.10.10	300 EXC BR	133
17.3	キャブレター - アイドリング	105	22.10.11	300 XC-W US, 300 XC-W Six Days US	133
17.4	キャブレター - アイドリングを調節する	106	23	キャブレターの調整	134
17.5	キャブレターのフロートチャンバーを空にする	107	23.1	キャブレターの調整 (125 シリーズ)	134
17.6	シフトレバーの基本位置を点検する	108	23.2	キャブレターの調整 (200 シリーズ)	135
17.7	シフトレバーの基本位置を調整する	108	23.3	キャブレターの調整 (250 シリーズ)	136
17.8	エンジン特性 - 補助スプリング (250/300 シリーズ)	109	23.4	キャブレターの調整 (全 300 EXC EU/AU/Six Days, 300 XC-W US/Six Days)	137
17.9	エンジン特性 - 補助スプリングを調節する	109	23.5	キャブレターの調整 (300 EXC BR)	138
18	エンジンで行うサービス作業	110	23.6	キャブレターの調整 (全般)	139
18.1	ミッションオイルのレベルを点検する	110	24	油脂類	140
18.2	ミッションオイルを交換する	110	25	ケミカル類	142
18.3	ミッションオイルを排出する	111	26	規格	144
18.4	ミッションオイルを注入する	111	27	表示マーク索引	145
18.5	ミッションオイルを補給する	112	27.1	黄色とオレンジ色のマーク	145
19	清掃、手入れ	114	27.2	緑と青のマーク	145
19.1	洗車をする	114	索引		146
19.2	冬季運転における点検・メンテナンス作業	115			
20	保管	116			
20.1	保管	116			
20.2	保管後、運転操作の前に	116			
21	トラブルシューティング	117			
22	仕様一覧	119			
22.1	エンジン	119			
22.1.1	125 シリーズ	119			
22.1.2	200 シリーズ	119			
22.1.3	250 シリーズ	120			
22.1.4	300 シリーズ	120			
22.2	締付けトルク、エンジン	121			
22.2.1	125/200 シリーズ	121			
22.2.2	250/300 シリーズ	122			
22.3	容量	123			
22.3.1	ミッションオイル	123			
22.3.2	クーラント	123			
22.3.3	燃料	123			
22.4	シャーシ	124			
22.5	電装系	125			
22.6	タイヤ	125			
22.7	フロントフォーク	125			
22.7.1	125 EXC EU, 200 シリーズ	125			
22.7.2	250/300 EXC EU/AU, XC-W US, 300 EXC BR	126			
22.7.3	125 EXC Six Days EU	126			
22.7.4	250/300 Six Days	127			
22.8	ショックアブソーバー	127			
22.8.1	125/200 シリーズ	127			
22.8.2	250/300 シリーズ	128			
22.9	締付けトルク、シャーシ	129			

1.1 本書の表示マークについて

以下、使用されている表示マークについて説明します。



予想される正常な反応を示します。例: 特定の作業ステップや機能実行の結果



想定外の異常な反応を示します。例: 特定の作業ステップや機能実行の結果



このマークが付いている作業は全て専門知識や技術的知識を必要とします。ご自身の安全のため、これら作業は KTM 正規ディーラーで実施するようにして下さい！ 特別な訓練を受けた専門技術者が必要な専用ツールを使って、お客様のモーターサイクルを最適な状態にメンテナンス致します。



参照頁を示します (詳細については記載の頁を参照して下さい)。



補足情報や役に立つ情報を示します。



確認ステップの結果を示します。

1.2 使用文字種について

以下、使用されている文字種について説明します。

固有名詞

固有名詞を示します。

商標®

登録商標を示します。

マーク™

トレードマークを示します。

下線を引いた用語

車両の技術的詳細を参照または用語解説にある専門用語を示します。

2.1 使用環境 - 使用目的

(EXC シリーズ)

KTM のスポーツモーターサイクルは、通常のレースで想定される使用環境に耐えられるような設計・構造となっています。モーターサイクルスポーツの国際上位団体・協会が取り決めている最新の競技規定・カテゴリーに対応しています。



参考

認可を受けた (出力制限された)モデルのみ、公共道路での走行が許可されています。
出力制限されていないモデルは、公共道路から隔たれた場所でのみ運転可能です。
本モデルはオフロード耐久レース用に設計されており、モトクロスを主とした使用には適していません。

(XC-W シリーズ)

KTM のスポーツモーターサイクルは、通常のレースで想定される使用環境に耐えられるような設計・構造となっています。モーターサイクルスポーツの国際上位団体・協会が取り決めている最新の競技規定・カテゴリーに対応しています。



参考

本モデルはオフロード耐久レース用に設計されており、モトクロスを主とした使用には適していません。

2.2 安全の手引き

車両の安全な環境のために安全の手引きに留意して下さい。そのためにも、この説明書を全頁よくお読み下さい。この安全の手引きは文章が見やすく記載され、重要箇所はリンクが添付されています。



参考

車両にはよく見える箇所に注意・警告表示が貼付されています。注意・警告表示をはがさないで下さい。これら表示がないと危険が認識できず、お客様ご自身並びに周囲の方々が怪我をされる恐れがあります。

2.3 危険度と表示マーク



危険

適切に対応しないと直接および確実に死亡や後遺症を残す重傷につながる危険を示します。



警告

適切に対応しないと死亡や後遺症を残す重傷につながる恐れのある危険を示します。



注意

適切に対応しないと場合によっては軽傷につながる恐れのある危険を示します。

注意

適切に対応しないと車両または部品に重大な損傷をもたらす危険を示します。



警告

適切に対応しないと環境汚染につながる危険を示します。

2.4 改造に関する警告

ノイズダンパー部品の改造を行うことは禁じられています。以下の処置および該当する状態の製造は法的に禁じられています:

- 1 防音のために取り付けられている装備や部品のいずれかを、新車がエンドユーザーに販売または引き渡される前に取り外したり、機能しないように変更したりする事。あるいは車両の使用期間中にメンテナンス、修理、交換以外の目的で取り外したり、機能しないように変更したりする事。
- 2 そのように設置したり部品を取り外す、もしくは機能しないようにした車両の使用。

違法改造の例:

- 1 メインサイレンサー、バツフルプレート、マニホールド、その他排気系統の部品の取り外しもしくは貫通。
- 2 インテークシステムの部品を取り外す事、またはこれら部品に穴を開ける事。
- 3 非合法的なメンテナンス状態での使用。
- 4 車両の可動部品、あるいは排気装置またはインテークシステムの部品を製造者が承認していない部品と交換する事。

2.5 使用時の安全性

-  **危険**
事故の危険性 不十分な運転技能による危険性。
- 飲酒および薬剤やドラッグを摂取した状態、または精神的・肉体的理由により道路交通で正常な運転ができない恐れがある場合は、運転をしないで下さい。
-  **危険**
中毒の危険性 排気ガスは毒性で、意識不明や死亡の原因となる恐れがあります。
- エンジンをかけているときは必ず十分に換気し、適切な排気設備のない閉め切った室内でエンジンをかけたり、かけたままにする事はやめて下さい。
-  **警告**
火傷の危険性 一部の部品は運転中非常に熱くなります。
- 排気装置、ラジエーター、エンジン、ダンパー、ブレーキシステムなど、熱くなった部品には触れないで下さい。これら部品で作業を行う際は、部品が冷えるまで待つて下さい。

車両が完璧に整備された状態である事を必ず確認し、法規定に則り、安全と環境に配慮した運転を心がけて下さい。
訓練を受けた人のみがこのモデルを運転できます。公道では適切な運転許可証が必要となります。
安全性を損なうような不具合がある場合は、すぐに KTM 正規ディーラーで処置を受けて下さい。
車両に貼付されている注意・警告表示に従って下さい。

2.6 保護服

-  **警告**
人体への危険性 不足および欠陥のある保護服の着用は安全面での危険性を高めます。
- 走行の際は必ず保護服 (ヘルメット、ブーツ、手袋、ズボン、プロテクター付きジャケット)を着用して下さい。損傷等がなく、かつ法規則に従った保護服を常に着用して下さい。

KTM ではお客様の安全性のためにも運転の際には適切な保護服を必ず着用するようお勧めしています。

2.7 作業上の決まり

作業の中には専用ツールを必要とするものがあります。専用ツールは車両の付属品ではありませんが、()に記載されている番号を指定して注文する事ができます。例: ペアリングブーラー (15112017000)
組み立ての際、再使用できない部品 (緩み止めスクリューとナット、ガスケット、シールリング、O リング、割りピン、ロックワッシャーなど)は新しい部品と交換して下さい。
スクリュー脱落にはゆるみ止め材 (例、Loctite®)が必要です。使用の際にはメーカーの使用上の注意に従って下さい。
分解後も再度使用する部品は清掃し、破損・磨耗がないか点検します。破損・磨耗した部品は交換します。
修理およびサービス終了後は、車両が安全に使用できる状態である事を確認して下さい。

2.8 環境

責任感をもってモーターサイクルと接する事で問題や対立の発生を避ける事ができます。モーターサイクルの明るい未来のためにも、法律で定められた範囲でモーターサイクルを使用し、環境意識を持ち、他人の権利を尊重する事を常に心がけて下さい。
古い燃料、その他燃料およびケミカル類、古くなった部品の廃棄は各国の法律および規則を遵守して下さい。
モーターサイクルは古い車両の廃棄に関する EU 指令の対象ではないので、法的な規定はありません。KTM 正規ディーラーにお気軽にお尋ね下さい。

2.9 OWNER'S MANUAL

初めてツーリングに出る前に、必ずこのオーナーズマニュアルを全頁注意して読んで下さい。車両の操作や取り扱いのために有用なヒントや情報が盛り込まれています。車両を自分に合った最適な状態に調整し、ご自身を怪我から守る方法を知るにはこれ以外の道はありません。
必要に応じていつでも確認出来るよう、誰でも閲覧可能な場所にオーナーズマニュアルを保管して下さい。
車両に関するさらなる情報をお求めの場合、もしくは読んでいて不明な点がある場合は、KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。
オーナーズマニュアルはモーターサイクルの重要な部品の一部です。販売する際は必ず車両と一緒に新しい所有者に引き渡して下さい。

3.1 メーカー保証、法定保証

サービスプランに規定された作業は必ず KTM 正規ディーラーで実施し、カスタマーサービスブック並びに KTM Dealer.net に証明を受けて下さい。これをしないと、一切の保証請求が無効となります。また、車両の変更・改造に起因する直接・間接の損害はメーカー保証の対象外です。

メーカー保証および法定保証に関する詳細とその手続きについては、カスタマーサービスブックを参照して下さい。

3.2 油脂類、ケミカル類



警告

環境汚染 燃料の不適切な取り扱いは、環境汚染の原因となります。

- 燃料を地下水、土壌、下水道に流してはいけません。

オーナーズマニュアルに記載されたケミカル類（例、燃料・潤滑剤）または仕様に応じた油脂類を使用して下さい。

3.3 スペアパーツ、アクセサリー

ご自身の安全のため、KTM により承認または推奨されたスペアパーツ並びにアクセサリーのみを使用し、またこれら部品の取り付けは KTM の正規ディーラーで行って下さい。それ以外の製品およびその使用に起因する損害について、KTM は一切その責任を負いかねます。

関連する説明文で（ ）内に記載されているスペアパーツやアクセサリーもあります。KTM 正規ディーラーまでお気軽にお問い合わせ下さい。

お手持ちの製品でご使用になれる最新の KTM PowerParts については、KTM のホームページをご覧ください。

KTM インターナショナルサイト: <http://www.ktm.com>

3.4 サービス

故障を避け、早期摩耗を防ぐには、オーナーズマニュアルの記載に従ってエンジンとシャーシのサービス、手入れ、調整作業を行う必要があります。シャーシの調整を間違えると、シャーシ部品の損傷や破損を引き起こす恐れがあります。

砂地やひどいぬかるみ、湿気の多いコースやオフロードなど過酷な環境で車両を使用すると、駆動装置やブレーキシステム、サスペンション各部の部品などでひどい磨耗を起こす可能性があります。そのためパーツの点検および交換は次のサービスまでに行ってください。

規定の慣らし運転時間とサービス時期を必ず守って下さい。これは、車両の寿命を長くするために非常に重要な事です。

3.5 写真

注意事項に記載された写真には一部特別装備が施されています。

より分かりやすく表示および説明するために一部部品を取り外したり、記載していない場合があります。これらの記述に関する取り外しは必ずしも必要ではありません。記載内容に留意して下さい。

3.6 カスタマーサービス

お手持ちの製品や KTM に関するご質問については、KTM 正規ディーラーまでお気軽にお問い合わせ下さい。

KTM 正規ディーラーの一覧は KTM のホームページに掲載されています。

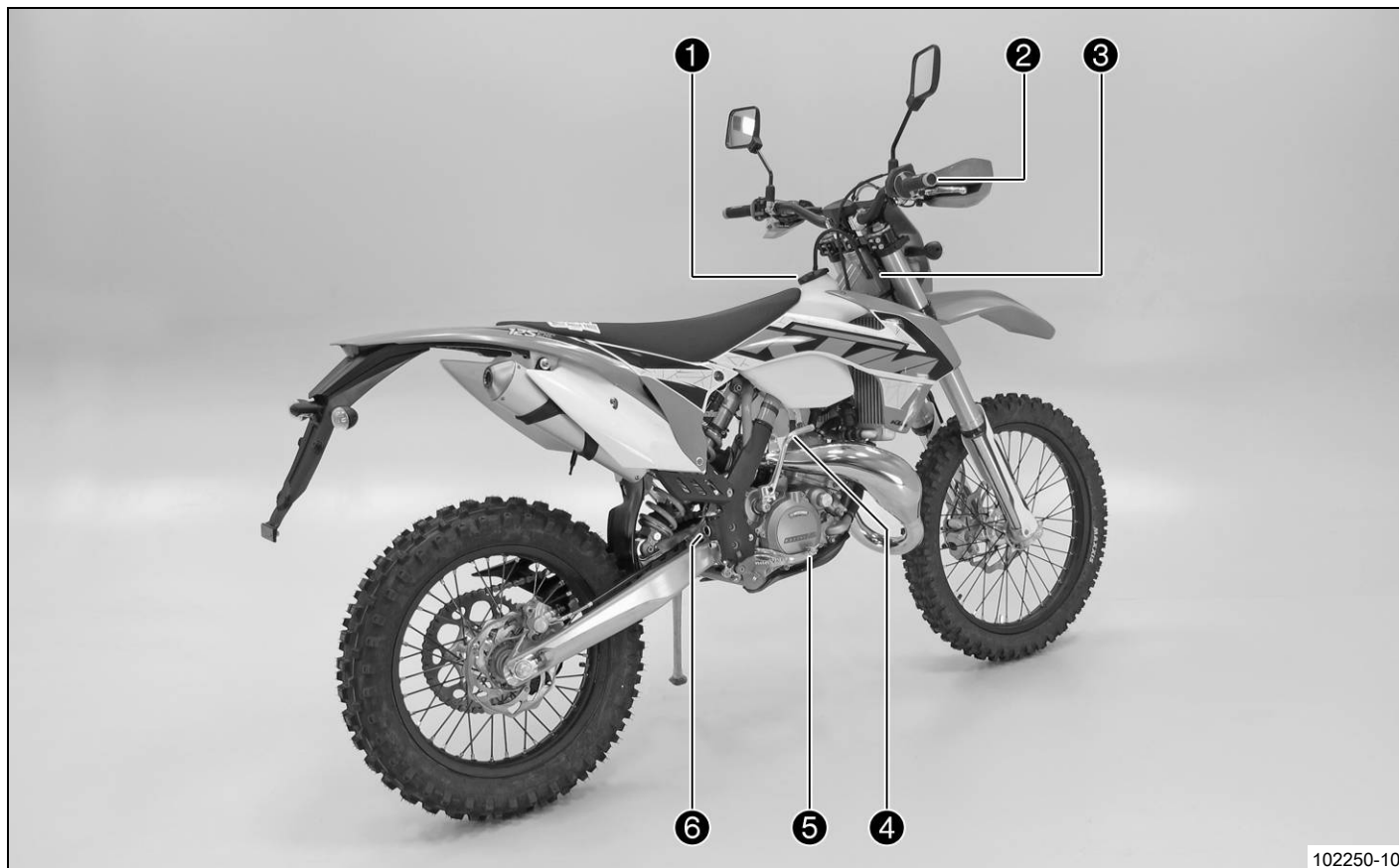
KTM インターナショナルサイト: <http://www.ktm.com>

4.1 各部の名称 左前方 (代表写真)



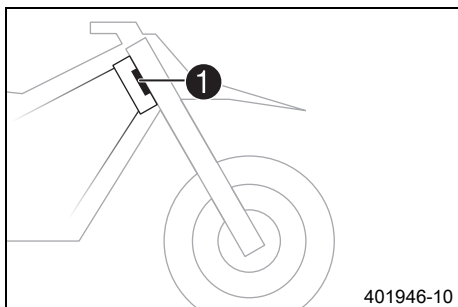
1	ブレーキレバー (図 頁13)
2	ライトスイッチ (図 頁14)
2	エンジンストップスイッチ (図 頁13)
2	ターンシグナルスイッチ (図 頁14)
2	ホーンスイッチ (図 頁14)
2	エンジンストップスイッチ (図 頁14)
3	クラッチレバー (図 頁13)
4	チェーンガイド
5	エアフィルターケースのカバー
6	サイドスタンド (図 頁18)
7	シフトレバー (図 頁17)
8	燃料コック (図 頁17)

4.2 各部の名称 右後方 (代表写真)



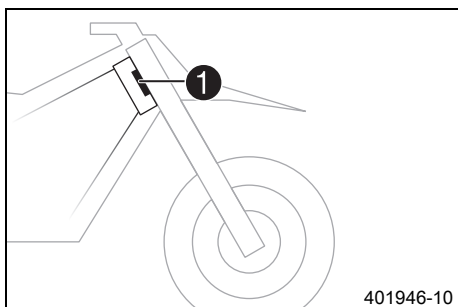
- | | |
|---|-------------------|
| 1 | フィラーキャップ |
| 2 | スロットルグリップ (図 頁13) |
| 3 | シャーシナンバー (図 頁11) |
| 4 | キックスターター (図 頁18) |
| 5 | ブレーキペダル (図 頁18) |
| 6 | 後輪ブレーキフルードの点検窓 |

5.1 シャーシナンバー



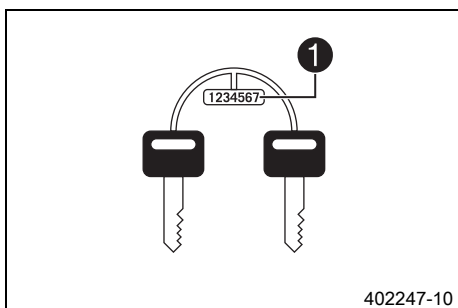
シャーシナンバー①はステアリングヘッドの右に刻印されています。

5.2 タイブラベル



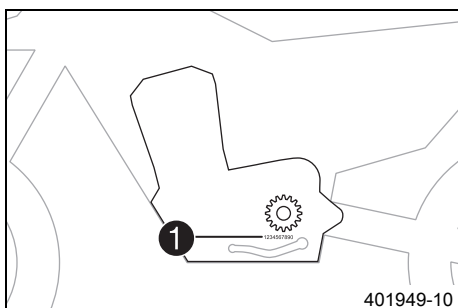
タイブラベル①はステアリングヘッドの前方に貼付されています。

5.3 キーナンバー (EXC シリーズ)



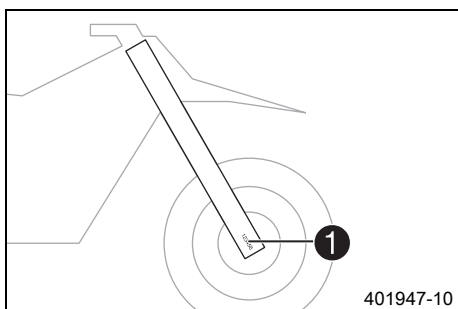
ハンドルロックのキーナンバー①は2つのキーの接合部に刻印されています。

5.4 エンジンナンバー



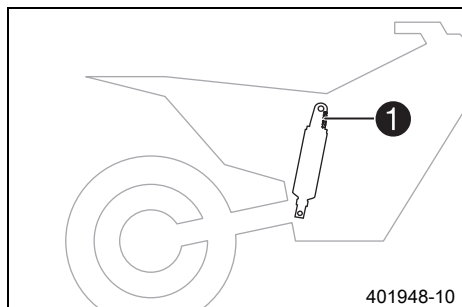
エンジンナンバー①はエンジンの左側、フロントスプロケットの下に刻印されています。

5.5 フロントフォークタイプナンバー



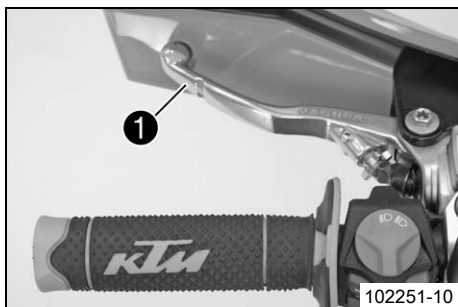
フロントフォークタイプナンバー①はフォークレッグアクスル通し穴の内側に刻印されています。

5.6 ショックアブソーバータイプナンバー



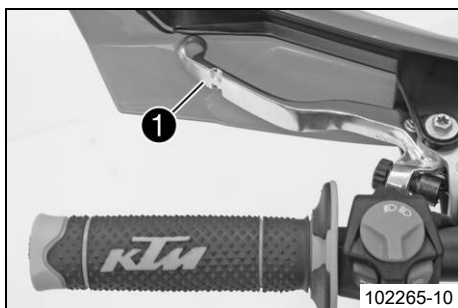
ショックアブソーバータイプナンバー①は、ショックアブソーバー上部、調節リングの上、エンジン側に刻印されています。

6.1 クラッチレバー



(125/200 シリーズ)

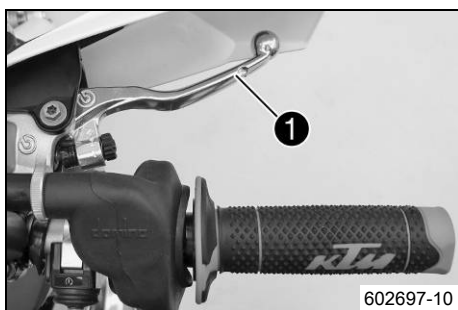
クラッチレバー①は左のハンドルバーに設置されています。
クラッチは油圧で作動し、自動調整されています。



(250/300 シリーズ)

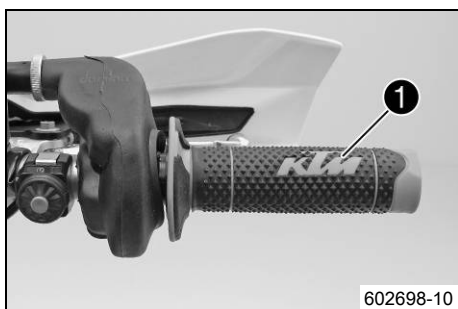
クラッチレバー①は左のハンドルバーに設置されています。
クラッチは油圧で作動し、自動調整されています。

6.2 ブレーキレバー



ブレーキレバー①は右のハンドルバーに設置されています。
ブレーキレバーで前輪ブレーキを作動します。

6.3 スロットルグリップ



スロットルグリップ①は右のハンドルバーに設置されています。

6.4 エンジnstopスイッチ (EXC シリーズ)

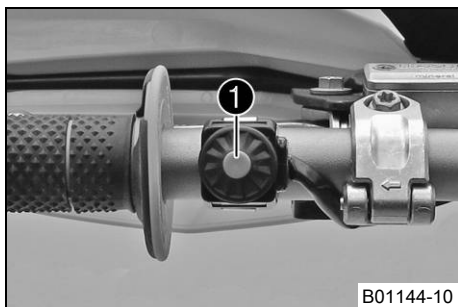


エンジnstopスイッチ①は左のハンドルバーに設置されています。

確認すべき状態

- ・ エンジnstopスイッチ ☒ が基本位置にある- この位置ではイグニッション回路が接続されており、エンジnstをかける事ができます。
- ・ エンジnstopスイッチ ☒ が押されている- この位置ではイグニッション回路が接続されておらず、エンジnst作動中はこれを停止し、停止中の場合はエンジnstをかける事ができません。

6.5 エンジnstoppスイッチ (XC-W シリーズ)



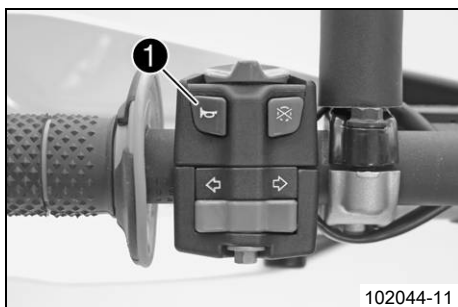
B01144-10

エンジンストップスイッチ①は左のハンドルバーに設置されています。

確認すべき状態

- エンジンストップスイッチ ⓧ が基本位置にある- この位置ではイグニッション回路が接続されており、エンジンをかける事ができます。
- エンジンストップスイッチ ⓧ が押されている- この位置ではイグニッション回路が接続されておらず、エンジン作動中はこれを停止し、停止中の場合はエンジンをかける事ができません。

6.6 ホーンスイッチ (EXC シリーズ)



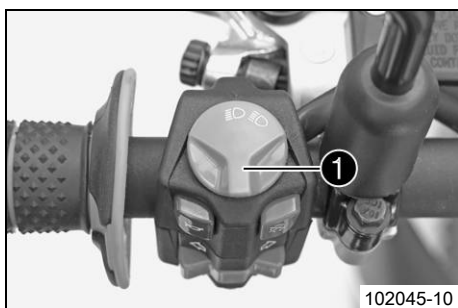
102044-11

ホーンスイッチ①は左のハンドルバーに設置されています。

確認すべき状態

- ホーンスイッチが基本位置にある
- ホーンスイッチが押されている- この位置でホーンが鳴ります。

6.7 ライトスイッチ (EXC シリーズ)



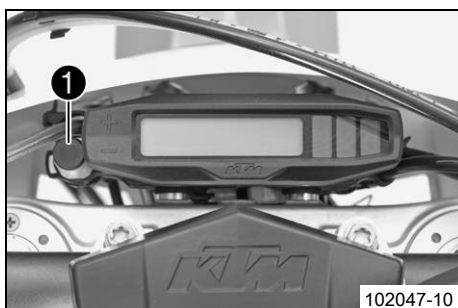
102045-10

ライトスイッチ①は左のハンドルバーに設置されています。

確認すべき状態

	ヘッドライト (ロービーム) 点灯- ライトスイッチが中央位置にあります。この位置でヘッドライト (ロービーム) とテールライトが点灯しています。
	ヘッドライト (ハイビーム) 点灯- ライトスイッチが左に押されています。この位置でヘッドライト (ハイビーム) とテールライトが点灯しています。

6.8 ライトスイッチ (XC-W シリーズ)



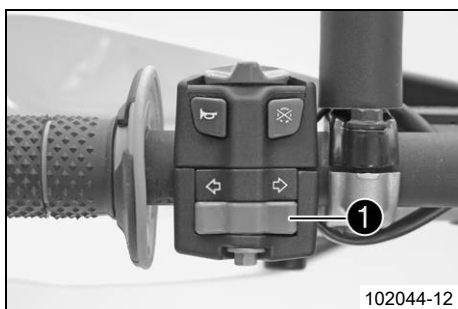
102047-10

ライトスイッチ①はメーターの右横に設置されています。

確認すべき状態

- ライトが消えている- ライトスイッチがいっぱいに押されています。この位置ではライトが消えています。
- ライト点灯- ライトスイッチがいっぱいに引かれています。この位置でヘッドライト (ロービーム) とテールライトが点灯しています。

6.9 ターンシグナルスイッチ (EXC シリーズ)



102044-12

ターンシグナルスイッチ①は左のハンドルバーに設置されています。

確認すべき状態

	ターンシグナル停止- ターンシグナルスイッチが中央に位置しています。
	左のターンシグナルが作動- ターンシグナルスイッチを左に押します。
	右のターンシグナルが作動- ターンシグナルスイッチを右に押します。

6.10 エマージェンシーOFFスイッチ (EXC AU)

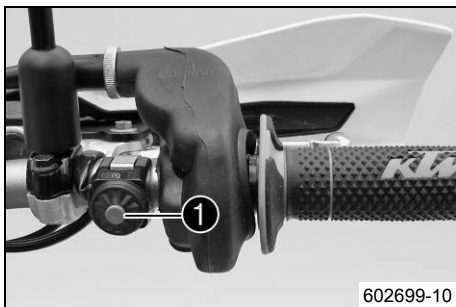


エマージェンシーOFFスイッチ①は右のハンドルバーに設置されています。

確認すべき状態

	イグニッション停止- この位置ではイグニッション回路が接続されておらず、エンジン作動中はこれを停止し、停止中の場合はエンジンをかける事ができません。
	イグニッション作動- この位置ではイグニッション回路が接続されており、エンジンをかける事ができます。

6.11 スタータースイッチ (200/250/300 EU/US シリーズ, 300 EXC BR)



スタータースイッチ①は右のハンドルバーに設置されています。

確認すべき状態

- ・ スタータースイッチ①が基本位置にある
- ・ スタータースイッチ①が押されている- この位置でセルフスターターが作動します。

6.12 スタータースイッチ (EXC AU)



スタータースイッチ①は右のハンドルバーに設置されています。

確認すべき状態

- ・ スタータースイッチ①が基本位置にある
- ・ スタータースイッチ①が押されている- この位置でセルフスターターが作動します。

6.13 インジケーターランプの表示 (EXC シリーズ)



確認すべき状態

	ハイビームインジケーターランプが青く点灯- ハイビームが点灯しています。
EFI	EFI 警告ランプ (MIL) - 作動しません。
	燃料レベル警告ランプ- 作動しません。
	ターンシグナルインジケーターランプが緑に点滅- ターンシグナルが作動しています。

6.14 インジケーターランプの表示 (XC-W シリーズ)

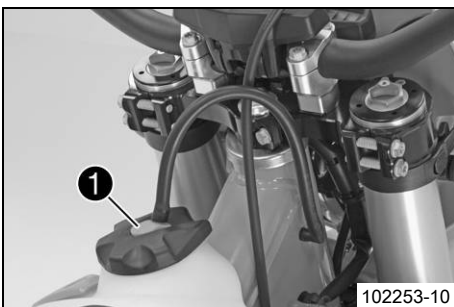


確認すべき状態

	ハイビームインジケーターランプが青く点灯- 作動しません。
EFI	EFI 警告ランプ (MIL) - 作動しません。
	燃料レベル警告ランプ- 作動しません。

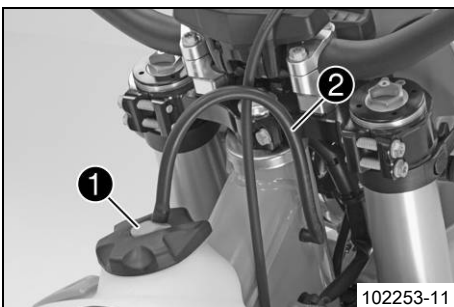
6.15 フィラーキャップを開く

- 危険**
火災の危険性 燃料は可燃性です。
- 給油の際は炎や吸いかけのタバコの近くを避け、エンジンを必ず停止して下さい。また、熱せられた部品には特に燃料がかからないよう注意して下さい。こぼれた燃料はすぐに拭き取して下さい。
 - フューエルタンク内の燃料は熱により膨張し、溢れ出る恐れがあります。給油に関する注意事項をよく守って下さい。
- 警告**
中毒の危険性 燃料は毒性で、健康に害を及ぼします。
- 燃料が皮膚、目、衣服につかないよう注意して下さい。燃料から発生するガスを吸い込まないで下さい。目に入った場合はすぐに水で洗い流し、医師の診断を受けて下さい。皮膚についた場合は、すぐにその部分を水と石鹸で洗って下さい。燃料を飲み込んでしまった場合は、すぐに医師の診断を受けて下さい。燃料が衣服についた場合は着替えて下さい。燃料は適切なキャニスターに入れ、子供の手の届かない場所に保管して下さい。
- 警告**
環境汚染 燃料の不適切な取り扱いは、環境汚染の原因となります。
- 燃料を地下水、土壌、下水道に流してはいけません。



- リリースボタン①を押し、フィラーキャップを時計と反対回りに回して取り外します。

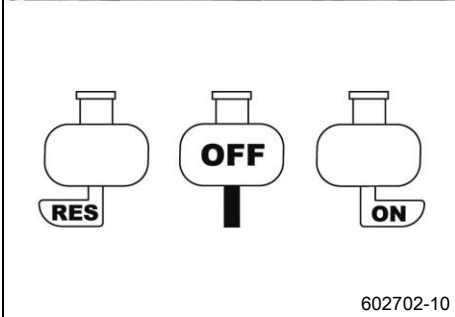
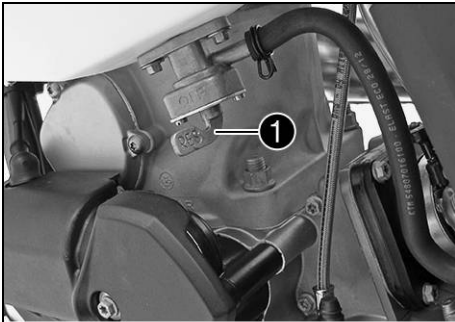
6.16 フィラーキャップを閉じる



- フィラーキャップをかぶせ、リリースボタン①がロックするまで時計回りに回します。

i 参考
フューエルタンクのエア抜き穴のホース②が折れ曲がらないように注意して下さい。

6.17 燃料コック

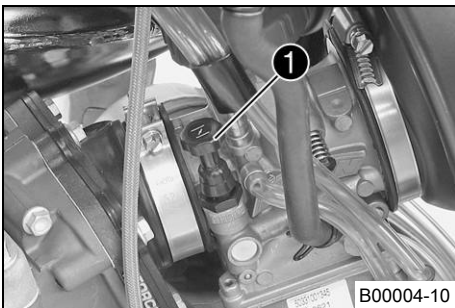


燃料コックはフューエルタンクの左に設置されています。
燃料コックの切替レバー①でキャブレターへの燃料供給の開閉ができます。

確認すべき状態

- ・ 燃料コックオフOFF – フューエルタンクからキャブレターへの燃料供給が停止します。
- ・ 燃料コックオンON – フューエルタンクからキャブレターへ燃料が供給されます。予備量を除いたフューエルタンク内の燃料が消費されます。
- ・ 予備燃料の供給オンRES – フューエルタンクからキャブレターへ燃料が供給されます。フューエルタンク内の燃料が完全に消費されます。

6.18 チョーク



チョークノブ①はキャブレターの左側に設置されています。
チョーク機能がオンの時にはキャブレター内の穴が開き、ここからエンジンに追加で燃料が吸い取られます。これにより、エンジンが冷えているときのスタートに必要な、燃料配分の多い混合気が発生します。

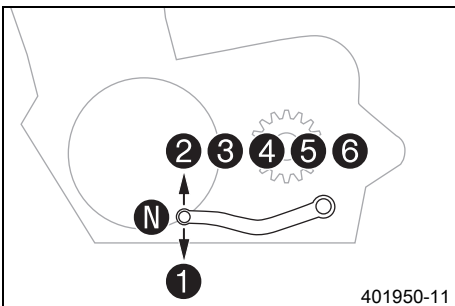
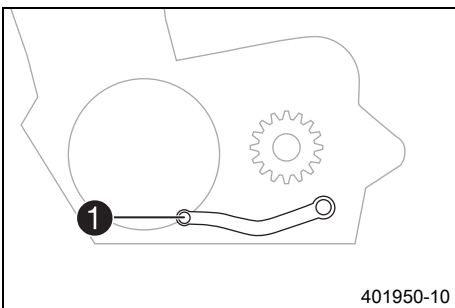
参考

エンジンが運転で暖まっている場合は、チョーク機能をオフにして下さい。

確認すべき状態

- ・ チョーク機能オン – チョークノブがいっぱいに引かれています。
- ・ チョーク機能オフ – チョークノブが最後まで押し込まれています。

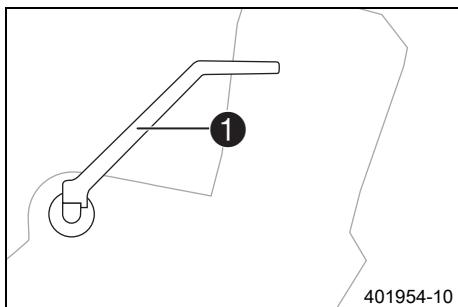
6.19 シフトレバー



シフトレバー①はエンジンの左側に設置されています。

各ギアのポジションは図の通りです。
ニュートラル / アイドリングは 1 速と 2 速の間にあります。

6.20 キックスターター

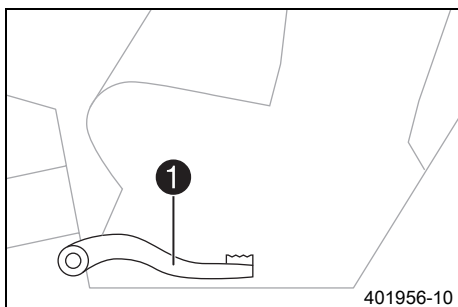


キックスターター①はエンジンの右側に設置されています。
キックスターター上部は動かすことができます。

i 参考

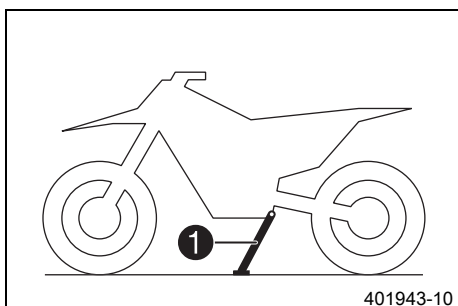
走行前にはキックスターター上部をエンジン側に倒して下さい。

6.21 ブレーキペダル

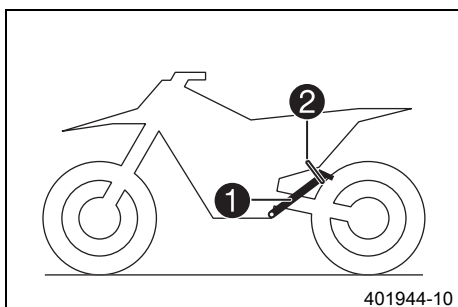


ブレーキペダル①は右のフットレストの前方に設置されています。
ブレーキペダルで後輪ブレーキを作動します。

6.22 サイドスタンド



サイドスタンド①は車両の左側に設置されています。

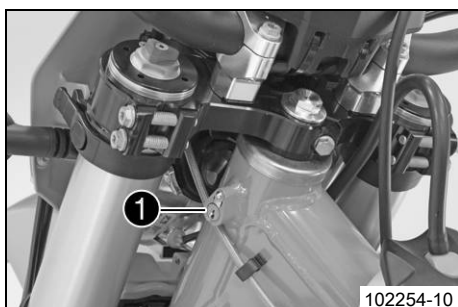


サイドスタンドは車両を立てるのに使用します。

i 参考

走行中はサイドスタンド①を上に関じ、ゴムベルト②で固定して下さい。

6.23 ハンドルロック (EXC シリーズ)



ハンドルロック①はステアリングヘッドの左側に設置されています。
ハンドルロックをかけるとハンドルを固定することができます。これによりハンドルを動かす事ができず、よって走行不可能となります。

6.24 ハンドル操作をロックする (EXC シリーズ)

注意

損傷の危険性 停車中の車両が動いたり倒れる恐れがあります。

- 車両は必ず安定した平らな場所にとめて下さい。



- 車両をとめます。
 - ハンドルバーを右に回し切ります。
 - ハンドルロックにキーを差し込み左に回し、中に押してから今度は右に回します。キーを抜きます。
- ✓ これでハンドルバーは固定されます。

参考

i ハンドルロックにキーを差し込んだままにする事は絶対にやめて下さい。

6.25 ハンドル操作のロックを解除する (EXC シリーズ)

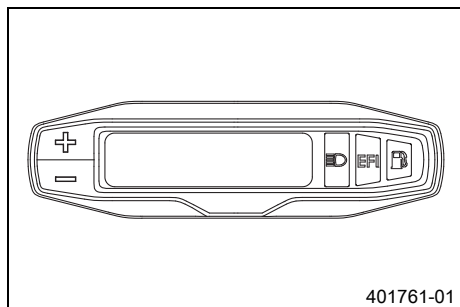


- ハンドルロックにキーを差し込み左に回し、少し引いてから今度は右に回します。キーを抜きます。
- ✓ これでまたハンドルバーを動かす事ができます。

参考

i ハンドルロックにキーを差し込んだままにする事は絶対にやめて下さい。

7.1 メーター各部

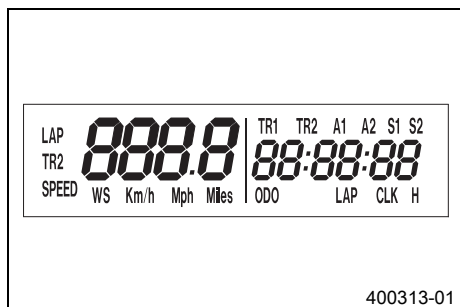


- ボタンでさまざまな機能の操作を行います。
- ボタンでさまざまな機能の操作を行います。

参考

納車時はSPEED/HモードとSPEED/ODOモードだけが選択されています。

7.2 作動とテスト



メーターを作動する

いずれかのボタンを押すか、またはホイールスピードセンサーからパルスを受信すると、メーターが起動します。

ディスプレイテスト

画面の機能テストのため、全表示アイテムを短く表示します。



WS (ホイールサイズ)

画面の機能テストの後、ホイール外周WS(ホイールサイズ)を表示します。

参考

「2205」は量産モデルの21インチ前輪の外周に相当します。

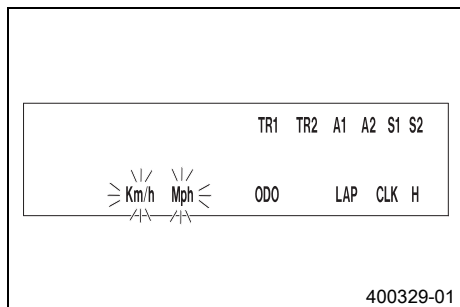
その後表示は最後に選択したモードに変更します。

7.3 キロメートルかマイルを選択する

参考

単位を変更してもODOの値は保持され、選択単位に合わせて換算されます。

TR1、TR2、A1、A2、S1の各値は置き換えると消去されます。



条件

車両が停止している。

- ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右下にHを表示させます。
- ボタンを2～3秒間押し続けます。
 - ✓ 設定メニューが現れ、選択されている機能を表示します。
- ボタンを何度か短く押して、Km/h / Mphを点滅させます。

Km/hを選択する

- ボタンを押します。

Mphを選択する

- ボタンを押します。
- 3～5秒間待ちます。
 - ✓ 設定が保存されます。

参考

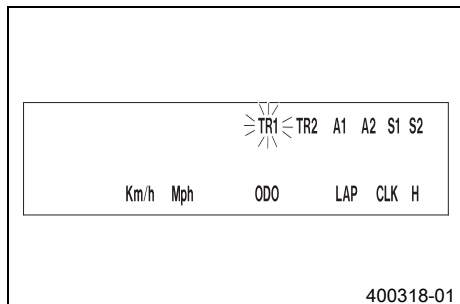
10～12秒間ボタンを押さなかったか、またはホイールスピードセンサーからパルスを受信した場合、設定は自動的に保存され、セットアップメニューは終了します。

7.4 メーターの機能を設定する



参考

納車時はSPEED/HモードとSPEED/ODOモードだけが選択されています。



条件

車両が停止している。

- ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右下にHを表示させます。
- ボタンを 2～3 秒間押し続けます。
- ✓ 設定メニューが現れ、選択されている機能を表示します。



参考

10～12 秒間ボタンを押さなかった場合、設定が自動的に保存されます。
20 秒間ボタンを押さなかったか、またはホイールスピードセンサーからパルスを受信した場合、設定は自動的に保存され、セットアップメニューは終了します。

- ボタンを何度か短く押して、選択したい機能を点滅させます。
- ✓ 選択された機能が点滅します。

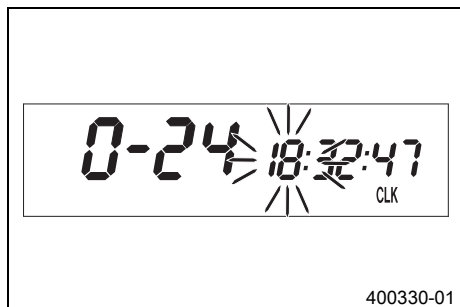
機能をオンにする

- ボタンを押します。
- ✓ シンボルを表示したまま、次の機能に移動します。

機能をオフにする

- ボタンを押します。
- ✓ シンボルが消え、次の機能に移動します。

7.5 時刻を設定する



条件

車両が停止している。

- ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右下にCLKを表示させます。
- ボタンを 2～3 秒間押し続けます。
- ✓ 時間表示が点滅します。
- 時間表示を ボタンか ボタンで設定します。
- 3～5 秒間待ちます。
- ✓ 次のセグメントが点滅し、変更可能になります。
- 残るセグメントを ボタンと ボタンを使って時間表示と同様に設定します。



参考

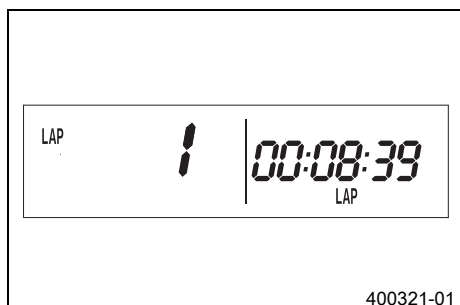
秒数はゼロ以外の値には設定できません。
15～20 秒間ボタンを押さなかったか、またはホイールスピードセンサーからパルスを受信した場合、設定は自動的に保存され、セットアップメニューは終了します。

7.6 ラップタイムを表示する



参考

本機能はラップタイムを測定してからでないと作動できません。



条件

車両が停止している。

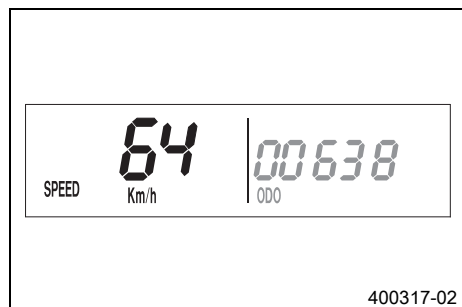
- ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右下にLAPを表示させます。
- ボタンを短く押します。
- ✓ ディスプレイ左にLAP 1が表示されます。
- ラップ 1 から 10 のタイムを ボタンで表示できます。
- ボタン を 3～5 秒間押し続けます。
- ✓ ラップタイプが消去されます。

-  ボタンを短く押します。
- ✓ 次のモードに切り替わります。

参考

ホイールスピードセンサーからパルスを受信すると、ディスプレイの左側が**SPEED**モードに戻ります。

7.7 SPEED モード (速度)



-  ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ左に**SPEED**を表示させます。

SPEEDモードでは現在の速度を表示します。

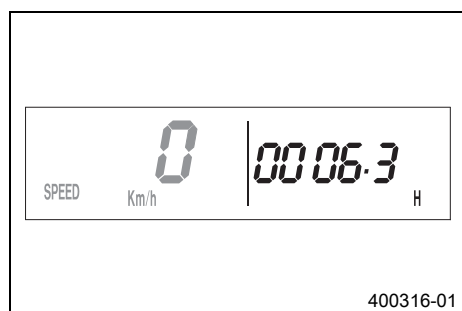
現在速度はKm/hまたはMphで表示する事ができます。

参考

国に応じた設定を選択して下さい。

前輪から信号を受けるとメーターディスプレイ左の表示が**SPEED**モードに切り替わり、現在の速度を表示します。

7.8 SPEED/H モード (作動時間)



条件

- 車両が停止している。

-  ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右下に**H**を表示させます。

Hモードではエンジンの作動時間を表示します。

作動時間計で総走行時間を記録しています。

参考

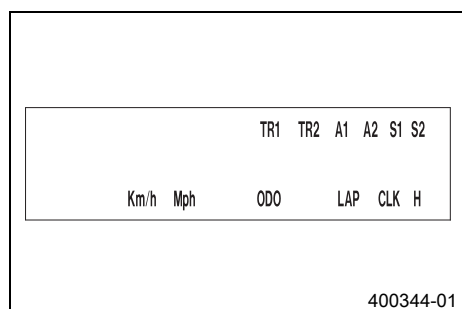
作動時間計はサービス作業の実施時期を守るために必要です。

メーターが**H**モードに設定された状態で走り出すと、自動的に**ODO**モードに切り替わります。

Hモードは走行中作動しません。

 ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	メーター機能の設定メニューが表示されます。
 ボタンを短く押します。	次のモードに切り替わります。
 ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	作動しません。
 ボタンを短く押します。	作動しません。

