

# MANUALE D'USO 2008

**250 SX-F**  
**250 XC-F, XCF-W**  
**250 EXC-F, EXC-F SIX DAYS**

3211228it



**KTM**

Vorremmo congratularci con voi per aver scelto di acquistare una moto KTM.  
Ora siete proprietari di una moto sportiva e moderna che vi renderà sicuramente molto contenti, se la trattate con l'adeguata cura e manutenzione.

Per favore scrivete sotto i numeri di matricola della vostra motocicletta

Numero ciclistica

Numero motore

Numero chiave

Timbro del concessionario

Le indicazioni contenute nel presente manuale non sono vincolanti. La KTM SPORTMOTORCYCLE AG si riserva il diritto di variare o cancellare senza sostituzione specifiche tecniche, prezzi, colori, forme, materiali, servizi d'assistenza, caratteristiche costruttive, equipaggiamento e simili senza preavviso e senza indicarne il motivo, di adattarli alle condizioni locali e di cessare senza preavviso la produzione di un determinato modello. La KTM non risponde per le possibilità di consegna, per eventuali deviazioni dalle descrizioni od immagini nonché per errori materiali e di stampa. I modelli illustrati sono in parte dotati di equipaggiamenti opzionali non inclusi nella dotazione di serie.

© 2006 by KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen AUSTRIA. Tutti i diritti riservati; ogni riproduzione totale o parziale solo previo consenso scritto della KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen.



Ai sensi della norma internazionale sulla gestione qualità ISO 9001 la KTM applica processi di controllo qualità atti ad assicurare la massima qualità possibile dei prodotti.

## DEFINIZIONE D'USO

Le motociclette sportive KTM sono concepite e costruite in maniera tale da resistere alle sollecitazioni correnti in regolari impieghi agonistici.

Le motociclette corrispondono ai regolamenti ed alle categorie attualmente validi delle più importanti federazioni motociclistiche internazionali.

**I modelli SX-F e XC-F non sono ammessi all'uso su strade pubbliche.**

I modelli EXC-F sono ammessi all'uso stradale solo nella versione omologata invariata (depotenziata). **Senza questa limitazione della potenza (cioè depotenziati) questi modelli sono ammessi solo all'uso in fuoristrada, ma non alla circolazione stradale.**

I modelli EXC sono concepiti per gare di resistenza fuoristradistiche (Enduro) e **non sono adatte ad un prevalente uso crossistico.**

## MANUALE D'USO

Vi raccomandiamo di leggere attentamente e interamente il presente manuale prima di intraprendere il primo viaggio. Contiene molte informazioni e suggerimenti che vi faciliteranno l'uso ed il maneggio della moto. Solo in questa maniera saprete come tarare la moto per adattarla nel migliore dei modi alle vostre esigenze personali e come potete proteggervi da eventuali lesioni. Il manuale inoltre contiene informazioni importanti sulla manutenzione della vostra nuova moto.

Nel vostro proprio interesse fate attenzione in particolare alle avvertenze contrassegnate nel modo seguente:

### **ATTENZIONE**

- Se tale avvertimento non viene osservato si mette a rischio la vita !

### **AVVERTIMENTO**

- Nel caso in cui non si osservino tali avvertimenti si potrebbero danneggiare parti della motocicletta o la motocicletta non sarà più sicura.

Al momento della stampa il presente manuale corrispondeva alla più recente evoluzione di questa serie. Piccole variazioni dovute ad un ulteriore sviluppo costruttivo delle motociclette però non possono mai essere escluse del tutto. Il manuale d'uso è una parte importante in dotazione alla moto e dovrebbe essere consegnato al cliente al momento dell'acquisto della moto.

## MANUTENZIONE

Presupposto per il corretto funzionamento e per evitare un'usura precoce è l'osservanza delle prescrizioni di manutenzione, cura e taratura di motore e ciclistica indicate nel manuale d'uso. Una cattiva taratura della ciclistica può provocare danneggiamenti e rotture ai componenti della ciclistica (vedi capitolo Controllo taratura base ciclistica).

L'uso delle motociclette in condizioni estreme, p.es. su terreno molto fangoso e bagnato, può portare ad un'usura superiore alla media di componenti come, ad esempio, gli organi di trasmissione o i freni. Pertanto è possibile che la manutenzione o la sostituzione di pezzi d'usura diventi necessaria già prima del raggiungimento del limite d'usura secondo il programma di manutenzione.

Facciamo notare espressamente che i lavori contrassegnati con \* nel capitolo „Manutenzione ciclistica e motore“ devono essere eseguiti da un'officina specializzata KTM. Se tali lavori di manutenzione diventano necessari nel corso di un impegno agonistico, essi dovranno essere eseguiti da un meccanico qualificato.

Per favore rispettate assolutamente i tempi di rodaggio e gli intervalli d'ispezione e di manutenzione prescritti. L'osservanza precisa di questi contribuisce notevolmente a prolungare la durata della vostra motocicletta.

## **GARANZIA**

I lavori di manutenzione prescritti nella „Tabella lubrificazione e manutenzione“ devono assolutamente essere eseguiti in un'officina specializzata KTM e confermati nel Libretto Tagliandi, altrimenti decade ogni diritto di garanzia.

In caso di danni e danni consequenziali causati da manipolazioni o modifiche alla motocicletta non può essere fatto valere alcun diritto di garanzia legale.

## **MATERIALI D'ESERCIZIO**

Devono essere utilizzati come da programma di manutenzione i carburanti e lubrificanti nominati nel manuale d'uso oppure materiali d'esercizio aventi specifiche equivalenti.

## **RICAMBI, ACCESSORI**

Per la vostra sicurezza utilizzate solo ricambi ed accessori originali KTM. KTM non si assume alcuna responsabilità per l'uso di altri prodotti e danni da essi derivanti.

## **TRASPORTO**

Trasportando la vostra KTM assicurate che essa sia ben tenuta in posizione verticale mediante espansori o altri dispositivi meccanici di fissaggio e che il rubinetto della benzina sia su off. Se la motocicletta dovesse cadere può fuoriuscire benzina dal carburatore o dal serbatoio.

## **AMBIENTE**

Il motociclismo fuoristrada è uno sport meraviglioso e naturalmente speriamo che possiate godervelo appieno. Esso però porta con sé un potenziale di problemi con l'ambiente ed anche di conflitti con altre persone. Un maneggio prudente e responsabile della motocicletta però fa sì che questi problemi e conflitti non debbano sorgere. Per garantire il futuro dello sport motociclistico assicuratevi che utilizzate la motocicletta nell'ambito della legalità, mostrate coscienza ecologica e rispetto per i diritti altrui.

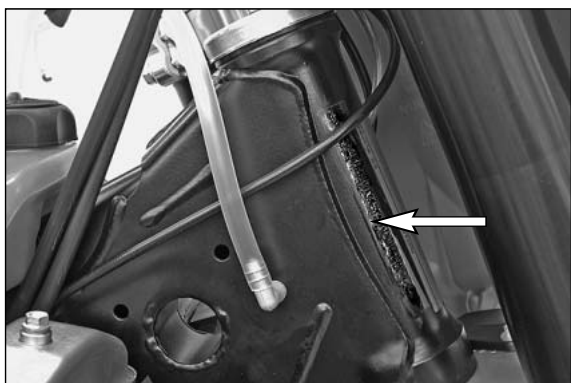
Vi auguriamo buon divertimento per la guida!

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG  
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

Allegati: catalogo ricambi ciclistica & motore

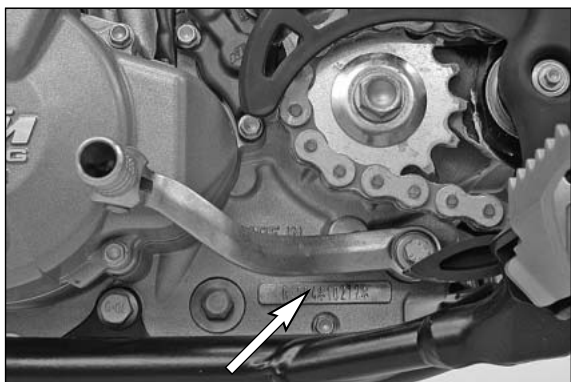
	Pagina		Pagina
CARI CLIENTI KTM	1	Controllo sistemazione cavi gas	29
AVVERTENZE IMPORTANTI	2	Variazione posizione manubrio	29
POSIZIONE DEI NUMERI DI MATRICOLA	5	Controllo la tensione catena	30
Numero ciclistica	5	Correzione tensione catena	30
Numero motore, tipo motore	5	Adattamento guidacatena al numero di denti della corona catena	31
ORGANI DI COMANDO	5	Manutenzione della catena	32
Leva della frizione	5	Usura della catena	32
Leva d'avviamento a caldo	5	Indicazioni di base per i freni a disco KTM	33
Leva freno a mano	6	Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano	34
Interruttore di corto circuito	6	Controllo livello liquido anteriore	34
Interruttore a combinazione	6	Rabbocco liquido freno anteriore	34
Interruttore luci	6	Controllo pastiglie freno anteriore	35
Interruttore indicatori di direzione	6	Sostituzione pastiglie freno anteriore	35
Pulsante di avviamento	7	Modifica posizione base del pedale freno	35
Interruttore di arresto d'emergenza, pulsante di avviamento (EXC-F Australia)	7	Controllo livello liquido freno posteriore	36
Spie di controllo	7	Rabbocco liquido freno posteriore	36
Tachimetro elettronico	7	Controllo pastiglie freno posteriore	36
Attivazione/disattivazione modalità di visualizzazione	8	Sostituzione pastiglie freno posteriore	37
Impostazione ora	11	Smontaggio e montaggio ruota anteriore	37
Prospetto delle funzioni del tachimetro elettronico	11	Smontaggio e montaggio della ruota posteriore	38
Tappo serbatoio	12	Controllo tensione raggi	38
Rubinetto del carburante	12	Pneumatici, pressione pneumatici	39
Interruttore dell'aria	12	Controllo/regolazione distanza del sensore magnetico	39
Leva del cambio	13	Batteria per il tachimetro digitale	39
Pedale di avviamento	13	Batteria	40
Pedale freno	13	Carica batteria	40
Cavalletto laterale	13	Fusibile	41
Bloccasterzo	13	Sostituzione lampadina faro / lampadina luce di posizione	41
Ammortizzamento forcella in compressione	14	Raffreddamento	42
Ammortizzamento forcella in estensione	14	Controllo livello liquido di raffreddamento	42
Regolazione compressione ammortizzatore	14	Spurgo sistema di raffreddamento	42
Ammortizzamento ammortizzatore in estensione	15	Sostituzione lana di vetro del silenziatore	43
Caratteristica del motore	16	Pulizia parascintille	43
CONSIGLI ED AVVERTENZE GENERALI PER LA MESSA		Pulizia filtro aria	44
IN SERVIZIO DELLA MOTOCICLETTA	16	Regolazione comando a cavo flessibile del gas	44
Indicazioni per la prima messa in funzione	16	Regolazione posizione base della leva frizione	45
Rodaggio	16	Controllo livello olio della frizione idraulica	45
ISTRUZIONI PER L'USO	17	Spurgo frizione idraulica	45
Controllo prima di ogni messa in funzione	17	Carburatore-Regolazione del minimo	46
Avviamento a motore freddo	18	Indicazioni basilari riguardanti l'usura del carburatore	46
Avviamento a motore caldo	18	Controllo livello galleggiante (altezza galleggiante)	46
Rimedio in caso di motore „ingolfato”	18	Svuotamento vaschetta carburatore	47
Partenza	18	Controllo livello olio motore	47
Cambiare le marce, marciare	18	Olio motore	47
Frenare	19	Cambio olio motore	48
Arresto e parcheggio	19	Cambio filtro olio	49
Benzina	19	DIAGNOSI DEI DIFETTI	50
TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE	20	PULIZIA	52
MANUTENZIONE CICLISTICA E MOTORE	24	CONSERVAZIONE PER L'USO INVERNALE	52
Variazione precarico molla ammortizzatore	24	CONSERVAZIONE	52
Supporto oscillante per ammortizzatori PDS	24	RIMESSA IN FUNZIONE DOPO IL RIPOSO	52
Taratura base della ciclistica in base al peso pilota	25	DATI TECNICI – MOTORE	53
Taratura ammortizzatore e controllo molla	25	DATI TECNICI – CICLISTICA	55
Determinazione abbassamento statico dell'ammortizzatore	25	SCHEMA ELETTRICO	57
Determinazione dell'abbassamento in ordine di marcia dell'ammortizzatore	25	INDICE ALFABETICO	61
Controllo taratura base forcella telescopica	26		
Variazione precarico forcella telescopica	26		
Sostituzione molle forcella	26		
Viti di sfiato forcella telescopica	27		
Pulizia raschiapolvere forcella telescopica	27		
Controllo cuscinetti di sterzo e registrazione gioco	27		
Variazione offset (avancorsa) forcella	28		

## POSIZIONE DEI NUMERI DI MATRICOLA »



### Numero ciclistica

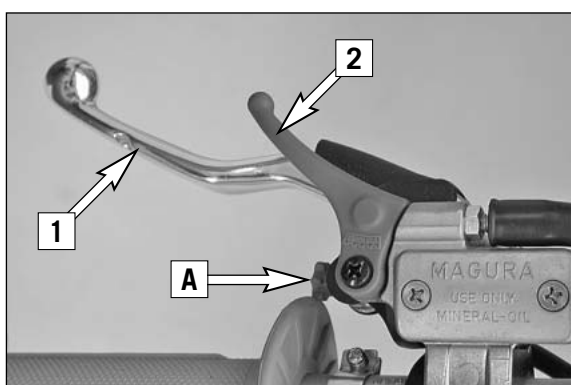
Il numero del ciclistica è inciso sul lato destro della testa di sterzo. Annotate questo numero su pagina 1.



### Numero motore, tipo motore

Il numero ed il tipo del motore sono incisi sul lato sinistro del motore sotto il pignone catena. Annotatevi questo numero a pagina 1.

## ORGANI DI COMANDO »



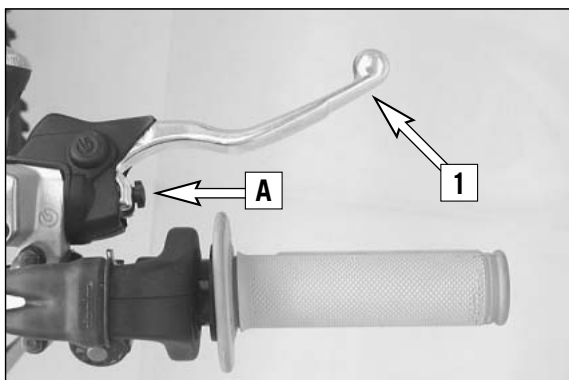
### Leva della frizione

La leva frizione [1] è montata sul manubrio a sinistra. Con la vite di regolazione [A] può essere variata la posizione base della leva frizione (vedi lavori di manutenzione).

La frizione è ad azionamento idraulico con meccanismo autoregistrante.

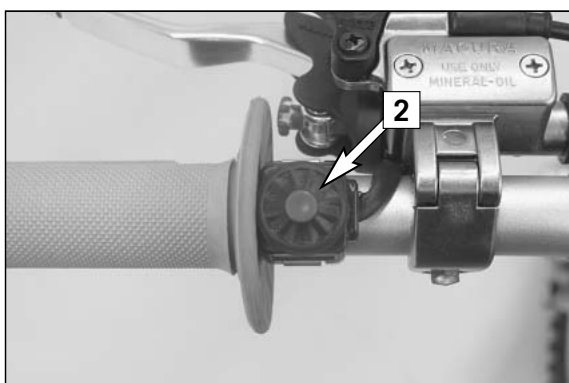
### Leva d'avviamento a caldo (SX-F)

Tirando durante l'avviamento la leva rossa per l'avviamento a caldo [2] indietro, si apre un foro nel carburatore attraverso il quale il motore può aspirare un quantitativo aggiuntivo di aria. Ne risulta una miscela aria-carburante „magra“, richiesta all'avviamento a caldo.



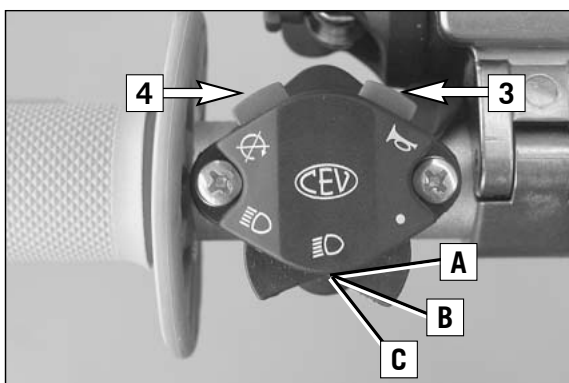
## Leva freno a mano

La leva del freno a mano [1] è collocata sulla destra del manubrio ed aziona il freno della ruota anteriore. La posizione base può essere variata con la vite di registro [A] (vedi lavori di manutenzione).



## Interruttore di corto circuito

Tramite l'interruttore di corto circuito [2] viene arrestato il motore: quando viene azionato si provoca un corto circuito nel circuito di accensione.



## Interruttore a combinazione

Il commutatore dell'illuminazione ha 2 o 3 posizioni:

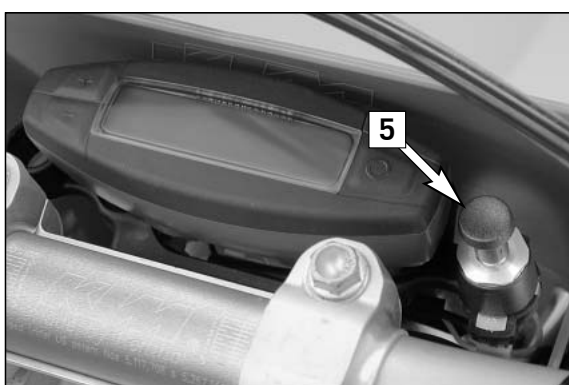
[A] = luce spenta (non su tutti i modelli la luce può essere spenta)

[B] = anabbaglianti accesi

[C] = abbaglianti accesi

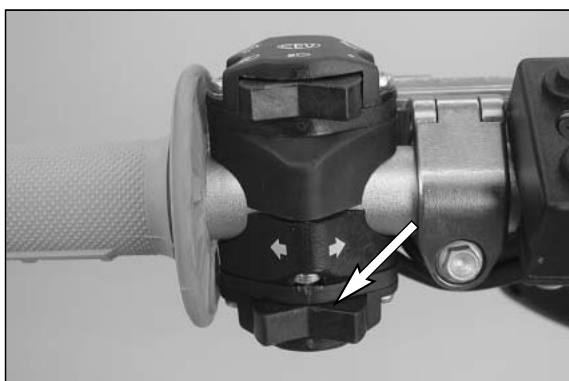
Con il tasto [3] si mette in azione il clacson.

Il tasto rosso di corto circuito [4] serve per fermare il motore. Il tasto si preme fino a che il motore si ferma.



## Interruttore luci (XC-W)

In questo modello i fari vengono accesi tramite l'interruttore a strappo [5].



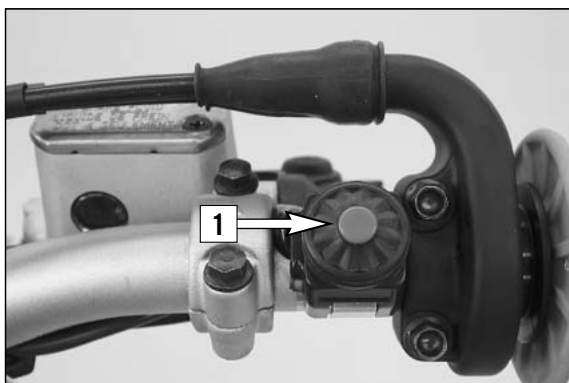
## Interruttore indicatori di direzione

Il comando degli indicatori di direzione è un'unità extra che viene montata sul manubrio a sinistra.

Il cablaggio è predisposto in maniera tale che per un uso in fuoristrada l'intero impianto di segnalazione di direzione possa essere smontato. Il funzionamento del rimanente impianto elettrico rimane intatto.

↶ indicatore di direzione sinistro

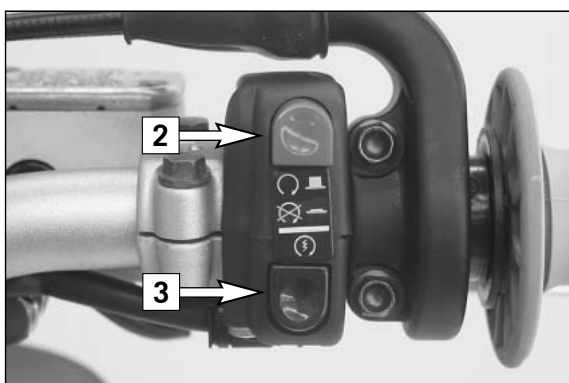
↷ indicatore di direzione destro



## Pulsante di avviamento



Premendo il pulsante di avviamento rosso [1] viene azionato il motorino di avviamento elettrico.



## Interruttore di arresto d'emergenza, pulsante di avviamento (EXC Australia)

IL'interruttore di arresto d'emergenza rosso [2] è collocato a fianco del comando gas.



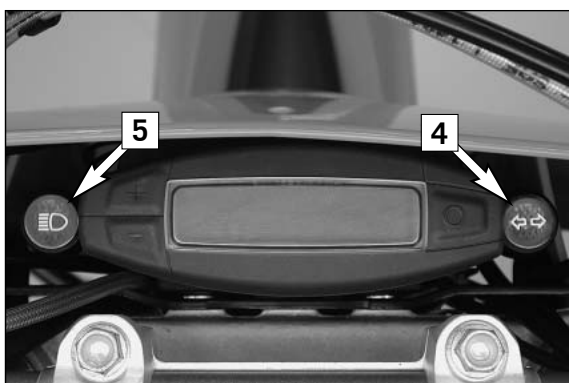
In questa posizione il motorino di avviamento elettrico funziona ed il motore parte.



In questa posizione il circuito del motorino di avviamento elettrico ed il circuito d'accensione sono interrotti. Il motorino di avviamento elettrico non può essere azionato ed il motore non parte neanche con il pedale di avviamento.



Premendo il pulsante di avviamento nero [3] viene azionato il motorino di avviamento elettrico.



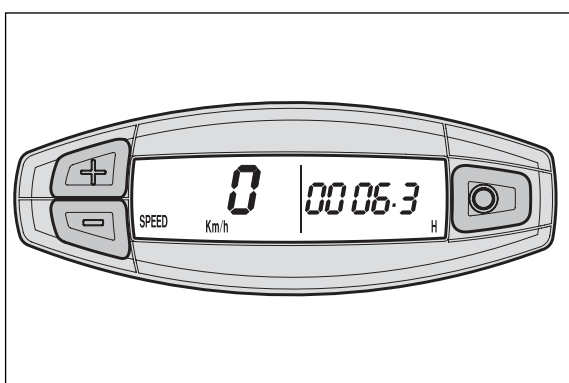
## Spie di controllo



La spia di controllo verde [4] si illumina a lampeggiatore inserito nel ritmo di lampeggiamento.




La spia di controllo blu [5] si illumina quando è accesa la luce abbagliante.

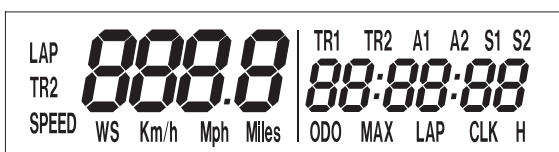


## Tachimetro elettronico

Il display del tachimetro elettronico viene attivato appena si aziona un pulsante o proviene un impulso dal sensore ruota.

La visualizzazione sul display sparisce quando nel giro di un minuto non viene azionato nessun pulsante o non proviene nessun impulso dal sensore ruota. Con il pulsante  si cambia la modalità di visualizzazione.

