

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

Art. n.º 3213334pt



KTM

Gostaríamos de o felicitar pela sua decisão de compra de uma moto KTM. É agora o proprietário de uma moto desportiva moderna que de certeza lhe irá proporcionar muita alegria se a tratar e manter de forma adequada.

Esperamos que passe muitos bons momentos a conduzir a sua moto!

Por favor, introduza os números de série do seu veículo.

| | |
|--|-----------------------|
| Número de chassis (📖 V. 12) | Carimbo do revendedor |
| Número do motor (📖 V. 12) | |
| Número da chave (todos os modelos EXC) (📖 V. 12) | |

O manual de instruções correspondia, no momento da impressão, à última atualização desta série. Não são, contudo, de excluir pequenas diferenças decorrentes do desenvolvimento do fabrico das motos.

Todas as indicações aqui contidas não são vinculativas. A KTM Sportmotorcycle GmbH reserva-se o direito de efetuar alterações ou de abolir indicações técnicas, preços, cores, formas, materiais, serviços e assistências, construções, modelos e semelhantes sem aviso prévio e sem ter que dar qualquer justificação. Reserva-se também o direito de adaptar todas as situações acima às condições locais e ainda de cessar o fabrico de um determinado modelo sem aviso prévio. A KTM não assume qualquer responsabilidade pelas possibilidades de entrega, diferenças em relação às ilustrações e descrições bem como defeitos de impressão e erros. Os modelos ilustrados contêm por vezes algum equipamento especial que não pertence ao equipamento de série no âmbito da entrega.

© 2016 KTM Sportmotorcycle GmbH, Mattighofen Áustria

Todos os direitos reservados

A reimpressão, mesmo que parcial, bem como a reprodução de qualquer tipo apenas pode ser efetuada com autorização por escrito do autor.



ISO 9001(12 100 6061)

Em conformidade com a norma de gestão de qualidade internacional ISO 9001, a KTM utiliza processos de certificação de qualidade que levam à maior qualidade de produto possível.

Elaborado por: TÜV Management Service

REG.NO. 12 100 6061

KTM Sportmotorcycle GmbH
5230 Mattighofen, Áustria

Este documento é válido para os seguintes modelos:

- 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)



3213334pt

02/2016

| | | | | | |
|------|--|----|------|---|----|
| 1 | MEIOS DE APRESENTAÇÃO | 5 | 6.24 | Bloquear a direcção (todos os modelos EXC)..... | 20 |
| 1.1 | Símbolos utilizados | 5 | 6.25 | Desbloquear a direcção (todos os modelos EXC) | 20 |
| 1.2 | Formatações utilizadas | 5 | 7 | TAQUÍMETRO | 21 |
| 2 | INDICAÇÕES DE SEGURANÇA | 6 | 7.1 | Vista geral do taquímetro | 21 |
| 2.1 | Definição da aplicação - Utilização prevista | 6 | 7.2 | Ativação e teste | 21 |
| 2.2 | Indicações de segurança..... | 6 | 7.3 | Regular quilómetros ou milhas | 21 |
| 2.3 | Graus dos perigos e símbolos | 6 | 7.4 | Regular as funções do taquímetro..... | 22 |
| 2.4 | Aviso contra manipulações..... | 6 | 7.5 | Regular as horas | 22 |
| 2.5 | Funcionamento seguro..... | 7 | 7.6 | Consultar tempo das voltas | 22 |
| 2.6 | Vestuário de protecção | 7 | 7.7 | Modo de indicação SPEED (velocidade) | 23 |
| 2.7 | Regras de trabalho | 7 | 7.8 | Modo de indicação SPEED/H (horas de funcionamento) | 23 |
| 2.8 | Ambiente | 8 | 7.9 | Menu de configuração | 24 |
| 2.9 | Manual de instruções | 8 | 7.10 | Regular a unidade..... | 24 |
| 3 | INDICAÇÕES IMPORTANTES | 9 | 7.11 | Modo de indicação SPEED/CLK (relógio) | 25 |
| 3.1 | Garantia contratual e legal | 9 | 7.12 | Regular as horas | 25 |
| 3.2 | Combustíveis, meios auxiliares | 9 | 7.13 | Modo de indicação SPEED/LAP (tempo da volta)..... | 25 |
| 3.3 | Peças sobresselentes, acessórios | 9 | 7.14 | Consultar tempo das voltas | 26 |
| 3.4 | Serviço | 9 | 7.15 | Modo de indicação SPEED/ODO (odómetro)..... | 26 |
| 3.5 | Ilustrações | 9 | 7.16 | Modo de indicação SPEED/TR1 (Tripmaster 1) | 26 |
| 3.6 | Assistência a clientes | 9 | 7.17 | Modo de indicação SPEED/TR2 (Tripmaster 2) | 27 |
| 4 | VISTA GERAL DO VEÍCULO..... | 10 | 7.18 | Regular a indicação TR2 (Tripmaster 2) | 27 |
| 4.1 | Vista do veículo à frente do lado esquerdo (apresentação simbólica) | 10 | 7.19 | Modo de indicação SPEED/A1 (velocidade média 1) | 27 |
| 4.2 | Vista do veículo atrás do lado direito (apresentação simbólica) | 11 | 7.20 | Modo de indicação SPEED/A2 (velocidade média 2) | 28 |
| 5 | NÚMEROS DE SÉRIE | 12 | 7.21 | Modo de indicação SPEED/S1 (cronómetro 1).... | 28 |
| 5.1 | Número de chassis..... | 12 | 7.22 | Modo de indicação SPEED/S2 (cronómetro 2).... | 28 |
| 5.2 | Placa de tipo | 12 | 7.23 | Vista geral das funções | 29 |
| 5.3 | Número da chave (todos os modelos EXC) | 12 | 7.24 | Vista geral das condições e da activação | 30 |
| 5.4 | Número do motor | 12 | 8 | COLOCAÇÃO EM FUNCIONAMENTO | 31 |
| 5.5 | Número de artigo da forqueta..... | 12 | 8.1 | Indicações para a primeira colocação em funcionamento..... | 31 |
| 5.6 | Número de artigo do amortecedor | 13 | 8.2 | Fazer a rodagem do motor..... | 32 |
| 6 | COMANDOS..... | 14 | 8.3 | Preparar o veículo para condições de utilização difíceis | 32 |
| 6.1 | Alavanca da embraiagem | 14 | 8.4 | Preparações para conduzir em areia seca | 33 |
| 6.2 | Alavanca do travão de mão..... | 14 | 8.5 | Preparações para conduzir em areia molhada.... | 34 |
| 6.3 | Punho do acelerador..... | 14 | 8.6 | Preparações para conduzir em percurso molhado e enlameado..... | 34 |
| 6.4 | Botão de curto-circuito (todos os modelos EXC) | 14 | 8.7 | Preparações para conduzir com temperaturas altas e marcha lenta..... | 35 |
| 6.5 | Botão de curto-circuito (todos os modelos XC-W) | 15 | 8.8 | Preparações para conduzir com temperatura baixa ou neve | 35 |
| 6.6 | Botão da buzina (todos os modelos EXC) | 15 | 9 | INSTRUÇÕES DE CONDUÇÃO..... | 36 |
| 6.7 | Interruptor da luz (todos os modelos EXC) | 15 | 9.1 | Trabalhos de controlo e de cuidado antes de cada colocação em funcionamento | 36 |
| 6.8 | Interruptor da luz (todos os modelos XC-W) | 15 | 9.2 | Arranque..... | 36 |
| 6.9 | Interruptor dos piscas (todos os modelos EXC) ... | 15 | 9.3 | Arrancar..... | 37 |
| 6.10 | Interruptor de paragem de emergência (EXC AU) | 16 | 9.4 | Meter mudanças, conduzir..... | 37 |
| 6.11 | Botão do arranque eléctrico (todos os modelos 200/250/300 EU/US, 300 EXC BR) | 16 | 9.5 | Travar | 38 |
| 6.12 | Botão do arranque eléctrico (EXC AU) | 16 | 9.6 | Parar, estacionar..... | 38 |
| 6.13 | Vista geral das luzes indicadoras (todos os modelos EXC) | 16 | 9.7 | Transporte..... | 39 |
| 6.14 | Vista geral das luzes indicadoras (todos os modelos XC-W) | 16 | 9.8 | Abastecer de combustível | 39 |
| 6.15 | Abrir o tampão da gasolina..... | 17 | 10 | PLANO DE SERVIÇO | 41 |
| 6.16 | Fechar o tampão da gasolina | 17 | 10.1 | Plano de serviço..... | 41 |
| 6.17 | Torneira de combustível..... | 18 | 10.2 | Trabalhos de serviço (com contrato adicional) ... | 42 |
| 6.18 | Choke | 18 | | | |
| 6.19 | Pedal das mudanças | 18 | | | |
| 6.20 | Pedal do kick..... | 19 | | | |
| 6.21 | Pedal do travão..... | 19 | | | |
| 6.22 | Suporte lateral..... | 19 | | | |
| 6.23 | Tranca da direcção (todos os modelos EXC) | 19 | | | |

| | | | | | |
|-------|--|----|-------|--|----|
| 11 | AFINAR O CHASSIS | 43 | 12.26 | Limpar o filtro de ar e a caixa do filtro de ar  | 71 |
| 11.1 | Controlar a regulação original do chassis em relação ao peso do condutor | 43 | 12.27 | Vedar a caixa do filtro de ar  | 72 |
| 11.2 | Amortecimento em compressão do amortecedor | 43 | 12.28 | Desmontar o silenciador | 72 |
| 11.3 | Regular o amortecimento em compressão Low Speed do amortecedor | 43 | 12.29 | Montar o silenciador | 72 |
| 11.4 | Regular o amortecimento em compressão High Speed do amortecedor | 44 | 12.30 | Substituir o enchimento de fios de fibra de vidro no silenciador  | 72 |
| 11.5 | Regular o amortecimento em extensão do amortecedor | 44 | 12.31 | Desmontar o depósito de combustível  | 73 |
| 11.6 | Determinar a medida da roda traseira sem carga | 45 | 12.32 | Montar o depósito de combustível  | 74 |
| 11.7 | Controlar o SAG estático do amortecedor | 46 | 12.33 | Controlar a sujidade na corrente | 75 |
| 11.8 | Controlar o SAG do amortecedor | 46 | 12.34 | Limpar a corrente | 75 |
| 11.9 | Regular a pré-tensão do amortecedor  | 46 | 12.35 | Controlar a tensão da corrente | 76 |
| 11.10 | Regular o SAG  | 47 | 12.36 | Regular a tensão da corrente | 76 |
| 11.11 | Controlar a regulação original da forqueta | 48 | 12.37 | Controlar a corrente, a coroa dentada, o pinhão da corrente e a guia da corrente | 77 |
| 11.12 | Regular o amortecimento em compressão da forqueta | 48 | 12.38 | Controlar o chassis  | 79 |
| 11.13 | Regular o amortecimento em extensão da forqueta | 49 | 12.39 | Controlar o braço oscilante  | 79 |
| 11.14 | Regular a pré-tensão da mola da forqueta (EXC, XC-W) | 51 | 12.40 | Controlar a disposição do cabo bowden do acelerador | 79 |
| 11.15 | Posição do guiador | 52 | 12.41 | Controlar o punho | 80 |
| 11.16 | Regular a posição do guiador  | 53 | 12.42 | Fixar adicionalmente o punho | 80 |
| 12 | TRABALHOS DE SERVIÇO NO CHASSIS | 55 | 12.43 | Regular a posição inicial da alavanca da embraiagem | 80 |
| 12.1 | Elevar a moto com o suporte de elevação | 55 | 12.44 | Controlar/corrigir o nível do líquido da embraiagem hidráulica | 81 |
| 12.2 | Retirar a moto do suporte de elevação | 55 | 12.45 | Substituir o líquido da embraiagem hidráulica  | 82 |
| 12.3 | Purgar as pernas da forqueta | 55 | 12.46 | Desmontar a protecção do motor | 83 |
| 12.4 | Limpar os foles contra o pó das pernas da forqueta | 56 | 12.47 | Montar a protecção do motor | 83 |
| 12.5 | Desmontar a protecção da forqueta | 56 | 13 | SISTEMA DE TRAVÕES | 84 |
| 12.6 | Montar a protecção da forqueta | 57 | 13.1 | Controlar o curso em vazio da alavanca do travão de mão | 84 |
| 12.7 | Desmontar as pernas da forqueta  | 57 | 13.2 | Regular o curso em vazio da alavanca do travão de mão (todos os modelos EXC) | 84 |
| 12.8 | Montar as pernas da forqueta  | 58 | 13.3 | Regular a posição inicial da alavanca do travão de mão (todos os modelos XC-W) | 84 |
| 12.9 | Desmontar a coroa inferior da forqueta  | 59 | 13.4 | Controlar os discos dos travões | 85 |
| | (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US) | 59 | 13.5 | Controlar o nível do líquido dos travões da roda dianteira | 85 |
| 12.10 | Desmontar a coroa inferior da forqueta  | 60 | 13.6 | Atestar de líquido dos travões da roda dianteira  | 85 |
| | (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days) | 60 | 13.7 | Controlar as pastilhas dos travões da roda dianteira | 86 |
| 12.11 | Montar a coroa inferior da forqueta  | 60 | 13.8 | Substituir as pastilhas dos travões da roda dianteira  | 87 |
| | (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US) | 60 | 13.9 | Controlar o curso em vazio do pedal do travão | 88 |
| 12.12 | Montar a coroa inferior da forqueta  | 62 | 13.10 | Regular a posição inicial do pedal do travão  | 89 |
| | (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days) | 62 | 13.11 | Controlar o nível do líquido dos travões da roda traseira | 89 |
| 12.13 | Controlar a folga do rolamento da cabeça de direcção | 65 | 13.12 | Atestar de líquido dos travões da roda traseira  | 90 |
| 12.14 | Regular a folga do rolamento da cabeça de direcção  | 66 | 13.13 | Controlar as pastilhas dos travões da roda traseira | 91 |
| 12.15 | Lubrificar o rolamento da cabeça de direcção  | 67 | 13.14 | Substituir as pastilhas dos travões da roda traseira  | 91 |
| 12.16 | Desmontar o guarda-lamas dianteiro | 67 | 14 | RODAS, PNEUS | 93 |
| 12.17 | Montar o guarda-lamas dianteiro | 68 | 14.1 | Desmontar a roda dianteira  | 93 |
| 12.18 | Desmontar o amortecedor  | 68 | 14.2 | Montar a roda dianteira  | 93 |
| 12.19 | Montar o amortecedor  | 68 | 14.3 | Desmontar a roda traseira  | 94 |
| 12.20 | Retirar o banco | 69 | 14.4 | Montar a roda traseira  | 95 |
| 12.21 | Montar o banco | 69 | 14.5 | Controlar o estado dos pneus | 95 |
| 12.22 | Desmontar a tampa da caixa do filtro de ar | 70 | 14.6 | Controlar a pressão dos pneus | 96 |
| 12.23 | Montar a tampa da caixa do filtro de ar | 70 | 14.7 | Controlar a tensão dos raios | 96 |
| 12.24 | Desmontar o filtro de ar  | 70 | | | |
| 12.25 | Montar o filtro de ar  | 71 | | | |

| | | | | | |
|--------|---|-----|-----------------------|--|-----|
| 15 | SISTEMA ELÉTRICO | 98 | 22.2 | Binários de aperto do motor | 125 |
| 15.1 | Desmontar a bateria 🛠️ (todos os modelos 200/250/300) | 98 | 22.2.1 | todos os modelos 125/200 | 125 |
| 15.2 | Montar a bateria 🛠️ (todos os modelos 200/250/300) | 98 | 22.2.2 | todos os modelos 250/300 | 126 |
| 15.3 | Carregar a bateria 🛠️ (todos os modelos 200/250/300) | 99 | 22.3 | Quantidades de enchimento..... | 127 |
| 15.4 | Substituir o fusível principal (todos os modelos 200/250/300) | 100 | 22.3.1 | Óleo da transmissão..... | 127 |
| 15.5 | Desmontar a placa do farol com farol | 101 | 22.3.2 | Líquido de refrigeração..... | 127 |
| 15.6 | Montar a placa do farol com farol | 101 | 22.3.3 | Combustível | 127 |
| 15.7 | Substituir a lâmpada do farol | 102 | 22.4 | Chassis | 128 |
| 15.8 | Substituir a lâmpada do pisca (todos os modelos EXC) | 102 | 22.5 | Sistema elétrico..... | 129 |
| 15.9 | Controlar a regulação do farol..... | 103 | 22.6 | Pneus | 129 |
| 15.10 | Regular o alcance da luz do farol..... | 103 | 22.7 | Forqueta | 129 |
| 15.11 | Substituir a bateria do taquímetro | 104 | 22.7.1 | 125 EXC EU, todos os modelos 200..... | 129 |
| 16 | SISTEMA DE REFRIGERAÇÃO..... | 105 | 22.7.2 | 250/300 EXC EU/AU, XC-W US, 300 EXC BR | 130 |
| 16.1 | Sistema de refrigeração | 105 | 22.7.3 | 125 EXC Six Days EU | 130 |
| 16.2 | Controlar o nível de anticongelante e de líquido de refrigeração..... | 105 | 22.7.4 | 250/300 Six Days..... | 131 |
| 16.3 | Controlar o nível de líquido de refrigeração | 106 | 22.8 | Amortecedor..... | 131 |
| 16.4 | Esvaziar o líquido de refrigeração 🛠️..... | 106 | 22.8.1 | todos os modelos 125/200 | 131 |
| 16.5 | Encher o líquido de refrigeração 🛠️..... | 107 | 22.8.2 | todos os modelos 250/300 | 132 |
| 17 | AFINAR O MOTOR | 109 | 22.9 | Binários de aperto do chassis..... | 133 |
| 17.1 | Controlar a folga do cabo bowden do acelerador | 109 | 22.10 | Carburador | 135 |
| 17.2 | Regular a folga do cabo bowden do acelerador 🛠️..... | 109 | 22.10.1 | todos os modelos 125..... | 135 |
| 17.3 | Carburador - Ralenti..... | 109 | 22.10.2 | 200 EXC EU | 135 |
| 17.4 | Carburador - Regular o ralenti 🛠️..... | 110 | 22.10.3 | 200 EXC AU | 135 |
| 17.5 | Esvaziar a câmara do flutuador do carburador 🛠️..... | 111 | 22.10.4 | 200 XC-W US..... | 135 |
| 17.6 | Controlar a posição inicial do pedal das mudanças | 112 | 22.10.5 | 250 EXC EU, 250 EXC Six Days EU | 136 |
| 17.7 | Regular a posição inicial do pedal das mudanças 🛠️..... | 112 | 22.10.6 | 250 EXC AU | 136 |
| 17.8 | Característica do motor - mola auxiliar (todos os modelos 250/300)..... | 113 | 22.10.7 | 250 XC-W US..... | 136 |
| 17.9 | Característica do motor - regular a mola auxiliar 🛠️ (todos os modelos 250/300) | 113 | 22.10.8 | 300 EXC EU, 300 EXC Six Days EU | 136 |
| 18 | TRABALHOS DE SERVIÇO NO MOTOR..... | 114 | 22.10.9 | 300 EXC AU | 137 |
| 18.1 | Controlar o nível do óleo da transmissão..... | 114 | 22.10.10 | 300 EXC BR | 137 |
| 18.2 | Substituir o óleo da transmissão 🛠️..... | 114 | 22.10.11 | 300 XC-W US, 300 XC-W Six Days US..... | 137 |
| 18.3 | Esvaziar o óleo da transmissão 🛠️..... | 115 | 23 | AFINAÇÃO DO CARBURADOR..... | 138 |
| 18.4 | Encher óleo da transmissão 🛠️..... | 116 | 23.1 | Afinação do carburador (todos os modelos 125) 🛠️..... | 138 |
| 18.5 | Atestar de óleo da transmissão 🛠️..... | 116 | 23.2 | Afinação do carburador (todos os modelos 200) 🛠️..... | 139 |
| 19 | LIMPEZA, MANUTENÇÃO..... | 118 | 23.3 | Afinação do carburador (todos os modelos 250) 🛠️..... | 140 |
| 19.1 | Limpar a moto..... | 118 | 23.4 | Afinação do carburador (todos os modelos 300 EXC EU/AU/Six Days, 300 XC-W US/Six Days) 🛠️..... | 141 |
| 19.2 | Trabalhos de controlo e de cuidado para o funcionamento de Inverno..... | 119 | 23.5 | Afinação do carburador (300 EXC BR) 🛠️..... | 142 |
| 20 | ARMAZENAMENTO | 120 | 23.6 | Afinação do carburador geral 🛠️..... | 143 |
| 20.1 | Armazenamento..... | 120 | 24 | COMBUSTÍVEIS..... | 144 |
| 20.2 | Colocação em funcionamento após o armazenamento | 120 | 25 | MEIOS AUXILIARES..... | 147 |
| 21 | DETEÇÃO DE AVARIAS..... | 121 | 26 | NORMAS..... | 149 |
| 22 | DADOS TÉCNICOS | 123 | 27 | ÍNDICE DE ABREVIATURAS..... | 150 |
| 22.1 | Motor..... | 123 | 28 | ÍNDICE DE SÍMBOLOS..... | 151 |
| 22.1.1 | todos os modelos 125 | 123 | 28.1 | Símbolos amarelos e laranja..... | 151 |
| 22.1.2 | todos os modelos 200 | 123 | 28.2 | Símbolos verdes e azuis..... | 151 |
| 22.1.3 | todos os modelos 250 | 124 | ÍNDICE REMISSIVO..... | 152 | |
| 22.1.4 | todos os modelos 300 | 124 | | | |

1.1 Símbolos utilizados

Em seguida é explicada a utilização de determinados símbolos.

| | |
|--|--|
|  | Identifica uma reação esperada (por exemplo, de um passo de trabalho ou de uma função). |
|  | Identifica uma reação inesperada (por exemplo, de um passo de trabalho ou de uma função). |
|  | Todos os trabalhos que se encontram identificados com este símbolo implicam conhecimentos especializados e compreensão técnica. No interesse da sua segurança pessoal mande estes trabalhos serem efetuados por uma oficina autorizada da KTM! Nesta oficina a sua moto será submetida a um tratamento ideal realizado por pessoal qualificado e com a ferramenta especial necessária. |
|  | Indica uma referência de página (Mais informações encontram-se na página indicada). |
|  | Identifica uma secção com informações ou dicas adicionais. |
|  | Identifica o resultado de um passo de verificação. |

1.2 Formatações utilizadas

Em seguida são explicadas as formatações de letra utilizadas.

| | |
|------------------------------------|---|
| Nome próprio | Identifica um nome próprio. |
| Nome® | Identifica um nome protegido. |
| Marca™ | Indica uma marca na circulação de mercadorias. |
| <u>Palavras sublinhadas</u> | Remetem para pormenores técnicos do veículo ou identificam termos técnicos explicados no índice de termos técnicos. |

2.1 Definição da aplicação - Utilização prevista

(todos os modelos EXC)

As motos da KTM são concebidas e construídas de forma a estarem à altura das exigências habituais das aplicações normais da concorrência. As motos estão em conformidade com os regulamentos e categorias aplicáveis no momento das mais importantes associações internacionais de desportos motorizados.



Info

A moto está apenas autorizada para andar em estradas públicas na versão homologada (com capacidade nominal reduzida). Na versão sem capacidade nominal reduzida, a moto pode andar apenas em percursos vedados fora das estradas públicas. A moto foi concebida para provas de resistência em todo-o-terreno e não para as aplicações de motocross mais comuns.

(todos os modelos XC-W)

As motos da KTM são concebidas e construídas de forma a estarem à altura das exigências habituais das aplicações normais da concorrência. As motos estão em conformidade com os regulamentos e categorias aplicáveis no momento das mais importantes associações internacionais de desportos motorizados.



Info

A moto foi concebida para provas de resistência em todo-o-terreno e não para as aplicações de motocross mais comuns.

2.2 Indicações de segurança

Para um manuseamento seguro do veículo, é necessário observar algumas indicações de segurança. Por isso, leia este manual com atenção. As indicações de segurança encontram-se realçadas visualmente no texto e remetem para os pontos relevantes.



Info

No veículo encontram-se, em locais bem visíveis, diversos autocolantes com indicações/avisos. Não retire nenhum autocolante com indicações/avisos. Se estes forem retirados, as pessoas não reconhecem os perigos e podem, por isso, sofrer ferimentos.

2.3 Graus dos perigos e símbolos



Perigo

Indicação para um perigo que causa imediata e invariavelmente a morte ou ferimentos graves permanentes, caso não sejam tomadas as devidas precauções.



Aviso

Indicação para um perigo que pode causar a morte ou ferimentos graves permanentes, caso não sejam tomadas as devidas precauções.



Atenção

Indicação para um perigo que pode causar ferimentos leves, caso não sejam tomadas as devidas precauções.

Nota

Indicação para um perigo que causa danos a máquina ou material, caso não sejam tomadas as devidas precauções.



Aviso

Indicação para um perigo que causa danos ambientais, caso não sejam tomadas as devidas precauções.

2.4 Aviso contra manipulações

É proibido realizar alterações em componentes do isolamento acústico. As seguintes medidas ou a criação dos respetivos estados são proibidas por lei:

- 1 a remoção ou desativação de qualquer um dos dispositivos ou componentes de um veículo novo, que sirva para redução de ruído, antes da venda ou entrega do veículo ao cliente final ou durante a utilização do veículo, para outros fins que não sejam a manutenção, reparação ou substituição;
- 2 a utilização do veículo depois de um dispositivo ou componente deste tipo ser removido ou desativado.

Exemplos de manipulação ilegal:

- 1 remover ou perfurar silenciadores, defletores, coletores ou outros componentes que conduzam gases de escape;
- 2 remover ou perfurar peças do sistema de admissão;
- 3 utilizar a moto num estado de manutenção inadequado;
- 4 substituir peças móveis do veículo ou peças do sistema de escape ou do sistema de admissão por peças não autorizadas pelo fabricante.

2.5 Funcionamento seguro

-  **Perigo**
Perigo de acidente Perigo devido a diminuição da capacidade de condução.
- Não colocar o veículo em funcionamento se estiver física ou psicologicamente incapacitado, devido ao consumo de álcool, medicamentos ou drogas, de conduzir o mesmo.
-  **Perigo**
Perigo de intoxicação Os gases de escape são venenosos e podem provocar perda de consciência e/ou morte.
- Quando o motor está a funcionar deve garantir-se sempre uma ventilação suficiente, não se deve ligar o motor nem deixá-lo a trabalhar em espaços fechados sem um sistema de aspiração adequado.
-  **Aviso**
Perigo de queimadura Algumas peças do veículo ficam muito quentes quando em funcionamento.
- Não tocar nas peças quentes como, por exemplo, o sistema de escape, o radiador, o motor, os amortecedores e o sistema de travões. Antes de começar a efetuar trabalhos nestas peças deixe-as arrefecer.

Operar o veículo apenas se este apresentar um estado técnico impecável e de acordo com a utilização prevista, respeitando as normas ambientais e de segurança.

O veículo pode apenas ser utilizado por pessoas formadas para este efeito. É necessária uma autorização de circulação adequada para circular em estradas públicas.

As avarias que comprometem a segurança devem ser reparadas imediatamente numa oficina autorizada da KTM.

Ter em atenção os autocolantes de indicação/aviso afixados no veículo.

2.6 Vestuário de proteção

-  **Aviso**
Perigo de ferimentos Vestuário de proteção em falta ou inadequado constitui um risco para a segurança.
- Utilizar sempre vestuário de proteção (capacete, botas, luvas, calças e casaco com protetores) em todas as viagens. Use sempre vestuário de proteção em bom estado e que corresponda aos requisitos legais.

No interesse da sua segurança pessoal, a KTM recomenda que use sempre vestuário de proteção adequado ao operar o veículo.

2.7 Regras de trabalho

Para alguns trabalhos são necessárias algumas ferramentas especiais. Estas não são componentes do veículo, mas podem ser encomendadas através do número indicado entre parênteses. Ex.: extractor de rolamentos (15112017000)

Na montagem, as peças não reutilizáveis (por exemplo, parafusos e porcas de auto-bloqueio, vedações, anéis vedantes, o-rings, pinos, chapas de proteção) devem ser substituídas por peças novas.

Para alguns aparafusamentos, é necessário um produto para protecção dos parafusos (p. ex., **Loctite®**). Durante a sua utilização, devem cumprir-se as indicações específicas do fabricante.

As peças que devem ser reutilizadas após a desmontagem devem ser limpas e controladas quanto a danos e desgaste. Substituir as peças danificadas ou gastas.

Depois de terminada a reparação ou um serviço, deve garantir-se que o veículo se encontra em condições de segurança para circular no trânsito.

2.8 Ambiente

Um manuseamento responsável da moto evita a ocorrência de problemas e conflitos. Para garantir o futuro do motociclismo, certifique-se de que utiliza a moto dentro dos limites legais, de que tem consciência ambiental e de que respeita os direitos dos outros.

Ao eliminar óleo usado, outros combustíveis e meios auxiliares, bem como peças usadas, observe as respetivas leis e diretivas em vigor no respetivo país.

Na medida em que as motos não estão sujeitas à diretiva da UE relativa ao tratamento dos veículos em fim de vida útil, não existe qualquer regulamentação legal para a eliminação de uma moto em fim de vida útil. O seu concessionário KTM autorizado terá todo o gosto em ajudá-lo.

2.9 Manual de instruções

Leia obrigatoriamente todo este manual de instruções com atenção antes de conduzir a moto pela primeira vez. O manual de instruções contém muitas informações e sugestões que lhe irão facilitar a utilização, o manuseamento e a manutenção da sua moto. Só desta forma é que ficará a saber como tirar o melhor partido do veículo e se proteger de ferimentos.

Guarde o manual de instruções num local de fácil acesso para que o possa consultar a qualquer momento em caso de necessidade. Caso pretenda obter mais informações sobre o veículo ou se surgirem dúvidas durante a leitura do manual, dirija-se a um concessionário KTM autorizado.

O manual de instruções faz parte integrante do veículo e, caso o veículo seja vendido, deve ser entregue ao novo proprietário.

3.1 Garantia contratual e legal

Os trabalhos indicados no plano de serviço devem ser efetuados exclusivamente por uma oficina autorizada da KTM e marcados no caderno de serviço e garantia, assim como em **KTM Dealer.net**, pois, caso contrário, perde-se o direito de garantia. Em caso de danos e danos consequenciais, que tenham resultado de manipulações e/ou alterações do veículo, perde-se o direito à garantia. Poderá obter mais informações sobre a garantia contratual ou legal e o seu processamento no caderno de serviço e garantia.

3.2 Combustíveis, meios auxiliares



Aviso

Perigo para o meio ambiente Um manuseamento inadequado do combustível põe em perigo o ambiente.

- Não deixar que o combustível entre na água subterrânea, no solo ou na água canalizada.

Devem utilizar-se os combustíveis e os meios auxiliares (p. ex., combustíveis e lubrificantes) indicados no manual de instruções e de acordo com as especificações.

3.3 Peças sobresselentes, acessórios

Para sua própria segurança, utilize apenas peças sobresselentes e acessórios autorizados e/ou recomendados pela KTM e mande-os montar numa oficina autorizada da KTM. A KTM não assume qualquer responsabilidade pela utilização de outros produtos e danos que daí possam advir.

Algumas peças sobresselentes e acessórios estão indicados entre parênteses junto das respetivas descrições. O seu concessionário KTM terá todo o prazer em o aconselhar.

Os **KTM PowerParts** atuais do seu veículo encontram-se no website da KTM.

Website internacional da KTM: <http://www.ktm.com>

3.4 Serviço

A condição prévia para um funcionamento sem problemas e para se evitar um desgaste precoce é o cumprimento dos trabalhos de serviço, cuidado e regulação referidos no manual de instruções para o motor e o chassis. Uma afinação errada do chassis pode provocar danos e quebras nos componentes do chassis.

A utilização do veículo em condições difíceis como, p. ex., areia, percursos/terrenos molhados ou enlameados pode provocar um desgaste nitidamente acrescido em componentes, como a transmissão, os sistemas de travões ou os componentes do amortecedor. Por isso, poderá ser necessário um controlo ou substituição das peças antes de estas atingirem o próximo intervalo de serviço.

Tenha obrigatoriamente em atenção os tempos de rodagem e os intervalos de serviço prescritos. O seu cumprimento contribui significativamente para o aumento da vida útil da sua moto.

3.5 Ilustrações

As ilustrações apresentadas no manual contêm, por vezes, equipamentos especiais.

Para facilitar a apresentação e a explicação, algumas peças podem estar desmontadas ou não estar ilustradas. Nem sempre é imprescindível uma desmontagem para a respetiva descrição. Tenha em atenção as indicações apresentadas no texto.

3.6 Assistência a clientes

Caso tenha perguntas sobre o veículo e a KTM, o seu concessionário autorizado KTM estará ao seu dispor.

Poderá encontrar a lista dos concessionários autorizados KTM no website da KTM.

Website internacional da KTM: <http://www.ktm.com>

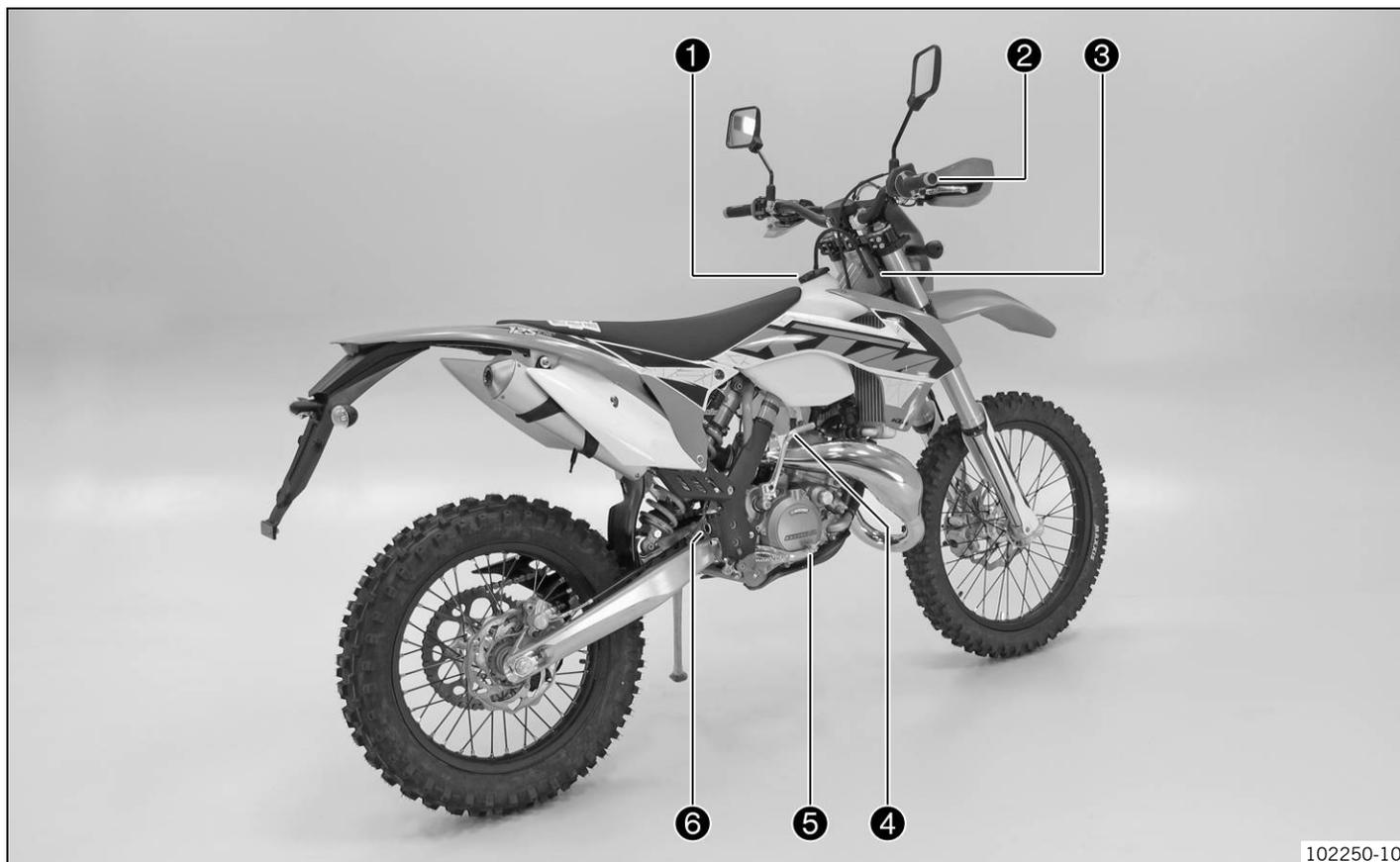
4.1 Vista do veículo à frente do lado esquerdo (apresentação simbólica)



102249-10

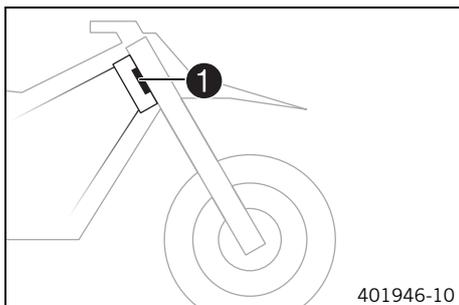
- | | |
|---|-------------------------------------|
| 1 | Alavanca do travão de mão (📖 V. 14) |
| 2 | Interruptor da luz (📖 V. 15) |
| 2 | Botão de curto-circuito (📖 V. 14) |
| 2 | Interruptor dos piscas (📖 V. 15) |
| 2 | Botão da buzina (📖 V. 15) |
| 2 | Botão de curto-circuito (📖 V. 15) |
| 3 | Alavanca da embraiagem (📖 V. 14) |
| 4 | Guia da corrente |
| 5 | Tampa da caixa do filtro de ar |
| 6 | Suporte lateral (📖 V. 19) |
| 7 | Pedal das mudanças (📖 V. 18) |
| 8 | Torneira de combustível (📖 V. 18) |

4.2 Vista do veículo atrás do lado direito (apresentação simbólica)



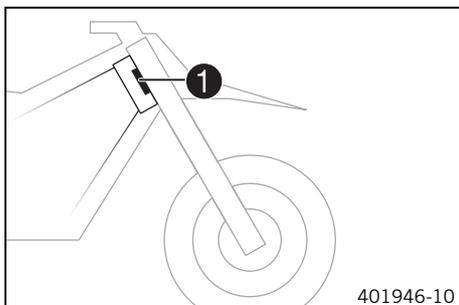
| | |
|---|--|
| 1 | Tampão do depósito |
| 2 | Punho do acelerador (📖 V. 14) |
| 3 | Número de chassis (📖 V. 12) |
| 4 | Pedal do kick (📖 V. 19) |
| 5 | Pedal do travão (📖 V. 19) |
| 6 | Vidro de inspeção do líquido dos travões atrás |

5.1 Número de chassis



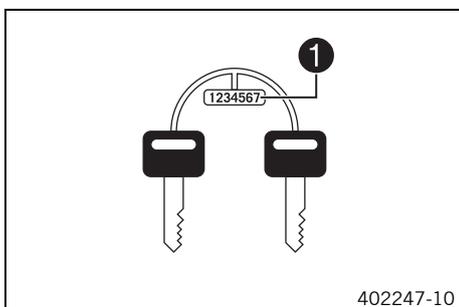
O número de chassis ❶ está gravado na cabeça da direcção do lado direito.

5.2 Placa de tipo



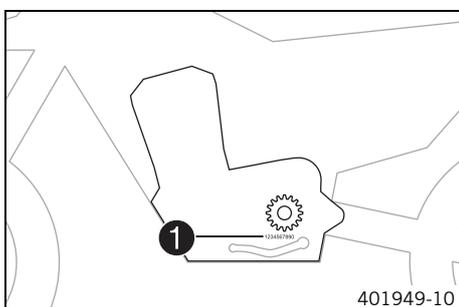
A placa de tipo ❶ está colocada na dianteira da cabeça de direcção.

5.3 Número da chave (todos os modelos EXC)



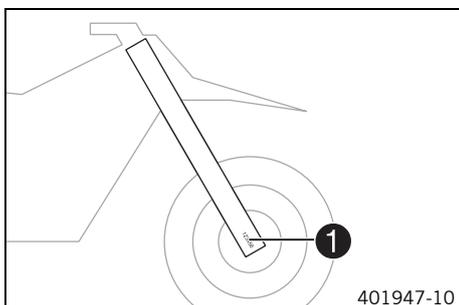
O número da chave ❶ para a tranca da direcção está gravado no porta-chaves.

5.4 Número do motor



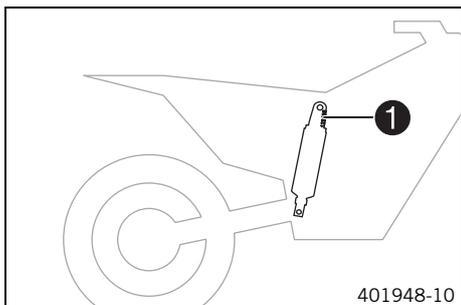
O número do motor ❶ encontra-se do lado esquerdo do motor por baixo do pinhão da corrente.

5.5 Número de artigo da forqueta



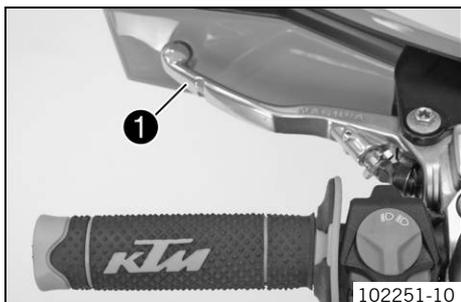
O número de artigo da forqueta ❶ está gravado no lado de dentro do punho da forqueta.

5.6 Número de artigo do amortecedor



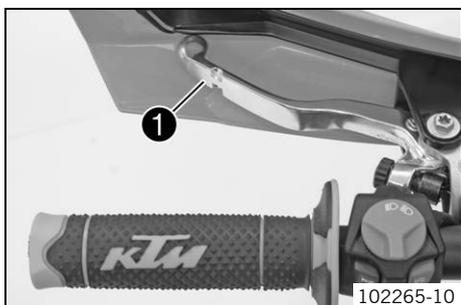
O número de artigo do amortecedor ❶ está gravado na parte superior do amortecedor, por cima do anel de regulação e virado na direção do motor.

6.1 Alavanca da embraiagem



(todos os modelos 125/200)

A alavanca da embraiagem ❶ está colocada no lado esquerdo do guiador. A embraiagem é accionada hidraulicamente e regula-se automaticamente.



(todos os modelos 250/300)

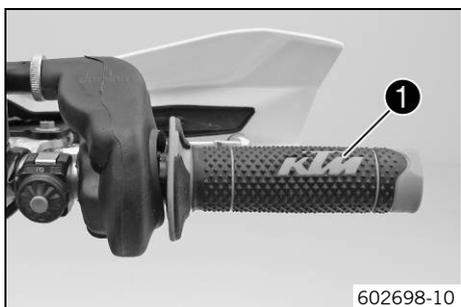
A alavanca da embraiagem ❶ está colocada no lado esquerdo do guiador. A embraiagem é accionada hidraulicamente e regula-se automaticamente.

6.2 Alavanca do travão de mão



A alavanca do travão de mão ❶ está colocada no lado direito do guiador. Com a alavanca do travão de mão aciona-se o travão da roda dianteira.

6.3 Punho do acelerador



O punho do acelerador ❶ está colocado no guiador do lado direito.

6.4 Botão de curto-circuito (todos os modelos EXC)

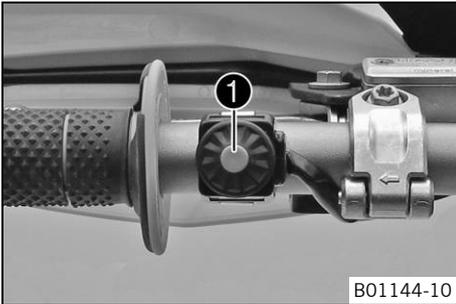


O botão de curto-circuito ❶ está colocado no lado esquerdo do guiador.

Estados possíveis

- Botão de curto-circuito ☒ na posição inicial – Nesta posição o circuito da corrente de ignição está fechado e o motor pode arrancar.
- Botão de curto-circuito premido ☒ – Nesta posição o circuito da corrente de ignição está interrompido, o motor em funcionamento para e o motor parado não arranca.

6.5 Botão de curto-circuito (todos os modelos XC-W)

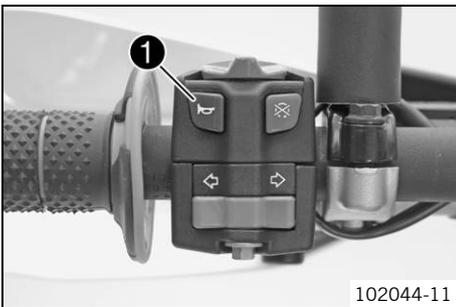


O botão de curto-circuito ❶ está colocado no lado esquerdo do guidador.

Estados possíveis

- Botão de curto-circuito ☒ na posição inicial – Nesta posição o circuito da corrente de ignição está fechado e o motor pode arrancar.
- Botão de curto-circuito ☒ premido – Nesta posição o circuito da corrente de ignição está interrompido, o motor em funcionamento pára e o motor parado não arranca.

6.6 Botão da buzina (todos os modelos EXC)

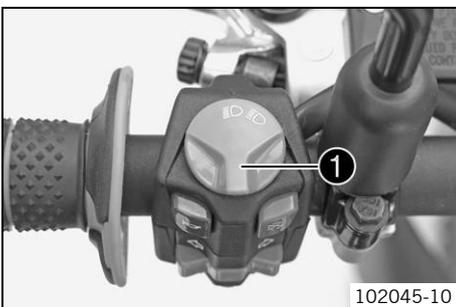


O botão da buzina ❶ está colocado no lado esquerdo do guidador.

Estados possíveis

- Botão da buzina na posição inicial
- Botão da buzina premido – Nesta posição a buzina é acionada.

6.7 Interruptor da luz (todos os modelos EXC)

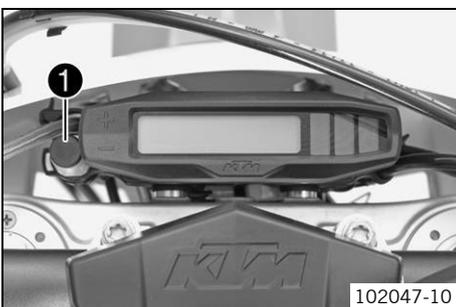


O interruptor da luz ❶ está colocado no lado esquerdo do guidador.

Estados possíveis

| | |
|--|--|
| | Luzes de mínimos ligadas – O interruptor da luz está na posição central. Nesta posição a luz de mínimos e a luz traseira ficam acesas. |
| | Luzes de máximos ligadas – Interruptor da luz oscilado para a esquerda. Nesta posição a luz de máximos e a luz traseira estão ligadas. |

6.8 Interruptor da luz (todos os modelos XC-W)



O interruptor da luz ❶ encontra-se do lado direito junto do taquímetro.

Estados possíveis

- Luz desligada – O interruptor da luz está premido para dentro até ao batente. Nesta posição a luz fica apagada.
- Luz acesa – O interruptor da luz está puxado até ao batente. Nesta posição, a luz de mínimos e a luz traseira ficam acesas.

6.9 Interruptor dos piscas (todos os modelos EXC)



O interruptor dos piscas ❶ está colocado no lado esquerdo do guidador.

Estados possíveis

| | |
|--|--|
| | Piscas desligados – O interruptor dos piscas está na posição central. |
| | Pisca do lado esquerdo ligado – Interruptor dos piscas oscilado para a esquerda. |
| | Pisca do lado direito ligado – Interruptor dos piscas oscilado para a direita. |

6.10 Interruptor de paragem de emergência (EXC AU)

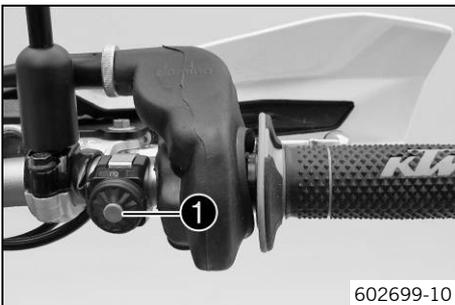


O interruptor de paragem de emergência **1** está colocado no guiador do lado direito.

Estados possíveis

| | |
|--|--|
| | Ignição desligada – Nesta posição o circuito da corrente de ignição está interrompido, o motor em funcionamento pára e o motor parado não arranca. |
| | Ignição ligada – Nesta posição o circuito da corrente de ignição está fechado e o motor pode arrancar. |

6.11 Botão do arranque eléctrico (todos os modelos 200/250/300 EU/US, 300 EXC BR)



O botão de arranque eléctrico **1** está colocado no guiador do lado direito.

Estados possíveis

- Botão do arranque eléctrico **1** na posição inicial
- Botão do arranque eléctrico premido **1** – Nesta posição o arranque eléctrico é accionado.

6.12 Botão do arranque eléctrico (EXC AU)



O botão de arranque eléctrico **1** está colocado no guiador do lado direito.

Estados possíveis

- Botão do arranque eléctrico **1** na posição inicial
- Botão do arranque eléctrico premido **1** – Nesta posição o arranque eléctrico é accionado.

6.13 Vista geral das luzes indicadoras (todos os modelos EXC)



Estados possíveis

| | |
|-----|---|
| | A luz do controlo das luzes de máximos acende-se a azul – Os máximos estão ligados. |
| EFI | Luz avisadora EFI (MIL) – Sem função |
| | Luz de aviso do nível de combustível – Sem função |
| | A luz indicadora dos piscas pisca a verde – O pisca está ligado. |

6.14 Vista geral das luzes indicadoras (todos os modelos XC-W)



Estados possíveis

| | |
|-----|--|
| | A luz do controlo das luzes de máximos acende-se a azul – Sem função |
| EFI | Luz avisadora EFI (MIL) – Sem função |
| | Luz de aviso do nível de combustível – Sem função |

6.15 Abrir o tampão da gasolina



Perigo

Perigo de incêndio O combustível é facilmente inflamável.

- Não abastecer o veículo próximo de chamas abertas como, por exemplo, cigarros acesos, e parar sempre o motor. Ter em atenção para que não salpique combustível especialmente para cima das peças quentes do veículo. Limpar imediatamente qualquer combustível que tenha salpicado.
- O combustível disponível no depósito expande-se com o calor e pode provocar sobreenchimento. Cumprir as indicações de abastecimento de combustível.



Aviso

Perigo de intoxicação O combustível é tóxico e prejudicial para a saúde.

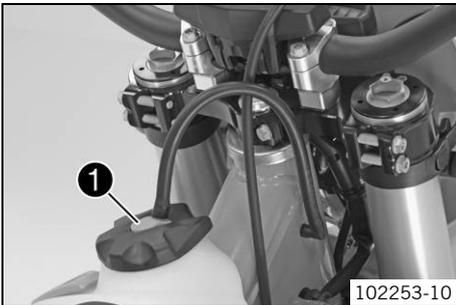
- O combustível não deve entrar em contacto com a pele e os olhos, nem com a roupa. Não inspirar os vapores do combustível. Em caso de contacto com os olhos, lavar imediatamente com água e contactar um médico. Lavar imediatamente com água e sabão a pele contaminada. Em caso de ingestão de combustível, contactar imediatamente um médico. Trocar a roupa contaminada com combustível. Conservar o combustível num bidão adequado conforme as normas e manter afastado das crianças.



Aviso

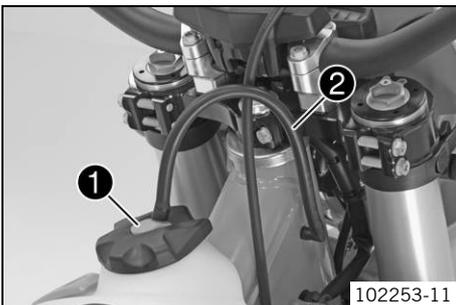
Perigo para o meio ambiente Um manuseamento inadequado do combustível põe em perigo o ambiente.

- Não deixar que o combustível entre na água subterrânea, no solo ou na água canalizada.



- Premir o botão do trinco **1**, rodar o tampão da gasolina no sentido contrário aos ponteiros do relógio e retirar para cima.

6.16 Fechar o tampão da gasolina



- Colocar o tampão da gasolina e rodar no sentido dos ponteiros do relógio até o botão do trinco **1** encaixar.



Info

Colocar o tubo de purga do depósito de combustível **2** sem ficar a fazer vincos.

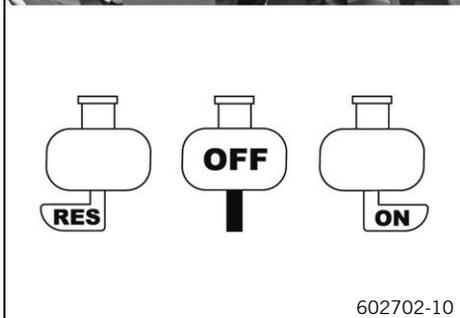
6.17 Torneira de combustível



A torneira de combustível encontra-se do lado esquerdo do depósito de combustível. Com o manípulo ❶ na torneira de combustível pode abrir-se e fechar-se a alimentação de combustível ao carburador.

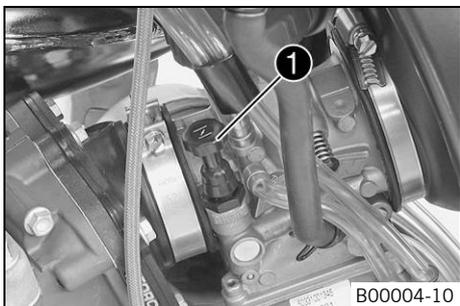
Estados possíveis

- Alimentação do combustível fechada **OFF** – O combustível não pode fluir do depósito para o carburador.
- Alimentação do combustível aberta **ON** – O combustível pode fluir do depósito para o carburador. O depósito de combustível esvazia-se até à reserva.
- Admissão da reserva de combustível aberta **RES** – O combustível pode fluir do depósito para o carburador. O depósito de combustível esvazia-se completamente.



602702-10

6.18 Choke



O botão do choke ❶ encontra-se colocado no lado esquerdo do carburador. Com a função de choke activada, liberta-se um orifício no carburador através do qual o motor consegue aspirar combustível adicional. Assim obtém-se uma mistura de ar-combustível rica tal como é preciso no arranque a frio.