7.9 設定メニュー



条件

- 車両が停止している。

-  ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右下に**H**を表示させます。

-  ボタンを 2～3 秒間押し続けます。

設定メニューは選択されている機能を表示します。

参考

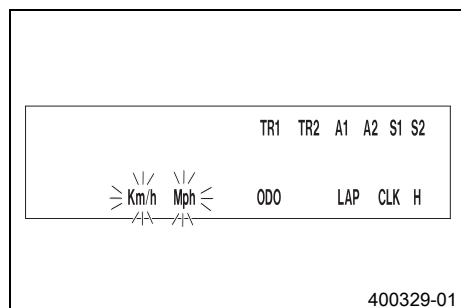
希望の機能になるまで、 ボタンを短く押します。

20 秒間ボタンを押さなかった場合、設定が自動的に保存されます。

 ボタンを短く押します。	点滅している機能をオンに設定し、次の表示に移動します。
 ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	作動しません。

■ ボタンを短く押します。	点滅している機能をオフに設定し、次の表示に移動します。
■ ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	作動しません。
3～5 秒間待ちます。	設定を変更せずに次の表示に移動します。
10～12 秒間待ちます。	設定メニューを終了し、設定内容を保存してHモードまたはODOモードに移動します。

7.10 単位を設定する



条件

- ・ 車両が停止している。
- － ■ ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右下にHを表示させます。
- － ■ ボタンを 2～3 秒間押し続けます。
- － ■ ボタンを何度か短く押して、Km/h / Mphを点滅させます。

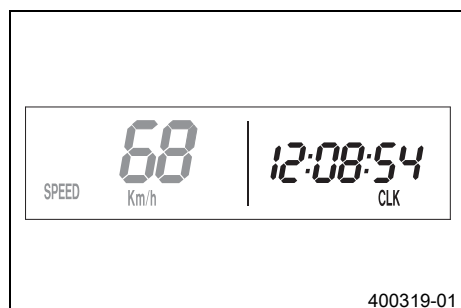
単位モードでは、単位を切り替える事ができます。

参考

5 秒間ボタンを押さなかった場合、設定が自動的に保存されます。

■ ボタンを短く押します。	選択モードを開始し、Km/h表示を選択します。
■ ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	作動しません。
■ ボタンを短く押します。	Mph表示を選択します。
■ ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	作動しません。
3～5 秒間待ちます。	次の表示に切り替わり、選択モードから設定メニューに移動します。
10～12 秒間待ちます。	設定内容を保存し、設定メニューを閉じます。

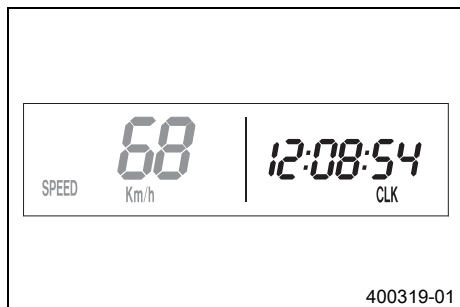
7.11 SPEED/CLK モード (時刻)



- － ■ ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右下にCLKを表示させます。
- CLKモードでは時刻を表示します。

■ ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	時計の設定メニューが表示されます。
■ ボタンを短く押します。	次のモードに切り替わります。
■ ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	作動しません。
■ ボタンを短く押します。	作動しません。

7.12 時刻を設定する

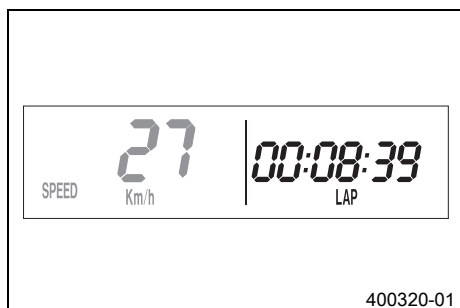


条件

- ・ 車両が停止している。
- － ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右下にCLKを表示させます。
- － ボタンを 2～3 秒間押し続けます。

ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	数値を増やします。
ボタンを短く押します。	数値を増やします。
ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	数値を減らします。
ボタンを短く押します。	数値を減らします。
3～5 秒間待ちます。	次の数値に移動します。
10～12 秒間待ちます。	設定メニューを終了します。

7.13 SPEED/LAP モード (ラップタイム)



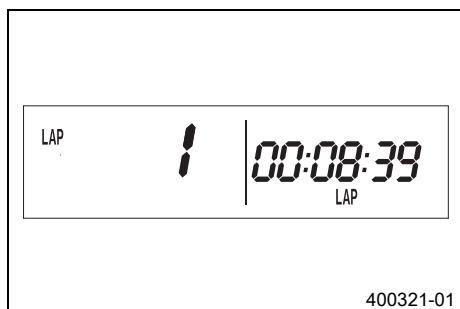
- － ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右下にLAPを表示させます。
- LAPモードでは、ストップウォッチで 10 ラップまでタイムを記録できます。

参考

- － ボタンを押してもラップタイムが止まらない場合、すでに 9 ラップが記録されています。
- 10 ラップ目は ボタンでストップして下さい。

ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	ストップウォッチとラップタイムをリセットします。
ボタンを短く押します。	次のモードに切り替わります。
ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	ストップウォッチをストップします。
ボタンを短く押します。	ストップウォッチをスタートするか記録中のラップタイムをストップして記録し、次のラップをスタートします。

7.14 ラップタイムを表示する

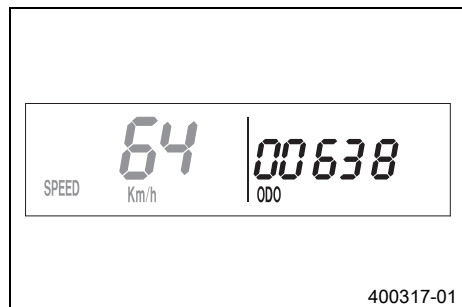


条件

- ・ 車両が停止している。
- － ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右下にLAPを表示させます。
- － ボタンを短く押します。

ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	ストップウォッチとラップタイムをリセットします。
ボタンを短く押します。	ラップ 1 から 10 を選択します。
ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	作動しません。
ボタンを短く押します。	次のラップタイムを表示します。

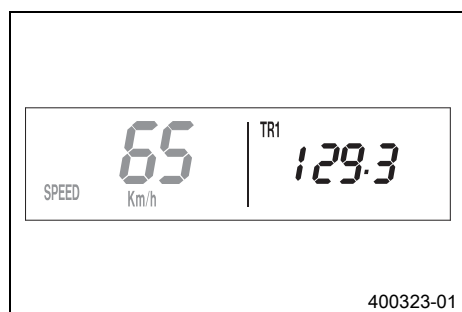
7.15 SPEED/ODO モード (走行距離計)



- － **+** ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右下にODOを表示させます。
ODOモードでは走行した総距離を表示します。

+ ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	作動しません。
+ ボタンを短く押します。	次のモードに切り替わります。
− ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	作動しません。
− ボタンを短く押します。	作動しません。

7.16 SPEED/TR1 モード (トリップマスター 1)

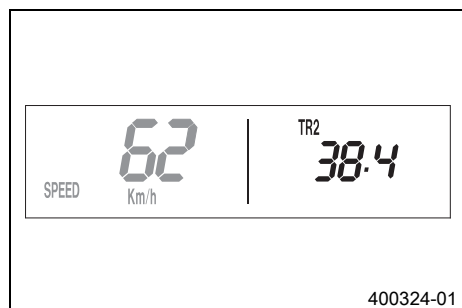


- － **+** ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右上にTR1を表示させます。
TR1 (トリップマスター 1)は常に作動しており、999.9 までカウントします。
ツーリングの際にルートの距離を測ったり、給油の間隔を距離で確認する事ができます。
TR1はA1 (平均速度 1)とS1 (ストップウォッチ 1)と連動しています。

参考
999.9 までカウントすると、TR1、A1、S1の表示を自動的に「0.0」にリセットします。

+ ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	TR1、A1、S1の表示を「0.0」にリセットします。
+ ボタンを短く押します。	次のモードに切り替わります。
− ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	作動しません。
− ボタンを短く押します。	作動しません。

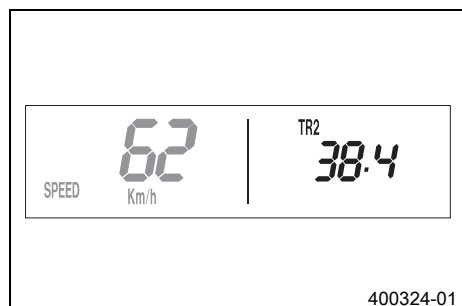
7.17 SPEED/TR2 モード (トリップマスター 2)



- － **+** ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右上にTR2を表示させます。
TR2 (トリップマスター 2)は常に作動しており、999.9 までカウントします。

+ ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	TR2とA2の値を削除します。
+ ボタンを短く押します。	次のモードに切り替わります。
− ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	TR2の値を減らします。
− ボタンを短く押します。	TR2の値を減らします。

7.18 TR2 (トリップマスター 2)の設定



条件

- ・ 車両が停止している。
- － ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右上にTR2を表示させます。
- － TR2が点滅するまで、 ボタンを2～3秒間押し続けます。

表示されている値は ボタンと ボタンを使ってマニュアルで変更できます。ロードブックに従って走行する際、とても便利な機能です。

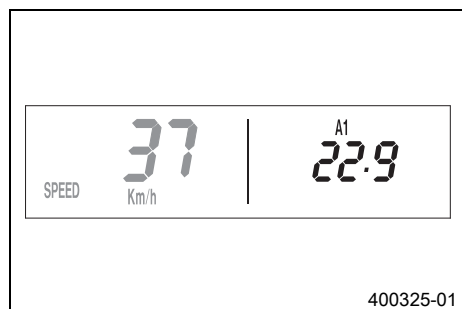


参考

TR2の値は走行中も ボタンと ボタンで修正可能です。
999.9 までカウントすると、TR2の値を自動的に「0.0」にリセットします。

ボタンを2～3秒間押し続けます。	TR2の値を増やします。
ボタンを短く押します。	TR2の値を増やします。
ボタンを2～3秒間押し続けます。	TR2の値を減らします。
ボタンを短く押します。	TR2の値を減らします。
10～12秒間待ちます。	設定内容を保存し、設定メニューを閉じます。

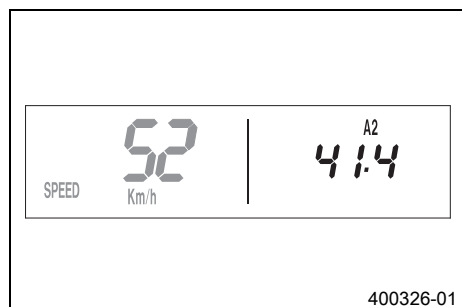
7.19 SPEED/A1 モード (平均速度 1)



- － ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右上にA1を表示させます。
- A1 (平均速度 1)はTR1 (トリップマスター 1)とS1 (ストップウォッチ 1)から算出した平均速度を表示します。
車輪速度センサーから信号を受けると計測を開始し、3秒間信号がないと計測を終了します。

ボタンを2～3秒間押し続けます。	TR1、A1、S1の表示を「0.0」にリセットします。
ボタンを短く押します。	次のモードに切り替わります。
ボタンを2～3秒間押し続けます。	作動しません。
ボタンを短く押します。	作動しません。

7.20 SPEED/A2 モード (平均速度 2)



- － ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右上にA2を表示させます。
- A2 (平均速度 2)は、ストップウォッチS2 (ストップウォッチ 2)の作動中、現在の速度を基にした平均速度を表示します。



参考

走行後にS2を停止しないと、表示値が実際の平均速度と異なる場合があります。

ボタンを短く押します。	次のモードに切り替わります。
ボタンを2～3秒間押し続けます。	作動しません。
ボタンを2～3秒間押し続けます。	作動しません。

■ ボタンを短く押します。	作動しません。
---------------	---------

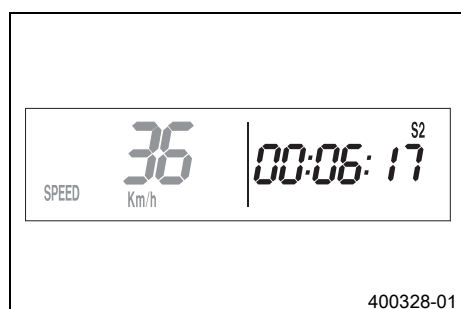
7.21 SPEED/S1 モード (ストップウォッチ 1)



- ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右上に**S1**を表示させます。
S1 (ストップウォッチ 1)は**TR1**を基に走行時間を表示し、車輪速度センサーから信号を受けるとまた作動開始します。
車輪速度センサーから信号を受けると計測を開始し、3 秒間信号がないと計測を終了します。

■ ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	TR1 、 A1 、 S1 の表示を「0.0」にリセットします。
■ ボタンを短く押します。	次のモードに切り替わります。
■ ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	作動しません。
■ ボタンを短く押します。	作動しません。

7.22 SPEED/S2 モード (ストップウォッチ 2)



- ボタンを何度か短く押して、ディスプレイ右上に**S2**を表示させます。
S2 (ストップウォッチ 2)はマニュアルのストップウォッチです。
S2がバックグラウンドで作動中の場合、メーターディスプレイで**S2**の表示が点滅します。

■ ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	S2 と A2 の表示を「0.0」にリセットします。
■ ボタンを短く押します。	次のモードに切り替わります。
■ ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	作動しません。
■ ボタンを短く押します。	S2 をスタートまたはストップします。

7.23 機能一覧表

表示画面	■ ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	■ ボタンを短く押します。	■ ボタンを 2～3 秒間押し続けます。	■ ボタンを短く押します。	3～5 秒間待ちます。	10～12 秒間待ちます。
SPEED/H モード (作動時間)	メーター機能の設定メニューが表示されます。	次のモードに切り替わります。	作動しません。	作動しません。		
設定メニュー	作動しません。	点滅している機能をオンに設定し、次の表示に移動します。	作動しません。	点滅している機能をオフに設定し、次の表示に移動します。	設定を変更せずに次の表示に移動します。	設定メニューを終了し、設定内容を保存して H モードまたは ODO モードに移動します。
単位を設定する	作動しません。	選択モードを開始し、 Km/h 表示を選択します。	作動しません。	Mph 表示を選択します。	次の表示に切り替わり、選択モードから設定メニューに移動します。	設定内容を保存し、設定メニューを閉じます。
SPEED/CLK モード (時刻)	時計の設定メニューが表示されます。	次のモードに切り替わります。	作動しません。	作動しません。		
時刻を設定する	数値を増やします。	数値を増やします。	数値を減らします。	数値を減らします。	次の数値に移動します。	設定メニューを終了します。

表示画面	⬆ ボタンを 2～3 秒間押し 続けます。	⬆ ボタンを短 く押します。	⬇ ボタンを 2～3 秒間押し 続けます。	⬇ ボタンを短 く押します。	3～5 秒間待ち ます。	10～12 秒間待 ちます。
SPEED/LAPモード (ラップタイム)	ストップウォッチとラップタイムをリセットします。	次のモードに切り替わります。	ストップウォッチをストップします。	ストップウォッチをスタートするか記録中のラップタイムをストップして記録し、次のラップをスタートします。		
ラップタイムを表示する	ストップウォッチとラップタイムをリセットします。	ラップ 1 から 10 を選択します。	作動しません。	次のラップタイムを表示します。		
SPEED/ODOモード (走行距離計)	作動しません。	次のモードに切り替わります。	作動しません。	作動しません。		
SPEED/TR1モード (トリップマスター 1)	TR1、A1、S1の表示を「0.0」にリセットします。	次のモードに切り替わります。	作動しません。	作動しません。		
SPEED/TR2モード (トリップマスター 2)	TR2とA2の値を削除します。	次のモードに切り替わります。	TR2の値を減らします。	TR2の値を減らします。		
TR2 (トリップマスター 2)の設定	TR2の値を増やします。	TR2の値を増やします。	TR2の値を減らします。	TR2の値を減らします。		設定内容を保存し、設定メニューを閉じます。
SPEED/A1 モード (平均速度 1)	TR1、A1、S1の表示を「0.0」にリセットします。	次のモードに切り替わります。	作動しません。	作動しません。		
SPEED/A2モード (平均速度 2)	作動しません。	次のモードに切り替わります。	作動しません。	作動しません。		
SPEED/S1モード (ストップウォッチ 1)	TR1、A1、S1の表示を「0.0」にリセットします。	次のモードに切り替わります。	作動しません。	作動しません。		
SPEED/S2モード (ストップウォッチ 2)	S2とA2の表示を「0.0」にリセットします。	次のモードに切り替わります。	作動しません。	S2をスタートまたはストップします。		

7.24 作動機能と条件の一覧表

表示画面	車両が停止している。	メニュー表示可能
SPEED/Hモード (作動時間)	・	
設定メニュー	・	
単位を設定する	・	
時刻を設定する	・	
SPEED/LAPモード (ラップタイム)		・
ラップタイムを表示する	・	
SPEED/TR1モード (トリップマスター 1)		・
SPEED/TR2モード (トリップマスター 2)		・
TR2 (トリップマスター 2)の設定	・	
SPEED/A1 モード (平均速度 1)		・
SPEED/A2モード (平均速度 2)		・
SPEED/S1モード (ストップウォッチ 1)		・
SPEED/S2モード (ストップウォッチ 2)		・

8.1 初めて運転操作を行う際の注意

-  **危険**
事故の危険性 不十分な運転技能による危険性。
- 飲酒および薬剤やドラッグを摂取した状態、または精神的・肉体的理由により道路交通で正常な運転ができない恐れがある場合は、運転をしないで下さい。
-  **警告**
人体への危険性 不足および欠陥のある保護服の着用は安全面での危険性を高めます。
- 走行の際は必ず保護服 (ヘルメット、ブーツ、手袋、ズボン、プロテクター付きジャケット)を着用して下さい。損傷等がなく、かつ法規則に従った保護服を常に着用して下さい。
-  **警告**
転倒の危険性 前輪と後輪でタイヤのプロフィールが異なっていると、安定した走行が妨げられます。
- 制御不能な状況にならないよう、前輪・後輪には必ず同種プロフィールのタイヤを装着して下さい。
-  **警告**
事故の危険性 不適切な運転操作による危険な走行状態。
- 道路の状況、運転能力に応じた走行速度で運転しましょう。
-  **警告**
事故の危険性 同乗者による事故の恐れ。
- 本モデルは同乗者を乗せるように設計されていません。同乗者は乗せないで下さい。
-  **警告**
事故の危険性 ブレーキがきかない。
- ブレーキペダルに足をかけたままにすると、ブレーキパッドが常に擦られている状態になります。後輪ブレーキが過熱によりきかなくなる恐れがあります。ブレーキを作動しないときはブレーキペダルに足をかけないで下さい。
-  **警告**
事故の危険性 不安定な走行状態。
- 許容最大重量、軸重を超える事がないようご注意下さい。
-  **警告**
盗難の危険性 第三者による不法な使用。
- エンジンをかけたまま車両を放置するのは絶対にやめて下さい。不法な第三者が車両に近づかないよう注意して下さい。

 **参考**
運転の際は、過度の騒音で周辺の人々の迷惑にならないよう心がけましょう。

- KTM 正規ディーラーで納車前検査がきちんと行われた事を確認して下さい。
 - ✓ 納車の際、納車証明書とカスタマーサービスブックがお客様に手渡されます。
- 初めて運転をする前に、オーナーズマニュアルを全頁よく読んで下さい。
- 操作各部の扱いに慣れて下さい。
- クラッチレバーの基本位置を調整します。(📖 頁76)

(EXC シリーズ)

- ブレーキレバーの遊びを調節します。(📖 頁80)

(XC-W シリーズ)

- ブレーキレバーの基本位置を調整します。(📖 頁80)
- ブレーキペダルの基本位置を調整します。👉(📖 頁85)
- シフトレバーの基本位置を調整します。👉(📖 頁108)
- 難しい走行に出る前に、まず適切なオフロードで車両の取り扱いに慣れて下さい。

 **参考**
オフロードではお互いに助け合えるよう、2 台で行動する事をお勧めします。

- 一度できるだけゆっくり走る練習やスタンディング走行などで、車両の感覚をつかむようにして下さい。

- 自分の能力や経験を超えた、無理なオフロード走行はしないで下さい。
- 走行中は両手でしっかりとハンドルバーを握り、フットレストに両足をのせて下さい。
- 荷物を積む場合はできるだけ車両の中心にしっかりと固定し、前輪と後輪に均等に重量がかかるように注意して下さい。

**参考**

重量のかかり方によって車両の反応が大きく違ってきます。

- 許容最大重量並びに許容最大軸重を守って下さい。

規定

最大許容重量	335 kg
最大許容軸重 前輪	145 kg
最大許容軸重 後輪	190 kg

- スポークの張りを点検します。(🔧 頁93)

**参考**

スポークの張りは、30 分走行した後に点検して下さい。

- 慣らし運転をします。(🔧 頁30)

8.2 慣らし運転をする

- 慣らし運転の段階では、以下に挙げたエンジン出力を超えないようにして下さい。

規定

エンジンの最大出力	
最初の 3 運転時間まで	< 70 %
最初の 5 運転時間まで	< 100 %

- フルスロットルでの運転は避けて下さい！

8.3 過酷な環境での使用に備えて車両の準備をする

**参考**

砂地やぬかるみ、濡れたコースやオフロードなど、過酷な環境で車両を使用すると、駆動装置やブレーキシステム、サスペンションなどで部品の磨耗を大幅に早める原因となります。その結果、次回サービス実施時期に達する前に点検や部品の交換が必要になる事があります。

- エアフィルターケースをシールします。(🔧 頁68)
- エアフィルターとエアフィルターケースを清掃します。(🔧 頁67)

**参考**

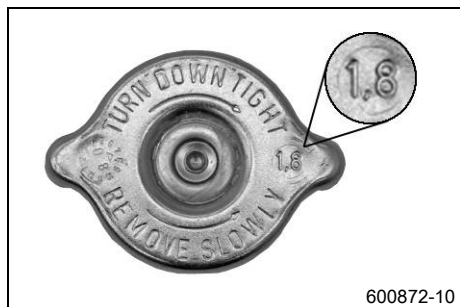
エアフィルターは約 30 分ごとに点検して下さい。

- グリップゴムの固定を強化します。(🔧 頁76)
- 電気プラグに水分が付着していないか、プラグが腐食していないか、きちんと接続されているかを確認します。
 - » 水分の付着、腐食、損傷が見られる：
 - プラグを清掃して乾かすか、必要に応じて交換します。

過酷な使用環境:

- 乾燥した砂地での走行。(🔧 頁31)
- 濡れた砂地での走行。(🔧 頁31)
- 濡れた道路や泥道での走行(🔧 頁32)
- 高温や低速での走行(🔧 頁33)
- 低温や雪上での走行。(🔧 頁33)

8.4 乾燥した砂地での走行に備えた準備



- ラジエーターキャップを点検します。

ラジエーターキャップの値	1.8 bar
--------------	---------

» 記載されている値が規定通りになっていない:

**警告**

火傷の危険性 クーラントは運転中、非常に熱く、圧力がかかっています。

- エンジンが運転で暖まっているときは、ラジエーター、ラジエーターホース、その他冷却システムの部品を開かないで下さい。エンジンと冷却システムが冷めるのを待って下さい。火傷した場合、その部位をぬるま湯に浸して下さい。

- ラジエーターキャップを交換します。

- エアフィルター用の防塵カバーを取り付けます。

エアフィルター用の防塵カバー (59006019000)

**参考**

KTM PowerPartsの組立説明書に従って下さい。



- エアフィルター用の防砂カバーを取り付けます。

エアフィルター用の防砂カバー (59006022000)

**参考**

KTM PowerPartsの組立説明書に従って下さい。

- キャブレターのジェット類と調整を適宜変更します。

**参考**

キャブレターの調整は KTM 正規ディーラーで行って下さい。



- チェーンを清掃します。

チェーン洗浄剤 (頁142)

- スチール製のリアスプロケットを取り付けます。

**ヒント**

チェーンはグリースアップしないで下さい。



- ラジエーターのフィンを清掃します。
- 曲がっているラジエーターのフィンを慎重に直します。

条件

砂地での定期的な使用

- ピストンは 10 時間使用する度に交換してください。

8.5 濡れた砂地での走行に備えた準備



- ラジエーターキャップを点検します。

ラジエーターキャップの値	1.8 bar
--------------	---------

» 記載されている値が規定通りになっていない:

**警告**

火傷の危険性 クーラントは運転中、非常に熱く、圧力がかかっています。

- エンジンが運転で暖まっているときは、ラジエーター、ラジエーターホース、その他冷却システムの部品を開かないで下さい。エンジンと冷却システムが冷めるのを待って下さい。火傷した場合、その部位をぬるま湯に浸して下さい。

- ラジエーターキャップを交換します。

- エアフィルター用の防水カバーを取り付けます。

エアフィルター用の防水カバー (59006021000)

**参考**

KTM PowerPartsの組立説明書に従って下さい。

- キャブレターのジェット類と調整を適宜変更します。

**参考**

キャブレターの調整は KTM 正規ディーラーで行って下さい。

- チェーンを清掃します。

チェーン洗浄剤 (📖 頁142)

- スチール製のリアスプロケットを取り付けます。

**ヒント**

チェーンはグリースアップしないで下さい。

- ラジエーターのフィンを清掃します。
- 曲がっているラジエーターのフィンを慎重に直します。

条件

砂地での定期的な使用

- ピストンは 10 時間使用する度に交換してください。

**8.6 濡れた道路や泥道での走行に備えた準備**

- エアフィルター用の防水カバーを取り付けます。

エアフィルター用の防水カバー (59006021000)

**参考**

KTM PowerPartsの組立説明書に従って下さい。

- キャブレターの噴射と設定を調節します。

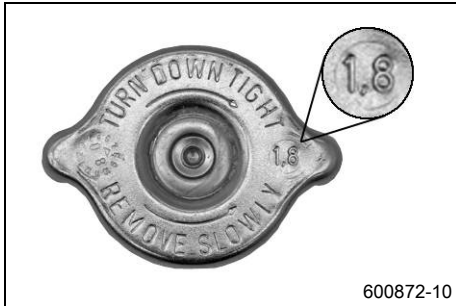
**参考**

キャブレターの推奨調節値については KTM 正規ディーラーまでお問い合わせ下さい。

- スチール製のリアスプロケットを取り付けます。
- 洗車をします。(📖 頁114)
- 曲がっているラジエーターのフィンを慎重に直します。



8.7 高温や低速での走行に備えた準備



- ラジエーターキャップを点検します。

ラジエーターキャップの値	1.8 bar
--------------	---------

» 表示された値が規定通りになっていない:

**警告**

火傷の危険性 クーラントは運転中、非常に熱く、圧力がかかっています。

- エンジンが運転で暖まっているときは、ラジエーター、ラジエーターホース、その他冷却システムの部品を開かないで下さい。エンジンと冷却システムが冷めるのを待って下さい。火傷した場合、その部位をぬるま湯に浸して下さい。

- ラジエーターキャップを交換します。

- 走行道路に応じ、二次減速比を調節します。

**参考**

二次減速比が小さすぎるとクラッチの作動回数が増え、エンジンオイルがすぐに加熱してしまいます。

- チェーンを清掃します。

チェーン洗浄剤 (📖 頁142)

- ラジエーターのフィンを清掃します。
- 曲がっているラジエーターのフィンを慎重に直します。
- クーラントのレベルを点検します。 (📖 頁102)



8.8 低温や雪上での走行に備えた準備



- エアフィルター用の防水カバーを取り付けます。

エアフィルター用の防水カバー (59006021000)

**参考**

KTM PowerPartsの組立説明書に従って下さい。

- キャブレターの噴射と設定を調節します。

**参考**

キャブレターの推奨調節値については KTM 正規ディーラーまでお問い合わせ下さい。

9.1 運転操作の前に必ず行う点検・メンテナンス作業



参考

走行前には必ず車両の状態を点検し、安全に操作できることを確認して下さい。
運転の際は、車両が技術的に完璧な状態でなければなりません。

- ミッションオイルのレベルを点検します。(図 頁110)
- 電装系部品を点検します。
- 前輪ブレーキのブレーキフルードのレベルを点検します。(図 頁81)
- 後輪ブレーキのブレーキフルードのレベルを点検します。(図 頁85)
- 前輪ブレーキのブレーキパッドを点検します。(図 頁82)
- 後輪ブレーキのブレーキパッドを点検します。(図 頁87)
- ブレーキシステムの機能を点検します。
- クーラントのレベルを点検します。(図 頁102)
- チェーンの汚れを点検します。(図 頁71)
- チェーン、リアスプロケット、フロントスプロケット、チェーンガイドを点検します。(図 頁73)
- チェーンの遊びを点検します。(図 頁71)
- タイヤの状態を点検します。(図 頁92)
- タイヤの空気圧を点検します。(図 頁92)
- スポークの張りを点検します。(図 頁93)
- フォークレグのダストシールを清掃します。(図 頁52)
- フォークレグの空気を抜きます。(図 頁51)
- エアフィルターを点検します。
- 操作各部が正しく調節されているか、スムーズに操作できるか確認します。
- 全てのスクリュー、ナット、ホースクランプがきちんと締められているか、定期的に確認します。
- 燃料の残量を確認します。

9.2 エンジン始動



危険

中毒の危険性 排気ガスは毒性で、意識不明や死亡の原因となる恐れがあります。

- エンジンをかけているときは必ず十分に換気し、適切な排気設備のない閉め切った室内でエンジンをかけたり、かけたままにする事はやめて下さい。

注意

エンジン損傷 エンジンが冷えた状態で高回転させるのは、エンジンの耐久性に悪影響を与えます。

- 必ず低回転での暖機運転を行って下さい。



参考

エンジンがかかりにくい場合、フロートチャンバー内の古い燃料が原因である可能性があります。長い間放置すると、燃料内の可燃成分が蒸発します。
フロートチャンバーに発火しやすい新しい燃料を注入すると、すぐにエンジンがかかります。

条件

車両を1週間以上放置している。

- キャブレターのフロートチャンバーを空にします。(図 頁107)
- 燃料コックの切替レバー①をONの位置に回します。(図 602702-10 頁17)
- ✓ フューエルタンクからキャブレターへ燃料が供給されます。
- スタンドを外して車両を立てます。
- ギアをニュートラルに入れます。

(EXC AU)

- エマージェンシーOFFスイッチを押して○の位置に入れます。

条件

エンジンが冷えている。

- チョークノブをいっぱいに引きます。

(200/250/300 シリーズ)

- スタータースイッチを押すか、キックスターターを勢いよく最後まで踏み切ります。



参考

スロットルは開かないで下さい。

(125 シリーズ)

- キックスターターを勢いよく最後まで踏み切ります。



参考

スロットルは開かないで下さい。

9.3 発進



参考

照明が装備されている場合は走行前に照明を点灯して下さい。これにより、他の車から認識されやすくなります。走行中はサイドスタンドを上に関じ、ゴムベルトで固定して下さい。

- クラッチレバーを握り、ギアを 1 速に入れ、クラッチレバーをゆっくりと離しながら慎重にスロットルを開いていきます。

9.4 シフト操作とライディング



警告

事故の危険性 エンジン回転数が高い状態でシフトダウンすると、後輪がロックする原因となります。

- エンジン回転数が高いままシフトダウンする事は避けて下さい。エンジンが過回転し、後輪がロックする恐れがあります。



参考

運転中に異常な音がする場合にはすぐに停止し、エンジンを切り、KTM 正規ディーラーに連絡して下さい。1 速は発進または登り坂で使用するギアです。

- 状況 (勾配や走行状況など)に応じてシフトアップできます。シフトアップするにはスロットルを閉じながらクラッチレバーを握り、次のギアに入れ、クラッチレバーを離しながらスロットルを開きます。
- チョーク機能が作動している場合、エンジンが暖機したらチョーク機能を解除して下さい。
- スロットルグリップを全開にして最高速度に達したら、スロットルを $\frac{3}{4}$ まで戻します。ほとんど減速する事なく燃費を大幅に抑える事ができます。
- エンジンが消費できる分だけの燃料を供給する事が大切です。急激にスロットルを開くと燃費が悪くなります。
- シフトダウンするにはブレーキをかけながらスロットルを閉じます。
- クラッチレバーを握り、低いギアに入れ、クラッチレバーをゆっくりと離しながらスロットルを開くか、再度シフトチェンジします。
- しばらくアイドリングや停止状態が続く場合は、エンジンを停止します。

規定

$\geq 2 \text{ min}$

- 長く、また頻繁に半クラッチを使用する事は避けて下さい。これにより、エンジンオイルが熱せられ、エンジン並びに冷却システム過熱の原因となります。
- 高回転・半クラッチは避け、エンジン回転数を抑えた走行をしましょう。

9.5 ブレーキをかける



警告

事故の危険性 ブレーキを強くかけすぎると車輪がロックします。

- ブレーキは走行状況や道路の状態に応じたかけ方をするよう注意して下さい。



警告

事故の危険性 前輪または後輪ブレーキで圧点が安定していない事によるブレーキ性能の低下。

- この状態で運転はせず、ブレーキシステムを点検して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)



警告

事故の危険性 ブレーキシステムの濡れ・汚れによるブレーキ性能の劣化。

- ブレーキを慎重に作動し、ブレーキシステムの汚れ・濡れを解消して下さい。

- 砂地、雨で濡れた地面やスリップしやすい場所では、主に後輪のブレーキを作動するようにします。
- ブレーキをかけるプロセスは常にカーブが始まる前までに終了させます。その際、速度に合わせてシフトダウンして下さい。

9.6 停止と駐車



警告

盗難の危険性 第三者による不法な使用。

- エンジンをかけたまま車両を放置するのは絶対にやめて下さい。不法な第三者が車両に近づかないよう注意して下さい。



警告

火傷の危険性 一部の部品は運転中非常に熱くなります。

- 排気装置、ラジエーター、エンジン、ダンパー、ブレーキシステムなど、熱くなった部品には触れないで下さい。これから部品で作業を行う際は、部品が冷えるまで待って下さい。

注意

部品の損傷 誤った方法で駐車を行った場合、車両が破損する恐れがあります。

車両が動いたり倒れたりした場合、大きな破損につながる恐れがあります。

車両を立てる部品はその車両重量のみを考慮して設計されています。

- 車両は安定した平らな地面の上に立てます。
- 車両がスタンダー一本で駐車されている場合、車両に誰も乗っていないことを確かめて下さい。

注意

火災の危険性 一部の部品は運転中非常に熱くなります。

- 可燃性並びに引火性の物質近くに車両をとめないで下さい。走行で暖まった車両の上に物を置かないで下さい。必ず車両が十分に冷えるまで待って下さい。

- 車両にブレーキをかけます。
- ギアをニュートラルに入れます。

(EXC シリーズ)

- エンジンがアイドリング回転数に達したら、エンジンが止まるまでエンジンストップスイッチ  を押し続けます。

(XC-W シリーズ)

- エンジンがアイドリング回転数に達したら、エンジンが止まるまでエンジンストップスイッチ  を押し続けます。
- 燃料コックの切替レバー  をOFFの位置に回します。(図 602702-10  頁17)
- 車両を安定した地面の上に立てます。

9.7 輸送

注意

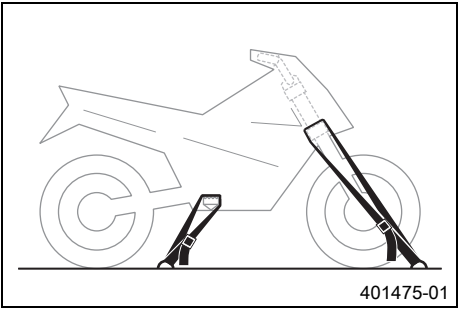
損傷の危険性 停車中の車両が動いたり倒れる恐れがあります。

- 車両は必ず安定した平らな場所にとめて下さい。

注意

火災の危険性 一部の部品は運転中非常に熱くなります。

- 可燃性並びに引火性の物質近くに車両をとめないで下さい。走行で暖まった車両の上に物を置かないで下さい。必ず車両が十分に冷えるまで待って下さい。



- エンジンを停止します。
- ラッシングベルトが適切な固定器具で、車両が倒れたり動いたりしないよう固定します。

9.8 給油する



危険
火災の危険性 燃料は可燃性です。

- 給油の際は炎や吸いかけのタバコの近くを避け、エンジンを必ず停止して下さい。また、熱せられた部品には特に燃料がかからないよう注意して下さい。こぼれた燃料はすぐに拭き取して下さい。
- フューエルタンク内の燃料は熱により膨張し、溢れ出る恐れがあります。給油に関する注意事項をよく守って下さい。



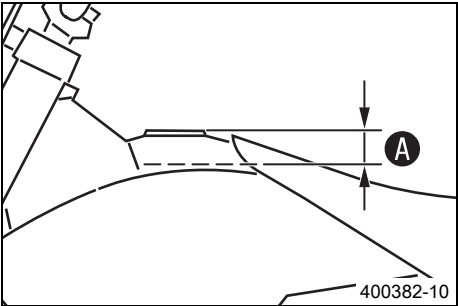
警告
中毒の危険性 燃料は毒性で、健康に害を及ぼします。

- 燃料が皮膚、目、衣服につかないよう注意して下さい。燃料から発生するガスを吸い込まないで下さい。目に入った場合はすぐに水で洗い流し、医師の診断を受けて下さい。皮膚についた場合は、すぐにその部分を水と石鹸で洗って下さい。燃料を飲み込んでしまった場合は、すぐに医師の診断を受けて下さい。燃料が衣服についた場合は着替えて下さい。



警告
環境汚染 燃料の不適切な取り扱いは、環境汚染の原因となります。

- 燃料を地下水、土壌、下水道に流してはいけません。



- エンジンを停止します。
 - フィラーキャップを開きます。(頁16)
 - **A** で示した範囲を超えないように注意してフューエルタンクに燃料を注ぎます。
- 規定

寸法 A		35 mm
フューエルタンク総容量 (約) (EXC EU、EXC Six Days、300 EXC BR)	9.5 L	無鉛ハイオクガソリン (オクタン価 95) と 2 ストロークエンジンオイルの混合 (1:60) (頁141) (EXC EU、EXC Six Days)
		無鉛プレミアムガソリンタイプ C (2 ストロークエンジンオイル混合 ROZ 95/RON 95/PON 91, 1:60) (頁141) (300 EXC BR)
フューエルタンク総容量 (約) (EXC AU、XC-W、XC-W Six Days)	10 L	無鉛ハイオクガソリン (オクタン価 95) と 2 ストロークエンジンオイルの混合 (1:60) (頁141)
2 ストロークエンジンオイル (頁140)		

- フィラーキャップを閉じます。(頁16)

10.1 サービスプラン

	40 時間走行ごと / 毎レース後	
	20 時間走行ごと	
電装系部品の機能を点検します。	●	●
バッテリーを点検し、充電します。🔧 (200/250/300 シリーズ)	●	●
前輪ブレーキのブレーキパッドを点検します。(🔧 頁82)	●	●
後輪ブレーキのブレーキパッドを点検します。(🔧 頁87)	●	●
ブレーキディスクを点検します。(🔧 頁81)	●	●
ブレーキホースの破損・漏れを点検します。	●	●
後輪ブレーキのブレーキフルードのレベルを点検します。(🔧 頁85)	●	●
ブレーキペダルの遊びを点検します。(🔧 頁84)	●	●
フレームとスイングアームを点検します。🔧	●	●
スイングアームのベアリングを点検します。🔧		●
ショックアブソーバーの上下ピボットベアリングを点検します。🔧	●	●
タイヤの状態を点検します。(🔧 頁92)	●	●
タイヤの空気圧を点検します。(🔧 頁92)	●	●
ホイールベアリングのガタを点検します。🔧	●	●
ハブを点検します。🔧	●	●
リムの歪みを点検します。🔧	●	●
スポークの張りを点検します。(🔧 頁93)	●	●
チェーン、リアスプロケット、フロントスプロケット、チェーンガイドを点検します。(🔧 頁73)	●	●
チェーンの遊びを点検します。(🔧 頁71)	●	●
すべての可動部品 (サイドスタンド、ハンドレバー、チェーンなど)をグリスアップし、部品がスムーズに動くか確認します。🔧	●	●
油圧式クラッチのフルードレベルを点検・調節します。(🔧 頁77)	●	●
前輪ブレーキのブレーキフルードのレベルを点検します。(🔧 頁81)	●	●
ブレーキレバーの遊びを点検します。(🔧 頁80)	●	●
ステアリングヘッドのベアリングのガタを点検します。(🔧 頁61)	●	●
スパークプラグとスパークプラグのコネクターを交換します。🔧	●	●
インテークダイヤフラムを点検します。🔧	●	●
排気デバイスが正しく機能するか、スムーズに動くか点検します。🔧		●
クラッチを点検します。🔧		●
ミッションオイルを交換します。🔧 (🔧 頁110)	●	●
ホース類 (燃料、クーラント、エア抜き、排水ホースなど)とワイヤーブーツの全てで、ひびや漏れがないか、正しく配置されているかを確認します。🔧	●	●
不凍液とクーラントのレベルを点検します。(🔧 頁101)	●	●
ケーブルに破損がないか、折れがない配線になっているか確認します。🔧	●	●
ワイヤーに破損がないか、折れがなく配線・調節されているか確認します。	●	●
エアフィルターとエアフィルターケースを清掃します。🔧 (🔧 頁67)	●	●
メインサイレンサーのグラスファイバーを交換します。🔧 (🔧 頁68)	●	●
スクリューとナットがきちんと締められているか確認します。🔧	●	●
ヘッドライトの設定を点検します。(🔧 頁99)	●	●
アイドリングを点検します。	●	●
最終確認: 車両が安全に使用できる状態であることを確認し、試験走行を行います。	●	●
KTM Dealer.netとカスタマーサービスブックでサービス登録を行います。🔧	●	●

- 定期的な実施時期

10.2 サービス項目 (別途作業依頼)

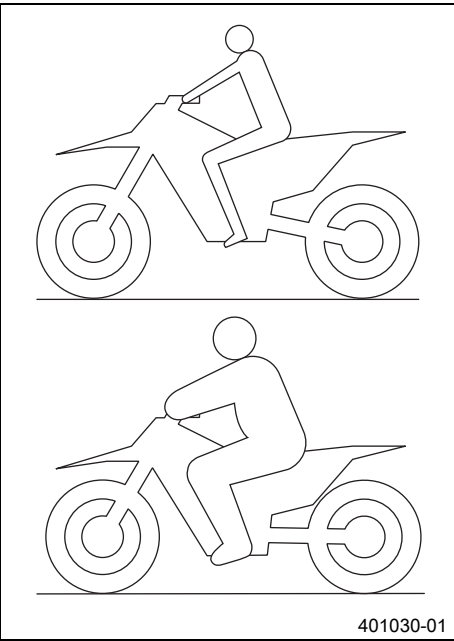
	毎年		
80 時間走行ごと / 40 時間走行ごと (競技走行の場合)			
40 時間走行ごと			
10 時間走行後に 1 回			
前輪ブレーキのブレーキフルードを交換します。🔧			●
後輪ブレーキのブレーキフルードを交換します。🔧			●
油圧式クラッチのフルードを交換します。🔧 (図 頁77)			●
ステアリングヘッドのベアリングをグリースアップします。🔧 (図 頁63)			●
キャブレターの部品を点検・調節します。🔧			● ●
フロントフォークの整備を行います。(250/300 Six Days) 🔧	○	●	●
フロントフォークを整備します。(EXC、XC-W) 🔧	○	●	●
フロントフォークの整備を行います。(125 EXC Six Days EU) 🔧	○	●	●
ショックアブソーバーの整備を行います。🔧		●	●
セルフスターター駆動装置を点検します。🔧 (200/250/300 シリーズ)		●	●
ピストンを交換し、シリンダーを点検します。🔧 (125 シリーズ)		●	●
ピストンを交換し、シリンダーを点検します。🔧 (200/250/300 シリーズ)			●
コンロッド、コンロッドベアリング、クランクピンを交換します。🔧			●
ギアとシフトを点検します。🔧			●
エンジンのベアリングを全て交換します。🔧			●

○ 一度限りの実施時期

● 定期的な実施時期

11.1 シャーシの基本設定を運転者の体重に応じて確認する

参考
シャーシの基本設定はまずショックアブソーバーを、次にフロントフォークを調節して下さい。



- 最適な走行性能を実現し、フロントフォーク、ショックアブソーバー、スイングアーム、フレームを損傷しないため、サスペンション各部の基本設定を運転者の体重に合わせる必要があります。
 - KTM オフロードモーターサイクルは納車時、標準体重 (保護服完全着用 の状態) に合わせて設定してあります。
- 規定
- | | |
|----------|-------------|
| 運転者の標準体重 | 75... 85 kg |
|----------|-------------|
- 運転者の体重がこの範囲外の場合、サスペンション各部の基本設定を適宜変更する必要があります。
 - 体重偏差が小さい場合、スプリングプリロードの調節で対応可能ですが、偏差が大きい場合は対応するスプリングの取付けが必要となります。

11.2 ショックアブソーバーのコンプレッションダンパー

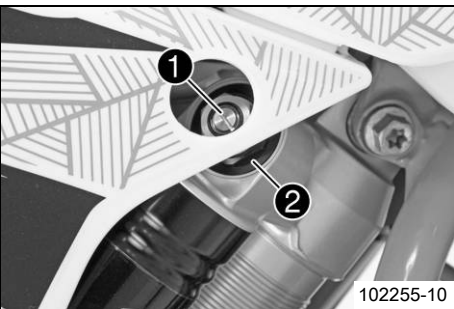
ショックアブソーバーのコンプレッションダンパーは高速・低速の2つの領域に分けられています。ここでいう高速・低速は、後輪のサスペンションが圧縮する際の速度を示しており、車両の走行速度とは関係がありません。高速設定は、ジャンプ後の着地など、後輪のサスペンションが素早く縮む際に有効となる設定です。低速設定は、緩やかな凹凸のある道の走行など、後輪のサスペンションがゆっくりと縮む際に有効となる設定です。これら2つの範囲は別々に設定できますが、低速設定と高速設定の切り替えは流動的に行われます。そのため、高速範囲のコンプレッションレベルで設定を変更すると、低速範囲の設定にも影響を及ぼします。逆も同様です。

11.3 ショックアブソーバーのコンプレッションダンパー低速設定を調節する

注意
事故の危険性 圧力がかかった部品の分解により怪我をする恐れがあります。

- ショックアブソーバーには高圧縮窒素が充填されています。記載された説明に従って下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)

参考
低速設定は、ショックアブソーバーが低速から通常速度で圧縮する際に有効となる設定です。



- ドライバーで調節スクリュー①を、最後のカチッというクリックが感じられるまで時計回りに回します。

参考
ナット留め②は緩めないで下さい！

- ショックアブソーバーのタイプに応じたクリックの回数だけ、反時計回りに回します。

規定
(125/200 シリーズ)

コンプレッションダンパー低速設定	
コンフォート	25 クリック
スタンダード	20 クリック
スポーツ	15 クリック

(250/300 シリーズ)

コンプレッションダンパー低速設定	
コンフォート	25 クリック
スタンダード	20 クリック
スポーツ	15 クリック

i 参考

時計回りに回すとダンパー効果を高め、逆方向に回すとこれを低減します。

11.4 ショックアブソーバーのコンプレッションダンパー高速設定を調節する

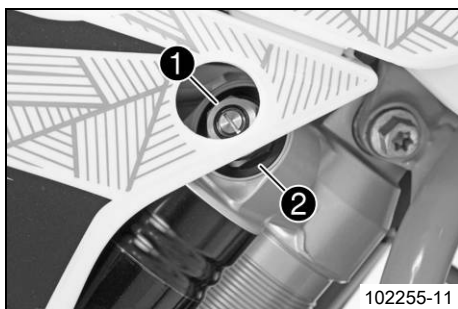
**注意**

事故の危険性 圧力がかかった部品の分解により怪我をする恐れがあります。

- ショックアブソーバーには高圧縮窒素が充填されています。記載された説明に従って下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)

i 参考

高速設定は、ショックアブソーバーが高速で圧縮する際に有効となる設定です。



- ボックスレンチで調節スクリュー①を時計回りに最後まで回し切ります。

i 参考

ナット留め②は緩めないで下さい！

- ショックアブソーバーのタイプに応じた回数、時計と反対回りに回します。

規定

(125/200 シリーズ)

コンプレッションダンパー高速設定	
コンフォート	2 回転
スタンダード	1.5 回転
スポーツ	1.25 回転

(250/300 シリーズ)