Con i tasti + e - si comandano diverse funzioni.



## TEST

Per il test funzionale del display s'illuminano brevemente tutti i segmenti di visualizzazione.



2205  
WS

## WS (circonferenza ruota)

La visualizzazione cambia e viene visualizzata brevemente la circonferenza della ruota anteriore espressa in millimetri (2205 mm corrispondono alla circonferenza della ruota anteriore da 21" con pneumatico di serie). Dopodiché la visualizzazione passa alla modalità precedentemente impostata.

SPEED 0 Km/h | 0006.3 H

## Modalità di visualizzazione SPEED / H (ore di funzionamento)

Allo stato di consegna sono attivate solo le modalità di visualizzazione SPEED / H e SPEED / ODO. A display attivo e ruota ferma viene visualizzata la modalità SPEED/H. Appena la ruota anteriore gira, la visualizzazione passa automaticamente alla modalità SPEED/ODO.

SPEED indica la velocità.

H indica le ore di funzionamento del motore. Il contatore inizia a contare appena parte il motore. Il valore visualizzato non può essere variato.

Per le motociclette KTM da fuoristrada gli intervalli di manutenzione sono indicati in parte in ore di servizio. A questo riguardo il contatore è molto utile.

SPEED 64 Km/h | 00638 ODO

## Modalità di visualizzazione SPEED/ODO (odometro)

Nella modalità ODO vengono visualizzati la velocità ed i chilometri totali percorsi.

Quando la ruota anteriore si ferma, la visualizzazione passa automaticamente alla modalità SPEED/H.

Tasto +	nessuna funzione
Tasto -	nessuna funzione
Tasto <b>○</b> brevemente	passa alla modalità successiva di visualizzazione
Tasto <b>○</b> 3 sec.	passa alla modalità successiva di visualizzazione

Il tachimetro elettronico dispone di molte modalità di visualizzazione (funzioni) supplementari che possono essere attivate (vedi capitolo: Attivazione/disattivazione modalità di visualizzazione).

## Attivazione/disattivazione modalità di visualizzazione

A questo scopo premere nella modalità SPEED/H per 3 secondi il tasto **○** per accedere al menu SETUP. Vengono visualizzate le funzioni attive. La funzione lampeggiante può essere attivata con il tasto + e disattivata con il tasto -. Per salvare le impostazioni premere per 3 secondi il tasto **○**. Se trascorrono 20 secondi senza che nessun tasto venga premuto, le impostazioni vengono automaticamente memorizzate e la visualizzazione passa alla modalità SPEED/H.

Tasto +	attiva la funzione lampeggiante
Tasto -	disattiva la funzione lampeggiante
Tasto <b>○</b> brevemente	passa senza modifica alla funzione successiva
Tasto <b>○</b> 3 sec.	avvia il SETUP memorizza le impostazioni e passa a SPEED/H

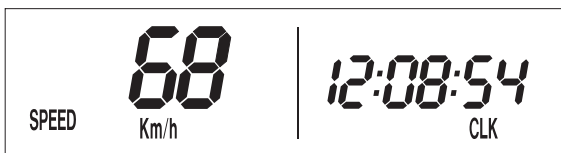
È possibile attivare le seguenti modalità di visualizzazione:

TR1	Tripmaster 1
TR2	Tripmaster 2
A1	Velocità media 1
A2	Velocità media 2
S1	Cronometro 1
S2	Cronometro 2
CLK	Ora
LAP	Tempo sul giro
KMH/MPH	Selezione unità di misura (vedi capitolo: Chilometri o miglia)

Se sono attivate tutte le modalità di visualizzazione, queste sono richiamabili nel seguente ordine:

SPEED/H, SPEED/CLK, SPEED/LAP, LAP/LAP, SPEED/ODO, SPEED/TR1, SPEED/TR2, SPEED/A1, SPEED/A2, SPEED/S1, SPEED/S2

TR1 TR2 A1 A2 S1 S2  
Km/h Mph ODO MAX LAP CLK H



## Modalità di visualizzazione SPEED / CLK (ora)

CLK (ora corrente) visualizza l'ora in ore, minuti e secondi.

- Tasto + nessuna funzione
- Tasto - nessuna funzione
- Tasto **○** brevemente passa alla modalità successiva di visualizzazione
- Tasto **○** 3 sec. menu Impostazione ora

Per l'impostazione dell'ora vedi capitolo Impostazione ora.



## Modalità di visualizzazione SPEED / LAP (tempo sul giro)

Con il cronometro manuale si possono cronometrare e salvare fino a 10 tempi parziali che possono essere richiamati poi nella modalità di visualizzazione LAP/LAP (vedi in basso).

LAP visualizza i tempi parziali in ore, minuti e secondi.

- Tasto + Avvia ed arresta il cronometro, il tempo sul giro non viene azzerato
- Tasto - Arresta il cronometro, salva il tempo sul giro e riavvia il cronometro, il conteggio riparte da 0. In questa maniera è possibile salvare 10 tempi parziali. Se il tempo sul giro rimane dopo aver premuto il tasto -, tutte le 10 posizioni di memoria sono occupate. Potete cancellare tutti i tempi parziali salvati premendo nella modalità SPEED/LAP per 3 secondi il tasto **○**.
- Tasto **○** brevemente Passa alla modalità successiva di visualizzazione. Quando non è memorizzato alcun tempo sul giro oppure la motocicletta è in movimento, la modalità di visualizzazione LAP/LAP viene saltata.
- Tasto **○** 3 sec. Cancella tutti i dati LAP salvati

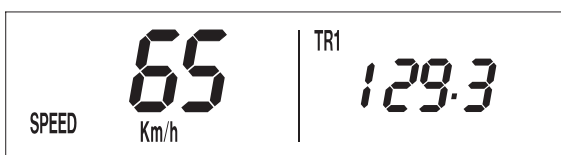


## Modalità di visualizzazione LAP / LAP (richiamo tempi sul giro)

È possibile accedere alla modalità di visualizzazione LAP/LAP solo se in precedenza sono stati salvati dei tempi parziali e con la ruota anteriore ferma. La visualizzazione indica il numero del giro ed il tempo sul giro cronometrato in ore, minuti e secondi. Con il tasto + si passa al successivo tempo sul giro salvato.

Potete cancellare tutti i tempi parziali salvati premendo nella modalità SPEED/LAP per 3 secondi il tasto **○**.

- Tasto + passa al successivo tempo sul giro.
- Tasto - nessuna funzione
- Tasto **○** brevemente passa alla modalità successiva di visualizzazione
- Tasto **○** 3 sec. passa alla modalità successiva di visualizzazione



## Modalità di visualizzazione SPEED / TR1 (tripmaster 1)

Il tripmaster 1 è sempre attivo e conta fino a 999,9. Con esso può essere misurata la distanza percorsa in escursioni o la distanza fra 2 rifornimenti di benzina.

Al TR1 sono associati i parametri A1 (velocità media 1) ed S1 (cronometro 1). Il calcolo di questi valori si attiva con il primo impulso proveniente dal sensore ruota (la ruota anteriore gira) e si arresta 3 secondi dopo l'ultimo impulso (la ruota anteriore è ferma).

Quando il valore supera il numero 999,9, i valori TR1, A1 ed S1 vengono automaticamente azzerati.

- Tasto + nessuna funzione
- Tasto - nessuna funzione
- Tasto **○** brevemente passa alla modalità successiva di visualizzazione
- Tasto **○** 3 sec. azzerare i valori TR1, S1, A1

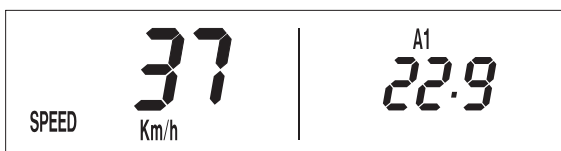


## Modalità di visualizzazione SPEED / TR2 (tripmaster 2)

Il tripmaster 2 è sempre attivo e conta fino a 999,9. A differenza di TR1, è possibile modificare manualmente il valore visualizzato agendo sui tasti + e -.

Una funzione molto pratica quando si guida seguendo il road book.

- Tasto + incrementa il valore TR2
- Tasto - decrementa il valore TR2
- Tasto **○** brevemente passa alla modalità successiva di visualizzazione
- Tasto **○** 3 sec. azzerà il valore TR2



## Modalità di visualizzazione SPEED / A1 (velocità media 1)

A1 indica la velocità media calcolata sulla base dei valori TR1 (tripmaster 1) ed S1 (cronometro 1). Il calcolo di questo valore si attiva con il primo impulso proveniente dal sensore ruota e si arresta 3 secondi dopo l'ultimo impulso.

- Tasto + nessuna funzione
- Tasto - nessuna funzione
- Tasto **○** brevemente passa alla modalità successiva di visualizzazione
- Tasto **○** 3 sec. azzerà i valori TR1, S1, A1



## Modalità di visualizzazione SPEED / A2 (velocità media 2)

A2 indica la velocità media calcolata sulla base dei valori TR2 (tripmaster 2) ed S2 (cronometro 2).

Il valore visualizzato si discosta dalla velocità media effettiva, quando TR2 è stato modificato manualmente oppure S2 non è stato arrestato dopo la guida.

- Tasto + nessuna funzione
- Tasto - nessuna funzione
- Tasto ; brevemente passa alla modalità successiva di visualizzazione
- Tasto ; 3 sec. passa alla modalità successiva di visualizzazione



## Modalità di visualizzazione SPEED / S1 (cronometro 1)

La funzione S1 visualizza il tempo di percorrenza calcolato sulla base di TR1 e si attiva appena provengono impulsi dal sensore ruota. Il calcolo di questo valore si attiva con il primo impulso proveniente dal sensore ruota e si arresta 3 secondi dopo l'ultimo impulso.

- Tasto + nessuna funzione
- Tasto - nessuna funzione
- Tasto **○** brevemente passa alla modalità successiva di visualizzazione
- Tasto **○** 3 sec. azzerà i valori TR1, S1, A1

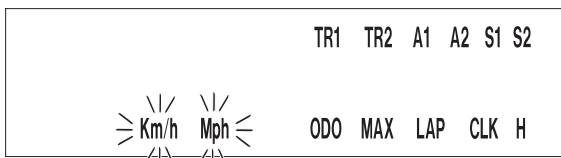


## Modalità di visualizzazione SPEED / S2 (cronometro 2)

S2 è un cronometro manuale. Premendo il tasto +, il cronometro si avvia, premendolo nuovamente, il cronometro si arresta. Premendo un'altra volta il tasto +, il cronometraggio riprende.

Agendo brevemente sul tasto **○**, si passa alla modalità successiva di visualizzazione. Quando S2 è attivo senza essere visualizzato, il logo S2 lampeggiante nelle altre modalità di visualizzazione ve lo segnala. Per arrestare la funzione S2, dovete passare alla modalità SPEED/S2 e premere il tasto +.

- Tasto + avvia ed arresta il cronometro
- Tasto - nessuna funzione
- Tasto **○** brevemente passa alla modalità successiva di visualizzazione
- Tasto **○** 3 sec. cancella il valore S2



## Chilometri o miglia

È possibile modificare l'unità di misura (chilometri o miglia). Il valore ODO viene mantenuto e convertito nell'altra unità di misura. I valori TR1, A1, S1, TR2 ed A2 vengono irreversibilmente cancellati.

A questo scopo premere nella modalità SPEED/H per 3 secondi il tasto **○** per accedere al menu SETUP. Premere 10 volte il tasto **○** finché non lampeggi il logo KMH/MPH. Premere brevemente il tasto **+** per accedere alla modalità di selezione. Premere il tasto **+** per selezionare KMH o il tasto **-** per selezionare MPH.

Per salvare la selezione premere il tasto **○** 1 volta brevemente e poi per 3 secondi finché la visualizzazione passa alla modalità SPEED/H.

Se trascorrono 20 secondi senza che nessun tasto venga premuto, l'impostazione viene automaticamente memorizzata e la visualizzazione passa alla modalità SPEED/H.

Tasto **+** l'accesso alla selezione attiva l'unità di misura KMH  
 Tasto **-** attiva l'unità MPH  
 Tasto **○** brevemente passa alla modalità successiva di visualizzazione  
 Tasto **○** 3 sec. salva e chiude il menu SETUP



## Impostazione ora

Per impostare l'ora, spegnere il motore, passare alla modalità SPEED/CLK e premere per 3 secondi il tasto **○**. Il rispettivo dato lampeggiante può essere variato premendo i tasti **+** e **-**. Premendo il tasto **○** si passa al dato successivo. 0-12 è il formato dell'ora a 12 ore, 0-24 a 24 ore.

Per salvare le impostazioni premere per 3 secondi il tasto **○**.

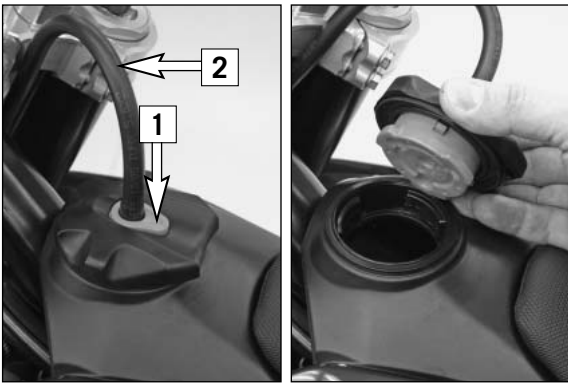
Se trascorrono 20 secondi senza che nessun tasto venga premuto, le impostazioni vengono automaticamente memorizzate e la visualizzazione passa alla modalità SPEED/CLK.

Tasto **+** ora +  
 Tasto **-** ora -  
 Tasto **○** brevemente passa al dato successivo  
 Tasto **○** 3 sec. avvia il SETUP  
 memorizza l'ora impostata e passa alla modalità di visualizzazione SPEED/CLK.

Veicolo fermo Veicolo in movimento		PROSPETTO DELLE FUNZIONI DEL TACHIMETRO ELETTRONICO				
		Modalità	Tasto <b>+</b> breve	Tasto <b>-</b> breve	Tasto <b>○</b> breve	Tasto <b>○</b> 3 sek
X		<b>SPEED / H</b>	nessuna funzione	nessuna funzione	modalità successiva	menu Setup
X	X	<b>SPEED / CLK</b>	nessuna funzione	nessuna funzione	modalità successiva	menu Impostazione ora
X	X	<b>SPEED / LAP</b>	avvia - arresta LAP non azzerà il dato LAP	arresta LAP, salva LAP, azzerà LAP	modalità successiva	cancella tutti i dati LAP
X		<b>LAP / LAP</b>	dato successivo	nessuna funzione	modalità successiva	modalità successiva
	X	<b>SPEED / ODO</b>	nessuna funzione	nessuna funzione	modalità successiva	modalità successiva
X	X	<b>SPEED / TR1</b>	nessuna funzione	nessuna funzione	modalità successiva	cancella TR1, S1, A1
X	X	<b>SPEED / TR2</b>	incrementa TR2	decrementa TR2	modalità successiva	cancella TR2
X	X	<b>SPEED / A1</b>	nessuna funzione	nessuna funzione	modalità successiva	cancella TR1, S1, A1
X	X	<b>SPEED / A2</b>	nessuna funzione	nessuna funzione	modalità successiva	modalità successiva
X	X	<b>SPEED / S1</b>	nessuna funzione	nessuna funzione	modalità successiva	cancella TR1, S1, A1
X	X	<b>SPEED / S2</b>	avvia - arresta S2	nessuna funzione	modalità successiva	cancella S2

Se all'improvviso i dati CLK, LAP, TR1, TR2 A1, A2, S1 ed S2 dovessero essere cancellati, la batteria nel tachimetro elettronico è scarica e deve essere sostituita (vedi capitolo: Sostituzione batteria del tachimetro elettronico).

Come optional è disponibile un interruttore tripmaster con il quale si possono comandare le funzioni del tachimetro elettronico dal manubrio.

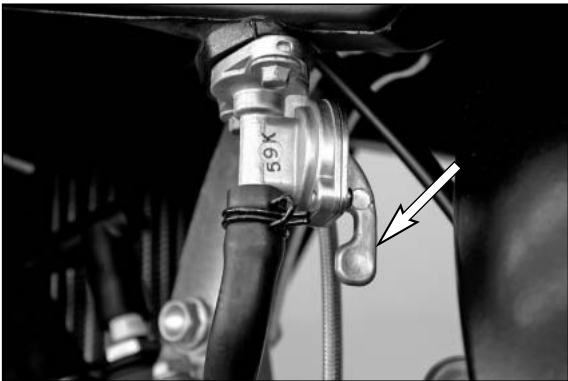


## Tappo serbatoio

**Aprire:** premere il pulsante di sblocco [1] e girare il tappo in senso antiorario.

**Chiudere:** montare il tappo e girarlo in senso orario finché il pulsante di sblocco non scatta in posizione.

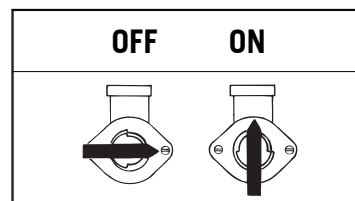
Sistemare il tubo di sfiato del serbatoio [2] evitando pieghe.



## Rubinetto del carburante (SX-F)

**OFF** Il rubinetto del carburante è chiuso quando si trova sulla posizione OFF.

**ON** Quando si usa la moto girare la manopola in posizione ON. Ora il carburante può affluire al carburatore.



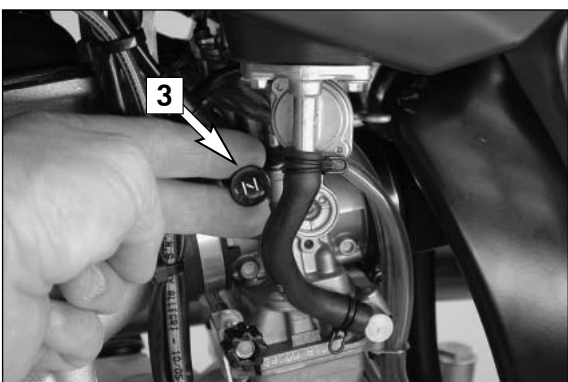
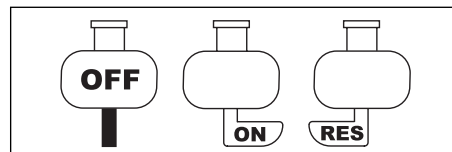
## Rubinetto del carburante (XC-F, XCF-W, EXC-F)

**OFF** Il rubinetto del carburante è chiuso quando si trova sulla posizione OFF.

**ON** Quando si usa la moto girare la manopola in posizione ON. Ora il carburante può affluire al carburatore. In questa posizione il serbatoio si svuota fino alla riserva.

**RES** La riserva viene consumata soltanto quando si ruota la manopola sulla posizione RES. Non dimenticarsi di riportare la manopola sulla posizione ON dopo aver fatto il pieno.

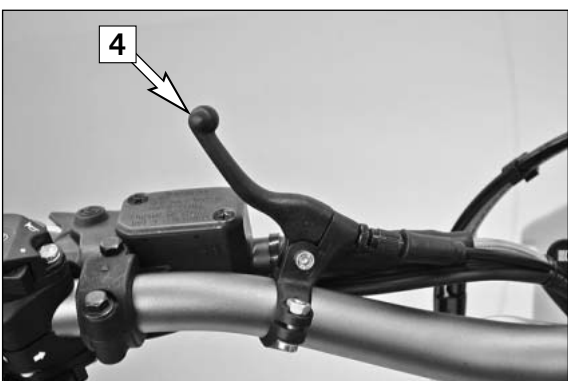
Riserva del serbatoio ..... 2 litri



## Interruttore dell'aria (SX-F, XC-F, XCF-W)

Estraendo l'interruttore dell'aria [3] fino all'arresto, nel carburatore viene aperto un foro, attraverso il quale il motore può aspirare ulteriore carburante. Così viene ottenuta una miscela carburante-aria „grassa“ che è necessaria per l'avviamento a freddo.

Per disinserire l'aria, spingete l'interruttore dell'aria verso l'interno nella sua posizione iniziale.

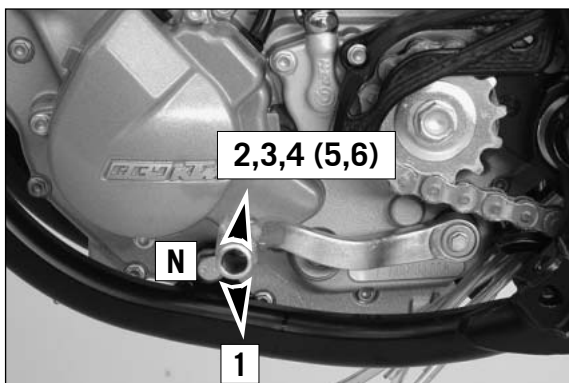


## Leva dell'aria (EXC-F)

Tirando la leva dell'aria [4] verso il manubrio, si apre nel carburatore un foro attraverso il quale il motore può aspirare un quantitativo aggiuntivo di carburante. Di conseguenza ne risulta una miscela aria-carburante particolarmente "grassa", richiesta all'avviamento a freddo. Il quantitativo di carburante e quindi anche il numero di giri del motore vengono determinati dalla posizione della leva dell'aria.

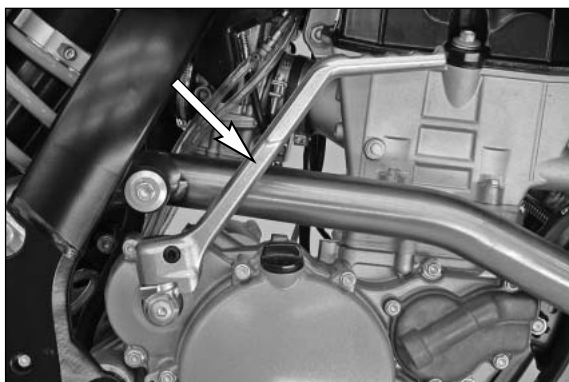
Spostando la leva dell'aria via dal manubrio, il foro viene chiuso.





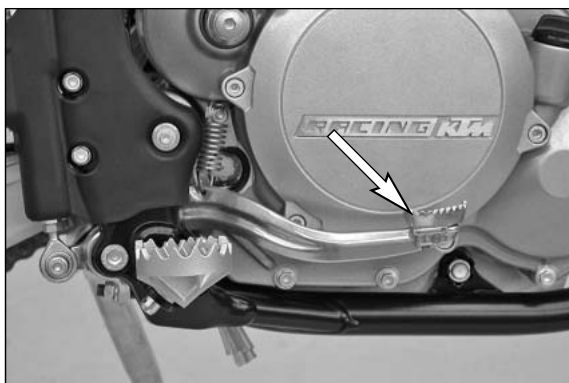
## Leva del cambio

La leva del cambio è montata sul motore a sinistra. La posizione delle marce è indicata nell'illustrazione. La posizione di folle si trova fra la 1<sup>a</sup> e la 2<sup>a</sup> marcia.



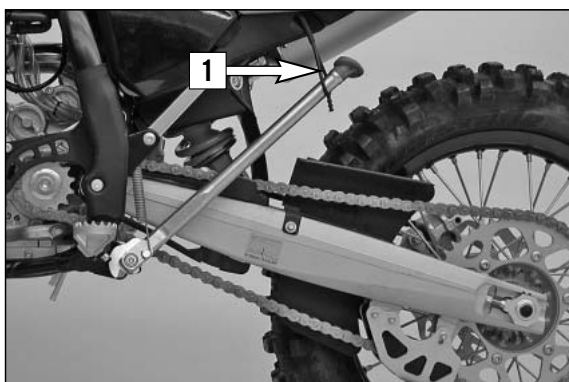
## Pedale di avviamento

Il pedale di avviamento è montato sul lato destro del motore. La parte superiore è orientabile.