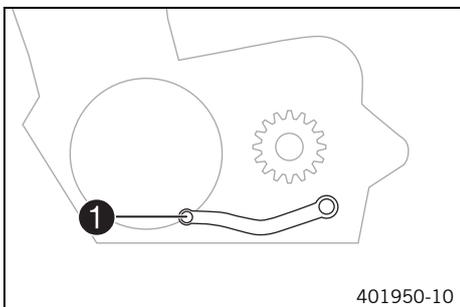
Info

Com o motor à temperatura de funcionamento a função de choke deve estar desactivada.

Estados possíveis

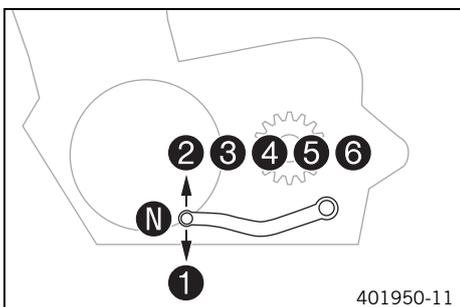
- Função do choke activada – O botão do choke está puxado para fora até ao batente.
- Função do choke desactivada – O botão do choke está premido para dentro até ao batente.

6.19 Pedal das mudanças



401950-10

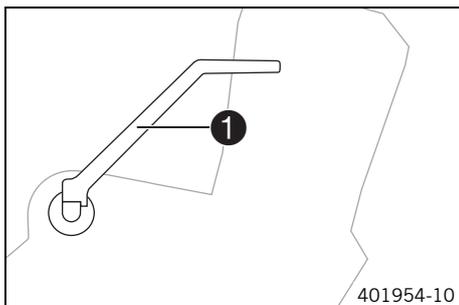
O pedal das mudanças ❶ está montado do lado esquerdo do motor.



401950-11

A posição das mudanças aparece na ilustração. A posição de ponto morto ou ralenti encontra-se entre a primeira e segunda mudança.

6.20 Pedal do kick

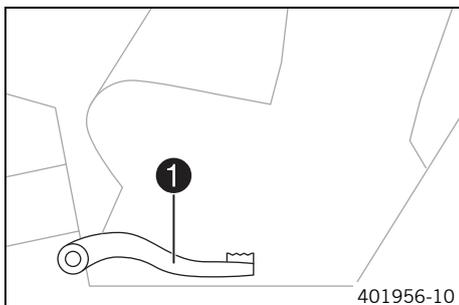


O pedal do kick ❶ está colocado no lado direito do motor. A parte de cima do pedal do kick é oscilável.

i Info

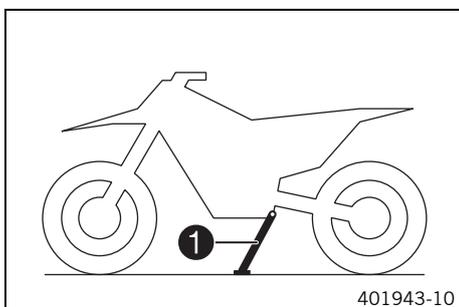
Antes de arrancar oscilar a parte de cima do pedal do kick em direção ao motor.

6.21 Pedal do travão

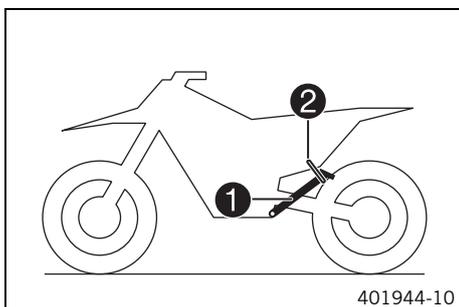


O pedal do travão ❶ encontra-se à frente do descanso para o pé direito. Com o pedal do travão acciona-se o travão da roda traseira.

6.22 Suporte lateral



O suporte lateral ❶ encontra-se do lado esquerdo da moto.

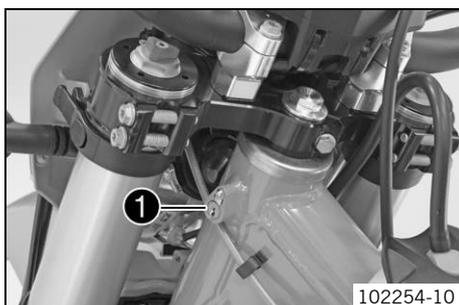


O suporte lateral serve para apoiar a moto.

i Info

Durante a viagem deve dobrar-se o suporte lateral ❶ para cima e prender com a tira de borracha ❷.

6.23 Tranca da direcção (todos os modelos EXC)



A tranca da direcção ❶ está colocada no lado esquerdo da cabeça da direcção. Com a tranca da direcção bloqueia-se a direcção. Deixa de ser possível mexer a direcção logo não é possível conduzir a moto.

6.24 Bloquear a direcção (todos os modelos EXC)

Nota

Perigo de danos O veículo estacionado pode rolar ou tombar.

- Colocar o veículo sempre num piso firme e plano.



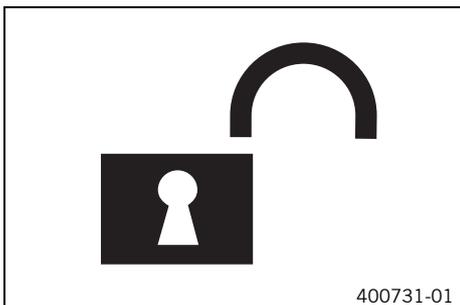
- Parar o veículo.
 - Rodar o guiador completamente para a direita.
 - Enfiar a chave na tranca da direcção, rodar para a esquerda, premir e rodar para a direita. Retirar a chave.
- ✓ Já não se consegue mexer o guiador.



Info

Nunca deixar a chave na tranca da direcção.

6.25 Desbloquear a direcção (todos os modelos EXC)



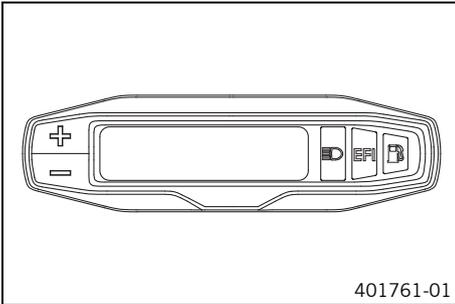
- Enfiar a chave na tranca da direcção, rodar para a esquerda, puxar para fora e rodar para a direita. Retirar a chave.
- ✓ Já se consegue mexer novamente o guiador.



Info

Nunca deixar a chave na tranca da direcção.

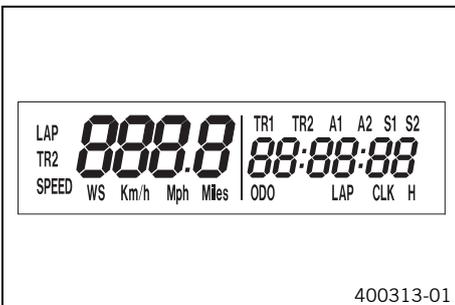
7.1 Vista geral do taquímetro



- Com a tecla **+** são comandadas diversas funções.
- Com a tecla **-** são comandadas diversas funções.

i Info
No estado de entrega, apenas está ativado o modo de indicação **SPEED/H** e **SPEED/ODO**.

7.2 Ativação e teste



Ativar o taquímetro

O taquímetro é ativado, se premir uma das teclas ou se receber um impulso do sensor de rotação das rodas.

Teste do visor

Todos os elementos de indicação acendem-se brevemente para o controlo da função do visor.



WS (wheel size)

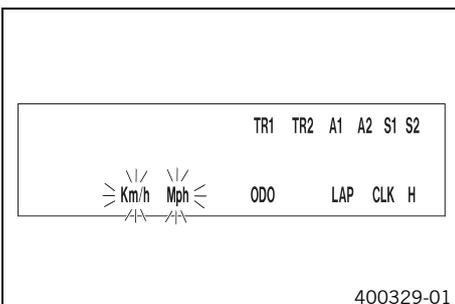
Após o controlo da função do visor, o perímetro da roda **WS** (wheel size) ilumina-se brevemente.

i Info
O número 2205 mm corresponde ao perímetro da roda dianteira de 21" com pneus de série.

Em seguida, a indicação comuta para o último modo selecionado.

7.3 Regular quilómetros ou milhas

i Info
Se se comutar a unidade, o valor **ODO** permanece e é calculado de forma correspondente. Os valores **TR1**, **TR2**, **A1**, **A2** e **S1** são apagados quando se comuta.



Condição

A moto está parada.

- Premir a tecla **+** o número de vezes necessárias até a indicação **H** aparecer no canto inferior direito do visor.
- Premir a tecla **+** 2 - 3 segundos.
 - ✓ O menu de configuração é exibido e as funções ativadas aparecem iluminadas.
- Premir a tecla **+** o número de vezes necessárias até a indicação **Km/h/Mph** piscar.

Km/h regular

- Premir a tecla **+**.

Mph regular

- Premir a tecla **-**.
- Aguardar 3 - 5 segundos

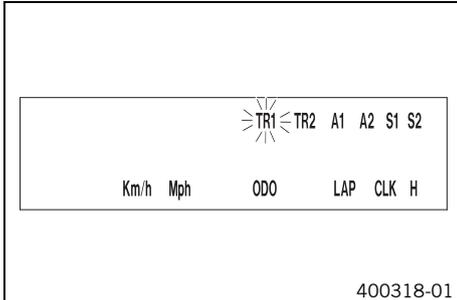
✓ As configurações são memorizadas.

i Info
Se durante 10 a 12 segundos não for premida uma tecla ou se não for recebido um impulso do sensor de rotação da roda, as configurações são automaticamente memorizadas e o menu de configuração é fechado.

7.4 Regular as funções do taquímetro

**Info**

No estado de entrega, apenas está ativado o modo de indicação **SPEED/H** e **SPEED/ODO**.

**Condição**

A moto está parada.

- Premir a tecla **+** o número de vezes necessárias até a indicação **H** aparecer no canto inferior direito do visor.
- Premir a tecla **+** 2 - 3 segundos.
- ✓ O menu de configuração é exibido e as funções ativadas aparecem iluminadas.

**Info**

Se não for premida uma tecla durante 10 a 12 segundos, as configurações são automaticamente memorizadas.
Se durante 20 segundos não for premida uma tecla ou se não for recebido um impulso do sensor de rotação da roda, as configurações são automaticamente memorizadas e o menu de configuração é fechado.

- Premir a tecla **+** o número de vezes necessárias até a função desejada piscar.
- ✓ A função selecionada pisca.

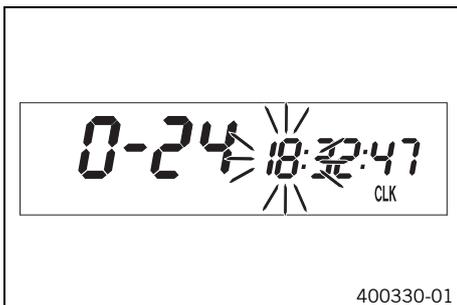
Ativar função

- Premir a tecla **+**.
- ✓ O símbolo permanece disponível no visor e a indicação comuta para a função seguinte.

Desativar função

- Premir a tecla **-**.
- ✓ O símbolo no visor apaga-se e a indicação comuta para a função seguinte.

7.5 Regular as horas

**Condição**

A moto está parada.

- Premir a tecla **+** o número de vezes necessárias até a indicação **CLK** aparecer no canto inferior direito do visor.
- Premir a tecla **+** 2 - 3 segundos.
- ✓ A indicação das horas pisca.
- Regular a indicação das horas com a tecla **+** ou tecla **-**.
- Aguardar 3 - 5 segundos
- ✓ O segmento seguinte da indicação pisca e pode ser regulado.
- Premindo a tecla **+** e a tecla **-**, é possível regular os seguintes elementos, tal como na indicação das horas.

**Info**

Os segundos podem ser repostos para zero.
Se durante 15 a 20 segundos não for premida uma tecla ou se não for recebido um impulso do sensor de rotação da roda, as configurações são automaticamente memorizadas e o menu de configuração é fechado.

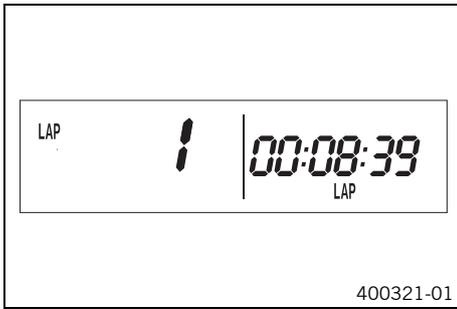
7.6 Consultar tempo das voltas

**Info**

Esta função apenas pode ser ativada quando se parou a contagem do tempo das voltas.

Condição

A moto está parada.



- Premir a tecla **+** o número de vezes necessárias até a indicação **LAP** aparecer no canto inferior direito do visor.
- Premir a tecla **+** brevemente.
 - ✓ Do lado esquerdo do visor é indicado **LAP 1**.
- As voltas 1 a 10 podem ser consultadas com a tecla **-**.
- Manter a tecla **+** premida 3 a 5 segundos.
 - ✓ Os tempos das voltas são apagados.
- Premir a tecla **+** brevemente.
 - ✓ Modo de indicação seguinte



Info

Se o sistema receber um impulso do sensor de rotação da roda, o lado esquerdo do visor comuta de volta para o modo **SPEED**.

7.7 Modo de indicação SPEED (velocidade)



- Premir a tecla **+** brevemente o número de vezes necessárias até a indicação **SPEED** aparecer no lado esquerdo do visor.
- No modo de indicação **SPEED** é indicada a velocidade atual.
A velocidade atual pode ser indicada em **Km/h** ou em **Mph**.



Info

Efetuar a regulação específica do país.
Logo que se receba um impulso da roda dianteira, o lado esquerdo do visor do taquímetro comuta para o modo **SPEED** e aparece a velocidade atual.

7.8 Modo de indicação SPEED/H (horas de funcionamento)



Condição

- A moto está parada.
- Premir a tecla **+** o número de vezes necessárias até a indicação **H** aparecer no canto inferior direito do visor.

No modo de indicação **H** são indicadas as horas de funcionamento do motor.
O contador das horas de funcionamento memoriza o tempo total da viagem.

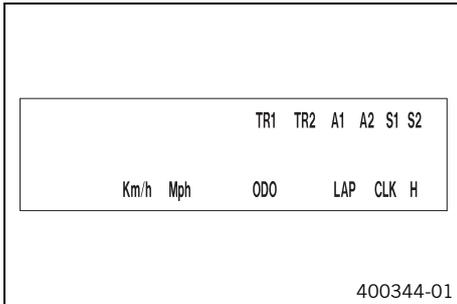


Info

O contador das horas de funcionamento é necessário para o cumprimento dos trabalhos de serviço.
Se, no arranque, o taquímetro estiver no modo de indicação **H**, comuta automaticamente para o modo de indicação **ODO**.
O modo de indicação **H** é premido durante a viagem.

| | |
|---|---|
| Premir a tecla + 2 - 3 segundos. | A indicação comuta para o menu de configuração das funções do taquímetro. |
| Premir a tecla + brevemente. | Modo de indicação seguinte |
| Premir a tecla - 2 - 3 segundos. | Sem função |
| Premir a tecla - brevemente. | Sem função |

7.9 Menu de configuração



Condição

- A moto está parada.
- Premir a tecla **+** o número de vezes necessárias até a indicação **H** aparecer no canto inferior direito do visor.
- Premir a tecla **+** 2 - 3 segundos.

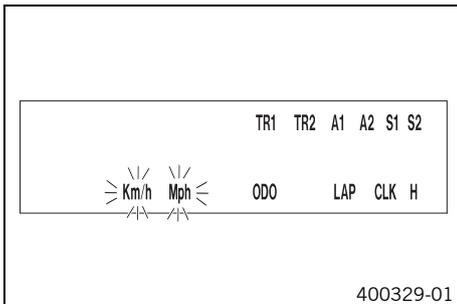
O menu de configuração indica as funções ativadas.

Info

Premir a tecla **+** o número de vezes necessárias até alcançar a função desejada. Se não for premida uma tecla durante 20 segundos, as configurações são automaticamente memorizadas.

| | |
|---|--|
| Premir a tecla + brevemente. | Ativa a indicação que pisca e muda para a indicação seguinte |
| Premir a tecla + 2 - 3 segundos. | Sem função |
| Premir a tecla - brevemente. | Desativa a indicação que pisca e muda para a indicação seguinte |
| Premir a tecla - 2 - 3 segundos. | Sem função |
| Aguardar 3 - 5 segundos | Comuta para a indicação seguinte sem alteração |
| Aguardar 10 - 12 segundos | O menu de configuração inicia-se, memoriza as configurações e comuta para H ou ODO . |

7.10 Regular a unidade



Condição

- A moto está parada.
- Premir a tecla **+** o número de vezes necessárias até a indicação **H** aparecer no canto inferior direito do visor.
- Premir a tecla **+** 2 - 3 segundos.
- Premir a tecla **+** o número de vezes necessárias até a indicação **Km/h/Mph** piscar.

No modo das unidades de medição pode comutar-se a unidade de medição.

Info

Se durante 5 segundos não for premida uma tecla, as configurações são automaticamente memorizadas.

| | |
|---|---|
| Premir a tecla + brevemente. | Acesso à seleção, ativa a indicação Km/h |
| Premir a tecla + 2 - 3 segundos. | Sem função |
| Premir a tecla - brevemente. | Ativa a indicação Mph |
| Premir a tecla - 2 - 3 segundos. | Sem função |
| Aguardar 3 - 5 segundos | Comuta para a indicação seguinte, comuta da seleção para o menu de configuração |
| Aguardar 10 - 12 segundos | Memoriza e fecha o menu de configuração |

7.11 Modo de indicação SPEED/CLK (relógio)



- Premir a tecla **+** o número de vezes necessárias até a indicação **CLK** aparecer no canto inferior direito do visor.

No modo de indicação **CLK** aparece o relógio.

| | |
|---|---|
| Premir a tecla + 2 - 3 segundos. | A indicação comuta para o menu de configuração das horas. |
| Premir a tecla + brevemente. | Modo de indicação seguinte |
| Premir a tecla - 2 - 3 segundos. | Sem função |
| Premir a tecla - brevemente. | Sem função |

7.12 Regular as horas



Condição

- A moto está parada.
- Premir a tecla **+** o número de vezes necessárias até a indicação **CLK** aparecer no canto inferior direito do visor.
- Premir a tecla **+** 2 - 3 segundos.

| | |
|---|-------------------------------|
| Premir a tecla + 2 - 3 segundos. | Aumenta o valor |
| Premir a tecla + brevemente. | Aumenta o valor |
| Premir a tecla - 2 - 3 segundos. | Diminui o valor |
| Premir a tecla - brevemente. | Diminui o valor |
| Aguardar 3 - 5 segundos | Comuta para o valor seguinte |
| Aguardar 10 - 12 segundos | Fechar o menu de configuração |

7.13 Modo de indicação SPEED/LAP (tempo da volta)



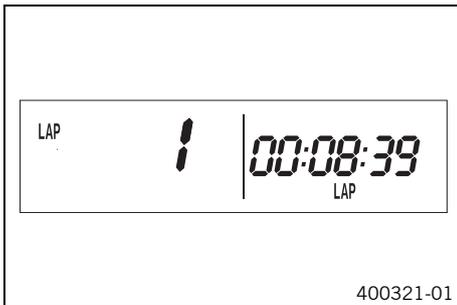
- Premir a tecla **+** o número de vezes necessárias até a indicação **LAP** aparecer no canto inferior direito do visor.

No modo de indicação **LAP**, é possível parar até 10 tempos da volta com o cronómetro.

i Info
Se o tempo da volta continuar a decorrer depois de se premir a tecla **-** é porque estão ocupadas 9 posições de memória.
A volta 10 deve ser parada com a tecla **+**.

| | |
|---|---|
| Premir a tecla + 2 - 3 segundos. | O cronómetro e o tempo da volta são repostos. |
| Premir a tecla + brevemente. | Modo de indicação seguinte |
| Premir a tecla - 2 - 3 segundos. | Para o relógio. |
| Premir a tecla - brevemente. | Inicia o relógio ou para o tempo da volta que está a decorrer, memoriza-o e o cronómetro inicia a volta seguinte. |

7.14 Consultar tempo das voltas



Condição

- A moto está parada.
- Premir a tecla **+** o número de vezes necessárias até a indicação **LAP** aparecer no canto inferior direito do visor.
- Premir a tecla **+** brevemente.

| | |
|---|---|
| Premir a tecla + 2 - 3 segundos. | O cronómetro e o tempo da volta são repostos. |
| Premir a tecla + brevemente. | Selecionar voltas entre 1 a 10 |
| Premir a tecla - 2 - 3 segundos. | Sem função |
| Premir a tecla - brevemente. | Chamar o tempo da volta seguinte. |

7.15 Modo de indicação SPEED/ODO (odómetro)



- Premir a tecla **+** o número de vezes necessárias até a indicação **ODO** aparecer no canto inferior direito do visor.

No modo de indicação **ODO** é indicado o percurso total percorrido.

| | |
|---|----------------------------|
| Premir a tecla + 2 - 3 segundos. | Sem função |
| Premir a tecla + brevemente. | Modo de indicação seguinte |
| Premir a tecla - 2 - 3 segundos. | Sem função |
| Premir a tecla - brevemente. | Sem função |

7.16 Modo de indicação SPEED/TR1 (Tripmaster 1)



- Premir a tecla **+** brevemente o número de vezes necessárias até a indicação **TR1** aparecer no canto superior direito do visor.

O **TR1** (Tripmaster 1) continua a funcionar e conta até 999,9.

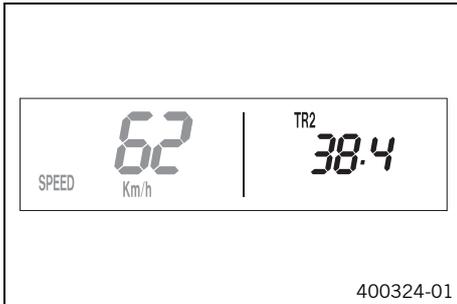
Com ele pode medir-se a duração dos percursos desde a partida ou a distância entre duas paragens para abastecer.

TR1 está acoplado a **A1** (velocidade média 1) e **S1** (cronómetro 1).

i Info
Se se ultrapassar 999,9, os valores **TR1**, **A1** e **S1** são automaticamente repostos a 0,0.

| | |
|---|--|
| Premir a tecla + 2 - 3 segundos. | As indicações de TR1 , A1 e S1 são repostas para 0,0. |
| Premir a tecla + brevemente. | Modo de indicação seguinte |
| Premir a tecla - 2 - 3 segundos. | Sem função |
| Premir a tecla - brevemente. | Sem função |

7.17 Modo de indicação SPEED/TR2 (Tripmaster 2)

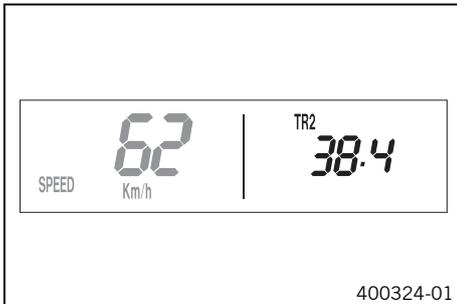


- Premir a tecla **+** brevemente o número de vezes necessárias até a indicação **TR2** aparecer no canto superior direito do visor.

O **TR2** (Tripmaster 2) continua a funcionar e conta até 999,9.

| | |
|---|---|
| Premir a tecla + 2 - 3 segundos. | Apaga os valores TR2 e A2 . |
| Premir a tecla + brevemente. | Modo de indicação seguinte |
| Premir a tecla - 2 - 3 segundos. | Diminui o valor TR2 . |
| Premir a tecla - brevemente. | Diminui o valor TR2 . |

7.18 Regular a indicação TR2 (Tripmaster 2)



Condição

- A moto está parada.
- Premir a tecla **+** brevemente o número de vezes necessárias até a indicação **TR2** aparecer no canto superior direito do visor.
- Premir a tecla **-** 2 a 3 segundos, até a indicação **TR2** piscar.

O valor indicado pode ser regulado manualmente com a tecla **+** e a tecla **-**. Uma função muito prática em viagens de acordo com o Roadbook.

Info

O valor **TR2** também pode ser corrigido manualmente durante a viagem com a tecla **+** e a tecla **-**.

Se se ultrapassar 999,9, o valor **TR2** é automaticamente reposto para 0,0.

| | |
|---|---|
| Premir a tecla + 2 - 3 segundos. | Aumenta o valor TR2 . |
| Premir a tecla + brevemente. | Aumenta o valor TR2 . |
| Premir a tecla - 2 - 3 segundos. | Diminui o valor TR2 . |
| Premir a tecla - brevemente. | Diminui o valor TR2 . |
| Aguardar 10 - 12 segundos | memoriza e fecha o menu de configuração |

7.19 Modo de indicação SPEED/A1 (velocidade média 1)



- Premir a tecla **+** brevemente o número de vezes necessárias até a indicação **A1** aparecer no canto superior direito do visor.

A1 (velocidade média 1) mostra a velocidade média com base no cálculo de **TR1** (Tripmaster 1) e **S1** (cronómetro 1).

O cálculo deste valor é ativado com o primeiro impulso do sensor de rotação da roda e termina 3 segundos depois do último impulso.

| | |
|---|--|
| Premir a tecla + 2 - 3 segundos. | As indicações de TR1 , A1 e S1 são repostas para 0,0. |
| Premir a tecla + brevemente. | Modo de indicação seguinte |
| Premir a tecla - 2 - 3 segundos. | Sem função |
| Premir a tecla - brevemente. | Sem função |

7.20 Modo de indicação SPEED/A2 (velocidade média 2)



- Premir a tecla **+** brevemente o número de vezes necessárias até a indicação **A2** aparecer no canto superior direito do visor.

A2 (velocidade média 2) mostra a velocidade média com base na velocidade atual quando o cronómetro **S2** (cronómetro 2) está a funcionar.

i Info
O valor indicado pode diferir da velocidade média efetiva, se não se premiu **S2** após a viagem.

| | |
|---|----------------------------|
| Premir a tecla + brevemente. | Modo de indicação seguinte |
| Premir a tecla + 2 - 3 segundos. | Sem função |
| Premir a tecla - 2 - 3 segundos. | Sem função |
| Premir a tecla - brevemente. | Sem função |

7.21 Modo de indicação SPEED/S1 (cronómetro 1)



- Premir a tecla **+** brevemente o número de vezes necessárias até a indicação **S1** aparecer no canto superior direito do visor.

S1 (cronómetro 1) indica o tempo da viagem com base em **TR1** e continua a funcionar logo que o sensor de rotação da roda recebe um impulso.

O cálculo deste valor inicia-se com o primeiro impulso do sensor de rotação da roda e termina 3 segundos depois do último impulso.

| | |
|---|--|
| Premir a tecla + 2 - 3 segundos. | As indicações de TR1 , A1 e S1 são repostas para 0,0. |
| Premir a tecla + brevemente. | Modo de indicação seguinte |
| Premir a tecla - 2 - 3 segundos. | Sem função |
| Premir a tecla - brevemente. | Sem função |

7.22 Modo de indicação SPEED/S2 (cronómetro 2)



- Premir a tecla **+** brevemente o número de vezes necessárias até a indicação **S2** aparecer no canto superior direito do visor.

S2 (cronómetro 2) é um cronómetro manual.

Se **S2** estiver a funcionar em segundo plano, a indicação **S2** pisca no visor do taquímetro.

| | |
|---|---|
| Premir a tecla + 2 - 3 segundos. | As indicações de S2 , e A2 são repostas para 0,0. |
| Premir a tecla + brevemente. | Modo de indicação seguinte |
| Premir a tecla - 2 - 3 segundos. | Sem função |
| Premir a tecla - brevemente. | Inicia ou para S2 . |

7.23 Vista geral das funções

| Indicação | Premir a tecla + 2 - 3 segundos. | Premir a tecla + brevemente. | Premir a tecla = 2 - 3 segundos. | Premir a tecla = brevemente. | Aguardar 3 - 5 segundos | Aguardar 10 - 12 segundos |
|---|--|--|--|---|---|--|
| Modo de indicação SPEED/H (horas de funcionamento) | A indicação comuta para o menu de configuração das funções do taquímetro. | Modo de indicação seguinte | Sem função | Sem função | | |
| Menu de configuração | Sem função | Ativa a indicação que pisca e muda para a indicação seguinte | Sem função | Desativa a indicação que pisca e muda para a indicação seguinte | Comuta para a indicação seguinte sem alteração | O menu de configuração inicia-se, memoriza as configurações e comuta para H ou ODO . |
| Regular a unidade | Sem função | Acesso à seleção, ativa a indicação Km/h | Sem função | Ativa a indicação Mph | Comuta para a indicação seguinte, comuta da seleção para o menu de configuração | Memoriza e fecha o menu de configuração |
| Modo de indicação SPEED/CLK (relógio) | A indicação comuta para o menu de configuração das horas. | Modo de indicação seguinte | Sem função | Sem função | | |
| Regular as horas | Aumenta o valor | Aumenta o valor | Diminui o valor | Diminui o valor | Comuta para o valor seguinte | Fechar o menu de configuração |
| Modo de indicação SPEED/LAP (tempo da volta) | O cronómetro e o tempo da volta são repostos. | Modo de indicação seguinte | Para o relógio. | Inicia o relógio ou para o tempo da volta que está a decorrer, memoriza-o e o cronómetro inicia a volta seguinte. | | |
| Consultar tempo das voltas | O cronómetro e o tempo da volta são repostos. | Selecionar voltas entre 1 a 10 | Sem função | Chamar o tempo da volta seguinte. | | |
| Modo de indicação SPEED/ODO (odómetro) | Sem função | Modo de indicação seguinte | Sem função | Sem função | | |
| Modo de indicação SPEED/TR1 (Tripmaster 1) | As indicações de TR1 , A1 e S1 são repostas para 0,0. | Modo de indicação seguinte | Sem função | Sem função | | |
| Modo de indicação SPEED/TR2 (Tripmaster 2) | Apaga os valores TR2 e A2 . | Modo de indicação seguinte | Diminui o valor TR2 . | Diminui o valor TR2 . | | |
| Regular a indicação TR2 (Tripmaster 2) | Aumenta o valor TR2 . | Aumenta o valor TR2 . | Diminui o valor TR2 . | Diminui o valor TR2 . | | memoriza e fecha o menu de configuração |
| Modo de indicação SPEED/A1 (velocidade média 1) | As indicações de TR1 , A1 e S1 são repostas para 0,0. | Modo de indicação seguinte | Sem função | Sem função | | |
| Modo de indicação SPEED/A2 (velocidade média 2) | Sem função | Modo de indicação seguinte | Sem função | Sem função | | |

| Indicação | Premir a tecla + 2 - 3 segundos. | Premir a tecla + brevemente. | Premir a tecla = 2 - 3 segundos. | Premir a tecla = brevemente. | Aguardar 3 - 5 segundos | Aguardar 10 - 12 segundos |
|--|--|--|--|--|----------------------------|------------------------------|
| Modo de indicação SPEED/S1 (cronómetro 1) | As indicações de TR1 , A1 e S1 são repostas para 0,0. | Modo de indicação seguinte | Sem função | Sem função | | |
| Modo de indicação SPEED/S2 (cronómetro 2) | As indicações de S2 , e A2 são repostas para 0,0. | Modo de indicação seguinte | Sem função | Inicia ou para S2 . | | |

7.24 Vista geral das condições e da ativação

| Indicação | A moto está parada. | Menu ativável |
|---|---------------------|---------------|
| Modo de indicação SPEED/H (horas de funcionamento) | • | |
| Menu de configuração | • | |
| Regular a unidade | • | |
| Regular as horas | • | |
| Modo de indicação SPEED/LAP (tempo da volta) | | • |
| Consultar tempo das voltas | • | |
| Modo de indicação SPEED/TR1 (Tripmaster 1) | | • |
| Modo de indicação SPEED/TR2 (Tripmaster 2) | | • |
| Regular a indicação TR2 (Tripmaster 2) | • | |
| Modo de indicação SPEED/A1 (velocidade média 1) | | • |
| Modo de indicação SPEED/A2 (velocidade média 2) | | • |
| Modo de indicação SPEED/S1 (cronómetro 1) | | • |
| Modo de indicação SPEED/S2 (cronómetro 2) | | • |

8.1 Indicações para a primeira colocação em funcionamento

-  **Perigo**
Perigo de acidente Perigo devido a diminuição da capacidade de condução.
- Não colocar o veículo em funcionamento se estiver física ou psicologicamente incapacitado, devido ao consumo de álcool, medicamentos ou drogas, de conduzir o mesmo.

-  **Aviso**
Perigo de ferimentos Vestuário de proteção em falta ou inadequado constitui um risco para a segurança.
- Utilizar sempre vestuário de proteção (capacete, botas, luvas, calças e casaco com protetores) em todas as viagens. Use sempre vestuário de proteção em bom estado e que corresponda aos requisitos legais.

-  **Aviso**
Perigo de queda Efeito negativo na condução devido a perfis dos pneus diferentes nas rodas dianteira e traseira.
- As rodas dianteira e traseira apenas devem estar equipadas com pneus com o mesmo tipo de perfil. Caso contrário o veículo pode ficar descontrolado.

-  **Aviso**
Perigo de acidente Condução crítica devido a estilo de condução desadequado.
- Adapte a velocidade de condução às condições da estrada e aos seus conhecimentos.

-  **Aviso**
Perigo de acidente Perigo de acidente devido a transporte de um passageiro.
- O seu veículo não é adequado para o transporte de um passageiro. Não transporte um passageiro.

-  **Aviso**
Perigo de acidente Falha do sistema de travões.
- Se não se soltar o pedal do travão as pastilhas do travão ficam a raspar continuamente. O travão da roda traseira pode falhar devido a sobreaquecimento. Levante o pé do pedal do travão quando não quiser travar.

-  **Aviso**
Perigo de acidente Condução instável.
- Não ultrapassar o peso máximo permitido nem as cargas no eixo máximas permitidas.

-  **Aviso**
Perigo de apropriação Utilização por parte de pessoas não autorizadas.
- Nunca deixar o veículo sem vigilância com o motor a trabalhar. Deve proteger-se o veículo do acesso a pessoas não autorizadas.

-
-  **Info**
Ao ligar a moto tenha em atenção que muitas pessoas se sentem incomodadas com o barulho excessivo.

- Certificar-se de que os trabalhos da "Inspeção de entrega" foram feitos por uma oficina KTM autorizada.
 - ✓ Poderá obter o certificado de entrega e o caderno de serviço e garantia na altura da entrega do veículo.
- Antes da primeira viagem, leia atentamente o manual de instruções completo.
- Familiarize-se com os elementos de comando.
- Regular a posição inicial da alavanca da embraiagem. (📖 V. 80)

(todos os modelos EXC)

- Regular o curso em vazio da alavanca do travão de mão. (📖 V. 84)

(todos os modelos XC-W)

- Regular a posição inicial da alavanca do travão de mão. (📖 V. 84)
- Regular a posição inicial do pedal do travão. 🏹 (📖 V. 89)
- Regular a posição inicial do pedal das mudanças. 🏹 (📖 V. 112)
- Treine a condução da moto num terreno adequado antes de fazer uma viagem exigente.

-
-  **Info**
No terreno, é aconselhável fazer-se acompanhar por uma outra pessoa num segundo veículo para que se possam ajudar mutuamente.
-

- Experimentar conduzir uma vez, o mais lentamente possível e em pé, para sentir melhor a moto.
- Não faça percursos que estejam além das suas capacidades e experiência.
- Segurar o guiador com as duas mãos e manter os pés apoiados nos descansos.
- Caso transporte bagagem, esta deve estar bem fixa e o mais perto possível do meio do veículo e ainda ter uma distribuição de peso uniforme entre a roda dianteira e a roda traseira.

Info

As motos são muito sensíveis a alterações na distribuição de peso.

- Não ultrapasse em caso algum o peso total máximo permitido e as cargas no eixo máximas permitidas.

Indicação

| | |
|--|--------|
| Peso total máximo permitido | 335 kg |
| Carga máxima permitida no eixo dianteiro | 145 kg |
| Carga máxima permitida no eixo traseiro | 190 kg |

- Controlar a tensão dos raios. (📖 V. 96)

Info

A tensão dos raios deve ser controlada após uma meia hora de funcionamento.

- Fazer a rodagem do motor. (📖 V. 32)

8.2 Fazer a rodagem do motor

- Durante a fase de rodagem não se deve ultrapassar a potência do motor indicada.

Indicação

| | |
|---|---------|
| Potência máxima do motor | |
| durante as 3 primeiras horas de funcionamento | < 70 % |
| durante as 5 primeiras horas de funcionamento | < 100 % |

- Evitar conduzir com a aceleração máxima!

8.3 Preparar o veículo para condições de utilização difíceis

Info

A utilização do veículo em condições difíceis, como, p. ex., areia, percursos/terrenos molhados ou enlameados, pode aumentar consideravelmente o desgaste de componentes como a transmissão, os sistemas de travões ou componentes do sistema amortecedor. Consequentemente, poderá ser necessário controlar ou substituir peças antes do intervalo de serviço seguinte.

- Vedar a caixa do filtro de ar. 🛠️ (📖 V. 72)
- Limpar o filtro de ar e a caixa do filtro de ar. 🛠️ (📖 V. 71)

Info

Controlar o filtro de ar aprox. todos os 30 minutos.

- Fixar adicionalmente o punho. (📖 V. 80)
- Controlar a ficha eléctrica quanto a humidade, corrosão e assentamento correcto.
 - » Em caso de humidade, corrosão ou danos:
 - Limpar a ficha e secar e substituir, caso necessário.

Condições de utilização difíceis são:

- Conduzir em areia seca. (📖 V. 33)
- Conduzir em areia molhada. (📖 V. 34)
- Conduzir em percurso molhado e enlameado. (📖 V. 34)
- Conduzir com temperaturas altas e marcha lenta. (📖 V. 35)
- Conduzir com temperatura baixa ou neve. (📖 V. 35)

8.4 Preparações para conduzir em areia seca



- Controlar o tampão do radiador.

| | |
|-----------------------------|---------|
| Valor no tampão do radiador | 1,8 bar |
|-----------------------------|---------|

- » Se o valor indicado não corresponder ao valor nominal:



Aviso

Perigo de escaldadela O líquido de refrigeração fica muito quente e sob pressão quando a moto está a funcionar.

- Não abrir o radiador, as mangueiras do líquido de refrigeração e os outros componentes do sistema com o motor quente. Deixar o motor e o sistema de arrefecimento arrefecerem. No caso de escaldadela passar as partes afetadas imediatamente por água morna.

- Substituir o tampão do radiador.

- Montar a proteção contra pó do filtro de ar.

| |
|---|
| Protecção contra pó para o filtro de ar (59006019000) |
|---|



Info

Cumprir as instruções de montagem **KTM PowerParts**.



- Montar a proteção contra areia do filtro de ar.

| |
|--|
| Protecção contra areia para o filtro de ar (59006022000) |
|--|



Info

Cumprir as instruções de montagem **KTM PowerParts**.



- Adaptar a injeção do carburador e a regulação.



Info

A sua oficina autorizada da KTM conhece a indicação relativa à afinação do carburador.

- Limpar a corrente.

| |
|--|
| Produto de limpeza para correntes (📖 V. 147) |
|--|

- Montar a coroa dentada em aço.



Sugestão

Não lubrificar a corrente.



- Limpar as lamelas do radiador.
- Endireitar cuidadosamente as lamelas do radiador tortas.

Condição

Utilização regular em areia

- Trocar os pistões a todas as 10 horas de funcionamento.

8.5 Preparações para conduzir em areia molhada



- Controlar o tampão do radiador.

| | |
|-----------------------------|---------|
| Valor no tampão do radiador | 1,8 bar |
|-----------------------------|---------|

» Se o valor indicado não corresponder ao valor nominal:



Aviso

Perigo de escaldadela O líquido de refrigeração fica muito quente e sob pressão quando a moto está a funcionar.

- Não abrir o radiador, as mangueiras do líquido de refrigeração e os outros componentes do sistema com o motor quente. Deixar o motor e o sistema de arrefecimento arrefecerem. No caso de escaldadela passar as partes afetadas imediatamente por água morna.

- Substituir o tampão do radiador.

- Montar a protecção contra água do filtro de ar.

| |
|---|
| Protecção contra água para o filtro de ar (59006021000) |
|---|



Info

Cumprir as instruções de montagem **KTM PowerParts**.

- Adaptar a injeção do carburador e a regulação.



Info

A sua oficina autorizada da KTM conhece a indicação relativa à afinação do carburador.

- Limpar a corrente.

| |
|--|
| Produto de limpeza para correntes (📖 V. 147) |
|--|

- Montar a coroa dentada em aço.



Sugestão

Não lubrificar a corrente.

- Limpar as lamelas do radiador.
- Endireitar cuidadosamente as lamelas do radiador tortas.

Condição

Utilização regular em areia

- Trocar os pistões a todas as 10 horas de funcionamento.

8.6 Preparações para conduzir em percurso molhado e enlameado



- Montar a protecção contra água do filtro de ar.

| |
|---|
| Protecção contra água para o filtro de ar (59006021000) |
|---|



Info

Cumprir as instruções de montagem **KTM PowerParts**.

- Adaptar a injeção do carburador e a regulação.



Info

A sua oficina autorizada da KTM conhece a indicação relativa à afinação do carburador.



- Montar a coroa dentada em aço.
- Limpar a moto. (📖 V. 118)
- Endireitar cuidadosamente as lamelas do radiador tortas.

8.7 Preparações para conduzir com temperaturas altas e marcha lenta



- Controlar o tampão do radiador.

| | |
|-----------------------------|---------|
| Valor no tampão do radiador | 1,8 bar |
|-----------------------------|---------|

» Quando o valor indicado não corresponde ao valor nominal:



Aviso

Perigo de escaldadela O líquido de refrigeração fica muito quente e sob pressão quando a moto está a funcionar.

- Não abrir o radiador, as mangueiras do líquido de refrigeração e os outros componentes do sistema com o motor quente. Deixar o motor e o sistema de arrefecimento arrefecerem. No caso de escaldadela passar as partes afetadas imediatamente por água morna.

- Substituir o tampão do radiador.

- Adaptar a transmissão secundária ao percurso.



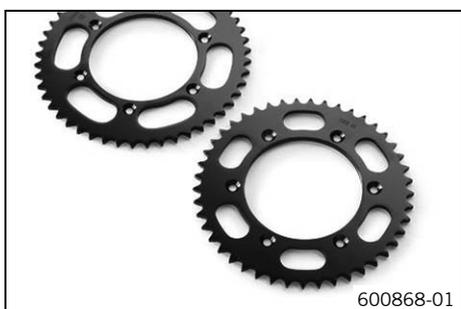
Info

O óleo de motor fica rapidamente quente quando a embraiagem tem de ser frequentemente accionada devido a uma transmissão secundária demasiado longa.

- Limpar a corrente.

| |
|--|
| Produto de limpeza para correntes (📖 V. 147) |
|--|

- Limpar as lamelas do radiador.
- Endireitar cuidadosamente as lamelas do radiador tortas.
- Controlar o nível de líquido de refrigeração. (📖 V. 106)



8.8 Preparações para conduzir com temperatura baixa ou neve



- Montar a protecção contra água do filtro de ar.

| |
|---|
| Protecção contra água para o filtro de ar (59006021000) |
|---|



Info

Cumprir as instruções de montagem **KTM PowerParts**.

- Adaptar a injeção do carburador e a regulação.



Info

A sua oficina autorizada da KTM conhece a indicação relativa à afinação do carburador.

9.1 Trabalhos de controlo e de cuidado antes de cada colocação em funcionamento



Info

Antes de cada viagem, controlar o estado do veículo e a segurança de funcionamento. O veículo deve estar num estado técnico impecável na altura do funcionamento.

- Controlar o nível do óleo da transmissão. (📖 V. 114)
- Controlar o sistema eléctrico.
- Controlar o nível do líquido dos travões da roda dianteira. (📖 V. 85)
- Controlar o nível do líquido dos travões da roda traseira. (📖 V. 89)
- Controlar as pastilhas dos travões da roda dianteira. (📖 V. 86)
- Controlar as pastilhas dos travões da roda traseira. (📖 V. 91)
- Controlar o funcionamento do sistema de travões.
- Controlar o nível de líquido de refrigeração. (📖 V. 106)
- Controlar a sujidade na corrente. (📖 V. 75)
- Controlar a corrente, a coroa dentada, o pinhão da corrente e a guia da corrente. (📖 V. 77)
- Controlar a tensão da corrente. (📖 V. 76)
- Controlar o estado dos pneus. (📖 V. 95)
- Controlar a pressão dos pneus. (📖 V. 96)
- Controlar a tensão dos raios. (📖 V. 96)
- Limpar os foles contra o pó das pernas da forqueta. (📖 V. 56)
- Purgar as pernas da forqueta. (📖 V. 55)
- Controlar o filtro de ar.
- Controlar a regulação e a mobilidade de todos os elementos de comando.
- Controlar todos os parafusos, porcas e braçadeiras de tubos regularmente para ver se assentam bem.
- Controlar o depósito de combustível.

9.2 Arranque



Perigo

Perigo de intoxicação Os gases de escape são venenosos e podem provocar perda de consciência e/ou morte.

- Quando o motor está a funcionar deve garantir-se sempre uma ventilação suficiente, não se deve ligar o motor nem deixá-lo a trabalhar em espaços fechados sem um sistema de aspiração adequado.

Nota

Danos no motor Rotações elevadas com o motor frio têm um efeito negativo sobre a durabilidade do motor.

- Aquecer o motor sempre a baixas rotações.



Info

Quando a moto arranca com dificuldade o motivo pode ser a presença de combustível velho na câmara do flutuador. Os componentes facilmente inflamáveis do combustível evaporam após muito tempo de paragem.

Se se encher a câmara do flutuador com combustível novo inflamável, o motor arranca imediatamente.

Condição

A moto esteve parada mais de uma semana.

- Esvaziar a câmara do flutuador do carburador. 📖 (📖 V. 111)
- Rodar o manípulo ① na torneira de combustível para a posição **ON**. (Figura 602702-10 📖 V. 18)
- ✓ O combustível pode fluir do depósito para o carburador.
- Retirar a moto do suporte.
- Colocar a transmissão ao ralenti.

(EXC AU)

- Premir o interruptor de paragem de emergência para a posição ○.

Condição

O motor está frio.

- Puxar o botão do choke para fora até ao batente.

(todos os modelos 200/250/300)

- Premir o botão do arranque eléctrico ou accionar o pedal do kick com força até ao fim.



Info

Não acelerar.

(todos os modelos 125)

- Accionar com força o pedal do Kick em todo o curso.



Info

Não acelerar.

9.3 Arrancar



Info

Antes de iniciar a viagem acenda a luz caso equipado um sistema de luz. Desta forma os condutores de outros veículos podem avistá-lo mais cedo.

Durante a viagem deve dobrar-se o suporte lateral para cima e prender com a tira de borracha.

- Puxar a alavanca da embraiagem, meter a 1ª mudança, libertar lentamente a alavanca da embraiagem e acelerar ao mesmo tempo cuidadosamente.

9.4 Meter mudanças, conduzir



Aviso

Perigo de acidente Meter uma mudança mais baixa com uma rotação elevada do motor leva a bloqueio da roda traseira.

- Nunca meter uma mudança mais baixa quando o motor está em sobrerrotação. O motor entra em sobrerrotação e a roda traseira pode bloquear.



Info

Se durante o funcionamento se ouvirem ruídos fora do comum deve parar-se imediatamente o veículo, desligar o motor e contactar uma oficina autorizada da KTM.

A 1.ª mudança é para o arranque ou para subir.

- Caso as condições (inclinação, tipo de condução, etc.) o permitam pode meter uma mudança mais alta. Para isso deve desacelerar, ao mesmo tempo puxar a alavanca da embraiagem, meter a mudança seguinte, soltar a alavanca da embraiagem e acelerar.
- Se a função de choke tiver sido ativada, desativar a mesma depois de o motor ter aquecido.
- Depois de se atingir a velocidade máxima rodando completamente o punho do acelerador, rodar o mesmo para trás para $\frac{3}{4}$. A velocidade praticamente não diminui, mas o consumo de combustível diminui fortemente.
- Acelere apenas a quantidade que o motor consegue processar naquele momento - se acionar abruptamente o punho do acelerador, aumenta o consumo.
- Para meter uma mudança mais baixa travar a moto e ao mesmo tempo reduzir a aceleração.
- Puxar a alavanca da embraiagem e meter uma mudança mais baixa, soltar lentamente a alavanca da embraiagem, acelerar ou voltar a ligar.
- Pare o motor quando achar que vai estar com a moto a funcionar durante muito tempo ao ralenti ou no suporte.

Indicação

≥ 2 min

- Evite que a embraiagem raspe muitas vezes e durante muito tempo. Desta forma, o óleo de motor, o motor e o sistema de refrigeração aquecem.
- Conduza com rotações baixas em vez de rotações altas e com a embraiagem a raspar.

9.5 Travar

-  **Aviso**
Perigo de acidente Se travar com muita força bloqueia as rodas.
- O modo de travagem deve ajustar-se ao tipo de condução e às condições de trânsito.
-  **Aviso**
Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a ponto de pressão esponjoso no travão da roda dianteira ou traseira.
- Controlar o sistema de travões, não continuar a conduzir. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)
-  **Aviso**
Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a um sistema de travões húmido ou sujo.
- Se o sistema de travões estiver sujo ou húmido deve ser cuidadosamente limpo e seco respetivamente.
-
- Em terrenos arenosos, húmidos ou escorregadios deve accionar-se primeiro o travão da roda traseira.
 - O procedimento de travagem deve ser sempre iniciado antes da curva. Ao fazê-lo ponha uma mudança mais baixa.

9.6 Parar, estacionar

-  **Aviso**
Perigo de apropriação Utilização por parte de pessoas não autorizadas.
- Nunca deixar o veículo sem vigilância com o motor a trabalhar. Deve proteger-se o veículo do acesso a pessoas não autorizadas.
-  **Aviso**
Perigo de queimadura Algumas peças do veículo ficam muito quentes quando em funcionamento.
- Não tocar nas peças quentes como, por exemplo, o sistema de escape, o radiador, o motor, os amortecedores e o sistema de travões. Antes de começar a efetuar trabalhos nestas peças deixe-as arrefecer.

Nota

Danos materiais Procedimento errado ao estacionar danifica o veículo.

Se o veículo começar a rolar ou cair para o lado, podem ocorrer danos avultados.

Os componentes para estacionar o veículo só estão concebidos para o peso do veículo.

- Estacionar o veículo sobre um piso firme e plano.
- Certificar-se de que ninguém se senta sobre o veículo quando o veículo está estacionado sobre um suporte.

Nota

Perigo de incêndio Algumas peças do veículo ficam muito quentes quando em funcionamento.

- Não colocar o veículo em locais com materiais facilmente inflamáveis e/ou explosivos. Não colocar objetos sobre o veículo quando este está à temperatura de funcionamento. Deixar o veículo arrefecer primeiro.

-
- Desacelerar a moto.
 - Colocar a transmissão ao ralenti.

(todos os modelos EXC)

- Rodar o botão de curto-circuito  com o motor ao ralenti, até o motor parar.

(todos os modelos XC-W)

- Rodar o botão de curto-circuito  com o motor ao ralenti, até o motor parar.
- Rodar o manípulo  na torneira de combustível para a posição **OFF**. (Figura 602702-10  V. 18)
- Parar a moto num piso firme.

9.7 Transporte

Nota

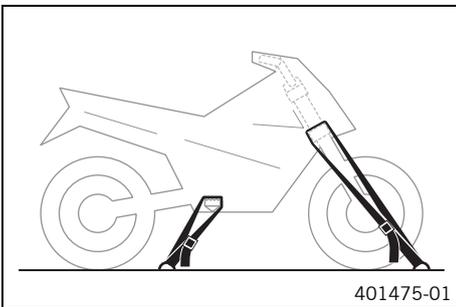
Perigo de danos O veículo estacionado pode rolar ou tombar.

- Colocar o veículo sempre num piso firme e plano.

Nota

Perigo de incêndio Algumas peças do veículo ficam muito quentes quando em funcionamento.

- Não colocar o veículo em locais com materiais facilmente inflamáveis e/ou explosivos. Não colocar objetos sobre o veículo quando este está à temperatura de funcionamento. Deixar o veículo arrefecer primeiro.



- Parar o motor.
- Proteger a moto com cintos tensores ou outros dispositivos de fixação adequados, para que não caia nem rode.

9.8 Abastecer de combustível



Perigo

Perigo de incêndio O combustível é facilmente inflamável.

- Não abastecer o veículo próximo de chamas abertas como, por exemplo, cigarros acesos, e parar sempre o motor. Ter em atenção para que não salpique combustível especialmente para cima das peças quentes do veículo. Limpar imediatamente qualquer combustível que tenha salpicado.
- O combustível disponível no depósito expande-se com o calor e pode provocar sobreenchimento. Cumprir as indicações de abastecimento de combustível.



Aviso

Perigo de intoxicação O combustível é tóxico e prejudicial para a saúde.

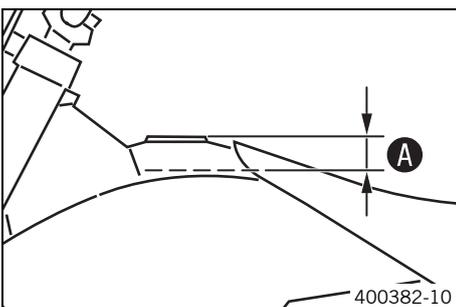
- O combustível não deve entrar em contacto com a pele e os olhos, nem com a roupa. Não inspirar os vapores do combustível. Em caso de contacto com os olhos, lavar imediatamente com água e contactar um médico. Lavar imediatamente com água e sabão a pele contaminada. Em caso de ingestão de combustível, contactar imediatamente um médico. Trocar a roupa contaminada com combustível.



Aviso

Perigo para o meio ambiente Um manuseamento inadequado do combustível põe em perigo o ambiente.

- Não deixar que o combustível entre na água subterrânea, no solo ou na água canalizada.



- Parar o motor.
- Abrir o tampão da gasolina. (📖 V. 17)
- Encha o depósito de combustível no máximo até à medida **A** com combustível.