コンプレッションダンパー高速設定	
コンフォート	2 回転
スタンダード	1.5 回転
スポーツ	1.25 回転

i 参考

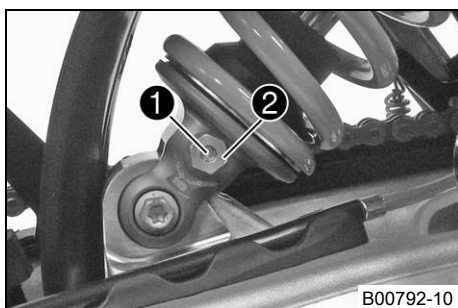
時計回りに回すとダンパー効果を高め、逆方向に回すとこれを低減します。

11.5 ショックアブソーバーのリバウンドダンパーを調節する

**注意**

事故の危険性 圧力がかかった部品の分解により怪我をする恐れがあります。

- ショックアブソーバーには高圧縮窒素が充填されています。記載された説明に従って下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)



- 調節スクリュー①を、最後のカチッというクリックが感じられるまで時計回りに回します。

i 参考

ナット留め②は緩めないで下さい！

- ショックアブソーバーのタイプに応じたクリックの回数だけ、反時計回りに回します。

規定
(125/200 シリーズ)

リバウンドダンパー	
コンフォート	28 クリック
スタンダード	24 クリック
スポーツ	22 クリック

(250/300 シリーズ)

リバウンドダンパー	
コンフォート	28 クリック
スタンダード	24 クリック
スポーツ	22 クリック

i 参考

時計回りに回すとスプリングがリバウンドする際のダンパー効果を高め、逆方向に回すとこれを低減します。

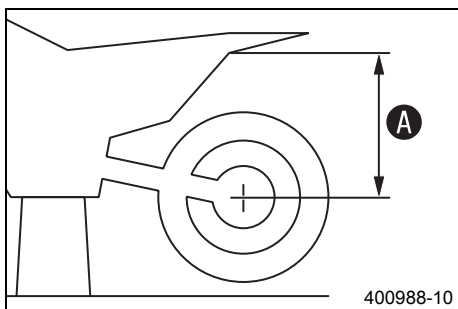
11.6 後輪に負荷をかけない状態で寸法を測定する

準備作業

- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。(図 頁51)

主な作業

- 後輪アクスルと基準点 (リアエンドカバーに印をつけるなど)の間の距離を、できるだけ垂直に測定します。
- 測定値を寸法 **A** として書きとめます。



その後の作業

- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。(図 頁51)

11.7 ショックアブソーバーの空車サグを点検する

- 後輪に負荷をかけない状態で寸法 **A** を測定します。(図 頁42)
- 誰かに車両を垂直に支えてもらいます。
- リアアクスルと基準点の距離を再度測定します。
- 測定値を寸法 **B** として書きとめます。

i 参考

空車サグとは値 **A** と値 **B** の差を示します。

- 空車サグを確認します。

(125/200 シリーズ)

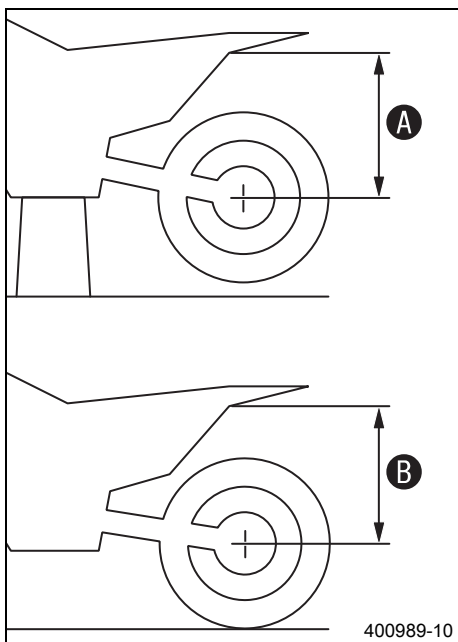
空車サグ	29... 32 mm
------	-------------

(250/300 シリーズ)

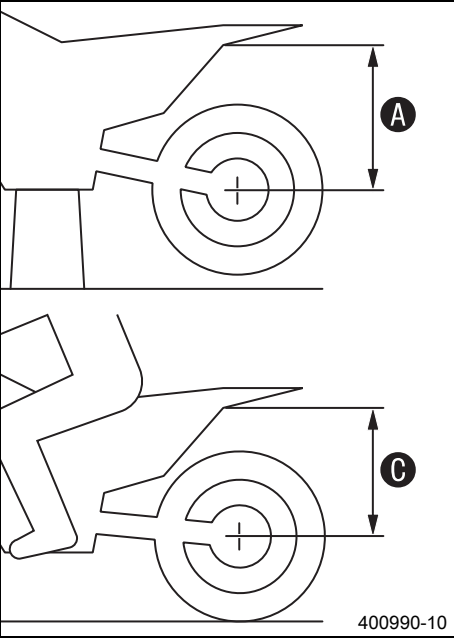
空車サグ	33... 35 mm
------	-------------

» 空車サグが規定値より大きいまたは小さい:

- ショックアブソーバーのスプリングプリロードを調節します。(図 頁43)



11.8 ショックアブソーバーのライディングサグを点検する



- 後輪に負荷をかけない状態で寸法 **A** を測定します。(🔧 頁42)
- 誰かに車両を支えてもらい、運転者が保護服を完全着用の上、通常のライディングポジション (両足をフットレストにのせた状態)で車両に乗り、身体を上下に何回か動かします。
✓ 後輪サスペンションの位置が安定します。
- さらにもう一人がリアアクスルと基準点の距離を再度測定します。
- 測定値を寸法 **C** として書きとめます。

参考
ライディングサグとは値 **A** と値 **C** の差を示します。

- ライディングサグを確認します。

規定
(125/200 シリーズ)

ライディングサグ	100... 110 mm
----------	---------------

(250/300 シリーズ)

ライディングサグ	105... 115 mm
----------	---------------

- » ライディングサグの値が規定通りになっていない:
 - ライディングサグを調節します。🔧 (🔧 頁44)

11.9 ショックアブソーバーのスプリングプリロードを調節する 🛠

注意
事故の危険性 圧力がかかった部品の分解により怪我をする恐れがあります。
- ショックアブソーバーには高圧縮窒素が充填されています。記載された説明に従って下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)

参考
スプリングプリロードを変更する前に、スプリング長を計測するなどして現在の設定状態を書きとめておいて下さい。

- 準備作業**
- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。(🔧 頁51)
 - ショックアブソーバーを取り外します。🔧 (🔧 頁64)
 - ショックアブソーバーを取り外した状態で念入りに清掃します。

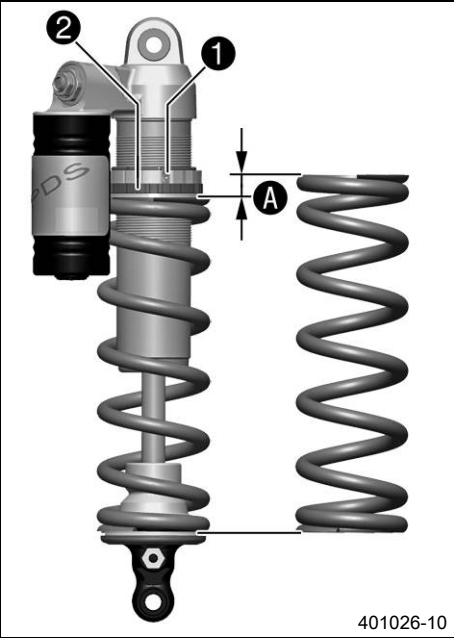
- 主な作業**
- スクリュー **①** を緩めます。
 - 調節リング **②** を回し、スプリングを完全に緩めます。
- フックレンチ (T106S)
- 緩めた状態でスプリングの全長を測ります。
 - 調節リング **②** を回し、スプリングを **A** で規定された分だけ縮めます。

規定
(125/200 シリーズ)

スプリングプリロード	
コンフォート	10 mm
スタンダード	10 mm
スポーツ	10 mm

(250/300 シリーズ)

スプリングプリロード	
コンフォート	7 mm
スタンダード	7 mm
スポーツ	7 mm



i

参考

空車サグおよびライディングサグに応じて、規定値より大きいまたは小さいスプリングプリロードの設定が必要になる事もあります。

- スクリュー①をしっかりと締めます。

規定

ショックアブソーバー調節リング用スクリュー	M5	5 Nm
-----------------------	----	------

その後の作業

- ショックアブソーバーを取り付けます。 (🔧 頁64)
- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。 (🔧 頁51)

11.10 ライディングサグを調節する 🛠

準備作業

- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。 (🔧 頁51)
- ショックアブソーバーを取り外します。 🛠 (🔧 頁64)
- ショックアブソーバーを取り外した状態で念入りに清掃します。

主な作業

- 適切なスプリングを選び、これを取り付けます。

規定

(125/200 シリーズ)

スプリング係数	
運転者の体重: 65... 75 kg	63 N/mm
運転者の体重: 75... 85 kg	66 N/mm
運転者の体重: 85... 95 kg	69 N/mm

(250/300 シリーズ)

スプリング係数	
運転者の体重: 65... 75 kg	66 N/mm
運転者の体重: 75... 85 kg	69 N/mm
運転者の体重: 85... 95 kg	72 N/mm

i

参考

ばね定数はスプリングの外側に記載されています。

その後の作業

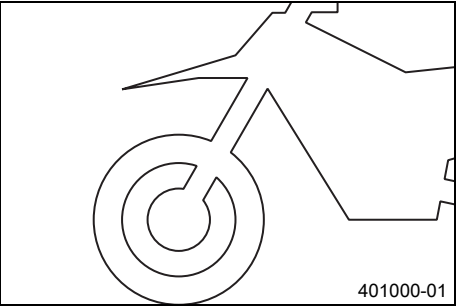
- ショックアブソーバーを取り付けます。 🛠 (🔧 頁64)
- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。 (🔧 頁51)
- ショックアブソーバーの空車サグを点検します。 (🔧 頁42)
- ショックアブソーバーのライディングサグを点検します。 (🔧 頁43)
- ショックアブソーバーのリバウンドダンパーを調節します。 (🔧 頁41)

11.11 フロントフォークの基本設定を確認する

i

参考

様々な理由により、フロントフォークでは正確なライディングサグを確定する事ができません。

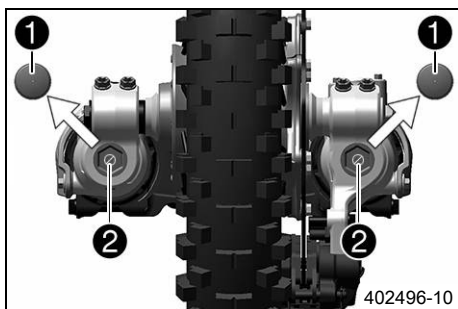


- ショックアブソーバーと同様、体重偏差が小さい場合はスプリングのプリロードで調節可能です。
- しかし、フロントフォークがしばしば最後まで沈み切ってしまうような場合 (スプリングが圧縮する際、底を強打する) には、より強力なスプリングを取り付け、フロントフォークやフレームを損傷しないようにする必要があります。

11.12 フロントフォークのコンプレッションダンパーを調節する

**参考**

油圧式コンプレッションダンパーはフロントフォークのスプリングの縮み方を調節します。



(EXC、XC-W)

- 保護キャップ①を外します。
- 調節スクリュー②を時計回りに最後まで回し切ります。

**参考**

調節スクリュー②はフォークレグの下端にあります。両側のフォークレグで同じように調節します。

- フロントフォークのタイプに応じた回数力チツとクリックするよう、時計と反対回りに回します。

規定

(125 EXC EU、200 シリーズ)

コンプレッションダンパー	
コンフォート	22 クリック
スタンダード	20 クリック
スポーツ	18 クリック

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

コンプレッションダンパー	
コンフォート	22 クリック
スタンダード	20 クリック
スポーツ	18 クリック

**参考**

時計回りに回すとスプリングが圧縮する際のダンパー効果を高め、逆方向に回すとこれを低減します。

- 保護キャップ①を取り付けます。

(Six Days)

- 白い調節スクリュー①を時計回りに最後まで回し切ります。

**参考**

調節スクリュー①は左のフォークレグの上端にあります。コンプレッションダンパーは左のフォークレグ (白い調節スクリュー) に設置されています。リバウンドダンパーは右のフォークレグ (赤い調節スクリュー) に設置されています。

- フロントフォークのタイプに応じた回数力チツとクリックするよう、時計と反対回りに回します。

規定

(125 EXC Six Days EU)

コンプレッションダンパー	
コンフォート	14 クリック
スタンダード	12 クリック
スポーツ	10 クリック

(250/300 Six Days)

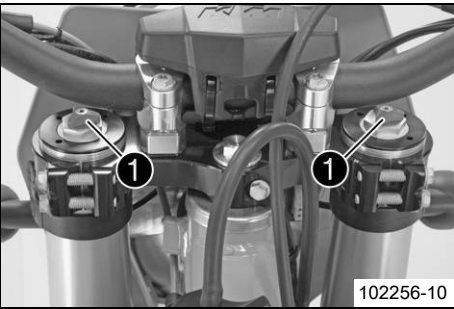
コンプレッションダンパー	
コンフォート	14 クリック
スタンダード	12 クリック
スポーツ	10 クリック

**参考**

時計回りに回すとスプリングが圧縮する際のダンパー効果を高め、逆方向に回すとこれを低減します。

11.13 フロントフォークのリバウンドダンパーを調節する

参考
油圧式リバウンドダンパーはフロントフォークのスプリングの伸び方を調節します。



(EXC EU/AU)
- 調節スクリュー①を時計回りに最後まで回し切ります。

参考
調節スクリュー①はフォークレグの上端にあります。
両側のフォークレグで同じように調節します。

- フロントフォークのタイプに応じた回数カチッとクリックするよう、時計と反対回りに回します。

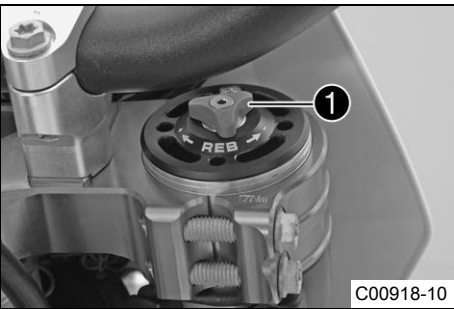
規定
(125 EXC EU, 200 EXC EU, 200 EXC AU)

リバウンドダンパー	
コンフォート	20 クリック
スタンダード	18 クリック
スポーツ	16 クリック

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

リバウンドダンパー	
コンフォート	20 クリック
スタンダード	18 クリック
スポーツ	16 クリック

参考
時計回りに回すとスプリングがリバウンドする際のダンパー効果を高め、逆方向に回すとこれを低減します。



(Six Days)
- 赤い調節スクリュー①を時計回りに最後まで回し切ります。

参考
調節スクリュー①は右のフォークレグの上端にあります。
リバウンドダンパーは右のフォークレグ (赤い調節スクリュー) に設置されています。コンプレッションダンパーは左のフォークレグ (白い調節スクリュー) に設置されています。

- フロントフォークのタイプに応じた回数カチッとクリックするよう、時計と反対回りに回します。

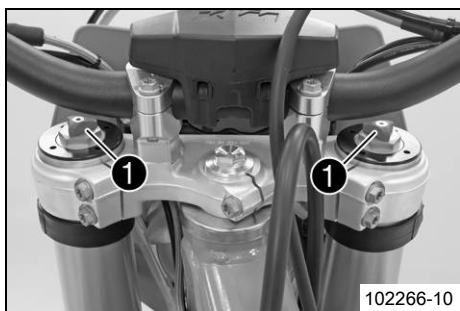
規定
(125 EXC Six Days EU)

リバウンドダンパー	
コンフォート	14 クリック
スタンダード	12 クリック
スポーツ	10 クリック

(250/300 Six Days)

リバウンドダンパー	
コンフォート	14 クリック
スタンダード	12 クリック
スポーツ	10 クリック

参考
時計回りに回すとスプリングがリバウンドする際のダンパー効果を高め、逆方向に回すとこれを低減します。



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

- 調節スクリュー①を時計回りに最後まで回し切ります。



参考

調節スクリュー①はフォークレッグの上端にあります。
両側のフォークレッグで同じように調節します。

- フロントフォークのタイプに応じた回数力チツとクリックするよう、時計と反対回りに回します。

規定

(200 XC-W US)

リバウンドダンパー	
コンフォート	20 クリック
スタンダード	18 クリック
スポーツ	16 クリック

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

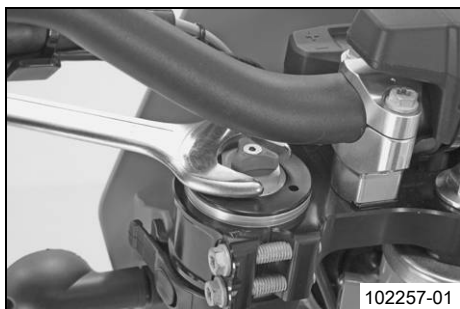
リバウンドダンパー	
コンフォート	20 クリック
スタンダード	18 クリック
スポーツ	16 クリック



参考

時計回りに回すとスプリングがリバウンドする際のダンパー効果を高め、逆方向に回すとこれを低減します。

11.14 フロントフォークのスプリングプリロードを調節する (EXC、XC-W)



(EXC EU/AU)

- 調節スクリューを時計と反対回りに最後まで回し切ります。



参考

両側のフォークレッグで同じように調節します。

- フロントフォークのタイプに応じた回数、時計回りに回し戻します。

規定

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

スプリングプリロード - プリロードアジャスター	
コンフォート	0 回転
スタンダード	0 回転
スポーツ	1 回転

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

スプリングプリロード - プリロードアジャスター	
コンフォート	0 回転
スタンダード	0 回転
スポーツ	1 回転

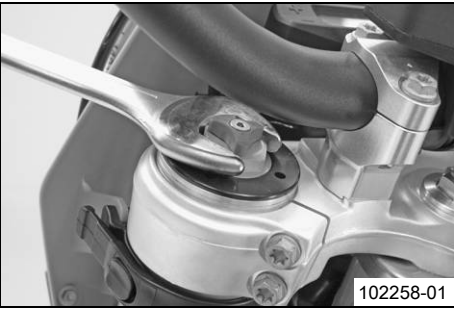


参考

時計回りに回すとスプリングプリロードを高め、逆方向に回すとこれを低減します。

スプリングプリロードを調節しても、リバウンドダンパーの調節には影響を及ぼしません。

それでも、スプリングプリロードを大きくしたら、原則としてリバウンドダンパーの設定も上げるようにして下さい。



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

- 調節スクリューを時計と反対回りに最後まで回し切ります。

i

参考

両側のフォークレッグで同じように調節します。

- フロントフォークのタイプに応じた回数、時計回りに回し戻します。

規定

(200 XC-W US)

スプリングプリロード - プリロードアジャスター	
コンフォート	0 回転
スタンダード	0 回転
スポーツ	1 回転

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

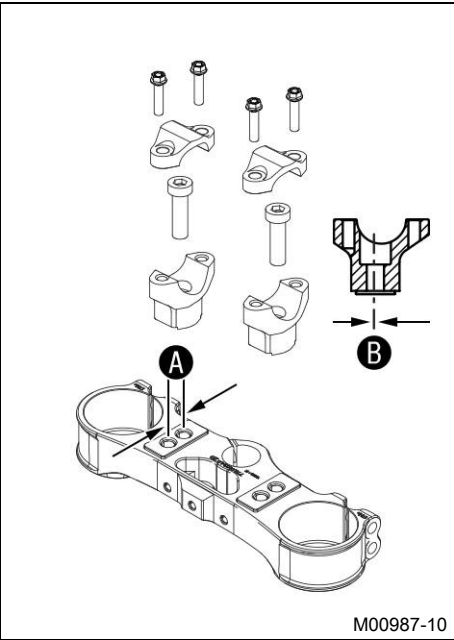
スプリングプリロード - プリロードアジャスター	
コンフォート	0 回転
スタンダード	0 回転
スポーツ	1 回転

i

参考

時計回りに回すとスプリングプリロードを高め、逆方向に回すとこれを低減します。
スプリングプリロードを調節しても、リバウンドダンパーの調節には影響を及ぼしません。
それでも、スプリングプリロードを大きくしたら、原則としてリバウンドダンパーの設定も上げるようにして下さい。

11.15 ハンドルバーの位置



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

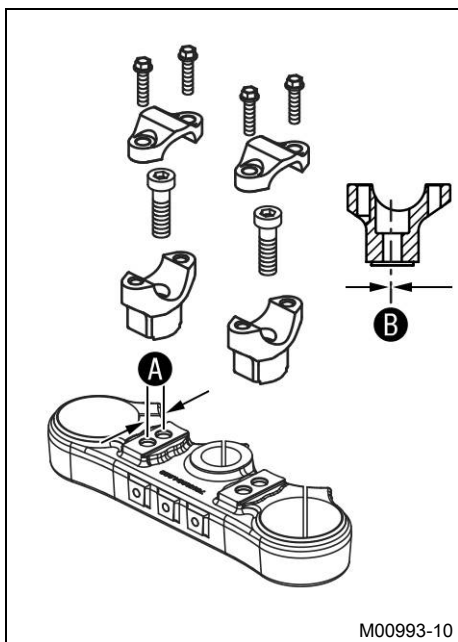
アッパートリプルクランプには **A** の間隔で 2 つの穴があいています。

穴間の距離 A	15 mm
---------	-------

ハンドルアダプターの穴は中心から **B** の距離に配置されています。

中心からの距離 B	3.5 mm
-----------	--------

ハンドルバーは 4 つの異なるポジショニングで取り付けられます。これにより、運転者に最適なポジショニングを選ぶ事ができます。



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

アッパートリプルクランプには **A** の間隔で 2 つの穴があいています。

穴間の距離 A	15 mm
---------	-------

ハンドルアダプターの穴は中心から **B** の距離に配置されています。

中心からの距離 B	3.5 mm
-----------	--------

ハンドルバーは 4 つの異なるポジショニングで取り付けられます。これにより、運転者に最適なポジショニングを選ぶことができます。

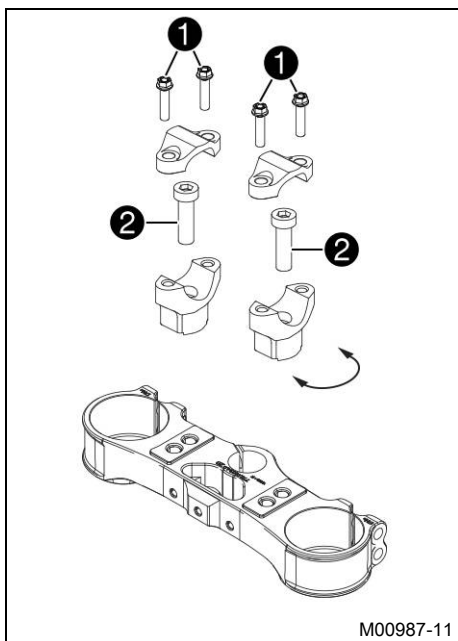
11.16 ハンドルバーの位置を調節する



警告

事故の危険性 ハンドルバーの破損

- ハンドルバーを曲げたり元に戻そうとするとハンドルバーの材質を疲労させ、ハンドルバーが折れる恐れがあります。ハンドルバーは必ず交換して下さい。



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

- スクリュー **①** を外します。ハンドルバーのクランプを取り外します。ハンドルバーを取り外し、脇に置きます。



参考

部品を損傷しないよう、カバーをかけて保護して下さい。
ケーブル、ホース、ワイヤー類は折り曲げないで下さい。

- スクリュー **②** を外します。ハンドルアダプターを取り外します。
- ハンドルアダプターの位置を好みに応じて変更します。スクリュー **②** を取り付け、しっかりと締めます。

規定

ハンドルアダプター用スクリュー	M10	40 Nm	Loctite® 243™
-----------------	-----	-------	---------------



参考

ハンドルアダプターの位置は左右で同じように調節して下さい。

- ハンドルバーの位置を調整します。



参考

ケーブル、ホース、ワイヤー類が正しく取り回されているか注意して下さい。

- ハンドルバーのクランプの位置を調整します。スクリュー **①** を取り付け、均等にしっかりと締めます。

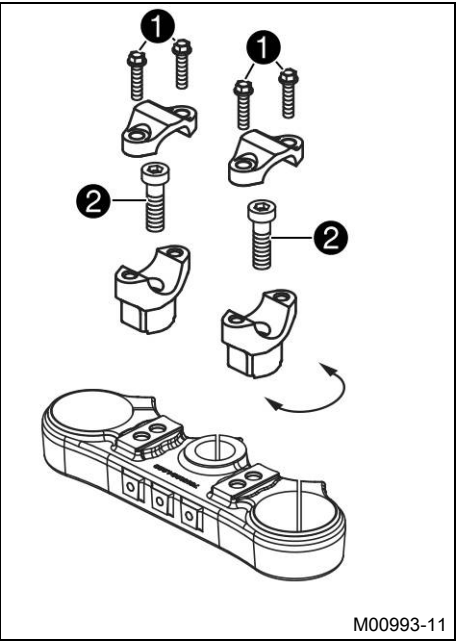
規定

ハンドルバークランプ用スクリュー	M8	20 Nm
------------------	----	-------



参考

隙間の大きさが均等になっている事を確認して下さい。



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

- スクリュー①を外します。ハンドルバーのクランプを取り外します。ハンドルバーを取り外し、脇に置きます。

i

参考

部品を損傷しないよう、カバーをかけて保護して下さい。
ケーブル、ホース、ワイヤー類は折り曲げないで下さい。

- スクリュー②を外します。ハンドルアダプターを取り外します。
- ハンドルアダプターの位置を好みに応じて変更します。スクリュー②を取り付け、しっかりと締めます。

規定

ハンドルアダプター用スクリュー	M10	40 Nm	Loctite® 243™
-----------------	-----	-------	---------------

i

参考

ハンドルアダプターの位置は左右で同じように調節して下さい。

- ハンドルバーの位置を調整します。

i

参考

ケーブル、ホース、ワイヤー類が正しく取り回されているか注意して下さい。

- ハンドルバーのクランプの位置を調整します。スクリュー①を取り付け、均等にしっかりと締めます。

規定

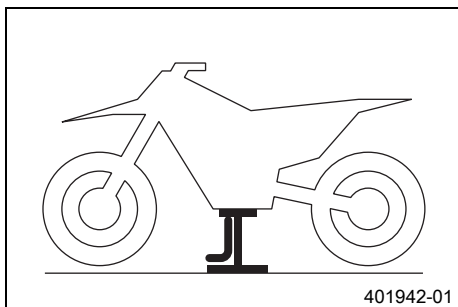
ハンドルバークランプ用スクリュー	M8	20 Nm	
------------------	----	-------	--

i

参考

隙間の大きさが均等になっている事を確認して下さい。

12.1 車両をリフトスタンドでジャッキアップする



注意

損傷の危険性 停車中の車両が動いたり倒れる恐れがあります。

- 車両は必ず安定した平らな場所にとめて下さい。
- エンジン下のフレーム部分で車両をジャッキアップします。

リフトスタンド (78129955100)

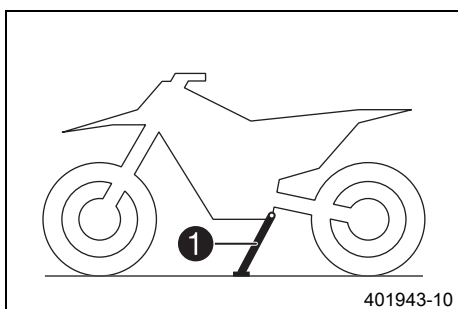
- ✓ 両方のホイールは接地していません。
- 車両が倒れないように支えをします。

12.2 リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。

注意

損傷の危険性 停車中の車両が動いたり倒れる恐れがあります。

- 車両は必ず安定した平らな場所にとめて下さい。



- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。
- リフトスタンドを取り外します。
- サイドスタンド①で車両を立てるには、足でスタンドを地面に向かって押し開いて車両の重量をかけます。

参考

走行中はサイドスタンドを上に関じ、ゴムベルトで固定して下さい。

12.3 フォークレグの空気を抜く

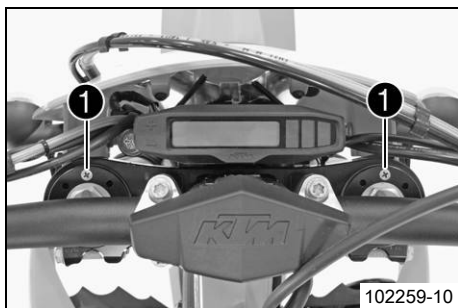
準備作業

- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。(頁51)

主な作業

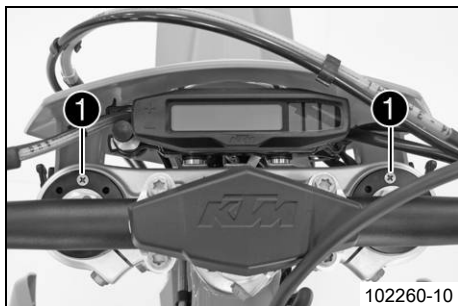
(EXC EU/AU)

- エアブリーダー①を緩めます。
- ✓ 過圧状態の場合、フォーク内部から過剰な圧力が抜けていきます。
- エアブリーダーをしっかりと締めます。



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

- エアブリーダー①を緩めます。
- ✓ 過圧状態の場合、フォーク内部から過剰な圧力が抜けていきます。
- エアブリーダーをしっかりと締めます。





(Six Days)

- エアブリーダー①を緩めます。
✓ 過圧状態の場合、フォーク内部から過剰な圧力が抜けていきます。
- エアブリーダーをしっかりと締めます。

その後の作業

- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。(🔧 頁51)

12.4 フォークレグのダストシールを清掃する

準備作業

- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。(🔧 頁51)
- フォークカバーを取り外します。(🔧 頁52)

主な作業

- 両側のフォークレグのダストシール①を下にずらします。



i 参考

ダストシールはフォークインナーパイプのほこりや汚れをこすり落としします。時間が経つと、汚れがダストシールの裏に入り込むことがあります。この汚れを取り除かないと、その後ろにあるオイルシールに漏れが生じる恐れがあります。

! 警告

事故の危険性 ブレーキディスクへのオイル、グリースの付着によるブレーキ性能の劣化。

- ブレーキディスクは絶対に油脂類が付かないようにし、必要に応じてブレーキ洗浄剤で清掃します。

- 両側のフォークレグでダストシールとインナーチューブを清掃し、オイルを差します。

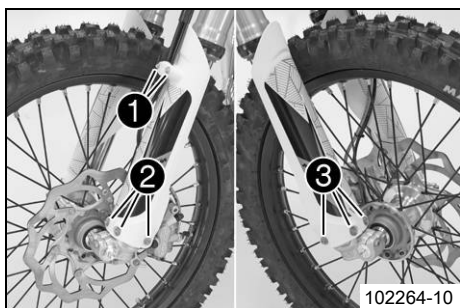
汎用オイルスプレー (🔧 頁143)

- ダストシールを取付け位置に押し戻します。
- 余分なオイルを取り除きます。

その後の作業

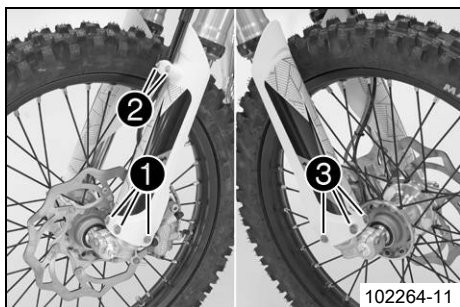
- フォークカバーを取り付けます。(🔧 頁53)
- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。(🔧 頁51)

12.5 フォークカバーを取り外す



- スクリュー①を外し、クランプを取り外します。
- 左のフォークレグのスクリュー②を外し、左のフォークカバーを取り外します。
- 右のフォークレグのスクリュー③を外し、右のフォークカバーを取り外します。

12.6 フォークカバーを取り付ける



- 左のフォークレグのカバーの位置を調整します。スクリュー①を取り付け、しっかりと締めます。

規定

その他シャーシ用スクリュー	M6	10 Nm
---------------	----	-------

- ブレーキホースとワイヤーハーネスの位置を調整します。クランプをかぶせ、スクリュー②を取り付け、しっかりと締めます。
- 右のフォークレグでカバーの位置を調整します。スクリュー③を取り付け、しっかりと締めます。

規定

その他シャーシ用スクリュー	M6	10 Nm
---------------	----	-------

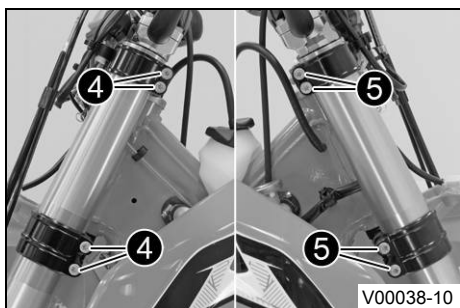
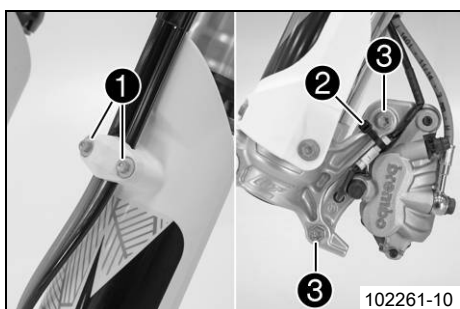
12.7 フォークレグを取り外す

準備作業

- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。(📖 頁51)
- 前輪を取り外します。(📖 頁89)
- ヘッドライトマスクとヘッドライトを取り外します。(📖 頁97)

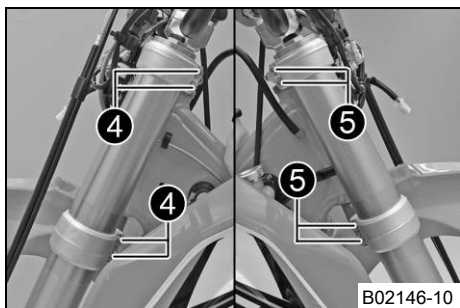
主な作業

- スクリュー①を外し、クランプを取り外します。
- ケーブル留め②を取り外します。
- スクリュー③とワッシャーを外し、ブレーキキャリパーを取り外します。
- ブレーキホースが引っ張られない状態にし、ブレーキキャリパーを脇にかけておきます。



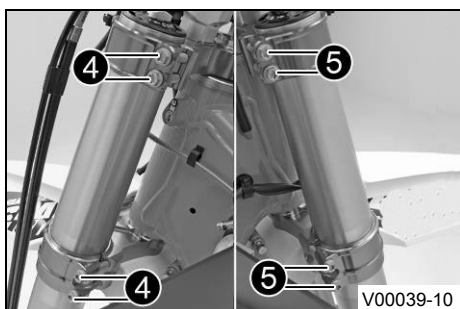
(EXC EU/AU)

- スクリュー④を緩めます。左のフォークレグを取り外します。
- スクリュー⑤を緩めます。右のフォークレグを取り外します。



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

- スクリュー④を緩めます。左のフォークレグを取り外します。
- スクリュー⑤を緩めます。右のフォークレグを取り外します。



(Six Days)

- スクリュー④を緩めます。左のフォークレグを取り外します。
- スクリュー⑤を緩めます。右のフォークレグを取り外します。

12.8 フォークレグを取り付ける

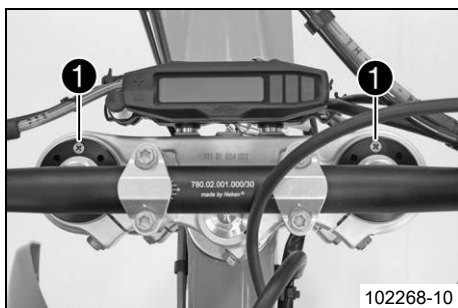

主な作業
 (EXC EU/AU)

- フォークレグの位置を調整します。

**参考**

フォークレグ上端の横手に溝が加工してあります。上から 2 番目の溝とアッパートリプルクランプの上端を揃えて下さい。

エアブリーダー①の位置は前方に合わせます。


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

- フォークレグの位置を調整します。

**参考**

フォークレグ上端の横手に溝が加工してあります。上から 2 番目の溝とアッパートリプルクランプの上端を揃えて下さい。

エアブリーダー①の位置は前方に合わせます。

**(Six Days)**

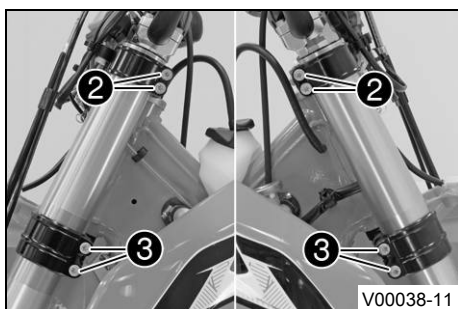
- フォークレグの位置を調整します。

**参考**

リバウンドダンパーは右のフォークレグ**REB** (赤い調節スクリュー)に設置されています。コンプレッションダンパーは左のフォークレグ**COMP** (白い調節スクリュー)に設置されています。

フォークレグ上端の横手に溝が加工してあります。上から 2 番目の溝とアッパートリプルクランプの上端を揃えて下さい。

エアブリーダー①の位置は前方に合わせます。

**(EXC EU/AU)**

- スクリュー②をしっかりと締めます。

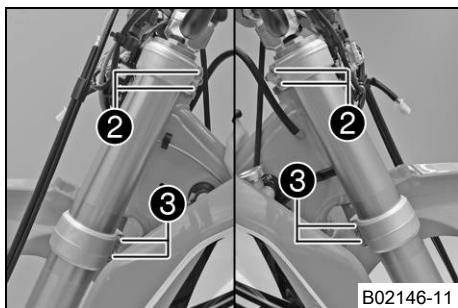
規定

アッパートリプルクランプ用スクリュー	M8	17 Nm
--------------------	----	-------

- スクリュー③をしっかりと締めます。

規定

ロアートリプルクランプ用スクリュー	M8	15 Nm
-------------------	----	-------


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

- スクリュー②をしっかりと締めます。

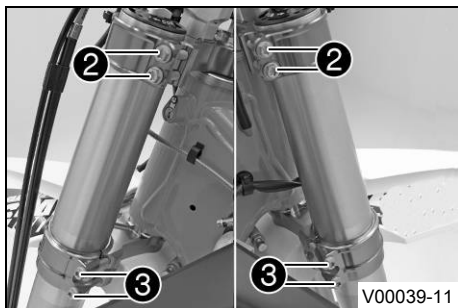
規定

アッパートリプルクランプ用スクリュー	M8	20 Nm
--------------------	----	-------

- スクリュー③をしっかりと締めます。

規定

ロアートリプルクランプ用スクリュー	M8	15 Nm
-------------------	----	-------

**(Six Days)**

- スクリュー②をしっかりと締めます。

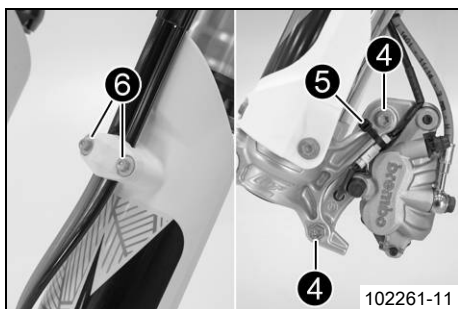
規定

アッパートリプルクランプ用スクリュー	M8	17 Nm
--------------------	----	-------

- スクリュー③をしっかりと締めます。

規定

ロアートリプルクランプ用スク リュー	M8	15 Nm
-----------------------	----	-------



- ブレーキキャリパーの位置を調整し、スクリュー④をワッシャーと一緒に取り付け、しっかりと締めます。

規定

前輪ブレーキキャリパー 用スクリュー	M8	25 Nm	Loctite® 243™
-----------------------	----	-------	---------------

- ケーブル留め⑤を取り付けます。
- ブレーキホースとワイヤーハーネスの位置を調整します。クランプをかぶせ、スクリュー⑥を取り付け、しっかりと締めます。

その後の作業

- 前輪を取り付けます。㊦(㊦ 頁89)
- ヘッドライトマスクとヘッドライトを取り付けます。(㊦ 頁97)
- ヘッドライトの設定を点検します。(㊦ 頁99)

12.9 ロアートリプルクランプを取り外す ㊦(200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)

準備作業

- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。(㊦ 頁51)
- 前輪を取り外します。㊦(㊦ 頁89)
- ヘッドライトマスクとヘッドライトを取り外します。(㊦ 頁97)
- フォークレッグを取り外します。㊦(㊦ 頁53)
- フロントフェンダーを取り外します。(㊦ 頁63)
- バーパッドを取り外します。

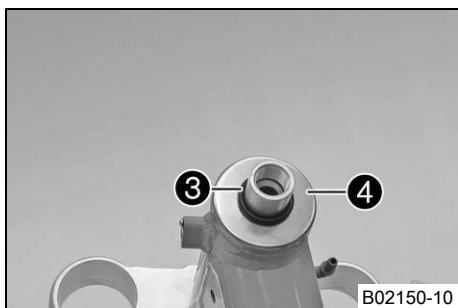
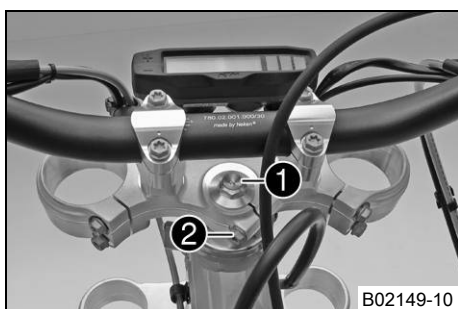
主な作業

- スクリュー①を外します。スクリュー②を緩めます。アッパートリプルクランプをハンドルバーと一緒に抜き取り、脇にかけておきます。



参考

部品を損傷しないよう、カバーをかけて保護して下さい。
ケーブル、ホース、ワイヤー類は折り曲げないで下さい。



- Oリング③を外します。保護リング④を外します。
- ロアートリプルクランプをステアリングステムと一緒に取り外します。
- ステアリングヘッドの上側のベアリングを取り外します。

12.10 ロアートリプルクランプを取り外す ㊦(EXC EU、EXC Six Days、EXC EU/AU、Six Days)

準備作業

- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。(㊦ 頁51)
- 前輪を取り外します。㊦(㊦ 頁89)
- ヘッドライトマスクとヘッドライトを取り外します。(㊦ 頁97)
- フォークレッグを取り外します。㊦(㊦ 頁53)
- フロントフェンダーを取り外します。(㊦ 頁63)
- バーパッドを取り外します。



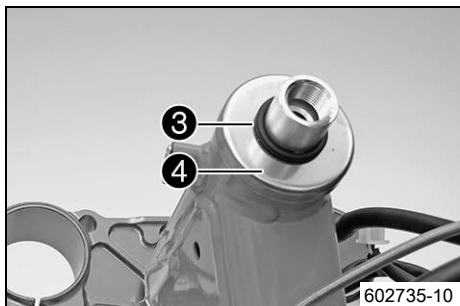
602734-10

主な作業

- スクリュー①を外します。スクリュー②を外します。アッパートリプルクランプをハンドルバーと一緒に抜き取り、脇にかけておきます。

参考

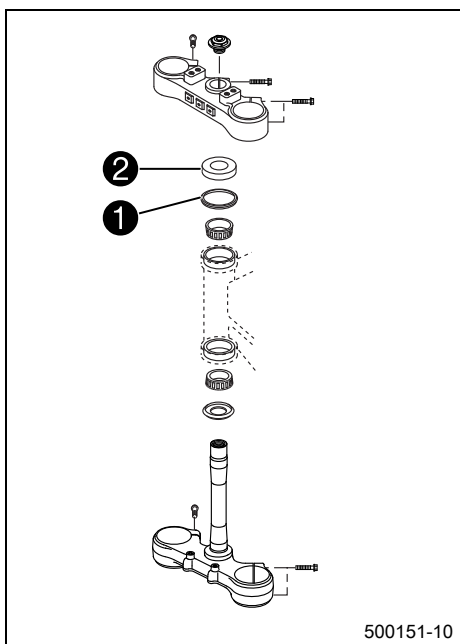
部品を損傷しないよう、カバーをかけて保護して下さい。
ケーブル、ホース、ワイヤー類は折り曲げないで下さい。



602735-10

- Oリング③を外します。保護リング④を外します。
- ロアトリプルクランプをステアリングステムと一緒に取り外します。
- ステアリングヘッドの上側のベアリングを取り外します。

12.11 ロアトリプルクランプを取り付ける \ (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)



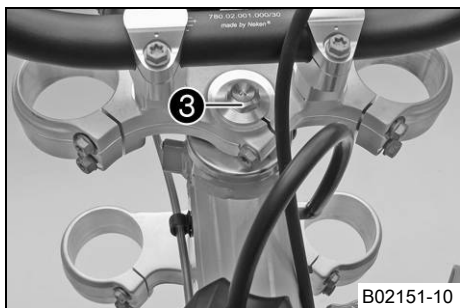
500151-10

主な作業

- ベアリングとシール類を清掃し、損傷がないか点検してグリースを塗布します。

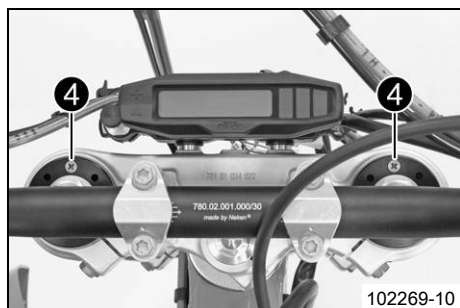
高粘度グリース (頁142)

- ロアトリプルクランプをステアリングステムと一緒に取り付けます。ステアリングヘッドの上側のベアリングを取り付けます。
- ステアリングヘッドの上側のガスケット①が正しい位置にあるか確認します。
- 保護リング②を取り付けます。



B02151-10

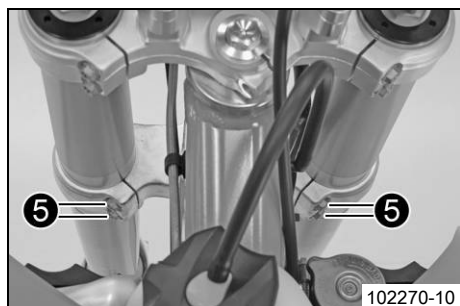
- アッパートリプルクランプとハンドルバーの位置を調整します。
- クラッチホースとワイヤーハーネスの位置を調整します。
- スクリュー③を取り付け、締めないままにしておきます。



- フォークレッグの位置を調整します。

**参考**

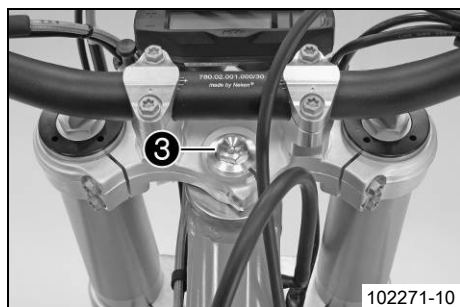
フォークレッグ上端の横手に溝が加工してあります。上から 2 番目の溝とアッパートリプルクランプの上端を揃えて下さい。
エアブリーダー④の位置は前方に合わせます。



- スクリュー⑤をしっかりと締めます。

規定

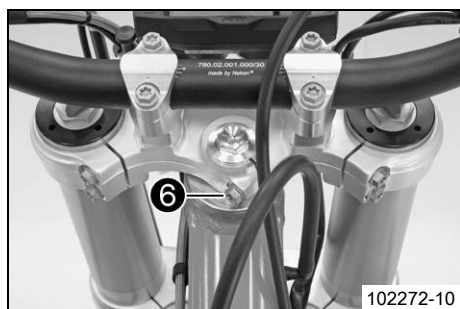
口アートリプルクランプ用スクリュー	M8	15 Nm
-------------------	----	-------



- スクリュー③をしっかりと締めます。

規定

ステアリングヘッド用上部スクリュー	M20x1.5	12 Nm
-------------------	---------	-------



- スクリュー⑥をしっかりと締めます。

規定

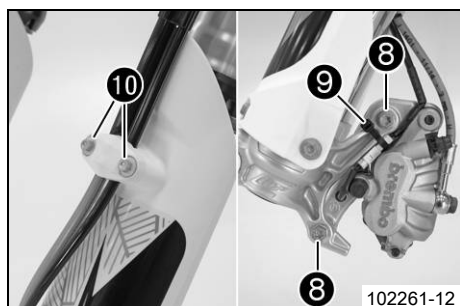
ステアリングステム用上部スクリュー	M8	20 Nm
-------------------	----	-------