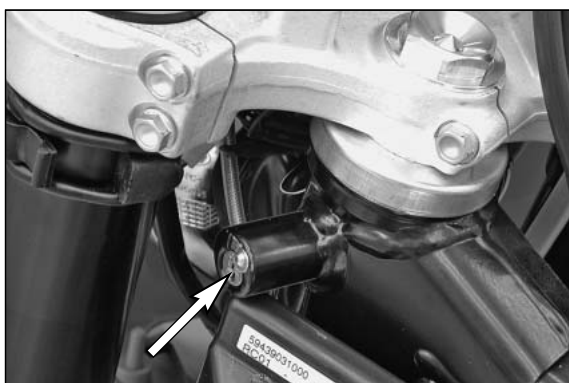
## Pedale freno

Il pedale del freno è posizionato davanti il paggiapiede destro. La posizione di base può essere regolata in base alla posizione del sedile (vedere lavori di manutenzione).



## Cavalletto laterale

Con il piede premere in terra il cavalletto laterale e caricarlo con il motociclo. Far attenzione che il suolo sia solido e la posizione stabile. Se andate con il motociclo fuoristrada, il cavalletto centrale chiuso può essere ulteriormente fissato con un nastrino in gomma [1].

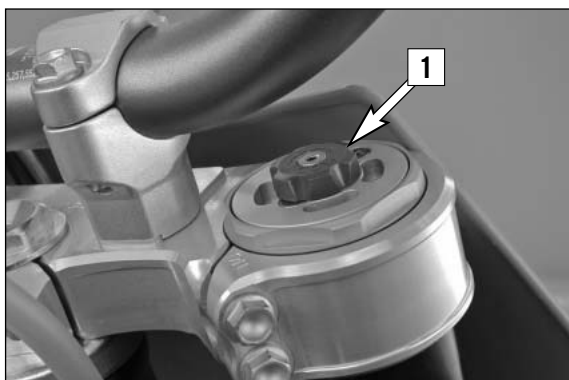


## Bloccasterzo

Con il bloccasterzo che si trova sul canotto di sterzo il manubrio è bloccabile. Per chiudere a chiave il manubrio sterzarlo completamente a destra, introdurre la chiave, girare a sinistra, premere, girare a destra ed estrarre.

### ! AVVERTIMENTO

Non lasciate mai la chiave nella serratura. Nel momento in cui sterzate a sinistra, la chiave potrebbe essere danneggiata.



## Ammortizzamento forcella in compressione (SX-F, XC-F)

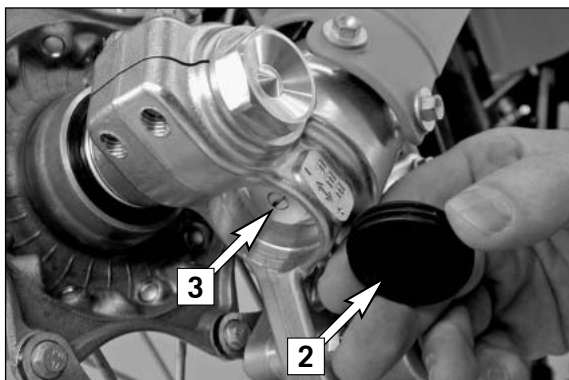
Il gruppo freno idraulico di compressione determina il comportamento in fase di compressione della forcella.

Il grado di ammortizzamento in compressione può essere regolato mediante le viti di regolazione [1] sull'estremità inferiore dei gambali forcella. Ruotando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante la compressione.

REGOLAZIONE STANDARD:

- girare la manopola in senso orario fino all'arresto
- a seconda del tipo di forcella girare indietro di un corrispondente numero di scatti in senso antiorario

WP 14.18.7D.03 . . . . . 14 scatti    WP 14.18.7D.28 . . . . . 20 scatti



## Ammortizzamento forcella in estensione (SX-F, XC-F)

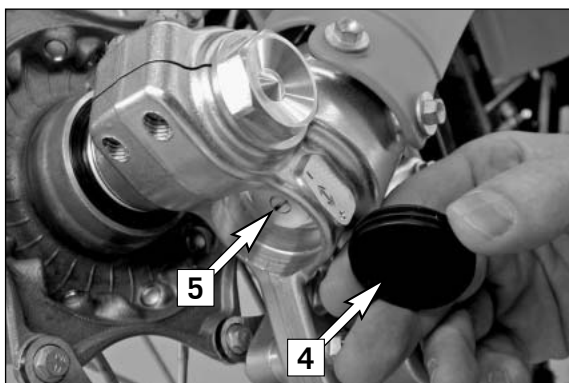
Il gruppo freno idraulico di estensione determina il comportamento in fase di estensione della forcella. Togliere il tappo di protezione [2].

Il grado di ammortizzamento del livello di estensione può essere regolato diverse tramite la manopola [3]. Ruotando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.

REGOLAZIONE STANDARD:

- girare la manopola in senso orario fino all'arresto
- a seconda del tipo di forcella girare indietro di un corrispondente numero di scatti in senso antiorario

WP 14.18.7D.03 . . . . . 21 scatti    WP 14.18.7D.28 . . . . . 21 scatti



## Ammortizzamento forcella in compressione (XCF-W, EXC-F, EXC-F Six Days)

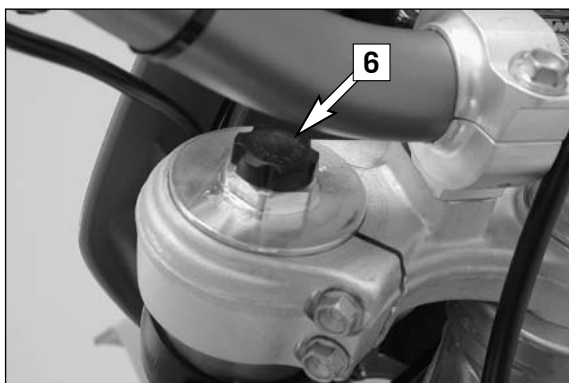
Il gruppo freno idraulico di compressione determina il comportamento in fase di compressione della forcella. Togliere il tappo di protezione [4].

Il grado di ammortizzamento in compressione può essere regolato mediante le viti di regolazione [5] sull'estremità inferiore dei gambali forcella. Ruotando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante la compressione.

REGOLAZIONE STANDARD:

- girare la manopola in senso orario fino all'arresto
- a seconda del tipo di forcella girare indietro di un corrispondente numero di scatti in senso antiorario

WP 14.18.7D.04 . . . . . 22 scatti    WP 14.18.7D.34 . . . . . 24 scatti



## Ammortizzamento forcella in estensione (XCF-W, EXC-F, EXC-F Six Days)

Il gruppo freno idraulico di estensione determina il comportamento in fase di estensione della forcella. Il grado di ammortizzamento del livello di estensione può essere regolato diverse tramite la manopola [6]. Ruotando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.

REGOLAZIONE STANDARD:

- girare la manopola in senso orario fino all'arresto
- a seconda del tipo di forcella girare indietro di un corrispondente numero di scatti in senso antiorario

WP 14.18.7D.04 . . . . . 20 scatti    WP 14.18.7D.34 . . . . . 22 scatti



## Regolazione compressione ammortizzatore

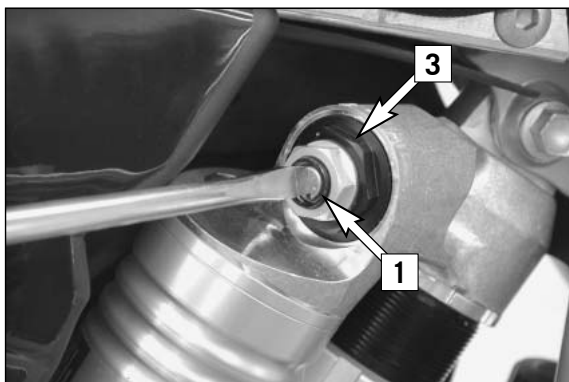
L'ammortizzatore offre la possibilità di una doppia regolazione per le alte e le basse velocità (Dual Compression Control).

Con alte e basse velocità è inteso il movimento dell'ammortizzatore in compressione e non la velocità di marcia della motocicletta.

Questa tecnica per basse ed alte velocità lavora in maniera sinergica.

Con una velocità di compressione lenta fino a normale dell'ammortizzatore agisce soprattutto la regolazione per basse velocità.

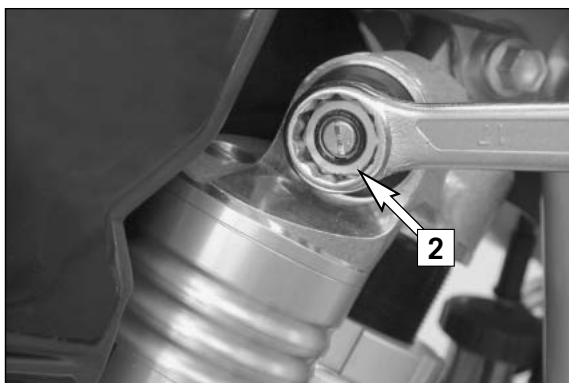
La regolazione per alte velocità mostra il suo effetto nella compressione veloce. Girando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, girando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce.



### REGOLAZIONE STANDARD PER BASSE VELOCITÀ:

- girare la vite di registro [1] con un cacciavite in senso orario fino all'arresto.
- a seconda del tipo di ammortizzatore girare indietro in senso antiorario di un corrispondente numero di click.

WP 12.18.7D.03 . . . . .	14 scatti	WP 12.18.7D.04 . . . . .	15 scatti
WP 12.18.7D.28 . . . . .	15 scatti	WP 12.18.7D.34 . . . . .	15 scatti



### REGOLAZIONE STANDARD PER ALTE VELOCITÀ:

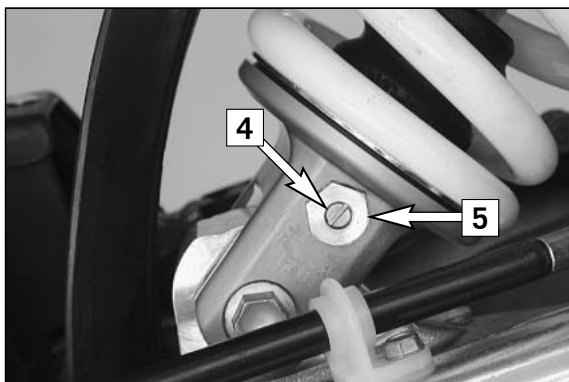
- girare la vite di registro [2] con una chiave poligonale ad anello in senso orario fino all'arresto.
- a seconda del tipo di ammortizzatore girare indietro in senso antiorario di un corrispondente numero di giri.

WP 12.18.7D.03 . . . . .	1 scatti	WP 12.18.7D.04 . . . . .	1,5 scatti
WP 12.18.7D.28 . . . . .	1 scatti	WP 12.18.7D.34 . . . . .	1,5 scatti

### ⚠ ATTENZIONE

L'unità di ammortizzamento dell'ammortizzatore è riempita con azoto altamente compresso. Non provate mai a smontare l'ammortizzatore o ad eseguire i lavori di manutenzione senza l'aiuto di tecnici, potrebbero altrimenti verificarsi inconvenienti poco piacevoli.

Per questo non svitare mai l'avvitamento nero [3] (24 mm).



## Ammortizzamento ammortizzatore in estensione

Il grado di ammortizzamento in estensione può essere regolato tramite la vite di regolazione [4]. Ruotando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.

### REGOLAZIONE STANDARD:

- Girare la vite di regolazione in senso orario fino a battuta,
- in senso antiorario girare indietro il numero di clic corrispondente al tipo di ammortizzatore.

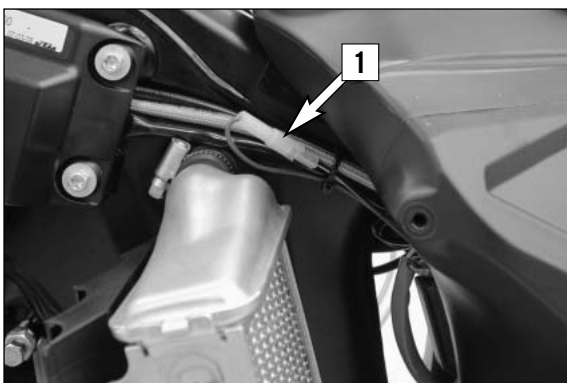
WP 12.18.7D.03 . . . . .	23 scatti	WP 12.18.7D.04 . . . . .	24 scatti
WP 12.18.7D.28 . . . . .	23 scatti	WP 12.18.7D.34 . . . . .	22 scatti

### ⚠ ATTENZIONE

L'unità di ammortizzamento dell'ammortizzatore è riempita con azoto altamente compresso. Non provate mai a smontare l'ammortizzatore o ad eseguire i lavori di manutenzione senza l'aiuto di tecnici, potrebbero altrimenti verificarsi inconvenienti poco piacevoli.

Per questo non svitare mai l'avvitamento nero [5] (15 mm).





## Caratteristica del motore (EXC-F)

Nella centralina CDI sono programmate due curve d'accensione (Performance e Soft).

La curva d'accensione Performance (più potenza del motore) viene attivata, quando il connettore è collegato, la curva d'accensione Soft (miglior trattabilità) quando il connettore è staccato.

### ! AVVERTIMENTO

Con i modelli omologati che vengono guidati su strade pubbliche, si può andare solo con il connettore staccato, altrimenti decade l'omologazione.

## CONSIGLI ED AVVERTENZE GENERALI PER LA MESSA IN SERVIZIO DELLA MOTOCICLETTA »

### Indicazioni per la prima messa in funzione

- Assicuratevi che la vostra officina specializzata KTM abbia eseguito tutte le „ispezioni pre-consegna“. Al momento della consegna della moto riceverete il CERTIFICATO DI CONSEGNA ed il LIBRETTO TAGLIANDI.
- Leggete attentamente tutte le istruzioni per l'uso prima di affrontare il primo viaggio.
- Familiarizzatevi con gli organi di comando.
- Regolate la leva frizione, la leva freno anteriore ed il pedale freno nella posizione a voi più comoda.
- Abituatvi in un parcheggio vuoto o su terreno facile al maneggio della motocicletta prima di percorrere tragitti lunghi. Cercate una volta anche di procedere nel modo più lento possibile in piedi, per abituarvi meglio alla moto.
- Non fate percorsi troppo difficili per le vostre capacità e per la vostra esperienza.
- Per strada tenete il manubrio con entrambe le mani e lasciate i piedi sui poggiatesta.
- Togliete il piede dalla leva del freno se non desiderate frenare. Se la leva del freno a pedale non viene lasciata, le pastiglie del freno sfregano in continuazione e il freno si surriscalda.
- Non apportate modifiche alla moto e utilizzate sempre PARTI DI RICAMBIO ORIGINALI KTM. Le parti di ricambio di altri fabbricanti possono pregiudicare la sicurezza della motocicletta.
- Le motociclette reagiscono in modo sensibile agli spostamenti della ripartizione del peso. Quando portate bagagli fissateli possibilmente vicini al centro della moto e ripartite il peso uniformemente sulla ruota anteriore e su quella posteriore. Non oltrepassate per nessun motivo il massimo peso ammissibile e i carichi sugli assi. Il massimo peso complessivo ammissibile risulta dai seguenti pesi:
  - Motocicletta pronta per il funzionamento e con serbatoio pieno
  - Bagagli
  - Conducente con indumenti protettivi e caschi.
- Seguire le istruzioni di rodaggio.

### Rodaggio

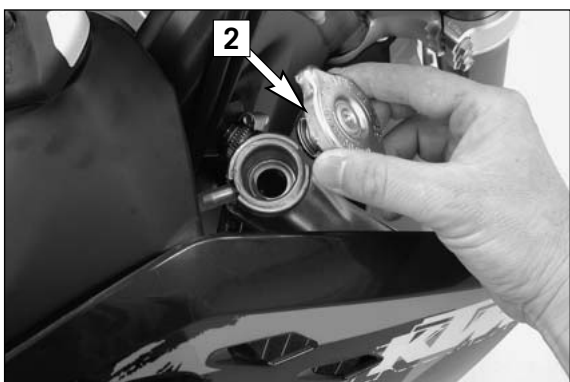
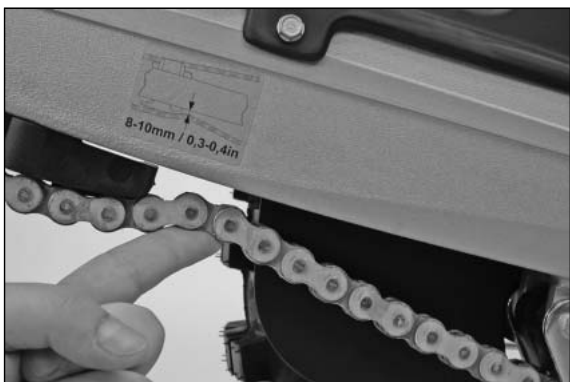
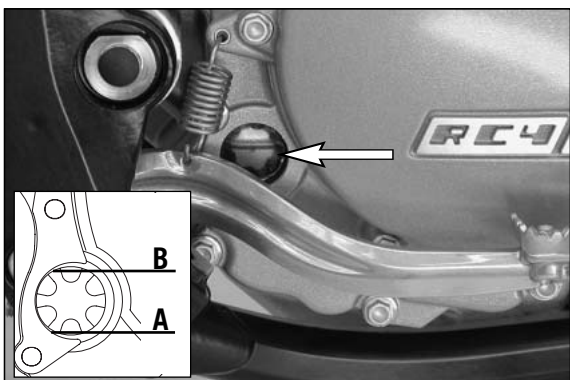
Le superfici delle parti di un motore nuovo, per quanto sottoposte ad una lavorazione di precisione, risultano comunque meno lisce dei pezzi scorrevoli di motori in funzione già da tempo: questo spiega la necessità di rodare il motore nuovo.

Per questo motivo nelle prime 3 ore d'esercizio il motore deve essere sfruttato solo fino a max. 50% della sua potenza. Inoltre il numero di giri non deve superare i 7000/min. Evitare anche viaggi a tutto gas!

Nelle successive 12 ore d'esercizio il motore può essere sfruttato fino a max. 75% della sua potenza. Guidare la moto in diverse condizioni d'uso (strada, tratti in fuoristrada meno impegnativi).

### ⚠ ATTENZIONE

- **Abbigliatevi in modo adeguato quando utilizzate la motocicletta.** I motociclisti avveduti guidanti una KTM portano sempre un casco, stivali, guanti e un giubbotto, che si tratti di viaggi di un giorno o solo di brevi percorsi. Gli indumenti protettivi dovrebbero essere vistosi affinché il motociclista venga riconosciuto presto dagli altri utenti del traffico.
- **Non guidate dopo il consumo di bevande alcoliche.**
- **Utilizzare esclusivamente gli accessori originali rilasciati dalla KTM.** I rivestimenti frontali, per esempio possono influenzare negativamente il comportamento su strada della moto a velocità elevate. Anche bagagli, serbatoi supplementari ecc. influenze negative sul comportamento su strada della moto a causa della diversa ripartizione del peso.
- **La ruota anteriore e quella posteriore devono essere munite di pneumatici dallo stesso tipo di profilo.**
- **Dopo 30 minuti di guida controllare assolutamente la tensione dei raggi.** Su ruote nuove la tensione dei raggi diminuisce dopo breve tempo. Se si prosegue con raggi lenti, si rischia la rottura dei raggi che provoca un comportamento di guida instabile (vedi Controllo tensione raggi).
- **I modelli indicati sono concepiti e predisposti per l'uso a solo 1 posto.** È vietato portare con sé un passeggero.
- **Osservate le norme del traffico, guidate in modo difensivo e previdente onde riconoscere i pericoli il più presto possibile.**
- **Adeguate la velocità di guida alle condizioni ed alle vostre capacità di guida.**
- **Guidate con prudenza su strade o terreni sconosciuti.**
- **Fuori strada dovrete sempre essere accompagnati da un amico con una seconda moto, in modo da potervi aiutare a vicenda in caso di difficoltà.**
- **Sostituite a tempo debito la visiera o i lenti degli occhiali.** In caso di controllo se si è praticamente ciechi se la visiera o gli occhiali presentano graffiature.
- **Non lasciare mai la motocicletta incustodita se il motore è acceso.**
- **Solo i modelli 250 EXC-F sono ammessi all'uso su strade pubbliche e sulle autostrade.**
- **Facendo uso della vostra motocicletta tenete sempre presente che l'eccessivo rumore disturba gli altri.**

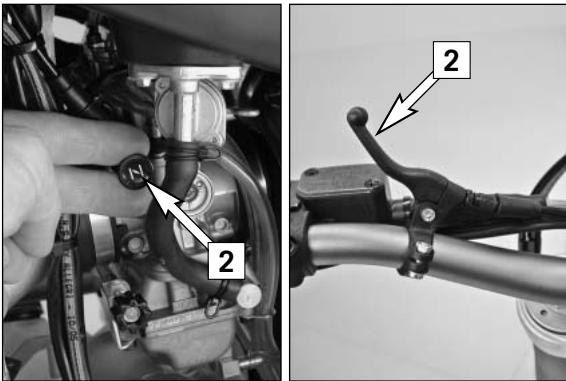
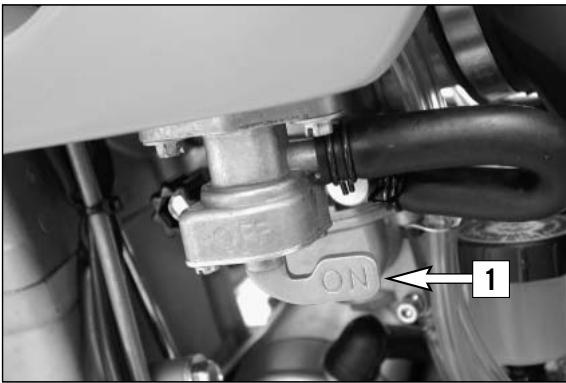


## Controllo prima di ogni messa in funzione

Per poter usare la motocicletta è necessario che questa si trovi in uno stato tecnico perfetto. Nell'interesse della sicurezza di marcia sarebbe opportuno abituarsi a procedere ad una verifica generale della motocicletta prima di ogni messa in funzione.

In questa occasione dovrebbero essere eseguiti i seguenti controlli:

- 1 **CONTROLLARE IL LIVELLO D'OLIO DEL MOTORE**  
Quantitativi troppo esigui di olio del motore portano ad usura precoce e, in seguito, a danneggiamenti del motore.
  - 2 **CARBURANTE**  
Verificare la quantità di carburante trovantesi nel serbatoio, sistemare senza pieghe il tubo flessibile di sfiato e chiudere il serbatoio con il tappo.
  - 3 **CATENA**  
Una catena troppo tesa può cadere dai pignoni, una catena soggetta a forte usura può strapparsi e una catena non lubrificata causa un'usura eccessiva della catena e dei pignoni. Se la catena è troppo tesa, i componenti della trasmissione finale (catena, cuscinetti cambio e ruota posteriore) vengono maggiormente sollecitati. Oltre ad una precoce usura, nel caso estremo si può verificare persino la rottura della catena o dell'albero secondario del cambio.
  - 4 **PNEUMATICI**  
Controllare l'eventuale presenza di danni. Pneumatici che presentano tagli o rigonfiamenti devono essere sostituiti. La profondità del profilo deve corrispondere alle norme di legge. Va verificata anche la pressione d'aria. Poco profilo e pressione d'aria non adeguata peggiorano il comportamento su strada.
  - 5 **FRENI**  
Verificare il funzionamento, controllare il livello del liquido freni. I recipienti sono dimensionati in modo tale che non è necessario un rabbocco neanche in caso di pastiglie del freno consumate. Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie del freno. Fate controllare il sistema di frenatura da un'officina specializzata della KTM, dato che è possibile che venga a mancare il funzionamento dei freni. Occorre controllare inoltre lo stato dei tubi flessibili dei freni e lo spessore delle pastiglie.  
Controllare corsa a vuota e scorrevolezza leva del freno a mano e pedale freni.
- ⚠ ATTENZIONE**
- Se lo sforzo alla leva freno anteriore ossia al pedale freno risultasse minimo, potrebbe esistere un difetto nell'impianto frenante. In questo caso fate controllare il sistema frenante da un'officina specializzata KTM prima di andare con la motocicletta.**
- 6 **COMANDI A CAVO FLESSIBILE**  
Controllare la regolazione e il funzionamento regolare di tutti i comandi a cavo flessibile.
  - 7 **LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO**  
Verificare il livello del liquido di raffreddamento a motore freddo.
  - 8 **IMPIANTO ELETTRICO**  
Controllare a motore acceso il funzionamento dei fari, della luce posteriore, della luce di arresto, dei lampeggiatori, delle spie di controllo e dell'avvisatore acustico.
  - 9 **BAGAGLI**  
Se portate con voi bagagli controllatene l'adeguato fissaggio.