Indicação

| | | |
|--|-------|--|
| Medida A | 35 mm | |
| Conteúdo do depósito de combustível total ca. (EXC EU, EXC Six Days, 300 EXC BR) | 9,5 l | Gasolina super sem chumbo (95 octanas) misturada com óleo de motor a 2 tempos (1:60) (📖 V. 144) (EXC EU, EXC Six Days) |
| | | Gasolina super sem chumbo tipo C (ROZ 95/RON 95/PON 91 misturada com óleo de motor a 2 tempos, 1:60) (📖 V. 144) (300 EXC BR) |

| | | |
|---|------|---|
| Conteúdo do depósito de combustível total ca. (EXC AU, XC-W, XC-W Six Days) | 10 l | Gasolina super sem chumbo (95 octanas) misturada com óleo de motor a 2 tempos (1:60) (📖 V. 144) |
|---|------|---|

Óleo de motor a 2 tempos (📖 V. 145)

- Fechar o tampão da gasolina. (📖 V. 17)

10.1 Plano de serviço

| | todas as 40 horas de funcionamento / após cada corrida | |
|--|--|---|
| | todas as 20 horas de funcionamento | |
| Controlar o funcionamento do sistema eléctrico. | • | • |
| Controlar e carregar a bateria. 🛠️ (todos os modelos 200/250/300) | • | • |
| Controlar as pastilhas dos travões da roda dianteira. (📖 V. 86) | • | • |
| Controlar as pastilhas dos travões da roda traseira. (📖 V. 91) | • | • |
| Controlar os discos dos travões. (📖 V. 85) | • | • |
| Controlar os tubos dos travões quanto a danos e estanqueidade. | • | • |
| Controlar o nível do líquido dos travões da roda traseira. (📖 V. 89) | • | • |
| Controlar o curso em vazio do pedal do travão. (📖 V. 88) | • | • |
| Controlar o chassis e o braço oscilante. 🛠️ | • | • |
| Controlar o rolamento do braço oscilante. 🛠️ | • | • |
| Controlar o suporte oscilante superior e inferior no amortecedor. 🛠️ | • | • |
| Controlar o estado dos pneus. (📖 V. 95) | • | • |
| Controlar a pressão dos pneus. (📖 V. 96) | • | • |
| Controlar o rolamento da roda para ver se apresenta folga. 🛠️ | • | • |
| Controlar os cubos das rodas. 🛠️ | • | • |
| Controlar o empeno das jantes. 🛠️ | • | • |
| Controlar a tensão dos raios. (📖 V. 96) | • | • |
| Controlar a corrente, a coroa dentada, o pinhão da corrente e a guia da corrente. (📖 V. 77) | • | • |
| Controlar a tensão da corrente. (📖 V. 76) | • | • |
| Lubrificar todas as peças móveis (por ex., suporte lateral, alavanca de mão, corrente, ...) e controlar a facilidade de movimento. 🛠️ | • | • |
| Controlar/corrigir o nível do líquido da embraiagem hidráulica. (📖 V. 81) | • | • |
| Controlar o nível do líquido dos travões da roda dianteira. (📖 V. 85) | • | • |
| Controlar o curso em vazio da alavanca do travão de mão. (📖 V. 84) | • | • |
| Controlar a folga do rolamento da cabeça de direcção. (📖 V. 65) | • | • |
| Substituir a vela de ignição e o conector da vela de ignição. 🛠️ | • | • |
| Controlar a membrana de admissão. 🛠️ | • | • |
| Controlar o controlo de escape quanto a funcionamento e a facilidade de movimento. 🛠️ | • | • |
| Controlar a embraiagem. 🛠️ | • | • |
| Substituir o óleo da transmissão. 🛠️ (📖 V. 114) | • | • |
| Controlar todos os tubos (p. ex., tubagem de combustível, refrigeração, ventilação, drenagem, ...) e os foles quanto a quebras, estanqueidade e posição correcta. 🛠️ | • | • |
| Controlar o nível de anticongelante e de líquido de refrigeração. (📖 V. 105) | • | • |
| Controlar o cabo quanto a danos e a colocação sem vincos. 🛠️ | • | • |
| Controlar os cabos bowden para ver se estão danificados, se estão dispostos sem vincos e bem ajustados. | • | • |
| Limpar o filtro de ar e a caixa do filtro de ar. 🛠️ (📖 V. 71) | • | • |
| Substituir o enchimento de fios de fibra de vidro do silenciador. 🛠️ (📖 V. 72) | • | • |
| Controlar os parafusos e as porcas quanto a aperto. 🛠️ | • | • |
| Controlar a regulação do farol. (📖 V. 103) | • | • |
| Controlar o funcionamento em vazio. | • | • |
| Controlo final: controlar o veículo quanto à segurança de funcionamento e realizar uma viagem de ensaio. | • | • |
| Apontar o serviço em KTM Dealer.net e no caderno de serviço e garantia. 🛠️ | • | • |

- Intervalo periódico

10.2 Trabalhos de serviço (com contrato adicional)

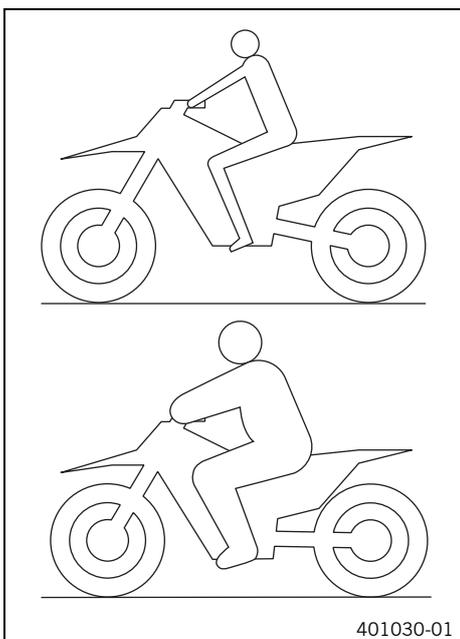
| | anualmente | | |
|--|------------|---|-----|
| todas as 80 horas de funcionamento / todas as 40 horas de funcionamento em caso de utilização desportiva | | | |
| todas as 40 horas de funcionamento | | | |
| uma vez após 10 horas de funcionamento | | | |
| Substituir o líquido dos travões da roda dianteira. 🐞 | | | • |
| Substituir o líquido dos travões do travão da roda traseira. 🐞 | | | • |
| Substituir o líquido da embraiagem hidráulica. 🐞 (📖 V. 82) | | | • |
| Lubrificar o rolamento da cabeça de direcção. 🐞 (📖 V. 67) | | | • |
| Controlar/regular os componentes do carburador. 🐞 | | | • • |
| Realizar a manutenção da forqueta. (250/300 Six Days) 🐞 | ○ | • | • |
| Realizar a manutenção da forqueta. (EXC, XC-W) 🐞 | ○ | • | • |
| Realizar a manutenção da forqueta. (125 EXC Six Days EU) 🐞 | ○ | • | • |
| Fazer a revisão ao amortecedor. 🐞 | | | • • |
| Controlar o accionamento do arranque. 🐞 (todos os modelos 200/250/300) | | | • • |
| Trocar os pistões e controlar o cilindro. 🐞 (todos os modelos 125) | | | • • |
| Trocar os pistões e controlar o cilindro. 🐞 (todos os modelos 200/250/300) | | | • |
| Substituir a biela, o rolamento da biela e o moente. 🐞 | | | • |
| Controlar a transmissão e as mudanças. 🐞 | | | • |
| Substituir todos os apoios do motor. 🐞 | | | • |

- Intervalo único
- Intervalo periódico

11.1 Controlar a regulação original do chassis em relação ao peso do condutor

i **Info**

Na altura da regulação básica do chassis regular primeiro o amortecedor e, em seguida a forqueta.



- Para se obter um comportamento óptimo da moto e para evitar danos na forqueta, amortecedor, braço oscilante e chassis deve ajustar-se a regulação básica dos componentes do amortecedor ao peso corporal do condutor.
- As motos fora de estrada KTM estão reguladas de fábrica para um peso corporal standard (com vestuário de protecção completo).

Indicação

| | |
|---------------------------|-------------|
| Peso do condutor standard | 75... 85 kg |
|---------------------------|-------------|

- Se o peso do condutor estiver fora desta gama deve ser ajustada a regulação original dos componentes do amortecedor de forma adequada.
- Pequenos desvios de peso podem ser equilibrados através de alteração da pré-tensão da mola, no caso de desvios grandes devem montar-se molas adequadas.

11.2 Amortecimento em compressão do amortecedor

O amortecimento em compressão do amortecedor está dividido em duas áreas, High Speed e Low Speed.

High Speed e Low Speed referem-se à velocidade de deslocação de uma mola da roda traseira e não à velocidade da condução.

O ajuste High Speed faz efeito, p. ex., numa aterragem após um salto, em que a roda traseira recolhe rapidamente devido à ação de mola.

O ajuste Low Speed faz efeito, p. ex., durante a condução sobre lombas compridas, em que a roda traseira recolhe lentamente devido à ação de mola.

Estas duas áreas podem ser ajustadas separadamente, no entanto, a transição entre High Speed e Low Speed é fluente. Desta forma, as alterações na área de High Speed do nível de compressão influenciam também a área de Low Speed e vice-versa.

11.3 Regular o amortecimento em compressão Low Speed do amortecedor

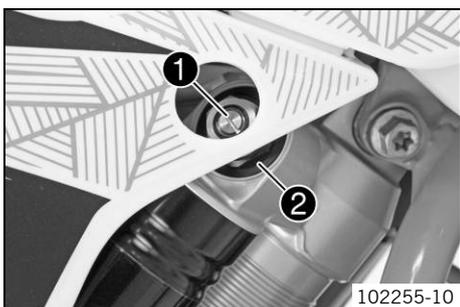
⚠ **Atenção**

Perigo de acidente A desmontagem de componentes sob pressão pode causar ferimentos.

- O amortecedor está cheio com nitrogénio a alta pressão. Tenha atenção às descrições indicadas. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)

i **Info**

A regulação de Low Speed tem efeito quando se flete o amortecedor de forma lenta a normal.



- Rodar o parafuso de regulação **1** com uma chave de parafusos até ao último clique audível, no sentido dos ponteiros do relógio.

i **Info**

Não soltar a ligação aparafusada **2**!

- Rodar o número de cliques que corresponde ao tipo de amortecedor, no sentido contrário aos ponteiros do relógio.

Indicação

(todos os modelos 125/200)

| Fase de compressão Low Speed | |
|------------------------------|------------|
| Conforto | 25 cliques |
| Standard | 20 cliques |
| Sport | 15 cliques |

(todos os modelos 250/300)

| Fase de compressão Low Speed | |
|------------------------------|------------|
| Conforto | 25 cliques |
| Standard | 20 cliques |
| Sport | 15 cliques |

**Info**

Rodar no sentido dos ponteiros do relógio aumenta o amortecimento e, no sentido contrário aos ponteiros do relógio reduz o amortecimento.

11.4 Regular o amortecimento em compressão High Speed do amortecedor

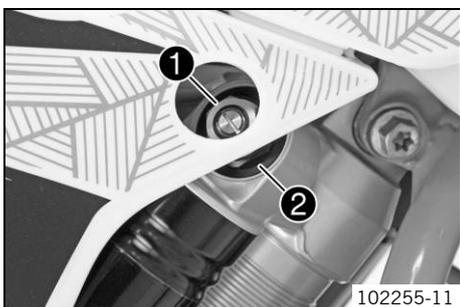
**Atenção**

Perigo de acidente A desmontagem de componentes sob pressão pode causar ferimentos.

- O amortecedor está cheio com nitrogénio a alta pressão. Tenha atenção às descrições indicadas. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)

**Info**

A regulação de High Speed tem efeito quando se flete rapidamente o amortecedor.



- Rodar o parafuso de regulação ① com uma chave de parafusos até ao batente, no sentido dos ponteiros do relógio.

**Info**

Não soltar a ligação aparafusada ②!

- Rodar o número de voltas que corresponde ao tipo de amortecedor, no sentido contrário aos ponteiros do relógio.

Indicação

(todos os modelos 125/200)

| Fase de compressão High Speed | |
|-------------------------------|---------------|
| Conforto | 2 rotações |
| Standard | 1,5 rotações |
| Sport | 1,25 rotações |

(todos os modelos 250/300)

| Fase de compressão High Speed | |
|-------------------------------|---------------|
| Conforto | 2 rotações |
| Standard | 1,5 rotações |
| Sport | 1,25 rotações |

**Info**

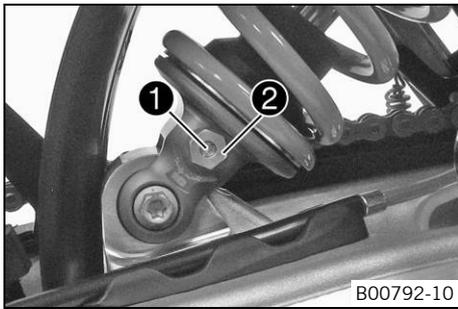
Rodar no sentido dos ponteiros do relógio aumenta o amortecimento e, no sentido contrário aos ponteiros do relógio reduz o amortecimento.

11.5 Regular o amortecimento em extensão do amortecedor

**Atenção**

Perigo de acidente A desmontagem de componentes sob pressão pode causar ferimentos.

- O amortecedor está cheio com nitrogénio a alta pressão. Tenha atenção às descrições indicadas. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)



- Rodar o parafuso de regulação ① até ao último clique audível, no sentido dos ponteiros do relógio.

i Info

Não soltar a ligação aparafusada ②!

- Rodar o número de cliques que corresponde ao tipo de amortecedor, no sentido contrário aos ponteiros do relógio.

Indicação

(todos os modelos 125/200)

| Amortecimento em extensão | |
|---------------------------|------------|
| Conforto | 28 cliques |
| Standard | 24 cliques |
| Sport | 22 cliques |

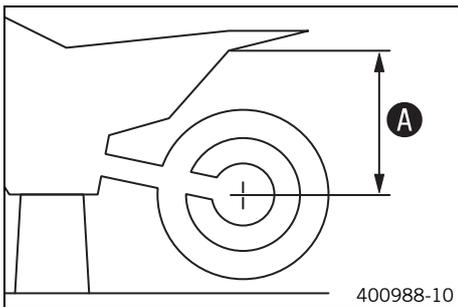
(todos os modelos 250/300)

| Amortecimento em extensão | |
|---------------------------|------------|
| Conforto | 28 cliques |
| Standard | 24 cliques |
| Sport | 22 cliques |

i Info

Rodar no sentido dos ponteiros do relógio aumenta o amortecimento e, no sentido contrário aos ponteiros do relógio reduz o amortecimento ao distender.

11.6 Determinar a medida da roda traseira sem carga



Trabalho preparatório

- Elevar a moto com o suporte de elevação. (📖 V. 55)

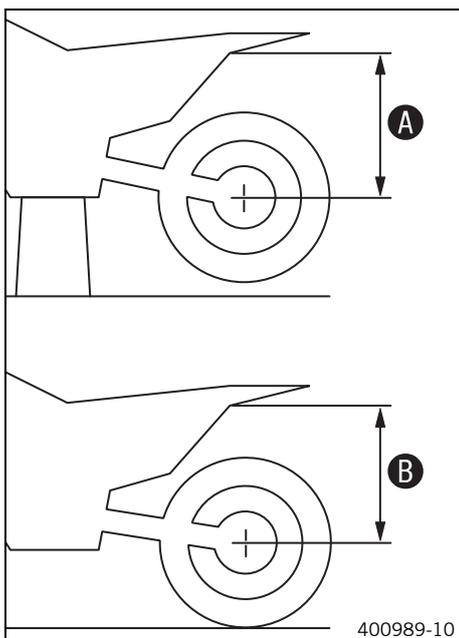
Trabalho principal

- Medir da forma mais vertical possível a distância entre o eixo traseiro e um ponto fixo, p. ex., uma marca no revestimento traseiro.
- Anotar o valor como medida ①.

Trabalho final

- Retirar a moto do suporte de elevação. (📖 V. 55)

11.7 Controlar o SAG estático do amortecedor



- Determinar a medida **A** da roda traseira sem carga. (📖 V. 45)
- Com a ajuda de outra pessoa, manter a moto na vertical.
- Medir novamente a distância entre o eixo traseiro e o ponto fixo.
- Anotar o valor como medida **B**.

i Info

O SAG estático é a diferença da massa **A** e **B**.

- Controlar o SAG estático do amortecedor.

(todos os modelos 125/200)

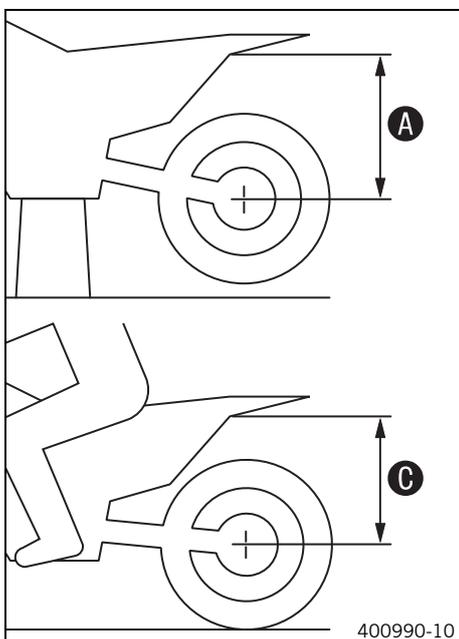
| | |
|--------------|-------------|
| SAG estático | 29... 32 mm |
|--------------|-------------|

(todos os modelos 250/300)

| | |
|--------------|-------------|
| SAG estático | 33... 35 mm |
|--------------|-------------|

- » Quando o SAG estático é mais pequeno ou maior do que a medida indicada:
 - Regular a pré-tensão do amortecedor. 🛠️ (📖 V. 46)

11.8 Controlar o SAG do amortecedor



- Determinar a medida **A** da roda traseira sem carga. (📖 V. 45)
- Com ajuda de uma pessoa para segurar a moto, o condutor senta-se na moto com o vestuário de proteção na posição normal (pés nos descansos para os pés) e balança para cima e para baixo algumas vezes.
 - ✓ O amortecimento da roda traseira fica nivelado.
- Uma outra pessoa deve agora medir a distância entre o eixo traseiro e o ponto fixo.
- Anotar o valor como medida **C**.

i Info

O SAG é a diferença entre a medida **A** e **C**.

- Controlar o SAG do amortecedor.

Indicação

(todos os modelos 125/200)

| | |
|-----|---------------|
| SAG | 100... 110 mm |
|-----|---------------|

(todos os modelos 250/300)

| | |
|-----|---------------|
| SAG | 105... 115 mm |
|-----|---------------|

- » Quando o SAG se desvia da medida indicada:
 - Regular o SAG. 🛠️ (📖 V. 47)

11.9 Regular a pré-tensão do amortecedor 🛠️

⚠️ Atenção

Perigo de acidente A desmontagem de componentes sob pressão pode causar ferimentos.

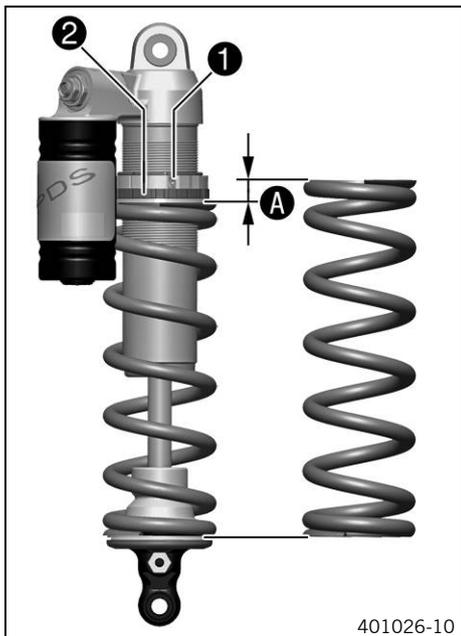
- O amortecedor está cheio com nitrogénio a alta pressão. Tenha atenção às descrições indicadas. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)

i Info

Antes de poder alterar a pré-tensão do amortecedor, deve tomar nota da tensão atual - por exemplo, medir o comprimento da mola.

Trabalho preparatório

- Elevar a moto com o suporte de elevação. (📖 V. 55)
- Desmontar o amortecedor. 🛠️ (📖 V. 68)



- Limpar bem o amortecedor quando desmontado.

Trabalho principal

- Desapertar o parafuso ①.
- Rodar o anel de regulação ② até que a mola esteja completamente sem tensão.

Chave de porcas (T106S)

- Medir o comprimento total da mola quando está sem tensão.
- Rodando o anel de regulação tensionar a mola ② até à medida indicada A.

Indicação
(todos os modelos 125/200)

| Pré-tensão da mola | |
|--------------------|-------|
| Conforto | 10 mm |
| Standard | 10 mm |
| Sport | 10 mm |

(todos os modelos 250/300)

| Pré-tensão da mola | |
|--------------------|------|
| Conforto | 7 mm |
| Standard | 7 mm |
| Sport | 7 mm |

i Info
Dependendo do SAG estático ou do SAG de rodagem pode ser necessária uma pré-tensão da mola superior ou inferior.

- Apertar o parafuso ①.

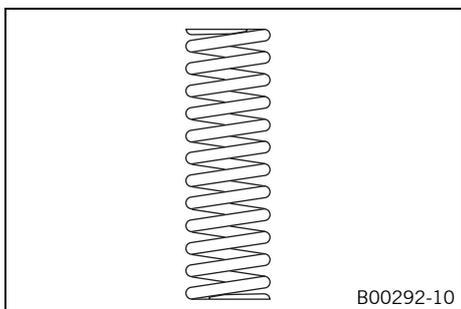
Indicação

| | | |
|--|----|------|
| Parafuso do anel de regulação do amortecedor | M5 | 5 Nm |
|--|----|------|

Trabalho final

- Montar o amortecedor. (🔧 V. 68)
- Retirar a moto do suporte de elevação. (📖 V. 55)

11.10 Regular o SAG 🛠️



Trabalho preparatório

- Elevar a moto com o suporte de elevação. (📖 V. 55)
- Desmontar o amortecedor. (🔧 V. 68)
- Limpar bem o amortecedor quando desmontado.

Trabalho principal

- Seleccionar e montar uma mola correspondente.

Indicação
(todos os modelos 125/200)

| Índice de rigidez | |
|-------------------------------|---------|
| Peso do condutor: 65... 75 kg | 63 N/mm |
| Peso do condutor: 75... 85 kg | 66 N/mm |
| Peso do condutor: 85... 95 kg | 69 N/mm |

(todos os modelos 250/300)

| Índice de rigidez | |
|-------------------------------|---------|
| Peso do condutor: 65... 75 kg | 66 N/mm |
| Peso do condutor: 75... 85 kg | 69 N/mm |
| Peso do condutor: 85... 95 kg | 72 N/mm |

i Info
O índice de rigidez do amortecedor está indicado no lado exterior do amortecedor.

Trabalho final

- Montar o amortecedor. (🔧 V. 68)

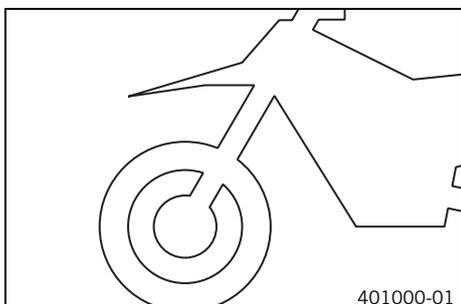
- Retirar a moto do suporte de elevação. (🔧 V. 55)
- Controlar o SAG estático do amortecedor. (🔧 V. 46)
- Controlar o SAG do amortecedor. (🔧 V. 46)
- Regular o amortecimento em extensão do amortecedor. (🔧 V. 44)

11.11 Controlar a regulação original da forqueta



Info

Na forqueta, por motivos diferentes não se pode determinar nenhum SAG exacto.



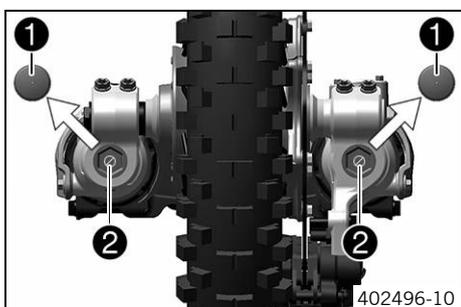
- Pequenos desvios do peso corporal do condutor, tal como no amortecedor, podem ser equilibrados através da pré-tensão da mola.
- Quando a forqueta chega frequentemente ao fim do seu curso (batente final rígido ao flectir), é imprescindível que sejam montadas molas mais rígidas para evitar danos na forqueta e no quadro.

11.12 Regular o amortecimento em compressão da forqueta



Info

O amortecimento hidráulico em compressão determina a reacção perante a flexão da forqueta.



(EXC, XC-W)

- Retirar as proteções ①.
- Rodar os parafusos de regulação ② até ao batente no sentido dos ponteiros do relógio.



Info

Os parafusos de regulação ② encontram-se na extremidade inferior da perna da forqueta. Efetuar a regulação de ambas as pernas da forqueta simultaneamente.

- Rodar o número de cliques que corresponde ao tipo de forqueta, no sentido contrário aos ponteiros do relógio.

Indicação

(125 EXC EU, todos os modelos 200)

| Amortecimento em compressão | |
|-----------------------------|------------|
| Conforto | 22 cliques |
| Standard | 20 cliques |
| Sport | 18 cliques |

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

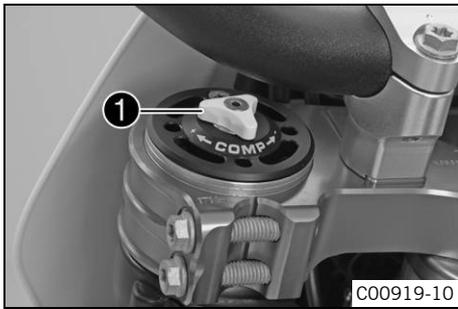
| Amortecimento em compressão | |
|-----------------------------|------------|
| Conforto | 22 cliques |
| Standard | 20 cliques |
| Sport | 18 cliques |



Info

Rodar no sentido dos ponteiros do relógio aumenta o amortecimento e, no sentido contrário aos ponteiros do relógio, reduz o amortecimento ao flectir.

- Montar as proteções ①.



(Six Days)

- Rodar o parafuso de regulação branco ① até ao batente no sentido dos ponteiros do relógio.

i Info

O parafuso de regulação ① encontra-se na extremidade superior da perna esquerda da forqueta. O amortecimento em compressão encontra-se na perna esquerda da forqueta (parafuso de regulação branco). O amortecimento em extensão encontra-se na perna direita da forqueta (parafuso de regulação vermelho).

- Rodar o número de cliques que corresponde ao tipo de forqueta, no sentido contrário aos ponteiros do relógio.

Indicação

(125 EXC Six Days EU)

| Amortecimento em compressão | |
|-----------------------------|------------|
| Conforto | 14 cliques |
| Standard | 12 cliques |
| Sport | 10 cliques |

(250/300 Six Days)

| Amortecimento em compressão | |
|-----------------------------|------------|
| Conforto | 14 cliques |
| Standard | 12 cliques |
| Sport | 10 cliques |

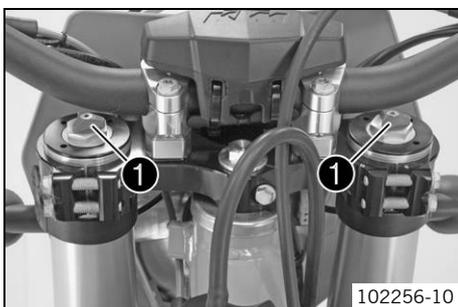
i Info

Rodar no sentido dos ponteiros do relógio aumenta o amortecimento e, no sentido contrário aos ponteiros do relógio, reduz o amortecimento ao fletir.

11.13 Regular o amortecimento em extensão da forqueta

i Info

O amortecimento hidráulico em extensão determina a reação perante distensão da forqueta.



(EXC EU/AU)

- Rodar os parafusos de regulação ① até ao batente no sentido dos ponteiros do relógio.

i Info

Os parafusos de regulação ① encontram-se na extremidade superior das pernas da forqueta. Efetuar a regulação de ambas as pernas da forqueta simultaneamente.

- Rodar o número de cliques que corresponde ao tipo de forqueta, no sentido contrário aos ponteiros do relógio.

Indicação

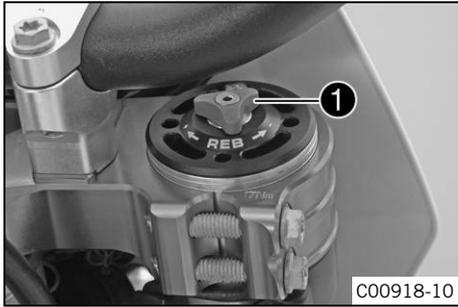
(125 EXC EU, 200 EXC EU, 200 EXC AU)

| Amortecimento em extensão | |
|---------------------------|------------|
| Conforto | 20 cliques |
| Standard | 18 cliques |
| Sport | 16 cliques |

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

| Amortecimento em extensão | |
|---------------------------|------------|
| Conforto | 20 cliques |
| Standard | 18 cliques |
| Sport | 16 cliques |

i Info
Rodar no sentido dos ponteiros do relógio aumenta o amortecimento e, no sentido contrário aos ponteiros do relógio reduz o amortecimento ao distender.



(Six Days)

- Rodar o parafuso de regulação vermelho ① até ao batente no sentido dos ponteiros do relógio.

i Info
O parafuso de regulação ① encontra-se na extremidade superior da perna direita da forqueta. O amortecimento em extensão encontra-se na perna direita da forqueta (parafuso de regulação vermelho). O amortecimento em compressão encontra-se na perna esquerda da forqueta (parafuso de regulação branco).

- Rodar o número de cliques que corresponde ao tipo de forqueta, no sentido contrário aos ponteiros do relógio.

Indicação

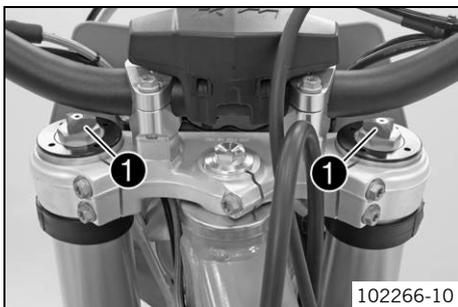
(125 EXC Six Days EU)

| Amortecimento em extensão | |
|---------------------------|------------|
| Conforto | 14 cliques |
| Standard | 12 cliques |
| Sport | 10 cliques |

(250/300 Six Days)

| Amortecimento em extensão | |
|---------------------------|------------|
| Conforto | 14 cliques |
| Standard | 12 cliques |
| Sport | 10 cliques |

i Info
Rodar no sentido dos ponteiros do relógio aumenta o amortecimento e, no sentido contrário aos ponteiros do relógio reduz o amortecimento ao distender.



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

- Rodar os parafusos de regulação ① até ao batente no sentido dos ponteiros do relógio.

i Info
Os parafusos de regulação ① encontram-se na extremidade superior das pernas da forqueta. Efetuar a regulação de ambas as pernas da forqueta simultaneamente.

- Rodar o número de cliques que corresponde ao tipo de forqueta, no sentido contrário aos ponteiros do relógio.

Indicação

(200 XC-W US)

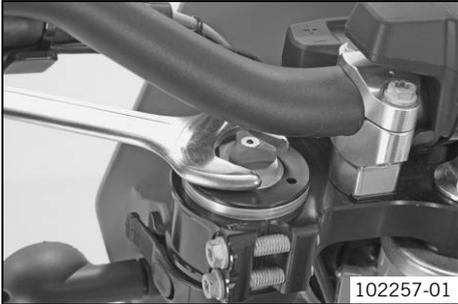
| Amortecimento em extensão | |
|---------------------------|------------|
| Conforto | 20 cliques |
| Standard | 18 cliques |
| Sport | 16 cliques |

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

| Amortecimento em extensão | |
|---------------------------|------------|
| Conforto | 20 cliques |
| Standard | 18 cliques |
| Sport | 16 cliques |

i Info
Rodar no sentido dos ponteiros do relógio aumenta o amortecimento e, no sentido contrário aos ponteiros do relógio reduz o amortecimento ao distender.

11.14 Regular a pré-tensão da mola da forqueta (EXC, XC-W)



(EXC EU/AU)

- Rodar os parafusos de regulação até ao batente no sentido contrário aos ponteiros do relógio.

i Info
Efetuar a regulação de ambas as pernas da forqueta simultaneamente.

- Rodar o número de rotações que corresponde ao tipo de forqueta, no sentido dos ponteiros do relógio.

Indicação

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

| Pré-tensão da mola - Preload Adjuster | |
|---------------------------------------|------------|
| Conforto | 0 rotações |
| Standard | 0 rotações |
| Sport | 1 rotação |

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

| Pré-tensão da mola - Preload Adjuster | |
|---------------------------------------|------------|
| Conforto | 0 rotações |
| Standard | 0 rotações |
| Sport | 1 rotação |

i Info
Rodar no sentido dos ponteiros do relógio aumenta a pré-tensão da mola, enquanto no sentido contrário aos ponteiros do relógio diminui a pré-tensão.
A regulação da pré-tensão da mola não tem qualquer influência na regulação do amortecimento em extensão.
Contudo, geralmente, se houver mais pré-tensão da mola, a regulação do amortecimento em extensão também deve ser superior.



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

- Rodar os parafusos de regulação até ao batente no sentido contrário aos ponteiros do relógio.

i Info
Efetuar a regulação de ambas as pernas da forqueta simultaneamente.

- Rodar o número de rotações que corresponde ao tipo de forqueta, no sentido dos ponteiros do relógio.

Indicação

(200 XC-W US)

| Pré-tensão da mola - Preload Adjuster | |
|---------------------------------------|------------|
| Conforto | 0 rotações |
| Standard | 0 rotações |
| Sport | 1 rotação |

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

| Pré-tensão da mola - Preload Adjuster | |
|---------------------------------------|------------|
| Conforto | 0 rotações |
| Standard | 0 rotações |
| Sport | 1 rotação |



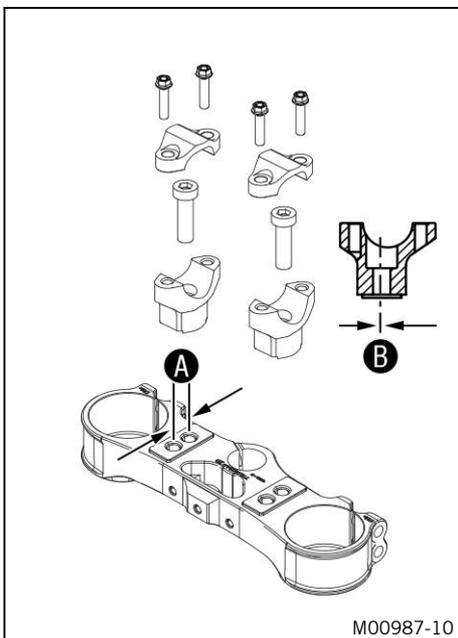
Info

Rodar no sentido dos ponteiros do relógio aumenta a pré-tensão da mola, enquanto no sentido contrário aos ponteiros do relógio diminui a pré-tensão.

A regulação da pré-tensão da mola não tem qualquer influência na regulação do amortecimento em extensão.

Contudo, geralmente, se houver mais pré-tensão da mola, a regulação do amortecimento em extensão também deve ser superior.

11.15 Posição do guiador



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

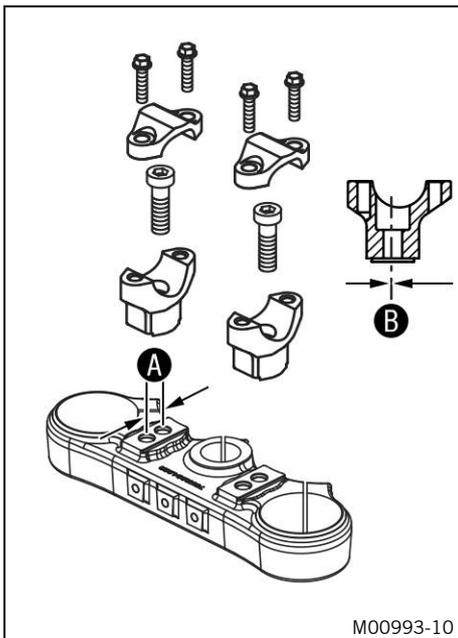
Nas coroas da forqueta superiores encontram-se 2 orifícios afastados **A** em relação um ao outro.

| | |
|-------------------------|-------|
| Distância de orifício A | 15 mm |
|-------------------------|-------|

Os orifícios no suporte do guiador estão colocados a uma distância **B** do centro.

| | |
|-------------------------|--------|
| Distância de orifício B | 3,5 mm |
|-------------------------|--------|

O guiador pode ser montado em 4 posições diferentes. Assim existe a possibilidade de ajustar o guiador para a posição que é mais confortável para o condutor.



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

Nas coroas da forqueta superiores encontram-se 2 orifícios afastados **A** em relação um ao outro.

| | |
|-------------------------|-------|
| Distância de orifício A | 15 mm |
|-------------------------|-------|

Os orifícios no suporte do guiador estão colocados a uma distância **B** do centro.

| | |
|-------------------------|--------|
| Distância de orifício B | 3,5 mm |
|-------------------------|--------|

O guiador pode ser montado em 4 posições diferentes. Assim existe a possibilidade de ajustar o guiador para a posição que é mais confortável para o condutor.

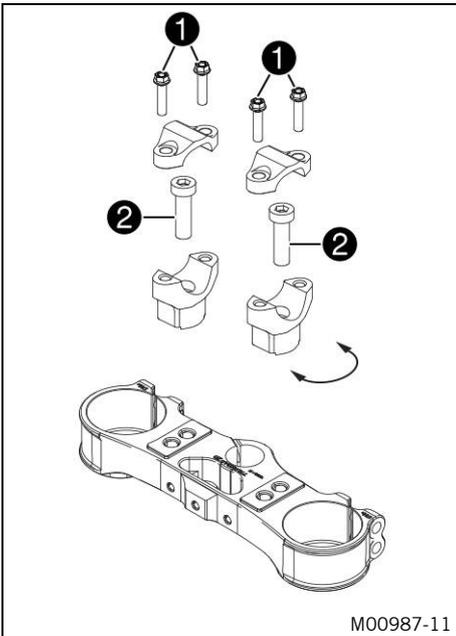
11.16 Regular a posição do guidador ↗



Aviso

Perigo de acidente Quebra do guidador.

- Se o guidador for torcido ou desalinhado, o material é sobrecarregado e o guidador pode partir. Trocar sempre o guidador.



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

- Remover os parafusos ①. Retirar as pontes de aperto do guidador. Retirar o guidador e colocar de lado.



Info

Cobrir os componentes para os proteger de danos. Não dobrar os cabos nem as tubagens.

- Remover os parafusos ②. Retirar o suporte do guidador.
- Colocar o suporte do guidador na posição desejada. Montar e apertar os parafusos ②.

Indicação

| | | | |
|---------------------------------|-----|-------|----------------------|
| Parafuso do suporte do guidador | M10 | 40 Nm | Loctite® 243™ |
|---------------------------------|-----|-------|----------------------|



Info

Posicionar uniformemente os suportes do guidador do lado esquerdo e direito.

- Posicionar o guidador.



Info

Ter atenção à disposição correta dos cabos e tubagens.

- Posicionar as pontes de aperto do guidador. Montar e apertar uniformemente os parafusos ①.

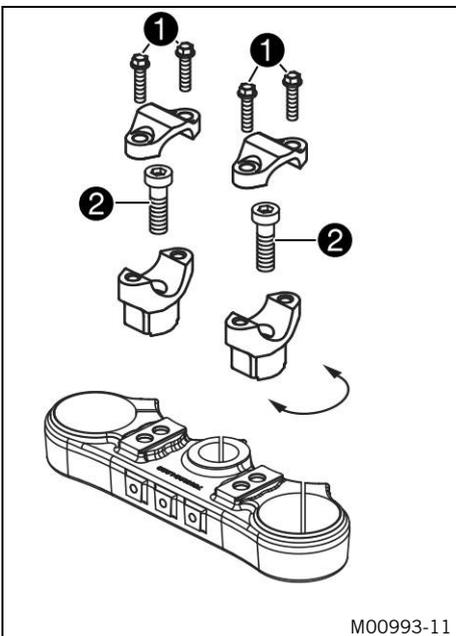
Indicação

| | | | |
|---|----|-------|--|
| Parafuso da ponte de aperto do guidador | M8 | 20 Nm | |
|---|----|-------|--|



Info

Tenha atenção para que a medida da folga seja igual.



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

- Remover os parafusos ①. Retirar as pontes de aperto do guidador. Retirar o guidador e colocar de lado.



Info

Cobrir os componentes para os proteger de danos. Não dobrar os cabos nem as tubagens.

- Remover os parafusos ②. Retirar o suporte do guidador.
- Colocar o suporte do guidador na posição desejada. Montar e apertar os parafusos ②.

Indicação

| | | | |
|---------------------------------|-----|-------|----------------------|
| Parafuso do suporte do guidador | M10 | 40 Nm | Loctite® 243™ |
|---------------------------------|-----|-------|----------------------|



Info

Posicionar uniformemente os suportes do guidador do lado esquerdo e direito.

- Posicionar o guidador.



Info

Ter atenção à disposição correta dos cabos e tubagens.

- Posicionar as pontes de aperto do guiador. Montar e apertar uniformemente os parafusos ①.

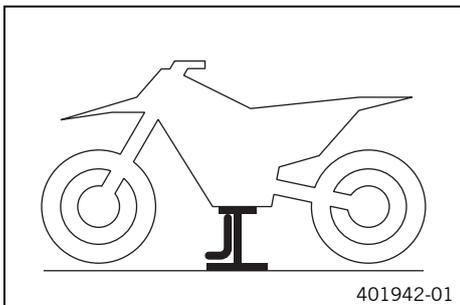
Indicação

| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso da ponte de aperto do guiador | M8 | 20 Nm |
|--|----|-------|

**Info**

Tenha atenção para que a medida da folga seja igual.

12.1 Elevar a moto com o suporte de elevação



Nota

Perigo de danos O veículo estacionado pode rolar ou tombar.

- Colocar o veículo sempre num piso firme e plano.

- Elevar a moto pelo chassi por baixo do motor.

Suporte de elevação (78129955100)

- ✓ Nenhuma das rodas tem contacto com o chão.

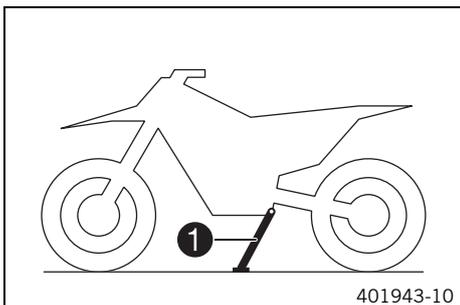
- Proteger a moto contra quedas.

12.2 Retirar a moto do suporte de elevação

Nota

Perigo de danos O veículo estacionado pode rolar ou tombar.

- Colocar o veículo sempre num piso firme e plano.



- Retirar a moto do suporte de elevação.
- Remover o suporte de elevação.
- Para parar a moto, empurrar o suporte lateral (1) com o pé para o chão e aplicar carga com a moto.

i Info

Durante a viagem deve dobrar-se o suporte lateral para cima e prender com a tira de borracha.

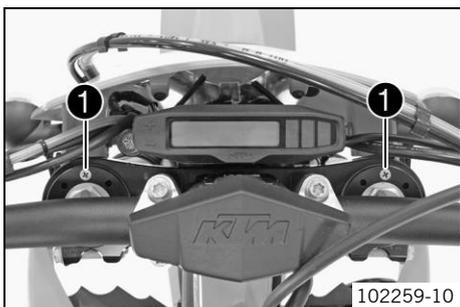
12.3 Purgar as pernas da forqueta

Trabalho preparatório

- Elevar a moto com o suporte de elevação. (📖 V. 55)

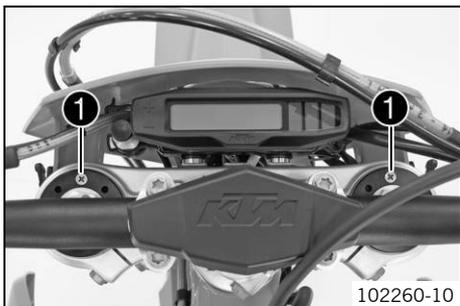
Trabalho principal (EXC EU/AU)

- Soltar os parafusos de purga (1).
- ✓ Eventualmente pode ocorrer evasão do excesso de pressão existente no interior da forqueta.
- Apertar os parafusos de purga.



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

- Soltar os parafusos de purga (1).
- ✓ Eventualmente pode ocorrer evasão do excesso de pressão existente no interior da forqueta.
- Apertar os parafusos de purga.





(Six Days)

- Soltar os parafusos de purga ①.
- ✓ Eventualmente pode ocorrer evasão do excesso de pressão existente no interior da forqueta.
- Apertar os parafusos de purga.

Trabalho final

- Retirar a moto do suporte de elevação. (📖 V. 55)

12.4 Limpar os foles contra o pó das pernas da forqueta

Trabalho preparatório

- Elevar a moto com o suporte de elevação. (📖 V. 55)
- Desmontar a protecção da forqueta. (📖 V. 56)

Trabalho principal

- Deslizar o fole contra o pó ① para baixo em ambas as duas pernas da forqueta.



Info

Os foles contra o pó destinam-se a afastar a poeira e a sujidade dos tubos interiores da forqueta. Com o tempo, a sujidade pode penetrar por trás dos foles. Se não se remover esta sujidade, os anéis vedantes do óleo na parte posterior deixam de vedar.



Aviso

Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a óleo ou massa lubrificante nos discos dos travões.

- Manter os discos dos travões livres de óleo e gorduras, se necessário limpar com produto de limpeza para travões.

- Limpar e lubrificar os foles contra o pó e o tubo interno da forqueta em ambas as pernas da forqueta.

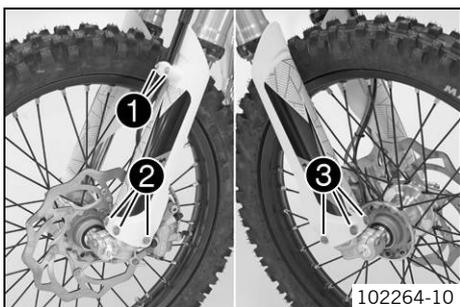
Spray de óleo universal (📖 V. 148)

- Empurrar para trás os foles contra o pó para a posição de montagem.
- Retirar o óleo em excesso.

Trabalho final

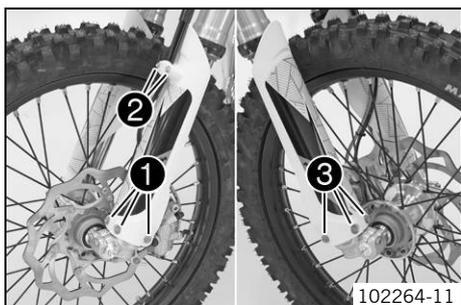
- Montar a protecção da forqueta. (📖 V. 57)
- Retirar a moto do suporte de elevação. (📖 V. 55)

12.5 Desmontar a protecção da forqueta



- Remover os parafusos ① e retirar a braçadeira.
- Remover os parafusos ② na perna esquerda da forqueta e retirar a protecção da forqueta do lado esquerdo.
- Remover os parafusos ③ na perna direita da forqueta e retirar a protecção da forqueta do lado direito.

12.6 Montar a proteção da forqueta



- Posicionar a proteção da forqueta na perna esquerda da forqueta. Montar e apertar os parafusos ❶.

Indicação

| | | |
|--------------------------------|----|-------|
| Restantes parafusos do chassis | M6 | 10 Nm |
|--------------------------------|----|-------|

- Posicionar o tubo do travão e a cablagem. Colocar a braçadeira, montar e apertar os parafusos ❷.
- Posicionar a proteção da forqueta na perna direita da forqueta. Montar e apertar os parafusos ❸.

Indicação

| | | |
|--------------------------------|----|-------|
| Restantes parafusos do chassis | M6 | 10 Nm |
|--------------------------------|----|-------|

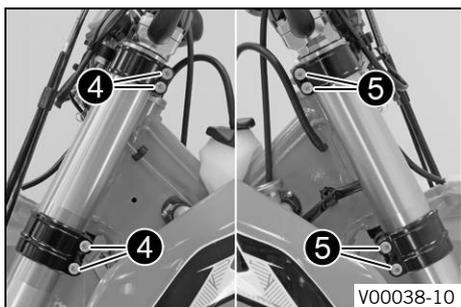
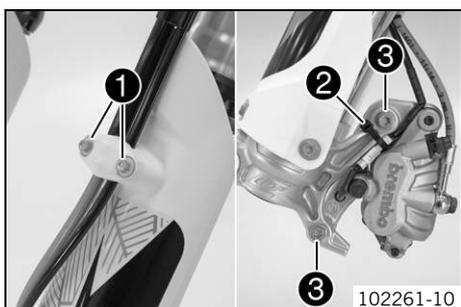
12.7 Desmontar as pernas da forqueta

Trabalho preparatório

- Elevar a moto com o suporte de elevação. (📖 V. 55)
- Desmontar a roda dianteira. (🔧 V. 93)
- Desmontar a placa do farol com farol. (📖 V. 101)

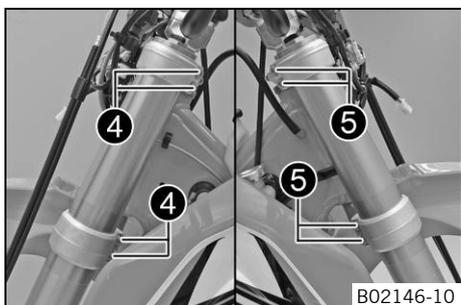
Trabalho principal

- Remover os parafusos ❶ e retirar a braçadeira.
- Remover a cinta de fixação de cabos ❷.
- Remover os parafusos ❸ com as anilhas e retirar a pinça do travão.
- Deixar a pinça do travão com o respetivo tubo ficar suspensa para o lado sem tensão.



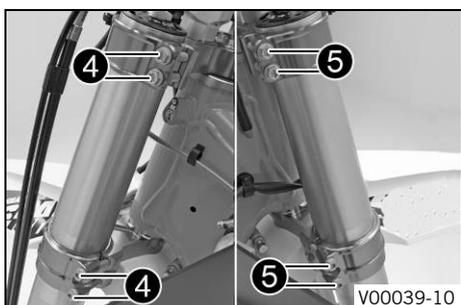
(EXC EU/AU)

- Desapertar os parafusos ❹. Retirar a perna esquerda da forqueta.
- Desapertar os parafusos ❺. Retirar a perna direita da forqueta.



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

- Desapertar os parafusos ❹. Retirar a perna esquerda da forqueta.
- Desapertar os parafusos ❺. Retirar a perna direita da forqueta.



(Six Days)

- Desapertar os parafusos ❹. Retirar a perna esquerda da forqueta.
- Desapertar os parafusos ❺. Retirar a perna direita da forqueta.

12.8 Montar as pernas da forqueta ↗

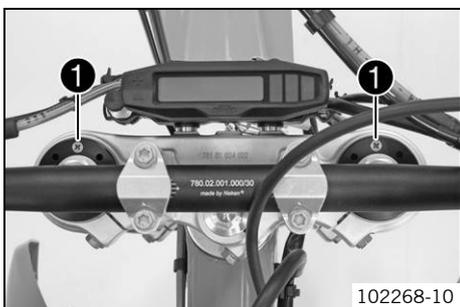


Trabalho principal (EXC EU/AU)

- Posicionar as pernas da forqueta.

i Info

A extremidade superior das pernas da forqueta apresenta ranhuras gravadas na parte lateral. A segunda ranhura gravada (a partir de cima) deve confinar com o canto superior da coroa da forqueta superior. Posicionar os parafusos de purga **1** para a frente.



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

- Posicionar as pernas da forqueta.

i Info

A extremidade superior das pernas da forqueta apresenta ranhuras gravadas na parte lateral. A segunda ranhura gravada (a partir de cima) deve confinar com o canto superior da coroa da forqueta superior. Posicionar os parafusos de purga **1** para a frente.



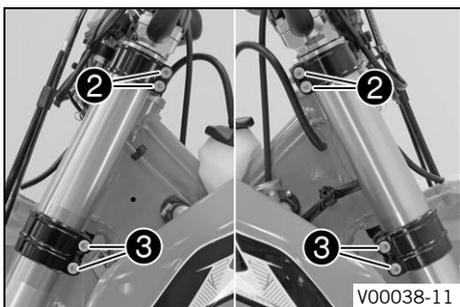
(Six Days)

- Posicionar as pernas da forqueta.

i Info

O amortecimento em extensão encontra-se na perna direita da forqueta **REB** (parafuso de regulação vermelho). O amortecimento em compressão encontra-se na perna esquerda da forqueta **COMP** (parafuso de regulação branco).

A extremidade superior das pernas da forqueta apresenta ranhuras gravadas na parte lateral. A segunda ranhura gravada (a partir de cima) deve confinar com o canto superior da coroa da forqueta superior. Posicionar os parafusos de purga **1** para a frente.



(EXC EU/AU)

- Apertar os parafusos **2**.

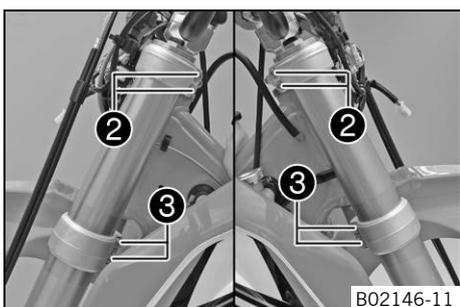
Indicação

| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso da coroa superior da forqueta | M8 | 17 Nm |
|--|----|-------|

- Apertar os parafusos **3**.

Indicação

| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso da coroa inferior da forqueta | M8 | 15 Nm |
|--|----|-------|



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

- Apertar os parafusos **2**.

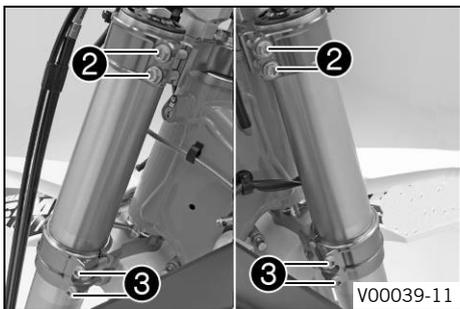
Indicação

| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso da coroa superior da forqueta | M8 | 20 Nm |
|--|----|-------|

- Apertar os parafusos **3**.

Indicação

| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso da coroa inferior da forqueta | M8 | 15 Nm |
|--|----|-------|



(Six Days)

- Apertar os parafusos ②.

Indicação

| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso da coroa superior da forqueta | M8 | 17 Nm |
|--|----|-------|

- Apertar os parafusos ③.

Indicação

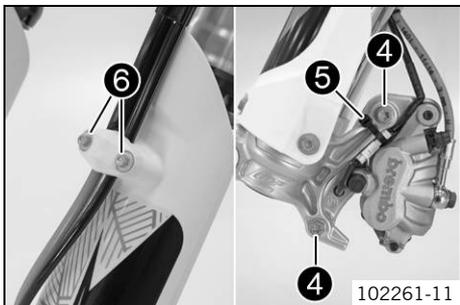
| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso da coroa inferior da forqueta | M8 | 15 Nm |
|--|----|-------|

- Posicionar a pinça do travão, montar os parafusos ④ com as anilhas e apertar.