- スクリュー⑦をしっかりと締めます。

規定

アッパートリプルクランプ用スクリュー	M8	20 Nm
--------------------	----	-------



- ブレーキキャリパーの位置を調整します。スクリュー⑧をワッシャーと共に取り付け、しっかりと締めます。

規定

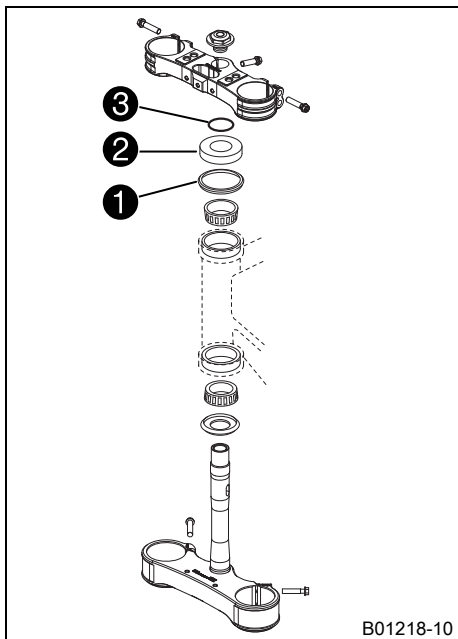
前輪ブレーキキャリパー用スクリュー	M8	25 Nm	Loctite® 243™
-------------------	----	-------	---------------

- ケーブル留め⑨を取り付けます。
- ブレーキホースとワイヤーハーネスの位置を調整します。クランプをかぶせ、スクリュー⑩を取り付け、しっかりと締めます。

その後の作業

- バーパッドを取り付けます。
- フロントフェンダーを取り付けます。(📖 頁64)
- 前輪を取り付けます。🔧(📖 頁89)
- ヘッドライトマスクとヘッドライトを取り付けます。(📖 頁97)
- ワイヤハーネス、アクセルワイヤー、ブレーキホース、クラッチホースが自由に動けるようになっているか、正しく取り回されているかを確認します。
- ステアリングヘッドのベアリングのガタを点検します。(📖 頁61)
- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。(📖 頁51)
- ヘッドライトの設定を点検します。(📖 頁99)

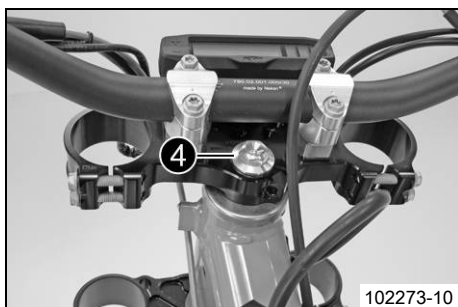
12.12 ロアトリプルクランプを取り付ける 🛠️ (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days)

主な作業
(EXC EU/AU)

- ベアリングとシール類を清掃し、損傷がないか点検してグリースを塗布します。

高粘度グリース (📖 頁142)

- ロアトリプルクランプをステアリングステムと一緒に取り付けます。ステアリングヘッドの上側のベアリングを取り付けます。
- ステアリングヘッドの上側のガスケット ① が正しい位置にあるか確認します。
- 保護リング ② と O リング ③ を取り付けます。



- アップトリプルクランプとハンドルバーの位置を調整します。
- スクリュー ④ を取り付け、締めないままにしておきます。
- クラッチホースとワイヤーハーネスの位置を調整します。



- フォークレッグの位置を調整します。

i 参考

フォークレッグ上端の横手に溝が加工してあります。上から 2 番目の溝とアップトリプルクランプの上端を揃えて下さい。
エアリーダー ⑤ の位置は前方に合わせます。



- スクリュー⑥をしっかりと締めます。

規定

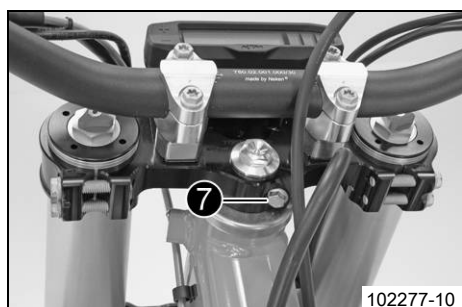
ロアトリプルクランプ用スクリュー	M8	15 Nm
------------------	----	-------



- スクリュー④をしっかりと締めます。

規定

ステアリングヘッド用上部スクリュー	M20x1.5	12 Nm
-------------------	---------	-------



- スクリュー⑦を取り付け、しっかりと締めます。

規定

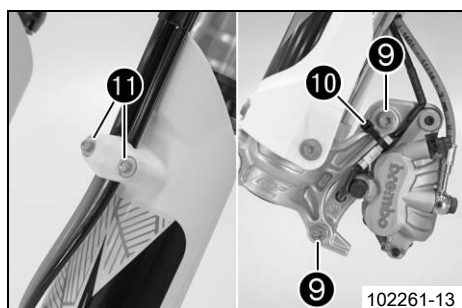
ステアリングステム用上部スクリュー	M8	17 Nm	Loctite® 243™
-------------------	----	-------	---------------



- スクリュー⑧をしっかりと締めます。

規定

アッパトリプルクランプ用スクリュー	M8	17 Nm
-------------------	----	-------

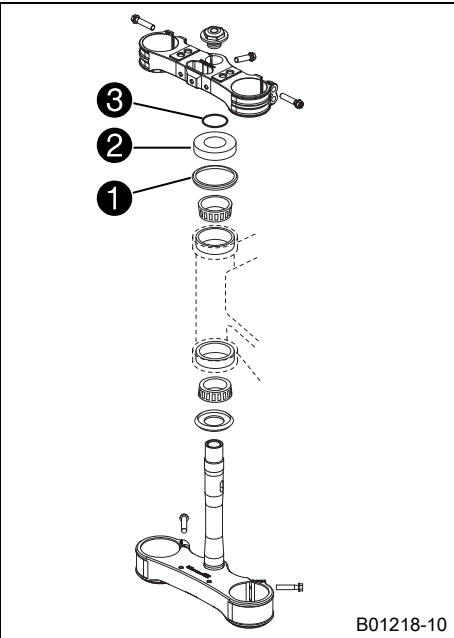


- ブレーキキャリパーの位置を調整します。スクリュー⑨をワッシャーと共に取り付け、しっかりと締めます。

規定

前輪ブレーキキャリパー用スクリュー	M8	25 Nm	Loctite® 243™
-------------------	----	-------	---------------

- ケーブル留め⑩を取り付けます。
- ブレーキホースとワイヤーハーネスの位置を調整します。クランプをかぶせ、スクリュー⑪を取り付け、しっかりと締めます。



(Six Days)

- ベアリングとシール類を清掃し、損傷がないか点検してグリースを塗布します。
- 高粘度グリース (頁142)
- ロアトリプルクランプをステアリングステムと一緒に取り付けます。ステアリングヘッドの上側のベアリングを取り付けます。
 - ステアリングヘッドの上側のガスケット ① が正しい位置にあるか確認します。
 - 保護リング ② と O リング ③ を取り付けます。



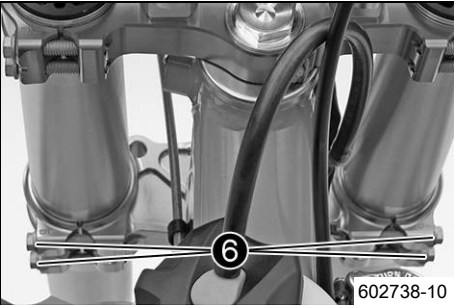
- アップトリプルクランプとハンドルバーの位置を調整します。
- スクリュー ④ を取り付け、締めないままにしておきます。
- クラッチホースとワイヤーハーネスの位置を調整します。



- フォークレッグの位置を調整します。

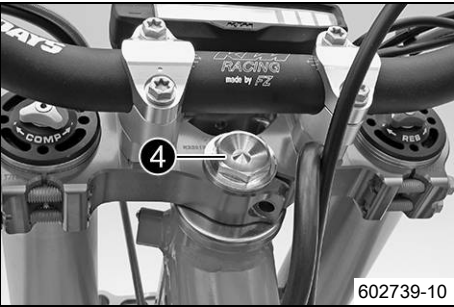
i 参考

リバウンドダンパーは右のフォークレッグREB (赤い調節スクリュー) に設置されています。コンプレッションダンパーは左のフォークレッグCOMP (白い調節スクリュー) に設置されています。フォークレッグ上端の横手に溝が加工してあります。上から 2 番目の溝とアップトリプルクランプの上端を揃えて下さい。エアブリーダー ⑤ の位置は前方に合わせます。



- スクリュー ⑥ をしっかりと締めます。
- 規定

ロアトリプルクランプ用スクリュー	M8	15 Nm
------------------	----	-------



- スクリュー ④ をしっかりと締めます。
- 規定

ステアリングヘッド用上部スクリュー	M20x1.5	12 Nm
-------------------	---------	-------



602740-10

- スクリュー⑦を取り付け、しっかりと締めます。

規定

ステアリングステム用上部スクリュー	M8	17 Nm	Loctite® 243™
-------------------	----	-------	---------------

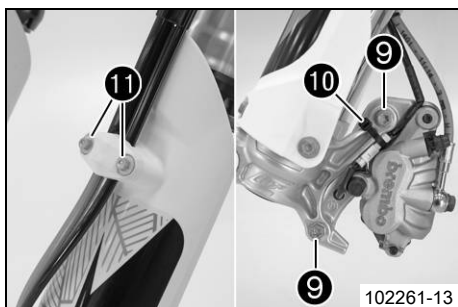


602741-10

- スクリュー⑧をしっかりと締めます。

規定

アッパートリプルクランプ用スクリュー	M8	17 Nm	
--------------------	----	-------	--



102261-13

- ブレーキキャリパーの位置を調整します。スクリュー⑨をワッシャーと共に取り付け、しっかりと締めます。

規定

前輪ブレーキキャリパー用スクリュー	M8	25 Nm	Loctite® 243™
-------------------	----	-------	---------------

- ケーブル留め⑩を取り付けます。
- ブレーキホースとワイヤーハーネスの位置を調整します。クランプをかぶせ、スクリュー⑪を取り付け、しっかりと締めます。

その後の作業

- フロントフェンダーを取り付けます。(📖 頁64)
- パーパッドを取り付けます。
- ヘッドライトマスクとヘッドライトを取り付けます。(📖 頁97)
- ヘッドライトの設定を点検します。(📖 頁99)
- 前輪を取り付けます。🔧(📖 頁89)
- ワイヤーハーネス、アクセルワイヤー、ブレーキホース、クラッチホースが自由に動けるようになっているか、正しく取り回されているかを確認します。
- ステアリングヘッドのベアリングのガタを点検します。(📖 頁61)
- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。(📖 頁51)

12.13 ステアリングヘッドのベアリングのガタを点検する



警告

事故の危険性 ステアリングヘッドのベアリングのガタによる不安定な走行。

- すぐにステアリングヘッドのガタを調節して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)

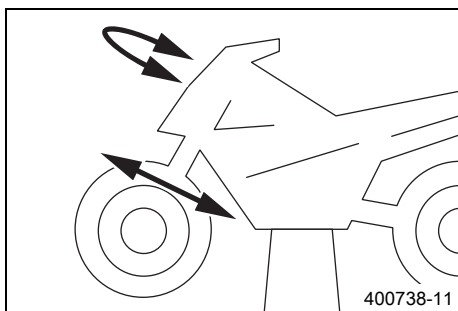


参考

ステアリングヘッドのベアリングにガタがある状態で長い間運転すると、ベアリングおよびフレームのベアリングシートが更に損傷します。

準備作業

- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。(📖 頁51)

**主な作業**

- ハンドルバーを直進の状態にします。フォークレグを進行方向に向かって前後に動かします。

ステアリングヘッドのベアリングにガタが感じられる場合はメンテナンスが必要です。

» ガタが感じられる:

- ステアリングヘッドのベアリングのガタを調節します。 (図 頁62)

- ハンドルバーをハンドル限界全体にわたり左右に動かします。

ハンドルバーがハンドル限界全体にわたりスムーズに動かせる事を確認して下さい。どこかで動きが止まると感じられる場合はメンテナンスが必要です。

» 動きの止まりが感じられる:

- ステアリングヘッドのベアリングのガタを調節します。 (図 頁62)
- ステアリングヘッドのベアリングを点検し、場合によっては交換します。

その後の作業

- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。 (図 頁51)

12.14 ステアリングヘッドのベアリングのガタを調節する ㊦**準備作業**

- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。 (図 頁51)

主な作業

(EXC EU/AU)

- スクリュー①を緩めます。スクリュー②を外します。
- スクリュー③を緩め、また締め直します。

規定

ステアリングヘッド用上部スクリュー	M20x1.5	12 Nm
-------------------	---------	-------

- プラスチックのハンマーでアッパートリプルクランプを軽くたたき、ゆがみをなくします。
- スクリュー①をしっかり締めます。

規定

アッパートリプルクランプ用スクリュー	M8	17 Nm
--------------------	----	-------

- スクリュー②を取り付け、しっかりと締めます。

規定

ステアリングステム用上部スクリュー	M8	17 Nm	Loctite® 243™
-------------------	----	-------	---------------

(Six Days)

- スクリュー①を緩めます。スクリュー②を外します。
- スクリュー③を緩め、また締め直します。

規定

ステアリングヘッド用上部スクリュー	M20x1.5	12 Nm
-------------------	---------	-------

- プラスチックのハンマーでアッパートリプルクランプを軽くたたき、ゆがみをなくします。
- スクリュー①をしっかり締めます。

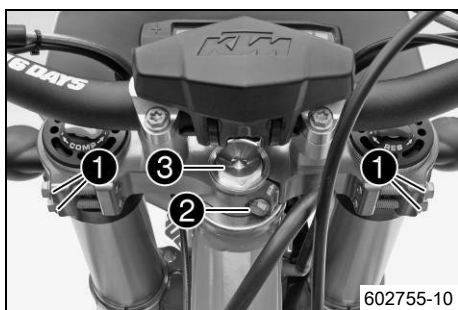
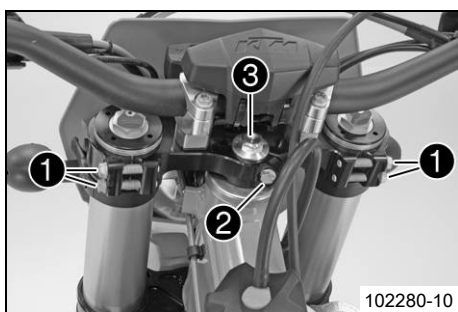
規定

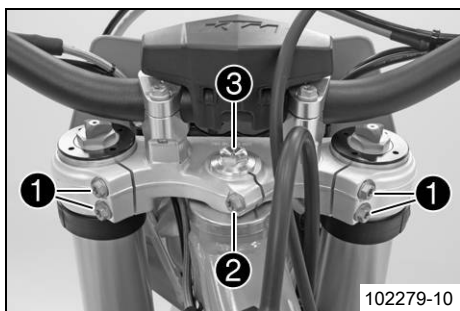
アッパートリプルクランプ用スクリュー	M8	17 Nm
--------------------	----	-------

- スクリュー②を取り付け、しっかりと締めます。

規定

ステアリングステム用上部スクリュー	M8	17 Nm	Loctite® 243™
-------------------	----	-------	---------------





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

- スクリュー①と②を緩めます。
- スクリュー③を緩め、また締め直します。

規定

ステアリングヘッド用上部スクリュー	M20x1.5	12 Nm
-------------------	---------	-------

- プラスチックのハンマーでアッパートリプルクランプを軽くたたき、ゆがみをなくします。
- スクリュー①をしっかり和締めます。

規定

アッパートリプルクランプ用スクリュー	M8	20 Nm
--------------------	----	-------

- スクリュー②をしっかり和締めます。

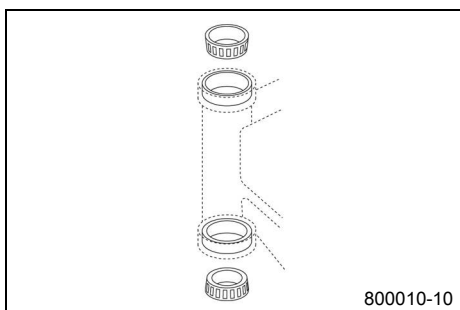
規定

ステアリングステム用上部スクリュー	M8	20 Nm
-------------------	----	-------

その後の作業

- ステアリングヘッドのベアリングのガタを点検します。(頁61)
- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。(頁51)

12.15 ステアリングヘッドのベアリングをグリースアップする



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

- ロアトリプルクランプを取り外します。(頁55)
- ロアトリプルクランプを取り付けます。(頁56)

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

- ロアトリプルクランプを取り外します。(頁55)
- ロアトリプルクランプを取り付けます。(頁58)

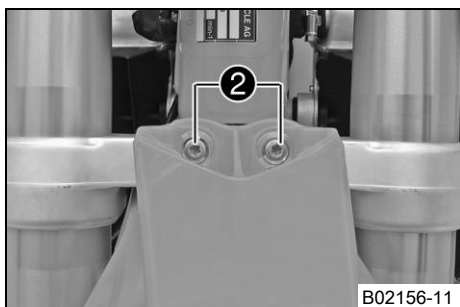
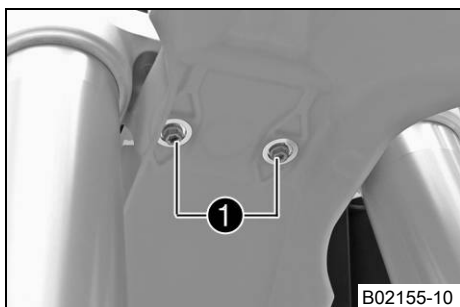
12.16 フロントフェンダーを取り外す

準備作業

- ヘッドライトマスクとヘッドライトを取り外します。(頁97)

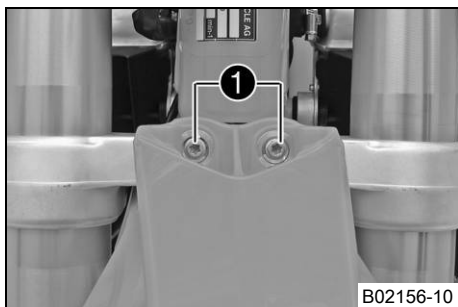
主な作業

- スクリュー①を外します。



- スクリュー②を外します。フロントフェンダーを取り外します。

12.17 フロントフェンダーを取り付ける

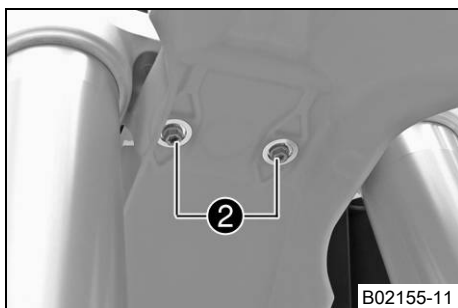


主な作業

- フロントフェンダーの位置を調整します。スクリュー①を取り付け、しっかりと締めます。

規定

その他シャーシ用スクリュー	M6	10 Nm
---------------	----	-------



- スクリュー②を取り付け、しっかりと締めます。

規定

その他シャーシ用スクリュー	M6	10 Nm
---------------	----	-------

その後の作業

- ヘッドライトマスクとヘッドライトを取り付けます。(頁97)
- ヘッドライトの設定を点検します。(頁99)

12.18 ショックアブソーバーを取り外す

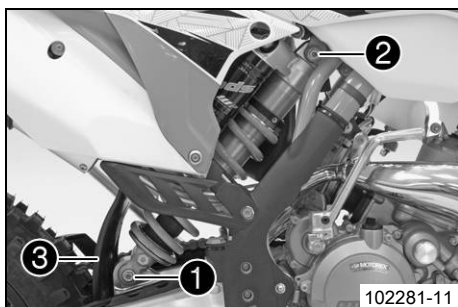
準備作業

- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。(頁51)

主な作業

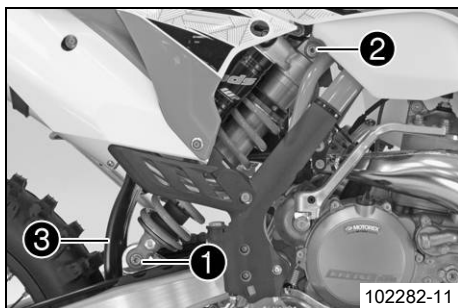
(125/200 シリーズ)

- スクリュー①を外し、まだ後輪を回転できる範囲でスイングアームと一緒に後輪をできるだけ下に下げます。後輪をこの位置で固定します。
- スクリュー②を外し、スプラッシュガード③を横によけ、ショックアブソーバーを取り外します。



(250/300 シリーズ)

- スクリュー①を外し、まだ後輪を回転できる範囲でスイングアームと一緒に後輪をできるだけ下に下げます。後輪をこの位置で固定します。
- スクリュー②を外し、スプラッシュガード③を横によけ、ショックアブソーバーを取り外します。



12.19 ショックアブソーバーを取り付ける

主な作業

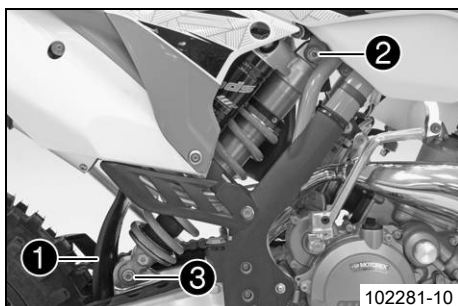
(125/200 シリーズ)

- スプラッシュガード①を横によけ、ショックアブソーバーの位置を調整します。スクリュー②を取り付け、しっかりと締めます。

規定

ショックアブソーバー用 上部スクリュー	M12	80 Nm	Loctite® 2701™
------------------------	-----	-------	----------------

- スクリュー③を取り付け、しっかりと締めます。



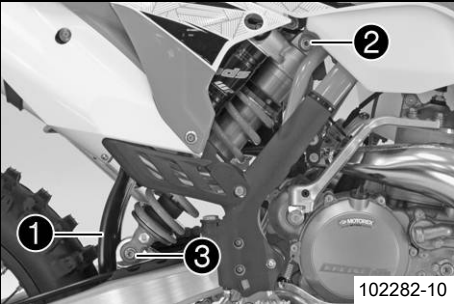
規定

ショックアブソーバー用 下部スクリュー	M12	80 Nm	Loctite® 2701™
------------------------	-----	-------	----------------

i

参考

ショックアブソーバーとスイングアーム間のベアリング部分はテフロン加工してあります。グリースを始め、その他潤滑剤は使用しないで下さい。潤滑剤がテフロン層を分解し、寿命を極端に縮めることになります。



(250/300 シリーズ)

- スプラッシュガード**①**を横によけ、ショックアブソーバーの位置を調整します。スクリュー**②**を取り付け、しっかりと締めます。

規定

ショックアブソーバー用 上部スクリュー	M12	80 Nm	Loctite® 2701™
------------------------	-----	-------	----------------

- スクリュー**③**を取り付け、しっかりと締めます。

規定

ショックアブソーバー用 下部スクリュー	M12	80 Nm	Loctite® 2701™
------------------------	-----	-------	----------------

i

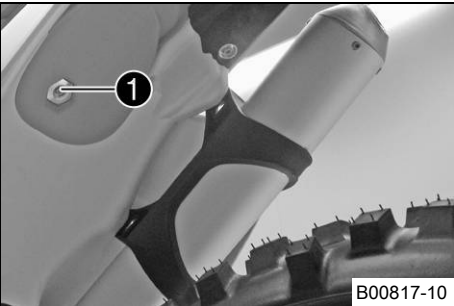
参考

ショックアブソーバーとスイングアーム間のベアリング部分はテフロン加工してあります。グリースを始め、その他潤滑剤は使用しないで下さい。潤滑剤がテフロン層を分解し、寿命を極端に縮めることになります。

その後の作業

- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。(📖 頁51)

12.20 シートを取り外す

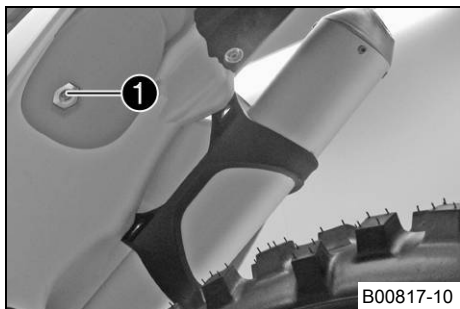


- スクリュー**①**を外します。シートの後部を持ち上げ、後ろに引き、上方向に取り外します。

12.21 シートを取り付ける



- シートの前方をフューエルタンクのブッシングにかけ、シート後部を下げながら前方に押し入れます。
- シートが正しくロックされているか確認します。

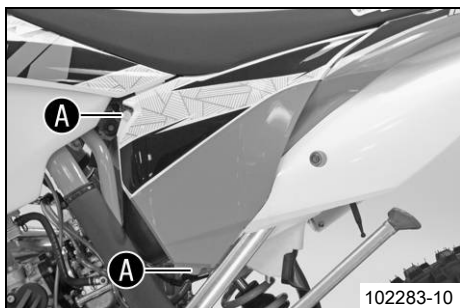


- シート固定用スクリュー①を取り付け、しっかりと締めます。

規定

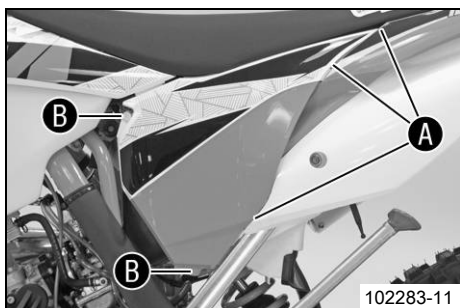
その他シャーシ用スクリュー	M6	10 Nm
---------------	----	-------

12.22 エアフィルターケースのカバーを取り外す



- エアフィルターケースのカバーを、**A**で示された範囲で横に引き、前方に取り外します。

12.23 エアフィルターケースのカバーを取り付ける



- エアフィルターケースカバーの後ろ側**A**をかけ、前方**B**にはめ込みます。

12.24 エアフィルターを取り外す

注意

エンジン損傷 フィルターを通さずに吸い込んだ空気は、エンジンの耐久性に悪影響を与えます。

- エアフィルターをつけずに運転すると、ほこりや汚れがエンジンに入り込んで摩耗を早めますので、絶対にやめて下さい。



警告

環境汚染 問題物質が環境汚染の原因となります。

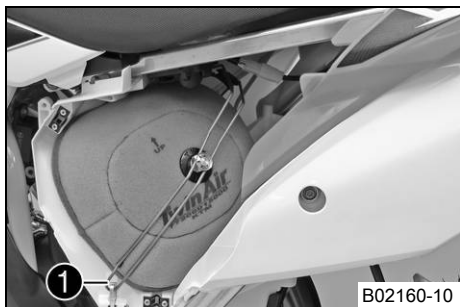
- オイル、グリース、フィルター、燃料、洗浄剤、ブレーキフルードなどは定められた規則に従って正しく廃棄して下さい。

準備作業

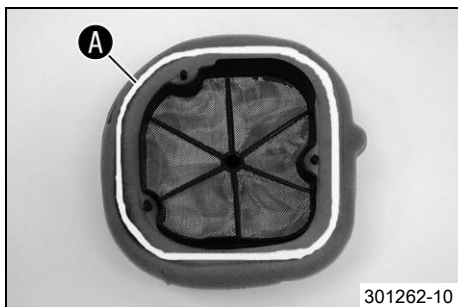
- エアフィルターケースのカバーを取り外します。(頁66)

主な作業

- エアフィルター固定フレーム①の下を外し、横に開きます。エアフィルターをホルダーごとに取り外します。
- ホルダーからエアフィルターを取り外します。



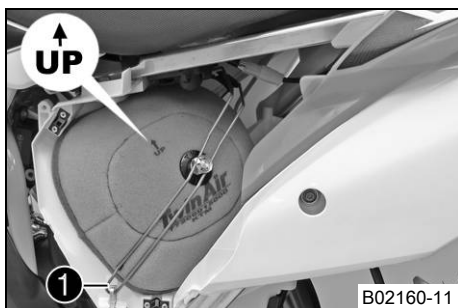
12.25 エアフィルターを取り付ける



主な作業

- きれいなエアフィルターをホルダーに取り付けます。
- エアフィルターの **A** の範囲にグリースを塗布します。

耐久性グリース (頁142)



- 両部品を一緒にはめ入れ、位置を調整し、エアフィルター固定フレーム **1** で固定します。

✓ **UP**と印された矢印が上を示しています。

参考

エアフィルターが正しく取り付けられていないと、ほこりや汚れがエンジン内に入り、損傷の原因となる恐れがあります。

その後の作業

- エアフィルターケースのカバーを取り付けます。 (頁66)

12.26 エアフィルターとエアフィルターケースを清掃する



警告

環境汚染 問題物質が環境汚染の原因となります。

- オイル、グリース、フィルター、燃料、洗浄剤、ブレーキフルードなどは定められた規則に従って正しく廃棄して下さい。



参考

発泡材を損傷しますので、エアフィルターを燃料や灯油で洗浄しないで下さい。

準備作業

- エアフィルターケースのカバーを取り外します。 (頁66)
- エアフィルターを取り外します。 (頁66)

主な作業

- エアフィルターを専用の洗浄液で念入りに洗浄し、よく乾燥させます。

エアフィルター洗浄剤 (頁142)

参考

エアフィルターの水分は押し出し、決して絞らないで下さい。

- 乾燥したエアフィルターに高品質のフィルターオイルを差します。

発泡材エアフィルター用オイル (頁143)

- エアフィルターケースを清掃します。
- インテークマニホールドに破損がないか、きちんと固定されているかを確認します。

その後の作業

- エアフィルターを取り付けます。 (頁67)
- エアフィルターケースのカバーを取り付けます。 (頁66)



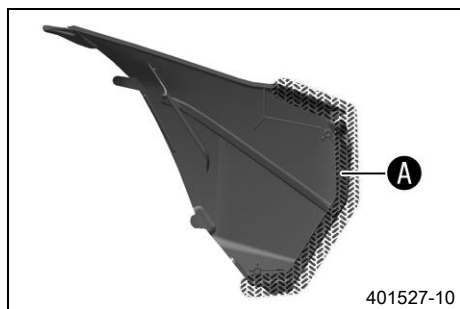
12.27 エアフィルターケースをシールする

準備作業

- エアフィルターケースのカバーを取り外します。(頁66)

主な作業

- エアフィルターケースの **A** で示された範囲をシールします。



その後の作業

- エアフィルターケースのカバーを取り付けます。(頁66)

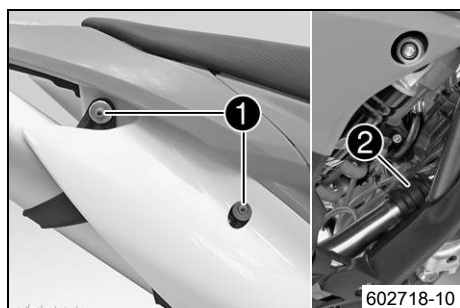
12.28 メインサイレンサーを取り外す



警告

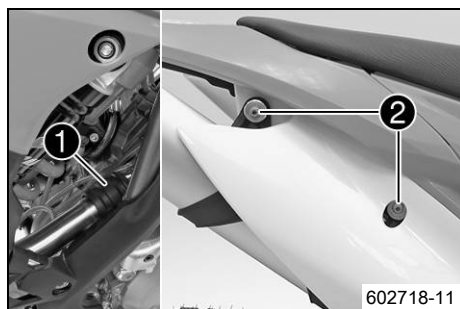
火傷の危険性 排気装置は運転中非常に熱くなります。

- 排気装置が冷えるまで待って下さい。熱した部品には触れないで下さい。



- スクリュー **①** を外します。
- メインサイレンサーをゴムスリーブ **②** のところでマニホールドから抜きます。

12.29 メインサイレンサーを取り付ける



- メインサイレンサーをゴムスリーブ **①** と一緒に取り付けます。
- スクリュー **②** を取り付け、しっかりと締めます。

規定

その他シャーシ用スクリュー	M6	10 Nm
---------------	----	-------

12.30 メインサイレンサーのグラスファイバーを交換する



警告

火傷の危険性 排気装置は運転中非常に熱くなります。

- 排気装置が冷えるまで待って下さい。熱した部品には触れないで下さい。

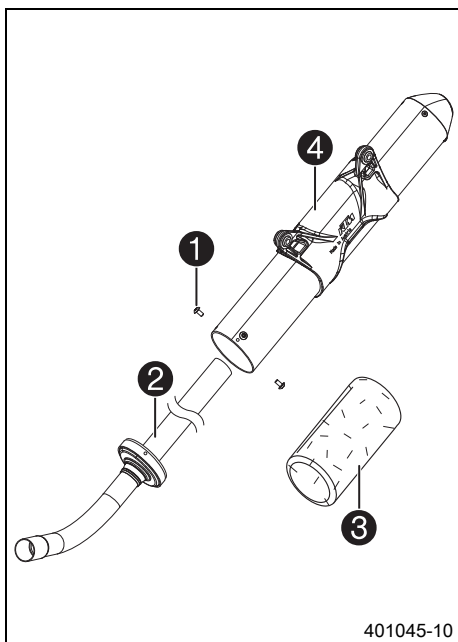


参考

時間が経つとグラスファイバーの繊維が空气中に消失し、防音材が「焼け切って」しまいます。これにより騒音レベルが高くなるだけでなく、出力特性にも変化が現れます。

準備作業

- メインサイレンサーを取り外します。(頁68)

**主な作業**

- スクリュー①を外します。
- インナーパイプ②を取り出します。
- グラスファイバー③をインナーパイプから取り外します。
- 再度使用する部品を清掃し、破損がないか点検します。
- 新しいグラスファイバー③をインナーパイプに取り付けます。
- 新しいグラスファイバーを取り付けたインナーパイプにかぶせたアウターパイプ④の位置を調整します。
- スクリュー①を取り付け、しっかりと締めます。

規定

メインサイレンサー用スクリュー	M5	7 Nm
-----------------	----	------

その後の作業

- メインサイレンサーを取り付けます。(図 頁68)

12.31 フューエルタンクを取り外す**危険**

火災の危険性 燃料は可燃性です。

- 給油の際は炎や吸いかけのタバコの近くを避け、エンジンを必ず停止して下さい。また、熱せられた部品には特に燃料がかからないよう注意して下さい。こぼれた燃料はすぐに拭き取して下さい。
- フューエルタンク内の燃料は熱により膨張し、溢れ出る恐れがあります。給油に関する注意事項をよく守って下さい。

**警告**

中毒の危険性 燃料は毒性で、健康に害を及ぼします。

- 燃料が皮膚、目、衣服につかないよう注意して下さい。燃料から発生するガスを吸い込まないで下さい。目に入った場合はすぐに水で洗い流し、医師の診断を受けて下さい。皮膚についた場合は、すぐにその部分を水と石鹸で洗って下さい。燃料を飲み込んでしまった場合は、すぐに医師の診断を受けて下さい。燃料が衣服についた場合は着替えて下さい。燃料は適切なキャニスターに入れ、子供の手の届かない場所に保管して下さい。

準備作業

- シートを取り外します。(図 頁65)

主な作業

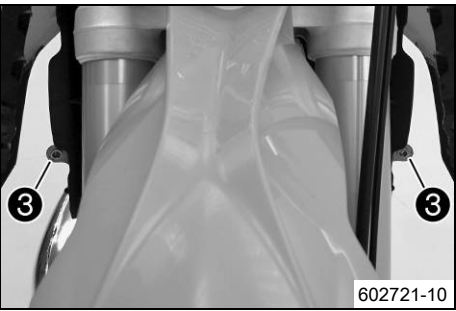
- 燃料コックの切替レバー①をOFFの位置に回します。(図 602702-10 頁17)
- 燃料ホースを抜きます。

**参考**

燃料ホースから残りの燃料が流れ出る事があります。

- スクリュー①をブッシングと一緒に取り外します。
- (EXC シリーズ)**
- ホーンをホーンホルダーと一緒に脇にかけておきます。
 - スクリュー②をゴムブッシングと一緒に外します。
 - フューエルタンクのエア抜き穴からホースを抜き取ります。





- ラジエーター取付け部の横にある両側のスポイラー③を引き、フューエルタンクを上方向に取り外します。

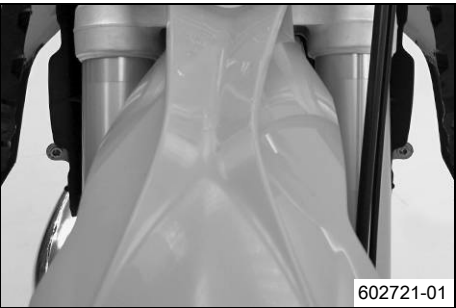
12.32 フューエルタンクを取り付ける

**危険**
火災の危険性 燃料は可燃性です。

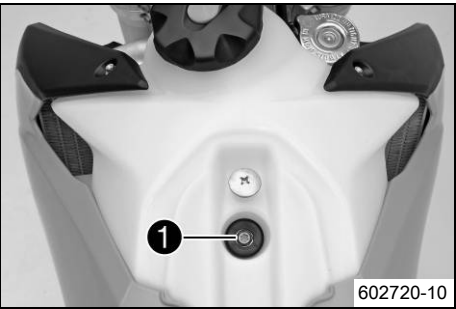
- 給油の際は炎や吸いかけのタバコの近くを避け、エンジンを必ず停止して下さい。また、熱せられた部品には特に燃料がかからないよう注意して下さい。こぼれた燃料はすぐに拭き取して下さい。
- フューエルタンク内の燃料は熱により膨張し、溢れ出る恐れがあります。給油に関する注意事項をよく守って下さい。

**警告**
中毒の危険性 燃料は毒性で、健康に害を及ぼします。

- 燃料が皮膚、目、衣服につかないよう注意して下さい。燃料から発生するガスを吸い込まないで下さい。目に入った場合はすぐに水で洗い流し、医師の診断を受けて下さい。皮膚についた場合は、すぐにその部分を水と石鹸で洗って下さい。燃料を飲み込んでしまった場合は、すぐに医師の診断を受けて下さい。燃料が衣服についた場合は着替えて下さい。



- 主な作業**
- アクセルワイヤーの取り回しを点検します。(頁75)
 - フューエルタンクの位置を調整し、ラジエーター取付け部の横に両側のスポイラーをはめます。
 - ケーブルやワイヤー類をはさんだり、破損しないよう注意して下さい。

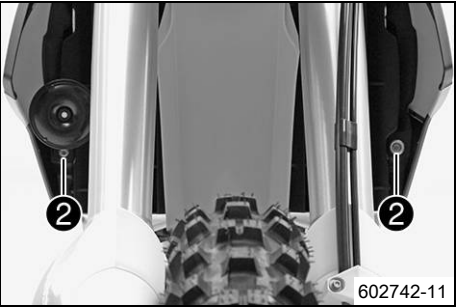


- フューエルタンクのエア抜き穴にホースを差し込みます。
- スクリュー①をゴムブッシングと一緒に取り付け、しっかりと締めます。

規定

その他シャーシ用スクリュー	M6	10 Nm
---------------	----	-------

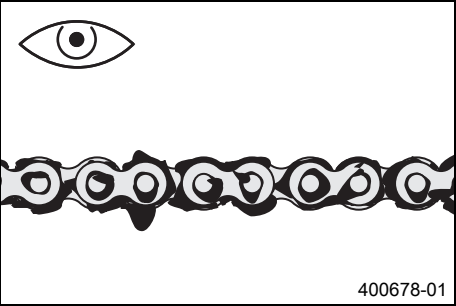
- (EXC シリーズ)
- ホーンとホーンホルダーの位置を調整します。



- スクリュー②をブッシングと一緒に取り付け、しっかりと締めます。
- 規定
- | | | |
|---------------|----|-------|
| その他シャーシ用スクリュー | M6 | 10 Nm |
|---------------|----|-------|
- 燃料ホースをつなぎます。

- その後の作業**
- シートを取り付けます。(頁65)

12.33 チェーンの汚れを点検する



- チェーンに大きな汚れがついていないか点検します。
 - » チェーンがひどく汚れている:
 - チェーンを清掃します。(📖 頁71)

12.34 チェーンを清掃する

- 

警告
事故の危険性 潤滑剤がタイヤに付着すると、タイヤの粘着力が損なわれます。

 - 適切な洗浄剤で潤滑剤を取り除いて下さい。
- 

警告
事故の危険性 ブレーキディスクへのオイル、グリースの付着によるブレーキ性能の劣化。

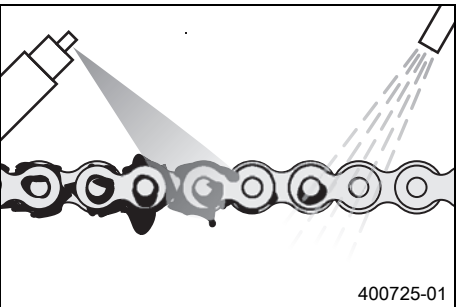
 - ブレーキディスクは絶対に油脂類が付かないようにし、必要に応じてブレーキ洗浄剤で清掃します。
- 

警告
環境汚染 問題物質が環境汚染の原因となります。

 - オイル、グリース、フィルター、燃料、洗浄剤、ブレーキフルードなどは定められた規則に従って正しく廃棄して下さい。



参考
チェーンの寿命は手入れの仕方で大きく変わってきます。



準備作業

- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。(📖 頁51)

主な作業

- チェーンは定期的に清掃し、チェーンスプレーで潤滑して下さい。

チェーン洗浄剤 (📖 頁142)
オフロード用チェーンスプレー (📖 頁142)

その後の作業

- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。(📖 頁51)

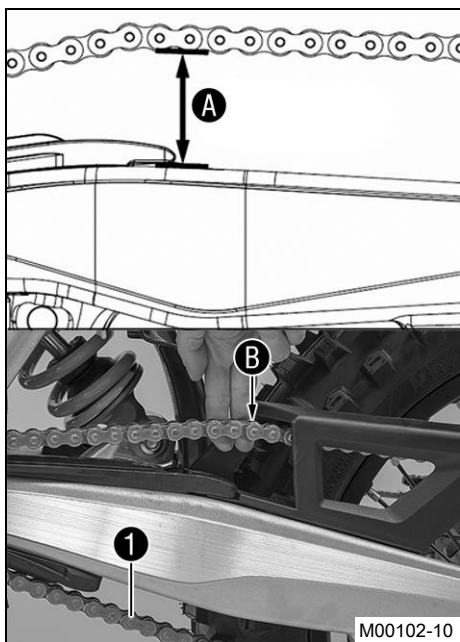
12.35 チェーンの遊びを点検する

- 

警告
事故の危険性 不適切なチェーンの遊びによる危険。

 - チェーンの張りが強すぎると、二次減速関係の部品 (チェーン、フロントスプロケット、リアスプロケット、ギア並びに後輪のベアリング)に不要な負荷がかかります。磨耗しやすくなるのに加え、極端な場合にはチェーンが切れたり、ギアのカウンターシャフトが折れたりする恐れがあります。反対にチェーンに遊びがあり過ぎると、フロントスプロケットまたはリアスプロケットから落ちて後輪をブロックしたり、エンジンを損傷したりする恐れがあります。チェーンの張りが適切であるか注意し、必要な場合は調節して下さい。

- 準備作業**
- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。(📖 頁51)

**主な作業**

- チェーンスライダーの端でチェーンを上引き、チェーンの遊び **A** を確認します。

i 参考

その際、チェーン下部 **1** がピンと張っている事を確認して下さい。
チェーンガードを取り付けた状態で、チェーンが少なくともチェーンガードのストッパー **B** の位置まで上に引ける状態であればなりません。
チェーンは均等に擦り切れるとは限らないので、上記確認を何箇所か別の場所で繰り返し行って下さい。

チェーンの遊び	55... 58 mm
---------	-------------

- » チェーンの遊びが規定通りになっていない:
 - チェーンの遊びを調節します。(図 頁72)

その後の作業

- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。(図 頁51)

12.36 チェーンの遊びを調節する

- 警告**
事故の危険性 不適切なチェーンの遊びによる危険。
- チェーンの張りが強すぎると、二次減速関係の部品 (チェーン、フロントスプロケット、リアスプロケット、ギア並びに後輪のベアリング) に不要な負荷がかかります。磨耗しやすくなるのに加え、極端な場合にはチェーンが切れたり、ギアのカウンターシャフトが折れたりする恐れがあります。反対にチェーンに遊びがあり過ぎると、フロントスプロケットまたはリアスプロケットから落ちて後輪をブロックしたり、エンジンを損傷したりする恐れがあります。チェーンの張りが適切であるが注意し、必要な場合は調節して下さい。

準備作業

- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。(図 頁51)
- チェーンの遊びを点検します。(図 頁71)

主な作業

- ナット **1** を緩めます。
- ナット **2** を緩めます。
- 左右の調節スクリュー **3** を回し、チェーンの遊びを調節します。

規定

チェーンの遊び	55... 58 mm
左右の調節スクリュー 3 を回し、両側のチェーンアジャスターのマーキングが目印 A に対して同じ位置にくるように調節します。これにより後輪の位置が正しく調整されます。	

- ナット **2** をしっかりと締めます。
- チェーンアジャスター **4** が調節スクリュー **3** に接触している事を確認します。
- ナット **1** をしっかりと締めます。

規定

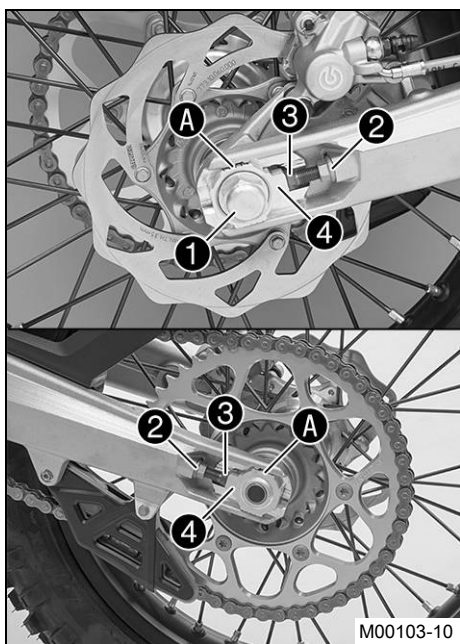
後輪アクスルシャフト用ナット	M20x1.5	80 Nm
----------------	---------	-------

i 参考

チェーンアジャスターの調整幅が大きく (32 mm)、同じチェーン長で異なった二次減速比を実現する事が可能です。
チェーンアジャスター **4** は 180 度回転させる事ができます。

その後の作業

- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。(図 頁51)



12.37 チェーン、リアスプロケット、フロントスプロケット、チェーンガイドを点検する

準備作業

- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。(頁51)

主な作業

- ギアをニュートラルに入れます。
- リアスプロケットとフロントスプロケットの磨耗を点検します。
 - » リアスプロケットまたはフロントスプロケットが摩耗している:
 - 駆動部品一式を交換します。 ㇏



参考

フロントスプロケット、リアスプロケット、チェーンは必ず一緒に交換して下さい。

- チェーン上部を以下に記載した重量 **A** で引っ張ります。

規定

チェーンの磨耗測定における重量	10... 15 kg
-----------------	-------------

- チェーン下部でローラー 18 個分の長さ **B** を測定します。



参考

チェーンは均等に擦り切れるとは限らないので、上記確認を何箇所か別の場所で繰り返し行って下さい。

チェーンが最も長い部分での長さ B の最大値	272 mm
-------------------------------	--------

- » 長さ **B** が規定値より大きい:
 - 駆動部品一式を交換します。 ㇏



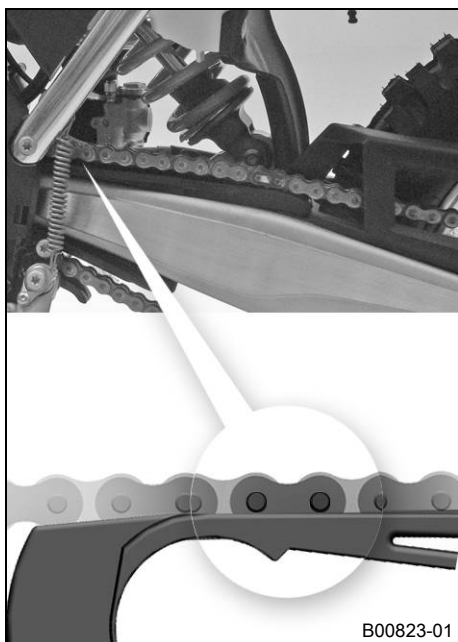
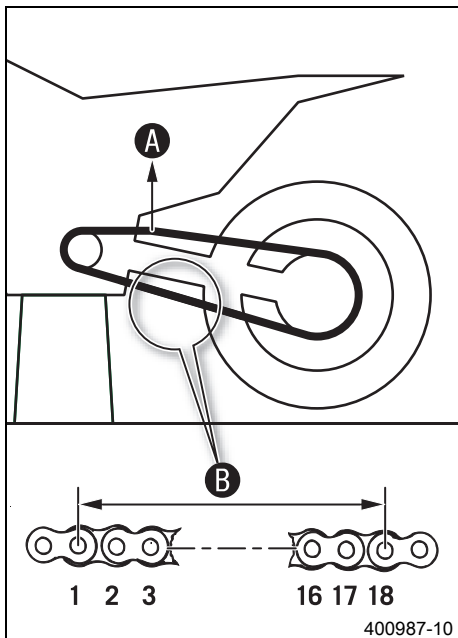
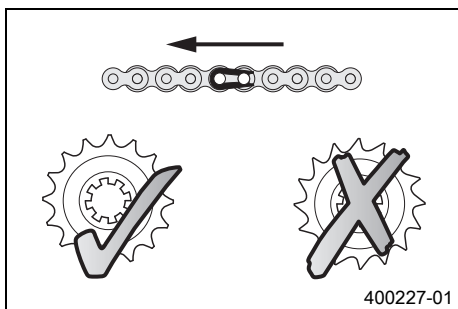
参考