## Avviamento a motore freddo

- 1 Aprire il rubinetto del carburante [1].
- 2 Togliere la motocicletta dal cavalletto.
- 3 Mettere il cambio in folle.
- 4 Azionare la interruttore dell'aria [2] che si trova sul manubrio.
- 5 **SENZA** dare gas schiacciare energicamente il pedale avviamento FINO IN FONDO oppure azionare il motorino di avviamento elettrico.

### ⚠ ATTENZIONE

- Per avviare il motore indossate sempre degli stivali da moto robusti per evitare eventuali lesioni. Potreste scivolare dal pedale oppure il motore potrebbe dare un contraccolpo e sbattere con violenza il vostro piede in alto.
- Pigiare sempre il pedale di avviamento energicamente fino in fondo **SENZA** accelerare. Un avviamento a pedale con troppo poca spinta o con la manopola gas aperta aumenta il rischio di un contraccolpo del motore.
- Non avviate il motore in un locale chiuso e non lasciatelo nemmeno acceso in tali locali. I gas di scarico sono velenosi e possono portare alla perdita di coscienza ed alla morte. In caso di funzionamento del motore assicurate sempre un'aerazione sufficiente.
- Controllare sempre che il cambio sia messo in folle, prima di azionare il pulsante di avviamento. Se all'avviamento è inserita una marcia, la moto salta avanti.

### ! AVVERTIMENTO

- Avviare al massimo 5 secondi di seguito. Fino al prossimo tentativo di avviamento attendere almeno 5 secondi.
- Non fate salire di giri il motore freddo. Ciò potrebbe causare danneggiamenti del motore perché il pistone si riscalda e, conseguentemente, si dilata più rapidamente del cilindro raffreddato ad acqua. Fate sempre riscaldare prima il motore da fermi ovvero fatelo riscaldare marciando a numero di giri basso.

**AVVERTENZA:** Se il motore parte male, la causa può essere del carburante vecchio nella vaschetta del carburatore. I componenti facilmente infiammabili dei carburanti si volatilizzano con un lungo disuso. Se il motociclo non è stato usato per più di 1 settimana, il carburante vecchio dovrebbe essere scaricato dalla vaschetta del carburatore. Quando la vaschetta sarà riempita di carburante fresco, il motore partirà subito.

## Avviamento a motore caldo

- 1 Aprire il rubinetto del carburante [1].
- 2 Togliere la motocicletta dal cavalletto.
- 3 Mettere il cambio in folle.
- 4 **SENZA** dare gas schiacciare energicamente il pedale avviamento FINO IN FONDO oppure azionare il motorino di avviamento elettrico.

## Rimedio in caso di motore „ingolfato”

Se necessario svitare la candela ed asciugarla.

**AVVERTENZA:** Il carburatore è dotato di una pompa di ripresa. Ogni volta che date gas, del carburante viene iniettato nel condotto di aspirazione. All'avviamento far attenzione di dare solo una volta tutto gas.

## Partenza

Tirare la leva della frizione, innestare la 1a marcia, lasciare lentamente la leva della frizione accelerando contemporaneamente.

### ⚠ ATTENZIONE

**Prima di partire controllate sempre se il cavalletto laterale è orientato in alto fino all'arresto. Se il cavalletto striscia per terra si potrebbe perdere il controllo della motocicletta.**

## Cambiare le marce, marciare

La 1a marcia, con la quale marciate adesso, è la marcia di partenza e di salita. Se le circostanze lo permettono (traffico, pendenza) potete innestare marce superiori. Per fare questo togliere il gas, tirare contemporaneamente la leva della frizione, innestare la marcia successiva, lasciare la frizione e accelerare. Se è stata azionata la leva dell'aria, essa dovrà essere riportata una volta riscaldato il motore.

Dopo aver raggiunto la velocità massima girando al massimo la manopola comando gas, riportare quest'ultima 3/4 di gas; la velocità rimane quasi invariata ma il consumo di carburante si riduce notevolmente. Date sempre tanto gas quanto ne può sfruttare il motore in quel dato momento - azionando bruscamente la manopola comando gas si aumenta il consumo. Per tornare in marce inferiori frenare se necessario togliendo contemporaneamente il gas, tirare la leva della frizione e innestare una marcia inferiore, lasciare leggermente la frizione e accelerare o procedere a nuovo cambio di marcia.



**AVVERTENZE:** i modelli indicati sono concepiti senza compromessi per l'uso agonistico in fuoristrada. Di conseguenza non dispongono di un ventilatore per il raffreddamento dei radiatori e la dimensione dei radiatori è concepita con riguardo all'ergonomia ottimale. Il sistema di raffreddamento è sufficiente per l'uso in competizioni normali. Se volete impiegare la vostra moto in condizioni diverse, prendete in considerazione quanto segue:

Tutti i modelli tranne SX-F possono essere riavviati in ogni momento con l'avviamento elettrico. Spegnete quindi il motore quando intendete di mettere la moto in folle o di tenerla ferma per più di 2 minuti. Evitate un frequente o lungo slittamento della frizione. Ciò surriscalda l'olio e quindi anche il motore ed il sistema di raffreddamento. Guidate preferibilmente a regime basso (stile di guida da 4 tempi – fate tirare il motore) anziché a regime alto e frizione slittante (stile di guida da 2 tempi).

## ⚠ ATTENZIONE

- Dopo ogni caduta la moto deve essere controllata come prima di ogni messa in funzione.
- Un manubrio deformato va sempre sostituito. In nessun caso raddrizzare il manubrio, perché perderebbe la sua stabilità.

## ! AVVERTIMENTO

- Numeri di giri elevati a motore freddo si ripercuotono negativamente sulla durata d'esercizio del motore. È pertanto preferibile, prima di lanciare il motore a pieno regime, riscaldarlo percorrendo qualche chilometro in campo di velocità medio. Il motore ha raggiunto la sua temperatura d'esercizio appena i radiatori diventano caldi.
- Non passate mai a tutto gas in una marcia inferiore. Il motore viene portato ad un numero di giri eccessivo e vengono danneggiate le valvole. Inoltre si potrebbe perdere facilmente il controllo della motocicletta in seguito al bloccaggio della ruota posteriore.
- In caso di vibrazioni anormali durante il funzionamento verificare se le viti di fissaggio del motore sono ben serrate.
- Se durante la guida si manifestano dei rumori anomali, arrestatevi subito, spegnete il motore e mettetevi in contatto con un'officina specializzata KTM.

## Frenare

Togliere il gas e frenare contemporaneamente con il freno a mano ed il freno a pedale. Su fondi sabbiosi, bagnati da pioggia o scivolosi deve essere azionato soprattutto il freno della ruota posteriore. Frenate sempre con delicatezza, il bloccaggio delle ruote porta a sbandare o a cadere. La procedura di frenata dovrebbe sempre essere terminata prima dell'inizio della curva. Innestate anche marce inferiori in funzione della velocità. In occasione di lunghi percorsi in discesa sfruttate l'effetto frenante del motore. Per fare ciò tornate in 1a o in 2a marcia, senza però salire eccessivamente di giri. In questo modo dovete frenare molto meno e i freni non si surriscaldano.

## ⚠ ATTENZIONE

- In caso di pioggia, dopo un lavaggio del motociclo, dopo passaggi in acqua oppure andando su terreno bagnato l'azione frenante potrebbe ritardare a causa di dischi freno bagnati o sporchi. I freni quindi devono essere azionati finché non siano asciutti o puliti.
- L'azione frenante può ritardare anche quando si viaggia su strade sporche o cosparse di sale. I freni devono essere azionati finché non siano puliti.
- Con dischi freno sporchi si verifica una maggior usura delle pastiglie ed anche dei dischi freno stessi.
- All'atto di frenare, il disco, le pastiglie, la pinza ed il liquido del freno si riscaldano. Più queste parti sono calde, più è debole l'effetto di frenatura. Nel caso estremo può non funzionare tutto il sistema di frenatura.
- Se lo sforzo alla leva freno anteriore oppure al pedale del freno risultasse minimo, potrebbe esistere un difetto nell'impianto frenante. In questo caso è opportuno far verificare il motociclo da un'officina specializzata KTM.

## Arresto e parcheggio

Frenare il motociclo e mettere il cambio in folle. Per spegnere il motore premere, a regime del minimo, il bottone di massa oppure il pulsante di arresto di sicurezza finché il motore si è fermato. Chiudere il rubinetto del carburante, parcheggiare su terreno solido e bloccare la motocicletta con il bloccasterzo.

## ⚠ ATTENZIONE

Durante il funzionamento le motociclette producono molto calore. Il motore, i radiatori, l'impianto di scarico, i dischi dei freni nonché gli ammortizzatori possono diventare molto caldi. Non toccate queste parti dopo aver messo in funzione il motore e posteggiate la motocicletta in un luogo dove è improbabile che i pedoni la tocchino bruciandosi.

## ! AVVERTIMENTO

- Non spegnere il motore con la leva del decompressore, ma usura a questo scopo il bottone di massa oppure il pulsante di arresto d'emergenza.
- Quando la motocicletta viene parcheggiata deve essere chiuso il rubinetto del carburante. Se non viene chiuso, il carburatore potrebbe trascinare e potrebbe penetrare carburante nel motore.
- Non parcheggiate mai la motocicletta in luoghi dove c'è il pericolo d'incendio per erba secca o altri materiali facilmente infiammabili.



## INDICAZIONI SUL CAVALLETTO LATERALE:

Portare con il piede il cavalletto in avanti fino all'arresto ed inclinare lateralmente il motociclo. Accertarsi che il suolo sia solido e che la posizione di parcheggio sia stabile. Per sicurezza si può innestare una marcia.

## ! AVVERTIMENTO

Il cavalletto laterale è concepito solo per il peso della moto. Non sedete vi quindi mai sulla moto, quando essa è appoggiata sul cavalletto laterale, altrimenti il cavalletto laterale può essere danneggiato e la moto cade.

## Benzina

Il motore richiede carburante super con almeno 95 ROZ.

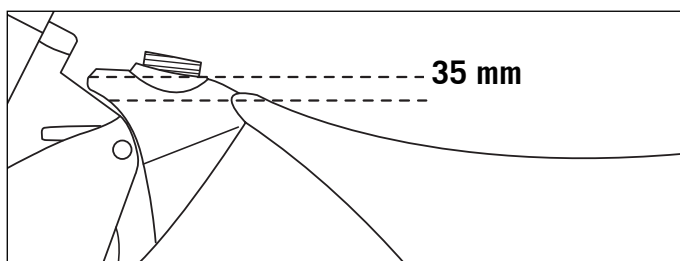
## ! AVVERTIMENTO

Riempite il serbatoio con benzina super con o senza piombo con un numero d'ottano minimo 95. Non usare assolutamente benzina con numero d'ottano inferiore a 95, perché potrebbe provocare danni al motore.

## ⚠ ATTENZIONE

La benzina è facilmente infiammabile e tossica. Maneggiando la benzina si adotti la massima cautela. Non fate il pieno di benzina nelle vicinanze di fiamme aperte o sigarette accese. Spegnete sempre il motore per fare benzina. Fate attenzione a non versare benzina sul motore o sul tubo di scappamento. Eliminare immediatamente con un panno la benzina versata. Qualora la benzina dovesse venire ingoiata o spruzzata negli occhi occorre recarsi immediatamente da un medico.

Il carburante si dilata in caso di riscaldamento. Quindi non riempite il serbatoio fino all'orlo superiore (vedi schizzo).



# TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE »

<b>250 SX-F/XC-F 2008</b> UN VEICOLO PULITO PERMETTE ISPEZIONI PIÙ BREVI E RISPARMIA SOLDI!		1° tagliando dopo 3 ore o 20 lt. di carburante	ogni 20 ore o 140 lt. di car- burante o dopo ogni gara
<b>MOTORE</b>	Sostituzione olio motore, filtro olio	●	●
	Pulizia unità olio e magnete vite di scarico	●	●
	Sostituzione candela (ogni 30 ore)		
	Controllo e registrazione gioco valvole	●	●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●	●
	Pulizia cappuccio candela e controllo sede fissa	●	●
	Controllo serraggio viti pedale avviamento e leva cambio	●	●
<b>CARBURATORE</b>	Controllo condizioni e tenuta soffiato filtro		●
	Controllo regolazione minimo	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe tubi di sfiato	●	●
<b>GRUPPI DI MONTAGGIO</b>	Controllo tenuta ed antigelo del sistema di raffreddamento	●	●
	Controllo tenuta e sospensione impianto di scarico		●
	Controllo condizioni, scorrevolezza e sistemazione senza pieghe, regolazione e lubrificazione dei cavi di comando	●	●
	Controllo livello liquido pompa frizione idraulica	●	●
	Pulizia cassafiltro e filtro aria		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei cavi		●
	Controllo orientamento faro		●
	Controllo funzionamento impianto elettrico (anabbagliante, abbagliante, stop, frecce, spie di controllo, illuminazione tachimetro, clacson, pulsante/interruttore di sicurezza)	●	●
	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●	●
<b>FRENI</b>	Controllo condizioni e tenuta tubazioni dei freni	●	●
	Controllo/funzione regolazione scorrevolezza e corsa a vuoto leva freno ant. e pedale freno	●	●
	Controllo serraggio e sede fissa viti e perni guida dell'impianto freni	●	●
	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●	●
<b>CICLISTICA</b>	Pulizia parapolveri		●
	Spurgo gambe forcella		●
	Controllo supporto forcellone		●
	Controllo/registrazione cuscinetti sterzo	●	●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella, dadi e viti dei perni ruota, supporto forcellone, ammortizzatore)	●	●
<b>RUOTE</b>	Controllo tensione raggi e coassialità cerchi	●	●
	Controllo condizioni e pressione pneumatici	●	●
	Controllo usura, giunto catena, sede fissa e tensione di catena, corone e guide catena.	●	●
	Lubrificazione catena, pulizia ed ingrassaggio viti di registro tendicatena	●	●
	Controllo gioco cuscinetti ruota	●	●

<b>250 SX-F/XC-F 2008</b> IMPORTANTI LAVORI DI MANUTENZIONE CHE DEVONO ESSERE ESEGUITI SU RICHIESTA SEPARATA	almeno 1 x anno	ogni 2 anni
Manutenzione completa forcella	●	
Manutenzione completa ammortizzatori		●
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti sterzo e relativi elementi di tenuta	●	
Pulizia e taratura carburatore	●	
Trattamento allacciamenti batteria con grasso di contatto	●	
Trattamento contatti elettrici ed interruttori con spray di contatto	●	
Sostituzione liquido della frizione idraulica	●	
Sostituzione liquido freni	●	
Pulizia parascintille (XC-F USA)	●	

La percorrenza per gli intervalli di manutenzione non dovrebbe assolutamente essere superata di oltre 2 ore o 15 litri.  
I lavori di manutenzione dell'officina specializzata KTM non sostituiscono i lavori di controllo e manutenzione del pilota!

# TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE »

## 250 SX-F/XC-F 2008

ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA

	Prima di ogni messa in servizio	Dopo ogni pulizia	Con impiego fuori strada	Almeno 1x anno
Controllo livello olio	●			
Controllo livello liquido freni	●			
Controllo usura pastiglie	●			
Controllo funzionamento impianto luci	●			
Controllo funzionamento clacson	●			
Lubrificazione e regolazione cavi di comando e nippli		●		
Spurgo regolare gambe forcella			●	
Smontaggio e pulizia regolari dei parapolveri			●	
All'occorrenza pulizia e lubrificazione catena, controllo tensione		●	●	
Pulizia cassafiltro e filtro aria			●	
Controllo pressione ed usura pneumatici	●			
Controllo livello liquido di raffreddamento	●			
Controllo tenuta tubazioni carburante	●			
Svuotamento vaschetta del carburatore		●		●
Controllo scorrevolezza di tutti gli elementi di comando	●			
Controllo effetto frenante	●	●		
Trattamento parti di metallo lucido (tranne impianto freni e scarico) con anticorrosivi a base di cera		●		
Trattamento blocchetto accensione/bloccasterzo con spray di contatto		●		
Controllo regolare serraggio di tutte le viti, dadi e fascette				●

## 250 SX-F/XC-F 2008

IMPORTANTI CONTROLLI E LAVORI DI MANUTENZIONE CHE DEVONO ESSERE ESEGUITI, CON UN IMPIEGO AGONISTICO / IMPIEGO HOBBISTICO, ATTRAVERSO L'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM (ORDINE SUPPLEMENTARE PER L'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM)

100 lt. di consumo di carburante equivalgono all'incirca a 15 ore di servizio	ogni 10 ore 70 lt.	ogni 20 ore 140 lt.	ogni 40 ore 270 lt.	ogni 60 ore 400 lt.	ogni 80 ore 540 lt.
Controllo usura dischi frizione		●	●	●	●
Controllo lunghezza molle frizione		●	●	●	●
Controllo usura (incavature) mozzo frizione		●	●	●	●
Controllo usura (incavature) campana frizione		●	●	●	●
Controllo usura cilindro e pistone			●		●
Usura gola anello di fermo spinotto (controllo visivo)			●		●
Controllo usura albero a camme (controllo visivo)			●		●
Usura rondelle reggimolla			●		●
Controllo sfarfallamento teste valvole			●		●
Controllo usura guide valvole			●		●
Sostituzione valvole					●
Sostituzione molle valvole			●		●
Controllo funzione tendicatena			●		●
Controllo disassamento assi semialberi			●		●
Sostituzione cuscinetto testa biella			●		●
Controllo cuscinetto piede biella			●		●
Sostituzione cuscinetto di banco					●
Usura cambio completo inclusi il desmodromico ed i cuscinetti			●		●
Controllo lunghezza molla valvola bypass			●		●
Sostituzione cartuccia lana di vetro del silenziatore	●	●	●	●	●
Sostituzione guarnizione in gomma pompa freno posteriore		●	●	●	●
Controllo valvola gas, spillo conico e portagetto (ogni 50 ore)					

AVVERTENZA: Se al controllo viene riscontrato che le relative tolleranze sono state superate, i componenti interessati vanno sostituiti.

# TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE »

250 XCF-W/EXC-F 2008 UN VEICOLO PULITO PERMETTE ISPEZIONI PIÙ BREVI E RISPARMIA SOLDI!		1° tagliando dopo 3 ore o 20 lt. di carburante	ogni 15 ore o 100 lt. di car- burante o dopo ogni gara
MOTORE	Sostituzione olio motore, filtro olio corto e lungo	●	●
	Pulizia unità olio e magnete vite di scarico	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe delle tubazioni olio	●	●
	Sostituzione candela (ogni 30 ore)		
	Controllo e registrazione gioco valvole	●	●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●	●
	Pulizia cappuccio candela e controllo sede fissa	●	●
	Controllo serraggio viti pedale avviamento e leva cambio	●	●
CARBURATORE	Controllo condizioni e tenuta soffietto filtro		●
	Controllo regolazione minimo	●	●
GRUPPI DI MONTAGGIO	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe tubi di sfiato	●	●
	Controllo tenuta ed antigelo del sistema di raffreddamento	●	●
	Controllo tenuta e sospensione impianto di scarico		●
	Controllo condizioni, scorrevolezza e sistemazione senza pieghe, regolazione e lubrificazione dei cavi di comando	●	●
	Controllo livello liquido pompa frizione idraulica	●	●
	Pulizia cassafiltro e filtro aria		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei cavi		●
	Controllo orientamento faro		●
FRENI	Controllo funzionamento impianto elettrico (anabbagliante, abbagliante, stop, frecce, spie di controllo, illuminazione tachimetro, clacson, pulsante/interruttore di sicurezza)	●	●
	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●	●
	Controllo condizioni e tenuta tubazioni dei freni	●	●
	Controllo/funzione regolazione scorrevolezza e corsa a vuoto leva freno ant. e pedale freno	●	●
CICLISTICA	Controllo serraggio e sede fissa viti e perni guida dell'impianto freni	●	●
	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●	●
	Pulizia parapolveri		●
	Spurgo gambe forcella		●
	Controllo supporto forcellone		●
RUOTE	Controllo/registrazione cuscinetti sterzo	●	●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella, dadi e viti dei perni ruota, supporto forcellone, ammortizzatore)	●	●
	Controllo tensione raggi e coassialità cerchi	●	●
	Controllo condizioni e pressione pneumatici	●	●
RUOTE	Controllo usura, giunto catena, sede fissa e tensione di catena, corone e guide catena.	●	●
	Lubrificazione catena, pulizia ed ingrassaggio viti di registro tendicateni	●	●
	Controllo gioco cuscinetti ruota	●	●

250 XCF-W/EXC-F 2008 IMPORTANTI LAVORI DI MANUTENZIONE CHE DEVONO ESSERE ESEGUITI SU RICHIESTA SEPARATA		
	almeno 1 x anno	ogni 2 anni
Manutenzione completa forcella	●	
Manutenzione completa ammortizzatori		●
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti sterzo e relativi elementi di tenuta	●	
Pulizia e taratura carburatore	●	
Trattamento contatti elettrici ed interruttori con spray di contatto	●	
Trattamento allacciamenti batteria con grasso di contatto	●	
Sostituzione liquido della frizione idraulica	●	
Sostituzione liquido freni	●	
Pulizia parascintille (XCF-W USA)	●	

La percorrenza per gli intervalli di manutenzione non dovrebbe assolutamente essere superata di oltre 2 ore o 15 litri. I lavori di manutenzione dell'officina specializzata KTM non sostituiscono i lavori di controllo e manutenzione del pilota!

# TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE »

## 250 XCF-W/EXC-F 2008

ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA

	Prima di ogni messa in servizio	Dopo ogni pulizia	Con impiego fuori strada	Almeno 1x anno
Controllo livello olio	●			
Controllo livello liquido freni	●			
Controllo usura pastiglie	●			
Controllo funzionamento impianto luci	●			
Controllo funzionamento clacson	●			
Lubrificazione e regolazione cavi di comando e nippli		●		
Spurgo regolare gambe forcella			●	
Smontaggio e pulizia regolari dei parapolveri			●	
All'occorrenza pulizia e lubrificazione catena, controllo tensione		●	●	
Pulizia cassafiltro e filtro aria			●	
Controllo pressione ed usura pneumatici	●			
Controllo livello liquido di raffreddamento	●			
Controllo tenuta tubazioni carburante	●			
Svuotamento vaschetta del carburatore		●		●
Controllo scorrevolezza di tutti gli elementi di comando	●			
Controllo effetto frenante	●	●		
Trattamento parti di metallo lucido (tranne impianto freni e scarico) con anticorrosivi a base di cera		●		
Trattamento blocchetto accensione/bloccasterzo con spray di contatto		●		
Controllo regolare serraggio di tutte le viti, dadi e fascette				●

## 250 XCF-W/EXC-F 2008

IMPORTANTI CONTROLLI E LAVORI DI MANUTENZIONE CHE DEVONO ESSERE ESEGUITI, CON UN IMPIEGO AGONISTICO / IMPIEGO HOBBISTICO, ATTRAVERSO L'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM (ORDINE SUPPLEMENTARE PER L'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM)

	IMPIEGO AGONISTICO	ogni 10 ore 70 lt.	ogni 20 ore 140 lt.	ogni 40 ore 270 lt.	ogni 80 ore 540 lt.
	IMPIEGO HOBBISTICO	ogni 20 ore 140 lt.	ogni 40 ore 270 lt.	—	ogni 80 ore 540 lt.
100 lt. di consumo di carburante equivalgono all'incirca a 15 ore di servizio					
Controllo usura dischi frizione			●	●	●
Controllo lunghezza molle frizione			●	●	●
Controllo usura (incavature) mozzo frizione				●	●
Controllo usura (incavature) campana frizione				●	●
Controllo usura cilindro e pistone				●	●
Usura gola anello di fermo spinotto (controllo visivo)				●	●
Controllo usura albero a camme (controllo visivo)				●	●
Usura rondelle reggimolla				●	●
Controllo sfarfallamento teste valvole				●	●
Controllo usura guide valvole				●	●
Sostituzione valvole					●
Sostituzione molle valvole				●	●
Controllo funzione tendicatena distribuzione				●	●
Controllo disassamento assi semialberi				●	●
Sostituzione cuscinetto testa biella				●	●
Controllo cuscinetto piede biella				●	●
Sostituzione cuscinetto di banco					●
Usura cambio completo inclusi il desmodromico ed i cuscinetti				●	●
Controllo lunghezza molla valvola bypass				●	●
Sostituzione cartuccia lana di vetro del silenziatore	●		●	●	●
Sostituzione guarnizione in gomma pompa freno posteriore			●	●	●
Controllo valvola gas, spillo conico e portagetto (ogni 50 ore)					

AVVERTENZA: Se al controllo viene riscontrato che le relative tolleranze sono state superate, i componenti interessati vanno sostituiti.

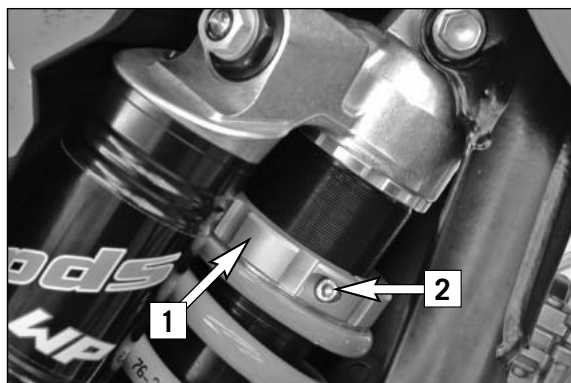


## ⚠ ATTENZIONE

Tutti i lavori di manutenzione o di regolazione che sono contrassegnati con \* richiedono cognizioni tecniche, E per questo motivo nell'interesse della vostra sicurezza fate eseguire tali lavori esclusivamente in un'officina specializzata KTM, dove la vostra moto sarà mantenuta in maniera ottimale da personale specificamente istruito.

## ! AVVERTIMENTO

- All'uso di un pulitore ad alta pressione far attenzione che il getto d'acqua non finisca su componenti elettrici, connettori, cavi di comando, cuscinetti, carburatore, ecc. A causa dell'alta pressione l'acqua potrebbe penetrare in questi componenti e provocare disturbi o portare alla precoce distruzione dei medesimi.
- Trasportando la vostra KTM assicurate che essa sia ben tenuta in posizione verticale mediante espansori o altri dispositivi meccanici di fissaggio e che il rubinetto della benzina sia su off. Se la motocicletta dovesse cadere può fuoriuscire benzina dal carburatore o dal serbatoio.
- Per il fissaggio degli spoiler al serbatoio utilizzate solo le viti speciali con la giusta lunghezza del filetto della KTM. Se utilizzate viti diverse o montate viti più lunghe, il serbatoio può perdere la tenuta e del carburante può fuoriuscire.
- Non utilizzate rosette dentate o rondelle elastiche per le viti di fissaggio del motore, perché potrebbero penetrare in parti del ciclistica ed allentarsi quindi in continuazione. Utilizzate dadi autobloccanti.
- Prima di iniziare i lavori di manutenzione lasciate raffreddare la motocicletta in modo da evitare ustioni.
- Smaltite oli, grassi, filtri, carburanti, detergenti, ecc. In maniera regolamentare. Osservate le rispettive norme del paese.
- Liberatevi dell'olio vecchio in modo regolare ! Non versate in nessun caso l'olio vecchio nella canalizzazione o nella natura. 1 litro di olio inquina 1,000.000 di litri di acqua.



### Variazione precarico molla ammortizzatore

Il precarico della molla può essere variato girando l'anello di regolazione [1]. A questo scopo si consiglia di smontare e pulire accuratamente l'ammortizzatore.

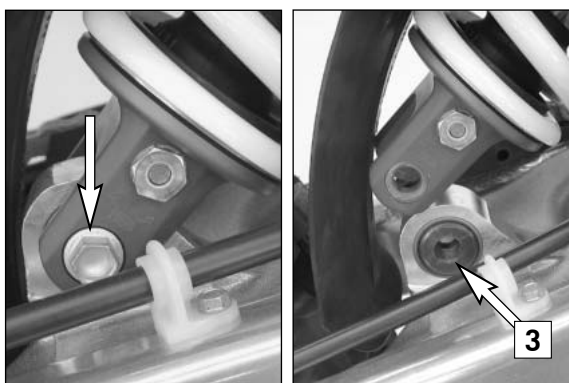
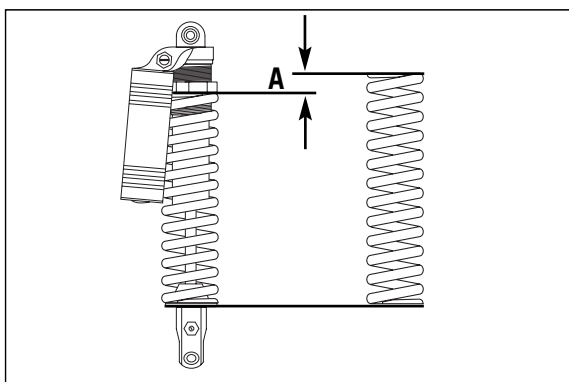
AVVERTENZE:

- Prima di variare il precarico molla dovrete notarvi la regolazione base - per esempio quante spire di filettatura sono visibili sopra l'anello di regolazione.
- Ad 1 giro dell'anello di regolazione [1] il precarico molla varia di 1 mm.

Allentare la vite di bloccaggio [2] e con la chiave a falce contenuta negli attrezzi di bordo girare adeguatamente l'anello di regolazione. Girando in senso antiorario il precarico diminuisce, girando in senso orario il precarico aumenta. Dopo la regolazione serrare la vite di bloccaggio [2] con 5 Nm.

REGOLAZIONE STANDARD - PRECARICO A:

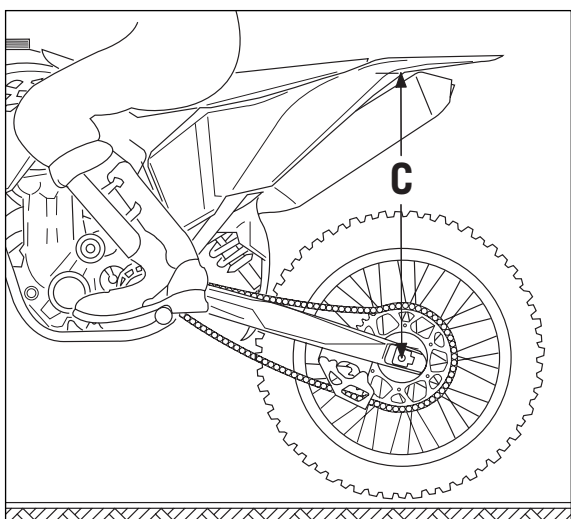
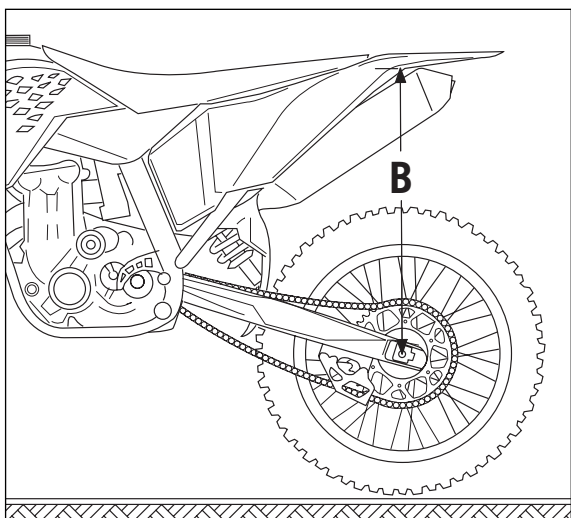
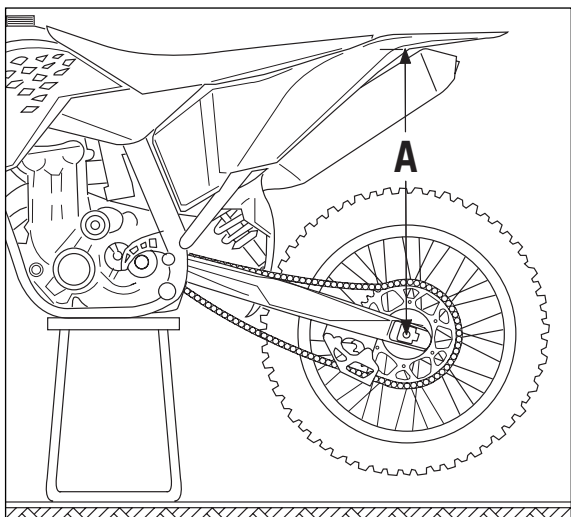
WP 12.18.7D.03:	5 mm
WP 12.18.7D.04:	6 mm
WP 12.18.7D.28:	5 mm
WP 12.18.7D.34:	8 mm



### Supporto oscillante per ammortizzatori PDS

Il supporto oscillante [3] per ammortizzatori PDS, sul forcellone, è rivestito di teflon e non va lubrificato né con grasso né con altri lubrificanti. Grassi o altri lubrificanti dissolvono lo strato di teflon accorciando così drasticamente la durata del supporto.

Alla pulizia del motociclo con pulitori ad alta pressione far attenzione che il getto ad alta pressione non sia puntato direttamente sul supporto oscillante.



## Taratura base della ciclistica in base al peso pilota

Per ottenere caratteristiche di guida ottimali della motocicletta e per evitare danneggiamenti a forcella, ammortizzatore, forcellone e ciclistica è necessario che la taratura base delle sospensioni venga adattata al vostro peso corporeo. Nello stato di consegna le moto KTM da fuoristrada sono tarate su un peso pilota (con abbigliamento protettivo completo) di 75 - 85 kg. Se il vostro peso non rientra in questi valori, dovete adattare adeguatamente la taratura base delle sospensioni. Minori variazioni di peso possono essere compensate variando il precarico molla, con maggiori variazioni devono essere montate delle molle adatte.

## Taratura ammortizzatore e controllo molla

Se la molla dell'ammortizzatore è adatta al vostro peso, lo potete vedere dall'abbassamento in ordine di marcia. Però prima di determinare l'abbassamento in ordine di marcia, deve essere regolato correttamente l'abbassamento statico.

## Determinazione abbassamento statico dell'ammortizzatore

L'abbassamento statico dovrebbe essere di 33 mm (12.18.7D.03, 12.18.7D.28) è 35 mm (12.18.7D.04, 12.18.7D.34). Variazioni di oltre 2 mm possono influire notevolmente sul comportamento di guida della motocicletta.

Procedura:

- Posizionate la moto su un cavalletto di modo che la ruota posteriore non tocchi più terra.
- Misurate la distanza tra il perno ruota posteriore ed un punto fisso (p.es. un segno sulla fiancatina) facendo attenzione che la retta che congiunge il perno ruota ed il punto fisso sia il più perpendicolare possibile ed annotate il valore come misura A.
- Appoggiate di nuovo la moto a terra.
- Chiedete ad un aiutante di tenere la moto in posizione verticale.
- Misurate nuovamente la distanza tra il perno ruota posteriore ed il punto fisso ed annotate il valore come misura B.
- L'abbassamento statico è la differenza tra le due misure A e B.

ESEMPIO:

Motocicletta sul cavalletto (misura A)	.....	.600 mm
Motocicletta a terra non caricata (misura B)	.....	- 565 mm
Abbassamento statico	.....	.35 mm

Se l'abbassamento statico è inferiore, il precarico molla dell'ammortizzatore va diminuito, se l'abbassamento statico è maggiore, il precarico molla va aumentato. Vedi capitolo Variazione precarico molla dell'ammortizzatore.

## Determinazione dell'abbassamento in ordine di marcia dell'ammortizzatore

- Ora, con l'aiuto di una persona che tiene la moto, sedetevi con l'abbigliamento protettivo completo, in sella alla moto in posizione normale (con i piedi sulle pedane) e dondolate su e giù alcune volte per scaricare la tensione sulla sospensione posteriore.
- Una terza persona poi misura a motocicletta caricata la distanza fra gli stessi punti di misura ed annota il valore come misura C.
- L'abbassamento in ordine di marcia è la differenza tra le due misure A e C.

ESEMPIO:

Motocicletta sul cavalletto (misura A)	.....	.600 mm
Motocicletta a terra caricata con il peso del pilota (misura C)	.....	- 500 mm
Abbassamento in ordine di marcia	.....	.100 mm

L'abbassamento in ordine di marcia dovrebbe essere di (+/- 5 mm):

12.18.7D.03: 107 mm	12.18.7D.04: 105 mm
12.18.7D.28: 112 mm	12.18.7D.34: 105 mm

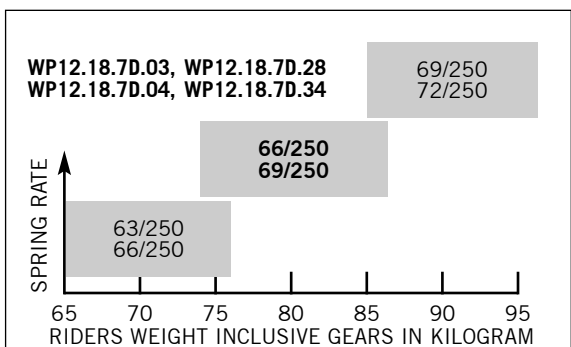
Se l'abbassamento in ordine di marcia è inferiore, la molla è troppo dura (indice di rigidità troppo alto). Se l'abbassamento in ordine di marcia è superiore, la molla è troppo morbida (indice di rigidità troppo basso).

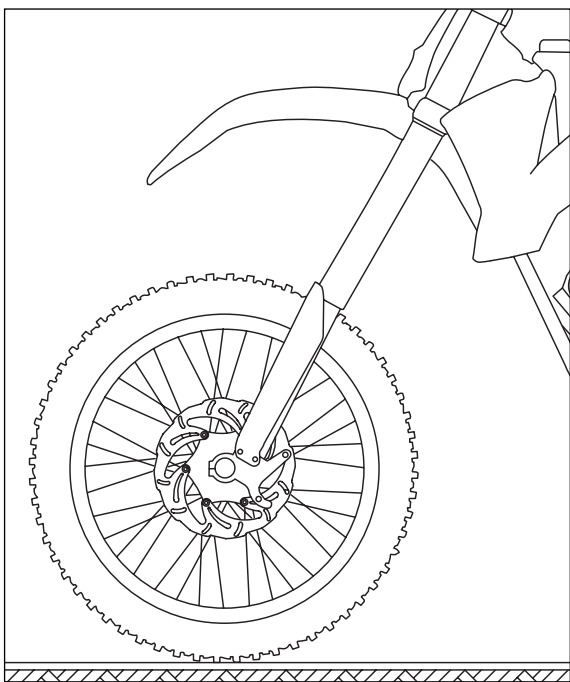
L'indice di rigidità è indicato sul lato esterno della molla (p.es. 66/250). Il numero del modello di ammortizzatore è inciso sul lato inferiore della bomboletta.

Quale molla deve essere montata, lo evincete dalle figure, la molla standard è indicata in "grassetto".

Dopo il montaggio di un'altra molla, l'abbassamento statico va di nuovo regolato.

Secondo le nostre esperienze il grado di ammortizzamento in compressione può rimanere invariato. Con una molla più morbida il grado di ammortizzamento in estensione può essere ridotto di alcuni click, con una molla più dura aumentato di alcuni click.





## Controllo taratura base forcella telescopica

Per diversi motivi non può essere stabilito un esatto abbassamento in ordine di marcia sulle forcelle telescopiche. Minori variazioni del vostro peso corporeo possono essere compensate come nel caso dell'ammortizzatore attraverso il precarico molla. Se la vostra forcella telescopica però va spesso a fondo corsa (battuta di fine corsa dura in compressione), è indispensabile montare molle forcella più dure al fine di evitare danneggiamenti alla forcella telescopica ed al ciclista.

## Variatione precarico forcella telescopica (250 SX-F/XC-F) \*

Per variare il precarico molla alle gambe forcella, è necessario disassemblarle parzialmente (vedi manuale WP). Sono disponibili boccole di precarico di diverse altezze (vedi catalogo ricambi).

### AVVERTENZA:

La WP regola la pressione delle molle con molta precisione aggiungendo boccole di precarico. Eventuali variazioni inerenti alla produzione vengono compensate mediante boccole di precarico di diversa altezza. Per questo motivo può capitare che il precarico delle molle forcella sia differente nei due steli. Pertanto le molle forcella e le relative boccole di precarico dovrebbero sempre rimanere insieme.

## Variatione precarico forcella telescopica (250 XCF-W/EXC-F/SixDays)

Le forcelle telescopiche dei questi modelli sono dotate di un regolatore del precarico il quale permette una regolazione molto facile del precarico molla.

### REGOLAZIONE BASE.

- svitare le viti di registro in senso antiorario fino a battuta.
- avvitare le viti di registro in senso orario per il numero di giri corrispondente al tipo di forcella.

WP 14.18.7D.04 ..... 2    WP 14.18.7D.34 ..... 2

Girando in senso orario il precarico aumenta, girando in senso antiorario il precarico diminuisce.

Una variazione del precarico molla non influisce sulla regolazione dell'ammortizzamento in estensione.

Con un maggior precarico molla si dovrebbe regolare per principio anche più l'ammortizzamento in estensione.

### AVVERTENZA:

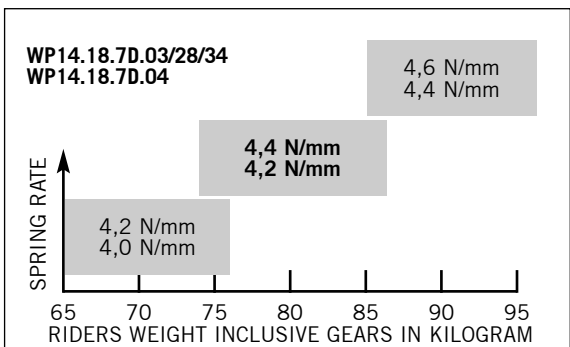
Girate le viti di registro sui due steli sempre della stessa misura. Un precarico molla differente nei due steli peggiora la reattività della forcella telescopica.

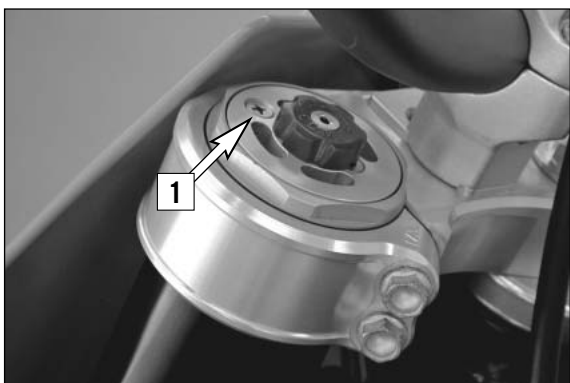
## Sostituzione molle forcella

Se il vostro peso corporeo è inferiore a 75 kg o superiore a 85 kg, dovrete montare delle molle forcella adatte. Potete evincere il relativo indice di rigidità dalle figure. La molla standard è indicata in "grassetto". Il numero del modello di forcella telescopica è inciso sui piedini forcella.

Se siete insicuri o avete qualche domanda, rivolgetevi per favore alla vostra officina specializzata KTM.

Secondo le nostre esperienze il grado di ammortizzamento in compressione può rimanere invariato. Con una molla più morbida il grado di ammortizzamento in estensione può essere ridotto di alcuni click, con una molla più dura aumentato di alcuni click.



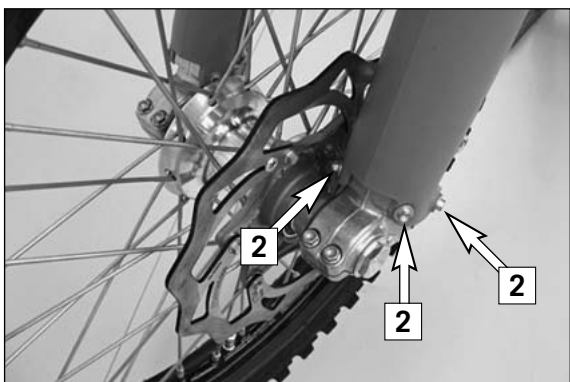


## Viti di sfiato forcella telescopica

Ogni 5 ore di impiego in competizione allentare di qualche giro le viti di sfiato [1], consentendo così lo sfogo di un'eventuale sovrappressione dall'interno della forcella. Per fare questo sollevare il motociclo sul cavalletto in modo che la ruota anteriore non tocchi terra. Se la motocicletta viene impiegata soprattutto su strada, è sufficiente eseguire questa operazione solo durante la manutenzione periodica.

### ! AVVERTIMENTO

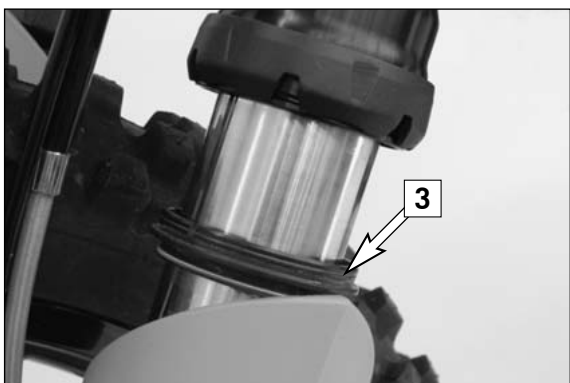
**Pressione troppo alta all'interno della forcella può provocare mancanze di tenuta alla forcella. Se la vostra forcella presenta una mancanza di tenuta, allentate le viti di sfiato prima di far sostituire gli elementi di tenuta.**



## Pulizia raschiapolvere forcella telescopica

I raschiapolvere devono raschiare polvere e sporco grosso dagli steli forcella. Però con il tempo può giungere dello sporco anche dietro i raschiapolvere. Se questo non viene rimosso, gli anelli paraolio, che si trovano dietro, possono perdere la tenuta.

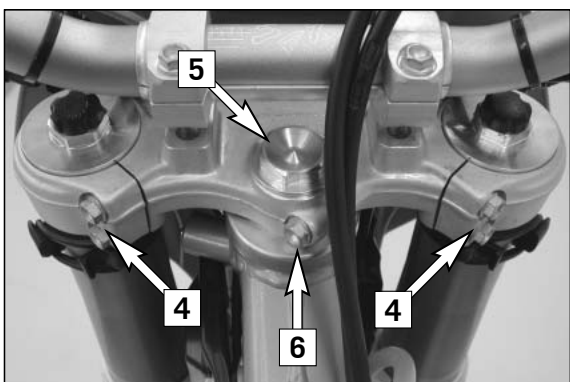
Togliere le viti [2] dei copristeli e spingere i copristeli verso il basso. Levare i parapolvere [3] dai foderi e spingerli verso il basso.