Indicação

| | | | |
|---------------------------------------|----|-------|---------------|
| Parafuso dianteiro da pinça do travão | M8 | 25 Nm | Loctite® 243™ |
|---------------------------------------|----|-------|---------------|

- Montar a cinta de fixação de cabos ⑤.
- Posicionar o tubo do travão e a cablagem. Colocar a braçadeira, montar e apertar os parafusos ⑥.



Trabalho final

- Montar a roda dianteira. (📖 V. 93)
- Montar a placa do farol com farol. (📖 V. 101)
- Controlar a regulação do farol. (📖 V. 103)

12.9 Desmontar a coroa inferior da forqueta 🛠️ (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)

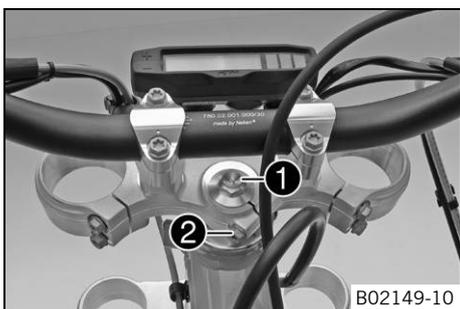
Trabalho preparatório

- Elevar a moto com o suporte de elevação. (📖 V. 55)
- Desmontar a roda dianteira. 🛠️ (📖 V. 93)
- Desmontar a placa do farol com farol. (📖 V. 101)
- Desmontar as pernas da forqueta. 🛠️ (📖 V. 57)
- Desmontar o guarda-lamas dianteiro. (📖 V. 67)
- Retirar a espuma de protecção do guidador.

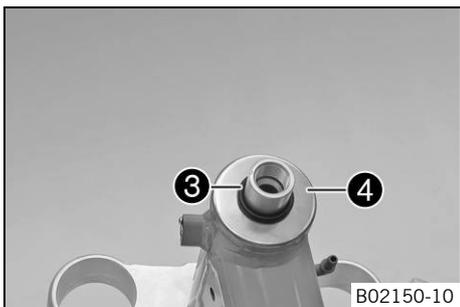
Trabalho principal

- Remover o parafuso ①. Desapertar o parafuso ②. Retirar a coroa superior da forqueta com o guidador e pendurar para o lado.

i Info
Cobrir os componentes para os proteger de danos.
Não dobrar os cabos nem as tubagens.



- Remover o o-ring ③. Remover o anel de protecção ④.
- Retirar a coroa inferior da forqueta com o tubo de direcção.
- Remover o rolamento superior da cabeça de direcção.



12.10 Desmontar a coroa inferior da forqueta ↘ (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days)

Trabalho preparatório

- Elevar a moto com o suporte de elevação. (📖 V. 55)
- Desmontar a roda dianteira. ↘ (📖 V. 93)
- Desmontar a placa do farol com farol. (📖 V. 101)
- Desmontar as pernas da forqueta. ↘ (📖 V. 57)
- Desmontar o guarda-lamas dianteiro. (📖 V. 67)
- Retirar a espuma de protecção do guidador.

Trabalho principal

- Remover o parafuso ❶. Remover o parafuso ❷. Retirar a coroa superior da forqueta com o guidador e pendurar para o lado.

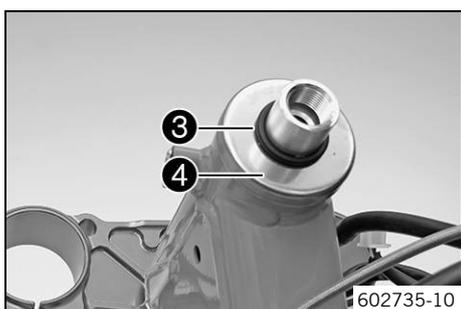


Info

Cobrir os componentes para os proteger de danos.
Não dobrar os cabos nem as tubagens.



602734-10



602735-10

- Remover o o-ring ❸. Remover o anel de protecção ❹.
- Retirar a coroa inferior da forqueta com o tubo de direção.
- Remover o rolamento superior da cabeça de direção.

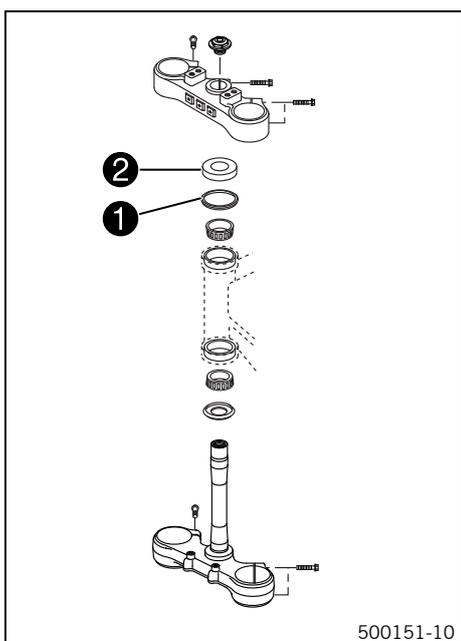
12.11 Montar a coroa inferior da forqueta ↘ (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)

Trabalho principal

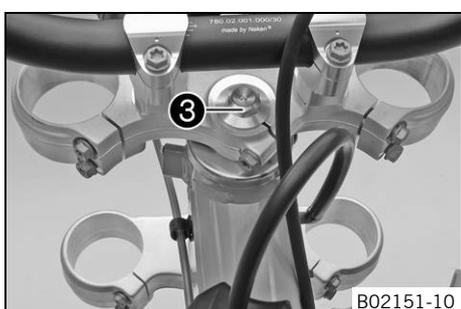
- Limpar os rolamentos e os elementos vedantes, verificar se têm danos e lubrificar.

Lubrificante de elevada viscosidade (📖 V. 147)

- Colocar a coroa inferior da forqueta com o tubo de direção. Montar o rolamento superior da cabeça da direção.
- Controlar se a vedação superior da cabeça da direção ❶ está bem posicionada.
- Montar o anel de protecção ❷.

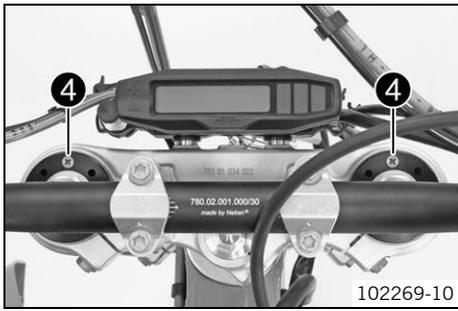


500151-10



B02151-10

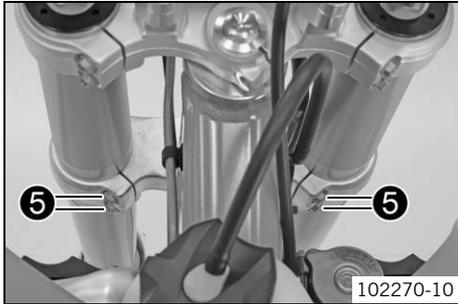
- Posicionar a coroa superior da forqueta usando o guidador.
- Posicionar o tubo da embraiagem e a cablagem.
- Montar o parafuso ❸, mas não apertar ainda.



- Posicionar as pernas da forqueta.

i Info

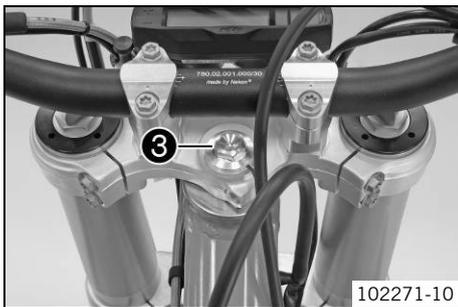
A extremidade superior das pernas da forqueta apresenta ranhuras gravadas na parte lateral. A segunda ranhura gravada (a partir de cima) deve confinar com o canto superior da coroa da forqueta superior. Posicionar os parafusos de purga ④ para a frente.



- Apertar os parafusos ⑤.

Indicação

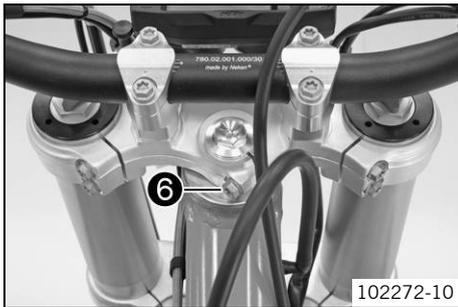
| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso da coroa inferior da forqueta | M8 | 15 Nm |
|--|----|-------|



- Apertar o parafuso ③.

Indicação

| | | |
|---|---------|-------|
| Parafuso superior da cabeça da direcção | M20x1,5 | 12 Nm |
|---|---------|-------|



- Apertar o parafuso ⑥.

Indicação

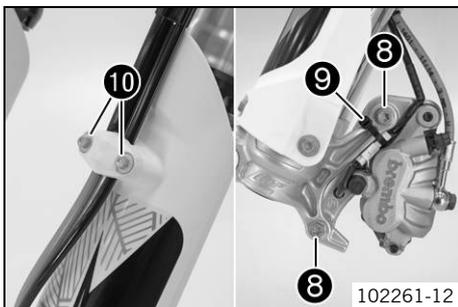
| | | |
|---------------------------------------|----|-------|
| Parafuso superior do tubo de direcção | M8 | 20 Nm |
|---------------------------------------|----|-------|



- Apertar os parafusos ⑦.

Indicação

| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso da coroa superior da forqueta | M8 | 20 Nm |
|--|----|-------|



- Posicionar a pinça do travão. Montar e apertar os parafusos ⑧ com as anilhas.

Indicação

| | | | |
|---------------------------------------|----|-------|---------------|
| Parafuso dianteiro da pinça do travão | M8 | 25 Nm | Loctite® 243™ |
|---------------------------------------|----|-------|---------------|

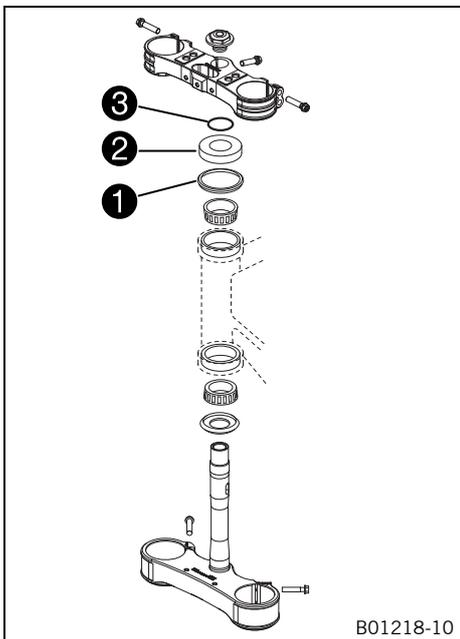
- Montar a cinta de fixação de cabos ⑨.

- Posicionar o tubo do travão e a cablagem. Colocar a braçadeira, montar e apertar os parafusos ⑩.

Trabalho final

- Montar a espuma de proteção do guidador.
- Montar o guarda-lamas dianteiro. (📖 V. 68)
- Montar a roda dianteira. 🛠️ (📖 V. 93)
- Montar a placa do farol com farol. (📖 V. 101)
- Controlar a instalação elétrica, os cabos bowden, a tubagem do travão e da embraiagem quanto a acessibilidade e disposição.
- Controlar a folga do rolamento da cabeça de direcção. (📖 V. 65)
- Retirar a moto do suporte de elevação. (📖 V. 55)
- Controlar a regulação do farol. (📖 V. 103)

12.12 Montar a coroa inferior da forqueta 🛠️ (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days)

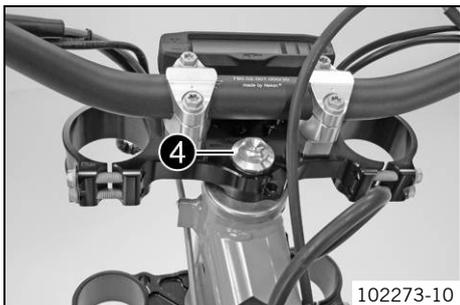


Trabalho principal (EXC EU/AU)

- Limpar os rolamentos e os elementos vedantes, verificar se têm danos e lubrificar.

Lubrificante de elevada viscosidade (📖 V. 147)

- Colocar a coroa inferior da forqueta com o tubo de direcção. Montar o rolamento superior da cabeça da direcção.
- Controlar se a vedação superior da cabeça da direcção ❶ está bem posicionada.
- Montar o anel de proteção ❷ e o o-ring ❸.



- Posicionar a coroa superior da forqueta usando o guidador.
- Montar o parafuso ❹, mas não apertar ainda.
- Posicionar o tubo da embraiagem e a cablagem.



- Posicionar as pernas da forqueta.



Info

A extremidade superior das pernas da forqueta apresenta ranhuras gravadas na parte lateral. A segunda ranhura gravada (a partir de cima) deve confinar com o canto superior da coroa da forqueta superior. Posicionar os parafusos de purga ❺ para a frente.



- Apertar os parafusos 6.

Indicação

| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso da coroa inferior da forqueta | M8 | 15 Nm |
|--|----|-------|



- Apertar o parafuso 4.

Indicação

| | | |
|---|---------|-------|
| Parafuso superior da cabeça da direcção | M20x1,5 | 12 Nm |
|---|---------|-------|



- Montar e apertar o parafuso 7.

Indicação

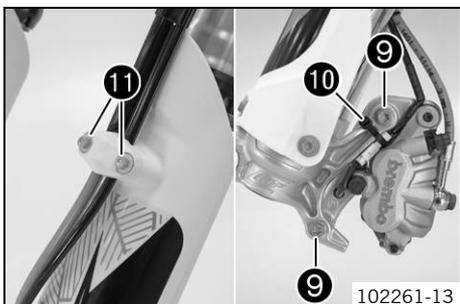
| | | | |
|---------------------------------------|----|-------|---------------|
| Parafuso superior do tubo de direcção | M8 | 17 Nm | Loctite® 243™ |
|---------------------------------------|----|-------|---------------|



- Apertar os parafusos 8.

Indicação

| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso da coroa superior da forqueta | M8 | 17 Nm |
|--|----|-------|



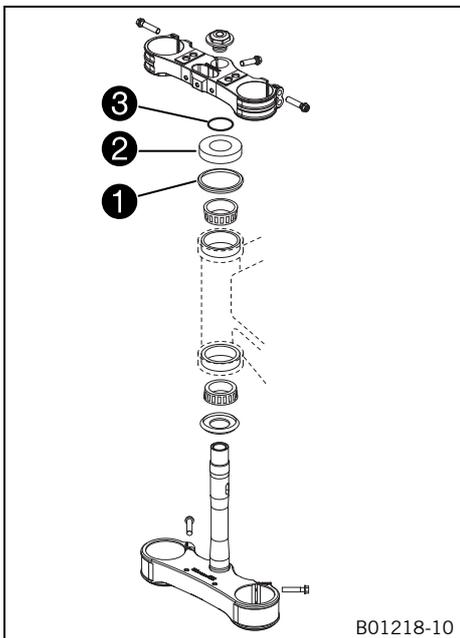
- Posicionar a pinça do travão. Montar e apertar os parafusos 9 com as anilhas.

Indicação

| | | | |
|---------------------------------------|----|-------|---------------|
| Parafuso dianteiro da pinça do travão | M8 | 25 Nm | Loctite® 243™ |
|---------------------------------------|----|-------|---------------|

- Montar a cinta de fixação de cabos 10.

- Posicionar o tubo do travão e a cablagem. Colocar a braçadeira, montar e apertar os parafusos 11.



(Six Days)

- Limpar os rolamentos e os elementos vedantes, verificar se têm danos e lubrificar.

Lubrificante de elevada viscosidade (📖 V. 147)

- Colocar a coroa inferior da forqueta com o tubo de direção. Montar o rolamento superior da cabeça da direção.
- Controlar se a vedação superior da cabeça da direção **1** está bem posicionada.
- Montar o anel de proteção **2** e o o-ring **3**.

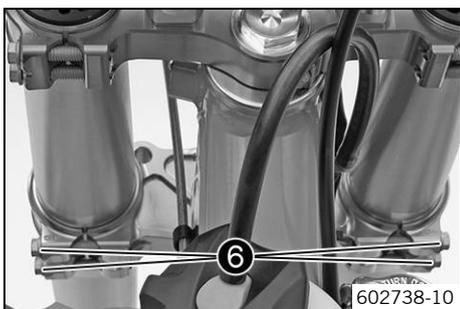


- Posicionar a coroa superior da forqueta usando o guiador.
- Montar o parafuso **4**, mas não apertar ainda.
- Posicionar o tubo da embraiagem e a cablagem.



- Posicionar as pernas da forqueta.

i Info
 O amortecimento em extensão encontra-se na perna direita da forqueta **REB** (parafuso de regulação vermelho). O amortecimento em compressão encontra-se na perna esquerda da forqueta **COMP** (parafuso de regulação branco).
 A extremidade superior das pernas da forqueta apresenta ranhuras gravadas na parte lateral. A segunda ranhura gravada (a partir de cima) deve confinar com o canto superior da coroa da forqueta superior.
 Posicionar os parafusos de purga **5** para a frente.



- Apertar os parafusos **6**.

Indicação

| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso da coroa inferior da forqueta | M8 | 15 Nm |
|--|----|-------|



- Apertar o parafuso **4**.

Indicação

| | | |
|---|---------|-------|
| Parafuso superior da cabeça da direcção | M20x1,5 | 12 Nm |
|---|---------|-------|



- Montar e apertar o parafuso 7.

Indicação

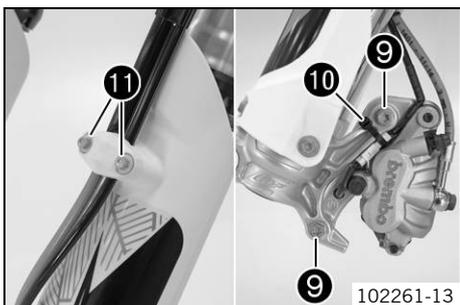
| | | | |
|---------------------------------------|----|-------|---------------|
| Parafuso superior do tubo de direcção | M8 | 17 Nm | Loctite® 243™ |
|---------------------------------------|----|-------|---------------|



- Apertar os parafusos 8.

Indicação

| | | | |
|--|----|-------|--|
| Parafuso da coroa superior da forqueta | M8 | 17 Nm | |
|--|----|-------|--|



- Posicionar a pinça do travão. Montar e apertar os parafusos 9 com as anilhas.

Indicação

| | | | |
|---------------------------------------|----|-------|---------------|
| Parafuso dianteiro da pinça do travão | M8 | 25 Nm | Loctite® 243™ |
|---------------------------------------|----|-------|---------------|

- Montar a cinta de fixação de cabos 10.
- Posicionar o tubo do travão e a cablagem. Colocar a braçadeira, montar e apertar os parafusos 11.

Trabalho final

- Montar o guarda-lamas dianteiro. (📖 V. 68)
- Montar a espuma de proteção do guidador.
- Montar a placa do farol com farol. (📖 V. 101)
- Controlar a regulação do farol. (📖 V. 103)
- Montar a roda dianteira. 🛠️ (📖 V. 93)
- Controlar a instalação elétrica, os cabos bowden, a tubagem do travão e da embraiagem quanto a acessibilidade e disposição.
- Controlar a folga do rolamento da cabeça de direcção. (📖 V. 65)
- Retirar a moto do suporte de elevação. (📖 V. 55)

12.13 Controlar a folga do rolamento da cabeça de direcção



Aviso

Perigo de acidente Comportamento de condução instável devido a uma folga incorreta do rolamento da cabeça da direcção.

- Regular imediatamente a folga do rolamento da cabeça de direcção. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)

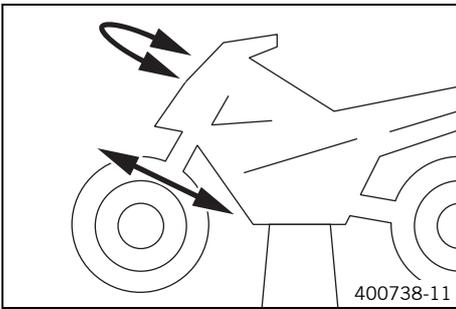


Info

Se se tiver conduzido durante muito tempo com folga no rolamento da cabeça de direcção, os rolamentos, e consequentemente os alojamentos dos rolamentos ficarão danificados.

Trabalho preparatório

- Elevar a moto com o suporte de elevação. (📖 V. 55)



Trabalho principal

- Colocar o guiador na posição para a frente. Movimentar as pernas da forqueta para trás e para a frente na direcção de condução.

Não deverá ser possível sentir folga no rolamento da cabeça de direcção.

- » Quando existe uma folga perceptível:
 - Regular a folga do rolamento da cabeça de direcção. 🛠️ (V. 66)
- Deslocar o guiador de um lado para outro em toda a sua gama de direcção.

O guiador deverá ser fácil de movimentar em toda a gama de direcção. Não se deverão sentir quaisquer posições de engate.

- » Quando se sentem as posições de engate:
 - Regular a folga do rolamento da cabeça de direcção. 🛠️ (V. 66)
 - Controlar e, se necessário, substituir o rolamento da cabeça de direcção.

Trabalho final

- Retirar a moto do suporte de elevação. (V. 55)

12.14 Regular a folga do rolamento da cabeça de direcção 🛠️

Trabalho preparatório

- Elevar a moto com o suporte de elevação. (V. 55)

Trabalho principal (EXC EU/AU)

- Desapertar os parafusos ❶. Remover o parafuso ❷.
- Desapertar e voltar a apertar o parafuso ❸.

Indicação

| | | |
|---|---------|-------|
| Parafuso superior da cabeça da direcção | M20x1,5 | 12 Nm |
|---|---------|-------|

- Com um martelo de plástico, bater levemente na coroa superior da forqueta para evitar tensões.
- Apertar os parafusos ❶.

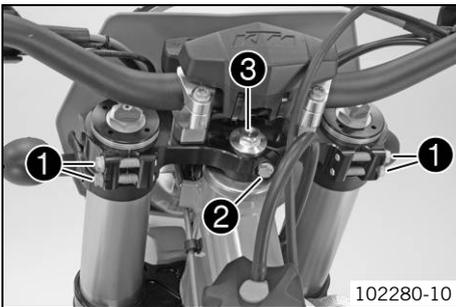
Indicação

| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso da coroa superior da forqueta | M8 | 17 Nm |
|--|----|-------|

- Montar e apertar o parafuso ❷.

Indicação

| | | | |
|---------------------------------------|----|-------|---------------|
| Parafuso superior do tubo de direcção | M8 | 17 Nm | Loctite® 243™ |
|---------------------------------------|----|-------|---------------|



(Six Days)

- Desapertar os parafusos ❶. Remover o parafuso ❷.
- Desapertar e voltar a apertar o parafuso ❸.

Indicação

| | | |
|---|---------|-------|
| Parafuso superior da cabeça da direcção | M20x1,5 | 12 Nm |
|---|---------|-------|

- Com um martelo de plástico, bater levemente na coroa superior da forqueta para evitar tensões.
- Apertar os parafusos ❶.

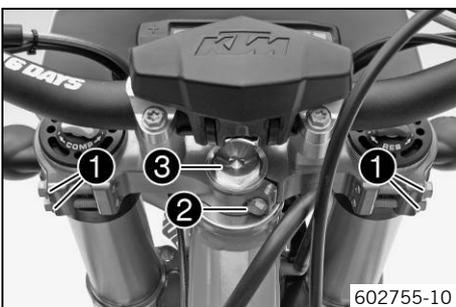
Indicação

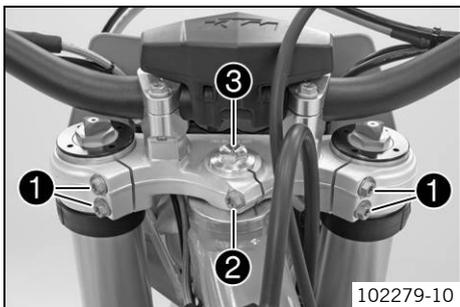
| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso da coroa superior da forqueta | M8 | 17 Nm |
|--|----|-------|

- Montar e apertar o parafuso ❷.

Indicação

| | | | |
|---------------------------------------|----|-------|---------------|
| Parafuso superior do tubo de direcção | M8 | 17 Nm | Loctite® 243™ |
|---------------------------------------|----|-------|---------------|





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

- Soltar os parafusos ❶ e ❷.
- Desapertar e voltar a apertar o parafuso ❸.

Indicação

| | | |
|---|---------|-------|
| Parafuso superior da cabeça da direcção | M20x1,5 | 12 Nm |
|---|---------|-------|

- Com um martelo de plástico, bater levemente na coroa superior da forqueta para evitar tensões.
- Apertar os parafusos ❶.

Indicação

| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso da coroa superior da forqueta | M8 | 20 Nm |
|--|----|-------|

- Apertar o parafuso ❷.

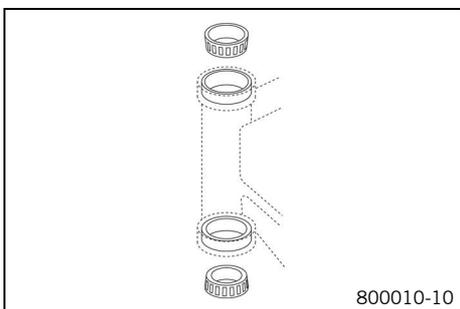
Indicação

| | | |
|---------------------------------------|----|-------|
| Parafuso superior do tubo de direcção | M8 | 20 Nm |
|---------------------------------------|----|-------|

Trabalho final

- Controlar a folga do rolamento da cabeça de direcção. (📖 V. 65)
- Retirar a moto do suporte de elevação. (📖 V. 55)

12.15 Lubrificar o rolamento da cabeça de direcção 🛠️



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

- Desmontar a coroa inferior da forqueta. 🛠️ (📖 V. 59)
- Montar a coroa inferior da forqueta. 🛠️ (📖 V. 60)

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

- Desmontar a coroa inferior da forqueta. 🛠️ (📖 V. 60)
- Montar a coroa inferior da forqueta. 🛠️ (📖 V. 62)

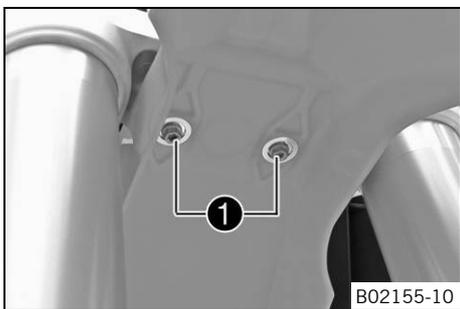
12.16 Desmontar o guarda-lamas dianteiro

Trabalho preparatório

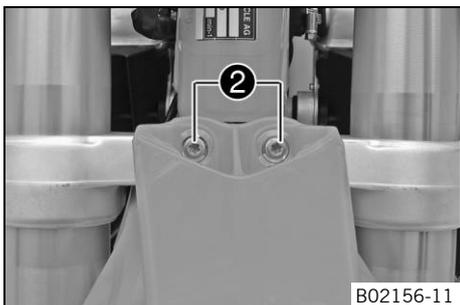
- Desmontar a placa do farol com farol. (📖 V. 101)

Trabalho principal

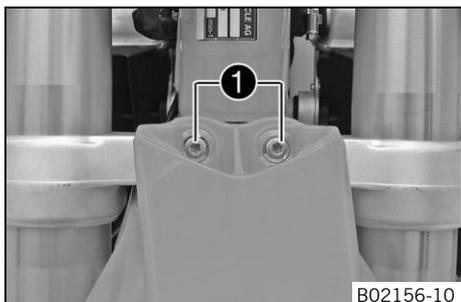
- Remover os parafusos ❶.



- Remover os parafusos ❷. Retirar o guarda-lamas dianteiro.



12.17 Montar o guarda-lamas dianteiro

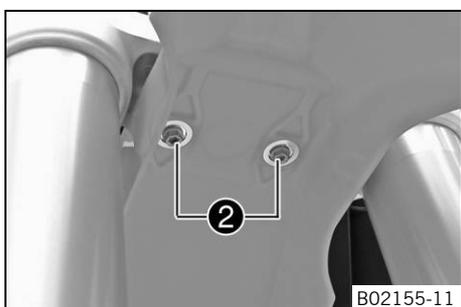


Trabalho principal

- Posicionar o guarda-lamas dianteiro. Montar e apertar os parafusos 1.

Indicação

| | | |
|--------------------------------|----|-------|
| Restantes parafusos do chassis | M6 | 10 Nm |
|--------------------------------|----|-------|



- Montar e apertar os parafusos 2.

Indicação

| | | |
|--------------------------------|----|-------|
| Restantes parafusos do chassis | M6 | 10 Nm |
|--------------------------------|----|-------|

Trabalho final

- Montar a placa do farol com farol. (📖 V. 101)
- Controlar a regulação do farol. (📖 V. 103)

12.18 Desmontar o amortecedor

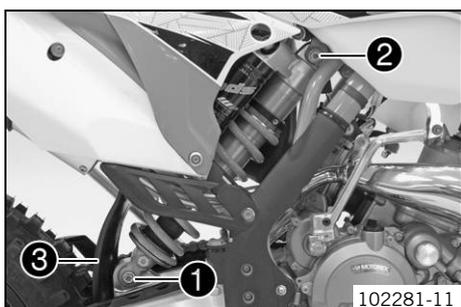
Trabalho preparatório

- Elevar a moto com o suporte de elevação. (📖 V. 55)

Trabalho principal

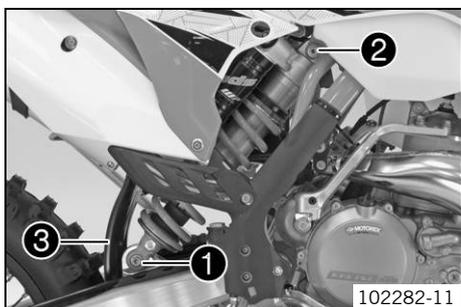
(todos os modelos 125/200)

- Remover o parafuso 1 e baixar a roda traseira com o braço oscilante o máximo possível e de forma a que a roda traseira ainda consiga rodar. Fixar a roda traseira nesta posição.
- Remover o parafuso 2, empurrar a protecção contra salpicos 3 para o lado e retirar o amortecedor.



(todos os modelos 250/300)

- Remover o parafuso 1 e baixar a roda traseira com o braço oscilante o máximo possível e de forma a que a roda traseira ainda consiga rodar. Fixar a roda traseira nesta posição.
- Remover o parafuso 2, empurrar a protecção contra salpicos 3 para o lado e retirar o amortecedor.



12.19 Montar o amortecedor

Trabalho principal

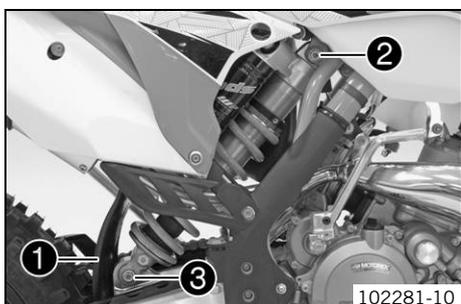
(todos os modelos 125/200)

- Empurrar a protecção contra salpicos 1 para o lado e posicionar o amortecedor. Montar e apertar o parafuso 2.

Indicação

| | | | |
|----------------------------------|-----|-------|----------------|
| Parafuso superior do amortecedor | M12 | 80 Nm | Loctite® 2701™ |
|----------------------------------|-----|-------|----------------|

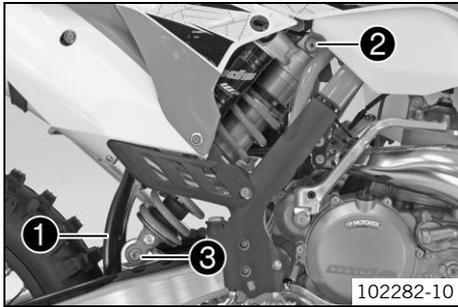
- Montar e apertar o parafuso 3.



Indicação

| | | | |
|----------------------------------|-----|-------|----------------|
| Parafuso inferior do amortecedor | M12 | 80 Nm | Loctite® 2701™ |
|----------------------------------|-----|-------|----------------|

i Info
O suporte oscilante para o amortecedor no braço oscilante está revestido a Teflon. Não deve ser lubrificado nem com massa lubrificante nem com outro tipo de lubrificante. Os lubrificantes fazem soltar o revestimento de Teflon encurtando drasticamente a vida útil.



(todos os modelos 250/300)

- Empurrar a protecção contra salpicos ① para o lado e posicionar o amortecedor. Montar e apertar o parafuso ②.

Indicação

| | | | |
|----------------------------------|-----|-------|----------------|
| Parafuso superior do amortecedor | M12 | 80 Nm | Loctite® 2701™ |
|----------------------------------|-----|-------|----------------|

- Montar e apertar o parafuso ③.

Indicação

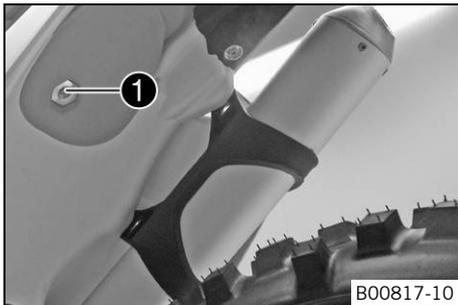
| | | | |
|----------------------------------|-----|-------|----------------|
| Parafuso inferior do amortecedor | M12 | 80 Nm | Loctite® 2701™ |
|----------------------------------|-----|-------|----------------|

i Info
O suporte oscilante para o amortecedor no braço oscilante está revestido a Teflon. Não deve ser lubrificado nem com massa lubrificante nem com outro tipo de lubrificante. Os lubrificantes fazem soltar o revestimento de Teflon encurtando drasticamente a vida útil.

Trabalho final

- Retirar a moto do suporte de elevação. (📖 V. 55)

12.20 Retirar o banco

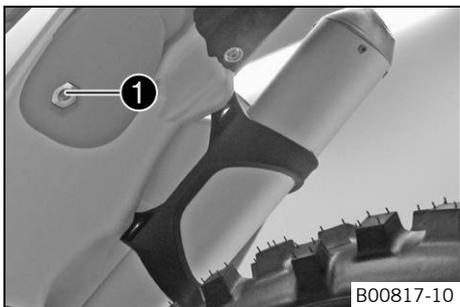


- Remover o parafuso ①. Levantar o banco atrás, puxar para trás e depois retirar para cima.

12.21 Montar o banco



- Pendurar o banco à frente no casquilho de união do depósito de combustível, rebai-xar atrás e ao mesmo tempo deslocar para a frente.
- Certificar-se de que o banco encaixa correctamente.

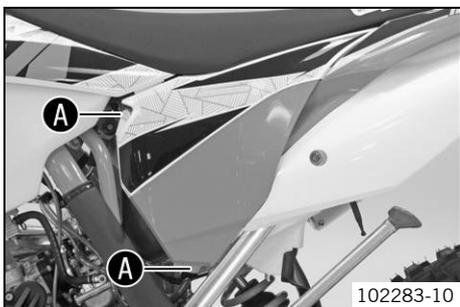


- Montar e apertar o parafuso 1 da fixação do banco.

Indicação

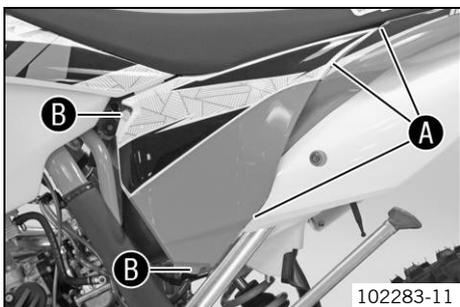
| | | |
|--------------------------------|----|-------|
| Restantes parafusos do chassis | M6 | 10 Nm |
|--------------------------------|----|-------|

12.22 Desmontar a tampa da caixa do filtro de ar



- Deslocar para o lado a tampa da caixa do filtro de ar na zona A e retirar para a frente.

12.23 Montar a tampa da caixa do filtro de ar



- Pendurar a tampa da caixa do filtro de ar na parte traseira A e encaixar na área dianteira B.

12.24 Desmontar o filtro de ar

Nota

Danos no motor Um ar de admissão não filtrado tem um efeito negativo sobre a durabilidade do motor.

- Nunca colocar o veículo em funcionamento sem filtro de ar, uma vez que o pó e a sujeira entram para dentro do motor e podem provocar um desgaste aumentado.



Aviso

Perigo para o meio ambiente As substâncias problemáticas provocam danos no ambiente.

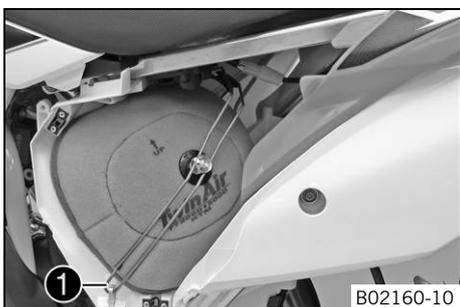
- Eliminar os óleos, massas lubrificantes, filtros, combustíveis, produtos de limpeza, líquidos de travões, etc., de forma adequada e de acordo com os requisitos em vigor.

Trabalho preparatório

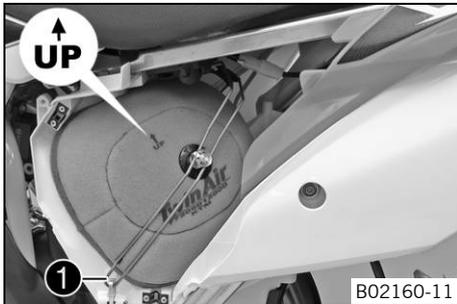
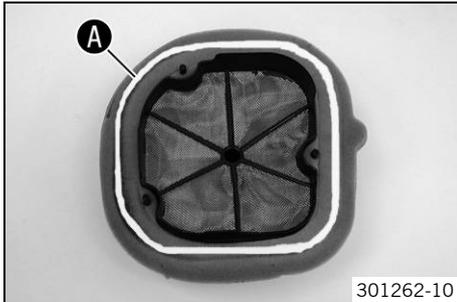
- Desmontar a tampa da caixa do filtro de ar. (V. 70)

Trabalho principal

- Suspender embaixo o arco de fixação do filtro de ar 1 e oscilar para o lado. Retirar o filtro de ar do seu suporte do filtro de ar.
- Retirar o filtro de ar do seu suporte do filtro de ar.



12.25 Montar o filtro de ar ↗



Trabalho principal

- Montar o filtro de ar limpo no suporte do filtro de ar.
- Lubrificar o filtro do ar na área **A**.

Massa lubrificante de longa duração (📖 V. 147)

- Colocar ambas as peças juntas, posicionar e fixar com o arco de fixação do filtro de ar **1**.

✓ A seta da marca **UP** aponta para cima.



Info

Se o filtro de ar estiver mal montado, o pó e a sujeira podem entrar no motor e provocar danos.

Trabalho final

- Montar a tampa da caixa do filtro de ar. (📖 V. 70)

12.26 Limpar o filtro de ar e a caixa do filtro de ar ↗



Aviso

Perigo para o meio ambiente As substâncias problemáticas provocam danos no ambiente.

- Eliminar os óleos, massas lubrificantes, filtros, combustíveis, produtos de limpeza, líquidos de travões, etc., de forma adequada e de acordo com os requisitos em vigor.



Info

Não limpar o filtro de ar com combustível ou petróleo porque estes produtos danificam a esponja.

Trabalho preparatório

- Desmontar a tampa da caixa do filtro de ar. (📖 V. 70)
- Desmontar o filtro de ar. ↗ (📖 V. 70)

Trabalho principal

- Limpar o filtro de ar muito bem com líquido de limpeza e deixar secar bem.

Produto de limpeza do filtro do ar (📖 V. 147)



Info

Apenas secar o filtro de ar, nunca o torcer.

- Lubrificar o filtro de ar com um óleo de filtros de alta qualidade.

Óleo para filtro de ar de espuma (📖 V. 147)

- Limpar a caixa do filtro de ar.
- Controlar o bocal de aspiração quanto a danos e se assenta bem.

Trabalho final

- Montar o filtro de ar. ↗ (📖 V. 71)
- Montar a tampa da caixa do filtro de ar. (📖 V. 70)



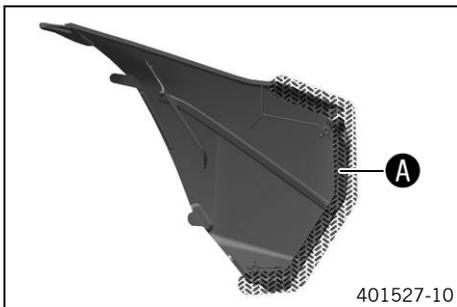
12.27 Vedar a caixa do filtro de ar ↘

Trabalho preparatório

- Desmontar a tampa da caixa do filtro de ar. (📖 V. 70)

Trabalho principal

- Vedar a caixa do filtro de ar na área marcada **A**.



Trabalho final

- Montar a tampa da caixa do filtro de ar. (📖 V. 70)

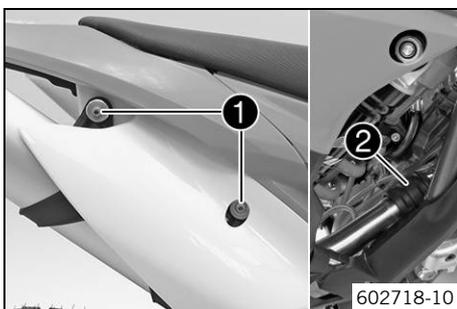
12.28 Desmontar o silenciador



Aviso

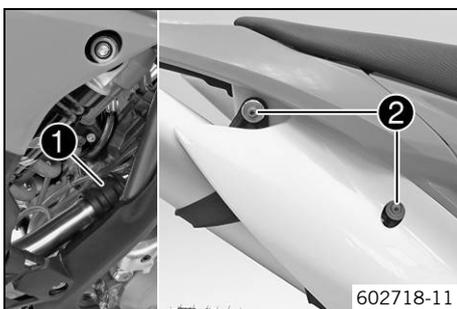
Perigo de queimadura O sistema de escape fica muito quente com o funcionamento do veículo.

- Deixar arrefecer o sistema de escape. Não tocar nas peças quentes.



- Remover os parafusos **1**.
- Retirar o silenciador na manga de borracha **2** do coletor.

12.29 Montar o silenciador



- Montar o silenciador com a manga de borracha **1**.
- Montar e apertar os parafusos **2**.

Indicação

| | | |
|--------------------------------|----|-------|
| Restantes parafusos do chassis | M6 | 10 Nm |
|--------------------------------|----|-------|

12.30 Substituir o enchimento de fios de fibra de vidro no silenciador ↘



Aviso

Perigo de queimadura O sistema de escape fica muito quente com o funcionamento do veículo.

- Deixar arrefecer o sistema de escape. Não tocar nas peças quentes.

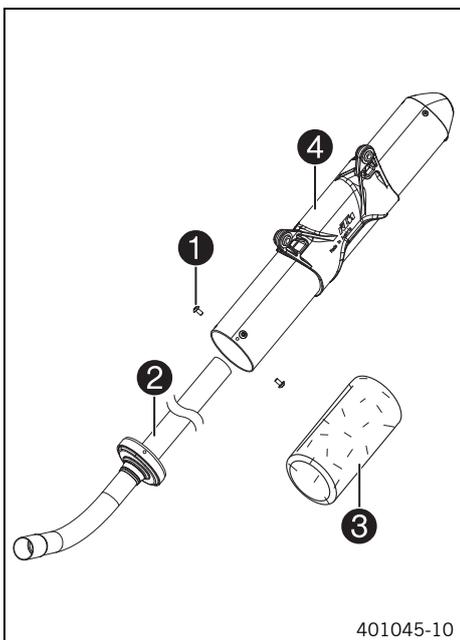


Info

Com o tempo, as fibras do fio de fibra de vidro evaporam-se para a atmosfera e o silenciador "queima". Além de um nível de ruído aumentado altera-se assim também a característica de potência.

Trabalho preparatório

- Desmontar o silenciador. (📖 V. 72)



Trabalho principal

- Remover os parafusos ❶.
- Puxar para fora o tubo interior ❷.
- Remover o enchimento de fios de fibra de vidro ❸ do tubo interior.
- Limpar e controlar quanto a danos as peças que serão montadas de novo.
- Montar o novo enchimento de fios de fibra de vidro ❸ no tubo interior.
- Posicionar o tubo exterior ❹ sobre o tubo interior com o novo enchimento de fios de fibra de vidro.
- Montar e apertar os parafusos ❶.

Indicação

| | | |
|--------------------------|----|------|
| Parafusos no silenciador | M5 | 7 Nm |
|--------------------------|----|------|

Trabalho final

- Montar o silenciador. (📖 V. 72)

12.31 Desmontar o depósito de combustível 🔧



Perigo

Perigo de incêndio O combustível é facilmente inflamável.

- Não abastecer o veículo próximo de chamas abertas como, por exemplo, cigarros acesos, e parar sempre o motor. Ter em atenção para que não salpique combustível especialmente para cima das peças quentes do veículo. Limpar imediatamente qualquer combustível que tenha salpicado.
- O combustível disponível no depósito expande-se com o calor e pode provocar sobreenchimento. Cumprir as indicações de abastecimento de combustível.



Aviso

Perigo de intoxicação O combustível é tóxico e prejudicial para a saúde.

- O combustível não deve entrar em contacto com a pele e os olhos, nem com a roupa. Não inspirar os vapores do combustível. Em caso de contacto com os olhos, lavar imediatamente com água e contactar um médico. Lavar imediatamente com água e sabão a pele contaminada. Em caso de ingestão de combustível, contactar imediatamente um médico. Trocar a roupa contaminada com combustível. Conservar o combustível num bidão adequado conforme as normas e manter afastado das crianças.



Trabalho preparatório

- Retirar o banco. (📖 V. 69)

Trabalho principal

- Rodar o manípulo ❶ na torneira de combustível para a posição **OFF**. (Figura 602702-10 📖 V. 18)
- Retirar o tubo do combustível.



Info

Podem sair um resto de combustível do tubo de combustível.

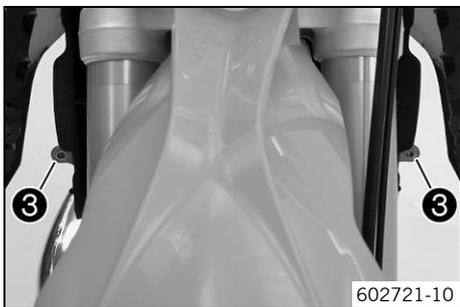
- Remover os parafusos ❶ com os casquilhos de união.

(todos os modelos EXC)

- Deixar a buzina com o suporte da buzina suspensos de lado.



- Remover o parafuso ② com o casquilho de borracha.
- Retirar o tubo de purga do depósito de combustível.



- Puxar ambos os spoilers lateralmente para fora da fixação do radiador ③ e puxar o depósito de combustível para cima.

12.32 Montar o depósito de combustível



Perigo

Perigo de incêndio O combustível é facilmente inflamável.

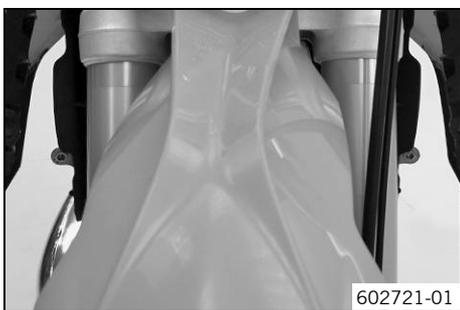
- Não abastecer o veículo próximo de chamas abertas como, por exemplo, cigarros acesos, e parar sempre o motor. Ter em atenção para que não salpique combustível especialmente para cima das peças quentes do veículo. Limpar imediatamente qualquer combustível que tenha salpicado.
- O combustível disponível no depósito expande-se com o calor e pode provocar sobreenchimento. Cumprir as indicações de abastecimento de combustível.



Aviso

Perigo de intoxicação O combustível é tóxico e prejudicial para a saúde.

- O combustível não deve entrar em contacto com a pele e os olhos, nem com a roupa. Não inspirar os vapores do combustível. Em caso de contacto com os olhos, lavar imediatamente com água e contactar um médico. Lavar imediatamente com água e sabão a pele contaminada. Em caso de ingestão de combustível, contactar imediatamente um médico. Trocar a roupa contaminada com combustível.



Trabalho principal

- Controlar a disposição do cabo bowden do acelerador. (V. 79)
- Posicionar o depósito de combustível e suspender ambos os spoilers lateralmente na fixação do radiador.
- Certificar-se de que não há cabos ou cabos bowden presos ou danificados.



- Encaixar o tubo de purga do depósito de combustível.
- Montar e apertar o parafuso ① com o casquilho de borracha.

Indicação

| | | |
|--------------------------------|----|-------|
| Restantes parafusos do chassis | M6 | 10 Nm |
|--------------------------------|----|-------|

(todos os modelos EXC)

- Posicionar a buzina com o suporte da buzina.



- Montar e apertar os parafusos 2 com o casquilho distanciador.

Indicação

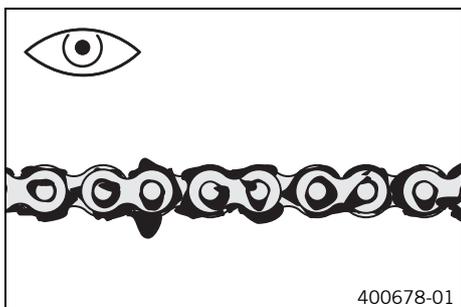
| | | |
|-------------------------------|----|-------|
| Restantes parafusos do chassi | M6 | 10 Nm |
|-------------------------------|----|-------|

- Ligar o tubo de combustível.

Trabalho final

- Montar o banco. (📖 V. 69)

12.33 Controlar a sujidade na corrente



- Controlar a corrente quanto a sujidade de grandes dimensões.
 - » Quando a corrente está fortemente suja:
 - Limpar a corrente. (📖 V. 75)

12.34 Limpar a corrente



Aviso

Perigo de acidente Os lubrificantes que entram em contacto com os pneus diminuem a respetiva aderência.

- Remover os lubrificantes com um produto de limpeza adequado.



Aviso

Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a óleo ou massa lubrificante nos discos dos travões.

- Manter os discos dos travões livres de óleo e gorduras, se necessário limpar com produto de limpeza para travões.



Aviso

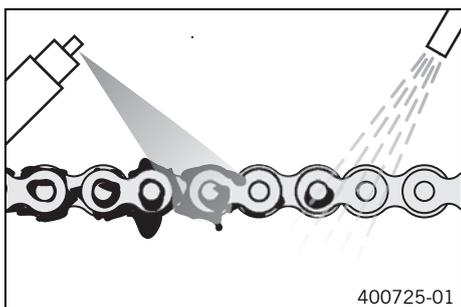
Perigo para o meio ambiente As substâncias problemáticas provocam danos no ambiente.

- Eliminar os óleos, massas lubrificantes, filtros, combustíveis, produtos de limpeza, líquidos de travões, etc., de forma adequada e de acordo com os requisitos em vigor.



Info

A vida útil da corrente depende, em grande parte, dos cuidados que se tem com ela.



Trabalho preparatório

- Elevar a moto com o suporte de elevação. (📖 V. 55)

Trabalho principal

- Limpar a corrente regularmente e, em seguida, tratar com spray para correntes.

| |
|--|
| Produto de limpeza para correntes (📖 V. 147) |
|--|

| |
|---|
| Produto para correntes fora de estrada (📖 V. 147) |
|---|

Trabalho final

- Retirar a moto do suporte de elevação. (📖 V. 55)

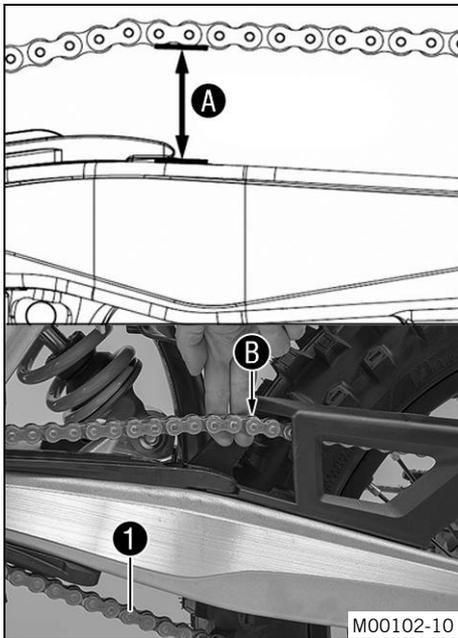
12.35 Controlar a tensão da corrente



Aviso

Perigo de acidente Perigo devido a tensão errada da corrente.

- Se a corrente estiver demasiado tensionada, os componentes da transmissão de força secundária (corrente, pinhão da corrente, coroa dentada, rolamentos na engrenagem e roda traseira) ficam adicionalmente carregados. Além de um desgaste precoce, em caso extremo, a corrente pode mesmo partir-se ou o veio de acionamento da engrenagem quebrar-se. Se, pelo contrário, a corrente estiver demasiado solta, pode cair do pinhão da corrente ou coroa dentada e bloquear a roda traseira ou danificar o motor. Ter atenção à tensão correta da corrente e regular se for necessário.



Trabalho preparatório

- Elevar a moto com o suporte de elevação. (📖 V. 55)

Trabalho principal

- Puxar a corrente na extremidade da peça deslizante da corrente para cima e determinar a tensão da corrente **A**.



Info

A parte de baixo da corrente **1** deve ficar tensionada. Com a protecção da corrente montada, a corrente deve poder ser levantada para cima na protecção **B**, pelo menos até ao batente. As correntes nem sempre se desgastam de forma uniforme, repetir esta medição em diversos pontos da corrente.

| | |
|--------------------|-------------|
| Tensão da corrente | 55... 58 mm |
|--------------------|-------------|

- » Quando a tensão da corrente não corresponde ao indicado:
 - Regular a tensão da corrente. (📖 V. 76)

Trabalho final

- Retirar a moto do suporte de elevação. (📖 V. 55)

12.36 Regular a tensão da corrente



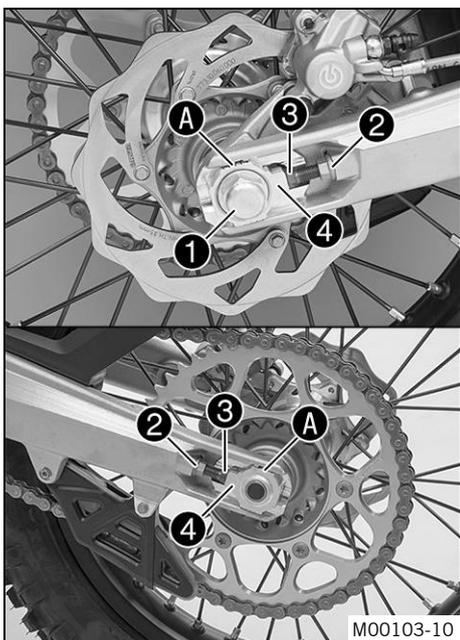
Aviso

Perigo de acidente Perigo devido a tensão errada da corrente.