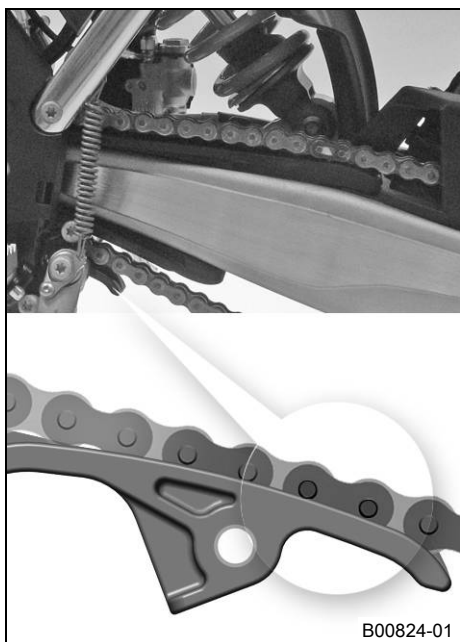
新しいチェーンを取り付ける際は、同時にリアスプロケットとフロントスプロケットも交換して下さい。
新しいチェーンを磨耗が進んだ古いリアスプロケットまたはフロントスプロケットと一緒に使用すると、早く磨耗してしまいます。

- チェーンスライダーガードの磨耗を点検します。
 - » チェーンのピンの下端が、チェーンスライダーガードの高さ、またはそれより下にある:
 - チェーンスライダーガードを交換します。 ㇏
- チェーンスライダーガードがきちんと固定されているか確認します。
 - » チェーンスライダーガードがガタついている:
 - チェーンスライダーガードのスクリューをしっかりと締めます。

規定

チェーンスライダーガード用スクリュー	M6	6 Nm	Loctite® 243™
--------------------	----	------	---------------

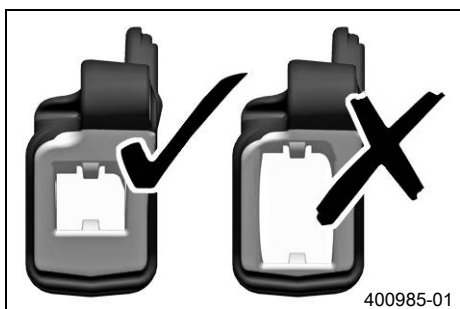




- チェーンスライダーの摩耗を点検します。
 - » チェーンのピンの下端が、チェーンスライダーの高さ、またはそれより下にある：
 - チェーンスライダーを交換します。🔧
- チェーンスライダーがきちんと固定されているか確認します。
 - » チェーンスライダーがガタついている：
 - チェーンスライダーのスクリューをしっかりと締めます。

規定

チェーンスライダー用スクリュー	M8	15 Nm
-----------------	----	-------

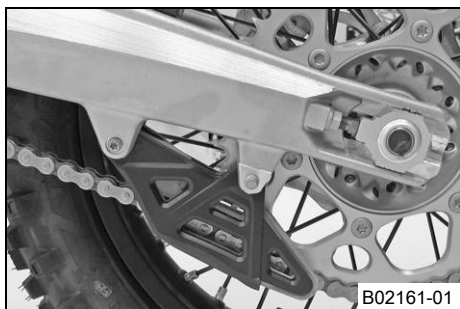


- チェーンガイドの摩耗を点検します。

参考

チェーンガイドの摩耗は前面の状態を見て判断します。

- » チェーンガイドの色の明るい部分が摩耗している：
 - チェーンガイドを交換します。🔧



- チェーンガイドがきちんと固定されているか確認します。
 - » チェーンガイドがガタついている：
 - チェーンガイドのスクリューをしっかりと締めます。

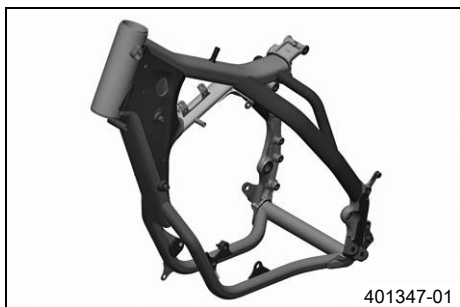
規定

その他シャーシ用スクリュー	M6	10 Nm
---------------	----	-------

その後の作業

- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。(📖 頁51)

12.38 フレームを点検する 🔧



- フレームにひびや変形がないか確認します。
 - » フレームに機械的な力の作用によるひびや変形が見られる：
 - フレームを交換します。🔧

参考

機械的な力の作用によりフレームが損傷したら、必ずフレームを交換して下さい。KTM ではフレームの修理を禁止しています。

12.39 スイングアームを点検する



- スイングアームに損傷、ひび、変形がないか確認します。
- » スイングアームに損傷、ひび、変形が見られる:
 - スイングアームを交換します。



参考

損傷したスイングアームは必ず交換して下さい。KTM ではスイングアームの修理を禁止しています。

12.40 アクセルワイヤーの取り回しを点検する

準備作業

- シートを取り外します。(頁65)
- フューエルタンクを取り外します。(頁69)

主な作業

(125/200 シリーズ)

- アクセルワイヤーの取り回しを点検します。

アクセルワイヤーがハンドルバーの後ろから、上部フレームパイプの右手を
通ってキャブレターに取り回されている事を確認して下さい。

- » アクセルワイヤーの取り回しが規定通りになっていない:
 - アクセルワイヤーの取り回しを修正します。

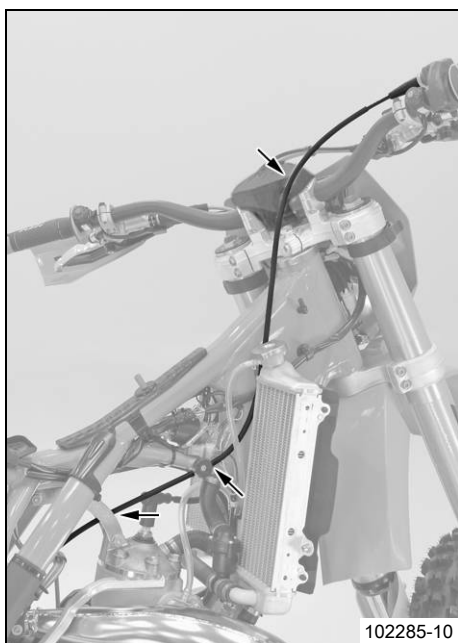


(250/300 シリーズ)

- アクセルワイヤーの取り回しを点検します。

アクセルワイヤーがハンドルバーの後ろから、上部フレームパイプの右手を
通ってキャブレターに取り回されている事を確認して下さい。

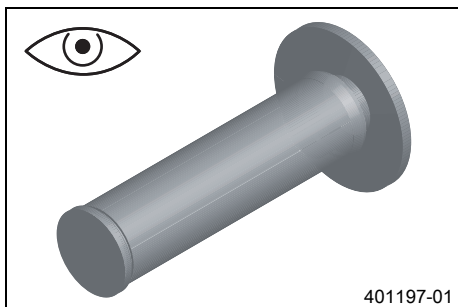
- » アクセルワイヤーの取り回しが規定通りになっていない:
 - アクセルワイヤーの取り回しを修正します。



その後の作業

- フューエルタンクを取り付けます。(頁70)
- シートを取り付けます。(頁65)

12.41 グリップゴムを点検する



- ハンドルバーのグリップゴムに損傷や摩耗がないか、きちんと固定されているかを確認します。
 - » グリップゴムが摩耗・損傷している、きちんと固定されていない:
 - グリップゴムを交換・固定します。

グリップグルー (00062030051) (図 頁142)

12.42 グリップゴムの固定を強化する

準備作業

- グリップゴムを点検します。(図 頁76)

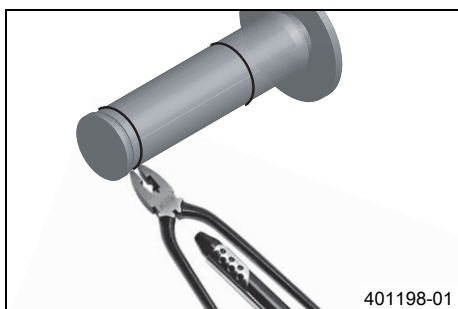
主な作業

- 固定ワイヤーをグリップゴムの2箇所に取り付け、固定を強化します。

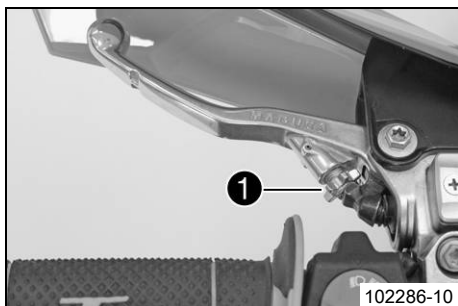
固定ワイヤー (54812016000)

ワイヤーツイスター (U6907854)

- ✓ より線になっているワイヤーの端が手のひらとは反対の方向を向き、グリップゴムの方へ折り曲げられています。



12.43 クラッチレバーの基本位置を調整する



(125/200 シリーズ)

- クラッチレバーの基本位置を調節スクリュー①で手の大きさに合わせて調節します。



参考

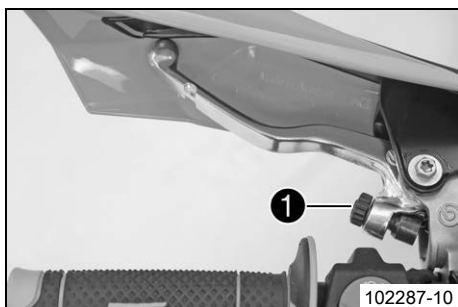
調節スクリューを時計と反対回りに回すと、クラッチレバーはハンドルバーから遠ざかります。

調節スクリューを時計回りに回すと、クラッチレバーはハンドルバーに近づきます。

調節範囲には限界があります。

調節スクリューは手で回し、無理な力をかけないで下さい。

調節作業は運転中に行わないで下さい。



(250/300 シリーズ)

- クラッチレバーの基本位置を調節スクリュー①で手の大きさに合わせて調節します。



参考

調節スクリューを時計と反対回りに回すと、クラッチレバーはハンドルバーに近づきます。

調節スクリューを時計回りに回すと、クラッチレバーはハンドルバーから遠ざかります。

調節範囲には限界があります。

調節スクリューは手で回し、無理な力をかけないで下さい。

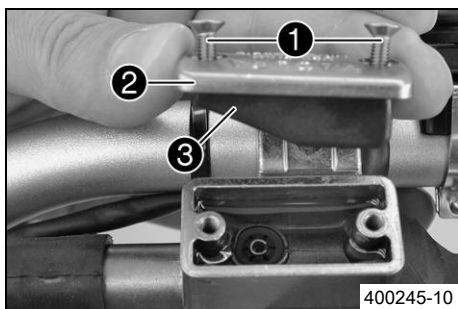
調節作業は運転中に行わないで下さい。

12.44 油圧式クラッチのフルードレベルを点検・調節する



参考

クラッチディスクの摩耗が進むにつれフルードレベルが高くなります。



(125/200 シリーズ)

- ハンドルバーに取り付けられている油圧式クラッチのリザーバータンクを水平な状態にします。
- スクリュー①を外します。
- カバー②をダイヤフラム③と一緒に取り外します。
- フルードレベルを確認します。

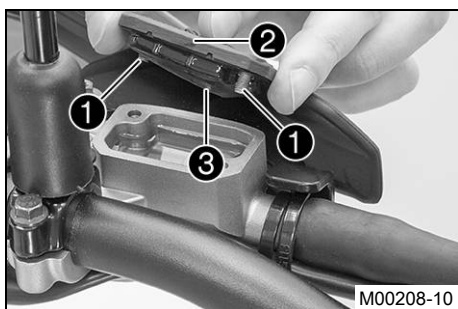
タンクの上縁からフルードのレベルまで	4 mm
--------------------	------

» フルードのレベルが規定通りになっていない:

- 油圧式クラッチのフルードレベルを調節します。

油圧オイル (15) (頁 141)

- カバーとダイヤフラムの位置を調整します。スクリューを取り付け、しっかりと締めます。



(250/300 シリーズ)

- ハンドルバーに取り付けられている油圧式クラッチのリザーバータンクを水平な状態にします。
- スクリュー①を外します。
- カバー②をダイヤフラム③と一緒に取り外します。
- フルードレベルを確認します。

タンクの上縁からフルードのレベルまで	4 mm
--------------------	------

» フルードのレベルが規定通りになっていない:

- 油圧式クラッチのフルードレベルを調節します。

ブレーキフルード DOT 4 / DOT 5.1 (頁 140)

- カバーとダイヤフラムの位置を調整します。スクリューを取り付け、しっかりと締めます。



参考

ブレーキフルードが溢れたりこぼれたりした場合は、すぐに水で洗い流して下さい。

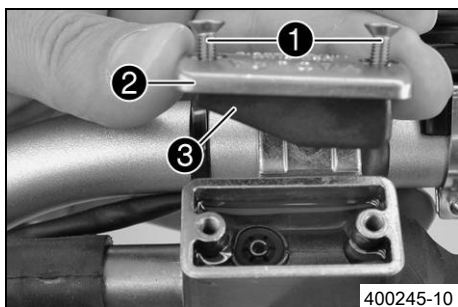
12.45 油圧式クラッチのフルードを交換する



警告

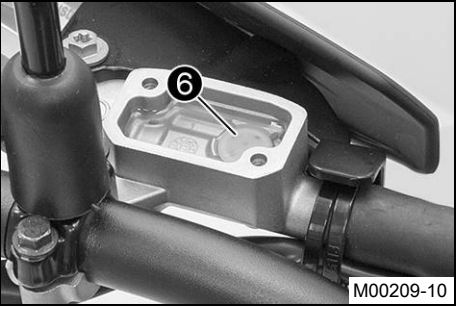
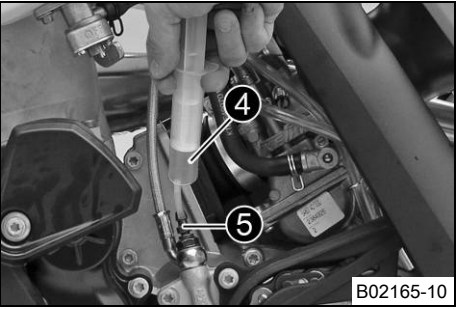
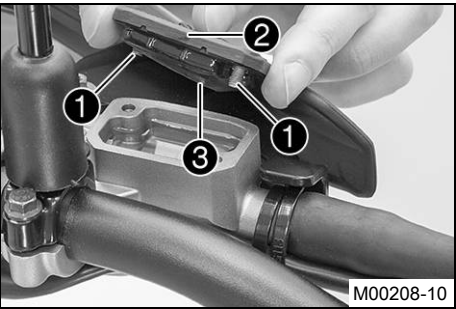
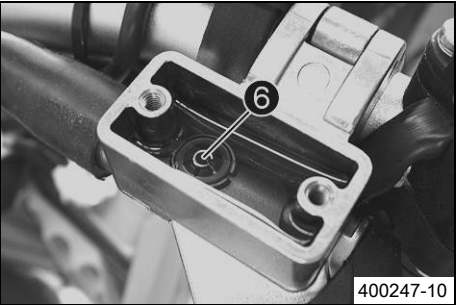
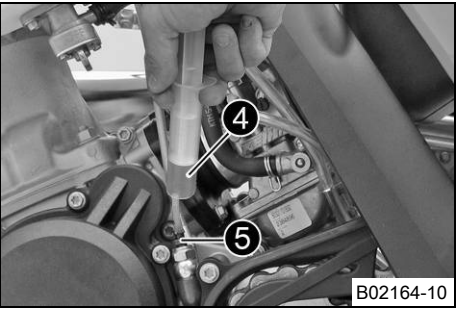
環境汚染 問題物質が環境汚染の原因となります。

- オイル、グリース、フィルター、燃料、洗浄剤、ブレーキフルードなどは定められた規則に従って正しく廃棄して下さい。



(125/200 シリーズ)

- ハンドルバーに取り付けられている油圧式クラッチのリザーバータンクを水平な状態にします。
- スクリュー①を外します。
- カバー②をダイヤフラム③と一緒に外します。



- エア抜き用注射器④に適切なフルードを注入します。

エア抜き用注射器 (50329050000)
油圧オイル (15) (📖 頁141)

- クラッチスレーブシリンダーのエアブリーダー⑤を外し、エア抜き用注射器④を取り付けます。
- クラッチマスターシリンダーの穴⑥から、フルードが気泡のない状態で出てくるまで注入します。
- 時々マスターシリンダーのリザーバートankからフルードを吸い取り、フルードがあふれ出るのを防ぎます。
- 注射器を取り外します。エアブリーダーを取り付け、しっかりと締めます。
- 油圧式クラッチのフルードレベルを調節します。

規定

タンクの上縁からフルードレベルまで	4 mm
-------------------	------

- カバーとダイヤフラムの位置を調整します。スクリューを取り付け、しっかりと締めます。

(250/300 シリーズ)

- ハンドルバーに取り付けられている油圧式クラッチのリザーバートankを水平な状態にします。
- スクリュー①を外します。
- カバー②をダイヤフラム③と一緒に外します。

- エア抜き用注射器④に適切なフルードを注入します。

エア抜き用注射器 (50329050000)
ブレーキフルード DOT 4 / DOT 5.1 (📖 頁140)

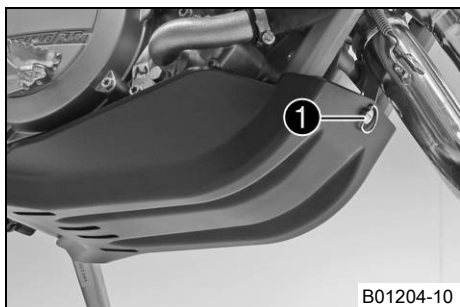
- クラッチスレーブシリンダーのエアブリーダー⑤を外し、エア抜き用注射器④を取り付けます。
- クラッチマスターシリンダーの穴⑥から、フルードが気泡のない状態で出てくるまで注入します。
- 時々マスターシリンダーのリザーバートankからフルードを吸い取り、フルードがあふれ出るのを防ぎます。
- 注射器を取り外します。エアブリーダーを取り付け、しっかりと締めます。
- 油圧式クラッチのフルードレベルを調節します。

規定

タンクの上縁からフルードレベルまで	4 mm
-------------------	------

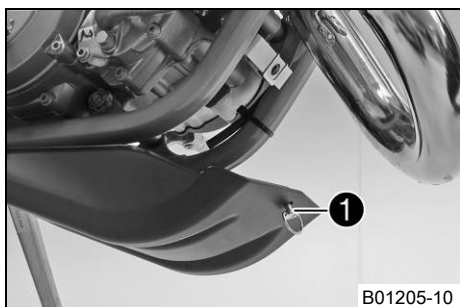
- カバーとダイヤフラムの位置を調整します。スクリューを取り付け、しっかりと締めます。

12.46 エンジンガードを取り外す



- クイックロック①がカチッと外れるまで、時計と反対回りに回します。エンジンガードを取り外します。

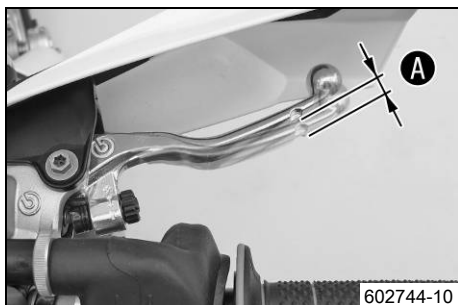
12.47 エンジンガードを取り付ける



- エンジンガードの後方をフレームにかけ、前方を上に出します。
- クイックロック①を時計回りに最後まで回し切ります。

13.1 ブレーキレバーの遊びを点検する

- 警告**
事故の危険性 ブレーキがきかない。
- ブレーキレバーに遊びがないと、ブレーキシステム内で前輪ブレーキに圧力がかかります。前輪ブレーキが過熱によりきかなくなる恐れがあります。ブレーキレバーの遊びは規定通りに調節して下さい。

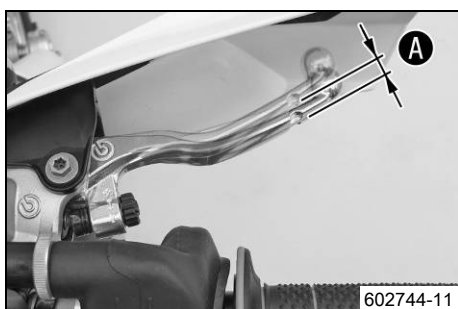


(EXC シリーズ)

- ブレーキレバーをハンドルバーに向かって押し、遊び **A**を確認します。

ブレーキレバーの遊び	≥ 3 mm
------------	--------

- 遊びが規定通りになっていない:
 - ブレーキレバーの遊びを調節します。(頁80)



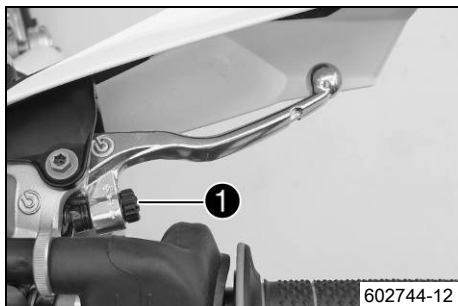
(XC-W シリーズ)

- ブレーキレバーを前に押し、遊び **A**を確認します。

ブレーキレバーの遊び	≥ 3 mm
------------	--------

- 遊びが規定通りになっていない:
 - ブレーキレバーの基本位置を調整します。(頁80)

13.2 ブレーキレバーの遊びを調節する (EXC シリーズ)

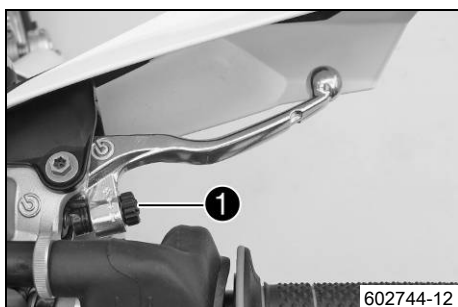


- ブレーキレバーの遊びを点検します。(頁80)
- ブレーキレバーの遊びを調節スクリュー **①**で調節します。

i 参考

調節スクリューを時計回りに回すと遊びが小さくなります。ブレーキ作動点がハンドルバーから遠ざかります。
 調節スクリューを時計と反対回りに回すと遊びが大きくなります。ブレーキ作動点がハンドルバーに近づきます。
 調節範囲には限界があります。
 調節スクリューは手で回し、無理な力をかけないで下さい。
 調節作業は運転中に行わないで下さい。

13.3 ブレーキレバーの基本位置を調整する (XC-W シリーズ)



- ブレーキレバーの遊びを点検します。(頁80)
- ブレーキレバーの基本位置を調節スクリュー **①**で手の大きさに合わせて調整します。

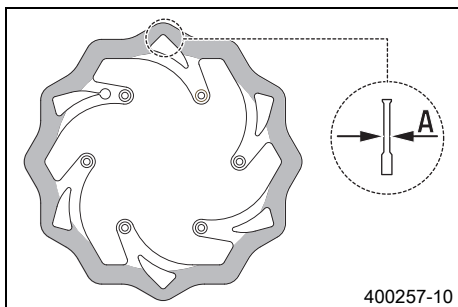
i 参考

調節スクリューを時計回りに回すと、ブレーキレバーはハンドルバーから遠ざかります。
 調節スクリューを時計と反対回りに回すと、ブレーキレバーはハンドルバーに近づきます。
 調節範囲には限界があります。
 調節スクリューは手で回し、無理な力をかけないで下さい。
 調節作業は運転中に行わないで下さい。

13.4 ブレーキディスクを点検する

**警告****事故の危険性** ブレーキディスクの磨耗によるブレーキ性能の低下。

- 磨耗したブレーキディスクはすぐに交換して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)



- 前輪と後輪のブレーキディスクの何箇所かでディスクの厚み **A** を確認します。

**参考**

ブレーキディスクの厚みは、ブレーキパッドと接触する範囲が磨耗により減っていきます。

ブレーキディスク磨耗限界	
前輪	2.5 mm
後輪	3.5 mm

- » ブレーキディスクの厚みが規定値以下である:
 - ブレーキディスクを交換します。
- 前輪と後輪のブレーキディスクでひび、損傷、変形がないかを確認します。
 - » ブレーキディスクにひび、損傷、変形が見られる:
 - ブレーキディスクを交換します。

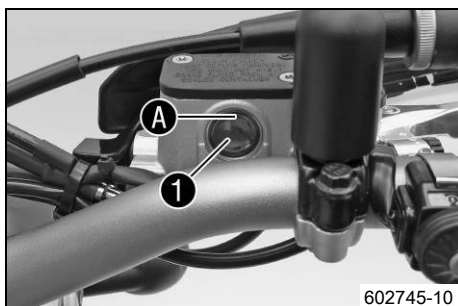
13.5 前輪ブレーキのブレーキフルードのレベルを点検する

**警告****事故の危険性** ブレーキシステムの故障。

- ブレーキフルードのレベルが規定のマーキングや規定値を下回っていたら、ブレーキシステムに漏れがあるかブレーキパッドが完全に磨耗している事が考えられます。この状態で運転はせず、ブレーキシステムを点検して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)

**警告****事故の危険性** 古いブレーキフルードの使用によるブレーキ性能の低下。

- 前輪・後輪ブレーキのブレーキフルードはサービスプランに従って交換して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)



- ハンドルバーに取り付けられているブレーキフルードリザーバーを水平な状態にします。
- ブレーキフルードのレベルを点検窓 **1** で確認します。
 - » ブレーキフルードのレベルがマーキング **A** を下回っている:
 - 前輪ブレーキのブレーキフルードを補給します。🔧 (📖 頁81)

13.6 前輪ブレーキのブレーキフルードを補給する 🛠

**警告****事故の危険性** ブレーキシステムの故障。

- ブレーキフルードのレベルが規定のマーキングや規定値を下回っていたら、ブレーキシステムに漏れがあるかブレーキパッドが完全に磨耗している事が考えられます。この状態で運転はせず、ブレーキシステムを点検して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)

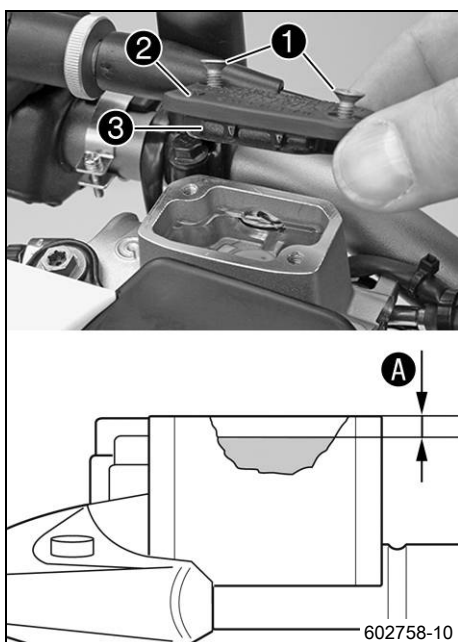
**警告****皮膚の炎症** ブレーキフルードは皮膚に触れると炎症の原因となる恐れがあります。

- 皮膚や目にはつかないように注意し、お子様の手の届かない場所に保管して下さい。
- 適切な保護服、保護メガネを着用して下さい。
- ブレーキフルードが目に入ってしまったら、よく水で洗い流し、すぐに医師の診断を受けて下さい。

- 警告**
事故の危険性 古いブレーキフルードの使用によるブレーキ性能の低下。
- 前輪・後輪ブレーキのブレーキフルードはサービスプランに従って交換して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)

- 警告**
環境汚染 問題物質が環境汚染の原因となります。
- オイル、グリース、フィルター、燃料、洗浄剤、ブレーキフルードなどは定められた規則に従って正しく廃棄して下さい。

- 参考**
 ブレーキフルード DOT 5 は絶対に使用しないで下さい！ シリコンオイルをベースにしており、紫色に着色してあります。ガasketとブレーキワイヤーはブレーキフルード DOT 5 での使用に適していません。
 塗装された部品にブレーキフルードがつかないように注意して下さい。塗装がはげます！
 密閉された容器に保存された、きれいなブレーキフルードのみを使用して下さい！



- ハンドルバーに取り付けられているブレーキフルードリザーバーを水平な状態にします。
- スクリュー①を外します。
- カバー②をダイヤフラム③と一緒に取り外します。
- ブレーキフルードをAの位置まで注ぎます。

規定

寸法A(タンクの上縁からブレーキフルードのレベルまで)	5 mm
-----------------------------	------

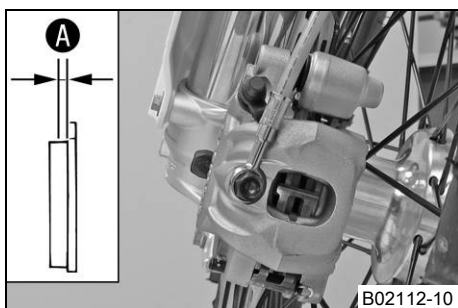
ブレーキフルード DOT 4 / DOT 5.1 (📖 頁140)

- カバーとダイヤフラムの位置を調整します。スクリューを取り付け、しっかりと締めます。

- 参考**
 ブレーキフルードが溢れたりこぼれたりした場合は、すぐに水で洗い流して下さい。

13.7 前輪ブレーキのブレーキパッドを点検する

- 警告**
事故の危険性 ブレーキパッドの摩耗によるブレーキ性能の低下。
- 摩耗したブレーキパッドはすぐに交換して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)



- ブレーキパッド厚みAの最小値を確認します。

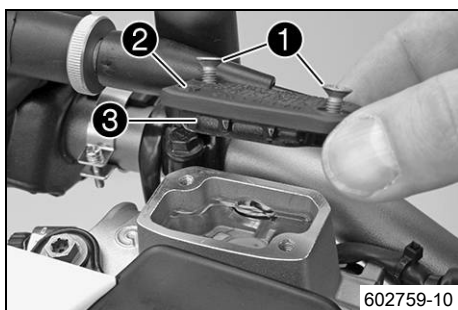
厚み最小値A	$\geq 1 \text{ mm}$
--------	---------------------

- » 厚みが最小値を下回っている:
 - 前輪ブレーキのブレーキパッドを交換します。🔧 (📖 頁83)
- ブレーキパッドにひびや破損がないか点検します。
 - » ひびや破損が見られる:
 - 前輪ブレーキのブレーキパッドを交換します。🔧 (📖 頁83)

13.8 前輪ブレーキのブレーキパッドを交換する

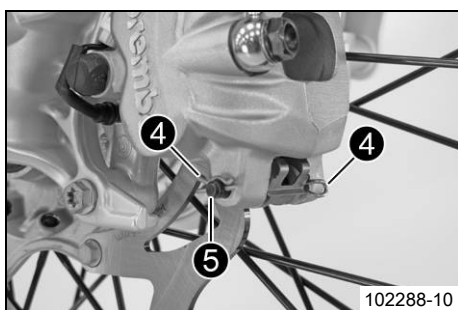
- 警告**
事故の危険性 ブレーキシステムの故障。
- メンテナンスおよび修理作業は正しく実施して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)
- 警告**
皮膚の炎症 ブレーキフルードは皮膚に触れると炎症の原因となる恐れがあります。
- 皮膚や目にはつかないように注意し、お子様の手の届かない場所に保管して下さい。
 - 適切な保護服、保護メガネを着用して下さい。
 - ブレーキフルードが目に入ってしまったら、よく水で洗い流し、すぐに医師の診断を受けて下さい。
- 警告**
事故の危険性 古いブレーキフルードの使用によるブレーキ性能の低下。
- 前輪・後輪ブレーキのブレーキフルードはサービスプランに従って交換して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)
- 警告**
事故の危険性 ブレーキディスクへのオイル、グリースの付着によるブレーキ性能の劣化。
- ブレーキディスクは絶対に油脂類が付かないようにし、必要に応じてブレーキ洗浄剤で清掃します。
- 警告**
事故の危険性 指定外のブレーキパッドの使用によるブレーキ性能の劣化。
- 部品販売店で取り扱われているブレーキパッドは、KTM モーターサイクルでの使用検査・認可を受けていないものである事がよくあります。これらブレーキパッドの構造・摩擦係数は、KTM 純正部品のブレーキパッドと大きく違っている事があり、これによりブレーキ性能も大きく違ってきます。納車時の純正部品と違うブレーキパッドを使用した場合、これが認可された KTM 純正部品のブレーキパッドに相当するかどうかは保証されません。この場合、車両は納車時の状態ではないと見なされ、保証は無効となります。
- 警告**
環境汚染 問題物質が環境汚染の原因となります。
- オイル、グリース、フィルター、燃料、洗浄剤、ブレーキフルードなどは定められた規則に従って正しく廃棄して下さい。

- 参考**
ブレーキフルード DOT 5 は絶対に使用しないで下さい！ シリコンオイルをベースにしており、紫色に着色してあります。ガasketとブレーキワイヤーはブレーキフルード DOT 5 での使用に適していません。
塗装された部品にブレーキフルードがつかないように注意して下さい。塗装がはげます！
密閉された容器に保存された、きれいなブレーキフルードのみを使用して下さい！

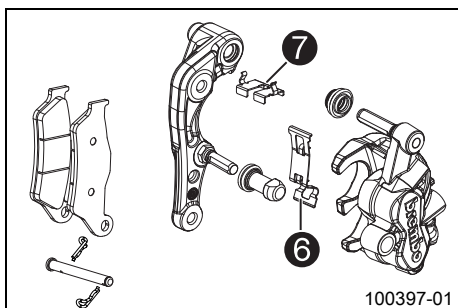


- ハンドルバーに取り付けられているブレーキフルードリザーバーを水平な状態にします。
- スクリュー①を外します。
- カバー②をダイヤフラム③と一緒に取り外します。
- 手でブレーキキャリパーをブレーキディスクに向かって押し、ブレーキピストンを押し戻します。ブレーキフルードリザーバーからブレーキフルードが溢れていないか確認し、必要場合は吸い取ります。

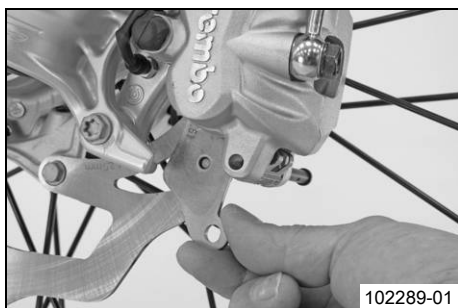
- 参考**
ブレーキピストンを押し戻す際、ブレーキキャリパーがスポークに当たらないよう注意して下さい。



- スナップピン④を外し、ボルト⑤を抜き、ブレーキパッドを取り出します。
- ブレーキキャリパーとキャリパーサポートを清掃します。



- ブレーキキャリパーのリーフスプリング⑥とキャリパーサポートのスライディングメタルスチール⑦が正しい位置にあるか確認します。

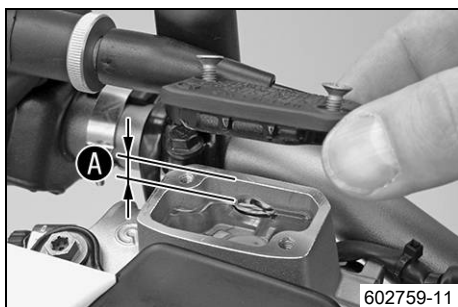


- 新しいブレーキパッドを入れ、ボルトを差し込み、スナップピンを取り付けます。

参考

ブレーキパッドは必ずセットで交換して下さい。

- ブレーキパッドがブレーキディスクに接触して圧点が感じられるまで、ブレーキレバーを何度か作動します。



- ブレーキフルードのレベルがAで示した位置にくるよう調節します。
規定

寸法A(タンクの上縁からブレーキフルードのレベルまで)	5 mm
-----------------------------	------

ブレーキフルード DOT 4 / DOT 5.1 (図 頁140)

- カバーとダイヤフラムの位置を調整します。スクリューを取り付け、しっかりと締めます。

参考

ブレーキフルードが溢れたりこぼれたりした場合は、すぐに水で洗い流して下さい。

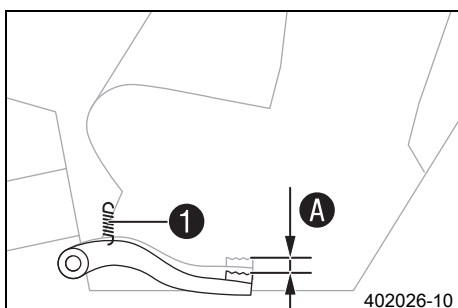
13.9 ブレーキペダルの遊びを点検する



警告

事故の危険性 ブレーキがきかない。

- ブレーキペダルに遊びがないと、ブレーキシステム内で後輪ブレーキに圧力がかかります。後輪ブレーキが過熱によりきかなくなる恐れがあります。ブレーキペダルの遊びは規定通りに調節して下さい。



- スプリング①を外します。
- ブレーキペダルを、ペダルが上がり切った状態とフットブレーキシリンダーのピストンに触れる間で何度か動かし、遊びAを確認します。

規定

ブレーキペダルの遊び	3... 5 mm
------------	-----------

» 遊びが規定通りになっていない:

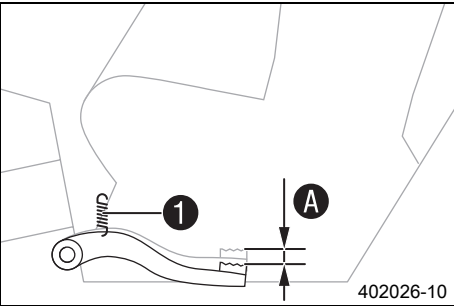
- ブレーキペダルの基本位置を調整します。 (図 頁85)

- スプリング①を取り付けます。

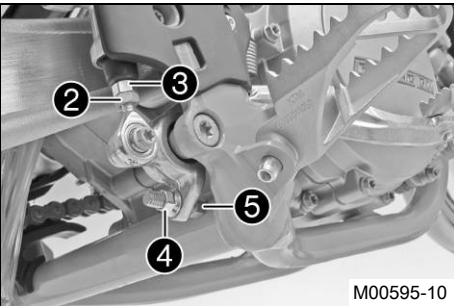
13.10 ブレーキペダルの基本位置を調整する

警告
事故の危険性 ブレーキがきかない。

- ブレーキペダルに遊びがないと、ブレーキシステム内で後輪ブレーキに圧力がかかります。後輪ブレーキが過熱によりきかなくなる恐れがあります。ブレーキペダルの遊びは規定通りに調節して下さい。



- スプリング ① を外します。



- ナット ② を緩め、プッシュロッド ③ と回し戻して、遊びが最大になるように調整します。
- ナット ④ を緩め、スクリュー ⑤ を回し、ブレーキペダルの基本位置を好みに合わせて調節します。

参考
調節範囲には限界があります。

- プッシュロッド ③ を回し、遊び A が得られるように調節します。場合によっては、ブレーキペダルの基本位置を調整します。

規定

ブレーキペダルの遊び	3... 5 mm
------------	-----------

- スクリュー ⑤ を動かないように押さえ、ナット ④ をしっかりと締めます。

規定

ブレーキペダルストッパー用ナット	M8	20 Nm
------------------	----	-------

- プッシュロッド ③ を押さえ、ナット ② をしっかりと締めます。

規定

その他シャーシ用ナット	M6	10 Nm
-------------	----	-------

- スプリング ① を取り付けます。

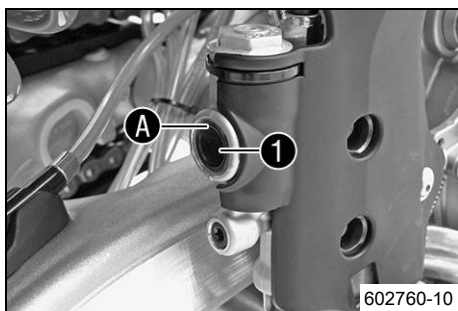
13.11 後輪ブレーキのブレーキフルードのレベルを点検する

警告
事故の危険性 ブレーキシステムの故障。

- ブレーキフルードのレベルが規定のマーキングや規定値を下回っていたら、ブレーキシステムに漏れがあるかブレーキパッドが完全に摩耗している事が考えられます。この状態で運転はせず、ブレーキシステムを点検して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)

警告
事故の危険性 古いブレーキフルードの使用によるブレーキ性能の低下。

- 前輪・後輪ブレーキのブレーキフルードはサービスプランに従って交換して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)



- 車両を垂直に立てます。
- ブレーキフルードのレベルを点検窓①で確認します。
 - » フルードのレベルがAのマーキングを下回っている:
 - 後輪ブレーキのブレーキフルードを補給します。 (📖 頁86)

13.12 後輪ブレーキのブレーキフルードを補給する 🛠️

- 警告**
事故の危険性 ブレーキシステムの故障。
- ブレーキフルードのレベルが規定のマーキングや規定値を下回っていたら、ブレーキシステムに漏れがあるかブレーキパッドが完全に摩耗している事が考えられます。この状態で運転はせず、ブレーキシステムを点検して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)
- 警告**
皮膚の炎症 ブレーキフルードは皮膚に触れると炎症の原因となる恐れがあります。
- 皮膚や目にはつかないように注意し、お子様の手の届かない場所に保管して下さい。
 - 適切な保護服、保護メガネを着用して下さい。
 - ブレーキフルードが目に入ってしまったら、よく水で洗い流し、すぐに医師の診断を受けて下さい。
- 警告**
事故の危険性 古いブレーキフルードの使用によるブレーキ性能の低下。
- 前輪・後輪ブレーキのブレーキフルードはサービスプランに従って交換して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)
- 警告**
環境汚染 問題物質が環境汚染の原因となります。
- オイル、グリース、フィルター、燃料、洗浄剤、ブレーキフルードなどは定められた規則に従って正しく廃棄して下さい。

- i 参考**
 ブレーキフルード DOT 5 は絶対に使用しないで下さい！ シリコンオイルをベースにしており、紫色に着色してあります。ガスケットとブレーキワイヤーはブレーキフルード DOT 5 での使用に適していません。
 塗装された部品にブレーキフルードがつかないように注意して下さい。塗装がはげます！
 密閉された容器に保存された、きれいなブレーキフルードのみを使用して下さい！

準備作業

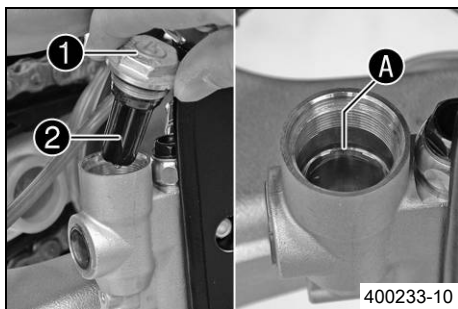
- 後輪ブレーキのブレーキパッドを点検します。(📖 頁87)

主な作業

- 車両を垂直に立てます。
- スクリューキャップ①をダイヤフラム②、Oリングと一緒に外します。
- ブレーキフルードをマーキングAの位置まで注ぎます。

ブレーキフルード DOT 4 / DOT 5.1 (📖 頁140)

- スクリューキャップをダイヤフラム、Oリングと一緒に取り付けます。



i 参考

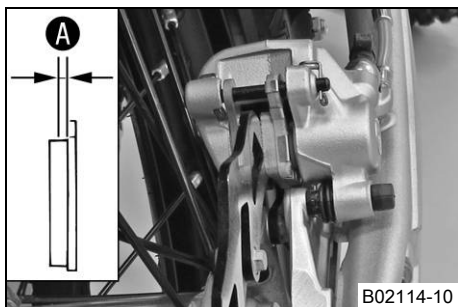
- ブレーキフルードが溢れたりこぼれたりした場合は、すぐに水で洗い流して下さい。

13.13 後輪ブレーキのブレーキパッドを点検する

**警告**

事故の危険性 ブレーキパッドの摩耗によるブレーキ性能の低下。

- 摩耗したブレーキパッドはすぐに交換して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)



- ブレーキパッド厚み **A** の最小値を確認します。

厚み最小値 A	$\geq 1 \text{ mm}$
----------------	---------------------

- » 厚みが最小値を下回っている:
 - 後輪ブレーキのブレーキパッドを交換します。🔧 (📖 頁87)
- ブレーキパッドにひびや破損がないか点検します。
 - » ひびや破損が見られる:
 - 後輪ブレーキのブレーキパッドを交換します。🔧 (📖 頁87)

13.14 後輪ブレーキのブレーキパッドを交換する 🛠

**警告**

事故の危険性 ブレーキシステムの故障。

- メンテナンスおよび修理作業は正しく実施して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)

**警告**

皮膚の炎症 ブレーキフルードは皮膚に触れると炎症の原因となる恐れがあります。

- 皮膚や目にはつかないように注意し、お子様の手の届かない場所に保管して下さい。
- 適切な保護服、保護メガネを着用して下さい。
- ブレーキフルードが目に入ってしまったら、よく水で洗い流し、すぐに医師の診断を受けて下さい。

**警告**

事故の危険性 古いブレーキフルードの使用によるブレーキ性能の低下。

- 前輪・後輪ブレーキのブレーキフルードはサービスプランに従って交換して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)

**警告**

事故の危険性 指定外のブレーキパッドの使用によるブレーキ性能の劣化。

- 部品販売店で取り扱われているブレーキパッドは、KTM モーターサイクルでの使用検査・認可を受けていないものである事がよくあります。これらブレーキパッドの構造・摩擦係数は、KTM 純正部品のブレーキパッドと大きく違う事があり、これによりブレーキ性能も大きく違ってきます。納車時の純正部品と違うブレーキパッドを使用した場合、これが認可された KTM 純正部品のブレーキパッドに相当するかどうかは保証されません。この場合、車両は納車時の状態ではないと見なされ、保証は無効となります。

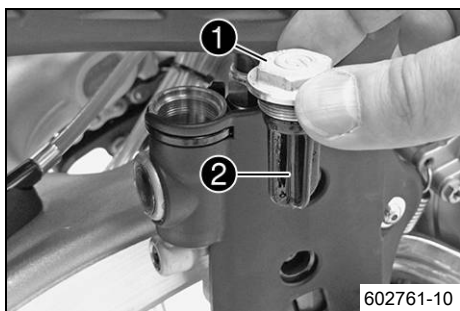
**警告**

環境汚染 問題物質が環境汚染の原因となります。

- オイル、グリース、フィルター、燃料、洗剤、ブレーキフルードなどは定められた規則に従って正しく廃棄して下さい。

**参考**

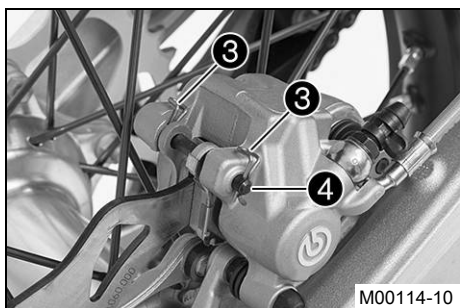
ブレーキフルード DOT 5 は絶対に使用しないで下さい！ シリコンオイルをベースにしており、紫色に着色してあります。ガスケットとブレーキホースはブレーキフルード DOT 5 での使用に適していません。塗装された部品にブレーキフルードがつかないように注意して下さい。塗装がはげます！密閉された容器に保存された、きれいなブレーキフルードのみを使用して下さい！



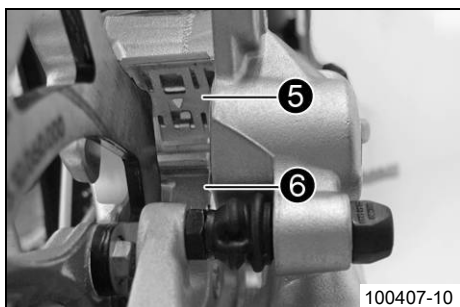
- 車両を垂直に立てます。
- スクリューキャップ①をダイヤフラム②、Oリングと一緒に外します。
- ブレーキピストンを基本位置に押し戻して、ブレーキフルードリザーバーからブレーキフルードが溢れていないか確認し、必要場合は吸い取ります。