Pulire accuratamente i parapolvere, le boccole guida, i foderi e gli steli e oliarli bene con olio spray universale (Motorex Joker 440) o con olio motore. Premere i parapolvere con la mano nei foderi. Posizionare i copristeli, montare le viti e serrarle a 10 Nm.

### ⚠ ATTENZIONE

**Far attenzione che non giunga dell'olio sul pneumatico anteriore o sul disco freno, perché ridurrebbe notevolmente l'aderenza al suolo del pneumatico e l'effetto frenante del freno anteriore.**



## Controllo cuscinetti di sterzo e registrazione gioco \*

Controllare periodicamente il gioco dei cuscinetti di sterzo. Per il controllo, sollevare la ruota anteriore e scuotere avanti e indietro la forcella. Per la registrazione, svitare le cinque viti [4] e [6] della testa della forcella ed agire sul tappo di chiusura [5], serrandolo fino a quando non vi è più del gioco. Non serrare con forza il dado per evitare danni ai cuscinetti. Battere leggermente la testa della forcella con un martello di plastica per scaricare la tensione sugli steli e stringere le viti di serraggio.

[4] SX-F, XC-F, XCF-W USA, EXC-F Six Days: 17 Nm

[6] SX-F, XC-F, XCF-W USA, EXC-F Six Days: Loctite 243 + 17 Nm

[4] e [6] XCF-W ZA, EXC-F: 20 Nm

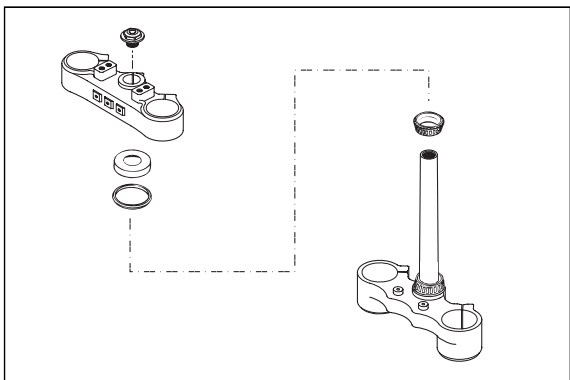
### ⚠ ATTENZIONE

- Se i cuscinetti di sterzo non sono esenti da gioco il comportamento su strada sarà irregolare. Si potrebbe perdere il controllo della moto.
- Assicurare la vite serraggio [6] con Loctite 243

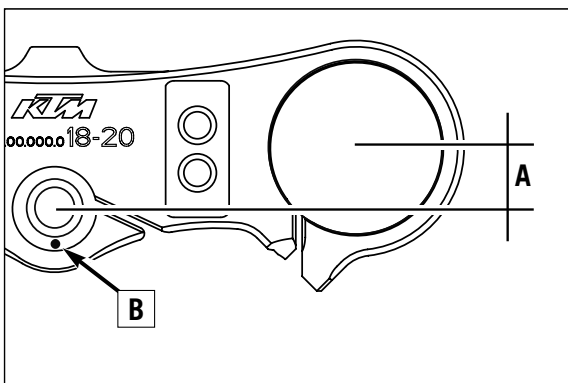
### ! AVVERTIMENTO

**Facendo lunghi percorsi con gioco nei cuscinetti di sterzo, si rovinano i cuscinetti ed in seguito de loro sedi nel ciclistica.**

I cuscinetti del canotto sterzo dovrebbero essere reingrassati almeno una volta all'anno (p.es. con Motorex Long Term 2000).







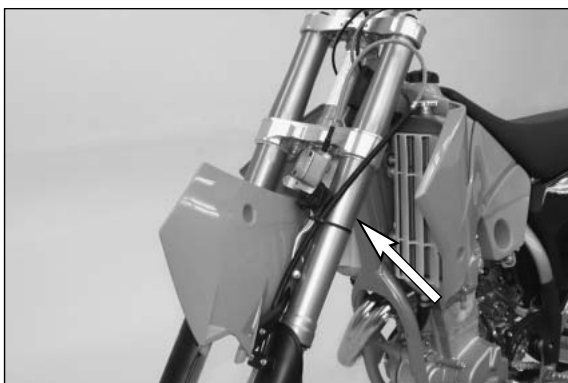
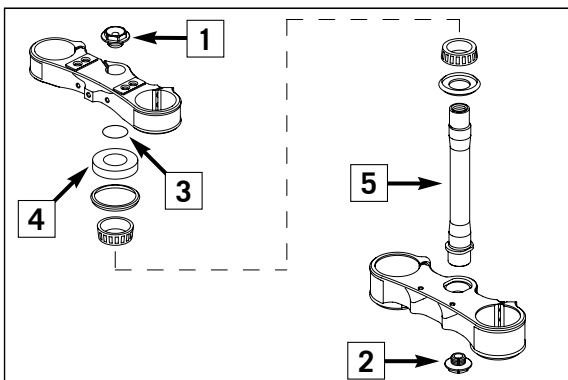
## Variazione offset (avancorsa) forcella (SX-F, XC-F, XCF-W USA, EXC-F Six Days) \*

Sui questi modelli vi è la possibilità di variare l'offset [A] della forcella (asse gambe forcella - asse cuscinetto di sterzo). Questo permette un adattamento ancora migliore della maneggevolezza ai percorsi di gara.

Il rispettivo offset impostato lo si riconosce togliendo la vite di chiusura [1]. Se la marcatura [B] si trova davanti, l'offset è di 18 mm. Questa regolazione determina una miglior stabilità di guida nei tratti veloci.

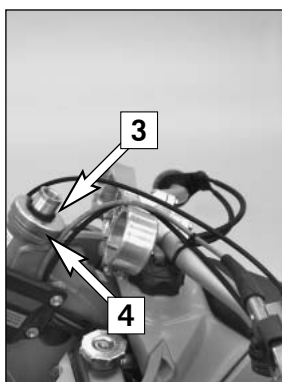
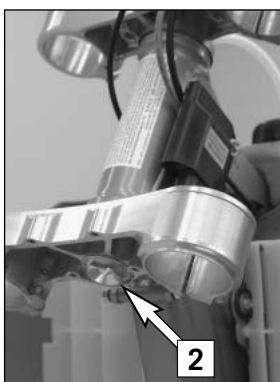
Se la marcatura [B] si trova dietro come da figura, l'offset è di 20 mm. Questa regolazione aumenta la maneggevolezza nelle curve.

Allo stato di consegna l'offset è regolato a 20 mm.



Per variare l'offset smontare la ruota anteriore e togliere il parafango anteriore.

Togliere la vite del portanumero. Togliere le viti di serraggio della pompa freno anteriore e fissare quest'ultima con una fascetta serracavi o simile alla gamba forcella sinistra per evitare che la tubazione freno si pieghi (vedi foto).

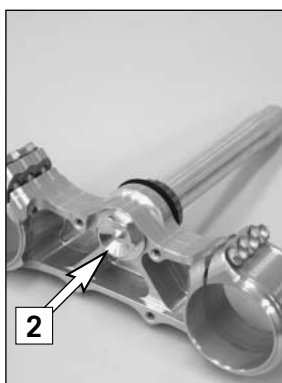
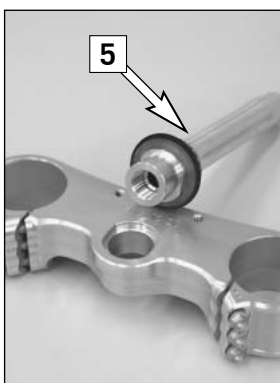


Svitare le viti di serraggio e sfilare le gambe forcella dalle piastre.

Allentare la vite flangiata [2] della piastra forcella inferiore di 2 giri.

Togliere la vite di chiusura [1] della piastra forcella superiore, allentare la vite di serraggio e poggiare la piastra superiore sulla sella. Togliere l'O-ring [3] e l'anello di protezione [4].

Con un martello di gomma picchiare leggermente sulla piastra forcella inferiore per smuovere il perno di sterzo [5] dalla sua sede. Sfilare la piastra forcella inferiore unitamente al di perno di sterzo dal canotto sterzo.



Togliere la vite flangiata dalla piastra forcella inferiore e sfilare il perno di sterzo. Pulire a fondo tutti i componenti. Infilare il perno di sterzo girato di 180° nella piastra forcella. Assicurarla la vite flangiata [2] con Loctite 243 ed avvitarela fino a battuta.

### ⚠ ATTENZIONE

- Assicurare la vite flangiata [2] assolutamente con Loctite 243.
- Far attenzione a non scambiare la vite flangiata con la vite di chiusura [1].

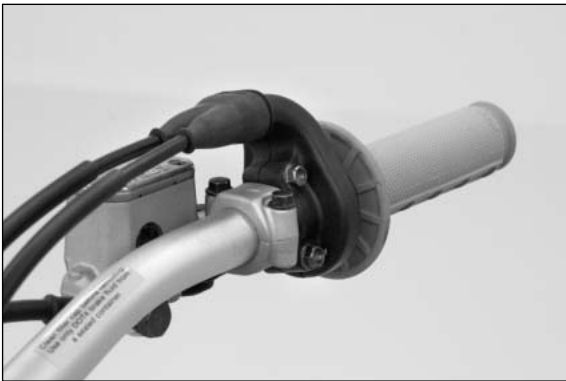
Ingrassare i cuscinetti di sterzo e gli elementi di tenuta.



Rimontare la piastra forcella inferiore, il cuscinetto di sterzo superiore, l'anello di protezione, l'O-ring, la piastra forcella superiore e la vite di chiusura. Serrare la vite flangiata della piastra forcella inferiore a 60 Nm. Rimontare le gambe forcella e serrare le viti di serraggio della piastra forcella inferiore in 3 passaggi a 12 Nm. Verificare che i cuscinetti di sterzo non abbiano gioco (vedi capitolo Controllo e regolazione cuscinetti di sterzo). La vite di serraggio centrale va assicurata con Loctite 243. Serrare le viti di serraggio della piastra superiore in tre passaggi a 17 Nm.

## ⚠ ATTENZIONE

La vite di serraggio centrale va assicurata con Loctite 243.



Montare il parafrangente anteriore e serrare le viti a 10 Nm. Montare la pompa freno anteriore e serrare le viti a 10 Nm. Montare il portanumero. Rimontare la ruota anteriore (vedi capitolo Smontaggio e rimontaggio ruota anteriore).

## ⚠ ATTENZIONE

Tutte le viti e dadi vanno serrati con una chiave dinamometrica alle coppie di serraggio indicate. Se le viti ed i dadi vengono serrati insufficientemente, essi si possono allentare e durante la guida la moto potrebbe sfuggire al vostro controllo. Un serraggio eccessivo invece può danneggiare i filetti ed i componenti interessati.

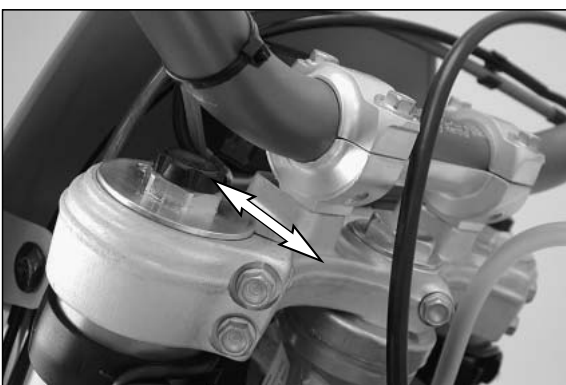


## Controllo sistemazione cavi gas

I due cavi gas devono scendere insieme dietro il manubrio fino al ciclistica. Poi devono rimanere a destra direttamente al ciclistica ed essere portati sopra la boccola di fissaggio serbatoio fino al carburatore.

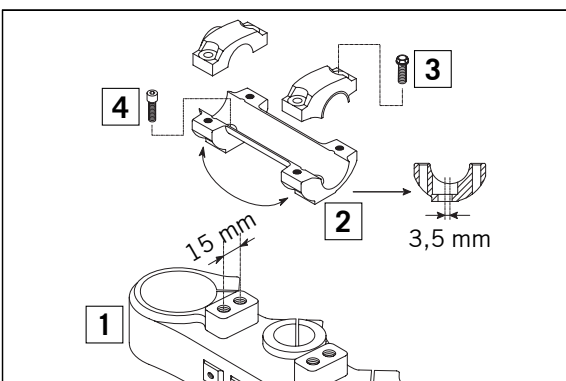
## ! AVVERTIMENTO

Al montaggio del serbatoio far attenzione che i cavi gas rimangano a destra vicino al ciclistica e non vengano tesi attraverso il serbatoio verso il basso.



## Variatione posizione manubrio

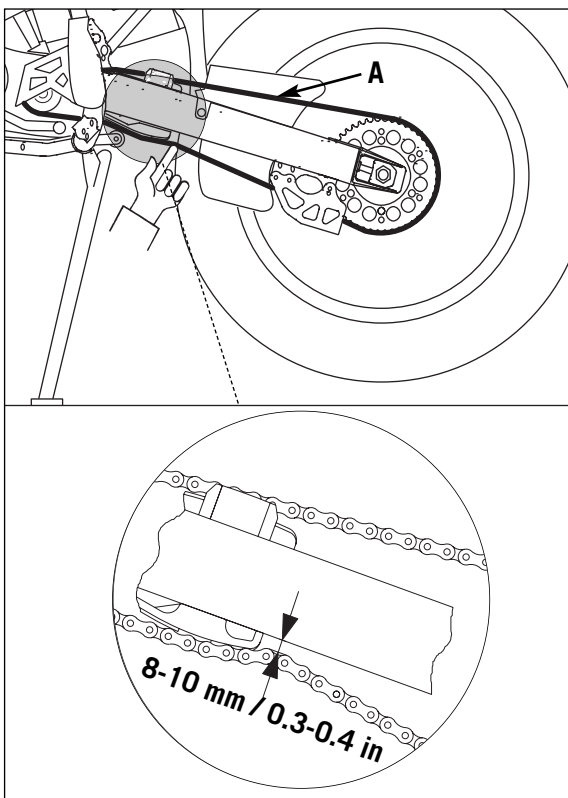
La posizione del manubrio può essere variata di 22 mm. Così avete la possibilità di portare il manubrio nella posizione per voi più comoda. Sulla piastra forcella superiore [1] si trovano 2 fori con una distanza di 15 mm. I fori nel supporto del manubrio [2] sono decentrati di 3,5 mm. Avete quindi la possibilità di montare il manubrio in 4 posizioni diverse.



A questo scopo togliere le viti [3] dei morsetti serramanubrio e le viti [4] del supporto del manubrio. Posizionare il supporto del manubrio e serrare le viti [4] con 40 Nm. Montare il manubrio ed i morsetti serramanubrio e serrare le viti [3] con 20 Nm. La fessura fra il supporto del manubrio ed i morsetti dovrebbe avere la stessa misura sia davanti che dietro.

## ⚠ ATTENZIONE

Assicurare le viti [4] con loctite 243.



## Controllare la tensione della catena

Appoggiare la motocicletta con il ciclistica su un cavalletto, in modo che la ruota posteriore non tocchi più il suolo.

Spingere in alto la catena all'estremità del pattino guida catena. La distanza fra catena e forcellone deve essere di ca. 8 - 10 mm. Il ramo superiore della catena [A] deve essere teso (vedi schizzo).

Se necessario, regolarne la tensione.

### ⚠ ATTENZIONE

- Se la catena è troppo tesa, i componenti della trasmissione finale (catena, cuscinetti cambio e ruota posteriore) vengono maggiormente sollecitati. Oltre ad una precoce usura, nel caso estremo si può verificare persino la rottura della catena o dell'albero secondario del cambio.
- Se invece la tensione della catena è insufficiente, questa può uscire dai rochettoni e bloccare la ruota posteriore o causare danni al motore.
- In entrambi i casi si può facilmente perdere il controllo della motocicletta.

## Correzione tensione catena

Allentare il dado con spallamento [1], allentare i controdadi [2] e girare le viti di regolazione [3] a destra ed a sinistra della stessa misura. Serrare i controdadi.

Per un corretto allineamento della ruota posteriore i contrassegni ai tendicatena destro e sinistro devono trovarsi nella stessa posizione rispetto alle marcature di riferimento [B]. Serrare i controdadi delle viti di registro.

Le viti di registro vanno regolarmente pulite ed ingrassate (Motorex Long Term Grease 2000). Prima di bloccare il perno ruota controllare che i tendicatena [4] siano adiacenti alle viti di regolazione e che la ruota posteriore sia allineata con la ruota anteriore.

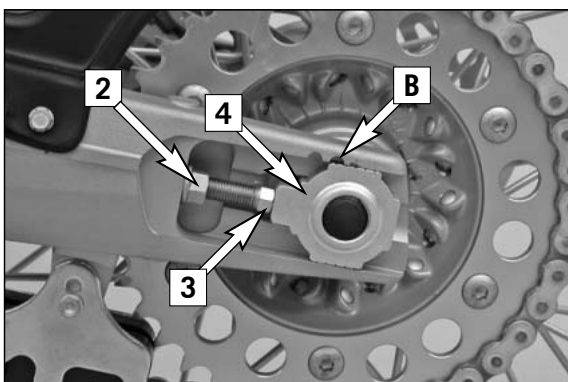
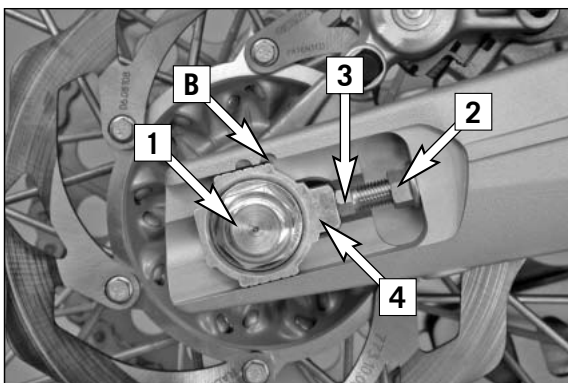
Serrare il dado con spallamento [1] con 80 Nm.

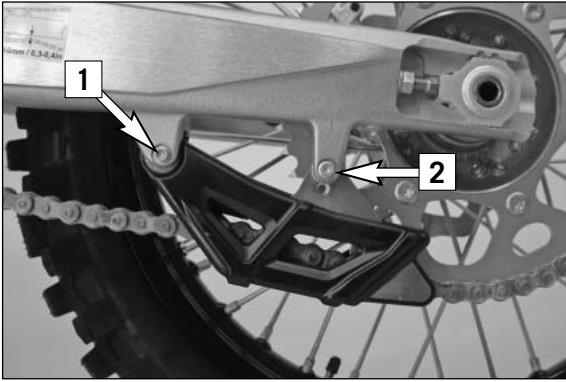
### ⚠ ATTENZIONE

- Se al montaggio non disponete di una chiave dinamometrica, fate correggere la coppia di serraggio al più presto possibile in un'officina specializzata KTM. Un perno ruota allentato può comportare un comportamento di guida instabile della moto.
- Stringere il dado a colletto con la coppia di serraggio prescritta. Un perno ruota allentato può comportare una tenuta di strada instabile.

### AVVERTENZA:

Grazie al largo campo di regolazione dei tendicatena (32 mm) è possibile adottare con la stessa lunghezza della catena diverse trasmissioni finali. I tendicatena [4] possono essere girati di 180°.



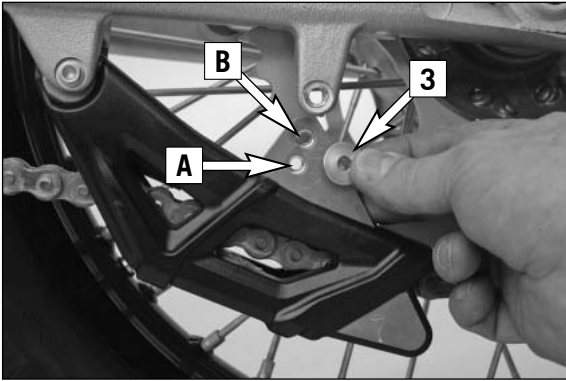


## Adattamento guidacatena al numero di denti della corona catena

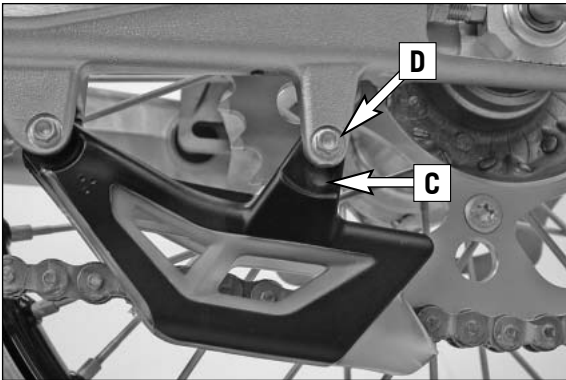
**250 SX-F, EXC-F Six Days:**

**AVVERTENZA:**

A causa del grande numero di corone catena disponibili, è necessario adattare la posizione del guidacatena. Con dentature fino a 44 denti, la vite di fissaggio del guidacatena deve essere avvitata nel foro inferiore [A], a partire da 45 denti nel foro superiore [B].



Allentare la vite [1] e togliere la vite [2]. Orientare il guida catena verso il basso ed inserire la boccola flangiata [3] nell'apposito foro. Serrare le viti a 10 Nm.

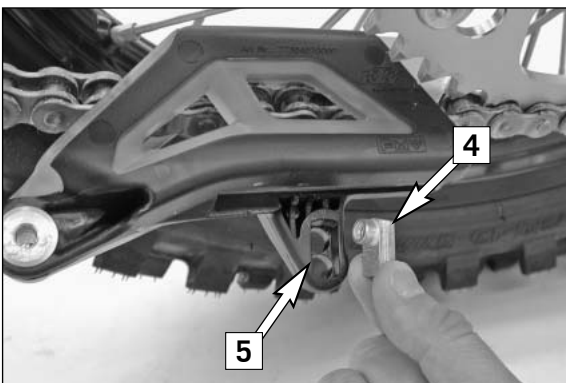


**250 XC-F, XCF-W, EXC-F:**

**AVVERTENZA:**

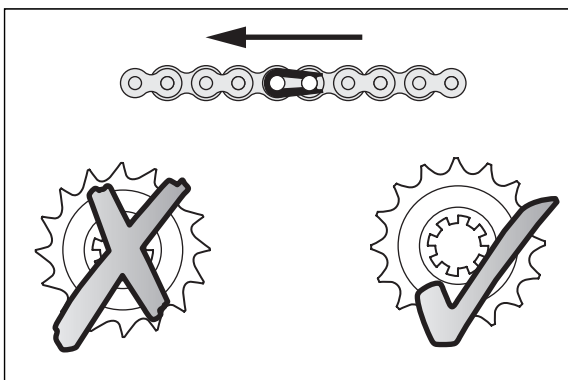
Con dentature fino a 44 denti, la vite di fissaggio del guidacatena deve essere avvitata nel foro inferiore [C], a partire da 45 denti nel foro superiore [D].

Svitare ambedue le viti del guidacatena e sfilare quest'ultimo dal forcellone.



Rivoltare il guidacatena, spingere fuori il dado di fissaggio [4] ed inserirlo nell'altro foro [5], per questo il dado deve prima essere girato. Rimontare il guidacatena e serrare le viti con 10 Nm.





## Manutenzione della catena

La durata della catena dipende soprattutto dalla manutenzione. Catene senza X-ring vanno regolarmente pulite in petrolio e poi immerse in olio per catene caldo ossia trattate con spray per catena (Motorex Chainlube 622).

La manutenzione della catena con X-ring è ridotta al minimo. La pulizia avviene preferibilmente con un detergente adatto per catene (ad esempio Motorex Chain Clean 611). In nessun caso utilizzare spazzole o solventi. Quando la catena è asciugata, si può utilizzare uno spray per catene specialmente adatto per catene con X-ring (p.es. Motorex Chainlube 622).