- Se a corrente estiver demasiado tensionada, os componentes da transmissão de força secundária (corrente, pinhão da corrente, coroa dentada, rolamentos na engrenagem e roda traseira) ficam adicionalmente carregados. Além de um desgaste precoce, em caso extremo, a corrente pode mesmo partir-se ou o veio de acionamento da engrenagem quebrar-se. Se, pelo contrário, a corrente estiver demasiado solta, pode cair do pinhão da corrente ou coroa dentada e bloquear a roda traseira ou danificar o motor. Ter atenção à tensão correta da corrente e regular se for necessário.

Trabalho preparatório

- Elevar a moto com o suporte de elevação. (📖 V. 55)
- Controlar a tensão da corrente. (📖 V. 76)



Trabalho principal

- Desapertar a porca ①.
- Desapertar as porcas ②.
- Regular a tensão da corrente rodando os parafusos de regulação ③ para a esquerda e para a direita.

Indicação

| | |
|---|-------------|
| Tensão da corrente | 55... 58 mm |
| Rodar os parafusos de regulação ③ para a esquerda e para a direita, de tal forma que as marcas no tensor esquerdo e direito da corrente apresentem a mesma posição em relação às marcas de referência A. Assim, a roda traseira está corretamente alinhada. | |

- Apertar as porcas ②.
- Certificar-se de que o tensor de corrente ④ assenta nos parafusos de regulação ③.
- Apertar a porca ①.

Indicação

| | | |
|--------------------------------|---------|-------|
| Porca do eixo da roda traseira | M20x1,5 | 80 Nm |
|--------------------------------|---------|-------|

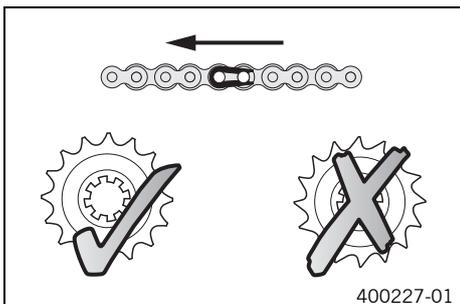
i Info

A grande gama de regulação do tensor de corrente (32 mm) permite utilizar diversas transmissões secundárias com o mesmo comprimento de corrente. Os tensores da corrente ④ podem ser rodados 180°.

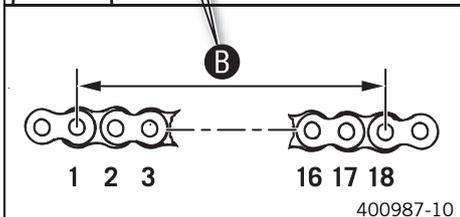
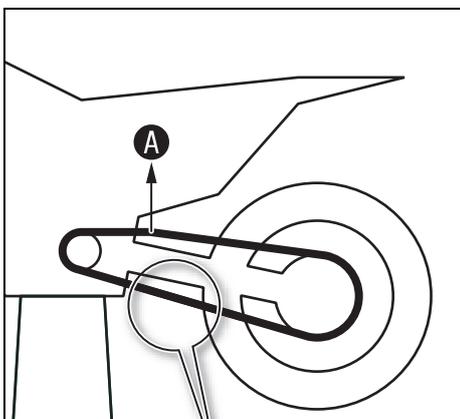
Trabalho final

- Retirar a moto do suporte de elevação. (📖 V. 55)

12.37 Controlar a corrente, a coroa dentada, o pinhão da corrente e a guia da corrente



400227-01



400987-10

Trabalho preparatório

- Elevar a moto com o suporte de elevação. (📖 V. 55)

Trabalho principal

- Colocar a transmissão ao ralenti.
- Controlar a coroa dentada e o pinhão da corrente quanto a desgaste.
 - » Quando a coroa dentada ou pinhão da corrente estão gastos:
 - Substituir o conjunto de acionamento. 🛠️

i Info

O pinhão da corrente, a coroa dentada e a corrente devem apenas ser trocados em conjunto.

- Puxar na parte de cima da corrente com o peso indicado A.

Indicação

| | |
|---|-------------|
| Peso da medição do desgaste da corrente | 10... 15 kg |
|---|-------------|

- Medir a distância B de 18 rolos de corrente na parte inferior da corrente.

i Info

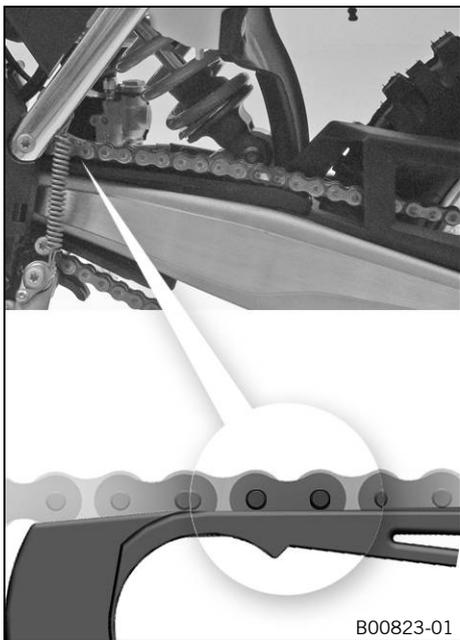
As correntes nem sempre se desgastam de forma uniforme, repetir esta medição em diversos pontos da corrente.

| | |
|--|--------|
| Distância máxima B no ponto mais longo da corrente | 272 mm |
|--|--------|

- » Quando a distância B é maior do que o indicado:
 - Substituir o conjunto de acionamento. 🛠️

i Info

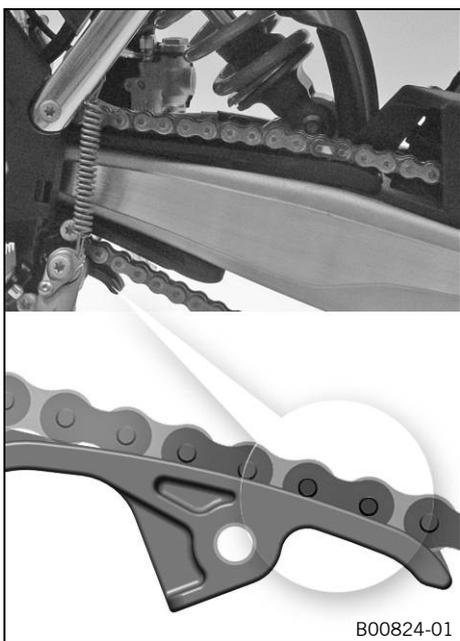
Quando quiser montar uma nova corrente, deve substituir também a coroa dentada e o pinhão da corrente. As correntes novas desgastam-se mais depressa montadas numa coroa dentada ou num pinhão da corrente já antigos e rodados.



- Verificar a proteção de deslize da corrente quanto a desgaste.
 - » Quando a margem inferior do pino da corrente se encontra à altura ou por baixo da proteção de deslize da corrente:
 - Trocar a protecção de deslize da corrente. 🛠️
- Controlar a proteção de deslize da corrente quanto a assentamento correto.
 - » Quando a proteção de deslize da corrente está solta:
 - Apertar os parafusos da proteção de deslize da corrente.

Indicação

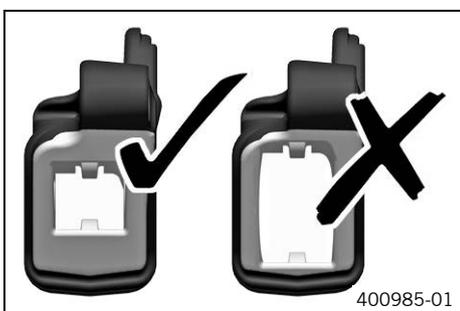
| | | | |
|--|----|------|---------------|
| Parafuso da protecção de deslize da corrente | M6 | 6 Nm | Loctite® 243™ |
|--|----|------|---------------|



- Controlar o elemento de deslize da corrente quanto a desgaste.
 - » Quando a aresta inferior do perno da corrente estiver ao mesmo nível ou por baixo do elemento de deslize da corrente:
 - Trocar a peça de deslize da corrente. 🛠️
- Controlar o elemento de deslize da corrente quanto a assentamento correto.
 - » Se o elemento de deslize da corrente estiver solto:
 - Apertar o parafuso do elemento de deslize da corrente.

Indicação

| | | | |
|---|----|-------|--|
| Parafuso da peça de deslize da corrente | M8 | 15 Nm | |
|---|----|-------|--|

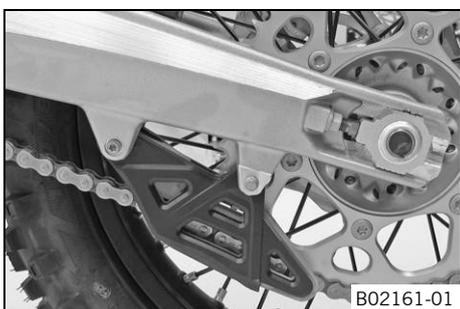


- Controlar a guia da corrente quanto a desgaste.

i Info

O desgaste pode ser identificado na parte dianteira da guia da corrente.

- » Quando a parte clara da guia da corrente estiver gasta:
 - Trocar a guia da corrente. 🛠️



- Controlar a guia da corrente quanto a assentamento correto.
 - » Quando a guia da corrente está solta:
 - Apertar os parafusos da guia da corrente.

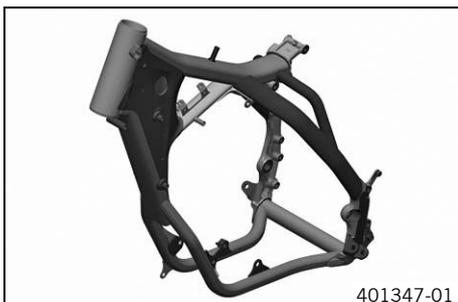
Indicação

| | | | |
|--------------------------------|----|-------|--|
| Restantes parafusos do chassis | M6 | 10 Nm | |
|--------------------------------|----|-------|--|

Trabalho final

- Retirar a moto do suporte de elevação. (📖 V. 55)

12.38 Controlar o chassis ↩



- Controlar o chassis quanto a fissuras e deformações.
- » No caso de o chassis apresentar fissuras ou deformações causadas pela ação de uma força mecânica:
 - Substituir o chassis. ↩



Info

Um chassis danificado pela ação de uma força mecânica deve sempre ser substituído. A KTM não autoriza reparações no chassis.

12.39 Controlar o braço oscilante ↩



- Controlar o braço oscilante quanto a danos, fissuras e deformações.
- » No caso de o braço oscilante apresentar danos, fissuras ou deformações:
 - Substituir o braço oscilante. ↩



Info

Um braço oscilante danificado deve ser sempre substituído. A KTM não autoriza reparações no braço oscilante.

12.40 Controlar a disposição do cabo bowden do acelerador



Trabalho preparatório

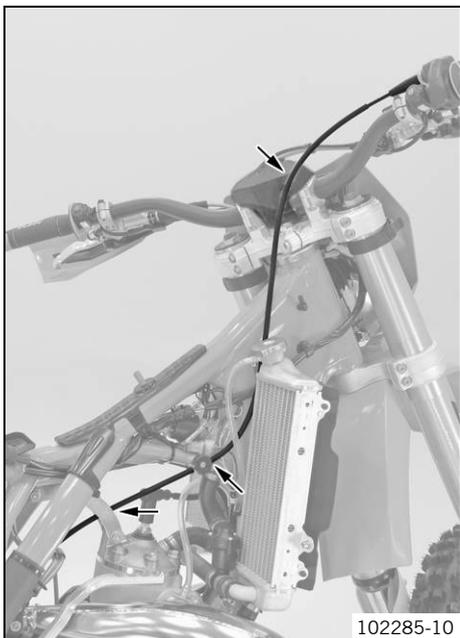
- Retirar o banco. (📖 V. 69)
- Desmontar o depósito de combustível. ↩ (📖 V. 73)

Trabalho principal (todos os modelos 125/200)

- Controlar a disposição do cabo bowden do acelerador.

O cabo bowden do acelerador deve ser colocado na parte de trás do guidador, à direita do tubo superior do chassis, para o carburador.

- » Quando a disposição do cabo bowden do acelerador não corresponde ao indicado:
 - Corrigir a disposição do cabo bowden do acelerador.



(todos os modelos 250/300)

- Controlar a disposição do cabo bowden do acelerador.

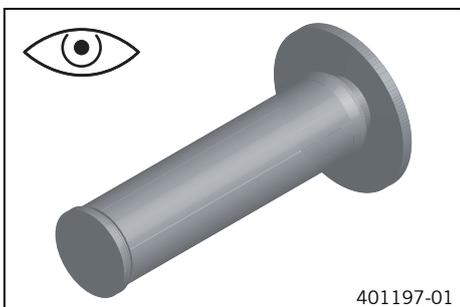
O cabo bowden do acelerador deve ser colocado na parte de trás do guidador, à direita do tubo superior do chassis, para o carburador.

- » Quando a disposição do cabo bowden do acelerador não corresponde ao indicado:
 - Corrigir a disposição do cabo bowden do acelerador.

Trabalho final

- Montar o depósito de combustível. (🔧 (📖 V. 74)
- Montar o banco. (🔧 (📖 V. 69)

12.41 Controlar o punho



- Controlar os punhos no guidador quanto a danos, desgaste e assentamento correcto.
 - » No caso de um punho estar danificado, desgastado ou solto:
 - Substituir e fixar o punho.

Cola para punhos (00062030051) (🔧 (📖 V. 147)

12.42 Fixar adicionalmente o punho



Trabalho preparatório

- Controlar o punho. (🔧 (📖 V. 80)

Trabalho principal

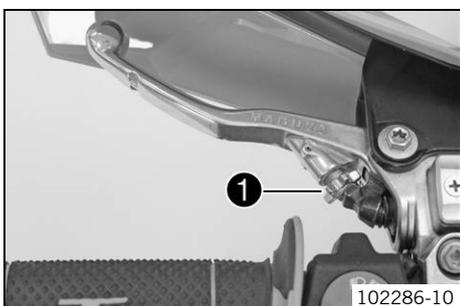
- Fixar o punho em dois pontos com arame de fixação.

Arame de fixação (54812016000)

Alicate corta-arame (U6907854)

- ✓ As pontas de arame retorcidas afastam-se das palmas das mãos e estão curvadas para o punho.

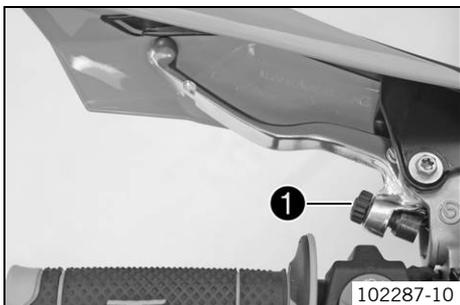
12.43 Regular a posição inicial da alavanca da embraiagem



(todos os modelos 125/200)

- Ajustar a posição inicial da alavanca da embraiagem com o parafuso de regulação ❶ de acordo com o tamanho da mão.

i Info
 Quando se gira o parafuso de regulação no sentido contrário aos ponteiros do relógio, a alavanca da embraiagem fica mais afastada do guiador. Quando se gira o parafuso de regulação no sentido dos ponteiros do relógio, a alavanca da embraiagem fica mais próxima do guiador. A gama de regulação é limitada. Rode o parafuso de regulação apenas com a mão sem utilizar força. Não efectuar trabalhos de regulação durante a viagem.



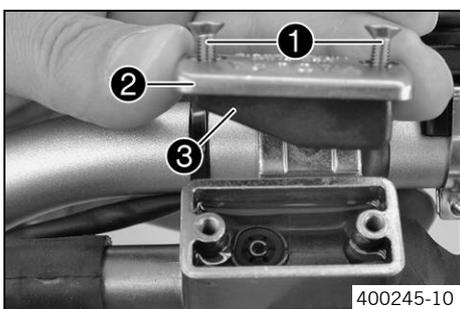
(todos os modelos 250/300)

- Ajustar a posição inicial da alavanca da embraiagem com o parafuso de regulação ① de acordo com o tamanho da mão.

i Info
 Ao girar o parafuso de regulação no sentido contrário aos ponteiros do relógio, a alavanca da embraiagem fica mais próxima do guiador. Ao girar o parafuso de regulação no sentido dos ponteiros do relógio, a alavanca da embraiagem fica mais afastada do guiador. A gama de regulação é limitada. Rode o parafuso de regulação apenas com a mão sem utilizar força. Não efectuar trabalhos de regulação durante a viagem.

12.44 Controlar/corrigir o nível do líquido da embraiagem hidráulica

i Info
 O nível de líquido aumenta com o desgaste progressivo das lamelas do forro da embraiagem.



(todos os modelos 125/200)

- Colocar o reservatório da embraiagem hidráulica montado no guiador na posição horizontal.
- Remover os parafusos ①.
- Retirar a tampa ② com membrana ③.
- Controlar o nível do líquido.

| | |
|---|------|
| Nível do líquido abaixo da extremidade superior do recipiente | 4 mm |
|---|------|

- » Quando o nível de líquido não corresponde ao indicado:
 - Corrigir o nível do líquido da embraiagem hidráulica.

| |
|---------------------------------|
| Óleo hidráulico (15) (見 V. 145) |
|---------------------------------|

- Posicionar a tampa com membrana. Montar e apertar os parafusos.

(todos os modelos 250/300)

- Colocar o reservatório da embraiagem hidráulica montado no guiador na posição horizontal.
- Remover os parafusos ①.
- Retirar a tampa ② com membrana ③.
- Controlar o nível do líquido.

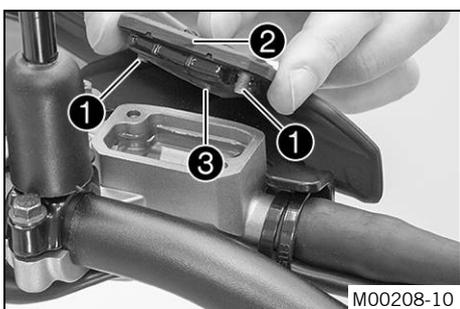
| | |
|---|------|
| Nível do líquido abaixo da extremidade superior do recipiente | 4 mm |
|---|------|

- » Quando o nível de líquido não corresponde ao indicado:
 - Corrigir o nível do líquido da embraiagem hidráulica.

| |
|--|
| Líquido dos travões DOT 4 / DOT 5.1 (見 V. 145) |
|--|

- Posicionar a tampa com membrana. Montar e apertar os parafusos.

i Info
 Lavar imediatamente com água qualquer líquido de travões que tenha entornado ou espirrado.



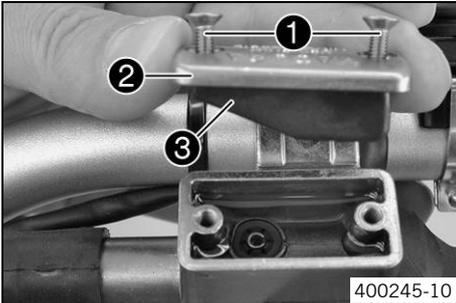
12.45 Substituir o líquido da embraiagem hidráulica ↘



Aviso

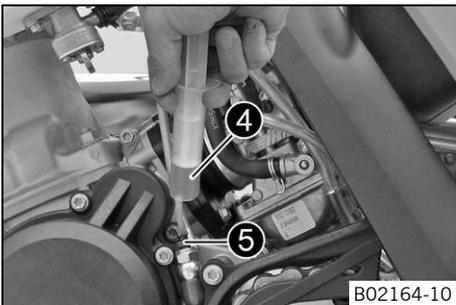
Perigo para o meio ambiente As substâncias problemáticas provocam danos no ambiente.

- Eliminar os óleos, massas lubrificantes, filtros, combustíveis, produtos de limpeza, líquidos de travões, etc., de forma adequada e de acordo com os requisitos em vigor.



(todos os modelos 125/200)

- Colocar o reservatório da embraiagem hidráulica montado no guidador na posição horizontal.
- Remover os parafusos ①.
- Retirar a tampa ② com membrana ③.

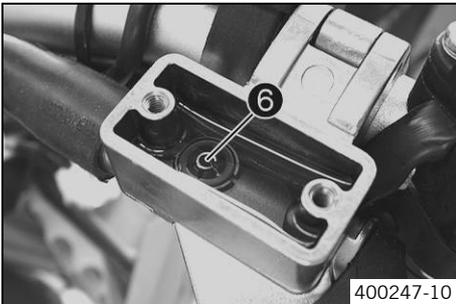


- Encher o bico de purga ④ com o líquido adequado.

| |
|--------------------------------|
| Seringa de purga (50329050000) |
|--------------------------------|

| |
|---------------------------------|
| Óleo hidráulico (15) (📖 V. 145) |
|---------------------------------|

- Remover no cilindro servo da embraiagem o parafuso de purga ⑤ e montar a seringa de purga ④.



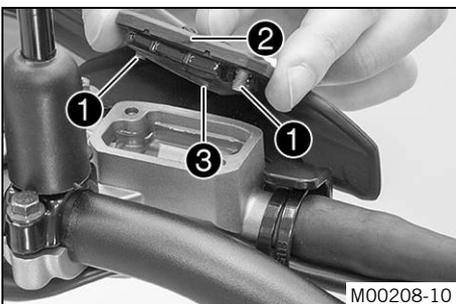
- Aplicar líquido no sistema apenas até este sair sem bolhas pelo orifício ⑥ do cilindro mestre.
- Entretanto aspirar o líquido do reservatório do cilindro mestre para impedir que extravase.
- Remover a seringa de purga. Montar e apertar o parafuso de purga.
- Corrigir o nível do líquido da embraiagem hidráulica.

Indicação

| | |
|---|------|
| Nível do líquido abaixo da extremidade superior do recipiente | 4 mm |
|---|------|

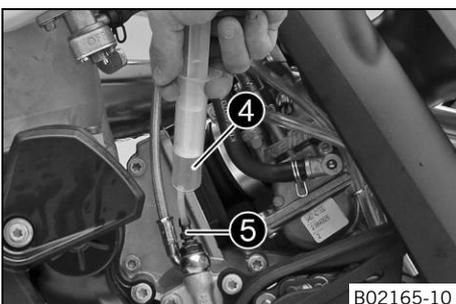
4 mm

- Posicionar a tampa com membrana. Montar e apertar os parafusos.



(todos os modelos 250/300)

- Colocar o reservatório da embraiagem hidráulica montado no guidador na posição horizontal.
- Remover os parafusos ①.
- Retirar a tampa ② com membrana ③.

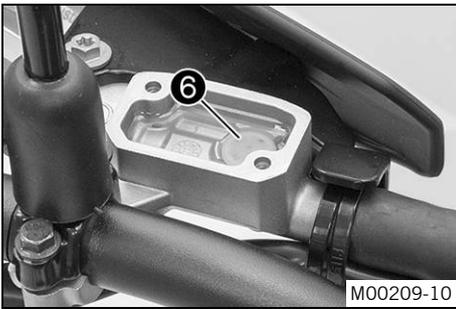


- Encher o bico de purga ④ com o líquido adequado.

| |
|--------------------------------|
| Seringa de purga (50329050000) |
|--------------------------------|

| |
|--|
| Líquido dos travões DOT 4 / DOT 5.1 (📖 V. 145) |
|--|

- Remover no cilindro servo da embraiagem o parafuso de purga ⑤ e montar a seringa de purga ④.



- Aplicar líquido no sistema apenas até este sair sem bolhas pelo orifício 6 do cilindro mestre.
- Entretanto aspirar o líquido do reservatório do cilindro mestre para impedir que extravase.
- Remover a seringa de purga. Montar e apertar o parafuso de purga.
- Corrigir o nível do líquido da embraiagem hidráulica.

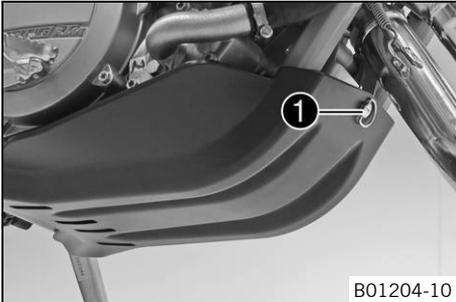
Indicação

| |
|---|
| Nível do líquido abaixo da extremidade superior do recipiente |
|---|

| |
|------|
| 4 mm |
|------|

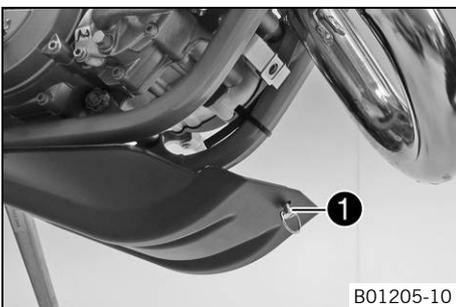
- Posicionar a tampa com membrana. Montar e apertar os parafusos.

12.46 Desmontar a protecção do motor



- Rodar o fecho rápido 1 no sentido contrário aos ponteiros do relógio, até desengatar. Retirar a protecção do motor.

12.47 Montar a protecção do motor



- Pendurar a protecção do motor atrás no chassis e, à frente, oscilar para cima.
- Rodar o fecho rápido 1 até ao batente no sentido dos ponteiros do relógio.

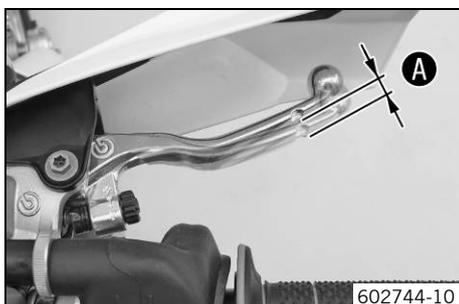
13.1 Controlar o curso em vazio da alavanca do travão de mão



Aviso

Perigo de acidente Falha do sistema de travões.

- Se não existir curso livre na alavanca do travão de mão forma-se, no sistema de travões, pressão no travão da roda dianteira. O travão da roda dianteira pode falhar devido a sobreaquecimento. Regular o curso livre da alavanca do travão de mão de acordo com as indicações.

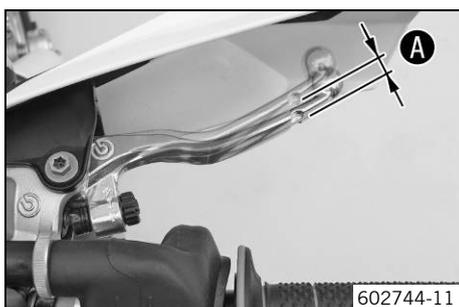


(todos os modelos EXC)

- Premir a alavanca do travão de mão em direcção ao guiador e controlar o curso em vazio **A**.

| | |
|---|--------|
| Curso em vazio na alavanca do travão de mão | ≥ 3 mm |
|---|--------|

- » Quando o curso em vazio não corresponde ao indicado:
 - Regular o curso em vazio da alavanca do travão de mão. (🔧 V. 84)



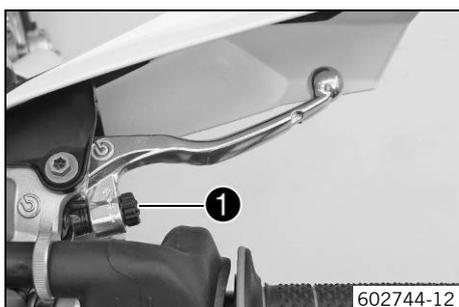
(todos os modelos XC-W)

- Premir a alavanca do travão de mão para a frente e controlar o curso em vazio **A**.

| | |
|---|--------|
| Curso em vazio na alavanca do travão de mão | ≥ 3 mm |
|---|--------|

- » Quando o curso em vazio não corresponde ao indicado:
 - Regular a posição inicial da alavanca do travão de mão. (🔧 V. 84)

13.2 Regular o curso em vazio da alavanca do travão de mão (todos os modelos EXC)



- Controlar o curso em vazio da alavanca do travão de mão. (🔧 V. 84)
- Regular o curso em vazio da alavanca do travão de mão com o parafuso de regulação **1**.

i Info

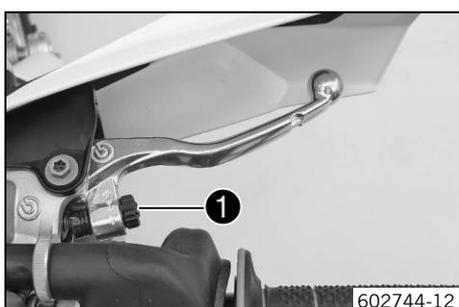
Quando se roda o parafuso de regulação no sentido dos ponteiros do relógio, o curso livre fica mais pequeno. O ponto de pressão afasta-se do guiador. Quando se roda o parafuso de regulação no sentido contrário aos ponteiros do relógio, o curso livre fica maior. O ponto de pressão aproxima-se do guiador.

A gama de regulação é limitada.

Rode o parafuso de regulação apenas com a mão sem utilizar força.

Não efectuar trabalhos de regulação durante a viagem.

13.3 Regular a posição inicial da alavanca do travão de mão (todos os modelos XC-W)



- Controlar o curso em vazio da alavanca do travão de mão. (🔧 V. 84)
- Ajustar a regulação base da alavanca do travão de mão com o parafuso de regulação **1** de acordo com o tamanho da mão.

i Info

Quando se roda o parafuso de regulação no sentido dos ponteiros do relógio, a alavanca do travão de mão fica mais afastada do guiador.

Quando se roda o parafuso de regulação no sentido contrário aos ponteiros do relógio, a alavanca do travão de mão fica mais próxima do guiador.

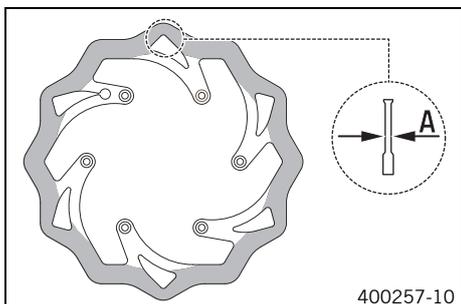
A gama de regulação é limitada.

Rode o parafuso de regulação apenas com a mão sem utilizar força.

Não efectuar trabalhos de regulação durante a viagem.

13.4 Controlar os discos dos travões

- Aviso**
Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a disco(s) do(s) travão(ões) gasto(s).
- Trocar imediatamente o(s) disco(s) do(s) travão(ões) gasto(s). (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)



- Controlar a espessura dos discos dos travões dianteiros e traseiros em vários pontos dos discos dos travões quanto à medida **A**.

i Info
 Com o desgaste reduz-se a espessura dos discos dos travões na área do flange de assentamento das pastilhas dos travões.

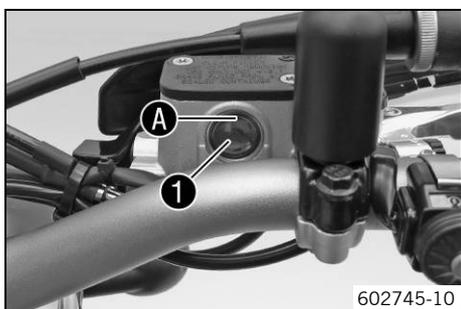
| Discos dos travões - limites de desgaste | |
|--|--------|
| frente | 2,5 mm |
| atrás | 3,5 mm |

- » Se a espessura do disco do travão ficar abaixo do valor indicado.
 - Substituir o disco do travão.
- Controlar os discos do travão dianteiro e traseiro quanto a danos, fissuras e deformações.
 - » Se o disco do travão apresentar danos, fissuras ou deformações:
 - Substituir o disco do travão.

13.5 Controlar o nível do líquido dos travões da roda dianteira

- Aviso**
Perigo de acidente Falha do sistema de travões.
- Se o nível do líquido dos travões descer abaixo da marca indicada ou do valor indicado, isto significa que existe falta de estanqueidade no sistema dos travões ou que as pastilhas dos travões estão completamente gastas. Controlar o sistema de travões, não continuar a conduzir. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)

- Aviso**
Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a líquido de travões velho.
- Mudar o líquido dos travões dianteiro e traseiro de acordo com o plano de serviço. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)



- Colocar o recipiente do líquido dos travões montado no guiador na posição vertical.
- Controlar o nível do líquido dos travões no óculo de inspeção **1**.
 - » Se o nível do líquido dos travões desceu abaixo da marca **A**:
 - Atestar de líquido dos travões da roda dianteira. 🛠️ (V. 85)

13.6 Atestar de líquido dos travões da roda dianteira 🛠️

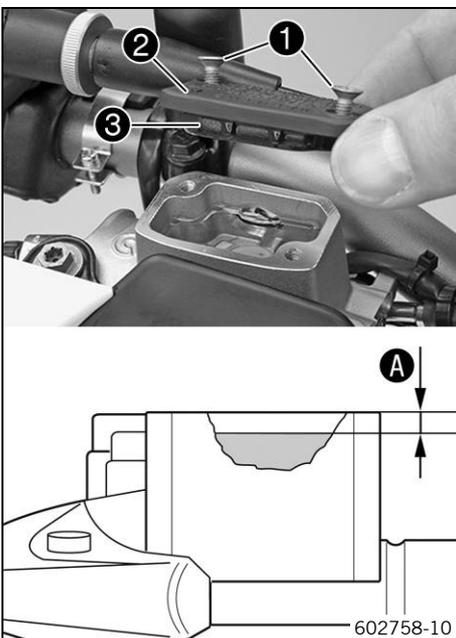
- Aviso**
Perigo de acidente Falha do sistema de travões.
- Se o nível do líquido dos travões descer abaixo da marca indicada ou do valor indicado, isto significa que existe falta de estanqueidade no sistema dos travões ou que as pastilhas dos travões estão completamente gastas. Controlar o sistema de travões, não continuar a conduzir. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)

- Aviso**
Queimaduras da pele O líquido dos travões pode provocar queimaduras da pele se esta entrar em contacto com o mesmo.
- Não deixar entrar em contacto com a pele ou os olhos, manter afastado das crianças.
 - Use vestuário e óculos de proteção adequados.
 - Caso entre líquido dos travões nos olhos lave bem com água e consulte imediatamente um médico.

- Aviso**
Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a líquido de travões velho.
- Mudar o líquido dos travões dianteiro e traseiro de acordo com o plano de serviço. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)

- Aviso**
Perigo para o meio ambiente As substâncias problemáticas provocam danos no ambiente.
- Eliminar os óleos, massas lubrificantes, filtros, combustíveis, produtos de limpeza, líquidos de travões, etc., de forma adequada e de acordo com os requisitos em vigor.

i Info
 Nunca utilize líquido dos travões DOT 5! Este tem como base óleo de silício e é de cor púrpura. As vedações e os tubos dos travões não são adequados para líquido dos travões DOT 5.
 Não coloque o líquido dos travões em contacto com as peças pintadas porque o líquido estraga a tinta!
 Utilize apenas líquidos de travões limpos provenientes de um recipiente vedado de forma estanque!



- Colocar o recipiente do líquido dos travões montado no guiador na posição vertical.
- Remover os parafusos ①.
- Retirar a tampa ② com membrana ③.
- Encher de líquido dos travões até à medida A.

Indicação

| | |
|--|------|
| Medida A (nível do líquido dos travões abaixo da extremidade superior do recipiente) | 5 mm |
|--|------|

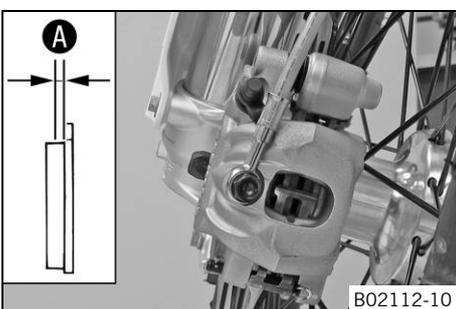
Líquido dos travões DOT 4 / DOT 5.1 (📖 V. 145)

- Posicionar a tampa com membrana. Montar e apertar os parafusos.

i Info
 Lavar imediatamente com água qualquer líquido de travões que tenha entrado ou espirrado.

13.7 Controlar as pastilhas dos travões da roda dianteira

- Aviso**
Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a pastilhas dos travões gastas.
- Substituir imediatamente as pastilhas dos travões gastas. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)



- Controlar as pastilhas dos travões quanto à sua espessura mínima A.

| | |
|----------------------------------|--------|
| Espessura mínima das pastilhas A | ≥ 1 mm |
|----------------------------------|--------|

- » Se se tiver ultrapassado a espessura mínima das pastilhas:
 - Substituir as pastilhas dos travões da roda dianteira. 📖 (V. 87)
- Controlar as pastilhas dos travões quanto a danos e fissuras.
 - » Se houver danos ou fissuras:
 - Substituir as pastilhas dos travões da roda dianteira. 📖 (V. 87)

13.8 Substituir as pastilhas dos travões da roda dianteira ↩

- Aviso**
Perigo de acidente Falha do sistema de travões.
- Trabalhos de manutenção e reparações devem ser realizados de forma correta. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)

- Aviso**
Queimaduras da pele O líquido dos travões pode provocar queimaduras da pele se esta entrar em contacto com o mesmo.
- Não deixar entrar em contacto com a pele ou os olhos, manter afastado das crianças.
 - Use vestuário e óculos de proteção adequados.
 - Caso entre líquido dos travões nos olhos lave bem com água e consulte imediatamente um médico.

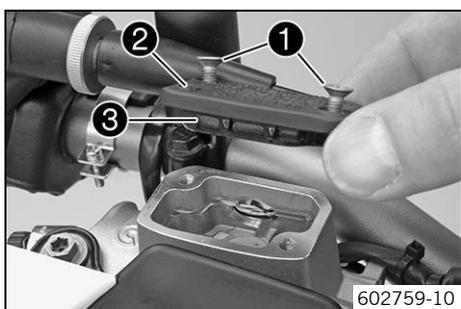
- Aviso**
Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a líquido de travões velho.
- Mudar o líquido dos travões dianteiro e traseiro de acordo com o plano de serviço. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)

- Aviso**
Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a óleo ou massa lubrificante nos discos dos travões.
- Manter os discos dos travões livres de óleo e gorduras, se necessário limpar com produto de limpeza para travões.

- Aviso**
Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a utilização de pastilhas de travões não autorizadas.
- As pastilhas dos travões que se encontram à venda no comércio de acessórios não são frequentemente comprovadas e não são autorizadas para utilização em veículos KTM. O modelo e o coeficiente de fricção das pastilhas dos travões e logo a potência de travagem podem diferir muito dos das pastilhas dos travões originais da KTM. Se se utilizarem pastilhas dos travões que sejam diferentes das originais não se garante que estas correspondam à certificação original. O veículo deixa de corresponder ao estado de entrega e a garantia fica anulada.

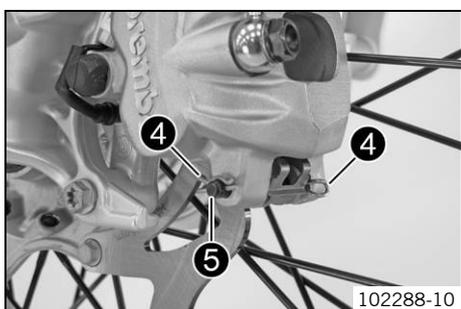
- Aviso**
Perigo para o meio ambiente As substâncias problemáticas provocam danos no ambiente.
- Eliminar os óleos, massas lubrificantes, filtros, combustíveis, produtos de limpeza, líquidos de travões, etc., de forma adequada e de acordo com os requisitos em vigor.

- i Info**
 Nunca utilize líquido dos travões DOT 5! Este tem como base óleo de silício e é de cor púrpura. As vedações e os tubos dos travões não são adequados para líquido dos travões DOT 5.
 Não coloque o líquido dos travões em contacto com as peças pintadas porque o líquido estraga a tinta!
 Utilize apenas líquidos de travões limpos provenientes de um recipiente vedado de forma estanque!

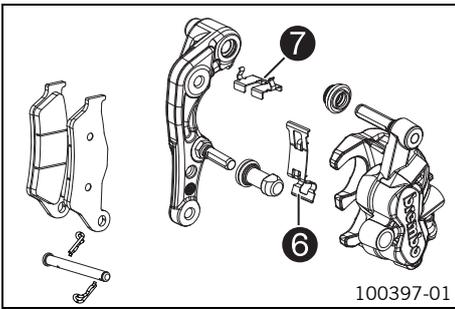


- Colocar o recipiente do líquido dos travões montado no guiador na posição vertical.
- Remover os parafusos ①.
- Retirar a tampa ② com membrana ③.
- Empurrar a pinça do travão com a mão até ao disco do travão para premir para trás o pistão do travão. Certificar-se de que não sai líquido dos travões do reservatório do líquido dos travões; se necessário, aspirar.

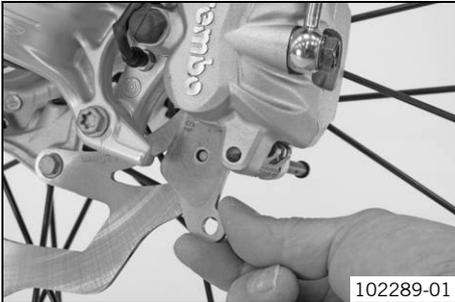
- i Info**
 Certificar-se de que ao premir para trás o pistão do travão, a pinça do travão não fica pressionada contra os raios.



- Remover a ficha de mola ④, retirar os pernos ⑤ e remover as pastilhas dos travões.
- Limpar a pinça do travão e o suporte da pinça do travão.



- Controlar a mola de lâminas **6** na pinça do travão e a chapa deslizante **7** nos suportes das pinças dos travões para ver se assentam corretamente.

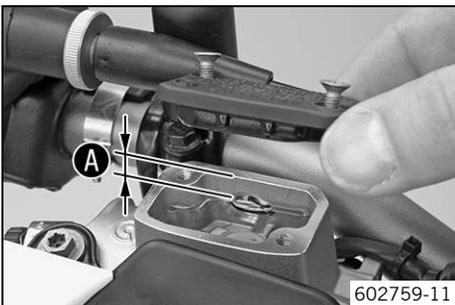


- Colocar pastilhas dos travões novas, colocar os pernos e montar a ficha de mola.

i Info

Trocar as pastilhas dos travões sempre em pares.

- Accionar várias vezes a alavanca do travão de mão até que as pastilhas dos travões assentem nos discos dos travões e esteja disponível um ponto de pressão.



- Corrigir o nível do líquido dos travões até à medida **A**.

Indicação

| | |
|---|------|
| Medida A (nível do líquido dos travões abaixo da extremidade superior do recipiente) | 5 mm |
|---|------|

Líquido dos travões DOT 4 / DOT 5.1 (📖 V. 145)

- Posicionar a tampa com membrana. Montar e apertar os parafusos.

i Info

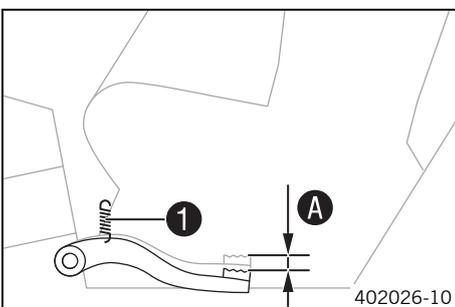
Lavar imediatamente com água qualquer líquido de travões que tenha entornado ou espirrado.

13.9 Controlar o curso em vazio do pedal do travão

⚠ Aviso

Perigo de acidente Falha do sistema de travões.

- Se não existir curso livre no pedal do travão forma-se, no sistema de travões, pressão no travão da roda traseira. O travão da roda traseira pode falhar devido a sobreaquecimento. Regular o curso livre do pedal do travão de acordo com as indicações.



- Suspender **1** a mola.
- Movimentar o pedal do travão para a frente e para trás entre o batente final e o batente do pistão do cilindro do travão de pé e controlar o curso em vazio **A**.

Indicação

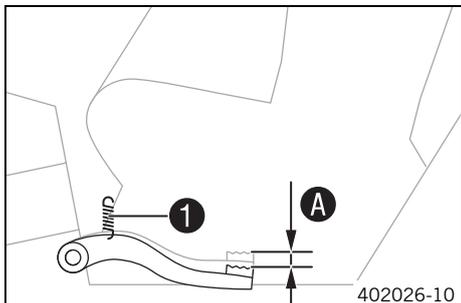
| | |
|-----------------------------------|-----------|
| Curso em vazio no pedal do travão | 3... 5 mm |
|-----------------------------------|-----------|

- » Quando o curso em vazio não corresponde ao indicado:
 - Regular a posição inicial do pedal do travão. 📖 (V. 89)

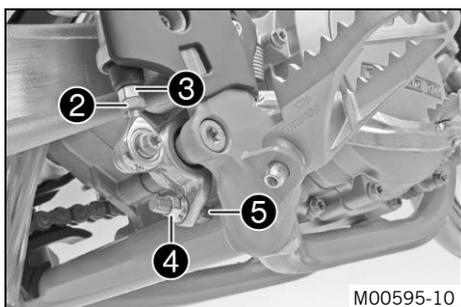
- Suspender **1** a mola.

13.10 Regular a posição inicial do pedal do travão ↩

- Aviso**
Perigo de acidente Falha do sistema de travões.
- Se não existir curso livre no pedal do travão forma-se, no sistema de travões, pressão no travão da roda traseira. O travão da roda traseira pode falhar devido a sobreaquecimento. Regular o curso livre do pedal do travão de acordo com as indicações.



- Suspender **1** a mola.



- Desapertar a porca **2** e com a vareta de comando **3** rodar para trás até estar disponível o curso livre máximo.
- Para ajustar individualmente a posição inicial do pedal do travão, desapertar a porca **4** e rodar o parafuso **5** de forma correspondente.

Info
 A gama de regulação é limitada.

- Rodar a vareta de comando **3** de forma correspondente até estar disponível o curso livre **A**. Caso necessário regular a posição inicial do pedal do travão.

Indicação

| | |
|-----------------------------------|-----------|
| Curso em vazio no pedal do travão | 3... 5 mm |
|-----------------------------------|-----------|

- Contra-apoiar o parafuso **5** e apertar a porca **4**.

Indicação

| | | |
|-------------------------------------|----|-------|
| Porca do encosto do pedal do travão | M8 | 20 Nm |
|-------------------------------------|----|-------|

- Contra-apoiar a vareta de comando **3** e apertar a porca **2**.

Indicação

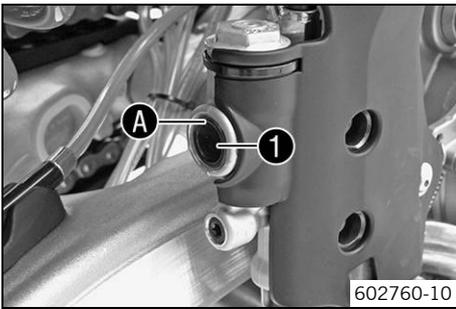
| | | |
|-----------------------------|----|-------|
| Restantes porcas do chassis | M6 | 10 Nm |
|-----------------------------|----|-------|

- Suspender **1** a mola.

13.11 Controlar o nível do líquido dos travões da roda traseira

- Aviso**
Perigo de acidente Falha do sistema de travões.
- Se o nível do líquido dos travões descer abaixo da marca indicada ou do valor indicado, isto significa que existe falta de estanqueidade no sistema dos travões ou que as pastilhas dos travões estão completamente gastas. Controlar o sistema de travões, não continuar a conduzir. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)

- Aviso**
Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a líquido de travões velho.
- Mudar o líquido dos travões dianteiro e traseiro de acordo com o plano de serviço. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)



- Colocar o veículo na vertical.
- Controlar o nível do líquido dos travões no óculo de inspeção 1.
 - » Quando o nível do líquido desceu abaixo da marca A no vidro de inspeção:
 - Atestar de líquido dos travões da roda traseira. 🛠️ (V. 90)

13.12 Atestar de líquido dos travões da roda traseira 🛠️

- ⚠️ Aviso**
Perigo de acidente Falha do sistema de travões.
- Se o nível do líquido dos travões descer abaixo da marca indicada ou do valor indicado, isto significa que existe falta de estanqueidade no sistema dos travões ou que as pastilhas dos travões estão completamente gastas. Controlar o sistema de travões, não continuar a conduzir. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)

- ⚠️ Aviso**
Queimaduras da pele O líquido dos travões pode provocar queimaduras da pele se esta entrar em contacto com o mesmo.
- Não deixar entrar em contacto com a pele ou os olhos, manter afastado das crianças.
 - Use vestuário e óculos de proteção adequados.
 - Caso entre líquido dos travões nos olhos lave bem com água e consulte imediatamente um médico.

- ⚠️ Aviso**
Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a líquido de travões velho.
- Mudar o líquido dos travões dianteiro e traseiro de acordo com o plano de serviço. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)

- 🌿 Aviso**
Perigo para o meio ambiente As substâncias problemáticas provocam danos no ambiente.
- Eliminar os óleos, massas lubrificantes, filtros, combustíveis, produtos de limpeza, líquidos de travões, etc., de forma adequada e de acordo com os requisitos em vigor.

- i Info**
 Nunca utilize líquido dos travões DOT 5! Este tem como base óleo de silício e é de cor púrpura. As vedações e os tubos dos travões não são adequados para líquido dos travões DOT 5.
 Não coloque o líquido dos travões em contacto com as peças pintadas porque o líquido estraga a tinta!
 Utilize apenas líquidos de travões limpos provenientes de um recipiente vedado de forma estanque!

Trabalho preparatório

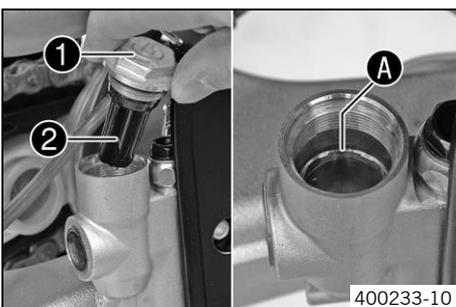
- Controlar as pastilhas dos travões da roda traseira. 🛠️ (V. 91)

Trabalho principal

- Colocar o veículo na vertical.
- Remover a tampa de enroscar 1 com membrana 2 e o o-ring.
- Encher de líquido dos travões até à marca A.

Líquido dos travões DOT 4 / DOT 5.1 🛠️ (V. 145)

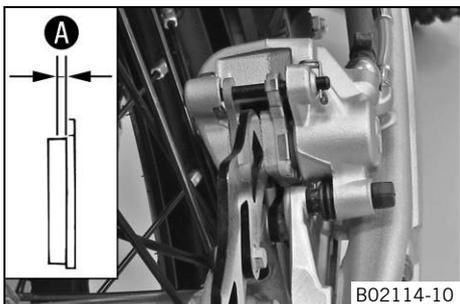
- Montar a tampa de enroscar com a membrana e o o-ring.



- i Info**
 Lavar imediatamente com água qualquer líquido de travões que tenha entornado ou espirrado.

13.13 Controlar as pastilhas dos travões da roda traseira

- Aviso**
Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a pastilhas dos travões gastas.
- Substituir imediatamente as pastilhas dos travões gastas. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)



- Controlar as pastilhas dos travões quanto à sua espessura mínima **A**.

| | |
|---|---------------------|
| Espessura mínima das pastilhas A | $\geq 1 \text{ mm}$ |
|---|---------------------|

- » Se se tiver ultrapassado a espessura mínima das pastilhas:
 - Substituir as pastilhas dos travões da roda traseira. 🛠️ (V. 91)
- Controlar as pastilhas dos travões quanto a danos e fissuras.
 - » Se houver danos ou fissuras:
 - Substituir as pastilhas dos travões da roda traseira. 🛠️ (V. 91)

13.14 Substituir as pastilhas dos travões da roda traseira 🛠️

- Aviso**
Perigo de acidente Falha do sistema de travões.
- Trabalhos de manutenção e reparações devem ser realizados de forma correta. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)

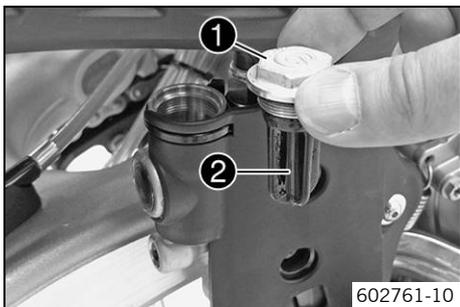
- Aviso**
Queimaduras da pele O líquido dos travões pode provocar queimaduras da pele se esta entrar em contacto com o mesmo.
- Não deixar entrar em contacto com a pele ou os olhos, manter afastado das crianças.
 - Use vestuário e óculos de proteção adequados.
 - Caso entre líquido dos travões nos olhos lave bem com água e consulte imediatamente um médico.

- Aviso**
Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a líquido de travões velho.
- Mudar o líquido dos travões dianteiro e traseiro de acordo com o plano de serviço. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)

- Aviso**
Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a utilização de pastilhas de travões não autorizadas.
- As pastilhas dos travões que se encontram à venda no comércio de acessórios não são frequentemente comprovadas e não são autorizadas para utilização em veículos KTM. O modelo e o coeficiente de fricção das pastilhas dos travões e logo a potência de travagem podem diferir muito das pastilhas dos travões originais da KTM. Se se utilizarem pastilhas dos travões que sejam diferentes das originais não se garante que estas correspondam à certificação original. O veículo deixa de corresponder ao estado de entrega e a garantia fica anulada.

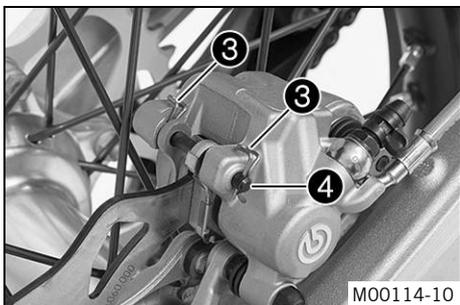
- Aviso**
Perigo para o meio ambiente As substâncias problemáticas provocam danos no ambiente.
- Eliminar os óleos, massas lubrificantes, filtros, combustíveis, produtos de limpeza, líquidos de travões, etc., de forma adequada e de acordo com os requisitos em vigor.

- Info**
- Nunca utilize líquido dos travões DOT 5! Este tem como base óleo de silício e é de cor púrpura. As vedações e os tubos dos travões não são adequados para líquido dos travões DOT 5.
 Não coloque o líquido dos travões em contacto com as peças pintadas porque o líquido estraga a tinta!
 Utilize apenas líquidos de travões limpos provenientes de um recipiente vedado de forma estanque!