参考

ブレーキピストンを押し戻す際、ブレーキキャリパーがスポークに当たらないよう注意して下さい。



- スナップピン③を外し、ボルト④を抜き、ブレーキパッドを取り出します。
- ブレーキキャリパーとキャリパーサポートを清掃します。



- ブレーキキャリパーのリーフスプリング⑤とキャリパーサポートのスライディングメタルスチール⑥が正しい位置にあるか確認します。

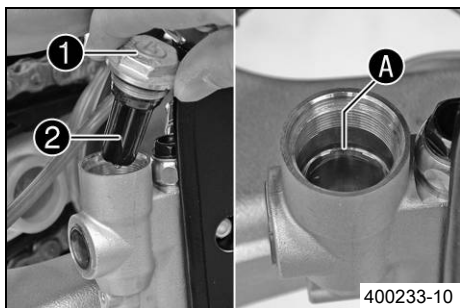


- 新しいブレーキパッドを入れ、ボルトを差し込み、スナップピンを取り付けます。

参考

ブレーキパッドは必ずセットで交換して下さい。

- ブレーキパッドがブレーキディスクに接触して圧点が感じられるまで、ブレーキペダルを何度か作動します。



- ブレーキフルードのレベルがマーキングAの位置にくるよう調節します。

ブレーキフルード DOT 4 / DOT 5.1 (頁 140)

- スクリューキャップ①をダイヤフラム②、Oリングと一緒に取り付けます。

参考

ブレーキフルードが溢れたりこぼれたりした場合は、すぐに水で洗い流して下さい。

14.1 前輪を取り外す

準備作業

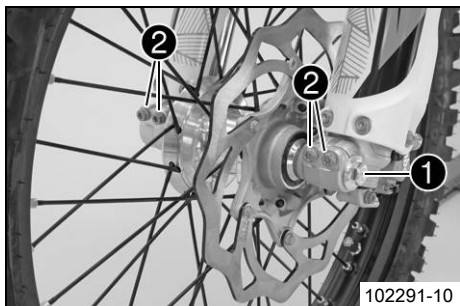
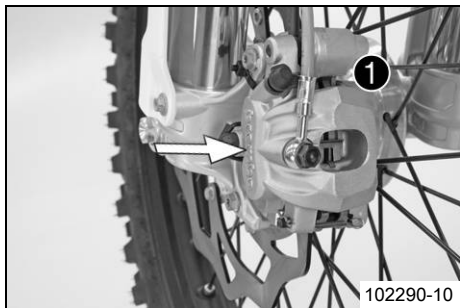
- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。(図 頁51)

主な作業

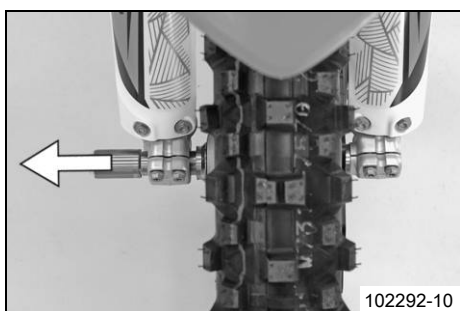
- 手でブレーキキャリパーをブレーキディスクに向かって押し、ブレーキピストンを押し戻します。

 参考

ブレーキピストンを押し戻す際、ブレーキキャリパーがスポークに当たらないよう注意して下さい。



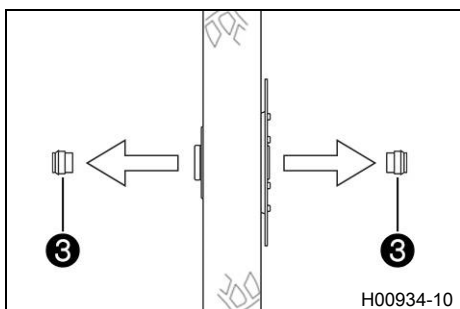
- スクリュー①を数回転分緩めます。
- スクリュー②を緩めます。
- スクリュー①を押し、アクスルシャフトをフォークレッグの穴から押し出します。
- スクリュー①を外します。



- 前輪を支え、アクスルシャフトを抜きます。前輪をフロントフォークから取り外します。

 参考

前輪を取り外した状態でブレーキレバーを作動しないで下さい。ブレーキディスクが損傷する事のないよう、車輪の保管には注意して下さい。



- スペーサー③を取り外します。

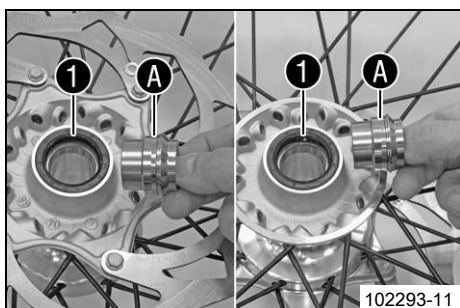
14.2 前輪を取り付ける



警告

事故の危険性 ブレーキディスクへのオイル、グリースの付着によるブレーキ性能の劣化。

- ブレーキディスクは絶対に油脂類が付かないようにし、必要に応じてブレーキ洗浄剤で清掃します。

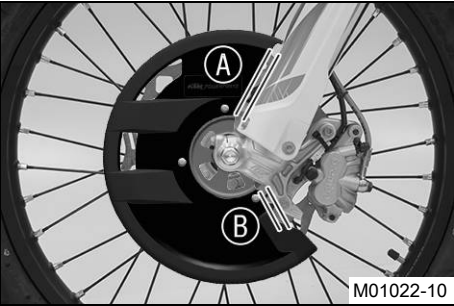


- ホイールベアリングに磨耗や損傷がないかを点検します。
 - » ホイールベアリングが磨耗または損傷している:
 - 前輪のホイールベアリングを交換します。
- シャフトのシールリング①とスペーサーの接触面Aを清掃してグリースアップします。

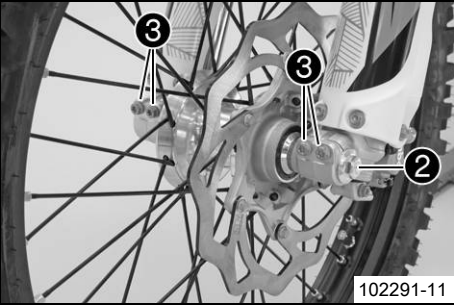
耐久性グリース (図 頁142)

- スペーサーを取り付けます。

- 前輪をフロントフォークの高さまで持ち上げ、位置を調整してアクスルシャフトを差し込みます。
- ✓ ブレーキパッドの位置が正しく調整されています。



- (Six Days)
- ブレーキディスクガードの位置を調整し、**A**と**B**のすき間の大きさが同じになるようにします。



- スクリュー**②**を取り付け、しっかりと締めます。

規定

前輪アクスルシャフト用スクリュー	M20x1.5	35 Nm
------------------	---------	-------

- ブレーキパッドがブレーキディスクに接触するまで、ブレーキレバーを何度か作動します。
- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。(📖 頁51)
- 前輪ブレーキを作動し、フロントフォークのスプリングを何度か強く圧縮してフォークレグの位置を調整します。
- スクリュー**③**をしっかりと締めます。

規定

フォークレグのアクスル通し穴用スクリュー	M8	15 Nm
----------------------	----	-------

14.3 後輪を取り外す

準備作業

- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。(📖 頁51)

主な作業

- 手でブレーキキャリパーをブレーキディスクに向かって押し、ブレーキピストンを押し戻します。

参考

ブレーキピストンを押し戻す際、ブレーキキャリパーがスポークに当たらないよう注意して下さい。

- ナット**①**を外します。
- チェーンアジャスター**②**を取り外します。後輪が前方に動かせるところまで、アクスルシャフト**③**を引き出します。
- 後輪をできるだけ前方に押します。チェーンをリアスプロケットから外します。

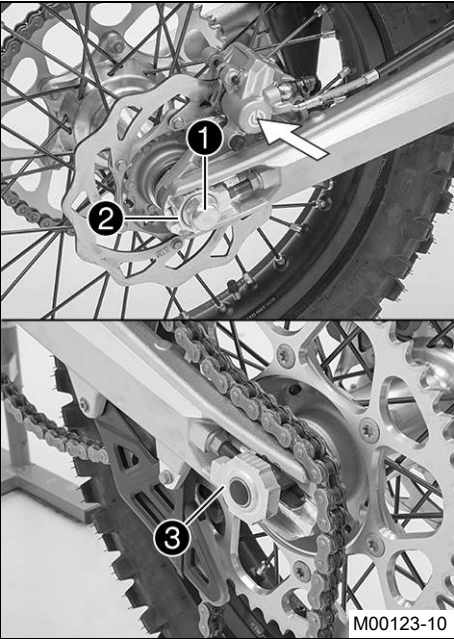
参考

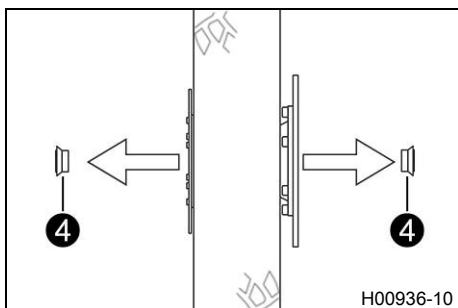
部品を損傷させないよう、カバーをかけて保護して下さい。

- 後輪を支え、アクスルシャフトを抜きます。後輪をスイングアームから取り外します。

参考

後輪を取り外した状態でブレーキペダルを作動しないで下さい。ブレーキディスクが損傷する事のないよう、車輪の保管には注意して下さい。





- スパースー④を取り外します。

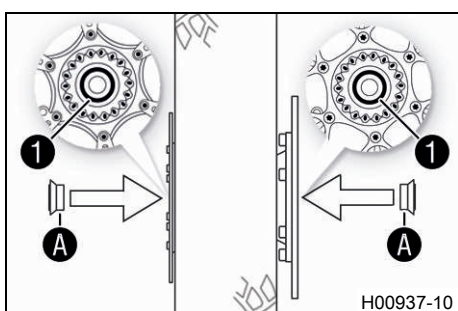
14.4 後輪を取り付ける



警告

事故の危険性 ブレーキディスクへのオイル、グリースの付着によるブレーキ性能の劣化。

- ブレーキディスクは絶対に油脂類が付かないようにし、必要に応じてブレーキ洗浄剤で清掃します。

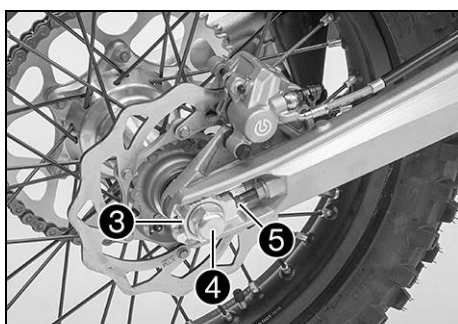
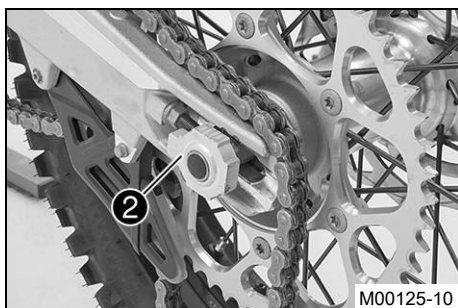


主な作業

- ホイールベアリングに磨耗や損傷がないかを点検します。
 - » ホイールベアリングが破損または磨耗している:
 - 後輪のホイールベアリングを交換します。
- シャフトのシールリング①とスパースーの接触面Aを清掃してグリースアップします。

耐久性グリース (頁142)

- スパースーを取り付けます。
- 後輪をスイングアームの位置まで持ち上げ、位置を調整し、アクスルシャフト②を差し込みます。
- チェーンを取り付けます。
- ✓ ブレーキパッドの位置が正しく調整されています。



- チェーンアジャスター③の位置を調整します。ナット④を取り付け、締めないままにしておきます。
- チェーンアジャスター③が調節スクリュー⑤に接触している事を確認します。
- チェーンの遊びを点検します。(頁71)
- ナット④をしっかりと締めます。

規定

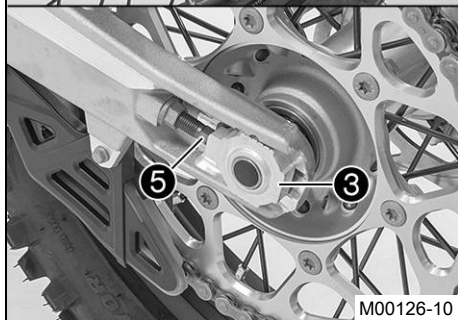
後輪アクスルシャフト用ナット	M20x1.5	80 Nm
----------------	---------	-------



参考

チェーンアジャスターの調整幅が大きく (32 mm)、同じチェーン長で異なった二次減速比を実現する事が可能です。
チェーンアジャスター③は 180 度回転させる事ができます。

- ブレーキパッドがブレーキディスクに接触して抵抗が感じられるまで、ブレーキペダルを何度か作動します。



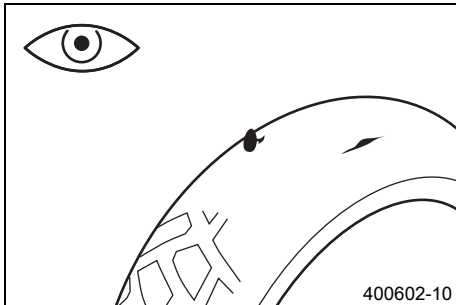
その後の作業

- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。(頁51)

14.5 タイヤの状態を点検する

i 参考

KTM により承認または推奨されたタイヤのみを使用して下さい。
それ以外のタイヤは走行性能に悪影響を与える恐れがあります。
タイヤの種類、状態、空気圧は車両の走行性能に影響を与えます。
タイヤがすり減っていると、路面が濡れている場合などは特に走行性能に悪影響を与えます。



- 前輪・後輪のタイヤに亀裂がないか、異物が刺さっていないか、その他損傷がないかを点検します。
 - » タイヤに亀裂や損傷がある、または異物が刺さっている:
 - タイヤを交換します。
- 溝の深さを点検します。

i 参考

各国法律により定められている溝の深さの最小値を守ってください。

溝の深さ最小値	≥ 2 mm
---------	--------

- » 溝の深さが最小値を下回っている:
 - タイヤを交換します。
- タイヤの製造日を確認します。

i 参考

通常、タイヤの製造日はタイヤに記載されており、DOTコードの下 4 桁の数字で表されています。最初の 2 桁が製造週を、残りの 2 桁が製造年を示しています。

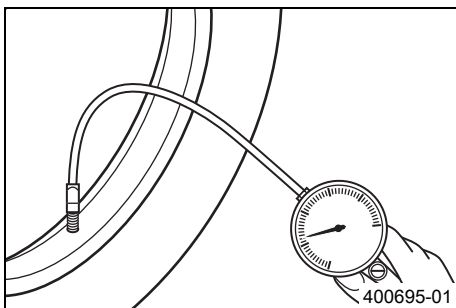
KTM では磨耗状態にかかわらず、製造日から最高 5 年を経過する前にタイヤ交換する事をお勧めしています。

- » タイヤの製造日が 5 年以上前である:
 - タイヤを交換します。

14.6 タイヤの空気圧を点検する

i 参考

タイヤの空気圧が低過ぎると磨耗がひどくなり、タイヤが過熱します。
適正な空気圧により快適な走行が可能となり、タイヤの寿命も延びます。



- ダストキャップを取り外します。
- タイヤが冷えた状態で空気圧を点検します。

タイヤ空気圧 (道路走行時) (EXC シリーズ)	
前輪	1.5 bar
後輪	1.5 bar

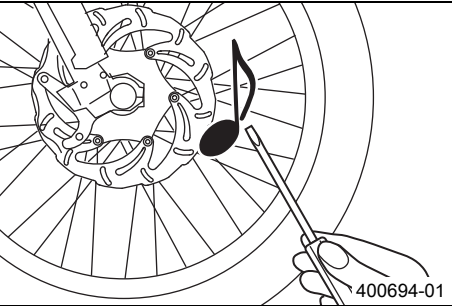
タイヤ空気圧 (オフロード)	
前輪	1.0 bar
後輪	1.0 bar

- » タイヤの空気圧が規定値と一致していない:
 - タイヤの空気圧を調節します。
- ダストキャップを取り付けます。

14.7 スポークの張りを点検する

警告
事故の危険性 不適切なスポークの張りによる不安定な走行。
- スポークの張りが正しく調整されているか注意して下さい。(お近くの KTM 正規ディーラーにお問い合わせ下さい。)

参考
スポークの一本が緩んでいると車輪がしっかり安定せず、すぐに他のスポークを緩める原因となります。
スポークが張りすぎているとそこにだけ負荷がかかり過ぎ、折れる原因となります。
スポークの張りは (新しい車両では特に) 定期的に点検して下さい。



- ドライバーの刃先で各スポークを軽くたたきます。

参考
スポークの長さや太さによって音の響きが違います。
長さや太さが同じスポークで異なった響きがする場合は、張り状態が異なっています。

明るい響きがすれば良い状態です。

- » スポークの張りが均等でない:
 - スポークの張りを調節します。↩
- スポークのトルクを点検します。

規定

前輪スポークニップル	M4.5	6 Nm
後輪スポークニップル	M4.5	6 Nm

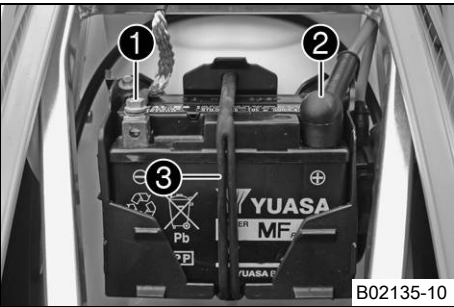
各サイズ対応の交換ヘッドがセットになったトルクレンチ (58429094000)

15.1 バッテリーを取り外す (200/250/300 シリーズ)



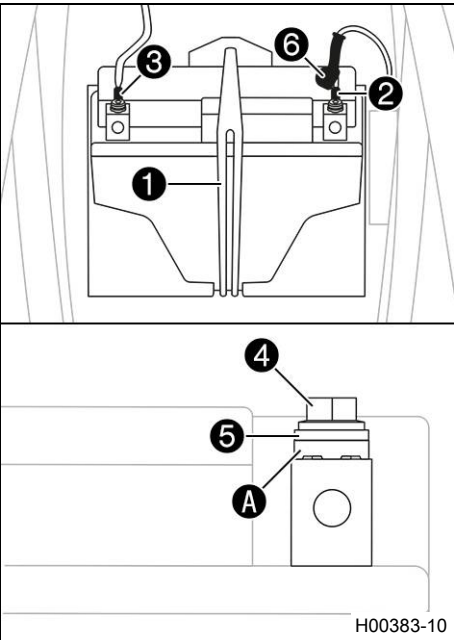
警告
怪我の危険性 バッテリー液、バッテリーから発生する気体は重大な化学火傷を引き起こす恐れがあります。

- バッテリーはお子様の手の届かない場所に保管して下さい。
- 適切な保護服、保護メガネを着用して下さい。
- バッテリー液、バッテリーから発生する気体には触れないようにして下さい。
- 火花や炎をバッテリーに近づけないで下さい。充電は必ず換気の良い場所で行って下さい。
- 皮膚についた場合は、水で十分に洗い流して下さい。バッテリー液が目に入ってしまったら、最低 15 分間水で洗浄した後、医師の診断を受けて下さい。



- 準備作業**
- 電装系部品は全てスイッチを切り、エンジンを止めます。
 - シートを取り外します。(頁65)
- 主な作業**
- バッテリーからマイナスケーブル①を外します。
 - プラス極のカバー②を後ろへずらし、バッテリーからプラスケーブルを外します。
 - ゴムベルト③を下に外します。
 - バッテリーを上方向に取り外します。

15.2 バッテリーを取り付ける (200/250/300 シリーズ)



- 主な作業**
- 電極が前にくるようにして、バッテリーをバッテリーコンパートメントに入れます。
- | |
|---|
| (200/250/300 EU/AU/US シリーズ)
バッテリー (YTX4L-BS) (頁125) |
| (300 EXC BR)
バッテリー (YTX5L-BS) (頁125) |
- ゴムバンド①をかけます。
 - プラスケーブル②の位置を調整し、スクリューを取り付け、しっかりと締めます。
- 規定**
- | | | |
|---------------|----|--------|
| バッテリー電極用スクリュー | M5 | 2.5 Nm |
|---------------|----|--------|
- 
- 参考**
導電性ワッシャーAは爪のある方をバッテリーの電極に向けて、スクリュー④と圧着端子⑤の下に取り付けて下さい。
- プラス極のカバー⑥をプラス極にかぶせます。
 - マイナスケーブル③の位置を調整し、スクリューを取り付け、しっかりと締めます。
- 規定**
- | | | |
|---------------|----|--------|
| バッテリー電極用スクリュー | M5 | 2.5 Nm |
|---------------|----|--------|

- その後の作業**
- シートを取り付けます。(頁65)

15.3 バッテリーを充電する (200/250/300 シリーズ)



警告
怪我の危険性 バッテリー液、バッテリーから発生する気体は重大な化学火傷を引き起こす恐れがあります。

- バッテリーはお子様の手の届かない場所に保管して下さい。
- 適切な保護服、保護メガネを着用して下さい。
- バッテリー液、バッテリーから発生する気体には触れないようにして下さい。
- 火花や炎をバッテリーに近づけないで下さい。充電は必ず換気の良い場所で行って下さい。
- 皮膚についた場合は、水で十分に洗い流して下さい。バッテリー液が目に入ってしまったら、最低 15 分間水で洗浄した後、医師の診断を受けて下さい。



警告
環境汚染 バッテリーに使用されている部品や物質は環境に悪影響を及ぼします。

- バッテリーは家庭用ゴミとして廃棄しないで下さい。破損したバッテリーは環境上適切な方法で廃棄して下さい。バッテリーはお近くの KTM 正規ディーラーまたは使用済みバッテリーの回収場所に持ち込んで下さい。



警告
環境汚染 問題物質が環境汚染の原因となります。

- オイル、グリース、フィルター、燃料、洗浄剤、ブレーキフルードなどは定められた規則に従って正しく廃棄して下さい。



参考

バッテリーは使用しなくても毎日放電しています。
バッテリーの寿命は充電量と充電方法に大きく影響されます。
大きな電流により短時間で充電すると寿命に悪影響を与えます。
充電電流、充電電圧、充電時間が規定値を超えると、電解液が安全バルブから漏れ出ます。これによりバッテリー容量が減ってしまいます。
エンジン始動でバッテリーがあがってしまった場合は、すぐに充電して下さい。
放電し切った状態で長く放置すると過放電が起こり、硫酸化物が形成され、バッテリーが壊れてしまいます。
バッテリーはメンテナンスフリーで、電解液レベルの点検を行う必要はありません。

- 準備作業**

 - 電装系部品は全てスイッチを切り、エンジンを止めます。
 - シートを取り外します。(図 頁65)
 - 車載電子部品を破損しないよう、バッテリーのマイナスケーブルを外します。



主な作業

- 充電器とバッテリーを接続します。充電器のスイッチを入れます。

バッテリー充電器 (58429074000)

この充電器を使ってバッテリーの静電圧、スタート能力、ジェネレーターのチェックをする事も可能です。また、この充電器では過充電の心配がありません。



参考

カバー①は絶対に取り外さないで下さい。
バッテリーケース②に記載された容量の最大 10% でバッテリーを充電します。

- 充電後、充電器のスイッチを切ります。マイナスケーブルとバッテリーを接続します。

規定	
充電電流、充電電圧、充電時間が規定値を超えないよう注意して下さい。	
車両を使用しないときも、バッテリーの充電は定期的に行って下さい。	3 ヶ月

その後の作業

- シートを取り付けます。(図 頁65)

15.4 メインヒューズを交換する (200/250/300 シリーズ)

**警告**

火災の危険性 不適切なヒューズを使用すると、電気装置に過大な負荷がかかる恐れがあります。

- 規定電流値のヒューズのみをご使用下さい。切れたヒューズをつないだり、修理する事は絶対にやめて下さい。

**参考**

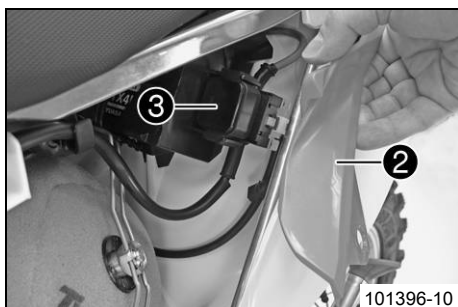
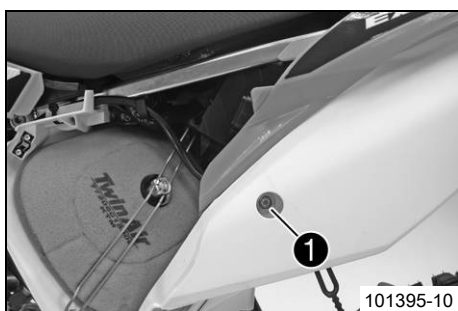
メインヒューズが車両上の全ての電装系部品を保護しています。メインヒューズはエアフィルターケースカバーの下、セルフスターターリレーのケースの中に設置されています。

準備作業

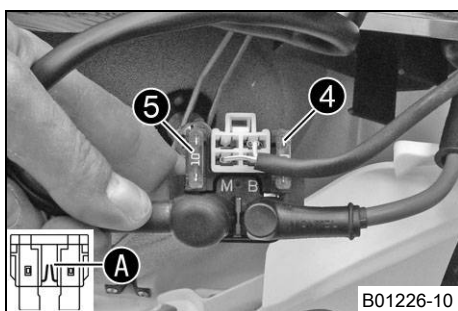
- 電装系部品は全てスイッチを切り、エンジンを止めます。
- エアフィルターケースのカバーを取り外します。(図 頁66)

主な作業

- スクリュー①を外します。



- リアエンドカバー②を少し持ち上げ、セルフスターターリレー③をホルダーから外します。



- カバーキャップを外します。
- 損傷したメインヒューズ④を取り外します。

**参考**

ヒューズのワイヤーAが切れていればヒューズは損傷しています。セルフスターターリレーにスペアヒューズ⑤が差し込んであります。

- 新しいメインヒューズを取り付けます。

ヒューズ (58011109110) (図 頁125)

- 電装系部品の機能を点検します。

**ヒント**

新しいスペアヒューズを取り付け、必要な場合に使用できるようにしておきます。

- カバーキャップをかぶせます。
- セルフスターターリレーをホルダーに差し込み、ケーブルを整えます。
- リアエンドカバーの位置を調整します。スクリューを取り付け、しっかりと締めます。

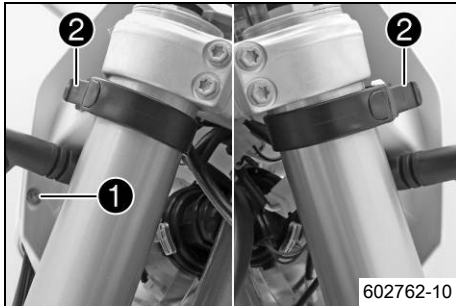
規定

その他シャーシ用スクリュー	M6	10 Nm
---------------	----	-------

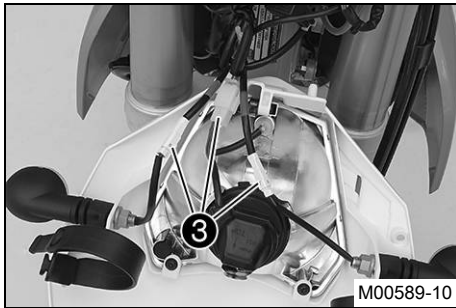
その後の作業

- エアフィルターケースのカバーを取り付けます。(図 頁66)

15.5 ヘッドライトマスクとヘッドライトを取り外す

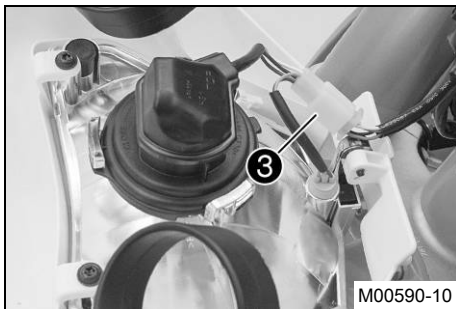


- 電装系部品はすべてスイッチを切り、エンジンを止めます。
- スクリュー①を外し、クランプを取り外します。
- ゴムバンド②を外します。ヘッドライトマスクを上にならず、前に倒します。



(EXC シリーズ)

- コネクター③を外し、ヘッドライトマスクをヘッドライトと一緒に取り外します。



(XC-W シリーズ)

- コネクター③を外し、ヘッドライトマスクをヘッドライトと一緒に取り外します。

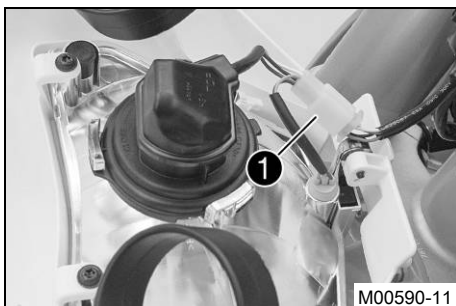
15.6 ヘッドライトマスクとヘッドライトを取り付ける



主な作業

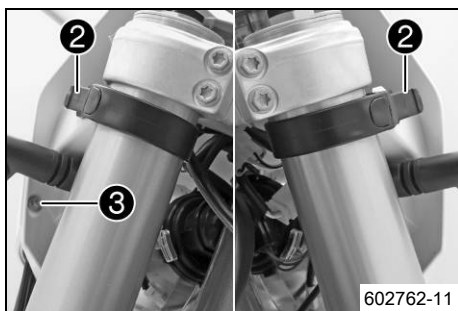
(EXC シリーズ)

- コネクター①を接続します。



(XC-W シリーズ)

- コネクター①を接続します。



- ヘッドライトマスクの位置を調整し、ゴムバンド②で固定します。
✓ 突起部をはめ込みます。
- ブレーキホースとワイヤーハーネスの位置を調整します。クランプをかぶせ、スクリュー③を取り付け、しっかりと締めます。

その後の作業

- ヘッドライトの設定を点検します。(頁99)

15.7 ヘッドライトバルブを交換する

注意

反射板の損傷 輝度の低下。

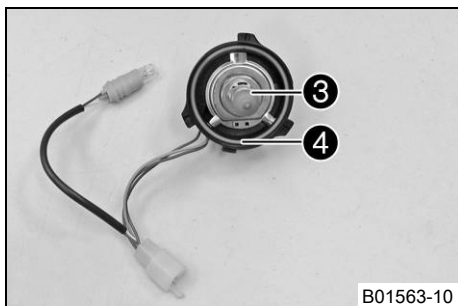
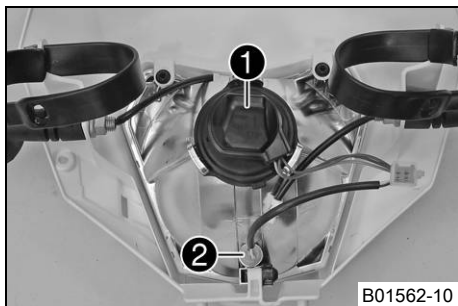
- ライトバルブに油脂類が付着していると熱により気化し、反射板に付着します。取り付け前にバルブを清掃し、油脂類が付かないよう注意して下さい。

準備作業

- ヘッドライトマスクとヘッドライトを取り外します。(頁97)

主な作業

- 保護キャップ①を、その下にあるバルブソケットと一緒に時計と反対回りに最後まで回し切り、取り外します。
- ポジションライトのバルブソケット②を反射板から抜いて外します。



- ヘッドライトバルブ③を抜き取ります。
- 新しいヘッドライトバルブを取り付けます。

ヘッドライト (HS1 / ソケット BX43t) (頁125)

- 保護キャップをバルブソケットと一緒に反射板に取り付け、時計回りに最後まで回し切ります。



参考

○ リング④がきちんとはまっているか確認して下さい。

- ポジションライトのバルブソケットを反射板に差し込みます。

その後の作業

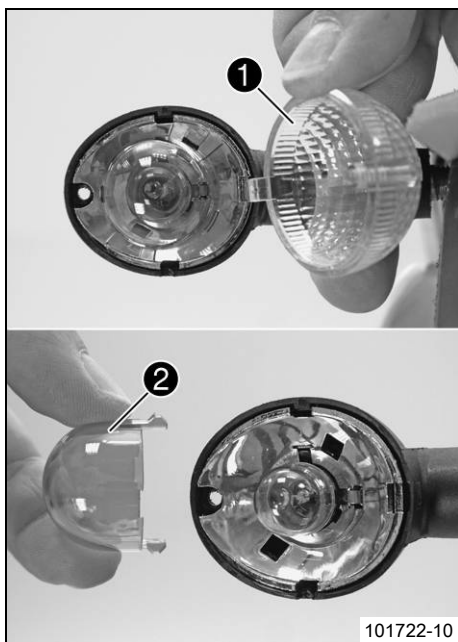
- ヘッドライトマスクとヘッドライトを取り付けます。(頁97)
- ヘッドライトの設定を点検します。(頁99)

15.8 ターンシグナルのバルブを交換する (EXC シリーズ)

注意

反射板の損傷 輝度の低下。

- ライトバルブに油脂類が付着していると熱により気化し、反射板に付着します。取り付け前にバルブを清掃し、油脂類が付かないよう注意して下さい。

**主な作業**

- ターンシグナルケースの後ろにあるスクリューを外します。
- ターンシグナルレンズ①を慎重に取り外します。
- オレンジ色のキャップ②を、固定用の突起部の辺りで両側から軽くはさみ、キャップを取り外します。
- ターンシグナルのバルブを軽くソケットに向かって押し、時計と反対回りに約 30 度ほど回してソケットから抜きます。

参考

反射板には指で触れず、油脂類が付着しないように注意して下さい。

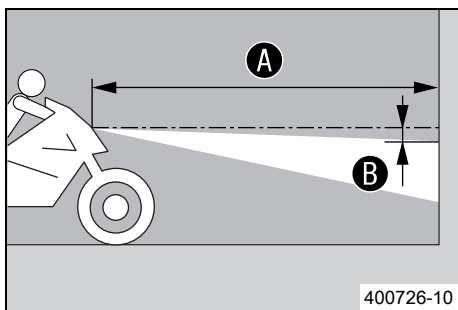
- ターンシグナル用の新しいバルブをソケットに差し込んで軽く押し、時計回りに最後まで回します。

ターンシグナル (R10W / ソケット BA15s) (頁125)

- オレンジ色のキャップを取り付けます。
- ターンシグナルレンズの位置を調整します。
- スクリューを差し込み、ねじ山にカチとはまるまで、まず時計と反対回りに回します。スクリューを軽く締めます。

その後の作業

- ターンシグナルが正しく機能するか点検します。

15.9 ヘッドライトの設定を点検する

- 明るい壁が前にある水平な地面の上に車両を立て、ヘッドライトの中心の高さで壁に印を付けます。
- その印の下、B の距離にもう 1 つ印を付けます。

規定

距離 B	5 cm
------	------

- 壁から A の距離に車両を垂直に立てます。

規定

距離 A	5 m
------	-----

- ここで運転者が車両に乗ります。
- ロービームを点灯します。
- ヘッドライトの設定を確認します。

走行準備の整った車両に運転者が乗った状態で、明暗の境界が下側の印と一致する事を確認して下さい。

» 明暗の境界が規定通りになっていない:

- ヘッドライトの照明距離を調節します。(頁99)

15.10 ヘッドライトの照明距離を調節する**準備作業**

- ヘッドライトの設定を点検します。(頁99)

主な作業

- スクリュー①を緩めます。
- ヘッドライトを上下に動かして照明距離を調節します。

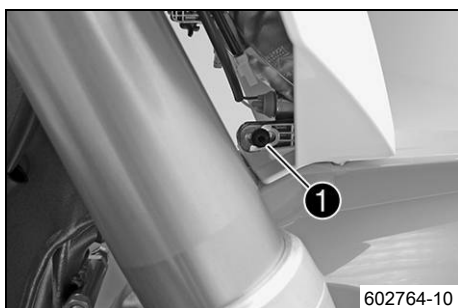
規定

走行準備の整った車両に運転者が乗った状態で、明暗の境界が下側の印 (「ヘッドライトの設定を点検する」で付けた印) と一致する事を確認して下さい。

参考

積載物があると、ヘッドライト照明距離の再調節が必要となる事があります。

- スクリュー①をしっかりと締めます。



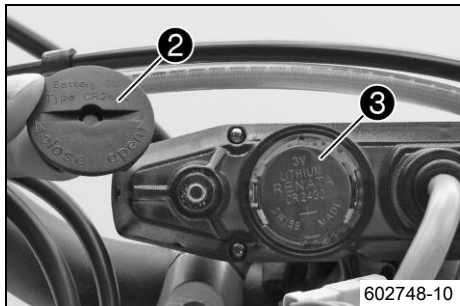
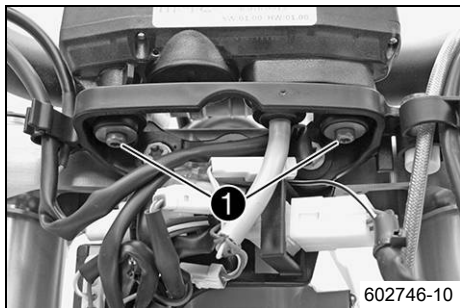
15.11 メーターの電池を交換する

準備作業

- ヘッドライトマスクとヘッドライトを取り外します。(📖 頁97)

主な作業

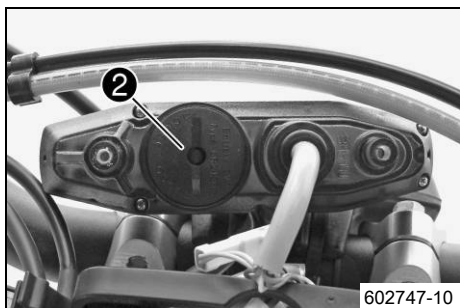
- スクリュー①を外します。
- メーターを上に向けて、ホルダーから取り外します。



- コインを使って保護キャップ②を時計と反対回りに最後まで回し切り、外します。
- メーターの電池③を取り出します。
- 記載のある面を上にして、新しいバッテリーをはめます。

メーターの電池 (CR 2430) (📖 頁125)

- 保護キャップの O リングがきちんとはまっているか確認します。

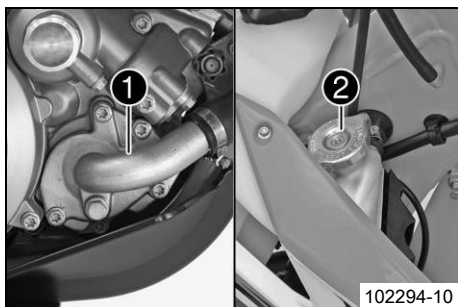


- 保護キャップ②をかぶせ、コインで時計回りに最後まで回し切ります。
- メーターのボタンをどれか押します。
- ✓ メーターが起動します。
- ホルダー内でメーターの位置を調整します。
- スクリューをワッシャーと一緒に取り付け、しっかりと締めます。

その後の作業

- ヘッドライトマスクとヘッドライトを取り付けます。(📖 頁97)
- ヘッドライトの設定を点検します。(📖 頁99)
- キロメートルかマイルを選択します。(📖 頁20)
- メーターの機能を設定します。(📖 頁21)
- 時刻を設定します。(📖 頁21)

16.1 冷却システム

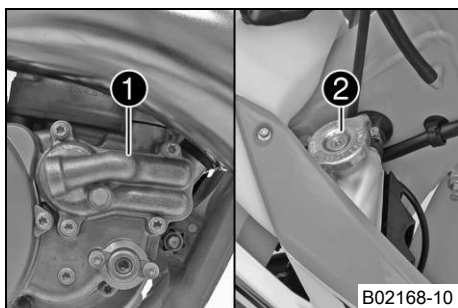


(125/200 シリーズ)

エンジン内のウォーターポンプ①によりクーラントが強制循環します。熱により発生した冷却システム内の圧力は、ラジエーターキャップ②にあるバルブにより調整されます。これにより、クーラントが記載された温度まで上昇しても不具合を起こす事はありません。

120 °C

冷却は走行風によって行われます。速度が遅いほど冷却効果は低くなります。同様に、ラジエーターのフィンが汚れていると冷却効果が低くなります。



(250/300 シリーズ)

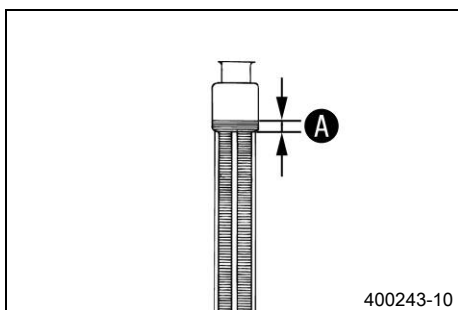
エンジン内のウォーターポンプ①によりクーラントが強制循環します。熱により発生した冷却システム内の圧力は、ラジエーターキャップ②にあるバルブにより調整されます。これにより、クーラントが記載された温度まで上昇しても不具合を起こす事はありません。

120 °C

冷却は走行風によって行われます。速度が遅いほど冷却効果は低くなります。同様に、ラジエーターのフィンが汚れていると冷却効果が低くなります。

16.2 不凍液とクーラントのレベルを点検する

- 警告**
火傷の危険性 クーラントは運転中、非常に熱く、圧力がかかっています。
- エンジンが運転で暖まっているときは、ラジエーター、ラジエーターホース、その他冷却システムの部品を開かないで下さい。エンジンと冷却システムが冷めるのを待って下さい。火傷した場合、その部位をぬるま湯に浸して下さい。
- 警告**
中毒の危険性 クーラントは毒性で、健康に害を及ぼします。
- クーラントが皮膚、目、衣服につかないよう注意して下さい。目に入った場合はすぐに水で洗い流し、医師の診断を受けて下さい。皮膚についた場合は、すぐにその部分を水と石鹸で洗って下さい。クーラントを飲み込んでしまった場合は、すぐに医師の診断を受けて下さい。クーラントが衣服についた場合は着替えて下さい。クーラントは子供の手の届かない場所に保管して下さい。



条件

エンジンが冷えている。

- 車両を水平な地面の上で垂直に立てます。
- ラジエーターキャップを外します。
- クーラントの不凍効果を点検します。

-25... -45 °C

- » クーラントの不凍効果が規定通りになっていない:
 - クーラントの不凍効果を調節します。
- ラジエーターのクーラントのレベルを点検します。

ラジエーターのフィンからクーラントのレベル A まで

10 mm

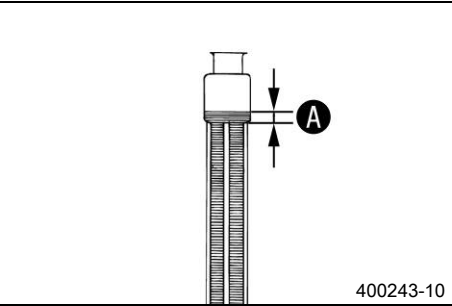
- » クーラントのレベルが規定通りになっていない:
 - クーラントのレベルを調節します。

クーラント (頁 140)

- ラジエーターキャップを取り付けます。

16.3 クーラントのレベルを点検する

- **警告**
火傷の危険性 クーラントは運転中、非常に熱く、圧力がかかっています。
- エンジンが運転で暖まっているときは、ラジエーター、ラジエーターホース、その他冷却システムの部品を開かないで下さい。エンジンと冷却システムが冷めるのを待って下さい。火傷した場合、その部位をぬるま湯に浸して下さい。
- **警告**
中毒の危険性 クーラントは毒性で、健康に害を及ぼします。
- クーラントが皮膚、目、衣服につかないよう注意して下さい。目に入った場合はすぐに水で洗い流し、医師の診断を受けて下さい。皮膚についた場合は、すぐにその部分を水と石鹸で洗って下さい。クーラントを飲み込んでしまった場合は、すぐに医師の診断を受けて下さい。クーラントが衣服についた場合は着替えて下さい。クーラントは子供の手の届かない場所に保管して下さい。



400243-10

条件
エンジンが冷えている。

- 車両を水平な地面の上で垂直に立てます。
- ラジエーターキャップを外します。
- ラジエーターのクーラントのレベルを点検します。

ラジエーターのフィンからクーラントのレベル A まで	10 mm
-----------------------------------	-------

» クーラントのレベルが規定通りになっていない:

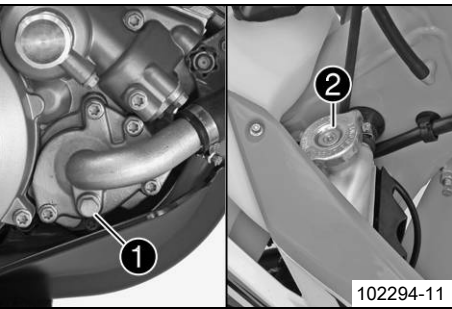
- クーラントのレベルを調節します。

クーラント (頁 140)

- ラジエーターキャップを取り付けます。

16.4 クーラントを排出する

- **警告**
火傷の危険性 クーラントは運転中、非常に熱く、圧力がかかっています。
- エンジンが運転で暖まっているときは、ラジエーター、ラジエーターホース、その他冷却システムの部品を開かないで下さい。エンジンと冷却システムが冷めるのを待って下さい。火傷した場合、その部位をぬるま湯に浸して下さい。
- **警告**
中毒の危険性 クーラントは毒性で、健康に害を及ぼします。
- クーラントが皮膚、目、衣服につかないよう注意して下さい。目に入った場合はすぐに水で洗い流し、医師の診断を受けて下さい。皮膚についた場合は、すぐにその部分を水と石鹸で洗って下さい。クーラントを飲み込んでしまった場合は、すぐに医師の診断を受けて下さい。クーラントが衣服についた場合は着替えて下さい。クーラントは子供の手の届かない場所に保管して下さい。



102294-11

条件
エンジンが冷えている。

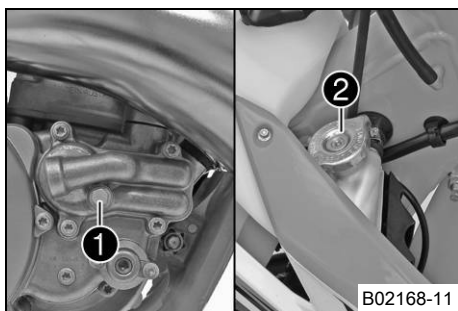
- 車両を垂直に立てます。
- ウォーターポンプのカバーの下に適当な容器を用意します。

(125/200 シリーズ)

- スクリュー **①** を外します。ラジエーターキャップ **②** を外します。
- クーラントが完全に流れ出るまで待ちます。
- スクリュー **①** を新しいシールリングと一緒に取り付け、しっかりと締めます。

規定

ウォーターポンプカバーのドレインボルト	M10x1	15 Nm
---------------------	-------	-------



(250/300 シリーズ)

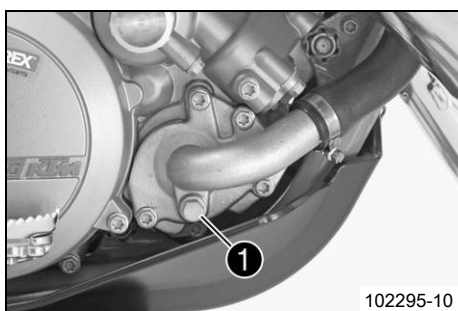
- スクリュー①を外します。ラジエーターキャップ②を外します。
- クーラントが完全に流れ出るまで待ちます。
- スクリュー①を新しいシールリングと一緒に取り付け、しっかりと締めます。

規定

ウォーターポンプカバーのドレイン ボルト	M10x1	15 Nm
-------------------------	-------	-------

16.5 クーラントを注入する

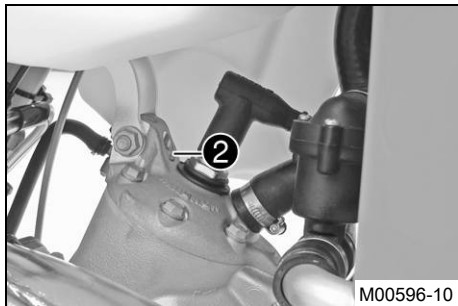
- 警告**
中毒の危険性 クーラントは毒性で、健康に害を及ぼします。
- クーラントが皮膚、目、衣服につかないよう注意して下さい。目に入った場合はすぐに水で洗い流し、医師の診断を受けて下さい。皮膚についた場合は、すぐにその部分を水と石鹸で洗って下さい。クーラントを飲み込んでしまった場合は、すぐに医師の診断を受けて下さい。クーラントが衣服についた場合は着替えて下さい。クーラントは子供の手の届かない場所に保管して下さい。