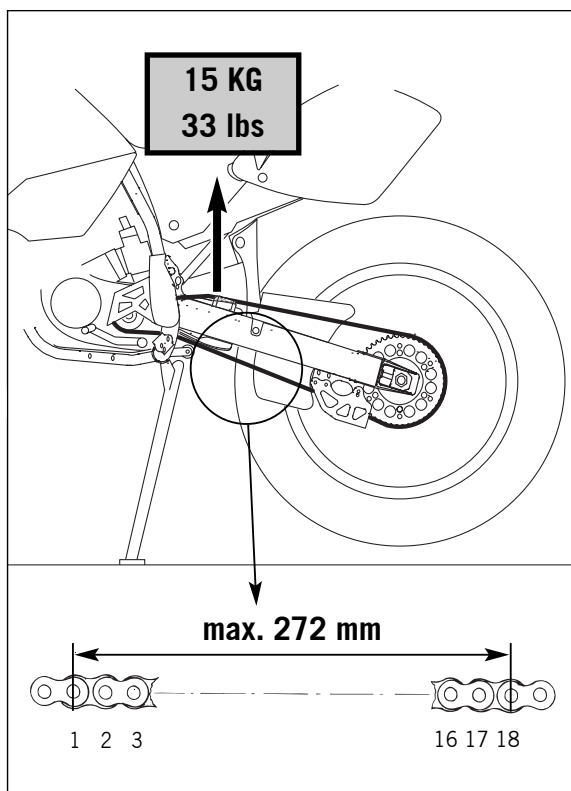
### ⚠ ATTENZIONE

Fare in modo che il lubrificante non raggiunga in nessun caso né il pneumatico posteriore né il disco del freno, altrimenti l'aderenza al suolo del pneumatico e l'azione del freno posteriore si ridurrebbero notevolmente e si potrebbe facilmente perdere il controllo della motocicletta.

### ! AVVERTIMENTO

Al montaggio del giunto catena la parte chiusa deve sempre trovarsi nel senso si marcia.

Controllare sempre l'usura del pignone, della corona e dei pattini guida. Se necessario, sostituire questi particolari.



## Usura della catena

Per controllare lo stato di usura della catena seguire attentamente le seguenti istruzioni:

Mettere il cambio in folle, tirare il ramo superiore della catena verso l'alto con una forza di 10 - 15 chilogrammi (vedere la figura). A questo punto misurare la distanza di 18 rulli sul ramo inferiore della catena. Al più tardi se la distanza dovesse misurare 272 mm bisognerebbe sostituire la catena. Le catene non si usano sempre in modo uniforme, per questo motivo bisognerebbe ripetere la misurazione in diversi punti della catena.

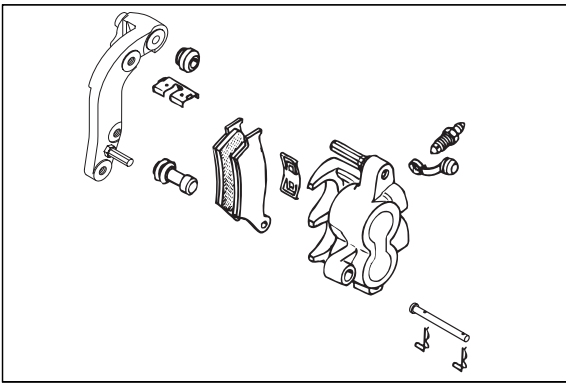
AVVERTENZE: quando viene montata una catena nuova, si raccomanda di sostituire anche i pignoni. Catene nuove si usano più velocemente su pignoni vecchi e usurati.

### ! AVVERTIMENTO

Assicurare le viti della corona alla ruota posteriore con Loctite e serrare con sequenza a croce.

Coppia di serraggio ai dadi 35 Nm.

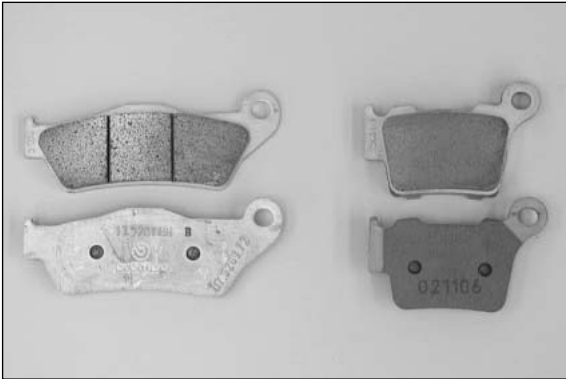
Coppia di serraggio alle viti 50 Nm.



## Indicazioni di base per i freni a disco KTM

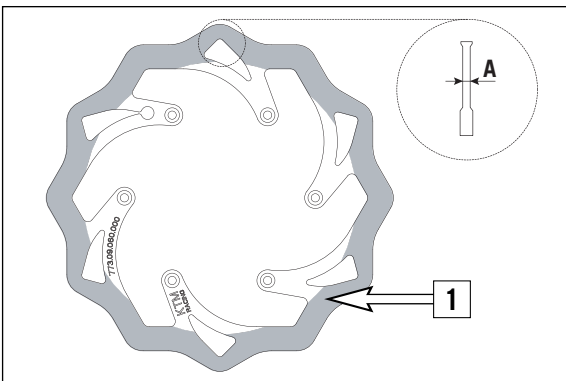
### PINZE:

L'alloggiamento delle pinze di questa serie di modelli è "flottante", esse cioè non sono solidali al loro supporto. La compensazione laterale consente sempre un'appoggio ottimale delle pastiglie sui dischi. Le viti del supporto pinza freno vanno assicurate con Loctite 243 e serrate con 25 Nm.



### PASTIGLIE FRENO:

Davanti, le pastiglie sono provviste di ferodi sinterizzati TOSHIBA TT 2701 HHB et dietro di ferodi sinterizzati TOYO B 143 FF. Tali ferodi assicurano una ottima combinazione tra dosatura, potenza frenante e durata. Il tipo di ferodo è indicato sul tergo della pastiglia e viene registrato anche nella documentazione di omologazione.



### DISCHI FRENO:

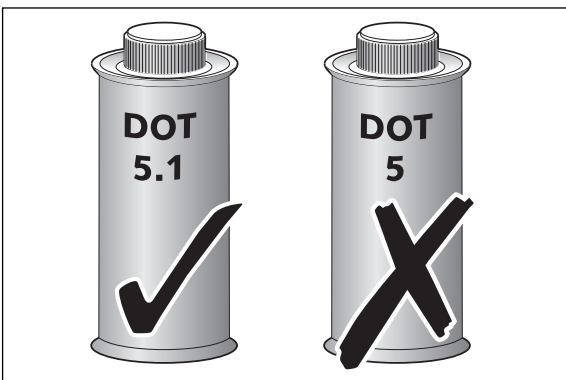
Con l'usura si riduce lo spessore del disco freno nella zona della superficie di contatto [1] delle pastiglie. Nel punto più debole [A] lo spessore dei dischi freno deve essere almeno di 2,50 mm (anteriore) / 3,50 mm (posteriore). Controllare lo spessore dei dischi freno in diversi punti.

### ⚠ ATTENZIONE

- Uno spessore dei dischi freno inferiore a 2,50 mm (anteriore) / 3,50 mm (posteriore) rappresenta un rischio per la sicurezza. Al raggiungimento di questo limite di usura far subito sostituire il disco freno.
- Di principio far eseguire riparazioni all'impianto freni da un'officina autorizzata KTM.

### RECIPIENTI DI LIQUIDO FRENI:

I recipienti di liquido freni del freno anteriore e posteriore sono dimensionati in modo tale che non è necessario un rabbocco neanche in caso di ceppi del freno consumati. Se il livello del liquido freno scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie dei freni.

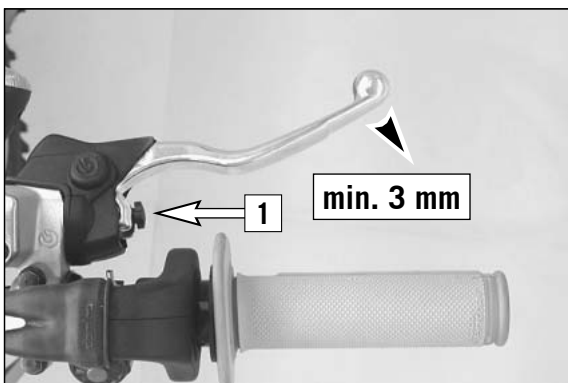


### LIQUIDO FRENI:

Per il rabbocco e la sostituzione del liquido freni raccomandiamo di usare Motorex Brake Fluid DOT 5.1. Il liquido per freni DOT 5.1 ha un punto di ebollizione a umido di 180°C (di 25°C superiore a quello del DOT 4) e quindi offre una sicurezza maggiore in caso di sollecitazioni gravose. Il liquido per freni DOT 5.1 è a base di etere glicolico, è color ambra e può essere miscelato con liquido per freni DOT 4. In nessun caso utilizzare liquido per freni DOT 5! Questo è a base di olio silconico ed è color porpora. Le guarnizioni ed i tubi freno delle motociclette KTM non sono concepiti per il liquido freni DOT 5..

### ⚠ ATTENZIONE

Fate sostituire il liquido freni almeno una volta all'anno. Se lavate spesso la motocicletta, esso dovrebbe essere sostituito anche più spesso. Il liquido freni ha la caratteristica di assorbire acqua. In un liquido "vecchio" quindi è possibile che si formano già a basse temperature bolle di vapore ed il sistema frenante si guasta.

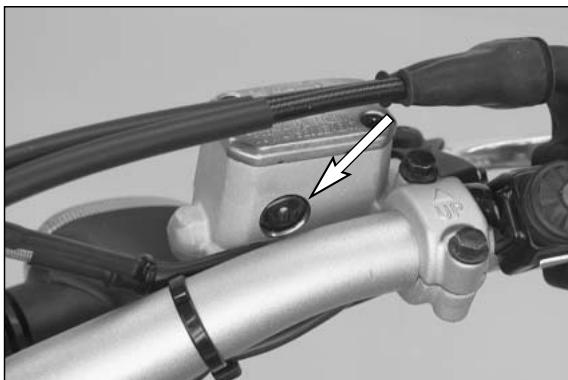


## Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano

La corsa a vuoto alla leva freno a mano può essere variata con la vite di registro [1]. In questo modo la posizione del punto di pressione (la resistenza che diventa percepibile alla leva freno a mano, quando le pastiglie vengono premute contro il disco del freno) può essere regolata per qualsiasi grandezza della mano. Spingendo la leva freno in avanti, ci deve essere una corsa a vuoto di almeno 3 mm. All'occorrenza girare adeguatamente la vite di registro [1].

### ⚠ ATTENZIONE

La corsa a vuoto alla leva freno a mano deve essere di almeno 3 mm. Solo allora il pistone deve essere mosso nella pompa freno a mano (percepibile alla maggiore resistenza alla leva freno a mano). Se manca questa corsa a vuoto, si forma della pressione nel sistema di frenatura e la conseguenza può essere un mancato funzionamento del freno ruota anteriore dovuto a surriscaldamento.

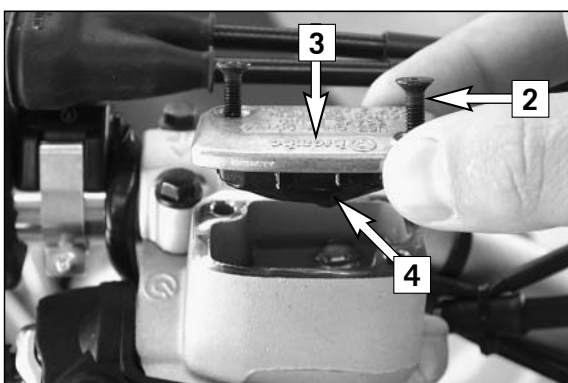


## Controllo livello liquido anteriore

Il serbatoio del liquido fa corpo unico con la pompa freno a mano posta sul manubrio ed è provvisto di una spia di ispezione: con serbatoio in posizione orizzontale, il livello del liquido non deve mai scendere sotto la mezzieria della spia.

### ⚠ ATTENZIONE

Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie del freno.



## Rabbocco liquido freno anteriore \*

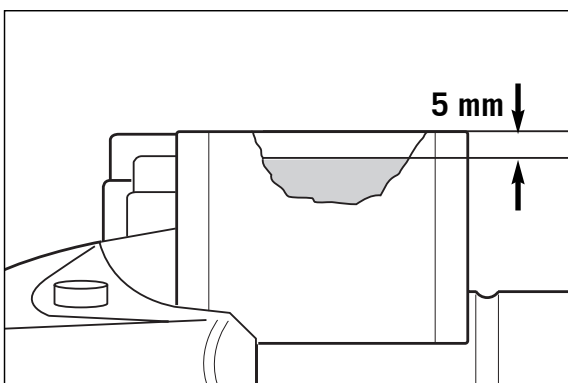
Rimuovere le viti [2] e togliere il coperchio [3] e la membrana [4]. Portare la pompa del freno a mano in posizione orizzontale e rabboccare il liquido per freni (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) fino a 5 mm sotto il bordo superiore del contenitore. Rimontare membrana, coperchio e viti. Lavare con acqua il liquido per freni che sia travasato o che si sia versato.

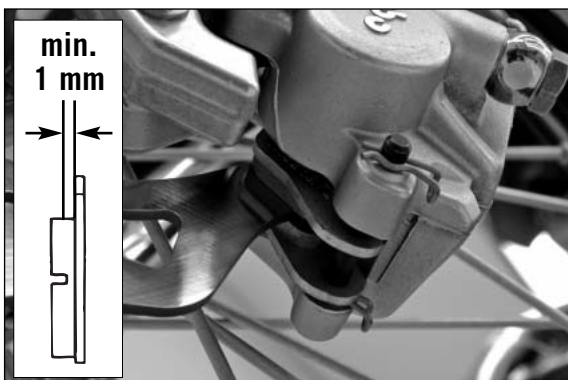
### ⚠ ATTENZIONE

- Non utilizzare in nessun caso del liquido freni DOT5 ! Si tratta di un liquido per freni a base di olio di silicone ed è colorata porpora. Esso richiede l'impiego di guarnizioni e tubi speciali.
- Conservate il liquido freni fuori portata dei bambini.
- Il liquido freni può provocare irritazioni pelle. Non portatelo a contatto con la pelle o con gli occhi. Se dovesse spruzzare del liquido freni negli occhi, sciacquate accuratamente con acqua e consultate un medico.

### ! AVVERTIMENTO

- Non portare il liquido freni a contatto con parti verniciate, il liquido freni corrode la vernice !
- Utilizzate solo liquido freni pulito da un contenitore a tenuta ermetica.





## Controllo pastiglie freno anteriore

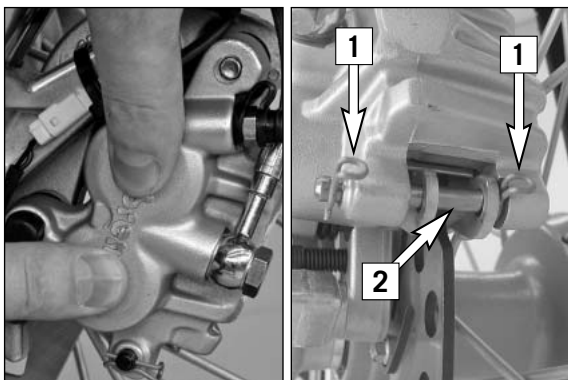
Le pastiglie del freno vanno controllate dal basso. Lo spessore delle pastiglie non deve essere inferiore a 1 mm.

### ⚠ ATTENZIONE

Al punto più sottile lo spessore delle pastiglie dei freni non deve essere inferiore 1 mm, altrimenti si potrebbe verificare un guasto ai freni. Nell'interesse della vostra propria sicurezza fate perciò sostituire in tempo le pastiglie.

### ! AVVERTIMENTO

Se le pastiglie del freno vengono sostituite troppo tardi cosicchè esse risultano parzialmente o completamente consumate, le parti in acciaio delle pastiglie sfregano sul disco. Ciò comporta una notevole diminuzione dell'effetto frenate ed il deterioramento del disco del freno



## Sostituzione pastiglie freno anteriore \*

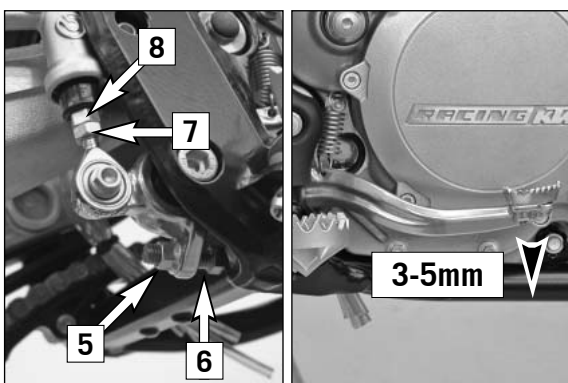
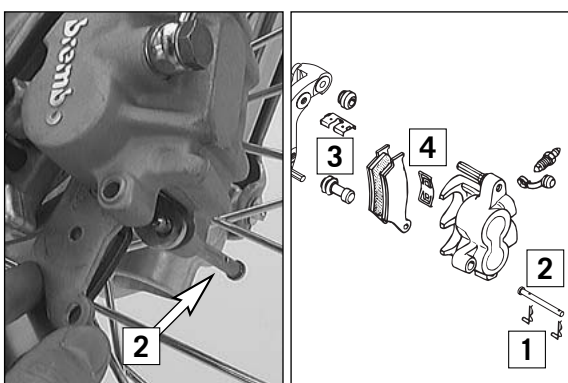
Spingere la pinza del freno verso il disco del freno, in modo che i pistoncini del freno del freno raggiungano la loro posizione base. Rimuovere le sicure [1], estrarre il perno [2] e togliere le pastiglie del freno dalla pinza del freno. Pulire con aria compressa la pinza del freno e il supporto della pinza, controllare che le guarnizioni dei perni di guida non siano danneggiate e, se occorre, ingrassarli.

Montare la pastiglia destra del freno e fissarla con il perno. Montare la pastiglia sinistra del freno ed inserire il perno fino all'arresto. Montare le sicure.

Accertarsi durante il montaggio delle pastiglie che la lamierina di scorrimento [3] nel supporto della pinza e la molla a balestra [4] siano posizionate correttamente.

### ⚠ ATTENZIONE

- Il disco del freno va mantenuto sempre perfettamente pulito da olio e grasso, in caso contrario verrebbe fortemente ridotto l'effetto frenante.
- Dopo il montaggio controllare il corretto posizionamento delle sicure.
- Dopo ogni intervento sul sistema di frenatura azionare la leva a mano ossia il pedale freno per far aderire le pastiglie al disco e per ripristinare il corretto punto di pressione.

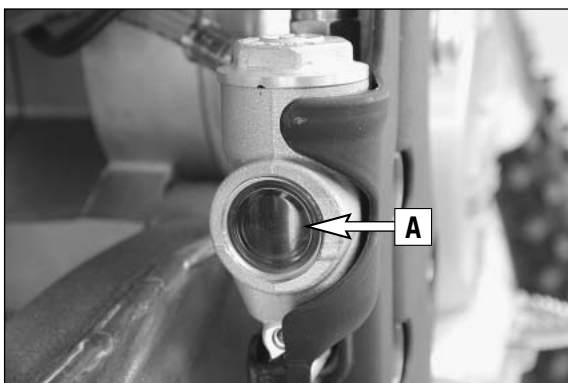


## Modifica posizione base del pedale freno \*

Per variare la posizione base del pedale freno svitare il controdado [5] e girare adeguatamente la vite di arresto [6]. Dopodiché regolare assolutamente la corsa a vuoto del pedale freno. Misurato all'esterno, il pedale deve avere una corsa a vuoto di 3-5 mm. Solo allora lo stelo deve muovere il pistoncino nella pompa freno posteriore (percepibile dalla maggiore resistenza del pedale freno). A questo scopo allentare il controdado [7] e girare adeguatamente l'asta di spinta [8].

### ! AVVERTIMENTO

Se non vi è questa corsa a vuoto, si sviluppa della pressione nel sistema di frenatura e di conseguenza la ruota posteriore viene frenata. Il sistema di frenatura si surriscalda e nel caso estremo il suo funzionamento può venire a mancare completamente.



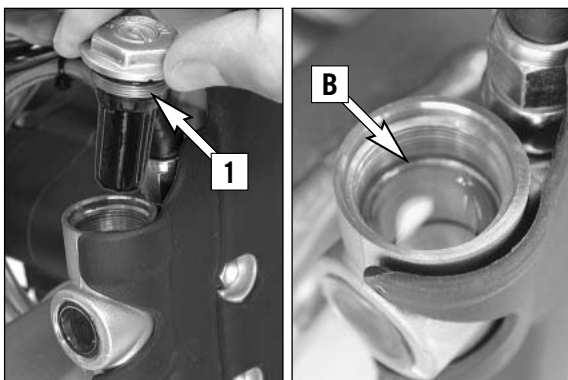
## Controllo livello liquido freno posteriore

Il recipiente per il liquido del freno a disco posteriore si trova sul lato destro del veicolo, direttamente sulla pompa freno posteriore.

A veicolo posteggiato in posizione verticale nel vetro spia [A] non deve essere visibile nessuna bolla d'aria.

### ⚠ ATTENZIONE

Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie del freno consumate.



## Rabbocco liquido freno posteriore \*

Appena è visibile una bolla d'aria nel vetro spia [A], rabboccare il liquido freno. A questo scopo è opportuno togliere la vite [1].

Rabboccare liquido freno DOT5.1 (ad esempio Motorex Brake Fluid DOT 5.1) fino alla marcatura [B] all'interno del recipiente e rimontare la vite.

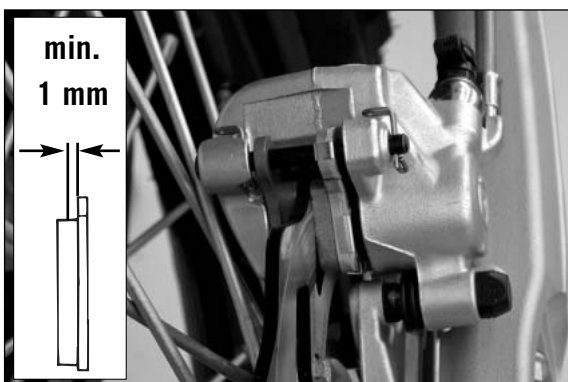
Sciacquare via con acqua il liquido freno traboccato o versato.

### ⚠ ATTENZIONE

- Non utilizzare in nessun caso del liquido freni DOT5 ! Si tratta di un liquido per freni a base di olio di silicone ed è color porpora. Esso richiede l'impiego di guarnizioni e tubi speciali.
- Conservate il liquido freni fuori portata dei bambini.
- Il liquido freni può provocare irritazioni pelle. Non portatelo a contatto con la pelle o con gli occhi. Se dovesse spruzzare del liquido freni negli occhi, sciacquate accuratamente con acqua e consultate un medico.

### ! AVVERTIMENTO

- Non portare il liquido freni a contatto con parti verniciate, il liquido freni corrode la vernice !
- Utilizzate solo liquido freni pulito da un contenitore a tenuta ermetica



## Controllo pastiglie freno posteriore

Le pastiglie del freno vanno controllate dal lato posteriore. Lo spessore delle pastiglie non deve essere inferiore a 1 mm.

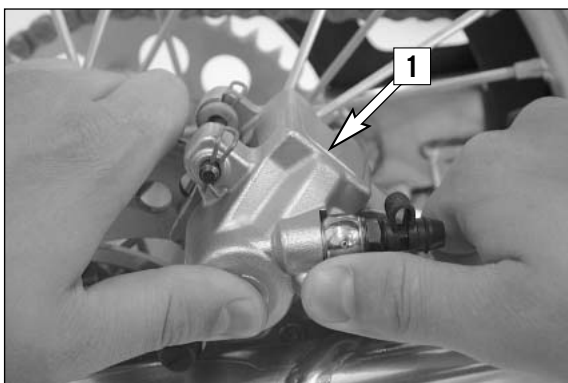
### ⚠ ATTENZIONE

Al punto più sottile lo spessore delle pastiglie dei freni non deve essere inferiore 1 mm, altrimenti si potrebbe verificare un guasto ai freni. Nell'interesse della vostra propria sicurezza fate perciò sostituire in tempo le pastiglie.