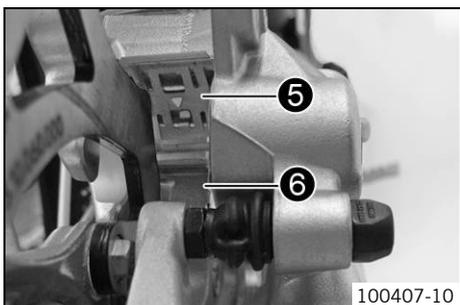


- Colocar o veículo na vertical.
- Remover a tampa de enroscar ① com membrana ② e o o-ring.
- Voltar a colocar os pistões dos travões na posição inicial e certificar-se de que o líquido dos travões não sai nem é aspirado do reservatório do líquido dos travões.

i Info
Certificar-se de que ao empurrar para trás o pistão do travão a pinça do travão não fica premida contra os raios.



- Remover a ficha de mola ③, retirar os pernos ④ e remover as pastilhas dos travões.
- Limpar a pinça do travão e o suporte da pinça do travão.



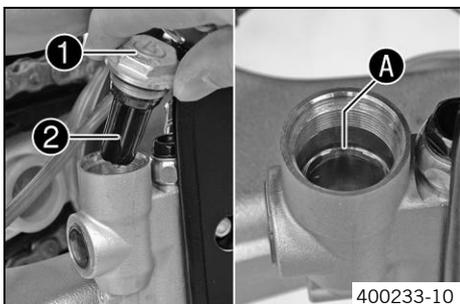
- Controlar a mola de lâminas ⑤ na pinça do travão e a chapa deslizante ⑥ nos suportes das pinças dos travões para ver se assentam corretamente.



- Colocar pastilhas dos travões novas, colocar os pernos e montar a ficha de mola.

i Info
Trocar as pastilhas dos travões sempre em pares.

- Accionar várias vezes o pedal do travão até que as pastilhas dos travões assentem nos discos dos travões e esteja disponível um ponto de pressão.



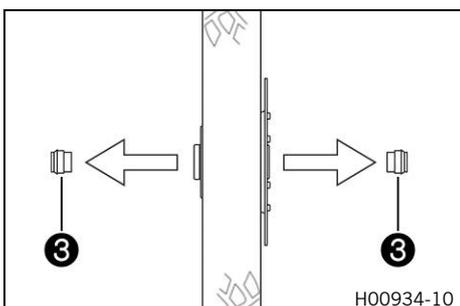
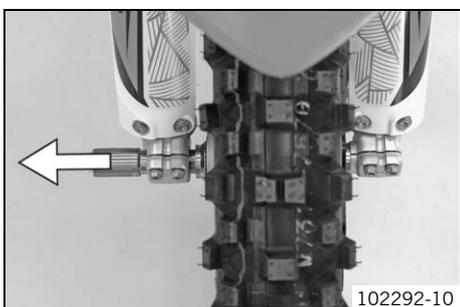
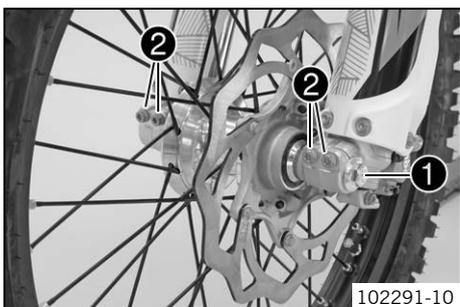
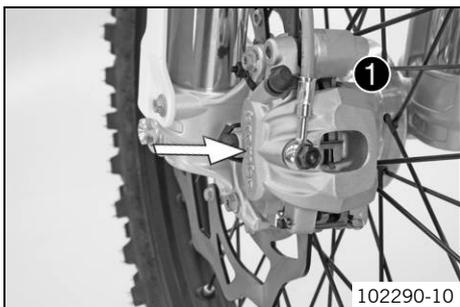
- Corrigir o nível do líquido dos travões até à marca A.

Líquido dos travões DOT 4 / DOT 5.1 (V. 145)

- Montar a tampa de enroscar ① com a membrana ② e o o-ring.

i Info
Lavar imediatamente com água qualquer líquido de travões que tenha entornado ou espirrado.

14.1 Desmontar a roda dianteira ↗



Trabalho preparatório

- Elevar a moto com o suporte de elevação. (🗨 V. 55)

Trabalho principal

- Empurrar a pinça do travão com a mão até ao disco do travão para premir para trás o pistão do travão.



Info

Certificar-se de que ao premir para trás o pistão do travão, a pinça do travão não fica pressionada contra os raios.

- Desapertar o parafuso ① algumas voltas.
- Desapertar os parafusos ②.
- Premir o parafuso ① para empurrar o eixo da roda para fora do punho do garfo.
- Remover o parafuso ①.

- Segurar a roda dianteira e puxar o eixo da roda para fora. Retirar a roda dianteira da forqueta.



Info

Não acionar a alavanca do travão de mão com a roda dianteira desmontada. Retirar a roda sempre de forma a não danificar o disco do travão.

- Retirar os casquilhos distanciadores ③.

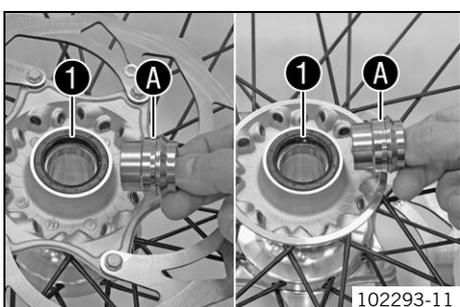
14.2 Montar a roda dianteira ↗



Aviso

Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a óleo ou massa lubrificante nos discos dos travões.

- Manter os discos dos travões livres de óleo e gorduras, se necessário limpar com produto de limpeza para travões.



- Controlar o rolamento da roda quanto a danos e desgaste.
 - » Se o rolamento da roda estiver danificado ou gasto:
 - Substituir o rolamento da roda à frente. ↗
- Limpar e lubrificar os anéis vedantes do veio ① e a superfície de encosto A dos casquilhos distanciadores.

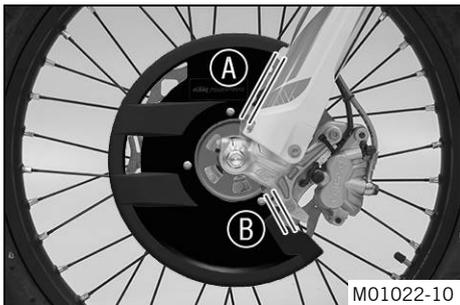
Massa lubrificante de longa duração (🗨 V. 147)

- Colocar os casquilhos distanciadores.

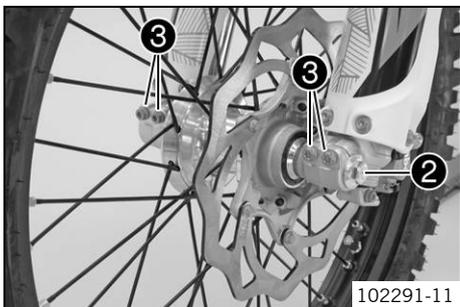
- Levantar a roda dianteira na forqueta, posicionar e colocar o eixo da roda.
 - ✓ As pastilhas dos travões estão corretamente posicionadas.

(Six Days)

- Alinhar a proteção do disco do travão de modo que as distâncias **A** e **B** sejam do mesmo tamanho.



M01022-10



102291-11

- Montar e apertar o parafuso **2**.

Indicação

| | | |
|------------------------------------|---------|-------|
| Parafuso dianteiro do eixo da roda | M20x1,5 | 35 Nm |
|------------------------------------|---------|-------|

- Acionar várias vezes a alavanca do travão de mão até as pastilhas do travão assentarem no disco do travão.
- Retirar a moto do suporte de elevação. (📖 V. 55)
- Acionar o travão da roda dianteira e fletir a forqueta, várias vezes, com força para que as pernas da forqueta fiquem alinhadas.
- Apertar os parafusos **3**.

Indicação

| | | |
|-------------------------------|----|-------|
| Parafuso do punho da forqueta | M8 | 15 Nm |
|-------------------------------|----|-------|

14.3 Desmontar a roda traseira

Trabalho preparatório

- Elevar a moto com o suporte de elevação. (📖 V. 55)

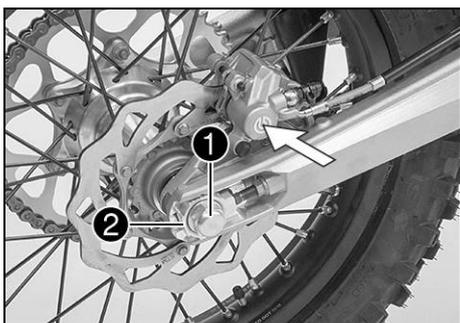
Trabalho principal

- Empurrar a pinça do travão com a mão até ao disco do travão para recuar os pistões do travão.



Info

Certificar-se de que, ao empurrar para trás o pistão do travão, a pinça do travão não fica premeida contra os raios.



M00123-10

- Remover a porca **1**.
- Retirar o tensor de corrente **2**. Retirar o eixo da roda **3** para fora apenas o suficiente para que a roda traseira se possa deslocar para a frente.
- Deslocar a roda traseira o máximo possível para a frente. Retirar a corrente da coroa dentada.



Info

Cobrir os componentes para os proteger de danos.

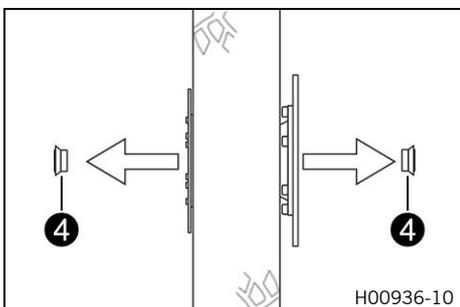
- Segurar na roda traseira e puxar o eixo da roda para fora. Retirar a roda traseira do braço oscilante.



Info

Não acionar o pedal do travão com a roda traseira desmontada. Retirar a roda sempre de forma a não danificar o disco do travão.

- Retirar os casquilhos distanciadores **4**.



H00936-10

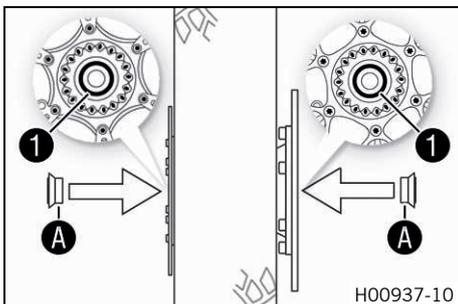
14.4 Montar a roda traseira



Aviso

Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a óleo ou massa lubrificante nos discos dos travões.

- Manter os discos dos travões livres de óleo e gorduras, se necessário limpar com produto de limpeza para travões.

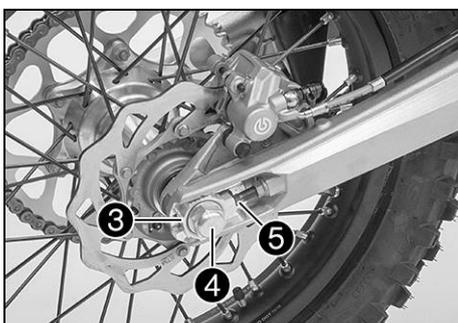
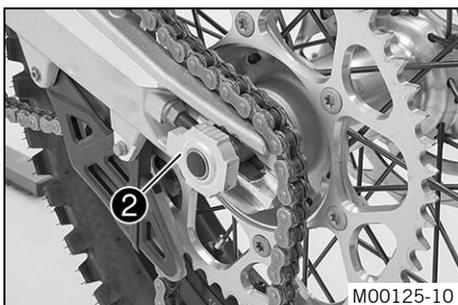


Trabalho principal

- Controlar o rolamento da roda quanto a danos e desgaste.
 - » Se o rolamento da roda estiver danificado ou gasto:
 - Substituir o rolamento da roda atrás.
- Limpar e lubrificar os anéis vedantes do veio 1 e a superfície de encosto A dos casquilhos distanciadores.

Massa lubrificante de longa duração (V. 147)

- Colocar os casquilhos distanciadores.
- Levantar a roda traseira no braço oscilante, posicionar e encaixar o eixo da roda 2.
- Colocar a corrente.
 - ✓ As pastilhas dos travões estão corretamente posicionadas.



- Posicionar o tensor de corrente 3. Montar a porca 4, mas não apertar ainda.
- Certificar-se de que os tensores de corrente 3 estão assentes nos parafusos de regulação 5.
- Controlar a tensão da corrente. (V. 76)
- Apertar a porca 4.

Indicação

| | | |
|--------------------------------|---------|-------|
| Porca do eixo da roda traseira | M20x1,5 | 80 Nm |
|--------------------------------|---------|-------|

Info

A grande gama de regulação do tensor de corrente (32 mm) permite utilizar diversas transmissões secundárias com o mesmo comprimento de corrente. Os tensores da corrente 3 podem ser rodados 180°.

- Acionar várias vezes o pedal do travão até que as pastilhas dos travões assentem nos discos dos travões e esteja disponível um ponto de pressão.

Trabalho final

- Retirar a moto do suporte de elevação. (V. 55)

14.5 Controlar o estado dos pneus

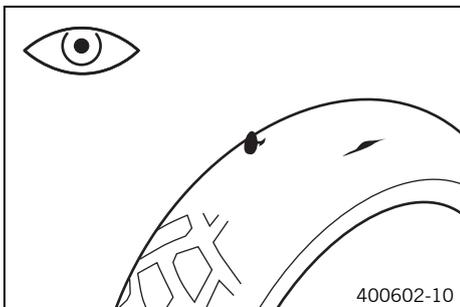
Info

Montar apenas os pneus autorizados e/ou recomendados pela KTM.

Os outros pneus podem ter um efeito negativo na condução.

O tipo de pneu, o estado dos pneus e a pressão nos pneus influenciam o comportamento da moto.

Os pneus gastos têm um efeito particularmente negativo na condução especialmente com piso molhado.



- Inspeccione os pneus da frente e de trás para ver se apresentam cortes, objectos introduzidos e outros danos.
 - » Quando os pneus apresentam cortes, objectos introduzidos e outros danos:
 - Substituir os pneus.
- Controlar a profundidade do perfil.

i Info

Cumpra a profundidade de perfil mínima legal específica do país.

| | |
|-------------------------------|--------|
| Profundidade do perfil mínima | ≥ 2 mm |
|-------------------------------|--------|

- » Se não se atingir a profundidade do perfil mínima:
 - Substituir os pneus.
- Controlar a idade dos pneus.

i Info

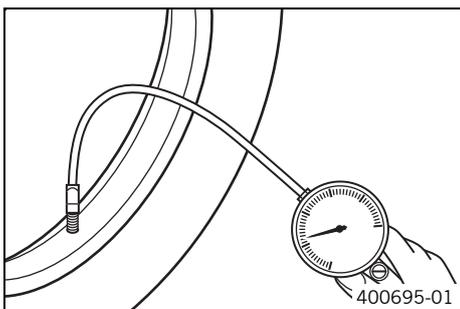
Normalmente, a data de fabrico dos pneus está inscrita nos pneus e é identificada com os últimos quatro dígitos da identificação **DOT**. Os primeiros dois dígitos indicam a semana de fabrico e os últimos dois o ano de fabrico. A KTM recomenda uma troca dos pneus, independentemente do desgaste real, o mais tardar após 5 anos.

- » Quando os pneus têm mais de 5 anos:
 - Substituir os pneus.

14.6 Controlar a pressão dos pneus

i Info

Uma pressão dos pneus demasiado reduzida provoca um desgaste anormal e um sobreaquecimento do pneu. A pressão dos pneus correcta garante um conforto de condução ideal e uma vida útil máxima dos pneus.



- Remover a cobertura.
- Controlar a pressão dos pneus com os pneus frios.

| Pressão dos pneus para estrada (todos os modelos EXC) | |
|---|---------|
| frente | 1,5 bar |
| atrás | 1,5 bar |

| Pressão dos pneus para todo-o-terreno | |
|---------------------------------------|---------|
| frente | 1,0 bar |
| atrás | 1,0 bar |

- » Quando a pressão dos pneus não corresponde ao indicado:
 - Ajustar a pressão dos pneus.
- Montar a cobertura.

14.7 Controlar a tensão dos raios

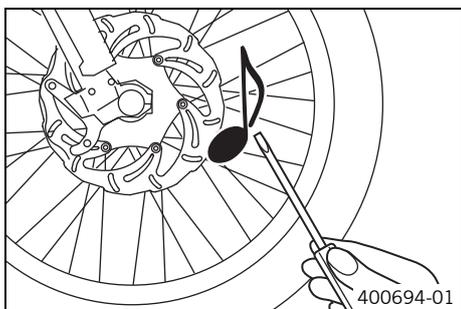
! Aviso

Perigo de acidente Comportamento de condução instável devido a uma tensão dos raios errada.

- Tenha atenção a uma tensão dos raios correcta. (A sua oficina autorizada da KTM terá todo o gosto em ajudá-lo.)

i Info

Com um raio solto, a roda fica desalinhada e, passado pouco tempo, os outros raios ficam soltos. Se os raios estiverem demasiado tensionados podem quebrar-se devido a sobrecarga local. Controle regularmente a tensão dos raios, especialmente numa moto nova.



- Com a ponta da chave de fendas, bater brevemente em cada raio.



Info

A frequência do som depende de cada comprimento do raio e do diâmetro do raio.

Se os sons que se ouvem nos diversos raios forem diferentes nos raios com o mesmo comprimento e espessura isso significa que a tensão dos raios é diferente.

Deverá ouvir-se um som claro.

- » Se a tensão dos raios for diferente:
 - Corrigir a tensão dos raios. 🛠️
- Controlar o binário dos raios.

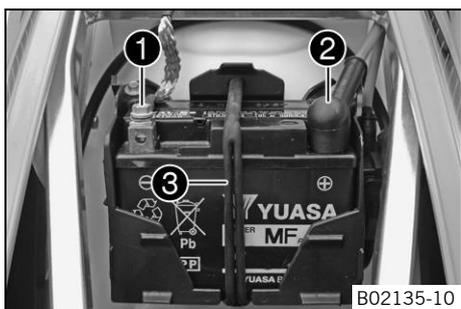
Indicação

| | | |
|----------------------------------|------|------|
| Cabeça do raio da roda dianteira | M4,5 | 6 Nm |
| Cabeça do raio da roda traseira | M4,5 | 6 Nm |

Chave de binário com diversos apliques em conjunto (58429094000)

15.1 Desmontar a bateria ↘ (todos os modelos 200/250/300)

- Aviso**
Perigo de ferimentos Os ácidos da bateria e os gases da bateria provocam graves queimaduras.
- Manter as baterias fora do alcance das crianças.
 - Use vestuário e óculos de proteção adequados.
 - Evitar o contacto com ácidos da bateria e gases da bateria.
 - Manter faíscas e chamas descobertas afastadas da bateria. Carregar apenas em espaços bem ventilados.
 - Em caso de contacto com a pele lavar com água abundante. Caso entre ácido da bateria para os olhos, lavar, pelo menos, durante 15 minutos com água e consultar um médico.



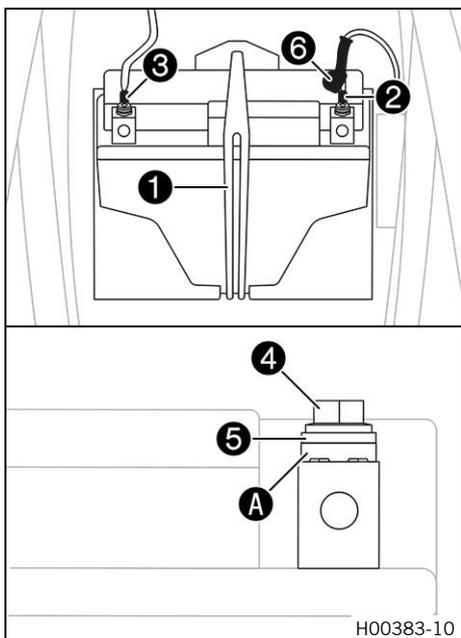
Trabalho preparatório

- Desligar todos os consumidores de corrente e parar o motor.
- Retirar o banco. (📖 V. 69)

Trabalho principal

- Separar o cabo negativo ① da bateria.
- Puxar para trás a cobertura do polo positivo ② e desprender o cabo positivo da bateria.
- Pendurar a faixa de borracha ③ em baixo.
- Retirar a bateria para cima.

15.2 Montar a bateria ↘ (todos os modelos 200/250/300)



Trabalho principal

- Colocar a bateria com os polos para a frente no compartimento da bateria.

(todos os modelos 200/250/300 EU/AU/US)

Bateria (YTX4L-BS) (📖 V. 129)

(300 EXC BR)

Bateria (YTX5L-BS) (📖 V. 129)

- Engatar a faixa de borracha ①.
- Posicionar o cabo positivo ②, montar o parafuso e apertar.

Indicação

| | | |
|-----------------------------|----|--------|
| Parafuso do pólo da bateria | M5 | 2,5 Nm |
|-----------------------------|----|--------|



Info

Os discos de contacto A têm de ser montados sob os parafusos ④ e os terminais de cabos ⑤ com as garras para o polo da bateria.

- Enfiar a cobertura do polo positivo ⑥ sobre o polo positivo.
- Posicionar o cabo negativo ③, montar o parafuso e apertar.

Indicação

| | | |
|-----------------------------|----|--------|
| Parafuso do pólo da bateria | M5 | 2,5 Nm |
|-----------------------------|----|--------|

Trabalho final

- Montar o banco. (📖 V. 69)

15.3 Carregar a bateria ↘ (todos os modelos 200/250/300)



Aviso

Perigo de ferimentos Os ácidos da bateria e os gases da bateria provocam graves queimaduras.

- Manter as baterias fora do alcance das crianças.
- Use vestuário e óculos de proteção adequados.
- Evitar o contacto com ácidos da bateria e gases da bateria.
- Manter faíscas e chamas descobertas afastadas da bateria. Carregar apenas em espaços bem ventilados.
- Em caso de contacto com a pele lavar com água abundante. Caso entre ácido da bateria para os olhos, lavar, pelo menos, durante 15 minutos com água e consultar um médico.



Aviso

Perigo para o meio ambiente Os componentes e partes integrantes da bateria são prejudiciais para o meio ambiente.

- Não eliminar as baterias no lixo doméstico. Elimine uma bateria com defeito de acordo com as normas de proteção da natureza. Entregue a sua bateria no seu concessionário autorizado KTM ou num centro de recolha de baterias velhas.



Aviso

Perigo para o meio ambiente As substâncias problemáticas provocam danos no ambiente.

- Eliminar os óleos, massas lubrificantes, filtros, combustíveis, produtos de limpeza, líquidos de travões, etc., de forma adequada e de acordo com os requisitos em vigor.



Info

Mesmo quando a bateria não é utilizada, ela perde diariamente um pouco de carga. Para a vida útil da bateria é muito importante o estado da carga e o tipo de carregamento. Carregar rapidamente com elevada corrente de carga tem um efeito negativo na vida útil da bateria. Se se ultrapassar a corrente, a tensão e o tempo de carga, o electrólito passa através das válvulas de segurança. Assim a bateria fica com menos capacidade. Quando a bateria se descarrega deve ser imediatamente carregada. No caso de ficar muito tempo parada no estado de descarregada, ocorre um descarregamento profundo e sulfatação e a bateria fica avariada. A bateria é isenta de manutenção, ou seja, não é necessário controlar o nível de electrólito.



Trabalho preparatório

- Desligar todos os consumidores de corrente e parar o motor.
- Retirar o banco. (📖 V. 69)
- Desprender o cabo negativo da bateria para evitar danos no sistema de bordo eletrónico.

Trabalho principal

- Ligar o carregador à bateria. Ligar o carregador.

Carregador da bateria (58429074000)

Adicionalmente pode ainda, com este carregador, testar a tensão em vazio, a capacidade de arranque da bateria e o gerador. Além disso, com este aparelho não é possível sobrecarregar a bateria.



Info

Nunca retirar a tampa ❶. Carregar a bateria com, no máximo, 10% da capacidade que está indicada na caixa da bateria ❷.

- Desligar o carregador depois de carregar. Ligar o cabo negativo à bateria.

Indicação

A corrente de carga, a tensão de carga e o tempo de carga não devem ser ultrapassados.

| | |
|--|---------|
| Recarregar regularmente as baterias quando não se utiliza a moto | 3 meses |
|--|---------|

Trabalho final

- Montar o banco. (📖 V. 69)

15.4 Substituir o fusível principal (todos os modelos 200/250/300)



Aviso

Perigo de incêndio Com a utilização de fusíveis errados o sistema elétrico pode ficar sobrecarregado.

- Apenas se devem utilizar fusíveis com a amperagem descrita. Nunca ligar os fusíveis em ponte nem repará-los.



Info

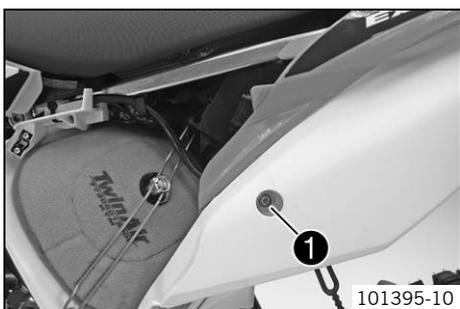
O fusível principal protege todos os consumidores de corrente do veículo. O fusível principal encontra-se na caixa do relé de arranque por baixo da tampa da caixa do filtro de ar.

Trabalho preparatório

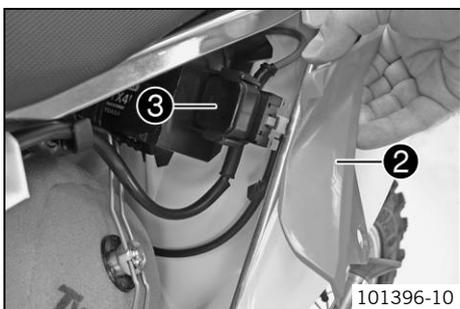
- Desligar todos os consumidores de corrente e parar o motor.
- Desmontar a tampa da caixa do filtro de ar. (📖 V. 70)

Trabalho principal

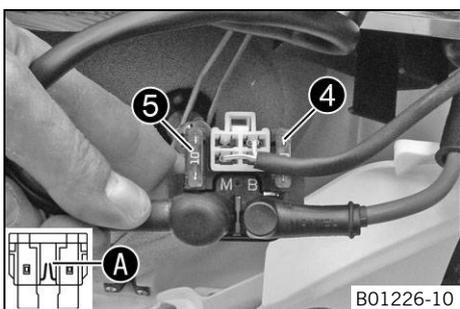
- Remover o parafuso ①.



- Levantar ligeiramente o revestimento traseiro ② e puxar o relé de arranque ③ do suporte.



- Retirar as protecções.
- Remover o fusível principal ④ com defeito.



Info

É possível identificar o fusível com defeito através do fio partido A. No relé de arranque está encaixado um fusível sobresselente ⑤.

- Colocar o novo fusível principal.

Fusível (58011109110) (📖 V. 129)

- Controlar o funcionamento do sistema eléctrico.



Sugestão

Colocar um novo fusível sobresselente para ficar disponível, se necessário.

- Encaixar as protecções.
- Encaixar o relé de arranque no suporte e colocar o cabo.
- Posicionar o revestimento da parte traseira. Montar e apertar o parafuso.

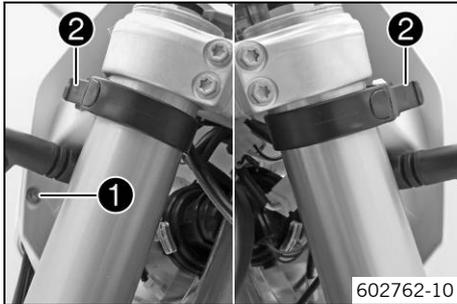
Indicação

| | | |
|--------------------------------|----|-------|
| Restantes parafusos do chassis | M6 | 10 Nm |
|--------------------------------|----|-------|

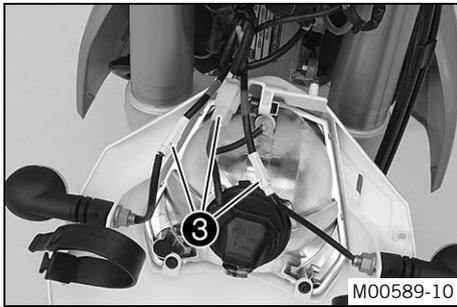
Trabalho final

- Montar a tampa da caixa do filtro de ar. (📖 V. 70)

15.5 Desmontar a placa do farol com farol

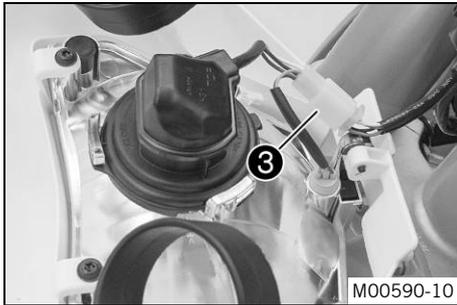


- Desligar todos os dispositivos elétricos consumidores de corrente e parar o motor.
- Remover o parafuso ❶ e retirar a braçadeira.
- Desapertar a faixa de borracha ❷. Empurrar a placa do farol para cima e oscilar para a frente.



(todos os modelos EXC)

- Separar as ligações de ficha ❸ e remover a placa do farol com o farol.



(todos os modelos XC-W)

- Separar a ligação de ficha ❸ e remover a placa do farol com o farol.

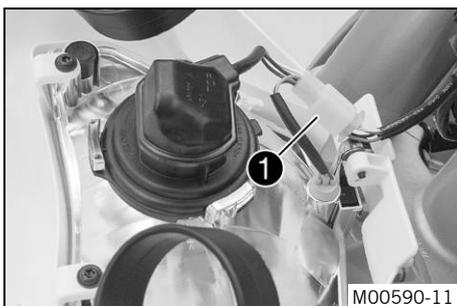
15.6 Montar a placa do farol com farol



Trabalho principal

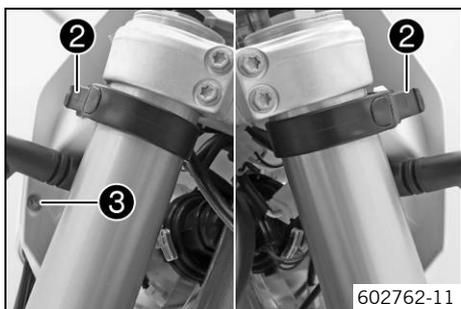
(todos os modelos EXC)

- Encaixar as ligações de ficha ❶.



(todos os modelos XC-W)

- Encaixar a ligação de ficha ❶.



- Posicionar a placa do farol e fixar com a faixa de borracha ②.
- ✓ Os colares de retenção engatam.
- Posicionar o tubo do travão e a cablagem. Colocar a braçadeira, montar e apertar o parafuso ③.

Trabalho final

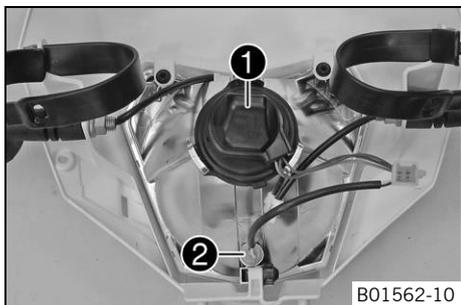
- Controlar a regulação do farol. (📖 V. 103)

15.7 Substituir a lâmpada do farol

Nota

Danos no refletor Luminosidade reduzida.

- A gordura que se encontra nos globos de vidro da lâmpada evapora com o calor e assenta de forma permanente no refletor. Limpar os globos de vidro antes da montagem e manter livre de gorduras.

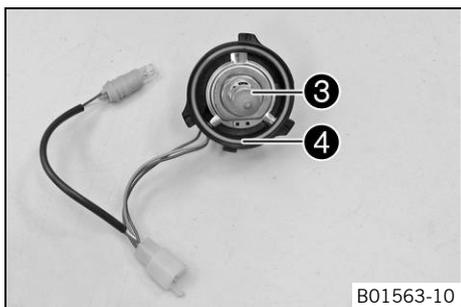


Trabalho preparatório

- Desmontar a placa do farol com farol. (📖 V. 101)

Trabalho principal

- Rodar a proteção ① com o casquilho da luz em baixo até ao batente no sentido contrário aos ponteiros do relógio e levantar.
- Puxar o casquilho da lâmpada ② da luz de limitação para fora do refletor.



- Retirar a lâmpada do farol ③.
- Colocar uma nova lâmpada do farol.

Farol (HS1 / base BX43t) (📖 V. 129)

- Colocar a proteção com o casquilho da lâmpada no refletor e rodar até ao batente no sentido dos ponteiros do relógio.



Info

Ter atenção à colocação correcta do o-ring ④.

- Encaixar o casquilho da lâmpada da luz de limitação no refletor.

Trabalho final

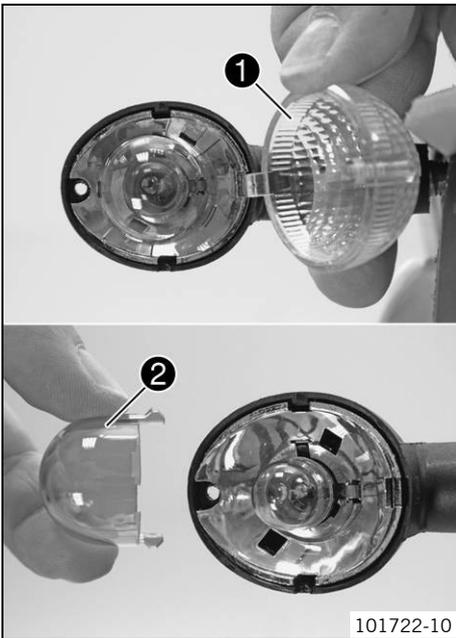
- Montar a placa do farol com farol. (📖 V. 101)
- Controlar a regulação do farol. (📖 V. 103)

15.8 Substituir a lâmpada do pisca (todos os modelos EXC)

Nota

Danos no refletor Luminosidade reduzida.

- A gordura que se encontra nos globos de vidro da lâmpada evapora com o calor e assenta de forma permanente no refletor. Limpar os globos de vidro antes da montagem e manter livre de gorduras.



Trabalho principal

- Remover o parafuso na parte de trás da caixa do pisca.
- Retirar cuidadosamente o vidro do pisca ❶.
- Apertar ligeiramente e retirar a tampa cor de laranja ❷ na área dos colares de retenção.
- Premir a lâmpada do pisca levemente no casquilho, rodar cerca de 30° no sentido contrário aos ponteiros do relógio e puxar para fora do casquilho.

Info

❶ Não tocar no reflector com os dedos e manter o mesmo livre de gorduras.

- Premir a nova lâmpada levemente para dentro do casquilho e rodar até ao batente no sentido dos ponteiros do relógio.

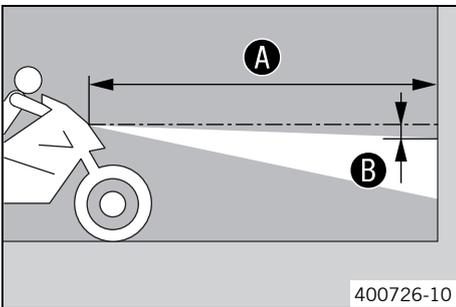
Piscas (R10W / base BA15s) (📖 V. 129)

- Montar a tampa cor de laranja.
- Posicionar o vidro do pisca.
- Colocar o parafuso e só rodar no sentido contrário aos ponteiros do relógio, até engatar com um pequeno ressalto no passo da rosca. Apertar levemente o parafuso.

Trabalho final

- Controlar o funcionamento do sistema de piscas.

15.9 Controlar a regulação do farol



- Colocar o veículo sobre uma superfície horizontal à frente de uma parede clara e fazer uma marca à altura do centro dos faróis.
- Fazer uma nova marca com a distância ❷ por baixo da primeira marca.

Indicação

Distância ❷ 5 cm

- Colocar o veículo na distância ❶ na vertical à frente da parede.

Indicação

Distância ❶ 5 m

- O condutor senta-se na moto.
- Ligar os mínimos.
- Controlar a regulação do farol.

O nível de claro-escuro deve ficar, com a moto pronta a utilizar com o condutor, precisamente sobre a marca inferior.

- » Quando o nível de claro-escuro não corresponde ao indicado:
 - Regular o alcance da luz do farol. (📖 V. 103)

15.10 Regular o alcance da luz do farol



Trabalho preparatório

- Controlar a regulação do farol. (📖 V. 103)

Trabalho principal

- Desapertar o parafuso ❶.
- Regular o alcance da luz do farol oscilando o farol.

Indicação

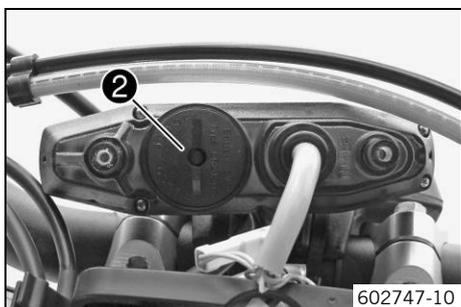
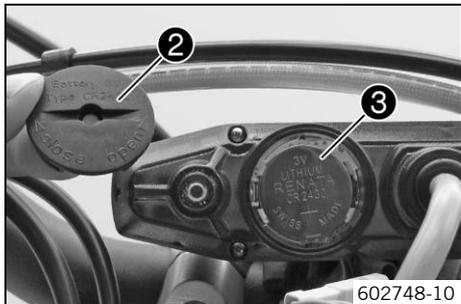
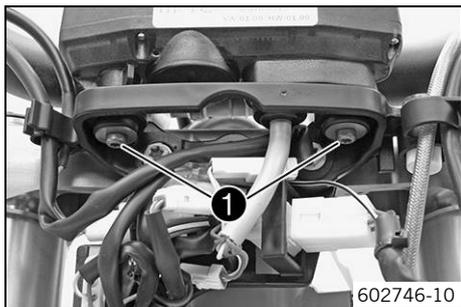
Com a moto pronta a funcionar com o condutor, o limite claro-escuro deve ficar mesmo por baixo da marca (feita no passo: controlar a regulação do farol).

Info

❶ Uma carga adicional pode eventualmente implicar uma correcção do alcance da luz do farol.

- Apertar o parafuso ❶.

15.11 Substituir a bateria do taquímetro



Trabalho preparatório

- Desmontar a placa do farol com farol. (📖 V. 101)

Trabalho principal

- Remover os parafusos ①.
- Puxar o taquímetro do suporte para cima.

- Rodar a proteção ② com uma moeda no sentido contrário aos ponteiros do relógio até ao encosto e retirar.

- Remover a bateria do taquímetro ③.
- Colocar uma bateria nova com a inscrição virada para cima.

Bateria do taquímetro (CR 2430) (📖 V. 129)

- Controlar o o-ring da proteção em relação à posição correta.

- Posicionar a proteção ② e rodar com uma moeda no sentido dos ponteiros do relógio até ao encosto.

- Acionar uma tecla qualquer no taquímetro.

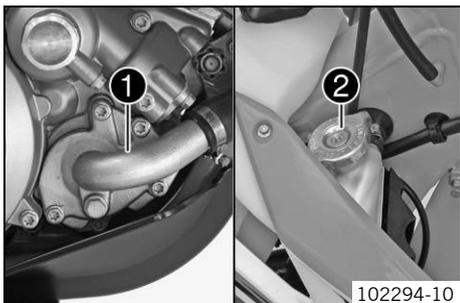
✓ O taquímetro é ativado.

- Posicionar o taquímetro no suporte.
- Montar e apertar os parafusos com as anilhas.

Trabalho final

- Montar a placa do farol com farol. (📖 V. 101)
- Controlar a regulação do farol. (📖 V. 103)
- Regular quilómetros ou milhas. (📖 V. 21)
- Regular as funções do taquímetro. (📖 V. 22)
- Regular as horas. (📖 V. 22)

16.1 Sistema de refrigeração



(todos os modelos 125/200)

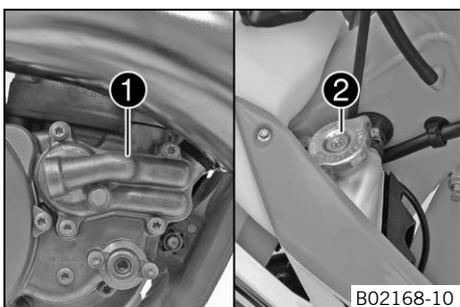
Com a bomba de água ① no motor faz-se um curso forçado do líquido de refrigeração.

Em caso de aquecimento, a pressão que ocorre no sistema de refrigeração é regulada por uma válvula no fecho do radiador ②. Assim é permitida a temperatura de líquido de refrigeração sem se ter que contar com avarias de funcionamento.

120 °C

O arrefecimento ocorre através do vento provocado pela condução.

Quanto mais reduzida for a velocidade mais reduzido é também o efeito de arrefecimento. Da mesma forma, se as aletas de arrefecimento estiverem sujas, também reduzem o efeito de arrefecimento.



(todos os modelos 250/300)

Com a bomba de água ① no motor faz-se um curso forçado do líquido de refrigeração.

Em caso de aquecimento, a pressão que ocorre no sistema de refrigeração é regulada por uma válvula no fecho do radiador ②. Assim é permitida a temperatura de líquido de refrigeração sem se ter que contar com avarias de funcionamento.

120 °C

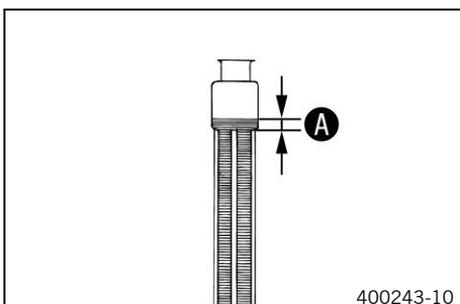
O arrefecimento ocorre através do vento provocado pela condução.

Quanto mais reduzida for a velocidade mais reduzido é também o efeito de arrefecimento. Da mesma forma, se as aletas de arrefecimento estiverem sujas, também reduzem o efeito de arrefecimento.

16.2 Controlar o nível de anticongelante e de líquido de refrigeração

- ⚠ Aviso**
Perigo de escaldadura O líquido de refrigeração fica muito quente e sob pressão quando a moto está a funcionar.
- Não abrir o radiador, as manguerias do líquido de refrigeração e os outros componentes do sistema com o motor quente. Deixar o motor e o sistema de arrefecimento arrefecerem. No caso de escaldadura passar as partes afetadas imediatamente por água morna.

- ⚠ Aviso**
Perigo de intoxicação O líquido de refrigeração é venenoso e perigoso para a saúde.
- O líquido de refrigeração não deve entrar em contacto com a pele e os olhos, nem com a roupa. Em caso de contacto com os olhos, lavar imediatamente com água e contactar um médico. Lavar imediatamente com água e sabão a pele contaminada. Em caso de ingestão de líquido de refrigeração, contactar imediatamente um médico. Trocar a roupa contaminada com líquido de refrigeração. Manter o líquido de refrigeração afastado das crianças.



Condição

O motor está frio.

- Colocar a moto na vertical numa superfície horizontal.
- Retirar o tampão do radiador.
- Controlar o anticongelante do líquido de refrigeração.

-25... -45 °C

- » Quando o anticongelante do líquido de refrigeração não corresponde ao indicado:
 - Corrigir o anticongelante do líquido de refrigeração.
- Controlar o nível de líquido de refrigeração no radiador.

| | |
|---|-------|
| Nível do líquido de refrigeração ① acima das lamelas do radiador | 10 mm |
|---|-------|

- » Quando o nível do líquido de refrigeração não corresponde ao nível indicado:
 - Corrigir o nível de líquido de refrigeração.

Líquido de refrigeração (📖 V. 144)

- Montar o tampão do radiador.

16.3 Controlar o nível de líquido de refrigeração

Aviso
Perigo de escaldadura O líquido de refrigeração fica muito quente e sob pressão quando a moto está a funcionar.

- Não abrir o radiador, as mangueiras do líquido de refrigeração e os outros componentes do sistema com o motor quente. Deixar o motor e o sistema de arrefecimento arrefecerem. No caso de escaldadura passar as partes afetadas imediatamente por água morna.

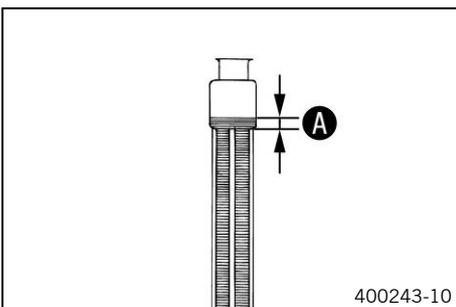
Aviso
Perigo de intoxicação O líquido de refrigeração é venenoso e perigoso para a saúde.

- O líquido de refrigeração não deve entrar em contacto com a pele e os olhos, nem com a roupa. Em caso de contacto com os olhos, lavar imediatamente com água e contactar um médico. Lavar imediatamente com água e sabão a pele contaminada. Em caso de ingestão de líquido de refrigeração, contactar imediatamente um médico. Trocar a roupa contaminada com líquido de refrigeração. Manter o líquido de refrigeração afastado das crianças.

Condição

O motor está frio.

- Colocar a moto na vertical numa superfície horizontal.
- Retirar o tampão do radiador.
- Controlar o nível de líquido de refrigeração no radiador.



| | |
|---|-------|
| Nível do líquido de refrigeração A acima das lamelas do radiador | 10 mm |
|---|-------|

- » Quando o nível do líquido de refrigeração não corresponde ao nível indicado:
 - Corrigir o nível de líquido de refrigeração.

| |
|------------------------------------|
| Líquido de refrigeração (📖 V. 144) |
|------------------------------------|

- Montar o tampão do radiador.

16.4 Esvaziar o líquido de refrigeração

Aviso
Perigo de escaldadura O líquido de refrigeração fica muito quente e sob pressão quando a moto está a funcionar.

- Não abrir o radiador, as mangueiras do líquido de refrigeração e os outros componentes do sistema com o motor quente. Deixar o motor e o sistema de arrefecimento arrefecerem. No caso de escaldadura passar as partes afetadas imediatamente por água morna.

Aviso
Perigo de intoxicação O líquido de refrigeração é venenoso e perigoso para a saúde.

- O líquido de refrigeração não deve entrar em contacto com a pele e os olhos, nem com a roupa. Em caso de contacto com os olhos, lavar imediatamente com água e contactar um médico. Lavar imediatamente com água e sabão a pele contaminada. Em caso de ingestão de líquido de refrigeração, contactar imediatamente um médico. Trocar a roupa contaminada com líquido de refrigeração. Manter o líquido de refrigeração afastado das crianças.

Condição

O motor está frio.

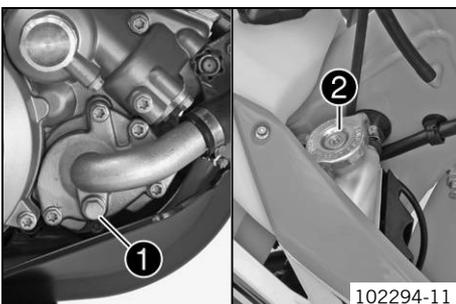
- Colocar a moto na vertical.
- Colocar um recipiente adequado sob a tampa das bombas de água.

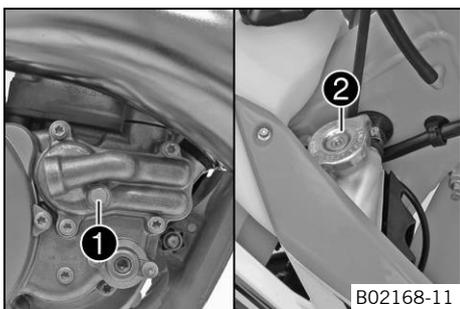
(todos os modelos 125/200)

- Remover o parafuso **1**. Retirar o tampão do radiador **2**.
- Esvaziar completamente o líquido de refrigeração.
- Montar e apertar o parafuso **1** com o novo anel vedante.

Indicação

| | | |
|---|-------|-------|
| Parafuso de purga da tampa da bomba de água | M10x1 | 15 Nm |
|---|-------|-------|





(todos os modelos 250/300)

- Remover o parafuso 1. Retirar o tampão do radiador 2.
- Esvaziar completamente o líquido de refrigeração.
- Montar e apertar o parafuso 1 com o novo anel vedante.

Indicação

| | | |
|---|-------|-------|
| Parafuso de purga da tampa da bomba de água | M10x1 | 15 Nm |
|---|-------|-------|

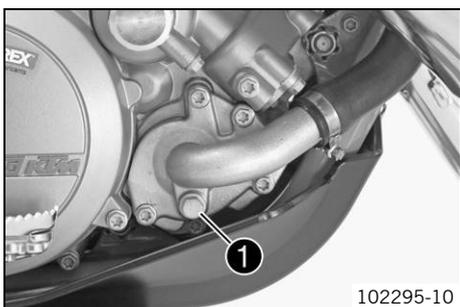
16.5 Encher o líquido de refrigeração



Aviso

Perigo de intoxicação O líquido de refrigeração é venenoso e perigoso para a saúde.

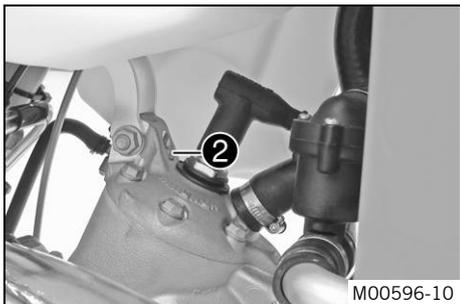
- O líquido de refrigeração não deve entrar em contacto com a pele e os olhos, nem com a roupa. Em caso de contacto com os olhos, lavar imediatamente com água e contactar um médico. Lavar imediatamente com água e sabão a pele contaminada. Em caso de ingestão de líquido de refrigeração, contactar imediatamente um médico. Trocar a roupa contaminada com líquido de refrigeração. Manter o líquido de refrigeração afastado das crianças.



(todos os modelos 125/200)

- Certifique-se de que o parafuso 1 está bem apertado.
- Colocar a moto na vertical.
- Encher completamente o radiador com líquido de refrigeração.

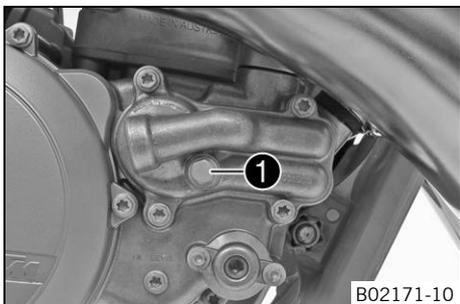
| | | |
|-------------------------|-------|----------------------------------|
| Líquido de refrigeração | 1,2 l | Líquido de refrigeração (V. 144) |
|-------------------------|-------|----------------------------------|



- Remover o parafuso 2 até o líquido de refrigeração sair sem bolhas.
- Montar e apertar o parafuso 2.

Indicação

| | | |
|---|----|-------|
| Parafuso de purga da cabeça do cilindro | M6 | 10 Nm |
|---|----|-------|



(todos os modelos 250/300)

- Certifique-se de que o parafuso 1 está bem apertado.
- Colocar a moto na vertical.
- Encher completamente o radiador com líquido de refrigeração.

| | | |
|-------------------------|-------|----------------------------------|
| Líquido de refrigeração | 1,2 l | Líquido de refrigeração (V. 144) |
|-------------------------|-------|----------------------------------|

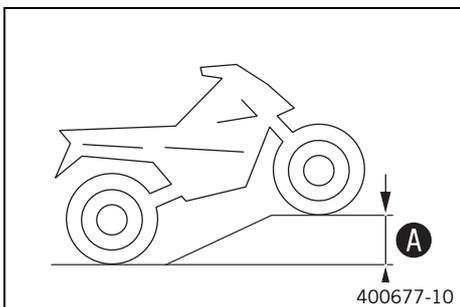
- Colocar o veículo na posição ilustrada e proteger para não rolar. A diferença de altura A deve ser alcançada.

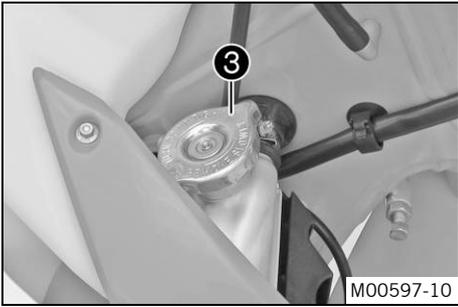
Indicação

| | |
|-----------------------|-------|
| Diferença de altura A | 75 cm |
|-----------------------|-------|

i Info

Para que todo o ar possa sair do sistema de refrigeração, o veículo deve ser elevado na parte da frente. Um sistema de refrigeração purgado de modo incorrecto tem uma capacidade de refrigeração reduzida e o motor pode sobreaquecer.



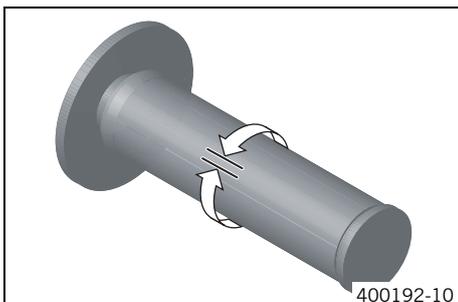


- Voltar a colocar o veículo numa superfície horizontal.
- Encher completamente o radiador com líquido de refrigeração.
- Montar o tampão do radiador ③.
- Deixar o motor aquecer.

Trabalho final

- Controlar o nível de líquido de refrigeração. (📖 V. 106)

17.1 Controlar a folga do cabo bowden do acelerador



- Controlar o punho do acelerador quanto a facilidade de movimento.
- Colocar o guiador na posição para a frente. Movimentar levemente para a frente e para trás o punho do acelerador para determinar a folga do cabo bowden do acelerador.

| | |
|------------------------------------|-----------|
| Folga do cabo bowden do acelerador | 3... 5 mm |
|------------------------------------|-----------|

- » Quando a folga do cabo bowden do acelerador não corresponde ao indicado:
 - Regular a folga do cabo bowden do acelerador. 📖 (V. 109)



Perigo

Perigo de intoxicação Os gases de escape são venenosos e podem provocar perda de consciência e/ou morte.

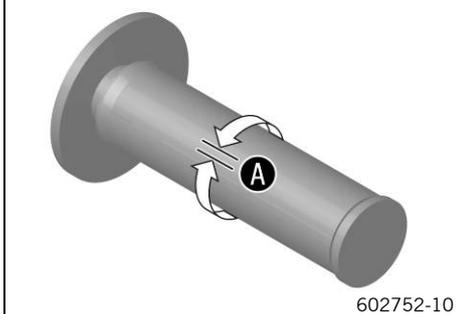
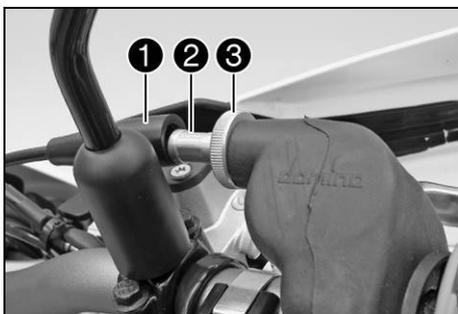
- Quando o motor está a funcionar deve garantir-se sempre uma ventilação suficiente, não se deve ligar o motor nem deixá-lo a trabalhar em espaços fechados sem um sistema de aspiração adequado.