(125/200 シリーズ)

- スクリュー①がしっかりと締まっている事を確認します。
- 車両を垂直に立てます。
- ラジエーターをクーラントで満たします。

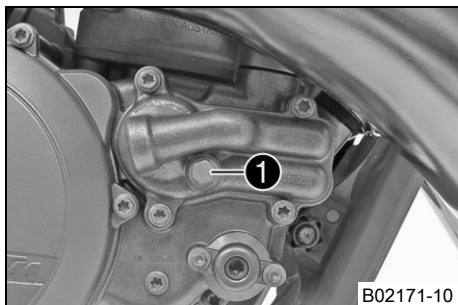
クーラント	1.2 L	クーラント (頁140)
-------	-------	---------------



- クーラントが気泡のない状態で出てくるまで、スクリュー②を外します。
- スクリュー②を取り付け、しっかりと締めます。

規定

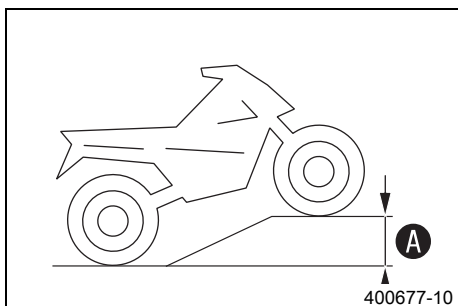
シリンダーヘッドのエアブリーダー	M6	10 Nm
------------------	----	-------



(250/300 シリーズ)

- スクリュー①がしっかりと締まっている事を確認します。
- 車両を垂直に立てます。
- ラジエーターをクーラントで満たします。

クーラント	1.2 L	クーラント (頁140)
-------	-------	---------------



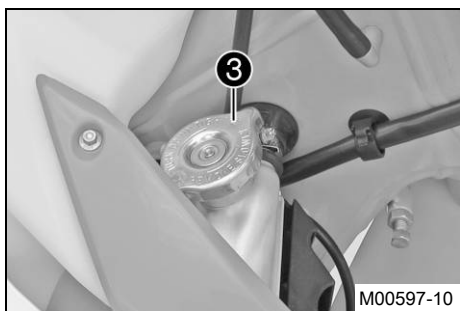
- 車両を図のような状態にし、動かないように固定します。高低差が A の値になるようにします。

規定

高低差 A	75 cm
-------	-------

i 参考

冷却システムの空気を全て排出するためには、車両の前方を持ち上げる必要があります。冷却システムのエア抜きがきちんと行われていないと、冷却性能が低下してエンジンが過熱する恐れがあります。

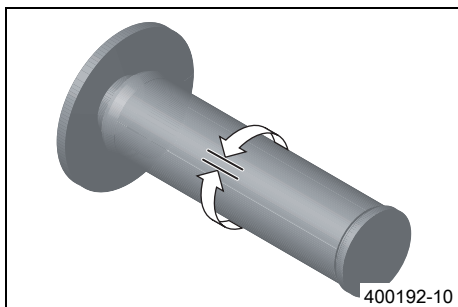


- 車両を再び水平な地面に立てます。
- ラジエーターをクーラントで満たします。
- ラジエーターキャップ③を取り付けます。
- エンジンの暖機運転を行います。

その後の作業

- クーラントのレベルを点検します。(📖 頁102)

17.1 アクセルワイヤーの遊びを点検する



- スロットルグリップがスムーズに動くか確認します。
- ハンドルバーを直進の状態にします。スロットルグリップを軽く両方向に回し、アクセルワイヤーの遊びを確認します。

アクセルワイヤーの遊び	3... 5 mm
-------------	-----------

- » アクセルワイヤーの遊びが規定通りになっていない:
- アクセルワイヤーの遊びを調節します。🔧 (📖 頁105)

**危険**

中毒の危険性 排気ガスは毒性で、意識不明や死亡の原因となる恐れがあります。

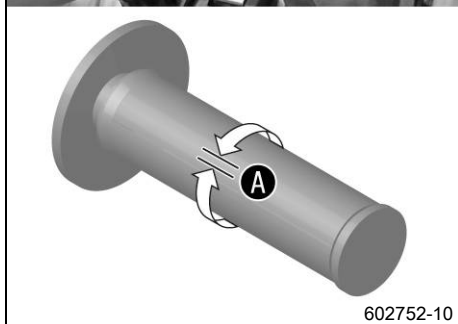
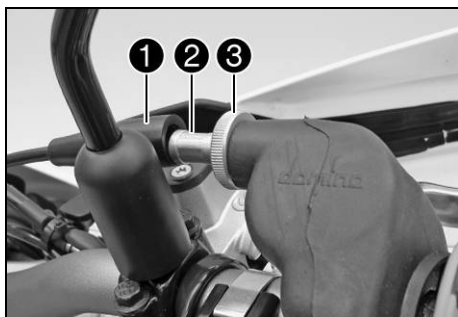
- エンジンをかけているときは必ず十分に換気し、適切な排気設備のない閉め切った室内でエンジンをかけたり、かけたままにする事はやめて下さい。

- エンジンをかけ、アイドリングさせます。ハンドルバーをハンドル限界全体にわたり左右に動かします。

アイドリング回転数は一定でなければなりません。

- » アイドリング回転数が一定でない:
- アクセルワイヤーの遊びを調節します。🔧 (📖 頁105)

17.2 アクセルワイヤーの遊びを調節する 🔧

**主な作業**

- ハンドルバーを直進の状態にします。
- ワイヤーブーツ①を後ろへずらしします。
- 調節スクリュー②の中で、アクセルワイヤーのカバーが完全に奥まで押し込まれていることを確認します。
- ナット③を緩めます。
- 調節スクリュー②を回し、スロットルグリップでアクセルワイヤーの遊びAがあるように調節します。

規定

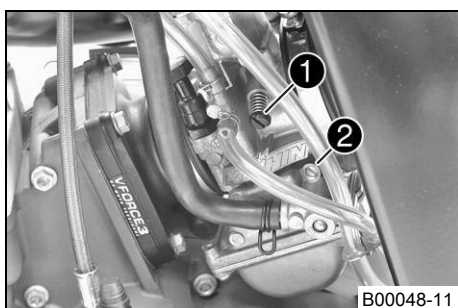
アクセルワイヤーの遊び	3... 5 mm
-------------	-----------

- ナット③をしっかり和締めます。
- ワイヤーブーツ①をかぶせます。

その後の作業

- スロットルグリップがスムーズに動くか確認します。

17.3 キャブレター - アイドリング



キャブレターのアイドリング調節はエンジンのかかり方、アイドリングの安定性、アクセルを開いたときの反応に大きな影響を与えます。つまり、アイドリング調節がきちんと行われていると、そうでない場合に比べ、エンジンがかかりやすくなります。

**参考**

キャブレターとその部品はエンジンの振動にさらされているため、摩耗しやすくなっています。摩耗が不具合の原因となる恐れがあります。

工場出荷時のキャブレター設定は以下の条件に対応しています。

標高	500 m
周囲温度	20 °C

無鉛ハイオクガソリン (オクタン価 95)と 2 ストロークエンジンオイルの混合 (1:60) (図 頁141)

アイドリング回転数は調節スクリュー①で調節します。
混合気の配分はパイロットエアスクリュー②で調節します。

アイドリング範囲A

スロットルスライドを閉じた状態。この範囲は調節スクリュー①とパイロットエアスクリュー②により変化します。

移行範囲B

スロットルスライドを開いたときのエンジン挙動。この範囲はアイドリングジェットとスロットルスライドの形状により変化します。

アイドリング範囲と部分負荷範囲が適切に調節されているのに、スロットルスライドを開くとエンジンがガタついて多量の煙を吐き、また回転数が高くなると急激にフル出力となる場合は、キャブレターの調節で燃料配分が多すぎるかフロートレベルが高すぎる、またはニードルバルブで漏れが発生しています。

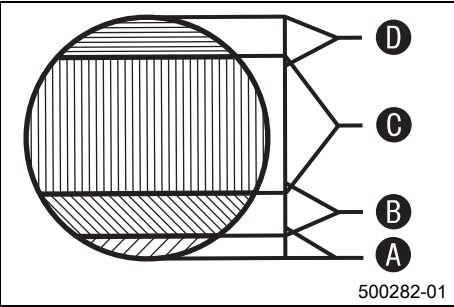
部分負荷範囲C

スロットルスライドが一部開かれた状態。この範囲はジェットニードルの形状と状態により変化します。範囲下側ではアイドリング調節が、上側ではメインジェットがエンジン調整を左右します。

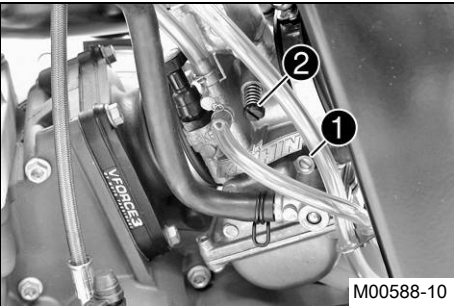
スロットルスライドを一部開いて加速している際にエンジンがガタつく場合は、ジェットニードルを 1 段下げて下さい。特に加速中、回転数がフル出力の範囲に入るとエンジンがノッキングを起こす場合は、ジェットニードルを上げて下さい。上述の現象がアイドリングまたはアイドリングをわずかに超えた範囲で起こる場合、ガタつきではアイドリングでの燃料配分を減らし、ノッキングでは燃料配分を増やすように調節して下さい。

全負荷範囲D

スロットルスライドを全開にした状態 (フルスロットル)。この範囲はメインジェットとジェットニードルにより変化します。
新しいスパークプラグの絶縁体の色がフルスロットルで少し走行した後に非常に明るい白である場合、またはエンジンでノッキングが起こる場合は、メインジェットを大きいものに交換して下さい。絶縁体が濃い茶色を帯びているかすすけている場合は、メインジェットを小さいものに交換して下さい。



17.4 キャブレター - アイドリングを調節する



- パイロットエアスクリュー①を最後まで締めます。
- パイロットエアスクリューを規定の基本設定値まで開きます。

規定

パイロットエアスクリュー (125 シリーズ)	
開放	2.75 回転
パイロットエアスクリュー (XC-W シリーズ, 300 EXC BR)	
開放	2.0 回転
パイロットエアスクリュー (200 EXC EU)	
開放	1.5 回転
パイロットエアスクリュー (200 EXC AU)	
開放	1.0 回転
パイロットエアスクリュー (250/300 EXC AU)	
開放	3.5 回転
パイロットエアスクリュー (250 EXC EU, 250 EXC Six Days EU)	
開放	1.5 回転
パイロットエアスクリュー (300 EXC EU, 300 EXC Six Days EU)	
開放	1.75 回転

- エンジンの暖機運転を行います。

規定

暖機運転の時間	≥ 5 min
---------	---------

**危険**

中毒の危険性 排気ガスは毒性で、意識不明や死亡の原因となる恐れがあります。

- エンジンをかけているときは必ず十分に換気し、適切な排気設備のない閉め切った室内でエンジンをかけたり、かけたままにする事はやめて下さい。

- 調節スクリュー②でアイドリング回転数を調節します。

規定

チョーク機能オフ-チョークノブが最後まで押し込まれています。(図 頁17)

アイドリング回転数	1,400... 1,500 rpm
-----------	--------------------

- アイドリング回転数が下がり始めるまで、パイロットエアスクリュー①をゆっくりと時計回りに回します。
- その位置を覚えておき、アイドリング回転数がまた下がり始めるまで、今度は時計と反対回りにパイロットエアスクリューをゆっくりと回します。
- この2つの位置の間でアイドリング回転数が一番高くなるポイントに合わせます。

**参考**

その際、回転数の増加が大き過ぎる場合はアイドリング回転数を通常のレベルに下げ、上記作業を再度行って下さい。

上記方法で満足のいく設定が得られない場合、アイドリングジェットのサイズが適切でないというケースが考えられます。

パイロットエアスクリューを最後まで締めても回転数が変わらない場合、小さなアイドリングジェットに交換する必要があります。

ジェットを交換した後は、調節作業を最初のステップから始めて下さい。気温の変化が激しい場合や、海拔の高低が極端に変わる場所では、アイドリングの再調節が必要になります。

17.5 キャブレターのフロートチャンバーを空にする

**危険**

火災の危険性 燃料は可燃性です。

- 給油の際は炎や吸いかけのタバコの近くを避け、エンジンを必ず停止して下さい。また、熱せられた部品には特に燃料がかからないよう注意して下さい。こぼれた燃料はすぐに拭き取して下さい。
- フューエルタンク内の燃料は熱により膨張し、溢れ出る恐れがあります。給油に関する注意事項をよく守って下さい。

**警告**

中毒の危険性 燃料は毒性で、健康に害を及ぼします。

- 燃料が皮膚、目、衣服につかないよう注意して下さい。燃料から発生するガスを吸い込まないで下さい。目に入った場合はすぐに水で洗い流し、医師の診断を受けて下さい。皮膚についた場合は、すぐにその部分を水と石鹸で洗って下さい。燃料を飲み込んでしまった場合は、すぐに医師の診断を受けて下さい。燃料が衣服についた場合は着替えて下さい。燃料は適切なキャニスターに入れ、子供の手の届かない場所に保管して下さい。

**警告**

環境汚染 燃料の不適切な取り扱いは、環境汚染の原因となります。

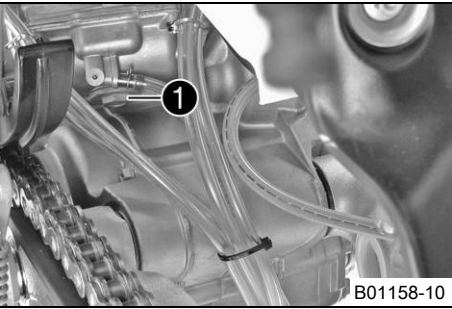
- 燃料を地下水、土壌、下水道に流してはいけません。

**参考**

この作業はエンジンが冷えている状態で行って下さい。
フロートチャンバー内に水があると不具合の原因となります。

準備作業

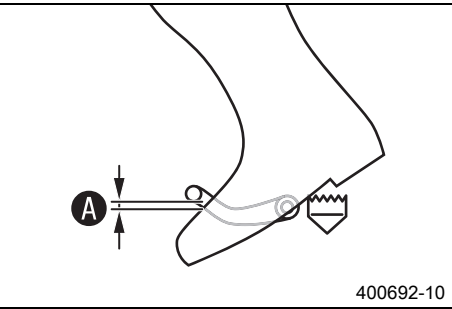
- 燃料コックの切替レバー①をOFFの位置に回します。(図 602702-10 頁17)
- ✓ これでフューエルタンクからキャブレターへの燃料供給が停止します。



- 主な作業
- 流れ出た燃料が吸い取られるよう、キャブレターの下に布を敷きます。
 - スクリュープラグ①を外します。
 - 燃料が完全に流れ出るまで待ちます。
 - スクリュープラグを取り付け、しっかりと締めます。

17.6 シフトレバーの基本位置を点検する

i 参考
 走行中、シフトレバーが基本位置にある状態でブーツに触れることがないように調節して下さい。
 シフトレバーが常時ブーツに接触していると、トランスミッションに過剰な負荷がかかります。

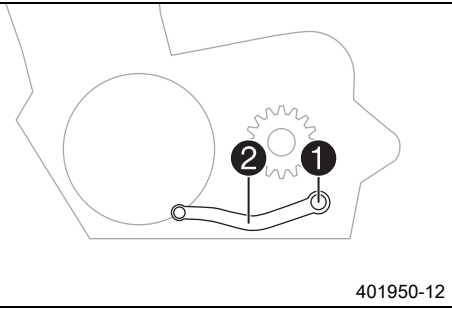


- ライディングポジションで車両に乗り、ブーツの上端とシフトレバーの距離Aを確認します。

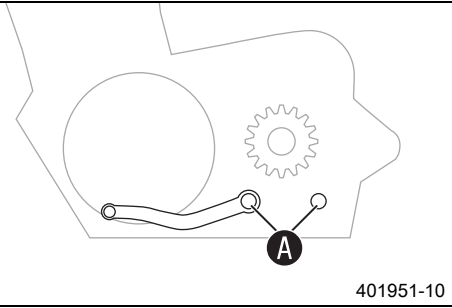
シフトレバーからブーツ上端までの距離	10... 20 mm
--------------------	-------------

- » 距離が規定通りになっていない:
- シフトレバーの基本位置を調整します。 (🔧 頁108)

17.7 シフトレバーの基本位置を調整する 🔧



- スクリュー①を外し、シフトレバー②を取り外します。



- シフトレバーとシフトシャフトの歯Aを清掃します。
- シフトレバーを好みの位置でシフトシャフトに差し込み、歯をかみ合わせます。

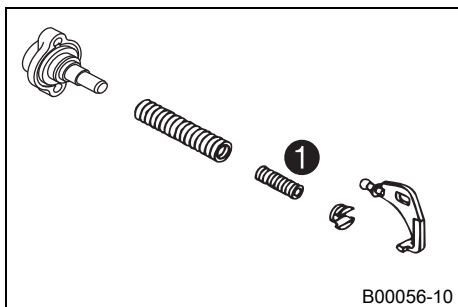
i 参考
 調節範囲には限界があります。
 シフトチェンジの際にシフトレバーが車両の他の部品に触れないように調節して下さい。

- スクリューを取り付け、しっかりと締めます。

規定

シフトレバー用スクリュー	M6	14 Nm	Loctite® 243™
--------------	----	-------	---------------

17.8 エンジン特性 - 補助スプリング (250/300 シリーズ)



補助スプリングはエンジンの右側、ウォーターポンプカバーの下に取り付けられています。

確認すべき状態

- ・ 黄色のマーキングが付いた補助スプリング- 納車時に取り付けられている補助スプリングで、操縦性が良い中間（標準）仕様です。
- ・ 緑色のマーキングが付いた補助スプリング- 付属品として同梱されている補助スプリングで、よりソフトな出力特性が得られます。
- ・ 赤色のマーキングが付いた補助スプリング- 付属品として同梱されている補助スプリングで、アグレッシブな出力特性が得られます。

強さの異なる補助スプリング①を使用することにより、エンジン特性を変更できます。

17.9 エンジン特性 - 補助スプリングを調節する (250/300 シリーズ)



警告

火傷の危険性 一部の部品は運転中非常に熱くなります。

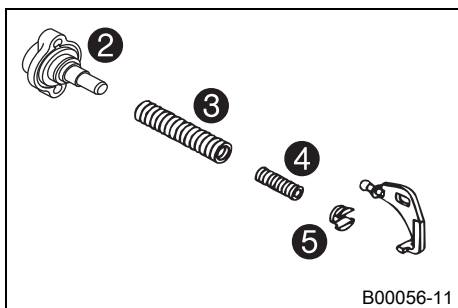
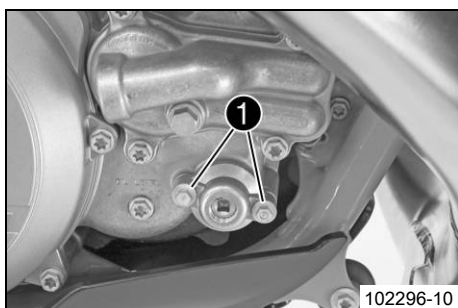
- 排気装置、ラジエーター、エンジン、ダンパー、ブレーキシシステムなど、熱くなった部品には触れないで下さい。これから部品で作業を行う際は、部品が冷えるまで待って下さい。

準備作業

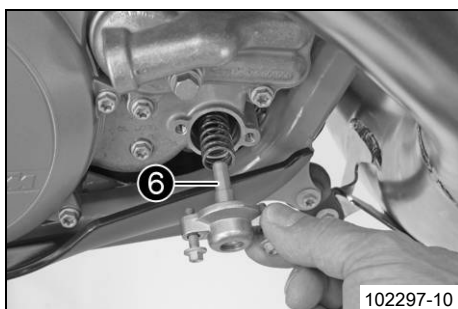
- 車両を左に約 45 度傾け、この状態で倒れないよう車両に支えをします。

主な作業

- スクリュー①を外します。



- エンドキャップ②、調節スプリング③、補助スプリング④、スプリングインサート⑤をクラッチカバーから取り出します。
- 両スプリングをスプリングインサートから外します。



- 使用したい補助スプリング④と調節スプリング③を取り付け、一緒にクラッチカバーへ押し込みます。

黄色のマーキングが付いた補助スプリング (54637072300)

緑色のマーキングが付いた補助スプリング (54837072100)

赤色のマーキングが付いた補助スプリング (54837072000)

✓ スプリングインサート⑤の溝が角度付きレバーとかみ合います。



参考

エンジン特性に悪影響を与えますので、スクリュー⑥は絶対に回さないよう注意して下さい。

- エンドキャップの O リングを点検します。
- エンドキャップの位置を調整します。
- スクリューを取り付け、しっかりと締めます。

規定

排気デバイスカバー用スクリュー

M5

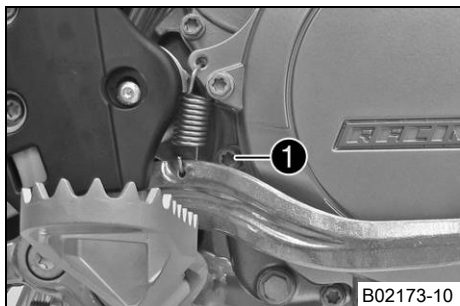
6 Nm

18.1 ミッションオイルのレベルを点検する



参考

ミッションオイルのレベルはエンジンが冷えた状態で点検して下さい。



B02173-10

準備作業

- 車両を水平な地面の上で垂直に立てます。

主な作業

(125/200 シリーズ)

- ミッションオイル点検用スクリュー①を外します。
- ミッションオイルのレベルを確認します。

穴からミッションオイルが少量流れ出したら正常です。

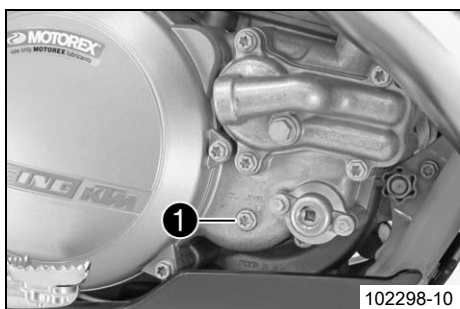
» ミッションオイルが流れ出ない:

- ミッションオイルを補給します。🔧 (📖 頁112)

- ミッションオイル点検用スクリューを取り付け、しっかりと締めます。

規定

ミッションオイル点検用スクリュー	M6	10 Nm
------------------	----	-------



102298-10

(250/300 シリーズ)

- ミッションオイル点検用スクリュー①を外します。
- ミッションオイルのレベルを確認します。

穴からミッションオイルが少量流れ出したら正常です。

» ミッションオイルが流れ出ない:

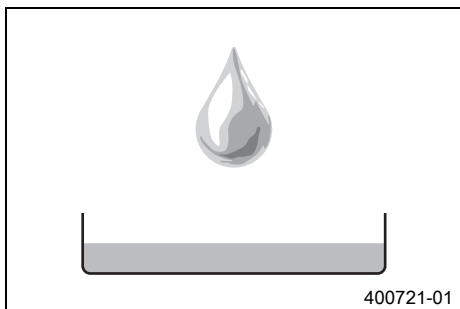
- ミッションオイルを補給します。🔧 (📖 頁112)

- ミッションオイル点検用スクリューを取り付け、しっかりと締めます。

規定

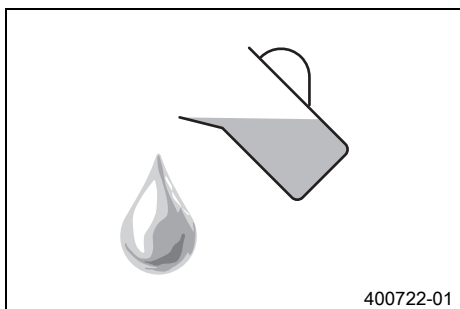
ミッションオイル点検用スクリュー	M6	10 Nm
------------------	----	-------

18.2 ミッションオイルを交換する 🛠



400721-01

- ミッションオイルを排出します。🔧 (📖 頁111)



400722-01

- ミッションオイルを注入します。🔧 (📖 頁111)

18.3 ミッションオイルを排出する

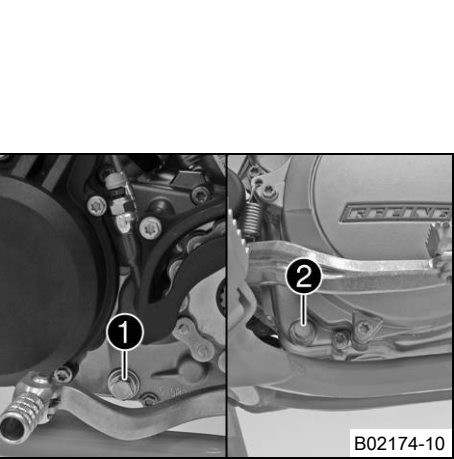
**警告**
火傷の危険性 エンジンオイル並びにミッションオイルは運転中非常に熱くなっています。

- 適切な保護服、保護手袋を着用して下さい。火傷した場合、その部位をぬるま湯に浸して下さい。

**警告**
環境汚染 問題物質が環境汚染の原因となります。

- オイル、グリース、フィルター、燃料、洗浄剤、ブレーキフルードなどは定められた規則に従って正しく廃棄して下さい。

**参考**
ミッションオイルはエンジンが作動温度に達した状態で排出します。



- 準備作業**
- エンジンガードを取り外します。(頁79)
 - 車両を水平な地面の上に立てます。
 - エンジンの下に適当な容器を用意します。

- 主な作業**
(125/200 シリーズ)
- マグネット付きミッションオイルドレインボルト ❶ を外します。
 - ミッションオイルドレインボルト ❷ を外します。
 - ミッションオイルが完全に流れ出るまで待ちます。
 - 両方のミッションオイルドレインボルトを念入りに清掃します。
 - エンジン側のシール面を清掃します。
 - マグネット付きミッションオイルドレインボルト ❶ をシールリングと一緒に取り付け、しっかりと締めます。

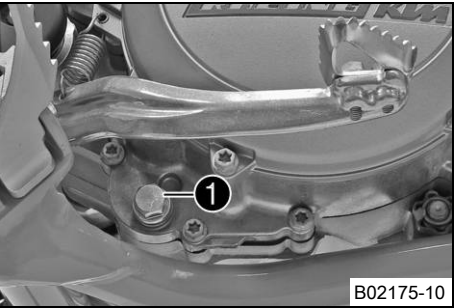
規定

マグネット付きミッションオイルドレインボルト	M12x1.5	20 Nm
------------------------	---------	-------

- ミッションオイルドレインボルト ❷ をシールリングと一緒に取り付け、しっかりと締めます。

規定

ミッションオイルドレインボルト	M10x1	15 Nm
-----------------	-------	-------



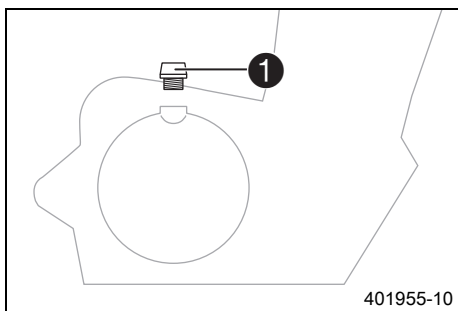
- (250/300 シリーズ)
- マグネット付きミッションオイルドレインボルト ❶ を外します。
 - ミッションオイルが完全に流れ出るまで待ちます。
 - マグネット付きミッションオイルドレインボルトを念入りに清掃します。
 - エンジン側のシール面を清掃します。
 - マグネット付きミッションオイルドレインボルト ❶ をシールリングと一緒に取り付け、しっかりと締めます。

規定

マグネット付きミッションオイルドレインボルト	M12x1.5	20 Nm
------------------------	---------	-------

18.4 ミッションオイルを注入する

**参考**
ミッションオイルが少な過ぎたり質が悪いと、ギアの摩耗を早める事になります。

**主な作業**

- オイルフィラーズクリュー①を外し、ミッションオイルを注入します。

ミッションオイル (125/200 シリ ーズ)	0.70 L	エンジンオイル (15W/50) (頁 140)
ミッションオイル (250/300 シリ ーズ)	0.80 L	エンジンオイル (15W/50) (頁 140)

- オイルフィラーズクリューを取り付け、しっかりと締めます。

**危険**

中毒の危険性 排気ガスは毒性で、意識不明や死亡の原因となる恐れがあります。

- エンジンをかけているときは必ず十分に換気し、適切な排気設備のない閉め切った室内でエンジンをかけたり、かけたままにする事はやめて下さい。

- エンジンをかけ、漏れがないか確認します。

その後の作業

- ミッションオイルのレベルを点検します。(頁 110)
- エンジンガードを取り付けます。(頁 79)

18.5 ミッションオイルを補給する

**参考**

ミッションオイルが少な過ぎたり質が悪いと、ギアの摩耗を早める事になります。
ミッションオイルのレベルはエンジンが冷えた状態で点検して下さい。

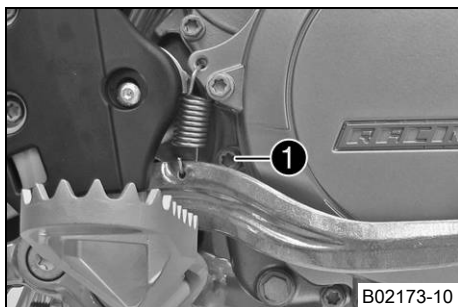
準備作業

- 車両を水平な地面の上に立てます。

主な作業

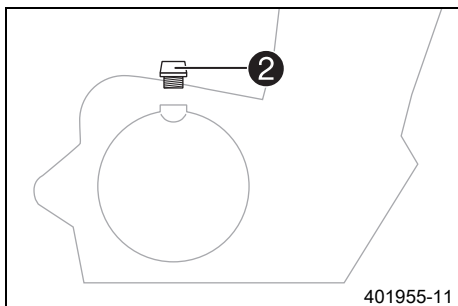
(125/200 シリーズ)

- ミッションオイル点検用スクリュー①を外します。



(250/300 シリーズ)

- ミッションオイル点検用スクリュー①を外します。



- オイルフィラーズクリュー②を外します。
- ミッションオイル点検用スクリューの穴からオイルが出てくるまで、ミッションオイルを注入します。

エンジンオイル (15W/50) (頁 140)

- ミッションオイル点検用スクリューを取り付け、しっかりと締めます。

規定

(125/200 シリーズ)

ミッションオイル点検用スクリュー	M6	10 Nm
------------------	----	-------

(250/300 シリーズ)

ミッションオイル点検用スクリュー	M6	10 Nm
------------------	----	-------

- オイルフィラースクリュー②を取り付け、しっかりと締めます。



危険

中毒の危険性 排気ガスは毒性で、意識不明や死亡の原因となる恐れがあります。

- エンジンをかけているときは必ず十分に換気し、適切な排気設備のない閉め切った室内でエンジンをかけたり、かけたままにする事はやめて下さい。

- エンジンをかけ、漏れがないか確認します。

その後の作業

- ミッションオイルのレベルを点検します。(図 頁110)

19.1 洗車をする

注意

部品の損傷 高圧洗車機による部品の破損や損傷。

- 高圧洗車機で洗車する際は、直接水が電子系統、プラグ、ケーブル、ベアリングなどにかからないように調整して下さい。高圧洗車機のジェットと部品間は最低 60 cm 以上空けて下さい。高圧による洗車は破損の原因となり、部品の破壊を引き起こす可能性があります。



警告

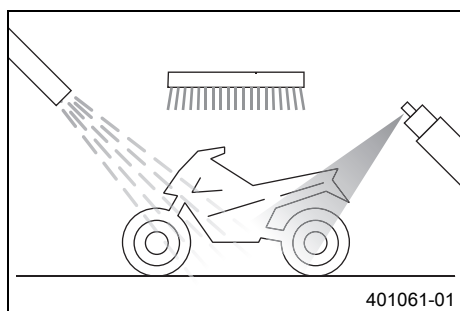
環境汚染 問題物質が環境汚染の原因となります。

- オイル、グリース、フィルター、燃料、洗浄剤、ブレーキフルードなどは定められた規則に従って正しく廃棄して下さい。



参考

品質や外観を長く保持するため、洗車は定期的に行って下さい。
洗車中は車両に直射日光が当たらないよう注意して下さい。



- 水が入らないように排気装置をふさぎます。
- 弱い水流で大きな汚れを落とします。
- 汚れがひどい箇所には市販のモーターサイクル洗浄剤を吹きつけ、ブラシで汚れを落とします。

モーターサイクル用洗浄剤 (📖 頁142)



参考

洗車には市販のモーターサイクル洗浄剤を入れた温水と柔らかいスポンジを使用して下さい。
乾燥した車両に直接モーターサイクル洗浄剤を付けることは絶対にせず、必ず事前に車両を水ですすいでください。

- 弱い水流で念入りに洗い流した後、車両をよく乾燥させて下さい。
- キャブレターのフロートチャンバーを空にします。🔧 (📖 頁107)
- 排気装置をふさいでいる栓を外します。



警告

事故の危険性 ブレーキシステムの濡れ・汚れによるブレーキ性能の劣化。

- ブレーキを慎重に作動し、ブレーキシステムの濡れ・汚れを解消して下さい。
- 洗車後、エンジンが作動温度に達するまで短い距離を走行します。



参考

熱により、エンジンやブレーキシステムの手の届かない場所にある水分も蒸発します。

- 車両が冷えたら、スライド部とベアリング部の全てをグリースアップします。
- チェーンを清掃します。 (📖 頁71)
- 塗装されていない金属製部品 (ブレーキディスクと排気装置を除く) には、腐食防止剤を塗布します。

ラッカー塗装、金属、ゴム用手入れ剤 (📖 頁142)

- プラスチック部品およびパウダーコーティングされている部品には全て刺激の少ない洗浄・手入れ剤を塗布します。

ラッカー塗装 (光沢、非光沢)、金属、プラスチック専用洗浄剤 (📖 頁142)

(EXC シリーズ)

- ハンドルロックにオイルを差します。

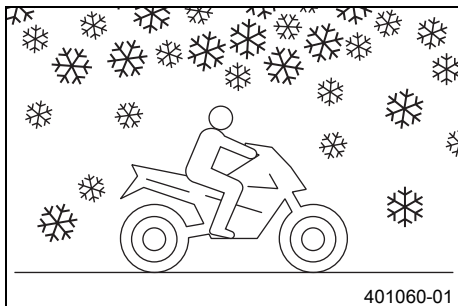
汎用オイルスプレー (📖 頁143)

19.2 冬季運転における点検・メンテナンス作業

i 参考

冬季にも車両を使用する場合は、凍結防止のために路上に散布された塩の存在を考慮しなければなりません。刺激が強い塩に対する予防対策を講じておく必要があります。

凍結防止用の塩が散布された道路を走行したら、走行後、水で洗車して下さい。温水を使うと塩の作用を促進してしまいます。



- 洗車をします。(図 頁114)
- ブレーキを清掃します。

i 参考

凍結防止用の塩が散布された道路を走行した後は、**毎回必ず**ブレーキキャリパーとブレーキパッドを清掃して下さい。ブレーキキャリパーとブレーキパッドが冷めるのを待ち、取り付けたままの状態でご念入りに水で洗い、良く乾燥させます。

凍結防止用の塩が散布された道路を走行した後は、水で車両を念入りに洗い、よく乾かして下さい。

- エンジンやスイングアームをはじめ、塗装されていない部品や亜鉛メッキされた部品 (ブレーキディスクを除く)には全てワックス系腐食防止剤を塗布します。

i 参考

ブレーキディスクに腐食防止剤が付かないよう注意して下さい。ブレーキ性能が大幅に低下します。

- チェーンを清掃します。(図 頁71)

20.1 保管

**警告**

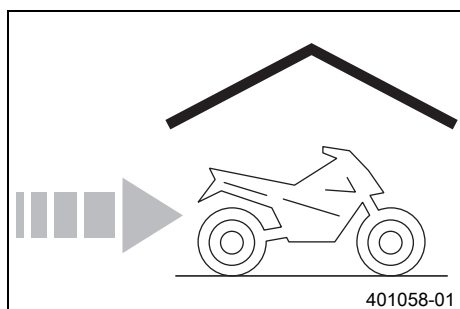
中毒の危険性 燃料は毒性で、健康に害を及ぼします。

- 燃料が皮膚、目、衣服につかないよう注意して下さい。燃料から発生するガスを吸い込まないで下さい。目に入った場合はすぐに水で洗い流し、医師の診断を受けて下さい。皮膚についた場合は、すぐにその部分を水と石鹼で洗って下さい。燃料を飲み込んでしまった場合は、すぐに医師の診断を受けて下さい。燃料が衣服についた場合は着替えて下さい。燃料は適切なキャニスターに入れ、子供の手の届かない場所に保管して下さい。

**参考**

バイクを長期保管する場合は、以下に挙げた処置をご自身または整備工場で行って下さい。

車両の保管前に全ての部品が機能するか、摩耗していないか点検します。整備、修理、改修作業が必要な場合は、整備工場が空いている保管時期に行う事をお勧めします。シーズン開始の混雑時を避ける事ができます。



- 洗車をします。(📖 頁114)
- ミッションオイルを交換します。🔧(📖 頁110)
- 不凍液とクーラントのレベルを点検します。(📖 頁101)
- シーズンオフで使用を停止する前の最後の給油時に、燃料添加剤を加えます。

燃料添加剤 (📖 頁142)

- 給油します。(📖 頁37)
- キャブレターのフロートチャンバーを空にします。🔧(📖 頁107)
- タイヤの空気圧を点検します。(📖 頁92)

(200/250/300 シリーズ)

- バッテリーを取り外します。🔧(📖 頁94)
- バッテリーを充電します。🔧(📖 頁95)

規定

バッテリーの保管温度 (直射日光を避ける)	0... 35 °C
-----------------------	------------

- 乾燥し、急激な温度変化のない場所に車両を立てます。

**参考**

KTM では車両をジャッキアップして保管する事をお勧めしています。

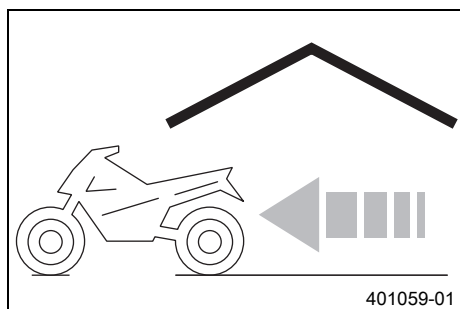
- 車両をリフトスタンドでジャッキアップします。(📖 頁51)
- 通気性の良い防水シートかカバーで車両を覆います。

**参考**

空気を通さないカバーは湿気が逃げず、腐食の原因となりますので絶対に使用しないで下さい。

保管中にエンジンを短時間のみ稼働するのは、バイクに非常に悪い影響を与えます。エンジンが十分暖まらず、結果、燃焼の際に生じた水蒸気が結露し、エンジン部品や排気管のさびの原因となります。

20.2 保管後、運転操作の前に



- リフトスタンドに乗った車両を持ち上げます。(📖 頁51)

(200/250/300 シリーズ)

- バッテリーを取り付けます。🔧(📖 頁94)
- 運転操作の前に必ず行う点検・メンテナンス作業を実施します。(📖 頁34)
- 試験走行を行います。

不具合	考えられる原因	対応
エンジンが回転しない (セルフスターター) (200/250/300 シリーズ)	操作ミス	- エンジン始動方法の作業ステップに従って下さい。(図 頁34)
	バッテリーがあがっている	- バッテリーを充電します。🔌(図 頁95) - 充電電圧を点検します。🔌 - スタンバイ電流を点検します。🔌 - ジェネレーターを点検します。🔌
	メインヒューズが切れている	- メインヒューズを交換します。(図 頁96)
	セルフスターターリレーが故障している	- セルフスターターリレーを点検します。🔌
	セルフスターターモーターが故障している	- セルフスターターモーターを点検します。🔌
エンジンが回転しているのかからない	操作ミス	- エンジン始動方法の作業ステップに従って下さい。(図 頁34)
	車両を長く使用していなかったため、フロートチャンバーの燃料が古くなっている	- キャブレターのフロートチャンバーを空にします。🔌(図 頁107)
	燃料供給が停止した	- フューエルタンクのエア抜き穴を点検します。 - 燃料コックを清掃します。 - キャブレターの部品を点検・調節します。
	スパークプラグにすすが溜まっているまたは濡れている	- スパークプラグを清掃・乾燥し、必要に応じて交換します。
	スパークプラグの電極間のクリアランスが大き過ぎる	- 電極間のクリアランスを調節します。 規定 (125/200 シリーズ) スパークプラグ電極間のクリアランス 0.60 mm (250/300 シリーズ) スパークプラグ電極間のクリアランス 0.60 mm
	イグニッションシステムの故障	- イグニッションシステムを点検します。🔌
	ワイヤーハーネスのエンジンストップスイッチ用ケーブルが擦り切れている、エンジンストップスイッチが故障している	- エンジンストップスイッチを点検します。🔌
	プラグまたはイグニッションコイルが酸化している	- プラグを清掃し、コンタクトスプレーを塗布します。
	キャブレター内に水が溜まっている、ジェットが詰まっている	- キャブレターの部品を点検・調節します。
エンジンがアイドリングしない	アイドリングジェットが詰まっている	- キャブレターの部品を点検・調節します。
	キャブレターの調節スクリューの設定が不適切	- キャブレター - アイドリングを調節します。🔌(図 頁106)
	スパークプラグが故障している	- スパークプラグを交換します。
	イグニッションが故障している	- イグニッションコイルを点検します。🔌 - スパークプラグのコネクターを点検します。🔌
エンジンの回転数が上がらない	ニードルバルブが汚れているか摩耗しているため、キャブレターが溢れている	- キャブレターの部品を点検・調節します。
	キャブレターのジェットが緩んでいる	- キャブレターの部品を点検・調節します。
	イグニッションシステムの故障	- イグニッションシステムを点検します。🔌
エンジンの出力が低過ぎる	燃料供給が停止した	- フューエルタンクのエア抜き穴を点検します。 - 燃料コックを清掃します。 - キャブレターの部品を点検・調節します。
	エアフィルターがひどく汚れている	- エアフィルターとエアフィルターケースを清掃します。🔌(図 頁67)

不具合	考えられる原因	対応
エンジンの出力が低過ぎる	排気装置に漏れがある・変形している、メインサイレンサーのグラスファイバーが少な過ぎる	- 排気装置に破損がないか確認します。 - メインサイレンサーのグラスファイバーを交換します。🔧 (図 68 頁68)
	イグニッションシステムの故障	- イグニッションシステムを点検します。🔧
	ダイヤフラムまたはダイヤフラムケースが破損している	- ダイヤフラムとダイヤフラムケースを点検します。
エンジンが停止する、またはキャブレターから液体の跳ねる音がする	燃料不足	- 燃料コックの切替レバー①をONの位置に回します。(図 602702-10 図 17) - 給油します。(図 37 頁37)
	エンジンに不適切な空気が送られている	- インテークフランジとキャブレターがきちんと固定されているかを確認します。
	プラグまたはイグニッションコイルが酸化している	- プラグを清掃し、コンタクトスプレーを塗布します。
エンジンが異常に熱くなる	冷却システムのクーラントが少な過ぎる	- 冷却システムに漏れがないか確認します。 - クーラントのレベルを点検します。(図 102 頁102)
	走行風が少な過ぎる	- 車両を止め、エンジンを停止します。
	ラジエーターのフィンがひどく汚れている	- ラジエーターのフィンを清掃します。
	冷却システム内に気泡が発生している	- クーラントを排出します。🔧 (図 102 頁102) - クーラントを注入します。🔧 (図 103 頁103)
	シリンダーヘッドまたはシリンダーヘッドのガスケットが破損している	- シリンダーヘッドとシリンダーヘッドのガスケットを点検します。
	ラジエーターホースが折れ曲がっている	- ラジエーターホースを交換します。🔧
	固定子が緩み、点火タイミングが狂っている	(125 シリーズ) - イグニッションを調節します。🔧
白煙が出る (排気ガスに蒸気)	シリンダーヘッドまたはシリンダーヘッドのガスケットが破損している	- シリンダーヘッドとシリンダーヘッドのガスケットを点検します。
エア抜きホースからミッションオイルが漏れる	ミッションオイルの入れ過ぎ	- ミッションオイルのレベルを点検します。(図 110 頁110)
ミッションオイルに水が混じっている	シャフトシールリングかウォーターポンプが破損している	- シャフトシールリングとウォーターポンプを点検します。

22.1 エンジン

22.1.1 125 シリーズ

型式	単気筒 2 ストローク水冷エンジン、ダイヤフラム吸気、排気デバイス
排気量	124.8 cm ³
ストローク	54.5 mm
ボア	54 mm
クランクシャフトベアリング	深溝ボールベアリング 1 個 / 円筒ローラーベアリング 1 個
コンロッドベアリング	ニードルベアリング
ピストンピンベアリング	ニードルベアリング
ピストン	鋳造アルミニウム
ピストンリング	キーストンリング 2 個
寸法 X(ピストン上端からシリンダー上端まで)	0... 0.10 mm
寸法 Z(制御バルブの高さ)	43.7 mm
一次減速比	23:73
クラッチ	湿式多板クラッチ、油圧作動
ギア	6 速常時噛合式
変速比	
1 速	12:33
2 速	15:31
3 速	17:28
4 速	19:26
5 速	21:25
6 速	20:20
イグニッション	非接触制御電子イグニッション、デジタルイグニッションコントローラー、型式: Kokusan
スパークプラグ	NGK BR9 ECMVX
スパークプラグ電極間のクリアランス	0.60 mm
エンジンスタート装置	キックスターター

22.1.2 200 シリーズ

型式	単気筒 2 ストローク水冷エンジン、ダイヤフラム吸気、排気デバイス
排気量	193 cm ³
ストローク	60 mm
ボア	64 mm
クランクシャフトベアリング	深溝ボールベアリング 1 個 / 円筒ローラーベアリング 1 個
コンロッドベアリング	ニードルベアリング
ピストンピンベアリング	ニードルベアリング
ピストン	鋳造アルミニウム
ピストンリング	キーストンリング 2 個
寸法 X(ピストン上端からシリンダー上端まで)	0... 0.10 mm
寸法 Z(制御バルブの高さ)	47 mm
一次減速比	23:73
クラッチ	湿式多板クラッチ、油圧作動
ギア	6 速常時噛合式
変速比	
1 速	12:33
2 速	15:31
3 速	17:28
4 速	19:26

5 速	17:19
6 速	22:20
イグニッション	非接触制御電子イグニッション、デジタルイグニッションコントローラー、型式: Kokusan
スパークプラグ	NGK BR 8 EG
スパークプラグ電極間のクリアランス	0.60 mm
エンジンスタート装置	キックスターター / セルフスターター併用

22.1.3 250 シリーズ

型式	単気筒 2 ストローク水冷エンジン、ダイヤフラム吸気、排気デバイス
排気量	249 cm ³
ストローク	72 mm
ボア	66.4 mm
排気デバイス - 調節範囲下限	5,625 rpm
クランクシャフトベアリング	深溝ボールベアリング 1 個 / 円筒ローラーベアリング 1 個
コンロッドベアリング	ニードルベアリング
ピストンピンベアリング	ニードルベアリング
ピストン	鋳造アルミニウム
ピストンリング	キーストンリング 2 個
寸法 X(ピストン上端からシリンダー上端まで)	0... 0.10 mm
寸法 Z(制御バルブの高さ)	48 mm
一次減速比	26:72
クラッチ	湿式多板クラッチ、油圧作動
ギア	6 速常時噛合式
変速比	
1 速	14:32
2. 速	16:26
3 速	20:25
4 速	22:23
5 速	25:22
6 速	26:20
イグニッション	非接触制御電子イグニッション、デジタルイグニッションコントローラー、型式: Kokusan
スパークプラグ	NGK BR 7 ES
スパークプラグ電極間のクリアランス	0.60 mm
エンジンスタート装置	キックスターター / セルフスターター併用

22.1.4 300 シリーズ

型式	単気筒 2 ストローク水冷エンジン、ダイヤフラム吸気、排気デバイス
排気量	293.2 cm ³
ストローク	72 mm
ボア	72 mm
排気デバイス - 調節範囲下限	5,550 rpm
クランクシャフトベアリング	深溝ボールベアリング 1 個 / 円筒ローラーベアリング 1 個
コンロッドベアリング	ニードルベアリング
ピストンピンベアリング	ニードルベアリング
ピストン	鋳造アルミニウム
ピストンリング	角リング 2 個
寸法 X(ピストン上端からシリンダー上端まで)	0... 0.10 mm
寸法 Z(制御バルブの高さ)	48.5 mm