- Pôr o motor a trabalhar e deixar ao ralenti. Deslocar o guiador de um lado para outro em toda a sua gama de direcção.

| |
|--|
| As rotações em vazio não se devem alterar. |
|--|

- » Quando as rotações em vazio se alteram:
 - Regular a folga do cabo bowden do acelerador. 📖 (V. 109)

17.2 Regular a folga do cabo bowden do acelerador 📖



Trabalho principal

- Colocar o guiador na posição para a frente.
- Deslocar o fole para trás ❶.
- Certificar-se de que o revestimento do cabo bowden do acelerador está inserido no batente do parafuso de regulação ❷.
- Desapertar a porca ❸.
- Rodar o parafuso de regulação ❷ de forma a criar-se folga no cabo bowden do acelerador A no punho do acelerador.

Indicação

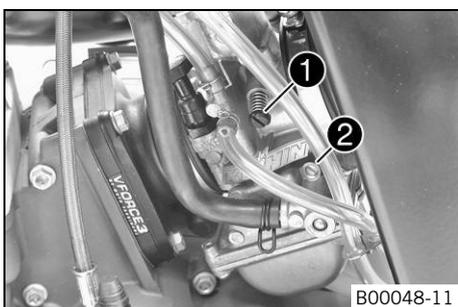
| | |
|------------------------------------|-----------|
| Folga do cabo bowden do acelerador | 3... 5 mm |
|------------------------------------|-----------|

- Apertar a porca ❸.
- Enfiar o fole ❶.

Trabalho final

- Controlar o punho do acelerador quanto a facilidade de movimento.

17.3 Carburador - Ralenti



A regulação do ralenti do carburador tem forte influência sobre o comportamento de arranque, sobre um ralenti estável e o comportamento de resposta ao acelerar. Ou seja, um motor com um ralenti bem regulado é mais fácil de arrancar do que um com ralenti mal regulado.



Info

O carburador e os respectivos componentes, por causa da vibração do motor, têm um desgaste aumentado. O desgaste pode provocar avarias de funcionamento.

A regulação de fábrica do carburador corresponde aos seguintes valores:

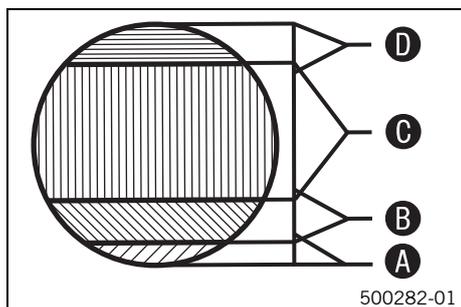
| | |
|------------------------------|-------|
| Altura acima do nível do mar | 500 m |
|------------------------------|-------|

| | |
|----------------------|-------|
| Temperatura ambiente | 20 °C |
|----------------------|-------|

Gasolina super sem chumbo (95 octanas) misturada com óleo de motor a 2 tempos (1:60) (📖 V. 144)

A rotação ao ralenti é regulada com o parafuso de regulação ❶.

A mistura do ralenti é regulada com o parafuso de regulação do ralenti ❷.



Âmbito do ralenti A

Funcionamento com a válvula de regulação fechada. Esta área é influenciada pelo parafuso de regulação ❶ e pelo parafuso de regulação do ralenti ❷.

Área de passagem B

Comportamento do motor ao abrir a válvula de regulação. Esta área é influenciada pelo injetor de ralenti e pela forma da válvula de regulação.

Se, ao abrir a válvula de regulação, o motor arrancar aos solavancos e com muito fumo, apesar da boa regulação do ralenti e da carga parcial, e se atingir a potência máxima de repente numa velocidade mais elevada, o carburador está regulado para potência a mais, o nível do flutuador está demasiado elevado ou a válvula da agulha do flutuador tem fugas.

Área de carga parcial C

Funcionamento com a válvula de regulação parcialmente aberta. Esta área é influenciada pela agulha do injetor (forma e posição). A afinação do motor é influenciada pela regulação do ralenti na área inferior e pelo injetor principal na área superior.

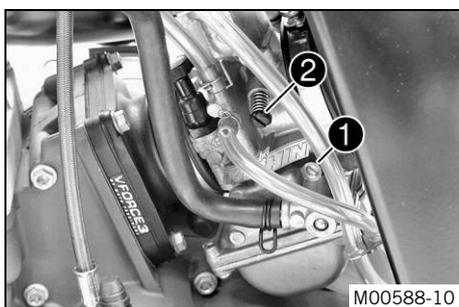
Se, ao acelerar com a válvula de regulação parcialmente aberta, o motor trabalhar apenas com potência aos solavancos, deve baixar-se a agulha do injetor em um nível. Se o motor tilintar de modo especial durante a aceleração quando entra na gama de rotações da potência total, deve levantar-se a agulha do injetor. Se os acontecimentos descritos em cima ocorrerem no ralenti ou um pouco acima, no caso de potência aos solavancos, o sistema de ralenti deve ser regulado para menos potência e, no caso de o motor tilintar, para mais potência.

Área de carga total D

Funcionamento com a válvula de regulação aberta (aceleração total). Esta área é influenciada pelo injetor principal e pela agulha do injetor.

Se o isolador de uma nova vela de ignição ficar muito claro ou branco após uma curta viagem com aceleração total, ou se o motor tilintar, deve montar-se um injetor principal maior. Se o isolador ficar castanho escuro ou com fuligem, deve aplicar-se um injetor principal mais pequeno.

17.4 Carburador - Regular o ralenti 🛠️



- Aparafusar o parafuso de regulação do ar ao ralenti ❶ até ao batente.
- Rodar o parafuso de regulação do ar ao ralenti para a regulação básica predefinida.

Indicação

| | |
|--|---------------|
| Parafuso de regulação do ar do ralenti (todos os modelos 125) | |
| aberto | 2,75 rotações |
| Parafuso de regulação do ar do ralenti (todos os modelos XC-W, 300 EXC BR) | |
| aberto | 2,0 rotações |
| Parafuso de regulação do ar do ralenti (200 EXC EU) | |
| aberto | 1,5 rotações |
| Parafuso de regulação do ar do ralenti (200 EXC AU) | |
| aberto | 1,0 rotação |
| Parafuso de regulação do ar do ralenti (250/300 EXC AU) | |
| aberto | 3,5 rotações |
| Parafuso de regulação do ar do ralenti (250 EXC EU, 250 EXC Six Days EU) | |
| aberto | 1,5 rotações |
| Parafuso de regulação do ar do ralenti (300 EXC EU, 300 EXC Six Days EU) | |
| aberto | 1,75 rotações |

- Rodar o motor até estar quente.

Indicação

| | |
|---------------------------|---------|
| Tempo de rodagem a quente | ≥ 5 min |
|---------------------------|---------|

**Perigo**

Perigo de intoxicação Os gases de escape são venenosos e podem provocar perda de consciência e/ou morte.

- Quando o motor está a funcionar deve garantir-se sempre uma ventilação suficiente, não se deve ligar o motor nem deixá-lo a trabalhar em espaços fechados sem um sistema de aspiração adequado.

- Com o parafuso de regulação regular a rotação ② ao ralenti.

Indicação

| | |
|---|--------------------|
| Função do choke desactivada – O botão do choke está premido para dentro até ao batente. (🔊 V. 18) | |
| Rotação em vazio | 1 400... 1 500 rpm |

- Rodar o parafuso de regulação do ar ao ralenti ① lentamente no sentido dos ponteiros do relógio até que as rotações em vazio comecem a baixar.
- Fixar a posição e rodar o parafuso de regulação do ar ao ralenti lentamente no sentido contrário ao dos ponteiros do relógio até as rotações em vazio voltarem a baixar.
- Entre ambas as posições, regular o ponto com a mais elevada rotação em vazio.

**Info**

Se ocorrer uma subida grande da rotação, reduzir a rotação em vazio para o nível normal e efectuar novamente os passos de trabalho indicados.

Se, com o procedimento aqui descrito não se conseguir um resultado satisfatório a causa pode ser um bico de ralenti mal dimensionado.

Se se tiver de rodar o parafuso de regulação do ar ao ralenti até ao batente e se não houver alteração da rotação, deve aplicar-se um injector de ralenti mais pequeno.

Depois de se substituir o bico deve começar-se com os trabalhos de reparação a partir da frente.

No caso de elevadas alterações da temperatura exterior e de posições de alturas extremamente diferentes deve regular-se novamente o ralenti.

17.5 Esvaziar a câmara do flutuador do carburador**Perigo**

Perigo de incêndio O combustível é facilmente inflamável.

- Não abastecer o veículo próximo de chamas abertas como, por exemplo, cigarros acesos, e parar sempre o motor. Ter em atenção para que não salpique combustível especialmente para cima das peças quentes do veículo. Limpar imediatamente qualquer combustível que tenha salpicado.
- O combustível disponível no depósito expande-se com o calor e pode provocar sobreenchimento. Cumprir as indicações de abastecimento de combustível.

**Aviso**

Perigo de intoxicação O combustível é tóxico e prejudicial para a saúde.

- O combustível não deve entrar em contacto com a pele e os olhos, nem com a roupa. Não inspirar os vapores do combustível. Em caso de contacto com os olhos, lavar imediatamente com água e contactar um médico. Lavar imediatamente com água e sabão a pele contaminada. Em caso de ingestão de combustível, contactar imediatamente um médico. Trocar a roupa contaminada com combustível. Conservar o combustível num bidão adequado conforme as normas e manter afastado das crianças.

**Aviso**

Perigo para o meio ambiente Um manuseamento inadequado do combustível põe em perigo o ambiente.

- Não deixar que o combustível entre na água subterrânea, no solo ou na água canalizada.

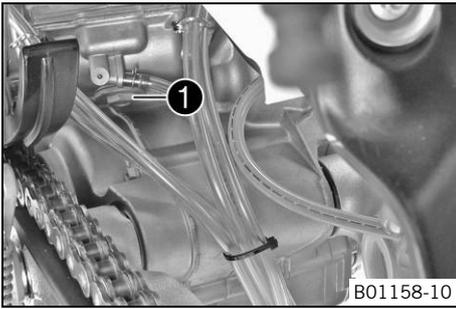
**Info**

Execute este trabalho com o motor frio.

A água que se encontra na câmara do flutuador provoca avarias de funcionamento.

Trabalho preparatório

- Rodar o manípulo ❶ na torneira de combustível para a posição **OFF**. (Figura 602702-10 V. 18)
- ✓ Não flui qualquer combustível do depósito para o carburador.



B01158-10

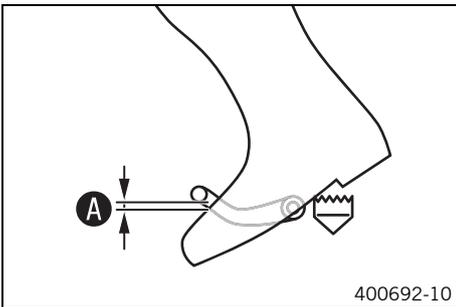
Trabalho principal

- Colocar um pano por baixo do carburador para recolher o combustível que sai.
- Remover o bujão ❶.
- Esvaziar completamente o combustível.
- Montar e apertar o bujão.

17.6 Controlar a posição inicial do pedal das mudanças

i Info

Na posição inicial, o pedal das mudanças não deve estar encostado à bota durante a condução. Se o pedal das mudanças estiver constantemente encostado à bota, a transmissão é sujeita a demasiado esforço.



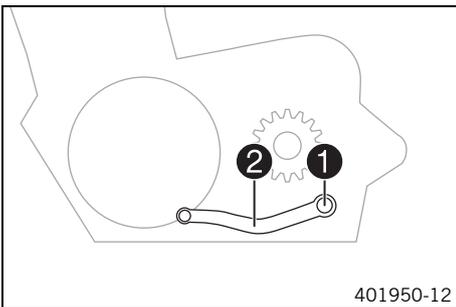
400692-10

- Sentar-se em posição de condução no veículo e determinar a distância A entre a aresta superior da bota e o pedal das mudanças.

| | |
|--|-------------|
| Distância do pedal das mudanças para a margem superior da bota | 10... 20 mm |
|--|-------------|

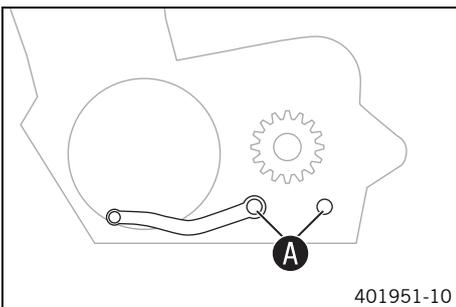
- » Quando a distância não corresponde ao indicado:
 - Regular a posição inicial do pedal das mudanças. (V. 112)

17.7 Regular a posição inicial do pedal das mudanças



401950-12

- Remover o parafuso ❶ e retirar o pedal das mudanças ❷.



401951-10

- Limpar os dentes A do pedal das mudanças e da árvore de comando.
- Encaixar o pedal das mudanças na posição desejada na árvore de comando e encaixar os dentes uns nos outros.

i Info

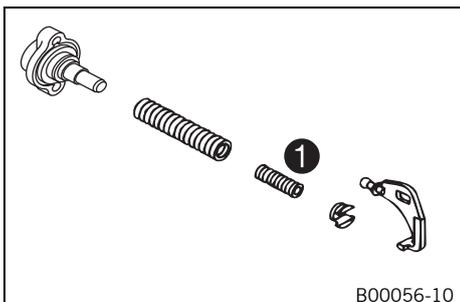
A gama de regulação é limitada. O pedal das mudanças não deve tocar em componentes do veículo ao ser mudado.

- Montar e apertar o parafuso.

Indicação

| | | | |
|--------------------------------|----|-------|---------------|
| Parafuso do pedal das mudanças | M6 | 14 Nm | Loctite® 243™ |
|--------------------------------|----|-------|---------------|

17.8 Característica do motor - mola auxiliar (todos os modelos 250/300)



A mola auxiliar encontra-se do lado direito do motor sob a tampa das bombas de água.

Estados possíveis

- Mola auxiliar com marcação de cor amarela – Mola auxiliar montada no estado de entrega com afinação média (standard) para uma boa facilidade de condução.
- Mola auxiliar com marcação de cor verde – Mola auxiliar contida no pacote em anexo para uma utilização mais suave.
- Mola auxiliar com marcação de cor vermelha – Mola auxiliar contida no pacote em anexo para uma utilização agressiva.

Através das diferentes forças de amortecimento da mola auxiliar 1 a característica do motor pode ser alterada.

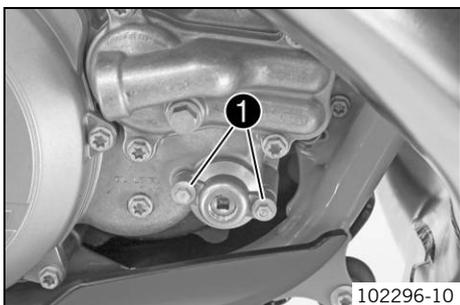
17.9 Característica do motor - regular a mola auxiliar ↘ (todos os modelos 250/300)



Aviso

Perigo de queimadura Algumas peças do veículo ficam muito quentes quando em funcionamento.

- Não tocar nas peças quentes como, por exemplo, o sistema de escape, o radiador, o motor, os amortecedores e o sistema de travões. Antes de começar a efetuar trabalhos nestas peças deixe-as arrefecer.

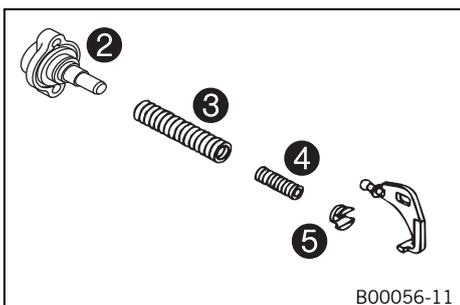


Trabalho preparatório

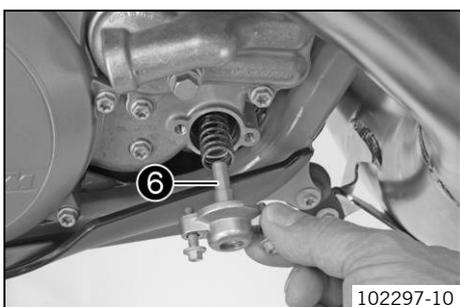
- Inclinar a moto aprox. 45° para a esquerda e proteger contra quedas nesta posição.

Trabalho principal

- Remover os parafusos 1.



- Remover a tampa de fecho 2, a mola de regulação 3, a mola auxiliar 4 e o aplique de molas 5 da tampa da embraiagem.
- Puxar ambas as molas do aplique de molas.



- Montar a mola auxiliar 4 e a mola de regulação desejadas 3 e inserir em conjunto na tampa da embraiagem.

| |
|---|
| Molas auxiliares com marcação de cor amarela (54637072300) |
| Molas auxiliares com marcação de cor verde (54837072100) |
| Molas auxiliares com marcação de cor vermelha (54837072000) |

- ✓ O entalhe do aplique de molas 5 engata na alavanca angular.

Info

O parafuso 6 não deve ser rodado, pois, caso contrário, a característica do motor deteriorar-se-á.

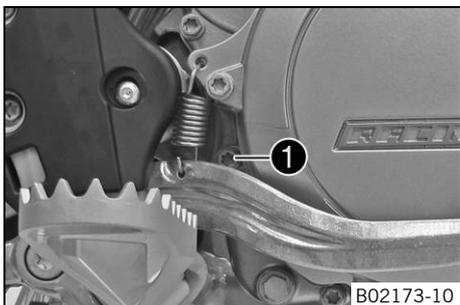
- Controlar o o-ring na tampa de fecho.
- Posicionar a tampa de fecho.
- Montar e apertar os parafusos.

Indicação

| | | |
|---|----|------|
| Parafuso da tampa do controlo de escape | M5 | 6 Nm |
|---|----|------|

18.1 Controlar o nível do óleo da transmissão

i Info
O nível do óleo da transmissão deve ser controlado com o motor frio.



B02173-10



102298-10

Trabalho preparatório

- Colocar a moto na vertical numa superfície horizontal.

Trabalho principal

(todos os modelos 125/200)

- Remover o parafuso de controlo do nível do óleo da transmissão ❶.
- Controlar o nível do óleo da transmissão.

Deve sair uma pequena quantidade de óleo da transmissão pelo orifício.

- » Se não sair óleo da transmissão:
 - Atestar de óleo da transmissão. ↘ (V. 116)

- Montar e apertar o parafuso de controlo do nível do óleo da transmissão.

Indicação

| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso de controlo do nível do óleo da transmissão | M6 | 10 Nm |
|--|----|-------|

(todos os modelos 250/300)

- Remover o parafuso de controlo do nível do óleo da transmissão ❶.
- Controlar o nível do óleo da transmissão.

Deve sair uma pequena quantidade de óleo da transmissão pelo orifício.

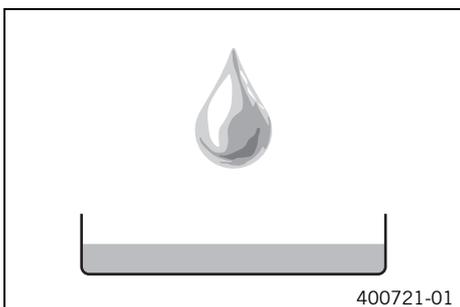
- » Se não sair óleo da transmissão:
 - Atestar de óleo da transmissão. ↘ (V. 116)

- Montar e apertar o parafuso de controlo do nível do óleo da transmissão.

Indicação

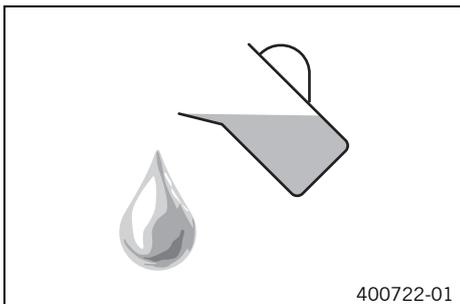
| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso de controlo do nível do óleo da transmissão | M6 | 10 Nm |
|--|----|-------|

18.2 Substituir o óleo da transmissão ↘



400721-01

- Esvaziar o óleo da transmissão. ↘ (V. 115)



400722-01

- Encher óleo da transmissão. ↘ (V. 116)

18.3 Esvaziar o óleo da transmissão



Aviso

Perigo de escaldadura O óleo do motor e o óleo da transmissão ficam muito quentes quando a moto está a trabalhar.

- Usar vestuário e luvas adequados. No caso de escaldadura passar as partes afetadas imediatamente por água morna.



Aviso

Perigo para o meio ambiente As substâncias problemáticas provocam danos no ambiente.

- Eliminar os óleos, massas lubrificantes, filtros, combustíveis, produtos de limpeza, líquidos de travões, etc., de forma adequada e de acordo com os requisitos em vigor.



Info

Esvaziar o óleo da transmissão com o motor à temperatura de funcionamento.

Trabalho preparatório

- Desmontar a protecção do motor. (🔧 V. 83)
- Colocar a moto sobre uma superfície horizontal.
- Colocar um recipiente adequado sob o motor.

Trabalho principal

(todos os modelos 125/200)

- Remover o parafuso de purga do óleo da transmissão com íman ❶.
- Remover o parafuso de purga do óleo da transmissão ❷.
- Esvaziar completamente o óleo da transmissão.
- Limpar bem os parafusos de purga do óleo da transmissão.
- Limpar a área de vedação no motor.
- Montar e apertar o parafuso de purga do óleo da transmissão com íman ❶ e o anel vedante.

Indicação

| | | |
|---|---------|-------|
| Parafuso de purga do óleo da transmissão com íman | M12x1,5 | 20 Nm |
|---|---------|-------|

- Montar e apertar o parafuso de purga do óleo da transmissão ❷ com o anel vedante.

Indicação

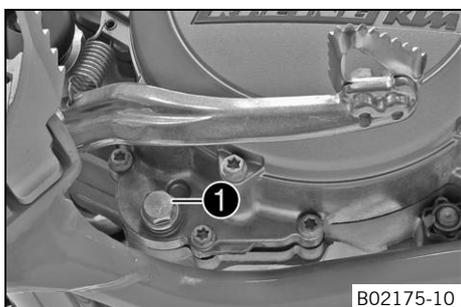
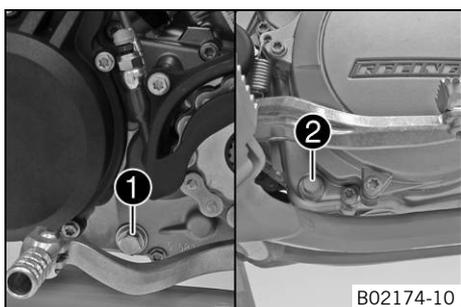
| | | |
|--|-------|-------|
| Parafuso de purga do óleo da transmissão | M10x1 | 15 Nm |
|--|-------|-------|

(todos os modelos 250/300)

- Remover o parafuso de purga do óleo da transmissão com íman ❶.
- Esvaziar completamente o óleo da transmissão.
- Limpar bem o parafuso de purga de óleo da transmissão com íman.
- Limpar a área de vedação no motor.
- Montar e apertar o parafuso de purga do óleo da transmissão com íman ❶ e o anel vedante.

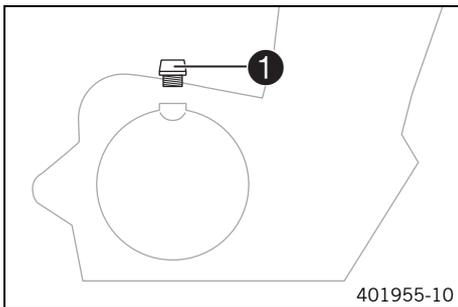
Indicação

| | | |
|---|---------|-------|
| Parafuso de purga do óleo da transmissão com íman | M12x1,5 | 20 Nm |
|---|---------|-------|



18.4 Encher óleo da transmissão ↗

i Info
Se houver muito pouco óleo da transmissão ou se a qualidade do óleo for fraca, isso provoca um desgaste antecipado da transmissão.



Trabalho principal

- Retirar o parafuso de enchimento do óleo **1** e encher de óleo da transmissão.

| | | |
|--|--------|-----------------------------------|
| Óleo da transmissão (todos os modelos 125/200) | 0,70 l | Óleo de motor (15W/50) (📖 V. 145) |
| Óleo da transmissão (todos os modelos 250/300) | 0,80 l | Óleo de motor (15W/50) (📖 V. 145) |

- Montar e apertar o parafuso de enchimento do óleo.



Perigo

Perigo de intoxicação Os gases de escape são venenosos e podem provocar perda de consciência e/ou morte.

- Quando o motor está a funcionar deve garantir-se sempre uma ventilação suficiente, não se deve ligar o motor nem deixá-lo a trabalhar em espaços fechados sem um sistema de aspiração adequado.

- Ligar o motor e controlar a estanqueidade.

Trabalho final

- Controlar o nível do óleo da transmissão. (📖 V. 114)
- Montar a proteção do motor. (📖 V. 83)

18.5 Atestar de óleo da transmissão ↗

i Info
Se houver muito pouco óleo da transmissão ou se a qualidade do óleo for fraca, isso provoca um desgaste antecipado da transmissão.
O nível do óleo da transmissão deve ser controlado com o motor frio.

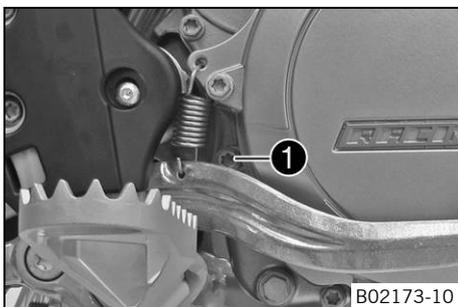
Trabalho preparatório

- Colocar a moto sobre uma superfície horizontal.

Trabalho principal

(todos os modelos 125/200)

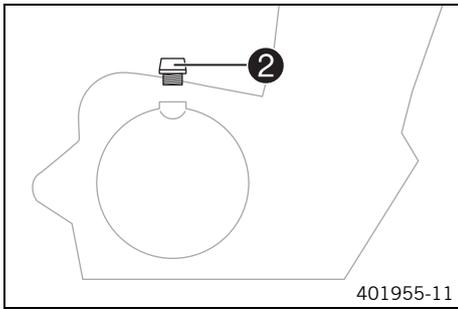
- Remover o parafuso de controlo do nível do óleo da transmissão **1**.



(todos os modelos 250/300)

- Remover o parafuso de controlo do nível do óleo da transmissão **1**.





- Remover o parafuso de enchimento do óleo ②.
- Encher com óleo da transmissão até o óleo transbordar do orifício do parafuso de controlo do nível do óleo da transmissão.

| |
|-----------------------------------|
| Óleo de motor (15W/50) (📖 V. 145) |
|-----------------------------------|

- Montar e apertar o parafuso de controlo do nível do óleo da transmissão.

Indicação

(todos os modelos 125/200)

| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso de controlo do nível do óleo da transmissão | M6 | 10 Nm |
|--|----|-------|

(todos os modelos 250/300)

| | | |
|--|----|-------|
| Parafuso de controlo do nível do óleo da transmissão | M6 | 10 Nm |
|--|----|-------|

- Montar e apertar o parafuso de enchimento do óleo ②.



Perigo

Perigo de intoxicação Os gases de escape são venenosos e podem provocar perda de consciência e/ou morte.

- Quando o motor está a funcionar deve garantir-se sempre uma ventilação suficiente, não se deve ligar o motor nem deixá-lo a trabalhar em espaços fechados sem um sistema de aspiração adequado.

- Ligar o motor e controlar a estanqueidade.

Trabalho final

- Controlar o nível do óleo da transmissão. (📖 V. 114)

19.1 Limpar a moto

Nota

Danos materiais Danos e avaria de componentes devido a limpeza a alta pressão.

- Ao limpar o veículo com alta pressão, não dirigir o jato de água diretamente para os componentes elétricos, as fichas, os cabos bowden, os rolamentos, etc. Manter uma distância mínima de 60 cm entre o pulverizador de alta pressão e o componente. Uma pressão excessiva pode provocar avarias ou a destruição destas peças.



Aviso

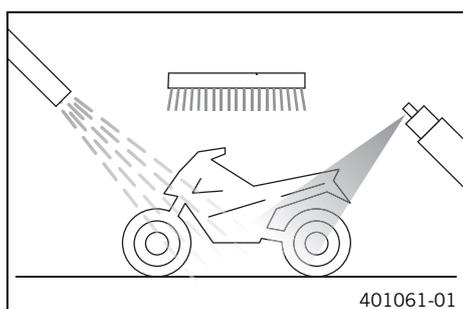
Perigo para o meio ambiente As substâncias problemáticas provocam danos no ambiente.

- Eliminar os óleos, massas lubrificantes, filtros, combustíveis, produtos de limpeza, líquidos de travões, etc., de forma adequada e de acordo com os requisitos em vigor.



Info

Limpe a moto regularmente, o valor e o aspecto mantêm-se assim durante muito tempo. Durante a limpeza, evite radiação solar directa sobre a moto.



- Fechar o sistema de escape para evitar a entrada de água.
- Remova a sujidade maior com um jacto de água fraco.
- As partes muito sujas devem ser pulverizadas com um produto comercial de limpeza de motos e adicionalmente com um pincel.

Produto de limpeza para motos (📖 V. 147)



Info

Utilizar água quente com um produto de limpeza para motos adicionado e uma esponja macia. Nunca aplicar o produto de limpeza para motos no veículo seco, enxaguar sempre previamente.

- Depois da moto ter sido muito bem enxaguada com um jacto de água suave deve ser bem seca.
- Esvaziar a câmara do flutuador do carburador. 📖 V. 111
- Remover a tampa do sistema de escape.



Aviso

Perigo de acidente Efeito de travagem reduzido devido a um sistema de travões húmido ou sujo.

- Se o sistema de travões estiver sujo ou húmido deve ser cuidadosamente limpo e seco respetivamente.

- Após a limpeza, conduzir um pouco até o motor atingir a temperatura de funcionamento.



Info

Com o calor, a água evapora-se das partes inacessíveis do motor e também do sistema de travões.

- Depois da moto ter arrefecido, lubrificar todos os pontos de deslize e de apoio.
- Limpar a corrente. (📖 V. 75)
- As peças de metal polidas (à excepção dos discos dos travões e do sistema de escape) devem ser tratadas com produto anticorrosivo.

Produto de conservação para pintura, metal e borracha (📖 V. 147)

- Tratar todas as peças de plástico e peças revestidas a pó com um agente de limpeza e tratamento suave.

Produto de limpeza especial para pintura brilhante e mate, superfícies de metal e plástico (📖 V. 147)

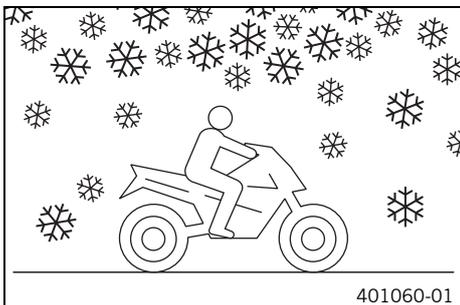
(todos os modelos EXC)

- Lubrificar a tranca da direção.

Spray de óleo universal (📖 V. 148)

19.2 Trabalhos de controlo e de cuidado para o funcionamento de Inverno

- i Info** Se a moto também for utilizada no Inverno, deve ter-se em conta o sal para degelar estradas que costuma haver nas estradas. Por este motivo devem tomar-se medidas contra o agressivo sal para degelar estradas.
- Se o veículo tiver sido utilizado em sal para degelar estradas, deve ser limpo com água fria após conclusão da viagem. Água quente iria aumentar o efeito do sal.



- Limpar a moto. (🗨️ V. 118)
- Limpar os travões.

i Info Após a conclusão de **CADA** viagem em estradas com sal, as pinças e as pastilhas dos travões, arrefecidas e montadas, devem ser bem limpas com água fria e bem secas.

Depois de se conduzir em estradas com sal, deve-se limpar bem a moto com água fria e secar bem.

- Tratar o motor, o braço oscilante e todas as peças não revestidas ou zincadas (à excepção dos discos dos travões) com um produto anticorrosão à base de cera.

i Info Não deve entrar nenhum produto anticorrosão para os discos dos travões pois reduz significativamente o efeito de travagem.

- Limpar a corrente. (🗨️ V. 75)

20.1 Armazenamento



Aviso

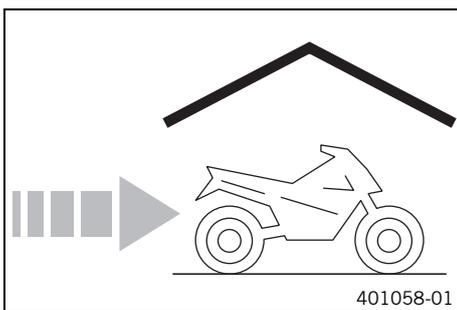
Perigo de intoxicação O combustível é tóxico e prejudicial para a saúde.

- O combustível não deve entrar em contacto com a pele e os olhos, nem com a roupa. Não inspirar os vapores do combustível. Em caso de contacto com os olhos, lavar imediatamente com água e contactar um médico. Lavar imediatamente com água e sabão a pele contaminada. Em caso de ingestão de combustível, contactar imediatamente um médico. Trocar a roupa contaminada com combustível. Conservar o combustível num bidão adequado conforme as normas e manter afastado das crianças.



Info

Quando a moto vai ficar muito tempo sem ser utilizada devem efectuar-se as seguintes medidas ou mandá-las efectuar. Antes de armazenar a moto verifique todas as peças quanto ao seu bom funcionamento e desgaste. Se for necessário trabalhos de serviço, reparações ou transformações estes devem ser efectuados durante a fase em que não se utiliza (menor sobrecarga das oficinas). Assim consegue evitar tempos de espera longos na oficina até ao início da estação.



- Limpar a moto. (📖 V. 118)
- Substituir o óleo da transmissão. 🛠️ (📖 V. 114)
- Controlar o nível de anticongelante e de líquido de refrigeração. (📖 V. 105)
- Acrescentar aditivo de combustível durante o último abastecimento antes de armazenar a moto.

| |
|-----------------------------------|
| Aditivo de combustível (📖 V. 147) |
|-----------------------------------|

- Abastecer de combustível. (📖 V. 39)
- Esvaziar a câmara do flutuador do carburador. 🛠️ (📖 V. 111)
- Controlar a pressão dos pneus. (📖 V. 96)

(todos os modelos 200/250/300)

- Desmontar a bateria. 🛠️ (📖 V. 98)
- Carregar a bateria. 🛠️ (📖 V. 99)

Indicação

| | |
|--|------------|
| Temperatura de armazenamento da bateria sem radiação solar directa | 0... 35 °C |
|--|------------|

- Colocar o veículo num local de armazenamento seco que não esteja sujeito a grandes oscilações de temperatura.



Info

A KTM aconselha a apoiar a moto em suportes.

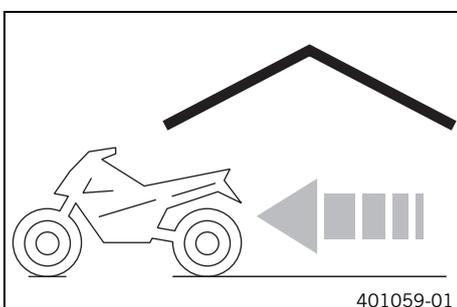
- Elevar a moto com o suporte de elevação. (📖 V. 55)
- Tapar o veículo com uma placa ou cobertura permeável ao ar.



Info

Os materiais impermeáveis ao ar não devem ser utilizados em caso algum uma vez que a humidade não se evapora podendo assim ocorrer corrosão. É muito mau pôr a trabalhar durante pouco tempo o motor da moto que está inactiva. Uma vez que o motor não está ainda suficientemente quente, o vapor de água que decorrer do processo de combustão condensa e faz enfermar partes do motor e o escape.

20.2 Colocação em funcionamento após o armazenamento



- Retirar a moto do suporte de elevação. (📖 V. 55)

(todos os modelos 200/250/300)

- Montar a bateria. 🛠️ (📖 V. 98)
- Realizar os trabalhos de controlo e de cuidado antes de cada colocação em funcionamento. (📖 V. 36)
- Fazer uma viagem de ensaio.

| Erro | Possíveis causas | Medida |
|--|---|---|
| O motor não roda (arranque eléctrico) (todos os modelos 200/250/300) | Avaria de funcionamento | – Efectuar os passos de trabalho para o procedimento de arranque. (📖 V. 36) |
| | Bateria descarregada | – Carregar a bateria. 🛠️ (📖 V. 99) – Controlar a tensão de carga. 🛠️ – Controlar a corrente de repouso. 🛠️ – Controlar o gerador. 🛠️ |
| | Fusível principal fundido | – Substituir o fusível principal. (📖 V. 100) |
| | Relé de arranque com defeito | – Controlar o relé de arranque. 🛠️ |
| | Motor de arranque com defeito | – Controlar o motor de arranque. 🛠️ |
| O motor entra em rotação, mas não arranca | Avaria de funcionamento | – Efectuar os passos de trabalho para o procedimento de arranque. (📖 V. 36) |
| | A moto esteve muito tempo sem estar em funcionamento e, por isso, o combustível que se encontra na câmara de flutuação está velho | – Esvaziar a câmara do flutuador do carburador. 🛠️ (📖 V. 111) |
| | Tubo de alimentação de combustível interrompido | – Controlar a ventilação do depósito de combustível. – Limpar a torneira de combustível. – Controlar/regular os componentes do carburador. |
| | Vela da ignição suja ou húmida | – Limpar a vela de ignição e secar ou substituir caso necessário. |
| | Distância entre eléctrodos das velas de ignição demasiado grande | – Regular a distância entre os eléctrodos. Indicação (todos os modelos 125/200) Distância entre eléctrodos das velas da ignição 0,60 mm (todos os modelos 250/300) Distância entre eléctrodos das velas da ignição 0,60 mm |
| | Defeito no sistema de ignição | – Controlar o sistema da ignição. 🛠️ |
| | O cabo de curto-circuito está a roçar na cablagem, botão de curto-circuito com defeito | – Controlar o botão de curto-circuito. 🛠️ |
| | Ficha ou bobina da ignição solta ou oxidada | – Limpar a ficha e tratar com spray para contactos. |
| | Existe água no carburador ou os bicos estão entupidos | – Controlar/regular os componentes do carburador. |
| O motor não tem ralenti | Bico injector de ralenti obstruído | – Controlar/regular os componentes do carburador. |
| | Parafusos de regulação no carburador rodados | – Carburador - Regular o ralenti. 🛠️ (📖 V. 110) |
| | Vela de ignição com defeito | – Substituir a vela da ignição. |
| | Sistema de ignição com defeito | – Controlar a bobina da ignição. 🛠️ – Controlar a ficha da vela da ignição. 🛠️ |
| O motor não roda com rotação elevada | O carburador continua a funcionar porque a agulha do flutuador está suja ou gasta | – Controlar/regular os componentes do carburador. |
| | Bicos do carburador soltos | – Controlar/regular os componentes do carburador. |
| | Defeito no sistema de ignição | – Controlar o sistema da ignição. 🛠️ |
| O motor tem muito pouca potência | Tubo de alimentação de combustível interrompido | – Controlar a ventilação do depósito de combustível. – Limpar a torneira de combustível. – Controlar/regular os componentes do carburador. |

| Erro | Possíveis causas | Medida |
|--|---|--|
| O motor tem muito pouca potência | Filtro de ar muito sujo | – Limpar o filtro de ar e a caixa do filtro de ar. 🛠️ (📖 V. 71) |
| | Sistema de escape não estanque, deformado ou enchimento de fios de fibra de vidro insuficiente no silenciador | – Controlar o sistema de escape quanto a danos. – Substituir o enchimento de fios de fibra de vidro do silenciador. 🛠️ (📖 V. 72) |
| | Defeito no sistema de ignição | – Controlar o sistema da ignição. 🛠️ |
| | Membrana ou caixa da membrana danificadas | – Controlar a membrana ou a caixa de membrana. |
| O motor falha ou há batidas no carburador | Falta de combustível | – Rodar o manípulo ① na torneira de combustível para a posição ON . (Figura 602702-10 📖 V. 18) – Abastecer de combustível. (📖 V. 39) |
| | O motor aspira ar mau | – Controlar o flange de admissão e o carburador para ver se assentam bem. |
| | Ficha ou bobina da ignição solta ou oxidada | – Limpar a ficha e tratar com spray para contactos. |
| O motor está demasiado quente | Muito pouco líquido de refrigeração no sistema de refrigeração | – Controlar o sistema de refrigeração quanto a estanqueidade. – Controlar o nível de líquido de refrigeração. (📖 V. 106) |
| | Muito pouca corrente de ar | – Desligar o motor quando parado. |
| | Lamelas do radiador fortemente sujas | – Limpar as lamelas do radiador. |
| | Formação de espuma no sistema de refrigeração | – Esvaziar o líquido de refrigeração. 🛠️ (📖 V. 106) – Encher o líquido de refrigeração. 🛠️ (📖 V. 107) |
| | Cabeça do cilindro ou vedação da cabeça do cilindro danificada | – Controlar a cabeça e a vedação da cabeça do cilindro. |
| | Tubo do radiador dobrado | – Substituir o tubo do radiador. 🛠️ |
| | Ponto da ignição errado devido a estator solto | (todos os modelos 125) – Regular a ignição. 🛠️ |
| Formação de fumo branco (vapor no gás de escape) | – Controlar a cabeça e a vedação da cabeça do cilindro. | |
| O óleo da transmissão sai pelo tubo de purga | – Controlar o nível do óleo da transmissão. (📖 V. 114) | |
| Água no óleo da transmissão | – Controlar o anel vedante do veio e a bomba de água. | |

22.1 Motor

22.1.1 todos os modelos 125

| | |
|---|---|
| Desenho | Motor a gasolina de 1 cilindro a 2 tempos, refrigerado a líquido, com entrada de membrana e controlo de escape |
| Cilindrada | 124,8 cm ³ |
| Curso | 54,5 mm |
| Diâmetro | 54 mm |
| Apoio da cambota | 1 rolamento com ranhuras / 1 rolamento de rolos |
| Rolamento da biela | Rolamento de agulhas |
| Rolamento do pino do pistão | Rolamento de agulhas |
| Pistões | Alumínio fundido |
| Segmento de pistão | 2 anéis trapezoidais |
| Medida X (margem superior do pistão para a margem superior do cilindro) | 0... 0,10 mm |
| Medida Z (altura para a tampa de comando) | 43,7 mm |
| Transmissão primária | 23:73 |
| Embraiagem | Embraiagem de discos múltiplos em banho de óleo / acionada hidráulicamente |
| Transmissão | 6ª velocidade de engate por garra |
| Relação das mudanças | |
| 1ª velocidade | 12:33 |
| 2ª velocidade | 15:31 |
| 3ª velocidade | 17:28 |
| 4ª velocidade | 19:26 |
| 5ª velocidade | 21:25 |
| 6ª velocidade | 20:20 |
| Sistema de ignição | Sistema de ignição completamente electrónico comandado sem contactos com regulação de ignição digital, tipo Kokusan |
| Vela de ignição | NGK BR9 ECMVX |
| Distância entre eléctrodos das velas da ignição | 0,60 mm |
| Auxiliar de arranque | Pedal do kick |

22.1.2 todos os modelos 200

| | |
|---|--|
| Desenho | Motor a gasolina de 1 cilindro a 2 tempos, refrigerado a líquido, com entrada de membrana e controlo de escape |
| Cilindrada | 193 cm ³ |
| Curso | 60 mm |
| Diâmetro | 64 mm |
| Apoio da cambota | 1 rolamento com ranhuras / 1 rolamento de rolos |
| Rolamento da biela | Rolamento de agulhas |
| Rolamento do pino do pistão | Rolamento de agulhas |
| Pistões | Alumínio fundido |
| Segmento de pistão | 2 anéis trapezoidais |
| Medida X (margem superior do pistão para a margem superior do cilindro) | 0... 0,10 mm |
| Medida Z (altura para a tampa de comando) | 47 mm |
| Transmissão primária | 23:73 |
| Embraiagem | Embraiagem de discos múltiplos em banho de óleo / acionada hidráulicamente |
| Transmissão | 6ª velocidade de engate por garra |
| Relação das mudanças | |
| 1ª velocidade | 12:33 |
| 2ª velocidade | 15:31 |

| | |
|---|---|
| 3ª velocidade | 17:28 |
| 4ª velocidade | 19:26 |
| 5ª velocidade | 17:19 |
| 6ª velocidade | 22:20 |
| Sistema de ignição | Sistema de ignição completamente electrónico comandado sem contactos com regulação de ignição digital, tipo Kokusan |
| Vela de ignição | NGK BR 8 EG |
| Distância entre eléctrodos das velas da ignição | 0,60 mm |
| Auxiliar de arranque | Pedal do kick e arranque eléctrico |

22.1.3 todos os modelos 250

| | |
|---|---|
| Desenho | Motor a gasolina de 1 cilindro a 2 tempos, refrigerado a líquido, com entrada de membrana e controlo de escape |
| Cilindrada | 249 cm ³ |
| Curso | 72 mm |
| Diâmetro | 66,4 mm |
| Controlo de escape - início de ajuste | 5 625 rpm |
| Apoio da cambota | 1 rolamento com ranhuras / 1 rolamento de rolos |
| Rolamento da biela | Rolamento de agulhas |
| Rolamento do pino do pistão | Rolamento de agulhas |
| Pistões | Alumínio fundido |
| Segmento de pistão | 2 anéis trapezoidais |
| Medida X (margem superior do pistão para a margem superior do cilindro) | 0... 0,10 mm |
| Medida Z (altura para a tampa de comando) | 48 mm |
| Transmissão primária | 26:72 |
| Embraiagem | Embraiagem de discos múltiplos em banho de óleo / acionada hidráulicamente |
| Transmissão | 6 mudanças de engate por garra |
| Relação das mudanças | |
| 1. mudança | 14:32 |
| 2. mudança | 16:26 |
| 3. mudança | 20:25 |
| 4. mudança | 22:23 |
| 5. mudança | 25:22 |
| 6. mudança | 26:20 |
| Sistema de ignição | Sistema de ignição completamente electrónico comandado sem contactos com regulação de ignição digital, tipo Kokusan |
| Vela de ignição | NGK BR 7 ES |
| Distância entre eléctrodos das velas da ignição | 0,60 mm |
| Auxiliar de arranque | Pedal do kick e arranque eléctrico |

22.1.4 todos os modelos 300

| | |
|---------------------------------------|--|
| Desenho | Motor a gasolina de 1 cilindro a 2 tempos, refrigerado a líquido, com entrada de membrana e controlo de escape |
| Cilindrada | 293,2 cm ³ |
| Curso | 72 mm |
| Diâmetro | 72 mm |
| Controlo de escape - início de ajuste | 5 550 rpm |
| Apoio da cambota | 1 rolamento com ranhuras / 1 rolamento de rolos |
| Rolamento da biela | Rolamento de agulhas |
| Rolamento do pino do pistão | Rolamento de agulhas |
| Pistões | Alumínio fundido |

| | |
|---|---|
| Segmento de pistão | 2 anéis quadrados |
| Medida X (margem superior do pistão para a margem superior do cilindro) | 0... 0,10 mm |
| Medida Z (altura para a tampa de comando) | 48,5 mm |
| Transmissão primária | 26:72 |
| Embraiagem | Embraiagem de discos múltiplos em banho de óleo / acionada hidráulicamente |
| Transmissão | 6 mudanças de engate por garra |
| Relação das mudanças | |
| 1. mudança | 14:32 |
| 2. mudança | 16:26 |
| 3. mudança | 20:25 |
| 4. mudança | 22:23 |
| 5. mudança | 25:22 |
| 6. mudança | 26:20 |
| Sistema de ignição | Sistema de ignição completamente electrónico comandado sem contactos com regulação de ignição digital, tipo Kokusan |
| Vela de ignição | NGK BR 7 ES |
| Distância entre eléctrodos das velas da ignição | 0,60 mm |
| Auxiliar de arranque | Pedal do kick e arranque eléctrico |

22.2 Binários de aperto do motor

22.2.1 todos os modelos 125/200

| | | | |
|---|-----------------------------|-------|----------------------|
| Parafuso da placa das chapas de membrana (todos os modelos 125) | EJOT DELTA PT® 30x12 | 1 Nm | – |
| Parafuso placa de aperto exterior (todos os modelos 125) | EJOT DELTA PT® 30x6 | 1 Nm | – |
| Parafuso suporte da membrana (todos os modelos 125) | EJOT DELTA PT® 35x25 | 1 Nm | – |
| Parafuso da membrana (todos os modelos 200) | M4 | 2 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso da alavanca de bloqueio | M5 | 6 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso da chapa de segurança do eixo da tampa de comando | M5 | 6 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso da roda da bomba de água | M5 | 6 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso da tampa do controlo de escape | M5 | 5 Nm | – |
| Parafuso do estator/sistema de ignição (todos os modelos 125) | M5 | 6 Nm | Loctite® 222™ |
| Parafuso do flange do escape | M5 | 6 Nm | – |
| Parafuso do fusível de armazenamento | M5 | 6 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso do sensor de impulsos | M5 | 6 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso regulador centrífugo | M5 | 8 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso tampa do gerador | M5 | 5 Nm | – |
| Eixo de ajuste do controlo de escape | M6 | 10 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso da chapa batente do pedal do kick | M6 | 10 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso da corredeira de comutação | M6 | 10 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso da mola da embraiagem | M6 | 10 Nm | – |
| Parafuso da tampa da embraiagem | M6 | 10 Nm | – |
| Parafuso da tampa das bombas de água | M6 | 10 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso de controlo do nível do óleo da transmissão | M6 | 10 Nm | – |

| | | | |
|---|-----------|---|---------------|
| Parafuso de purga da cabeça do cilindro | M6 | 10 Nm | – |
| Parafuso do cárter do motor | M6 | 10 Nm | – |
| Parafuso do cilindro servo da embraiagem | M6 | 10 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso do controlo de escape | M6 | 10 Nm | – |
| Parafuso do estator/sistema de ignição (todos os modelos 200) | M6 | 8 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso do flange de admissão da caixa de membrana | M6 | 10 Nm | – |
| Parafuso do motor de arranque (todos os modelos 200) | M6 | 8 Nm | – |
| Parafuso do pedal das mudanças | M6 | 14 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso tampa do gerador | M6 | 8 Nm | – |
| Parafuso da cabeça do cilindro | M7 | 18 Nm | – |
| Eixo da tampa do controlo de escape | M8 | 1º nível 3 Nm 2º nível (soltar, no sentido contrário aos ponteiros do relógio) 1/4 rotação | – |
| Parafuso do bloqueio de comutação | M8 | 25 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso do pedal do kick | M8 | 25 Nm | Loctite® 243™ |
| Perno da base do cilindro | M8 | 35 Nm | – |
| Porca da base do cilindro | M8 | 30 Nm | – |
| Parafuso de purga da tampa da bomba de água | M10x1 | 15 Nm | – |
| Parafuso de purga do óleo da transmissão | M10x1 | 15 Nm | – |
| Porca do rotor | M12x1 | 60 Nm | – |
| Parafuso de purga do óleo da transmissão com íman | M12x1,5 | 20 Nm | – |
| Vela de ignição | M14x1,25 | 25 Nm | – |
| Porca da roda primária | M16LHx1,5 | 130 Nm | Loctite® 243™ |
| Porca do cubo da embraiagem | M18x1,5 | 130 Nm | Loctite® 243™ |
| Porca de fecho do controlo de escape | M26x1 | 35 Nm | – |

22.2.2 todos os modelos 250/300

| | | | |
|--|----------------------|------|----------------|
| Parafuso da placa de suporte da membrana | EJOT DELTA PT® 30x12 | 1 Nm | – |
| Parafuso das chapas de membrana exteriores | EJOT DELTA PT® 30x6 | 1 Nm | – |
| Parafuso das chapas de membrana interiores | EJOT DELTA PT® 35x25 | 1 Nm | – |
| Parafuso da alavanca angular do controlo de escape | M5 | 6 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso da alavanca de bloqueio | M5 | 6 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso da anilha de apoio da mola da embraiagem | M5 | 6 Nm | – |
| Parafuso da chapa de suporte do controlo de escape | M5 | 7 Nm | Loctite® 2701™ |
| Parafuso da roda da bomba de água | M5 | 6 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso da tampa de fecho do controlo de escape | M5 | 5 Nm | – |
| Parafuso da tampa do controlo de escape | M5 | 6 Nm | – |
| Parafuso da tampa do gerador | M5 | 5 Nm | – |

| | | | |
|--|-----------|--------|----------------|
| Parafuso do sensor de impulsos | M5 | 6 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso da chapa batente do pedal do kick | M6 | 10 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso da mola do pedal do kick | M6 | 10 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso da tampa da embraiagem | M6 | 10 Nm | – |
| Parafuso da tampa das bombas de água | M6 | 10 Nm | – |
| Parafuso da tampa de comando do controlo de escape | M6 | 10 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso da tampa do gerador | M6 | 8 Nm | – |
| Parafuso de controlo do nível do óleo da transmissão | M6 | 10 Nm | – |
| Parafuso do bloqueio de comutação | M6 | 10 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso do cárter do motor | M6 | 10 Nm | – |
| Parafuso do cilindro servo da embraiagem | M6 | 10 Nm | – |
| Parafuso do estator | M6 | 8 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso do flange de admissão da caixa de membrana | M6 | 10 Nm | – |
| Parafuso do flange do escape | M6 | 8 Nm | – |
| Parafuso do fusível de armazenamento | M6 | 10 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso do motor de arranque | M6 | 8 Nm | – |
| Parafuso do pedal das mudanças | M6 | 14 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso do perno da engrenagem intermediária | M6 | 8 Nm | Loctite® 648™ |
| Parafuso da cabeça do cilindro | M8 | 27 Nm | – |
| Parafuso do pedal do kick | M8 | 25 Nm | Loctite® 2701™ |
| Porca da base do cilindro | M10 | 35 Nm | – |
| Parafuso de purga da tampa da bomba de água | M10x1 | 15 Nm | – |
| Porca do rotor | M12x1 | 60 Nm | – |
| Parafuso de purga do óleo da transmissão com íman | M12x1,5 | 20 Nm | – |
| Vela de ignição | M14x1,25 | 25 Nm | – |
| Porca da haste da embraiagem | M18x1,5 | 120 Nm | Loctite® 648™ |
| Porca da roda primária | M18LHx1,5 | 150 Nm | Loctite® 648™ |

22.3 Quantidades de enchimento

22.3.1 Óleo da transmissão

| | | |
|--|--------|-----------------------------------|
| Óleo da transmissão (todos os modelos 125/200) | 0,70 l | Óleo de motor (15W/50) (📖 V. 145) |
| Óleo da transmissão (todos os modelos 250/300) | 0,80 l | Óleo de motor (15W/50) (📖 V. 145) |

22.3.2 Líquido de refrigeração

| | | |
|-------------------------|-------|------------------------------------|
| Líquido de refrigeração | 1,2 l | Líquido de refrigeração (📖 V. 144) |
|-------------------------|-------|------------------------------------|

22.3.3 Combustível

| | | |
|--|-------|--|
| Conteúdo do depósito de combustível total ca. (EXC EU, EXC Six Days, 300 EXC BR) | 9,5 l | Gasolina super sem chumbo (95 octanas) misturada com óleo de motor a 2 tempos (1:60) (📖 V. 144) (EXC EU, EXC Six Days) |
| | | Gasolina super sem chumbo tipo C (ROZ 95/RON 95/PON 91 misturada com óleo de motor a 2 tempos, 1:60) (📖 V. 144) (300 EXC BR) |

| | | |
|---|-------|---|
| Conteúdo do depósito de combustível total ca. (EXC AU, XC-W, XC-W Six Days) | 10 l | Gasolina super sem chumbo (95 octanas) misturada com óleo de motor a 2 tempos (1:60) (🔊 V. 144) |
| Reserva de combustível ca. (EXC EU, EXC Six Days) | 2 l | |
| Reserva de combustível ca. (EXC AU, XC-W, XC-W Six Days) | 2,5 l | |

22.4 Chassis

| | |
|---|--|
| Chassis | Chassis central em tubos de aço-cromo-molibdénio |
| Forqueta (EXC, XC-W) | WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA PA |
| Forqueta (125 EXC Six Days EU) | WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA 4CS |
| Forqueta (250/300 Six Days) | WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA 4CS |
| Curso da suspensão | |
| frente | 300 mm |
| Curso da suspensão | |
| atrás | 335 mm |
| Caster da forqueta (todos os modelos 125/200) | 22 mm |
| Caster da forqueta (todos os modelos 250/300) | 20 mm |
| Amortecedor | WP Performance Systems 5018 PDS DCC |
| Sistema de travões | Discos dos travões, pinças do travão apoiadas de forma flutuante |
| Discos dos travões - diâmetro | |
| frente | 260 mm |
| atrás | 220 mm |
| Discos dos travões - limites de desgaste | |
| frente | 2,5 mm |
| atrás | 3,5 mm |
| Pressão dos pneus para estrada (todos os modelos EXC) | |
| frente | 1,5 bar |
| atrás | 1,5 bar |
| Pressão dos pneus para todo-o-terreno | |
| frente | 1,0 bar |
| atrás | 1,0 bar |
| Transmissão secundária (todos os modelos 125) | 14:50 (13:50) |
| Transmissão secundária (200 EXC EU, 200 EXC AU) | 14:45 |
| Transmissão secundária (200 XC-W US) | 14:48 |
| Transmissão secundária (todos os modelos 250/300 EXC EU/AU) | 14:50 (13:50) |
| Transmissão secundária (todos os modelos 250/300 XC-W) | 13:50 |
| Transmissão secundária (300 EXC BR) | 13:52 |
| Corrente | 5/8 x 1/4" |
| Coroas dentadas para entrega | 38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52 |
| Ângulo da cabeça da direcção | 63,5° |
| Distância entre os eixos (todos os modelos 125/200) | 1 471±10 mm |
| Distância entre os eixos (todos os modelos 250/300) | 1 482±10 mm |
| Altura do banco sem carga | 960 mm |
| Distância ao solo sem carga | 355 mm |
| Peso sem combustível aprox. homologado (todos os modelos 125) | 95 kg |
| Peso sem combustível aprox. homologado (200 EXC EU, 200 EXC AU) | 101,5 kg |
| Peso sem combustível aprox. homologado (todos os modelos 250/300 EXC EU/AU, 300 EXC BR) | 104 kg |
| Peso sem combustível ca. (200 XC-W US) | 99,5 kg |
| Peso sem combustível ca. (250 XC-W US) | 101,9 kg |

| | |
|--|----------|
| Peso sem combustível ca. (300 XC-W US, 300 XC-W Six Days US) | 102,1 kg |
| Carga máxima permitida no eixo dianteiro | 145 kg |
| Carga máxima permitida no eixo traseiro | 190 kg |
| Peso total máximo permitido | 335 kg |

22.5 Sistema elétrico

| | | |
|---|----------------------|---|
| Bateria (todos os modelos 200/250/300 EU/AU/US) | YTX4L-BS | Tensão da bateria: 12 V Capacidade nominal: 3 Ah isenta de manutenção |
| Bateria (300 EXC BR) | YTX5L-BS | Tensão da bateria: 12 V Capacidade nominal: 4 Ah Isenta de manutenção |
| Bateria do taquímetro | CR 2430 | Tensão da bateria: 3 V |
| Fusível (todos os modelos 200/250/300) | 58011109110 | 10 A |
| Farol | HS1 / base BX43t | 12 V 35/35 W |
| Luz de limitação | W5W / base W2,1x9,5d | 12 V 5 W |
| Luzes de controlo | W2,3W / base W1x4,6d | 12 V 2,3 W |
| Piscas (todos os modelos EXC) | R10W / base BA15s | 12 V 10 W |
| Luz de travão/marcha-atrás | LED | |
| Iluminação da matrícula | W5W / base W2,1x9,5d | 12 V 5 W |

22.6 Pneus

| Validade | Pneu dianteiro | Pneu traseiro |
|-----------------------------------|---|--|
| (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 |
| (todos os modelos XC-W) | 90/90 - 21 54M TT Dunlop GEOMAX AT 81 F | 110/100 - 18 64M TT Dunlop GEOMAX AT 81 |

Encontra mais informações sobre o serviço em:
<http://www.ktm.com>

22.7 Forqueta

22.7.1 125 EXC EU, todos os modelos 200

| | |
|------------------------------|---|
| Número de artigo da forqueta | 14.18.7P.61 |
| Forqueta | WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA PA |
| Amortecimento em compressão | |
| Conforto | 22 cliques |
| Standard | 20 cliques |
| Sport | 18 cliques |
| Amortecimento em extensão | |
| Conforto | 20 cliques |
| Standard | 18 cliques |
| Sport | 16 cliques |

| Pré-tensão da mola - Preload Adjuster | | |
|---|--------|--|
| Conforto | | 0 rotações |
| Standard | | 0 rotações |
| Sport | | 1 rotação |
| Comprimento da mola com casquilho(s) pré-tensor(es) | | |
| Peso do condutor: 65... 75 kg | | 515 mm |
| Peso do condutor: 75... 85 kg | | 515 mm |
| Peso do condutor: 85... 95 kg | | 515 mm |
| Índice de rigidez | | |
| Peso do condutor: 65... 75 kg | | 3,8 N/mm |
| Peso do condutor: 75... 85 kg | | 4,0 N/mm |
| Peso do condutor: 85... 95 kg | | 4,2 N/mm |
| Comprimento da forqueta | | 932 mm |
| Comprimento da câmara de ar | | 110 \pm $\frac{10}{10}$ mm |
| Óleo da forqueta por perna da forqueta | 610 ml | Óleo da forqueta (SAE 4) (48601166S1) (📖 V. 145) |

22.7.2 250/300 EXC EU/AU, XC-W US, 300 EXC BR

| Número de artigo da forqueta | | 14.18.7P.63 |
|---|--------|---|
| Forqueta | | WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA PA |
| Amortecimento em compressão | | |
| Conforto | | 22 cliques |
| Standard | | 20 cliques |
| Sport | | 18 cliques |
| Amortecimento em extensão | | |
| Conforto | | 20 cliques |
| Standard | | 18 cliques |
| Sport | | 16 cliques |
| Pré-tensão da mola - Preload Adjuster | | |
| Conforto | | 0 rotações |
| Standard | | 0 rotações |
| Sport | | 1 rotação |
| Comprimento da mola com casquilho(s) pré-tensor(es) | | |
| Peso do condutor: 65... 75 kg | | 510 mm |
| Peso do condutor: 75... 85 kg | | 510 mm |
| Peso do condutor: 85... 95 kg | | 510 mm |
| Índice de rigidez | | |
| Peso do condutor: 65... 75 kg | | 4,2 N/mm |
| Peso do condutor: 75... 85 kg | | 4,4 N/mm |
| Peso do condutor: 85... 95 kg | | 4,6 N/mm |
| Comprimento da forqueta | | 932 mm |
| Comprimento da câmara de ar | | 110 \pm $\frac{10}{10}$ mm |
| Óleo da forqueta por perna da forqueta | 610 ml | Óleo da forqueta (SAE 4) (48601166S1) (📖 V. 145) |

22.7.3 125 EXC Six Days EU

| Número de artigo da forqueta | | 24.18.7P.61 |
|------------------------------|--|--|
| Forqueta | | WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA 4CS |
| Amortecimento em compressão | | |
| Conforto | | 14 cliques |
| Standard | | 12 cliques |

| | |
|---|------------|
| Sport | 10 cliques |
| Amortecimento em extensão | |
| Conforto | 14 cliques |
| Standard | 12 cliques |
| Sport | 10 cliques |
| Comprimento da mola com casquilho(s) pré-tensor(es) | 475 mm |
| Índice de rigidez | |
| Peso do condutor: 65... 75 kg | 4,0 N/mm |
| Peso do condutor: 75... 85 kg | 4,2 N/mm |
| Peso do condutor: 85... 95 kg | 4,4 N/mm |
| Comprimento da forqueta | 932 mm |
| Comprimento da câmara de ar | 100 mm |
| Quantidade de óleo por perna da forqueta | 630 ml |
| Óleo da forqueta (SAE 4) (48601166S1) (📖 V. 145) | |

22.7.4 250/300 Six Days

| | |
|---|--|
| Número de artigo da forqueta | 24.18.7P.63 |
| Forqueta | WP Performance Systems Up Side Down 4860 MXMA 4CS |
| Amortecimento em compressão | |
| Conforto | 14 cliques |
| Standard | 12 cliques |
| Sport | 10 cliques |
| Amortecimento em extensão | |
| Conforto | 14 cliques |
| Standard | 12 cliques |
| Sport | 10 cliques |
| Comprimento da mola com casquilho(s) pré-tensor(es) | 475 mm |
| Índice de rigidez | |
| Peso do condutor: 65... 75 kg | 4,0 N/mm |
| Peso do condutor: 75... 85 kg | 4,2 N/mm |
| Peso do condutor: 85... 95 kg | 4,4 N/mm |
| Comprimento da forqueta | 932 mm |
| Comprimento da câmara de ar | 100 mm |
| Quantidade de óleo por perna da forqueta | 630 ml |
| Óleo da forqueta (SAE 4) (48601166S1) (📖 V. 145) | |

22.8 Amortecedor

22.8.1 todos os modelos 125/200

| | |
|---------------------------------|--|
| Número de artigo do amortecedor | 12.18.70.61 |
| Amortecedor | WP Performance Systems 5018 PDS DCC |
| Fase de compressão Low Speed | |
| Conforto | 25 cliques |
| Standard | 20 cliques |
| Sport | 15 cliques |
| Fase de compressão High Speed | |
| Conforto | 2 rotações |
| Standard | 1,5 rotações |
| Sport | 1,25 rotações |
| Amortecimento em extensão | |
| Conforto | 28 cliques |
| Standard | 24 cliques |

| | |
|--------------------------------|---------------|
| Sport | 22 cliques |
| Pré-tensão da mola | |
| Conforto | 10 mm |
| Standard | 10 mm |
| Sport | 10 mm |
| Índice de rigidez | |
| Peso do condutor: 65... 75 kg | 63 N/mm |
| Peso do condutor: 75... 85 kg | 66 N/mm |
| Peso do condutor: 85... 95 kg | 69 N/mm |
| Comprimento da mola | 250 mm |
| Pressão do gás | 10 bar |
| SAG estático | 29... 32 mm |
| SAG | 100... 110 mm |
| Comprimento de montagem | 417 mm |
| Óleo do amortecedor (📖 V. 145) | SAE 2,5 |

22.8.2 todos os modelos 250/300

| | |
|---------------------------------|--|
| Número de artigo do amortecedor | 12.18.7N.63 |
| Amortecedor | WP Performance Systems 5018 PDS DCC |
| Fase de compressão Low Speed | |
| Conforto | 25 cliques |
| Standard | 20 cliques |
| Sport | 15 cliques |
| Fase de compressão High Speed | |
| Conforto | 2 rotações |
| Standard | 1,5 rotações |
| Sport | 1,25 rotações |
| Amortecimento em extensão | |
| Conforto | 28 cliques |
| Standard | 24 cliques |
| Sport | 22 cliques |
| Pré-tensão da mola | |
| Conforto | 7 mm |
| Standard | 7 mm |
| Sport | 7 mm |
| Índice de rigidez | |
| Peso do condutor: 65... 75 kg | 66 N/mm |
| Peso do condutor: 75... 85 kg | 69 N/mm |
| Peso do condutor: 85... 95 kg | 72 N/mm |
| Comprimento da mola | 250 mm |
| Pressão do gás | 10 bar |
| SAG estático | 33... 35 mm |
| SAG | 105... 115 mm |
| Comprimento de montagem | 417 mm |
| Óleo do amortecedor (📖 V. 145) | SAE 2,5 |

22.9 Binários de aperto do chassis

| | | | |
|--|------|--------|----------------|
| Cabeça do raio da roda dianteira | M4,5 | 6 Nm | – |
| Cabeça do raio da roda traseira | M4,5 | 6 Nm | – |
| Parafuso do anel de regulação do amortecedor | M5 | 5 Nm | – |
| Parafuso do pólo da bateria (todos os modelos 200/250/300) | M5 | 2,5 Nm | – |
| Restantes parafusos do chassis | M5 | 5 Nm | – |
| Restantes porcas do chassis | M5 | 5 Nm | – |
| Parafuso da articulação de esfera da vareta de comando do cilindro do travão de pé | M6 | 10 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso da protecção de deslize da corrente | M6 | 6 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso do disco do travão dianteiro | M6 | 14 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso do disco do travão traseiro | M6 | 14 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso do punho do acelerador | M6 | 5 Nm | – |
| Porca do cabo no motor de arranque (todos os modelos 200/250/300) | M6 | 4 Nm | – |
| Restantes parafusos do chassis | M6 | 10 Nm | – |
| Restantes porcas do chassis | M6 | 10 Nm | – |
| Parafuso da coroa inferior da forqueta (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US) | M8 | 15 Nm | – |
| Parafuso da coroa inferior da forqueta (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days) | M8 | 15 Nm | – |
| Parafuso da coroa superior da forqueta (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US) | M8 | 20 Nm | – |
| Parafuso da coroa superior da forqueta (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days) | M8 | 17 Nm | – |
| Parafuso da fixação do suporte lateral | M8 | 35 Nm | Loctite® 2701™ |
| Parafuso da peça de deslize da corrente | M8 | 15 Nm | – |
| Parafuso da ponte de aperto do guiador | M8 | 20 Nm | – |
| Parafuso das escoras do motor | M8 | 33 Nm | Loctite® 2701™ |
| Parafuso dianteiro da pinça do travão | M8 | 25 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso do punho da forqueta | M8 | 15 Nm | – |
| Parafuso do subchassis | M8 | 35 Nm | Loctite® 2701™ |
| Parafuso superior do tubo de direcção (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US) | M8 | 20 Nm | – |
| Parafuso superior do tubo de direcção (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days) | M8 | 17 Nm | Loctite® 243™ |
| Porca do encosto do pedal do travão | M8 | 20 Nm | – |
| Porca do parafuso da coroa dentada | M8 | 35 Nm | Loctite® 2701™ |
| Porca do suporte do pneu | M8 | 12 Nm | – |
| Restantes parafusos do chassis | M8 | 25 Nm | – |
| Restantes porcas do chassis | M8 | 25 Nm | – |
| Parafuso de apoio do motor | M10 | 60 Nm | – |
| Parafuso do suporte do guiador | M10 | 40 Nm | Loctite® 243™ |
| Restantes parafusos do chassis | M10 | 45 Nm | – |
| Restantes porcas do chassis | M10 | 45 Nm | – |

| | | | |
|--|---------|--------|-----------------------|
| Parafuso inferior do amortecedor | M12 | 80 Nm | Loctite® 2701™ |
| Parafuso superior do amortecedor | M12 | 80 Nm | Loctite® 2701™ |
| Porca da fixação do banco | M12x1 | 20 Nm | – |
| Porca do perno do braço oscilante | M16x1,5 | 100 Nm | – |
| Bicos aparafusados do sistema de arrefecimento | M20x1,5 | 12 Nm | Loctite® 243™ |
| Parafuso dianteiro do eixo da roda | M20x1,5 | 35 Nm | – |
| Parafuso superior da cabeça da direção | M20x1,5 | 12 Nm | – |
| Porca do eixo da roda traseira | M20x1,5 | 80 Nm | – |

22.10 Carburador

22.10.1 todos os modelos 125

| | |
|--|-----------------------------|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Número de identificação do carburador | FK125 |
| Posição da agulha | 4ª posição a partir de cima |
| Agulha do injector | N84I (N1EF / N1EG) |
| Injector principal | 100 (172 / 175) |
| Injector de ralenti | 38X38 (42 / 45) |
| Bocal de arranque | 50 (85) |
| Parafuso de regulação do ar do ralenti | |
| aberto | 2,75 rotações |
| Válvula | 7 com corte |
| Batente deslizante | - |

22.10.2 200 EXC EU

| | |
|--|-----------------------------|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Número de identificação do carburador | FK027 |
| Posição da agulha | 3ª posição a partir de cima |
| Agulha do injector | NPRH (N1EH / N1EI / N1EJ) |
| Injector principal | 100 (162 / 165) |
| Injector de ralenti | 35x35 (40) |
| Bocal de arranque | 50 (85) |
| Parafuso de regulação do ar do ralenti | |
| aberto | 1,5 rotações |
| Válvula | 7 com corte |
| Batente deslizante | existente |

22.10.3 200 EXC AU

| | |
|--|-----------------------------|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Número de identificação do carburador | FK012 |
| Posição da agulha | 2ª posição a partir de cima |
| Agulha do injector | R1475J (N1EH / N1EI / N1EJ) |
| Injector principal | 162 (165) |
| Injector de ralenti | 35 (40) |
| Bocal de arranque | 85 |
| Parafuso de regulação do ar do ralenti | |
| aberto | 1,0 rotação |
| Válvula | 7 com corte |
| Batente deslizante | existente |

22.10.4 200 XC-W US

| | |
|--|-----------------------------|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Número de identificação do carburador | BZ5 |
| Posição da agulha | 2ª posição a partir de cima |
| Agulha do injector | N1EI (N1EH / N1EJ) |
| Injector principal | 165 (162) |
| Injector de ralenti | 40 |
| Bocal de arranque | 85 |
| Parafuso de regulação do ar do ralenti | |
| aberto | 2,0 rotações |

| | |
|--------------------|-------------|
| Válvula | 7 com corte |
| Batente deslizante | - |

22.10.5 250 EXC EU, 250 EXC Six Days EU

| | |
|--|-----------------------------|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Número de identificação do carburador | FK028 |
| Posição da agulha | 2ª posição a partir de cima |
| Agulha do injetor | N84K (N2ZW / N2ZH / N2ZJ) |
| Injetor principal | 110 (172 / 175) |
| Injetor de ralenti | 38X38 (38 / 40) |
| Bocal de arranque | 50 (85) |
| Parafuso de regulação do ar do ralenti | |
| aberto | 1,5 rotações |
| Válvula | 7 com corte |
| Batente deslizante | existente |

22.10.6 250 EXC AU

| | |
|--|---|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Número de identificação do carburador | 3600 |
| Posição da agulha | 1ª posição a partir de cima |
| Agulha do injetor | N3CJ (N8RG / N8RH / N2ZH / N2ZJ / N2ZW) |
| Injetor principal | 160 (170 / 172 / 175) |
| Injetor de ralenti | 35 (38 / 40) |
| Bocal de arranque | 85 |
| Parafuso de regulação do ar do ralenti | |
| aberto | 3,5 rotações |
| Válvula | 7 com corte |
| Batente deslizante | existente |

22.10.7 250 XC-W US

| | |
|--|-----------------------------|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Número de identificação do carburador | BZ6 |
| Posição da agulha | 3ª posição a partir de cima |
| Agulha do injetor | N2ZW (N2ZH / N2ZJ) |
| Injetor principal | 175 (172) |
| Injetor de ralenti | 38 (40) |
| Bocal de arranque | 85 |
| Parafuso de regulação do ar do ralenti | |
| aberto | 2,0 rotações |
| Válvula | 7 com corte |
| Batente deslizante | - |

22.10.8 300 EXC EU, 300 EXC Six Days EU

| | |
|--|-----------------------------|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Número de identificação do carburador | FK029 |
| Posição da agulha | 2ª posição a partir de cima |
| Agulha do injetor | N84K (N8RG / N8RH) |
| Injetor principal | 115 (170 / 172 / 175) |
| Injetor de ralenti | 38X38 (35) |
| Bocal de arranque | 50 (85) |
| Parafuso de regulação do ar do ralenti | |

| | |
|--------------------|---------------|
| aberto | 1,75 rotações |
| Válvula | 7 com corte |
| Batente deslizante | existente |

22.10.9 300 EXC AU

| | |
|--|---|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Número de identificação do carburador | 3600 |
| Posição da agulha | 1ª posição a partir de cima |
| Agulha do injector | N3CJ (N8RG / N8RH / N2ZH / N2ZJ / N2ZW) |
| Injector principal | 160 (170 / 172 / 175) |
| Injector de ralenti | 35 (38 / 40) |
| Bocal de arranque | 85 |
| Parafuso de regulação do ar do ralenti | |
| aberto | 3,5 rotações |
| Válvula | 7 com corte |
| Batente deslizante | existente |

22.10.10 300 EXC BR

| | |
|--|-----------------------------|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Número de identificação do carburador | CK6_A |
| Posição da agulha | 3ª posição a partir de cima |
| Agulha do injector | N4DF (N4DG / N4DE) |
| Injector principal | 185 (182 / 188) |
| Injector de ralenti | 40 (38 / 42) |
| Bocal de arranque | 85 |
| Parafuso de regulação do ar do ralenti | |
| aberto | 2,0 rotações |
| Válvula | 7 com corte |
| Batente deslizante | - |

22.10.11 300 XC-W US, 300 XC-W Six Days US

| | |
|--|-----------------------------|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Número de identificação do carburador | BZ7 |
| Posição da agulha | 3ª posição a partir de cima |
| Agulha do injector | N8RG (N8RH) |
| Injector principal | 172 (170 / 175) |
| Injector de ralenti | 35 |
| Bocal de arranque | 85 |
| Parafuso de regulação do ar do ralenti | |
| aberto | 2,0 rotações |
| Válvula | 7 com corte |
| Batente deslizante | - |

23.1 Afinação do carburador (todos os modelos 125) ↘



Perigo

Invalidação da licença e do seguro A moto está apenas autorizada para andar em estradas públicas na versão homologada (com capacidade nominal reduzida).

- Na versão sem capacidade nominal reduzida, a moto pode andar apenas em percursos vedados fora das estradas públicas.

| KEIHIN PWK 36S AG | | | | | | | |
|--|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---|--------------------------------|------------------------------|
| M/FT ASL ↓ | TEMP → | -20°C ... -7°C | -6°C ... 5°C | 6°C ... 15°C | 16°C ... 24°C | 25°C ... 36°C | 37°C ... 49°C |
| | | -2°F ... 20°F | 19°F ... 41°F | 42°F ... 60°F | 61°F ... 78°F | 79°F ... 98°F | 99°F ... 120°F |
| 3.000 m 10,000 ft ↑ 2.301 m 7,501 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 42 N1E G 3 175 | 2 42 N1E G 3 172 | 2 42 N1E H 3 170 | 2 42 N1E H 2 170 | 2 40 N1E H 2 168 | |
| 2.300 m 7,500 ft ↑ 1.501 m 5,001 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 45 N1E G 3 175 | 1,5 42 N1E G 3 175 | 2 42 N1E G 3 172 | 2 42 N1E H 3 170 | 2 42 N1E H 2 170 | 2 40 N1E H 2 168 |
| 1.500 m 5,000 ft ↑ 751 m 2,501 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 45 N1E F 3 178 | 1,5 45 N1E G 3 175 | 1,5 42 N1E G 3 175 | 2 42 N1E G 3 172 | 2 42 N1E H 3 170 | 2 42 N1E H 2 170 |
| 750 m 2,500 ft ↑ 301 m 1,001 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 45 N1E F 4 178 | 1,5 45 N1E F 3 178 | 1,5 45 N1E G 3 175 | 1,5 42 N1E G 3 175 | 2 42 N1E G 3 172 | 2 42 N1E H 3 170 |
| 300 m 1,000 ft ↑ 0 m 0 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 48 N1E F 4 180 | 1,5 45 N1E F 4 178 | 1,5 45 N1E F 3 178 | 1,5 45 N1E G 3 175 | 1,5 42 N1E G 3 175 | 2 42 N1E G 3 172 |

402138-01

| | |
|----------|---|
| M/FT ASL | Nível do mar |
| TEMP | Temperatura |
| ASO | Parafuso de regulação do ar ao ralenti aberto |
| IJ | Injector de ralenti |
| NDL | Agulha |
| POS | Posição da agulha de cima |
| MJ | Injector principal |

Não é válido para percursos de areia!

23.2 Afinação do carburador (todos os modelos 200) ↘



Perigo

Invalidação da licença e do seguro A moto está apenas autorizada para andar em estradas públicas na versão homologada (com capacidade nominal reduzida).

- Na versão sem capacidade nominal reduzida, a moto pode andar apenas em percursos vedados fora das estradas públicas.

| KEIHIN PWK 36S AG | | | | | | | |
|--|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---|--------------------------------|--------------------------------|
| M/FT ASL ↓ | TEMP → | -20°C ... -7°C | -6°C ... 5°C | 6°C ... 15°C | 16°C ... 24°C | 25°C ... 36°C | 37°C ... 49°C |
| | | -2°F ... 20°F | 19°F ... 41°F | 42°F ... 60°F | 61°F ... 78°F | 79°F ... 98°F | 99°F ... 120°F |
| 3.000 m 10,000 ft ↑ 2.301 m 7,501 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 2 40 N1E I 2 165 | 2,5 40 N1E I 2 162 | 2,5 38 N1E I 2 160 | 2,5 38 N1E J 2 158 | 2,5 38 N1E J 1 158 | |
| 2.300 m 7,500 ft ↑ 1.501 m 5,001 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 40 N1E I 2 168 | 2 40 N1E I 2 165 | 2,5 40 N1E I 2 162 | 2,5 38 N1E I 2 160 | 2,5 38 N1E J 2 158 | 2,5 38 N1E J 1 158 |
| 1.500 m 5,000 ft ↑ 751 m 2,501 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 40 N1E I 3 168 | 1,5 40 N1E I 2 168 | 2 40 N1E I 2 165 | 2,5 40 N1E I 2 162 | 2,5 38 N1E I 2 160 | 2,5 38 N1E J 2 158 |
| 750 m 2,500 ft ↑ 301 m 1,001 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 40 N1E H 3 170 | 1,5 40 N1E I 3 168 | 1,5 40 N1E I 2 168 | 2 40 N1E I 2 165 | 2,5 40 N1E I 2 162 | 2,5 38 N1E I 2 160 |
| 300 m 1,000 ft ↑ 0 m 0 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 42 N1E H 3 172 | 1,5 40 N1E H 3 170 | 1,5 40 N1E I 3 168 | 1,5 40 N1E I 2 168 | 2 40 N1E I 2 165 | 2,5 40 N1E I 2 162 |

402139-01

| | |
|----------|---|
| M/FT ASL | Nível do mar |
| TEMP | Temperatura |
| ASO | Parafuso de regulação do ar ao ralenti aberto |
| IJ | Injector de ralenti |
| NDL | Agulha |
| POS | Posição da agulha de cima |
| MJ | Injector principal |

Não é válido para percursos de areia!

23.3 Afinação do carburador (todos os modelos 250) ↘



Perigo

Invalidação da licença e do seguro A moto está apenas autorizada para andar em estradas públicas na versão homologada (com capacidade nominal reduzida).

- Na versão sem capacidade nominal reduzida, a moto pode andar apenas em percursos vedados fora das estradas públicas.

| KEIHIN PWK 36S AG | | | | | | | |
|--|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|---|------------------------------|------------------------------|
| M/FT ASL ↓ | TEMP → | -20°C ... -7°C | -6°C ... 5°C | 6°C ... 15°C | 16°C ... 24°C | 25°C ... 36°C | 37°C ... 49°C |
| | | -2°F ... 20°F | 19°F ... 41°F | 42°F ... 60°F | 61°F ... 78°F | 79°F ... 98°F | 99°F ... 120°F |
| 3.000 m 10,000 ft ↑ 2.301 m 7,501 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 2 38 N2Z W 3 175 | 2 38 N2Z W 3 175 | 2 38 N2Z J 3 172 | 2 38 N2Z J 2 172 | 2 35 N2Z J 2 170 | |
| 2.300 m 7,500 ft ↑ 1.501 m 5,001 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 2 38 N2Z H 3 175 | 2 38 N2Z W 3 175 | 2 38 N2Z W 3 175 | 2 38 N2Z J 3 172 | 2 38 N2Z J 2 172 | 2 35 N2Z J 2 170 |
| 1.500 m 5,000 ft ↑ 751 m 2,501 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 2 38 N2Z G 3 175 | 2 38 N2Z H 3 175 | 2 38 N2Z W 3 175 | 2 38 N2Z W 3 175 | 2 38 N2Z J 3 172 | 2 38 N2Z J 2 172 |
| 750 m 2,500 ft ↑ 301 m 1,001 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 2 40 N2Z G 3 178 | 2 38 N2Z G 3 175 | 2 38 N2Z H 3 175 | 2 38 N2Z W 3 175 | 2 38 N2Z W 3 175 | 2 38 N2Z J 3 172 |
| 300 m 1,000 ft ↑ 0 m 0 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 2 40 N2Z G 4 178 | 2 40 N2Z G 3 178 | 2 38 N2Z G 3 175 | 2 38 N2Z H 3 175 | 2 38 N2Z W 3 175 | 2 38 N2Z W 3 175 |

402140-01

| | |
|----------|---|
| M/FT ASL | Nível do mar |
| TEMP | Temperatura |
| ASO | Parafuso de regulação do ar ao ralenti aberto |
| IJ | Injector de ralenti |
| NDL | Agulha |
| POS | Posição da agulha de cima |
| MJ | Injector principal |

Não é válido para percursos de areia!

23.4 Afinação do carburador (todos os modelos 300 EXC EU/AU/Six Days, 300 XC-W US/Six Days) ↘



Perigo

Invalidação da licença e do seguro A moto está apenas autorizada para andar em estradas públicas na versão homologada (com capacidade nominal reduzida).

- Na versão sem capacidade nominal reduzida, a moto pode andar apenas em percursos vedados fora das estradas públicas.

| KEIHIN PWK 36S AG | | | | | | | |
|--|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|---|------------------------------|------------------------------|
| M/FT ASL ↓ | TEMP → | -20°C ... -7°C | -6°C ... 5°C | 6°C ... 15°C | 16°C ... 24°C | 25°C ... 36°C | 37°C ... 49°C |
| | | -2°F ... 20°F | 19°F ... 41°F | 42°F ... 60°F | 61°F ... 78°F | 79°F ... 98°F | 99°F ... 120°F |
| 3.000 m 10,000 ft ↑ 2.301 m 7,501 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 2 35 N8R G 3 172 | 2 35 N8R H 3 172 | 2 35 N8R H 2 172 | 2 35 N8R W 2 170 | 3 35 N8R W 2 168 | |
| 2.300 m 7,500 ft ↑ 1.501 m 5,001 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 2 35 N8R G 3 175 | 2 35 N8R G 3 172 | 2 35 N8R H 3 172 | 2 35 N8R H 2 172 | 2 35 N8R W 2 170 | 3 35 N8R W 2 168 |
| 1.500 m 5,000 ft ↑ 751 m 2,501 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 2 38 N8R G 3 178 | 2 35 N8R G 3 175 | 2 35 N8R G 3 172 | 2 35 N8R H 3 172 | 2 35 N8R H 2 172 | 2 35 N8R W 2 170 |
| 750 m 2,500 ft ↑ 301 m 1,001 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 2 38 N8R G 4 178 | 2 38 N8R G 3 178 | 2 35 N8R G 3 175 | 2 35 N8R G 3 172 | 2 35 N8R H 3 172 | 2 35 N8R H 2 172 |
| 300 m 1,000 ft ↑ 0 m 0 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 2 38 N8R F 4 180 | 2 38 N8R G 4 178 | 2 38 N8R G 3 178 | 2 35 N8R G 3 175 | 2 35 N8R G 3 172 | 2 35 N8R H 3 172 |

402141-01

| | |
|----------|---|
| M/FT ASL | Nível do mar |
| TEMP | Temperatura |
| ASO | Parafuso de regulação do ar ao ralenti aberto |
| IJ | Injector de ralenti |
| NDL | Agulha |
| POS | Posição da agulha de cima |
| MJ | Injector principal |

Não é válido para percursos de areia!

23.5 Afinação do carburador (300 EXC BR)



Perigo

Invalidação da licença e do seguro A moto está apenas autorizada para andar em estradas públicas na versão homologada (com capacidade nominal reduzida).

- Na versão sem capacidade nominal reduzida, a moto pode andar apenas em percursos vedados fora das estradas públicas.

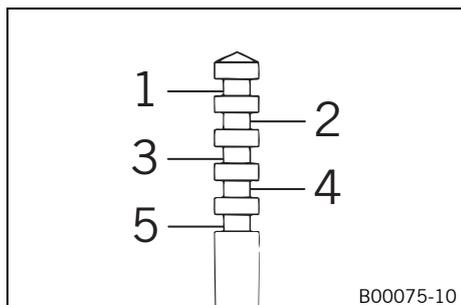
| KEIHIN PWK 36S AG | | | | | | | |
|--|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---|------------------------------|------------------------------|
| M/FT ASL ↓ | TEMP → | -20°C ... -7°C | -6°C ... 5°C | 6°C ... 15°C | 16°C ... 24°C | 25°C ... 36°C | 37°C ... 49°C |
| | | -2°F ... 20°F | 19°F ... 41°F | 42°F ... 60°F | 61°F ... 78°F | 79°F ... 98°F | 99°F ... 120°F |
| 3.000 m 10,000 ft ↑ 2.301 m 7,501 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 2 40 N4D F 3 185 | 2 40 N4D G 3 182 | 2 38 N4D G 3 180 | 2 38 N4D G 2 180 | 2 38 N4D H 2 178 | |
| 2.300 m 7,500 ft ↑ 1.501 m 5,001 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 2 42 N4D F 3 185 | 2 40 N4D F 3 185 | 2 40 N4D G 3 182 | 2 38 N4D G 3 180 | 2 38 N4D G 2 180 | 2 38 N4D H 2 178 |
| 1.500 m 5,000 ft ↑ 751 m 2,501 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 42 N4D E 3 188 | 2 42 N4D F 3 185 | 2 40 N4D F 3 185 | 2 40 N4D G 3 182 | 2 38 N4D G 3 180 | 2 38 N4D G 2 180 |
| 750 m 2,500 ft ↑ 301 m 1,001 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 42 N4D E 4 188 | 1,5 42 N4D E 3 188 | 2 42 N4D F 3 185 | 2 40 N4D F 3 185 | 2 40 N4D G 3 182 | 2 38 N4D G 3 180 |
| 300 m 1,000 ft ↑ 0 m 0 ft | ASO IJ NDL POS MJ | 1,5 45 N4D E 4 190 | 1,5 42 N4D E 4 188 | 1,5 42 N4D E 3 188 | 2 42 N4D F 3 185 | 2 40 N4D F 3 185 | 2 40 N4D G 3 182 |

402551-01

| | |
|----------|---|
| M/FT ASL | Nível do mar |
| TEMP | Temperatura |
| ASO | Parafuso de regulação do ar ao ralenti aberto |
| IJ | Injetor de ralenti |
| NDL | Agulha |
| POS | Posição da agulha de cima |
| MJ | Injetor principal |

Não é válido para percursos de areia!

23.6 Afinação do carburador geral ↗



1... 5

Posição da agulha de cima

Aqui estão apresentadas cinco possíveis posições da agulha.

A afinação do carburador depende das condições ambientais e de utilização definidas.

Gasolina super sem chumbo (ROZ 95)**Norma / Classificação**

- DIN EN 228 (ROZ 95)

indicado

- Utilize exclusivamente gasolina super sem chumbo que corresponda à norma indicada ou que seja de qualidade equivalente.
- Nesse caso, uma percentagem de até 10% de etanol (combustível E10) é segura.

**Info**

Não utilize **nenhum** combustível de metanol (p. ex., M15, M85, M100) ou combustíveis com uma percentagem de etanol superior a 10% (p. ex., E15, E25, E85, E100).

Gasolina super sem chumbo (95 octanas) misturada com óleo de motor a 2 tempos (1:60)**Norma / Classificação**

- DIN EN 228
- JASO FD (📖 V. 149) (1:60)

Relação da mistura

| | |
|------|--|
| 1:60 | Óleo de motor a 2 tempos (📖 V. 145) Gasolina super sem chumbo (ROZ 95) (📖 V. 144) |
|------|--|

Fornecedor recomendado**Motorex®**

- Cross Power 2T

Gasolina super sem chumbo tipo C (ROZ 95/RON 95/PON 91 misturada com óleo de motor a 2 tempos, 1:60)**Norma / Classificação**

- Resolução n° 6 da ANP (Agência Nacional do Petróleo) (ROZ 95/RON 95/PON 91 misturada com óleo de motor a 2 tempos)
- JASO FD (📖 V. 149) (1:60)

Relação da mistura

| | |
|------|---|
| 1:60 | Óleo de motor a 2 tempos (📖 V. 145) Gasolina super sem chumbo tipo C (ROZ 95/RON 95/PON 91) (📖 V. 144) |
|------|---|

Fornecedor recomendado**Motorex®**

- Cross Power 2T

Gasolina super sem chumbo tipo C (ROZ 95/RON 95/PON 91)**Norma / Classificação**

- Resolução n° 6 da ANP (Agência Nacional do Petróleo) (ROZ 95/RON 95/PON 91)

indicado

- Utilizar exclusivamente gasolina super sem chumbo que corresponda às seguintes indicações ou que seja de qualidade equivalente.
- É permitida uma gasolina super sem chumbo com uma percentagem de etanol de 20 a 25 %.

**Info**

Não utilizar combustível de metanol (p.ex. M15, M85, M100).

Não utilizar combustível com menos de 20 % de etanol (p.ex. E10).

Não utilizar combustível com mais de 25 % de etanol (p.ex. E30, E85, E100).

Líquido de refrigeração**indicado**

- Utilize apenas líquido de refrigeração de elevada qualidade com aditivo anticorrosão para motores de alumínio (aplica-se também em países com temperaturas elevadas). No caso de se utilizar um produto anticongelante de qualidade fraca pode provocar-se corrosão e formação de espuma.

Relação da mistura

| | |
|---|--|
| Proteção contra congelação: -25... -45 °C | produto de proteção contra corrosão/congelação água destilada |
|---|--|

Fornecedor recomendado**Motorex®**

- COOLANT M3.0

Líquido dos travões DOT 4 / DOT 5.1**Norma / Classificação**

- DOT

indicado

- Utilize apenas líquido dos travões que corresponda à norma indicada (ver indicações no recipiente) e que tenha as propriedades necessárias.

Fornecedor recomendado**Castrol**

- RESPONSE BRAKE FLUID SUPER DOT 4

Motorex®

- Brake Fluid DOT 5.1

Óleo da forqueta (SAE 4) (48601166S1)**Norma / Classificação**

- SAE (📖 V. 149) (SAE 4)

indicado

- Utilize apenas óleos que correspondam às normas indicadas (ver indicações no recipiente) e que tenham as propriedades correspondentes.

Óleo de motor (15W/50)**Norma / Classificação**

- JASO T903 MA (📖 V. 149)

- SAE (📖 V. 149) (15W/50)

indicado

- Utilize apenas óleos de motor que correspondam às normas indicadas (ver as indicações no recipiente) e que tenham as propriedades necessárias.

Fornecedor recomendado**Motorex®**

- Top Speed 4T

Óleo de motor a 2 tempos**Norma / Classificação**

- JASO FD (📖 V. 149)

indicado

- Utilize apenas óleo de motor de 2 tempos de elevada qualidade e de marcas conhecidas.

| |
|-------------------------|
| completamente sintético |
|-------------------------|

Fornecedor recomendado**Motorex®**

- Cross Power 2T

Óleo do amortecedor (SAE 2,5) (50180751S1)**Norma / Classificação**

- SAE (📖 V. 149) (SAE 2,5)

indicado

- Utilize apenas óleos que correspondam às normas indicadas (ver indicações no recipiente) e que tenham as propriedades necessárias.

Óleo hidráulico (15)**Norma / Classificação**

- ISO VG (15)

indicado

- Utilize apenas óleo hidráulico que corresponda à norma indicada (ver indicações no recipiente) e que tenha as propriedades necessárias.

Fornecedor recomendado

Motorex®

– Hydraulic Fluid 75

Aditivo de combustível

Fornecedor recomendado

Motorex®

- Fuel Stabilizer

Cola para punhos (00062030051)

Fornecedor recomendado

KTM AG

- GRIP GLUE

Lubrificante de elevada viscosidade

Fornecedor recomendado

SKF®

- LGHB 2

Massa lubrificante de longa duração

Fornecedor recomendado

Motorex®

- Bike Grease 2000

Óleo para filtro de ar de espuma

Fornecedor recomendado

Motorex®

- Racing Bio Liquid Power

Produto de conservação para pintura, metal e borracha

Fornecedor recomendado

Motorex®

- Moto Protect

Produto de limpeza do filtro do ar

Fornecedor recomendado

Motorex®

- Racing Bio Dirt Remover

Produto de limpeza especial para pintura brilhante e mate, superfícies de metal e plástico

Fornecedor recomendado

Motorex®

- Quick Cleaner

Produto de limpeza para correntes

Fornecedor recomendado

Motorex®

- Chain Clean

Produto de limpeza para motos

Fornecedor recomendado

Motorex®

- Moto Clean

Produto para correntes fora de estrada

Fornecedor recomendado

Motorex®

- Chainlube Offroad

Spray de óleo universal

Fornecedor recomendado

Motorex®

– Joker 440 Synthetic

JASO FD

JASO FD é uma classificação para um óleo de motor a 2 tempos que foi especialmente desenvolvido para as exigências extremas dos desportos de corridas. Graças aos ésteres sintéticos de primeira qualidade e aos aditivos especialmente concebidos para o efeito obtém-se uma combustão sem problemas mesmo nas condições mais extremas.

SAE

As classes de viscosidade SAE são determinadas pela Society of Automotive Engineers e servem para classificar os óleos de acordo com a sua viscosidade. A viscosidade descreve apenas uma propriedade de um óleo e não constitui qualquer testemunho de qualidade.

JASO T903 MA

Desenvolvimentos técnicos diferentes necessitam de uma especificação própria para motos a 4 tempos - norma JASO T903 MA. Antigamente, utilizavam-se para as motos a 4 tempos óleos de motor da indústria automóvel porque não existia nenhuma especificação própria para motos. Nos motores automóveis são necessários intervalos de serviço maiores enquanto que nos motores das motos a prioridade é dada aos elevados ganhos de potência a rotações elevadas. Na maior parte dos motores de motos, a caixa de velocidades e a embraiagem são lubrificadas com o mesmo óleo. A norma JASO MA introduz estas exigências especiais.

| | |
|----------|--------------------|
| aprox. | aproximadamente |
| cf. | confrontar |
| etc. | et cetera |
| eventl. | eventualmente |
| N.º | número |
| N.º art. | número de artículo |
| p. ex. | por ejemplo |

28.1 Símbolos amarelos e laranja

Os símbolos amarelos e laranja indicam um estado de erro que exige uma intervenção rápida. Os sistemas de auxílio à condução ativos também são representados com símbolos amarelos e laranja.

| | |
|---|---|
| EFI | Luz avisadora EFI (MIL) – Sem função |
|  | Luz de aviso do nível de combustível – Sem função |

28.2 Símbolos verdes e azuis

Os símbolos verdes e azuis apresentam informações.

| | |
|---|---|
|  | A luz do controlo das luzes de máximos acende-se a azul – Os máximos estão ligados. |
|  | A luz indicadora dos piscas pisca a verde – O pisca está ligado. |

| | |
|---|---------|
| A | |
| Abastecer | |
| combustível | 39 |
| Acessórios | 9 |
| Alavanca da embraiagem | 14 |
| regular a posição inicial | 80 |
| Alavanca do travão de mão | 14 |
| controlar curso em vazio | 84 |
| regular a posição inicial | 84 |
| regular o curso em vazio | 84 |
| Ambiente | 8 |
| Amortecedor | |
| amortecimento em compressão, geral | 43 |
| controlar SAG | 46 |
| controlar SAG estático do amortecedor | 46 |
| desmontar | 68 |
| montar | 68 |
| regular a pré-tensão da mola | 46 |
| Amortecimento em compressão | |
| da forqueta, regular | 48 |
| Amortecimento em compressão High Speed | |
| do amortecedor, regular | 44 |
| Amortecimento em compressão Low Speed | |
| do amortecedor, regular | 43 |
| Amortecimento em extensão | |
| da forqueta, regular | 49 |
| do amortecedor, regular | 44 |
| Anticongelante | |
| controlar | 105 |
| Armazenamento | 120 |
| Arranque | 36 |
| Assistência a clientes | 9 |
| B | |
| Banco | |
| montar | 69 |
| retirar | 69 |
| Bateria | |
| carregar | 99 |
| desmontar | 98 |
| montar | 98 |
| Botão da buzina | 15 |
| Botão de curto-circuito | 14-15 |
| Botão do arranque eléctrico | 16 |
| Braço oscilante | |
| controlar | 79 |
| C | |
| Caixa do filtro de ar | |
| limpar | 71 |
| vedar | 72 |
| Característica do motor | |
| mola auxiliar | 113 |
| regular a mola auxiliar | 113 |
| Carburador | |
| afinação | 138-143 |

| | |
|---|---------|
| esvaziar a câmara do flutuador | 111 |
| ralenti | 109 |
| regular o ralenti | 110 |
| Chassis | |
| controlar | 79 |
| Choke | 18 |
| Colocação em funcionamento | |
| após o armazenamento | 120 |
| indicações para a primeira colocação em funcionamento | 31 |
| trabalhos de controlo e de cuidado antes de cada colocação em funcionamento | 36 |
| Combustíveis | 9 |
| Condições de utilização difíceis | 32 |
| areia molhada | 34 |
| areia seca | 33 |
| marcha lenta | 35 |
| neve | 35 |
| percurso enlameado | 34 |
| percurso molhado | 34 |
| temperatura alta | 35 |
| temperatura baixa | 35 |
| Coroa dentada | |
| controlar | 77 |
| Coroa inferior da forqueta | |
| desmontar | 59-60 |
| montar | 60, 62 |
| Corrente | |
| controlar | 77 |
| limpar | 75 |
| D | |
| Dados técnicos | |
| amortecedor | 131 |
| binários de aperto do chassis | 133 |
| binários de aperto do motor | 125 |
| carburador | 135 |
| chassis | 128 |
| forqueta | 129 |
| motor | 123 |
| pneus | 129 |
| quantidades de enchimento | 127 |
| sistema eléctrico | 129 |
| Definição da aplicação | 6 |
| Depósito de combustível | |
| desmontar | 73 |
| montar | 74 |
| Deteção de avarias | 121-122 |
| Direcção | |
| bloquear | 20 |
| desbloquear | 20 |
| Discos dos travões | |
| controlar | 85 |
| Disposição do cabo bowden do acelerador | |
| controlar | 79 |
| E | |
| Embraiagem | |
| controlar/corrigir o nível do líquido | 81 |

| | |
|---|---------|
| substituir líquido | 82 |
| Estado dos pneus | |
| controlar | 95 |
| F | |
| Farol | |
| regular o alcance da luz | 103 |
| Filtro de ar | |
| desmontar | 70 |
| limpar | 71 |
| montar | 71 |
| Folga do cabo bowden do acelerador | |
| controlar | 109 |
| regular | 109 |
| Folga do rolamento da cabeça da direcção | |
| controlar | 65 |
| regular | 66 |
| Forqueta | |
| controlar a regulação original | 48 |
| Funcionamento de Inverno | |
| trabalhos de controlo e de cuidado | 119 |
| Funcionamento seguro | 7 |
| Fusível | |
| substituir o fusível principal | 100 |
| Fusível principal | |
| substituir | 100 |
| G | |
| Garantia | 9 |
| Garantia legal | 9 |
| Guarda-lamas dianteiro | |
| desmontar | 67 |
| montar | 68 |
| Guia da corrente | |
| controlar | 77 |
| I | |
| Ilustrações | 9 |
| Interruptor da luz | 15 |
| Interruptor de paragem de emergência | 16 |
| Interruptor dos piscas | 15 |
| L | |
| Lâmpada do farol | |
| substituir | 102 |
| Lâmpada do pisca | |
| substituir | 102 |
| Limpeza, manutenção | 118-119 |
| Líquido de refrigeração | |
| encher | 107 |
| esvaziar | 106 |
| Líquido dos travões | |
| do travão da roda dianteira, atestar | 85 |
| do travão da roda traseira, atestar | 90 |
| M | |
| Manual de instruções | 8 |
| Meios auxiliares | 9 |

| | |
|---|---------|
| Moto | |
| elevar com suporte de elevação | 55 |
| limpar | 118 |
| retirar do suporte de elevação | 55 |
| Motor | |
| fazer a rodagem | 32 |
| N | |
| Nível de líquido de refrigeração | |
| controlar | 105-106 |
| Nível do líquido dos travões | |
| do travão da roda dianteira, controlar | 85 |
| do travão da roda traseira, controlar | 89 |
| Nível do óleo da transmissão | |
| controlar | 114 |
| Número da chave | 12 |
| Número de artigo da forqueta | 12 |
| Número de artigo do amortecedor | 13 |
| Número de chassis | 12 |
| Número do motor | 12 |
| O | |
| Óleo da transmissão | |
| atestar | 116 |
| encher | 116 |
| esvaziar | 115 |
| substituir | 114 |
| P | |
| Pastilhas dos travões | |
| do travão da roda dianteira, controlar | 86 |
| do travão da roda dianteira, substituir | 87 |
| do travão da roda traseira, controlar | 91 |
| do travão da roda traseira, substituir | 91 |
| Peças sobresselentes | 9 |
| Pedal das mudanças | 18 |
| controlar a posição inicial | 112 |
| regular posição inicial | 112 |
| Pedal do kick | 19 |
| Pedal do travão | 19 |
| controlar curso em vazio | 88 |
| regular a posição inicial | 89 |
| Pernas da forqueta | |
| desmontar | 57 |
| limpar os foles contra o pó | 56 |
| montar | 58 |
| purgar | 55 |
| regular a pré-tensão da mola | 51 |
| Pinhão da corrente | |
| controlar | 77 |
| Placa de tipo | 12 |
| Placa do farol com farol | |
| desmontar | 101 |
| montar | 101 |
| Plano de serviço | 41-42 |
| Posição do guiador | 52 |
| regular | 53 |

| | |
|--------------------------------------|----|
| Pressão dos pneus | |
| controlar | 96 |
| Proteção da forqueta | |
| montar | 57 |
| Proteção da forqueta | |
| desmontar | 56 |
| Proteção do motor | |
| desmontar | 83 |
| montar | 83 |
| Punho | |
| controlar | 80 |
| fixar | 80 |
| Punho do acelerador | 14 |

Q

| | |
|-----------------------------------|----------------|
| Quantidade de enchimento | |
| combustível | 39-40, 127-128 |
| líquido de refrigeração | 107, 127 |
| óleo da transmissão | 116, 127 |

R

| | |
|--|-----|
| Regras de trabalho | 7 |
| Regulação do farol | |
| controlar | 103 |
| Regulação original do chassis | |
| controlar em relação ao peso do condutor | 43 |
| Roda dianteira | |
| desmontar | 93 |
| montar | 93 |
| Roda traseira | |
| desmontar | 94 |
| montar | 95 |
| Rolamento da cabeça de direcção | |
| lubrificar | 67 |

S

| | |
|---|-----|
| SAG | |
| regular | 47 |
| Serviço | 9 |
| Silenciador | |
| desmontar | 72 |
| montar | 72 |
| substituir enchimento de fios de fibra de vidro | 72 |
| Sistema de refrigeração | 105 |
| Suporte lateral | 19 |

T

| | |
|---|-----|
| Tampa da caixa do filtro de ar | |
| desmontar | 70 |
| montar | 70 |
| Tampão do depósito | |
| abrir | 17 |
| fechar | 17 |
| Taquímetro | |
| regular | 22 |
| regular as horas | 22 |
| regular quilómetros ou milhas | 21 |
| substituir a bateria | 104 |
| vista geral do taquímetro | 21 |

| | |
|---------------------------|----|
| Tensão da corrente | |
| controlar | 76 |
| regular | 76 |

| | |
|-------------------------|----|
| Tensão dos raios | |
| controlar | 96 |

| | |
|--|----|
| Torneira de combustível | 18 |
|--|----|

| | |
|-----------------------------|----|
| Transporte | 39 |
|-----------------------------|----|

U

| | |
|--------------------------------------|---|
| Utilização prevista | 6 |
|--------------------------------------|---|

V

| | |
|--|---|
| Vestuário de proteção | 7 |
|--|---|

| | |
|--|----|
| Vista geral das luzes indicadoras | 16 |
|--|----|

| | |
|-----------------------------------|----|
| Vista geral do veículo | |
| atrás do lado direito | 11 |
| frente do lado esquerdo | 10 |

READY TO RACE

>> www.ktm.com



3213334pt

02/2016



KTM

KTM Sportmotorcycle GmbH
5230 Mattighofen/Austria
<http://www.ktm.com>



KTM Group Partner



REG. NO. 12 100 6061

Foto: Mitterbauer/KTM