一次減速比	26:72
クラッチ	湿式多板クラッチ、油圧作動
ギア	6 速常時噛合式
変速比	
1 速	14:32
2. 速	16:26
3 速	20:25
4 速	22:23
5 速	25:22
6 速	26:20
イグニッション	非接触制御電子イグニッション、デジタルイグニッションコントローラー、型式: Kokusan
スパークプラグ	NGK BR 7 ES
スパークプラグ電極間のクリアランス	0.60 mm
エンジンスタート装置	キックスターター / セルフスターター併用

22.2 締付けトルク、エンジン

22.2.1 125/200 シリーズ

クランププレート (外側) 用スクリュー (125 シリーズ)	EJOT DELTA PT® 30x6	1 Nm	–
ダイヤフラムシート用スクリュー (125 シリーズ)	EJOT DELTA PT® 35x25	1 Nm	–
ダイヤフラムホルダープレート用スクリュー (125 シリーズ)	EJOT DELTA PT® 30x12	1 Nm	–
ダイヤフラム用スクリュー (200 シリーズ)	M4	2 Nm	Loctite® 243™
イグニッション / 固定子用スクリュー (125 シリーズ)	M5	6 Nm	Loctite® 222™
ウォーターポンプホイール用スクリュー	M5	6 Nm	Loctite® 243™
ジェネレーターカバー用スクリュー	M5	5 Nm	–
パルスジェネレーター用スクリュー	M5	6 Nm	Loctite® 243™
ベアリングロック用スクリュー	M5	6 Nm	Loctite® 243™
ロックレバー用スクリュー	M5	6 Nm	Loctite® 243™
遠心機構用スクリュー	M5	8 Nm	Loctite® 243™
制御バルブシャフトロックプレート用スクリュー	M5	6 Nm	Loctite® 243™
排気デバイスカバー用スクリュー	M5	5 Nm	–
排気管フランジ用スクリュー	M5	6 Nm	–
イグニッション / 固定子用スクリュー (200 シリーズ)	M6	8 Nm	Loctite® 243™
インテークフランジ / ダイヤフラムケース用スクリュー	M6	10 Nm	–
ウォーターポンプカバー用スクリュー	M6	10 Nm	Loctite® 243™
エンジンケース用スクリュー	M6	10 Nm	–
キックスターターストッパープレート用スクリュー	M6	10 Nm	Loctite® 243™
クラッチカバー用スクリュー	M6	10 Nm	–
クラッチスプリング用スクリュー	M6	10 Nm	–
クラッチスレーブシリンダー用スクリュー	M6	10 Nm	Loctite® 243™
ジェネレーターカバー用スクリュー	M6	8 Nm	–
シフトゲート用スクリュー	M6	10 Nm	Loctite® 243™
シフトレバー用スクリュー	M6	14 Nm	Loctite® 243™

シリンダーヘッドのエアブリーダー	M6	10 Nm	–
セルフスターターモーター用スク リュー (200 シリーズ)	M6	8 Nm	–
ミッションオイル点検用スクリュー	M6	10 Nm	–
排気デバイス調節シャフト	M6	10 Nm	Loctite® 243™
排気デバイス用スクリュー	M6	10 Nm	–
シリンダーヘッド用スクリュー	M7	18 Nm	–
キックスターター用スクリュー	M8	25 Nm	Loctite® 243™
シフトロック用スクリュー	M8	25 Nm	Loctite® 243™
シリンダーバレル用スタッドボルト	M8	35 Nm	–
シリンダーバレル用ナット	M8	30 Nm	–
排気デバイス制御バルブシャフト	M8	レベル 1 3 Nm レベル 2 (時計と反対回 りに緩める) 1/4 回転	–
ウォーターポンプカバーのドレインボ ルト	M10x1	15 Nm	–
ミッションオイルドレインボルト	M10x1	15 Nm	–
ローター用ナット	M12x1	60 Nm	–
マグネット付きミッションオイルドレ インボルト	M12x1.5	20 Nm	–
スパークプラグ	M14x1.25	25 Nm	–
第 1 ギア用ナット	M16LHx1.5	130 Nm	Loctite® 243™
インナークラッチハブ用ナット	M18x1.5	130 Nm	Loctite® 243™
排気デバイス用キャップナット	M26x1	35 Nm	–

22.2.2 250/300 シリーズ

ダイヤフラムシート (外側) 用スク リュー	EJOT DELTA PT® 30x6	1 Nm	–
ダイヤフラムシート (内側) 用スク リュー	EJOT DELTA PT® 35x25	1 Nm	–
ダイヤフラムホルドプレート用スク リュー	EJOT DELTA PT® 30x12	1 Nm	–
ウォーターポンプホイール用スク リュー	M5	6 Nm	Loctite® 243™
ジェネレーターカバー用スクリュー	M5	5 Nm	–
スプリングリテーナークラッチ用スク リュー	M5	6 Nm	–
パルスジェネレーター用スクリュー	M5	6 Nm	Loctite® 243™
ロックレバー用スクリュー	M5	6 Nm	Loctite® 243™
排気デバイスエンドキャップ用スク リュー	M5	5 Nm	–
排気デバイスカバー用スクリュー	M5	6 Nm	–
排気デバイス角度付きレバー用スク リュー	M5	6 Nm	Loctite® 243™
排気デバイス固定ブラケット用スク リュー	M5	7 Nm	Loctite® 2701™
アイドルピン用スクリュー	M6	8 Nm	Loctite® 648™
インテークフランジ / ダイヤフラム ケース用スクリュー	M6	10 Nm	–
ウォーターポンプカバー用スクリュー	M6	10 Nm	–
エンジンケース用スクリュー	M6	10 Nm	–
キックスターターストッププレート 用スクリュー	M6	10 Nm	Loctite® 243™

キックスターースプリング用スクリュー	M6	10 Nm	Loctite® 243™
クラッチカバー用スクリュー	M6	10 Nm	–
クラッチスレーブシリンダー用スクリュー	M6	10 Nm	–
ジェネレーターカバー用スクリュー	M6	8 Nm	–
シフトレバー用スクリュー	M6	14 Nm	Loctite® 243™
シフトロック用スクリュー	M6	10 Nm	Loctite® 243™
セルフスターターモーター用スクリュー	M6	8 Nm	–
ベアリングロック用スクリュー	M6	10 Nm	Loctite® 243™
ミッションオイル点検用スクリュー	M6	10 Nm	–
固定子用スクリュー	M6	8 Nm	Loctite® 243™
排気デバイス制御バルブ用スクリュー	M6	10 Nm	Loctite® 243™
排気管フランジ用スクリュー	M6	8 Nm	–
キックスターター用スクリュー	M8	25 Nm	Loctite® 2701™
シリンダーヘッド用スクリュー	M8	27 Nm	–
シリンダーバレル用ナット	M10	35 Nm	–
ウォーターポンプカバーのドレインボルト	M10x1	15 Nm	–
ローター用ナット	M12x1	60 Nm	–
マグネット付きミッションオイルドレインボルト	M12x1.5	20 Nm	–
スパークプラグ	M14x1.25	25 Nm	–
インナークラッチハブ用ナット	M18x1.5	120 Nm	Loctite® 648™
第 1 ギア用ナット	M18LHx1.5	150 Nm	Loctite® 648™

22.3 容量

22.3.1 ミッションオイル

ミッションオイル (125/200 シリーズ)	0.70 L	エンジンオイル (15W/50) (📖 頁140)
ミッションオイル (250/300 シリーズ)	0.80 L	エンジンオイル (15W/50) (📖 頁140)

22.3.2 クーラント

クーラント	1.2 L	クーラント (📖 頁140)
-------	-------	----------------

22.3.3 燃料

フューエルタンク総容量 (約) (EXC EU、EXC Six Days, 300 EXC BR)	9.5 L	無鉛ハイオクガソリン (オクタン価 95) と 2 ストロークエンジンオイルの混合 (1:60) (📖 頁141) (EXC EU、EXC Six Days)
		無鉛プレミアムガソリンタイプ C (2 ストロークエンジンオイル混合 ROZ 95/RON 95/PON 91, 1:60) (📖 頁141) (300 EXC BR)
フューエルタンク総容量 (約) (EXC AU、XC-W、XC-W Six Days)	10 L	無鉛ハイオクガソリン (オクタン価 95) と 2 ストロークエンジンオイルの混合 (1:60) (📖 頁141)
予備燃料 (約) (EXC EU、EXC Six Days)		2 L
予備燃料 (約) (EXC AU、XC-W、XC-W Six Days)		2.5 L

22.4 シャーシ

フレーム	クロームモリブデン鋼メインパイプフレーム
フロントフォーク (EXC、XC-W)	WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA PA
フロントフォーク (125 EXC Six Days EU)	WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA 4CS
フロントフォーク (250/300 Six Days)	WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA 4CS
サスペンションストローク	
前輪	300 mm
サスペンションストローク	
後輪	335 mm
フォークオフセット (125/200 シリーズ)	22 mm
フォークオフセット (250/300 シリーズ)	20 mm
ショックアブソーバー	WP Performance Systems 5018 PDS DCC
ブレーキシステム	ディスクブレーキ、フローティングマウントブレーキキャリアパー
ブレーキディスク直径	
前輪	260 mm
後輪	220 mm
ブレーキディスク磨耗限界	
前輪	2.5 mm
後輪	3.5 mm
タイヤ空気圧 (道路走行時) (EXC シリーズ)	
前輪	1.5 bar
後輪	1.5 bar
タイヤ空気圧 (オフロード)	
前輪	1.0 bar
後輪	1.0 bar
二次減速比 (125 シリーズ)	14:50 (13:50)
二次減速比 (200 EXC EU, 200 EXC AU)	14:45
二次減速比 (200 XC-W US)	14:48
二次減速比 (250/300 EXC EU/AU シリーズ)	14:50 (13:50)
二次減速比 (250/300 XC-W シリーズ)	13:50
二次減速比 (300 EXC BR)	13:52
チェーン	5/8 x 1/4 インチ
納品可能なリアスプロケット	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52
ステアリングヘッドアングル	63.5°
ホイールベース (125/200 シリーズ)	1,471±10 mm
ホイールベース (250/300 シリーズ)	1,482±10 mm
負荷がない状態でのシート高	960 mm
負荷がない状態での最低地上高	355 mm
燃料を除いた認可重量 (約) (125 シリーズ)	95 kg
燃料を除いた認可重量 (約) (200 EXC EU, 200 EXC AU)	101.5 kg
燃料を除いた認可重量 (約) (250/300 EXC EU/AU シリーズ, 300 EXC BR)	104 kg
燃料を除いた重量 (約) (200 XC-W US)	99.5 kg
燃料を除いた重量 (約) (250 XC-W US)	101.9 kg
燃料を除いた重量 (約) (300 XC-W US, 300 XC-W Six Days US)	102.1 kg
最大許容軸重 前輪	145 kg
最大許容軸重 後輪	190 kg
最大許容重量	335 kg

22.5 電装系

バッテリー (200/250/300 EU/AU/US シリーズ)	YTX4L-BS	バッテリー電圧: 12 V 定格容量: 3 Ah メンテナンスフリー
バッテリー (300 EXC BR)	YTX5L-BS	電池の電圧: 12 V 定格容量: 4 Ah メンテナンスフリー
メーターの電池	CR 2430	電池の電圧: 3 V
ヒューズ (200/250/300 シリーズ)	58011109110	10 A
ヘッドライト	HS1 / ソケット BX43t	12 V 35/35 W
ポジションライト	W5W / ソケット W2,1x9,5d	12 V 5 W
インジケータランプ	W2.3W / ソケット W1x4.6d	12 V 2.3 W
ターンシグナル (EXC シリーズ)	R10W / ソケット BA15s	12 V 10 W
ブレーキライト / テールライト	LED	
ナンバープレートライト	W5W / ソケット W2,1x9,5d	12 V 5 W

22.6 タイヤ

対象モデル	タイヤ (前輪)	タイヤ (後輪)
(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
(XC-W シリーズ)	90/90 - 21 54M TT Dunlop GEOMAX AT 81 F	110/100 - 18 64M TT Dunlop GEOMAX AT 81
下記アドレスのサービスで詳細をご確認下さい: http://www.ktm.com		

22.7 フロントフォーク

22.7.1 125 EXC EU、200 シリーズ

フロントフォークタイプナンバー	14.18.7P.61
フロントフォーク	WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA PA
コンプレッションダンパー	
コンフォート	22 クリック
スタンダード	20 クリック
スポーツ	18 クリック
リバウンドダンパー	
コンフォート	20 クリック
スタンダード	18 クリック
スポーツ	16 クリック
スプリングプリロード - プリロードアジャスター	
コンフォート	0 回転
スタンダード	0 回転
スポーツ	1 回転
スプリング長 (プリロードスパーサーを含む)	

運転者の体重: 65... 75 kg	515 mm
運転者の体重: 75... 85 kg	515 mm
運転者の体重: 85... 95 kg	515 mm
スプリング係数	
運転者の体重: 65... 75 kg	3.8 N/mm
運転者の体重: 75... 85 kg	4.0 N/mm
運転者の体重: 85... 95 kg	4.2 N/mm
フロントフォーク長	932 mm
ガス室長さ	110 $\pm$ ₂₀ mm
フロントフォークオイル (各フォークレグ)	610 ml
フロントフォークオイル (SAE 4) (48601166S1) (📖 頁140)	

22.7.2 250/300 EXC EU/AU, XC-W US, 300 EXC BR

フロントフォークタイプナンバー	14.18.7P.63
フロントフォーク	WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA PA
コンプレッションダンパー	
コンフォート	22 クリック
スタンダード	20 クリック
スポーツ	18 クリック
リバウンドダンパー	
コンフォート	20 クリック
スタンダード	18 クリック
スポーツ	16 クリック
スプリングプリロード - プリロードアジャスター	
コンフォート	0 回転
スタンダード	0 回転
スポーツ	1 回転
スプリング長 (プリロードスパーサーを含む)	
運転者の体重: 65... 75 kg	510 mm
運転者の体重: 75... 85 kg	510 mm
運転者の体重: 85... 95 kg	510 mm
スプリング係数	
運転者の体重: 65... 75 kg	4.2 N/mm
運転者の体重: 75... 85 kg	4.4 N/mm
運転者の体重: 85... 95 kg	4.6 N/mm
フロントフォーク長	932 mm
ガス室長さ	110 $\pm$ ₂₀ mm
フロントフォークオイル (各フォークレグ)	610 ml
フロントフォークオイル (SAE 4) (48601166S1) (📖 頁140)	

22.7.3 125 EXC Six Days EU

フロントフォークタイプナンバー	24.18.7P.61
フロントフォーク	WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA 4CS
コンプレッションダンパー	
コンフォート	14 クリック
スタンダード	12 クリック
スポーツ	10 クリック
リバウンドダンパー	
コンフォート	14 クリック
スタンダード	12 クリック
スポーツ	10 クリック

スプリング長 (プリロードスパーサーを含む)	475 mm
ばね定数	
運転者の体重: 65... 75 kg	4.0 N/mm
運転者の体重: 75... 85 kg	4.2 N/mm
運転者の体重: 85... 95 kg	4.4 N/mm
フロントフォーク長	932 mm
ガス室長さ	100 mm
フォークレグあたりのオイル量	630 ml
フロントフォークオイル (SAE 4) (48601166S1) (📖 頁140)	

22.7.4 250/300 Six Days

フロントフォークタイプナンバー	24.18.7P.63
フロントフォーク	WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA 4CS
コンプレッションダンパー	
コンフォート	14 クリック
スタンダード	12 クリック
スポーツ	10 クリック
リバウンドダンパー	
コンフォート	14 クリック
スタンダード	12 クリック
スポーツ	10 クリック
スプリング長 (プリロードスパーサーを含む)	475 mm
ばね定数	
運転者の体重: 65... 75 kg	4.0 N/mm
運転者の体重: 75... 85 kg	4.2 N/mm
運転者の体重: 85... 95 kg	4.4 N/mm
フロントフォーク長	932 mm
ガス室長さ	100 mm
フォークレグあたりのオイル量	630 ml
フロントフォークオイル (SAE 4) (48601166S1) (📖 頁140)	

22.8 ショックアブソーバー

22.8.1 125/200 シリーズ

ショックアブソーバータイプナンバー	12.18.7O.61
ショックアブソーバー	WP Performance Systems 5018 PDS DCC
コンプレッションダンパー低速設定	
コンフォート	25 クリック
スタンダード	20 クリック
スポーツ	15 クリック
コンプレッションダンパー高速設定	
コンフォート	2 回転
スタンダード	1.5 回転
スポーツ	1.25 回転
リバウンドダンパー	
コンフォート	28 クリック
スタンダード	24 クリック
スポーツ	22 クリック
スプリングプリロード	
コンフォート	10 mm
スタンダード	10 mm

スポーツ	10 mm
スプリング係数	
運転者の体重: 65... 75 kg	63 N/mm
運転者の体重: 75... 85 kg	66 N/mm
運転者の体重: 85... 95 kg	69 N/mm
スプリング長	250 mm
スロットル圧	10 bar
空車サグ	29... 32 mm
ライディングサグ	100... 110 mm
全長	417 mm
ダンパーオイル (📖 頁140)	SAE 2.5

22.8.2 250/300 シリーズ

ショックアブソーバータイプナンバー	12.18.7N.63
ショックアブソーバー	WP Performance Systems 5018 PDS DCC
コンプレッションダンパー低速設定	
コンフォート	25 クリック
スタンダード	20 クリック
スポーツ	15 クリック
コンプレッションダンパー高速設定	
コンフォート	2 回転
スタンダード	1.5 回転
スポーツ	1.25 回転
リバウンドダンパー	
コンフォート	28 クリック
スタンダード	24 クリック
スポーツ	22 クリック
スプリングプリロード	
コンフォート	7 mm
スタンダード	7 mm
スポーツ	7 mm
スプリング係数	
運転者の体重: 65... 75 kg	66 N/mm
運転者の体重: 75... 85 kg	69 N/mm
運転者の体重: 85... 95 kg	72 N/mm
スプリング長	250 mm
スロットル圧	10 bar
空車サグ	33... 35 mm
ライディングサグ	105... 115 mm
全長	417 mm
ダンパーオイル (📖 頁140)	SAE 2.5

22.9 締付けトルク、シャーシ

後輪スポークニップル	M4.5	6 Nm	–
前輪スポークニップル	M4.5	6 Nm	–
ショックアブソーバー調節リング用スクリュー	M5	5 Nm	–
その他シャーシ用スクリュー	M5	5 Nm	–
その他シャーシ用ナット	M5	5 Nm	–
バッテリー電極用スクリュー (200/250/300 シリーズ)	M5	2.5 Nm	–
スロットルグリップ用スクリュー	M6	5 Nm	–
セルフスターターモーターケーブル用ナット (200/250/300 シリーズ)	M6	4 Nm	–
その他シャーシ用スクリュー	M6	10 Nm	–
その他シャーシ用ナット	M6	10 Nm	–
チェーンスライダーガード用スクリュー	M6	6 Nm	Loctite® 243™
フットブレーキシリンダーのプッシュロッドボールジョイント用スクリュー	M6	10 Nm	Loctite® 243™
後輪ブレーキディスク用スクリュー	M6	14 Nm	Loctite® 243™
前輪ブレーキディスク用スクリュー	M6	14 Nm	Loctite® 243™
アッパートリプルクランプ用スクリュー (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)	M8	20 Nm	–
アッパートリプルクランプ用スクリュー (EXC EU、EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days)	M8	17 Nm	–
エンジンブレースバー用スクリュー	M8	33 Nm	Loctite® 2701™
サイドスタンド取付け用スクリュー	M8	35 Nm	Loctite® 2701™
サブフレーム用スクリュー	M8	35 Nm	Loctite® 2701™
ステアリングステム用上部スクリュー (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)	M8	20 Nm	–
ステアリングステム用上部スクリュー (EXC EU、EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days)	M8	17 Nm	Loctite® 243™
その他シャーシ用スクリュー	M8	25 Nm	–
その他シャーシ用ナット	M8	25 Nm	–
チェーンスライダー用スクリュー	M8	15 Nm	–
ハンドルバークランプ用スクリュー	M8	20 Nm	–
フォークレグのアクスル通し穴用スクリュー	M8	15 Nm	–
ブレーキペダルストッパー用ナット	M8	20 Nm	–
リアスプロケットスクリュー用ナット	M8	35 Nm	Loctite® 2701™
リムロック用ナット	M8	12 Nm	–
ロアトリプルクランプ用スクリュー (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)	M8	15 Nm	–
ロアトリプルクランプ用スクリュー (EXC EU、EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days)	M8	15 Nm	–
前輪ブレーキキャリパー用スクリュー	M8	25 Nm	Loctite® 243™
エンジン取付けスクリュー	M10	60 Nm	–
その他シャーシ用スクリュー	M10	45 Nm	–
その他シャーシ用ナット	M10	45 Nm	–
ハンドルアダプター用スクリュー	M10	40 Nm	Loctite® 243™

ショックアブソーバー用下部スク リュー	M12	80 Nm	Loctite® 2701™
ショックアブソーバー用上部スク リュー	M12	80 Nm	Loctite® 2701™
シート取付け用ナット	M12x1	20 Nm	–
スイングアームピボット用ナット	M16x1.5	100 Nm	–
ステアリングヘッド用上部スクリュー	M20x1.5	12 Nm	–
後輪アクスルシャフト用ナット	M20x1.5	80 Nm	–
前輪アクスルシャフト用スクリュー	M20x1.5	35 Nm	–
冷却システム用スクリューインアダプ ター	M20x1.5	12 Nm	Loctite® 243™

22.10 キャブレター

22.10.1 125 シリーズ

キャブレター型式	KEIHIN PWK 36S AG
キャブレターナンバー	FK125
ニードルポジション	上から 4 番目のポジション
ジェットニードル	N84I (N1EF / N1EG)
メインジェット	100 (172 / 175)
アイドリングジェット	38X38 (42 / 45)
スタータージェット	50 (85)
パイロットエアスクリー	
開放	2.75 回転
スライド	7、カット入り
スライドストップ	-

22.10.2 200 EXC EU

キャブレター型式	KEIHIN PWK 36S AG
キャブレターナンバー	FK027
ニードルポジション	上から 3 番目のポジション
ジェットニードル	NPRH (N1EH / N1EI / N1EJ)
メインジェット	100 (162 / 165)
アイドリングジェット	35x35 (40)
スタータージェット	50 (85)
パイロットエアスクリー	
開放	1.5 回転
スライド	7、カット入り
スライドストップ	有り

22.10.3 200 EXC AU

キャブレター型式	KEIHIN PWK 36S AG
キャブレターナンバー	FK012
ニードルポジション	上から 2 番目のポジション
ジェットニードル	R1475J (N1EH / N1EI / N1EJ)
メインジェット	162 (165)
アイドリングジェット	35 (40)
スタータージェット	85
パイロットエアスクリー	
開放	1.0 回転
スライド	7、カット入り
スライドストップ	有り

22.10.4 200 XC-W US

キャブレター型式	KEIHIN PWK 36S AG
キャブレターナンバー	BZ5
ニードルポジション	上から 2 番目のポジション
ジェットニードル	N1EI (N1EH / N1EJ)
メインジェット	165 (162)
アイドリングジェット	40
スタータージェット	85
パイロットエアスクリー	
開放	2.0 回転

スライド	7、カット入り
スライドストップ	-

22.10.5 250 EXC EU, 250 EXC Six Days EU

キャブレター型式	KEIHIN PWK 36S AG
キャブレターナンバー	FK028
ニードルポジション	上から 2 番目のポジション
ジェットニードル	N84K (N2ZW / N2ZH / N2ZJ)
メインジェット	110 (172 / 175)
アイドリングジェット	38X38 (38 / 40)
スタータージェット	50 (85)
パイロットエアスクリー	
開放	1.5 回転
スライド	7、カット入り
スライドストップ	有り

22.10.6 250 EXC AU

キャブレター型式	KEIHIN PWK 36S AG
キャブレターナンバー	3600
ニードルポジション	1 番上のポジション
ジェットニードル	N3CJ (N8RG / N8RH / N2ZH / N2ZJ / N2ZW)
メインジェット	160 (170 / 172 / 175)
アイドリングジェット	35 (38 / 40)
スタータージェット	85
パイロットエアスクリー	
開放	3.5 回転
スライド	7、カット入り
スライドストップ	有り

22.10.7 250 XC-W US

キャブレター型式	KEIHIN PWK 36S AG
キャブレターナンバー	BZ6
ニードルポジション	上から 3 番目のポジション
ジェットニードル	N2ZW (N2ZH / N2ZJ)
メインジェット	175 (172)
アイドリングジェット	38 (40)
スタータージェット	85
パイロットエアスクリー	
開放	2.0 回転
スライド	7、カット入り
スライドストップ	-

22.10.8 300 EXC EU, 300 EXC Six Days EU

キャブレター型式	KEIHIN PWK 36S AG
キャブレターナンバー	FK029
ニードルポジション	上から 2 番目のポジション
ジェットニードル	N84K (N8RG / N8RH)
メインジェット	115 (170 / 172 / 175)
アイドリングジェット	38X38 (35)
スタータージェット	50 (85)

パイロットエアスクリュー	
開放	1.75 回転
スライド	7、カット入り
スライドストップ	有り

22.10.9 300 EXC AU

キャブレター型式	KEIHIN PWK 36S AG
キャブレターナンバー	3600
ニードルポジション	1 番上のポジション
ジェットニードル	N3CJ (N8RG / N8RH / N2ZH / N2ZJ / N2ZW)
メインジェット	160 (170 / 172 / 175)
アイドリングジェット	35 (38 / 40)
スタータージェット	85
パイロットエアスクリュー	
開放	3.5 回転
スライド	7、カット入り
スライドストップ	有り

22.10.10 300 EXC BR

キャブレター型式	KEIHIN PWK 36S AG
キャブレターナンバー	CK6_A
ニードルポジション	上から 3 番目のポジション
ジェットニードル	N4DF (N4DG / N4DE)
メインジェット	185 (182 / 188)
アイドリングジェット	40 (38 / 42)
スタータージェット	85
パイロットエアスクリュー	
開放	2.0 回転
スライド	7、カット入り
スライドストップ	-

22.10.11 300 XC-W US, 300 XC-W Six Days US

キャブレター型式	KEIHIN PWK 36S AG
キャブレターナンバー	BZ7
ニードルポジション	上から 3 番目のポジション
ジェットニードル	N8RG (N8RH)
メインジェット	172 (170 / 175)
アイドリングジェット	35
スタータージェット	85
パイロットエアスクリュー	
開放	2.0 回転
スライド	7、カット入り
スライドストップ	-

23.1 キャブレターの調整 (125 シリーズ) ↘



危険

道路走行許可と保険補償の失効 承認を受けた（出力制限された）モデルのみ、公共道路での走行を許可されています。

– 出力制限されていないモデルは公共道路から隔たれた場所でのみ運転可能です。

KEIHIN PWK 36S AG							
M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C -2°F ... 20°F	-6°C ... 5°C 19°F ... 41°F	6°C ... 15°C 42°F ... 60°F	16°C ... 24°C 61°F ... 78°F	25°C ... 36°C 79°F ... 98°F	37°C ... 49°C 99°F ... 120°F
3.000 m 10,000 ft ↑ 2.301 m 7,501 ft	ASO IJ NDL POS MJ	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	標高
TEMP	温度
ASO	パイロットエアスクリーウが開いている
IJ	アイドリングジェット
NDL	ニードル
POS	ニードルポジション（上から 1～）
MJ	メインジェット

砂地には適用されません。

23.2 キャブレターの調整 (200 シリーズ) ↴



危険

道路走行許可と保険補償の失効 承認を受けた（出力制限された）モデルのみ、公共道路での走行を許可されています。

– 出力制限されていないモデルは公共道路から隔たれた場所でのみ運転可能です。

KEIHIN PWK 36S AG							
M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C -2°F ... 20°F	-6°C ... 5°C 19°F ... 41°F	6°C ... 15°C 42°F ... 60°F	16°C ... 24°C 61°F ... 78°F	25°C ... 36°C 79°F ... 98°F	37°C ... 49°C 99°F ... 120°F
3.000 m 10,000 ft ↑ 2.301 m 7,501 ft	ASO IJ NDL POS MJ	2 40 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	標高
TEMP	温度
ASO	パイロットエアスクリューが開いている
IJ	アイドリングジェット
NDL	ニードル
POS	ニードルポジション（上から 1～）
MJ	メインジェット

砂地には適用されません。

23.3 キャブレターの調整 (250 シリーズ) ↴

 **危険**
道路走行許可と保険補償の失効 承認を受けた（出力制限された）モデルのみ、公共道路での走行を許可されています。
- 出力制限されていないモデルは公共道路から隔たれた場所でのみ運転可能です。

KEIHIN PWK 36S AG							
M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C -2°F ... 20°F	-6°C ... 5°C 19°F ... 41°F	6°C ... 15°C 42°F ... 60°F	16°C ... 24°C 61°F ... 78°F	25°C ... 36°C 79°F ... 98°F	37°C ... 49°C 99°F ... 120°F
3.000 m 10,000 ft ↑ 2.301 m 7,501 ft	ASO IJ NDL POS MJ	2 38 N2Z W 3 175	2 38 N2Z W 3 175	2 38 N2Z J 3 172	2 38 N2Z J 2 172	2 35 N2Z J 2 170	
2.300 m 7,500 ft ↑ 1.501 m 5,001 ft	ASO IJ NDL POS MJ	2 38 N2Z H 3 175	2 38 N2Z W 3 175	2 38 N2Z W 3 175	2 38 N2Z J 3 172	2 38 N2Z J 2 172	2 35 N2Z J 2 170
1.500 m 5,000 ft ↑ 751 m 2,501 ft	ASO IJ NDL POS MJ	2 38 N2Z G 3 175	2 38 N2Z H 3 175	2 38 N2Z W 3 175	2 38 N2Z W 3 175	2 38 N2Z J 3 172	2 38 N2Z J 2 172
750 m 2,500 ft ↑ 301 m 1,001 ft	ASO IJ NDL POS MJ	2 40 N2Z G 3 178	2 38 N2Z G 3 175	2 38 N2Z H 3 175	2 38 N2Z W 3 175	2 38 N2Z W 3 175	2 38 N2Z J 3 172
300 m 1,000 ft ↑ 0 m 0 ft	ASO IJ NDL POS MJ	2 40 N2Z G 4 178	2 40 N2Z G 3 178	2 38 N2Z G 3 175	2 38 N2Z H 3 175	2 38 N2Z W 3 175	2 38 N2Z W 3 175

402140-01

M/FT ASL	標高
TEMP	温度
ASO	パイロットエアスクリーウが開いている
IJ	アイドリングジェット
NDL	ニードル
POS	ニードルポジション（上から 1～）
MJ	メインジェット

砂地には適用されません。

23.4 キャブレターの調整 (全 300 EXC EU/AU/Six Days, 300 XC-W US/Six Days) ↘

危険

道路走行許可と保険補償の失効 承認を受けた（出力制限された）モデルのみ、公共道路での走行を許可されています。

– 出力制限されていないモデルは公共道路から隔たれた場所でのみ運転可能です。

KEIHIN PWK 36S AG							
M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C -2°F ... 20°F	-6°C ... 5°C 19°F ... 41°F	6°C ... 15°C 42°F ... 60°F	16°C ... 24°C 61°F ... 78°F	25°C ... 36°C 79°F ... 98°F	37°C ... 49°C 99°F ... 120°F
3.000 m 10,000 ft ↑ 2.301 m 7,501 ft	ASO IJ NDL POS MJ	2 35 N8R G 3 172	2 35 N8R H 3 172	2 35 N8R H 2 172	2 35 N8R W 2 170	3 35 N8R W 2 168	
2.300 m 7,500 ft ↑ 1.501 m 5,001 ft	ASO IJ NDL POS MJ	2 35 N8R G 3 175	2 35 N8R G 3 172	2 35 N8R H 3 172	2 35 N8R H 2 172	2 35 N8R W 2 170	3 35 N8R W 2 168
1.500 m 5,000 ft ↑ 751 m 2,501 ft	ASO IJ NDL POS MJ	2 38 N8R G 3 178	2 35 N8R G 3 175	2 35 N8R G 3 172	2 35 N8R H 3 172	2 35 N8R H 2 172	2 35 N8R W 2 170
750 m 2,500 ft ↑ 301 m 1,001 ft	ASO IJ NDL POS MJ	2 38 N8R G 4 178	2 38 N8R G 3 178	2 35 N8R G 3 175	2 35 N8R G 3 172	2 35 N8R H 3 172	2 35 N8R H 2 172
300 m 1,000 ft ↑ 0 m 0 ft	ASO IJ NDL POS MJ	2 38 N8R F 4 180	2 38 N8R G 4 178	2 38 N8R G 3 178	2 35 N8R G 3 175	2 35 N8R G 3 172	2 35 N8R H 3 172

402141-01

M/FT ASL	標高
TEMP	温度
ASO	パイロットエアスクリュウが開いている
IJ	アイドリングジェット
NDL	ニードル
POS	ニードルポジション（上から 1～）
MJ	メインジェット

砂地には適用されません。

23.5 キャブレターの調整 (300 EXC BR) ㇏



危険
道路走行許可と保険補償の失効 承認を受けた（出力制限された）モデルのみ、公共道路での走行を許可されています。

－ 出力制限されていないモデルは公共道路から隔たれた場所でのみ運転可能です。

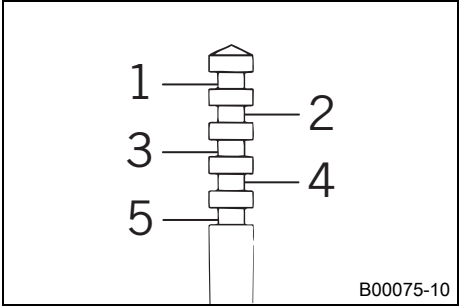
KEIHIN PWK 36S AG							
M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C -2°F ... 20°F	-6°C ... 5°C 19°F ... 41°F	6°C ... 15°C 42°F ... 60°F	16°C ... 24°C 61°F ... 78°F	25°C ... 36°C 79°F ... 98°F	37°C ... 49°C 99°F ... 120°F
3,000 m 10,000 ft ↑ 2,301 m 7,501 ft	ASO IJ NDL POS MJ	2 40 N4D F 3 185	2 40 N4D G 3 182	2 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	標高
TEMP	温度
ASO	アイドルエア調整スクリュー開
IJ	アイドルリングジェット
NDL	ニードル
POS	ニードルポジション（上から）
MJ	メインジェット

砂地には適用されません。

23.6 キャブレターの調整 (全般)



1 ~ 5	ニードルポジション (上から 1 ~)
-------	-----------------------

設定可能な 5 つのニードルポジションを図に示します。
キャブレターの調整は、想定されている使用環境と条件で決まります。

2 ストロークエンジンオイル

規格 / 分類

- JASO FD (頁 144)

規定

- 有名メーカーの高品質 2 ストロークエンジンオイルのみをご使用下さい。

100%化学合成

推奨製品

Motorex®

- Cross Power 2T

エンジンオイル (15W/50)

規格 / 分類

- JASO T903 MA (頁 144)
- SAE (頁 144) (15W/50)

規定

- 指定された規格 (タンク記載を参照)に適合し、これに応じた特性を有するエンジンオイルのみを使用して下さい。

推奨製品

Motorex®

- Top Speed 4T

クーラント

規定

- アルミニウム製エンジンでは (温度の高い地域の場合も)、高品質のクーラントに腐食防止剤を添加したもの以外は使用しないでください。品質の悪い不凍液を使用すると、腐食や気泡が発生する恐れがあります。

配合割合

耐凍結効果: -25... -45 °C

腐食防止不凍液 蒸留水

推奨製品

Motorex®

- COOLANT M3.0

ダンパーオイル (SAE 2.5) (50180751S1)

規格 / 分類

- SAE (頁 144) (SAE 2.5)

規定

- 指定された規格 (タンク記載を参照)に適合し、これに応じた特性を有するオイルのみを使用して下さい。

ブレーキフルード DOT 4 / DOT 5.1

規格 / 分類

- DOT

規定

- 指定された規格 (タンク記載を参照)に適合し、これに応じた特性を有するブレーキフルードのみを使用して下さい。

推奨製品

Castrol

- RESPONSE BRAKE FLUID SUPER DOT 4

Motorex®

- Brake Fluid DOT 5.1

フロントフォークオイル (SAE 4) (48601166S1)

規格 / 分類

- SAE (頁 144) (SAE 4)

規定

- 指定された規格 (タンク記載を参照)に適合し、これに応じた特性を有するオイルのみを使用して下さい。

無鉛ハイオクガソリン (ROZ 95)

規格 / 分類

- DIN EN 228 (ROZ 95)

規定

- 指定された規格に適合する、または同等の無鉛ハイオクガソリンのみを使用して下さい。
- 最大 10% のエタノールを含む混合ガソリン (E10) を使用しても問題ありません。



参考

メタノール燃料 (M15、M85、M100 など) および 10% 以上のエタノールを混合した燃料 (E15、E25、E85、E100 など) は使用しないで下さい。

無鉛ハイオクガソリン (オクタン価 95) と 2 ストロークエンジンオイルの混合 (1:60)

規格 / 分類

- DIN EN 228
- JASO FD (頁 144) (1:60)

配合割合

1:60	2 ストロークエンジンオイル (頁 140) 無鉛ハイオクガソリン (ROZ 95) (頁 141)
------	---

推奨製品

Motorex®

- Cross Power 2T

無鉛プレミアムガソリンタイプ C (2 ストロークエンジンオイル混合 ROZ 95/RON 95/PON 91, 1:60)

規格 / 分類

- Resolução n° 6 da ANP (Agência Nacional do Petróleo) (2 ストロークエンジンオイル混合 ROZ 95/RON 95/PON 91)
- JASO FD (頁 144) (1:60)

配合割合

1:60	2 ストロークエンジンオイル (頁 140) 無鉛プレミアムガソリンタイプ C (ROZ 95/RON 95/PON 91) (頁 141)
------	---

推奨製品

Motorex®

- Cross Power 2T

無鉛プレミアムガソリンタイプ C (ROZ 95/RON 95/PON 91)

規格 / 分類

- Resolução n° 6 da ANP (Agência Nacional do Petróleo) (ROZ 95/RON 95/PON 91)

規定

- 以下の内容に対応または同等である場合は、無鉛プレミアムガソリンのみを使用してください。
- 20 ~ 25 % のエタノールを含む無鉛プレミアムガソリンが許可されています。



参考

エタノール (例えば、B. M15、M85、M100) を含む燃料は使用しないでください。
エタノール (例えば、B. E10) が 20 % 以下の燃料は使用しないでください。
エタノール (例えば、E30、E85、E100) が 25 % 以上の燃料は使用しないでください。

油圧オイル (15)

規格 / 分類

- ISO VG (15)

規定

- 指定された規格 (タンク記載を参照) に適合し、これに応じた特性を有する油圧オイルのみを使用して下さい。

推奨製品

Motorex®

- Hydraulic Fluid 75

エアフィルター洗浄剤

推奨製品

Motorex®

- Racing Bio Dirt Remover

オフロード用チェーンスプレー

推奨製品

Motorex®

- Chainlube Offroad

グリップグルー (00062030051)

推奨製品

KTM AG

- GRIP GLUE

チェーン洗浄剤

推奨製品

Motorex®

- Chain Clean

モーターサイクル用洗浄剤

推奨製品

Motorex®

- Moto Clean

ラッカー塗装 (光沢、非光沢)、金属、プラスチック専用洗浄剤

推奨製品

Motorex®

- Quick Cleaner

ラッカー塗装、金属、ゴム用手入れ剤

推奨製品

Motorex®

- Moto Protect

高粘度グリース

推奨製品

SKF®

- LGHB 2

耐久性グリース

推奨製品

Motorex®

- Bike Grease 2000

燃料添加剤

推奨製品

Motorex®

- Fuel Stabilizer

発泡材エアフィルター用オイル

推奨製品

Motorex®

- Racing Bio Liquid Power

汎用オイルスプレー

推奨製品

Motorex®

- Joker 440 Synthetic

JASO FD

JASO FD は、レースでの厳しい条件を満たすよう特別開発された 2 ストロークエンジンオイル用の規格です。化学合成された最高級エステルと特別配合の添加剤により、厳しい条件下でも優れた燃焼性を示します。

JASO T903 MA

多岐にわたる技術開発を受け、4 ストロークエンジン搭載モーターサイクル専用の仕様規格、JASO T903 MA が生まれました。以前はモーターサイクル専用の仕様がなく、4 ストロークモーターサイクルには乗用車用のエンジンオイルが使われていました。乗用車ではエンジンのサービス頻度を下げる事が重要である一方、モーターサイクルエンジンでは何よりも高回転数で高い出力を引き出す事が要求されます。さらにモーターサイクルでは、ギアやクラッチにもエンジンと同じオイルが使用される事が珍しくありません。JASO MA 規格はこれら特殊な需要を考慮に入れた内容となっています。

SAE

SAE 粘度は米国の自動車技術者協会 (Society of Automotive Engineers)によって定められたもので、オイルをその粘度によってクラス分けするものです。粘度はオイルの一特性に過ぎず、その品質を表すものではありません。

27.1 黄色とオレンジ色のマーク

黄色とオレンジ色のマークはできるだけ早く対処すべきエラー状態を示します。運転支援システムが作動している場合も同様に黄色またはオレンジ色のマークが表示されます。

EFI	EFI 警告ランプ (MIL) – 作動しません。
	燃料レベル警告ランプ – 作動しません。

27.2 緑と青のマーク

緑と青のマークは情報を表示しています。

	ハイビームインジケータランプが青く点灯 – ハイビームが点灯しています。
	ターンシグナルインジケータランプが緑に点滅 – ターンシグナルが作動しています。

0	
OWNER'S MANUAL	7
あ	
アクセサリ	8
アクセルワイヤーの遊び	
調節する	105
点検する	105
アクセルワイヤーの取り回し	
点検する	75
い	
インジケーターランプの表示	15
う	
運転操作の前に	
運転操作の前に必ず行う点検・メンテナンス作業	34
保管後	116
え	
エアフィルター	
清掃する	67
取り付ける	67
取り外す	66
エアフィルターケース	
シールする	68
清掃する	67
エアフィルターケースのカバー	
取り付ける	66
取り外す	66
エマージェンシーOFFスイッチ	15
エンジン	
慣らし運転をする	30
エンジンガード	
取り付ける	79
取り外す	79
エンジン始動	34
エンジンストップスイッチ	13-14
エンジン特性	
補助スプリング	109
補助スプリングを調節する	109
エンジンナンバー	11
か	
各部の名称	
左前方	9
右後方	10
過酷な使用環境	30
乾燥した砂地	31
高温	33
雪上	33
低温	33
低速走行	33
泥道	32
濡れた砂地	31
濡れた道路	32
カスタマーサービス	8
環境	7

き	
キーナンバー	11
キックスターター	18
キャブレター	
アイドリング	105
アイドリングを調節する	106
調整	134-139
フロートチャンバーを空にする	107
給油する	
燃料	37
く	
クーラント	
注入する	103
排出する	102
クーラントのレベル	
点検する	101-102
クラッチ	
フルードのレベルを点検・調節する	77
フルードを交換する	77
クラッチレバー	13
基本位置を調整する	76
グリップゴム	
固定する	76
点検する	76
け	
ケミカル類	8
こ	
後輪	
取り付ける	91
取り外す	90
コンプレッションダンパー	
(フロントフォーク)調節する	45
コンプレッションダンパー高速設定	
(ショックアブソーバー)調節する	41
コンプレッションダンパー低速設定	
(ショックアブソーバー)調節する	40
さ	
サービス	8
サービスプラン	38-39
サイドスタンド	18
作業上の決まり	7
し	
シート	
取り付ける	65
取り外す	65
シフトレバー	17
基本位置を調整する	108
基本位置を点検する	108
シャーシナンバー	11
シャーシの基本設定	
運転者の体重に応じて確認する	40
写真	8

車両

清掃する	114
リフトスタンドから降ろす	51
リフトスタンドでジャッキアップする	51

仕様一覧

エンジン	119
キャブレター	131
締付けトルク、エンジン	121
締付けトルク、シャーシ	129
シャーシ	124
ショックアブソーバー	127
タイヤ	125
電装系	125
フロントフォーク	125
容量	123

使用環境	6
------	---

使用時の安全性	7
---------	---

使用目的	6
------	---

ショックアブソーバー

空車サグを点検する	42
コンプレッションダンパー、全般	40
スプリングプリロードを調節する	43
取り付ける	64
取り外す	64
ライディングサグを点検する	43

ショックアブソーバータイプナンバー	12
-------------------	----

す

スイングアーム

点検する	75
------	----

スタータースイッチ	15
-----------	----

ステアリングヘッドのベアリング

グリースアップする	63
-----------	----

ステアリングヘッドベアリングのガタ

調節する	62
点検する	61

スペアパーツ	8
--------	---

スポークの張り

点検する	93
------	----

スロットルグリップ	13
-----------	----

せ

清掃、手入れ	114-115
--------	---------

前輪

取り付ける	89
取り外す	89

た

ターンシグナルスイッチ	14
-------------	----

ターンシグナルのバルブ

交換する	98
------	----

タイプラベル	11
--------	----

タイヤの空気圧

点検する	92
------	----

タイヤの状態

点検する	92
------	----

ち

チェーン

清掃する	71
点検する	73

チェーンガイド

点検する	73
------	----

チェーンの遊び

調節する	72
点検する	71

チョーク	17
------	----

と

冬季運転

点検・メンテナンス作業	115
-------------	-----

トラブルシューティング	117-118
-------------	---------

ね

燃料コック	17
-------	----

は

初めて運転操作を行う際の注意

初めて運転操作を行う際の注意	29
----------------	----

バッテリー

充電する	95
取り付ける	94
取り外す	94

ハンドル操作

ロックする	19
ロックを解除する	19

ハンドルバーの位置	48
-----------	----

調節する	49
------	----

ひ

ヒューズ

メインヒューズを交換する	96
--------------	----

ふ

フィルターキャップ

閉じる	16
開く	16

フォークカバー

取り付ける	53
取り外す	52

フォークレッグ

空気を抜く	51
スプリングプリロードを調節する	47
ダストシールを清掃する	52
取り付ける	54
取り外す	53

不凍液

点検する	101
------	-----

フューエルタンク

取り付ける	70
取り外す	69

ブレーキディスク

点検する	81
------	----

ブレーキパッド

(後輪ブレーキ)交換する	87
--------------	----

(後輪ブレーキ)点検する	87
(前輪ブレーキ)交換する	83
(前輪ブレーキ)点検する	82
ブレーキフルード	
(後輪ブレーキ)補給する	86
(前輪ブレーキ)補給する	81
ブレーキフルードのレベル	
(後輪ブレーキ)点検する	85
(前輪ブレーキ)点検する	81
ブレーキペダル	18
遊びを点検する	84
基本位置を調整する	85
ブレーキレバー	13
遊びを調節する	80
遊びを点検する	80
基本位置を調整する	80
フレーム	
点検する	74
フロントスプロケット	
点検する	73
フロントフェンダー	
取り付ける	64
取り外す	63
フロントフォーク	
基本設定を確認する	44
フロントフォークタイプナンバー	11
へ	
ヘッドライト	
照明距離を調節する	99
ヘッドライトの設定	
点検する	99
ヘッドライトバルブ	
交換する	98
ヘッドライトマスクとヘッドライト	
取り付ける	97
取り外す	97
ほ	
法定保証	8
ホーンスイッチ	14
保管	116
保護服	7
み	
ミッションオイル	
交換する	110
注入する	111
排出する	111
補給する	112
ミッションオイルのレベル	
点検する	110
め	
メインサイレンサー	
グラスファイバーを交換する	68
取り付ける	68
取り外す	68

メインヒューズ	
交換する	96
メーカー保証	8
メーター	
キロメートルかマイルを選択する	20
時刻を設定する	21
設定する	21
電池を交換する	100
メーター各部	20
ゆ	
油脂類	8
輸送	36
よ	
容量	
クーラント	103, 123
燃料	37, 123
ミッションオイル	112, 123
ら	
ライディングサグ	
調節する	44
ライトスイッチ	14
り	
リアスプロケット	
点検する	73
リバウンドダンパー	
(ショックアブソーバー)調節する	41
(フロントフォーク)調節する	46
れ	
冷却システム	101
ろ	
ロアトリプルクランプ	
取り付ける	56, 58
取り外す	55



3213334ja

2016 年 2 月



KTM

KTM Sportmotorcycle GmbH
5230 Mattighofen/オーストリア
<http://www.ktm.com>



写真: ミッターパワー / KTM