### ! AVVERTIMENTO

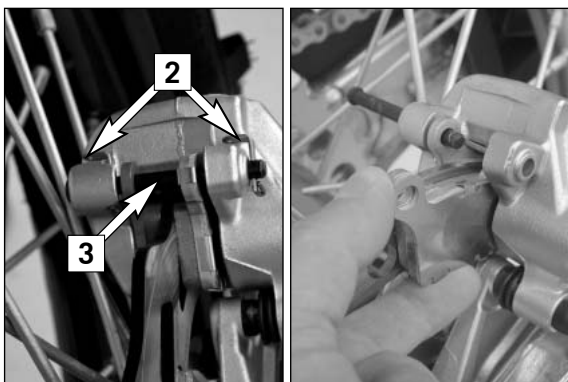
Se le pastiglie del freno vengono sostituite troppo tardi cosicchè esse risultano parzialmente o completamente consumate, le parti in acciaio delle pastiglie sfregano sul disco. Ciò comporta una notevole diminuzione dell'effetto frenate ed il deterioramento del disco del freno





## Sostituzione pastiglie freno posteriore \*

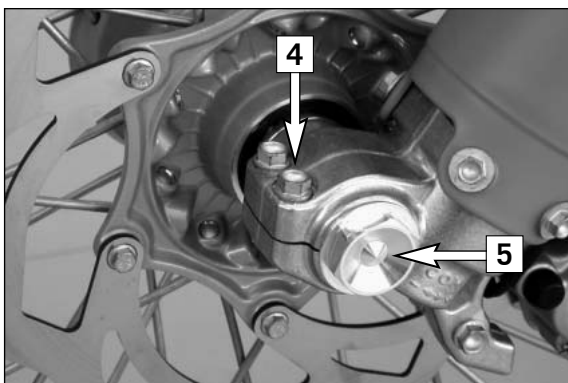
Spingere la pinza freno [1] verso la corona, affinché il pistoncino giunga nella sua posizione base. Togliere i fermi [2], sfilare i perni [3] e togliere le pastiglie freno. Pulire accuratamente la pinza freno con aria compressa e controllare che non siano danneggiati i manicotti dei perni di guida.



Spingere la pastiglia sinistra nella pinza freno e fissarla con il perno. Introdurre la pastiglia destra e spingere il perno [3] fino all'arresto nella pinza freno. Montare i fermi [2].

### ⚠ ATTENZIONE

- Il disco del freno va mantenuto sempre perfettamente pulito da olio e grasso, in caso contrario verrebbe fortemente ridotto l'effetto frenante.
- Dopo il montaggio controllare il corretto posizionamento delle sicure.
- Dopo ogni intervento sul sistema di frenatura azionare la leva a mano ossia il pedale freno per far aderire le pastiglie al disco e per ripristinare il corretto punto di pressione.



## Smontaggio e montaggio ruota anteriore

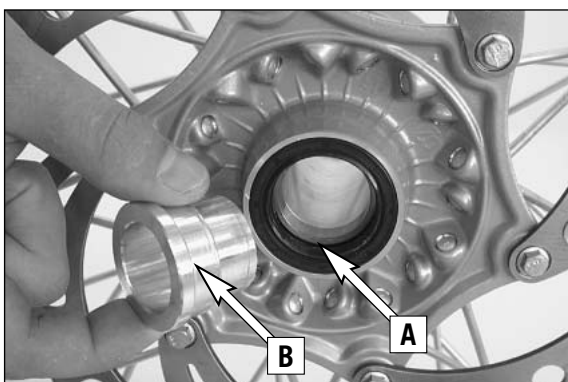
Posizionare la moto con il ciclistica su un cavalletto di modo che la ruota anteriore non tocchi più terra.

Allentare le due viti di serraggio [4] al fondello forcella sinistro, svitare il dado flangiato [5] e solo allora allentare le viti di serraggio destre. Tenendo ferma la ruota anteriore, sfilare il perno ruota.

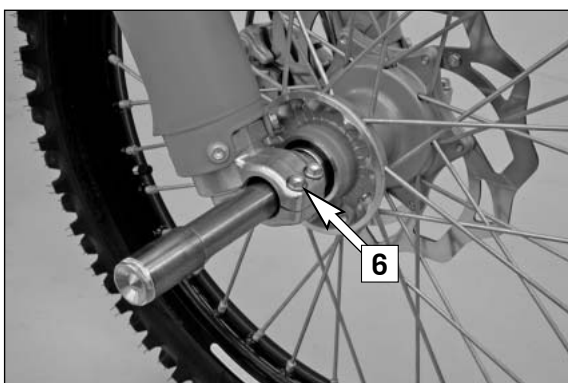
Levare con cautela la ruota anteriore dalla forcella.

### ! AVVERTIMENTO

- Non azionare il freno a mano quando la ruota anteriore è smontata.
- Poggiate la ruota sempre con il disco freno in alto per evitare di danneggiarlo.



Prima di rimontare la ruota anteriore, pulire ed ingrassare i paraoli [A] e la superficie di scorrimento [B] delle boccole distanziali e montare queste ultime.



Per il rimontaggio della ruota anteriore inserire questa nella forcella, posizionarla correttamente e montare il perno ruota.

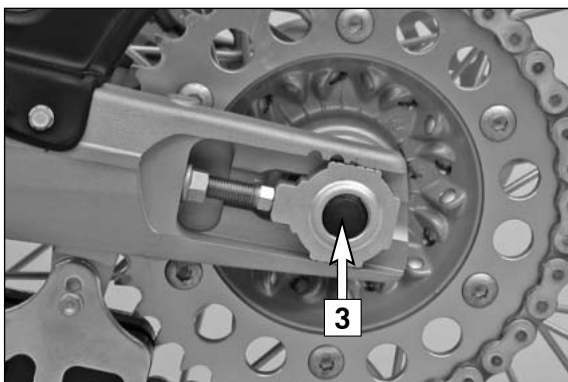
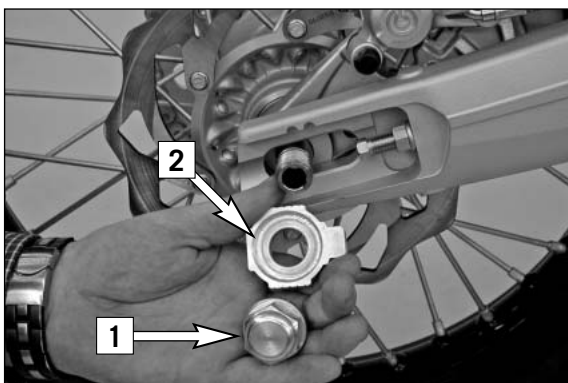
Montare il dado flangiato [5], serrare le viti di serraggio [6] al fondello forcella destro per impedire che il perno ruota si giri e serrare il dado flangiato con 40 Nm.

Allentare le viti morsetto del mozzo destro del perno della ruota, rimuovere la motocicletta dal cavalletto, azionare il freno anteriore e far affondare con forza alcune volte la forcella per allineare le forcelle.

Solo allora serrare le viti morsetto dei due mozzi del perno della ruota con 15 Nm.

### ⚠ ATTENZIONE

- Se al montaggio non disponete di una chiave dinamometrica, fate correggere la coppia di serraggio al più presto possibile in un'officina specializzata KTM. Un perno ruota allentato può comportare un comportamento di guida instabile della moto.
- Dopo aver montato la ruota anteriore azionate sempre il freno a mano fino a ripristinare il corretto punto di pressione.
- Il disco del freno va mantenuto sempre perfettamente pulito da olio e grasso. In caso contrario l'effetto frenante verrebbe notevolmente ridotto.



## Smontaggio e montaggio della ruota posteriore

Appoggiare la motocicletta con il ciclistica su un cavalletto, in modo che la ruota posteriore non tocchi più il suolo.

Svitare il dado flangiato [1], togliere il tendicatena [2], estrarre il perno ruota [3] fino al punto che si riesca a spingere in avanti la ruota posteriore.

Togliere la catena dalla corona, estrarre il perno ruota e levare la ruota posteriore con cautela dal forcellone.

### ! AVVERTIMENTO

- Non azionare il freno a pedale quando la ruota posteriore è smontata.
- Poggiate la ruota sempre con il disco freno in alto per evitare di danneggiarlo.
- Quando viene smontato il perno ruota occorre pulire accuratamente le filettature del perno ruota e del dado a colletto e reingrassarle per evitare un grippaggio delle filettature.

Per il montaggio si proceda in senso inverso. Prima di serrare il dado a colletto con 80 Nm spingere in avanti la ruota posteriore affinché i tendicatena siano in contatto con le viti di serraggio.

### ⚠ ATTENZIONE

- Se al montaggio non disponete di una chiave dinamometrica, fate correggere la coppia di serraggio al più presto possibile in un'officina specializzata KTM. Un perno ruota allentato può comportare un comportamento di guida instabile della moto.
- Tenete il disco freno sempre pulito da olio e grasso, perché altrimenti l'effetto verrebbe fortemente ridotto.
- Dopo aver montato la ruota posteriore azionate sempre il freno a pedale fino a ripristinare il corretto punto di pressione.
- Stringere il dado a colletto con la coppia di serraggio prescritta. Un perno ruota allentato può comportare una tenuta di strada instabile.

## Controllo tensione raggi

Una corretta tensione dei raggi è molto importante per la stabilità della ruota e quindi per la sicurezza su strada. Un raggio insufficientemente teso comporta lo squilibrio della ruota ed in breve tempo l'allentamento di altri raggi. Controllare regolarmente la tensione dei raggi, particolarmente su motociclette nuove. A tal fine colpire brevemente ogni raggio con la punta di un cacciavite (vedi foto): il raggio dovrà produrre un suono chiaro. Suoni cupi invece significano raggi lenti. In tal caso occorrerà far registrare i raggi in un'officina specializzata e far centrare la ruota.

### ⚠ ATTENZIONE

- Se proseguite il viaggio con raggi insufficientemente tesi, i raggi possono strapparsi causando un'instabile tenuta di strada.
- Raggi eccessivamente tesi si possono strappare a causa di un sovraccarico locale. I raggi devono essere tesi con una coppia di serraggio da 5 Nm.



PRESSIONE PNEUMATICI		
	anteriore	posteriore
Fuori strada	1,0 bar	1,0 bar
Strada	1,5 bar	2,0 bar

## Pneumatici, pressione pneumatici

Il tipo, lo stato e la pressione dei pneumatici condizionano il comportamento su strada della motocicletta e vanno pertanto controllati prima di ogni viaggio.

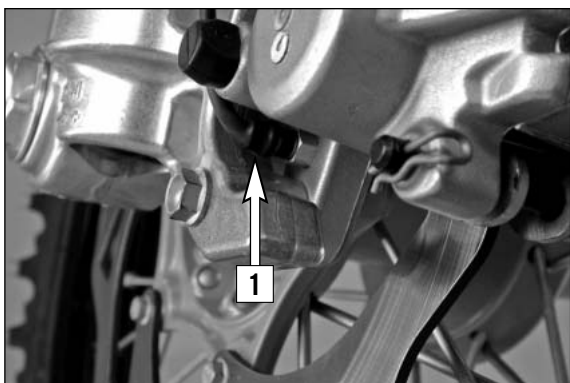
- La misura dei pneumatici è indicata nei dati tecnici e nel libretto della moto.
- Lo stato dei pneumatici deve essere controllato prima di ogni viaggio. Controllare i pneumatici verificando che non presentino tagli, chiodi conficcati o altri oggetti appuntiti.

Riguardo alla profondità minima del profilo rispettate le normative vigenti nel vostro paese. Noi raccomandiamo di cambiare i pneumatici al più tardi quando il profilo ha raggiunto una profondità di 2 mm.

- La pressione d'aria dei pneumatici va controllata regolarmente a pneumatici „freddi“. La corretta regolazione della pressione garantisce ottimale confort di viaggio e massima durata del pneumatico.

### ⚠ ATTENZIONE

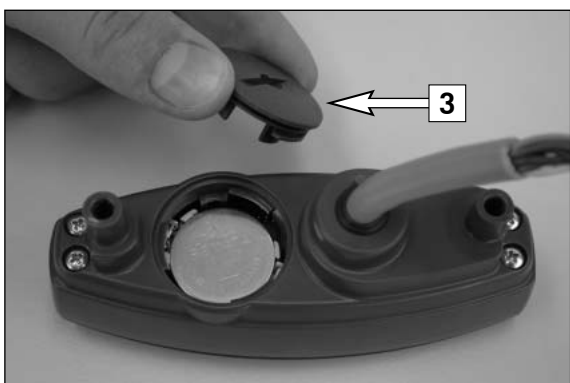
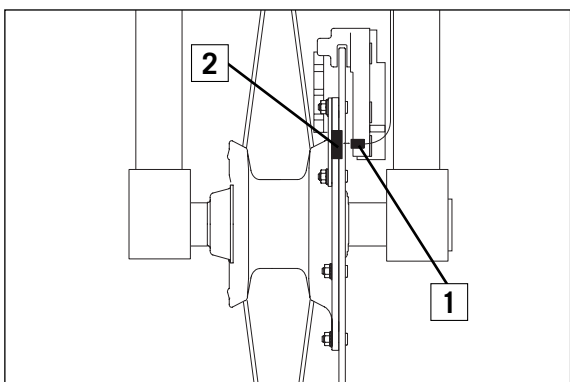
- Far montare esclusivamente pneumatici autorizzati dalla KTM. Pneumatici diversi possono condizionare negativamente il comportamento su strada della motocicletta.
- Per garantire la vostra incolumità, pneumatici danneggiati vanno sostituiti immediatamente.
- Pneumatici lisci condizionano negativamente il comportamento su strada del motociclo, soprattutto su carreggiata bagnata
- Una pressione insufficiente comporta un'usura anomala ed il surriscaldamento del pneumatico.
- La ruota anteriore e quella posteriore devono essere munite di pneumatici dello stesso profilo. - Solo pneumatici collaudati dalla KTM !



## Controllo/regolazione distanza del sensore magnetico

La distanza fra magnete [2] e sensore [1] deve essere di 2-4 mm. In caso contrario possono verificarsi irregolarità di funzionamento del tachimetro.

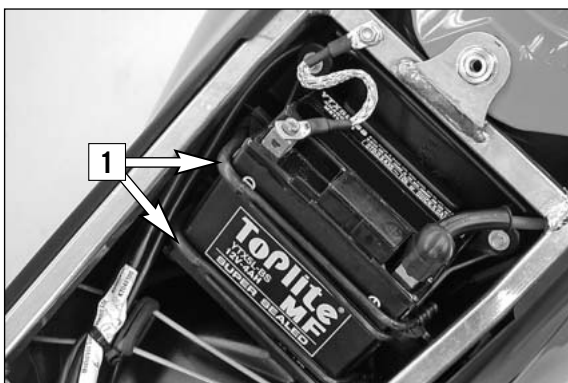
Questa distanza può essere corretta girando dentro o fuori il sensore [1].



## Batteria per il tachimetro digitale

A questo scopo togliere la mascherina portafaro e smontare il tachimetro elettronico. Togliere la chiusura a vite [3], inserire la batteria (tipo Duracell CR 2430) con la scritta in alto e rimontare la chiusura a vite.





## Batteria

La batteria si trova sotto la sella ed è esente da manutenzione. Esente da manutenzione significa che non c'è bisogno di controllare il livello dell'acido. I morsetti della batteria vanno regolarmente puliti ed all'occorrenza ingrassati con grasso privo di acidi. Molto importante per la durata della batteria è lo stato di carica ed il tipo di carica.

### SMONTAGGIO BATTERIA:

Scollegare prima il polo negativo e poi quello positivo della batteria.

Togliere il coperchio cassa filtro e sganciare i due elastici [1].

Togliere la batteria.

Al rimontaggio l'inserimento dipende dal tipo di batteria (vedi figura), collegare quindi il polo negativo per ultimo alla batteria.

### ! ATTENZIONE

- Se per qualunque motivo ci dovesse essere una fuoriuscita di elettrolita (acido solforico) dalla batteria, si raccomanda la massima precauzione. L'elettrolita può provocare gravi ustioni.
- Al contatto con la pelle sciacquare abbondantemente con acqua.
- Se dell'elettrolita entra negli occhi, sciacquare almeno per 15 minuti con acqua e consultare subito un medico.
- Benché si tratti di una batteria chiusa, è possibile che fuoriescano dei gas esplosivi. Tenere scintille o fiamme aperte lontane dalla batteria.
- Tenere batterie difettose fuori dalla portata di bambini e provvedere ad un regolare smaltimento.

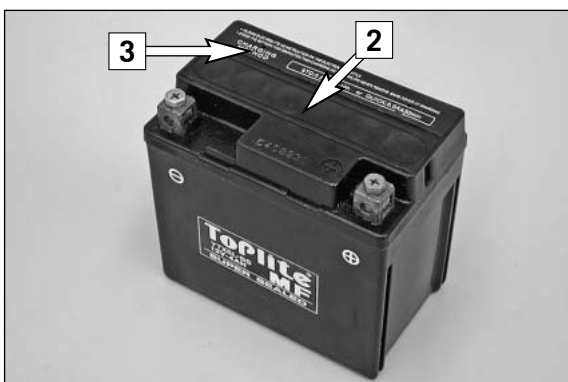
### ! AVVERTIMENTO

Il listello di chiusura [2] non deve assolutamente essere tolto perché verrebbe danneggiato.

### CONSERVAZIONE:

Se la moto viene messa a riposo per un prolungato periodo di tempo, smontare la batteria e ricaricarla. Temperatura di conservazione 0 - 35°C, senza irradiazione solare diretta.

**Ricaricare la batteria ogni 3 mesi!**



## Carica batteria

Anche se non è utilizzata, una batteria perde carica di giorno in giorno. Per la ricarica scollegare sempre la batteria. Ricaricare la batteria secondo le istruzioni [3] sul contenitore della batteria. L'amperaggio ed il tempo di carica non devono essere superati. Cariche rapide a correnti di maggiore intensità influiscono negativamente sulla durata della batteria.

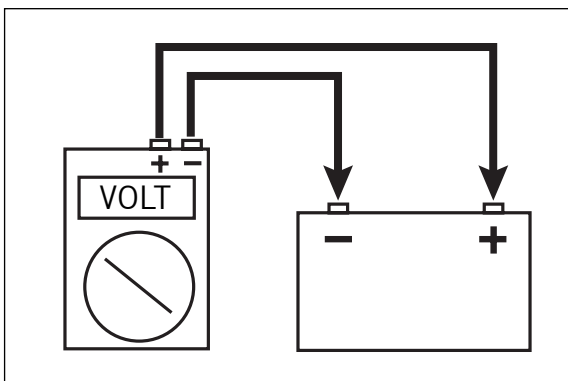
Per la ricarica della batteria montata utilizzare esclusivamente il caricabatterie KTM (cod.art. 58429074000). Solo così è assicurato che non si verifichino danneggiamenti dell'impianto elettrico di bordo per sovratensione. **Con l'utilizzo di caricabatterie diversi, smontare prima assolutamente la batteria!** Con questo caricabatterie si possono misurare anche la tensione di riposo, la capacità di avviamento della batteria e la potenza del generatore. Con questo apparecchio, inoltre, è impossibile sovraccaricare la batteria.

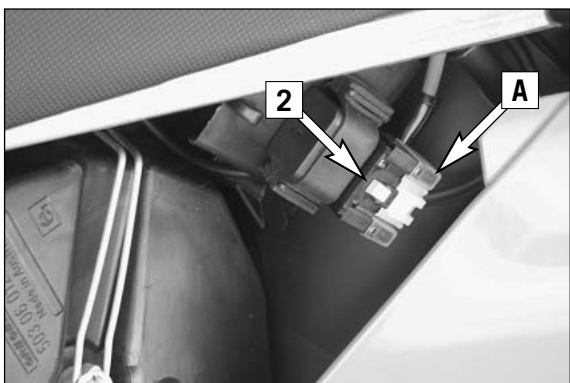
Quando la batteria è scarica, va subito ricaricata. Un prolungato disuso allo stato scarico comporta la scarica completa e la solfatazione delle piastre e di conseguenza la distruzione della batteria.

In caso di prolungata conservazione la batteria va ricaricata ogni tre mesi.

### ! AVVERTIMENTO

- Il listello di chiusura [2] non deve assolutamente essere tolto perché verrebbe danneggiato.
- Prima della carica scollegare sempre il polo negativo della batteria per evitare danni all'elettronica di bordo.
- Per la carica collegare prima la batteria al caricabatterie e poi accendere il caricabatterie. Dopo la carica spegnere prima il caricabatterie, poi scollegare la batteria.
- Per una carica in locali chiusi provvedere ad una buona aerazione. Durante la carica la batteria produce dei gas esplosivi.
- Se il tempo di carica è troppo lungo o la tensione o la corrente di carica troppo alta, l'elettrolita fuoriesce attraverso le valvole di sicurezza. Così la batteria perde capacità.
- Cariche rapide vanno possibilmente evitate.





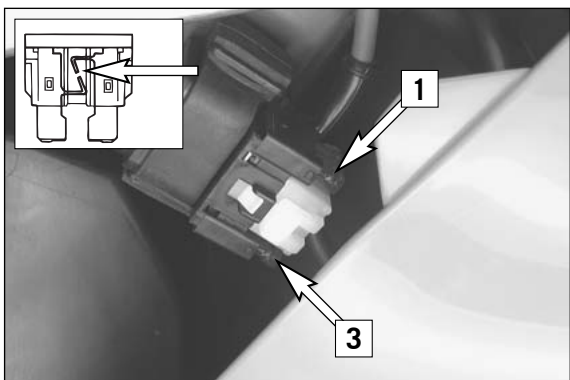
## Fusibile

Il fusibile [1] si trova nel relè d'avviamento del motorino d'avviamento elettrico [2] sotto la fiancatina sinistra.

Dopo aver tolto la fiancatina sinistra ed il cappuccio di protezione [A] si può vedere il fusibile.

Con esso sono protette le seguenti utenze:

- sistema d'avviamento elettrico
- clacson
- lampeggiatori
- tachimetro elettronico



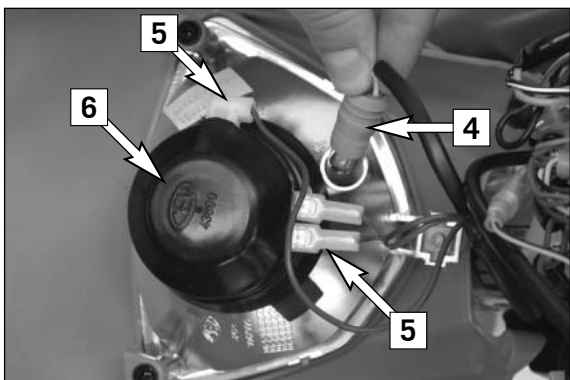
Nel relè d'avviamento si trova anche un fusibile di scorta [3] (10 ampere).

Un fusibile bruciato deve essere sostituito esclusivamente con un altro equivalente. Se anche il nuovo fusibile dovesse bruciarsi una volta montato, rivolgersi assolutamente ad un'officina specializzata KTM.

Il fusibile ha una capacità di 10 Ampere.

## ! AVVERTIMENTO

**Non montare in nessun caso un fusibile con maggiore potenza o tentare di "aggiustare" lo stesso fusibile. trattamenti non appropriati potrebbero causare il guasto dell'intero impianto elettrico.**

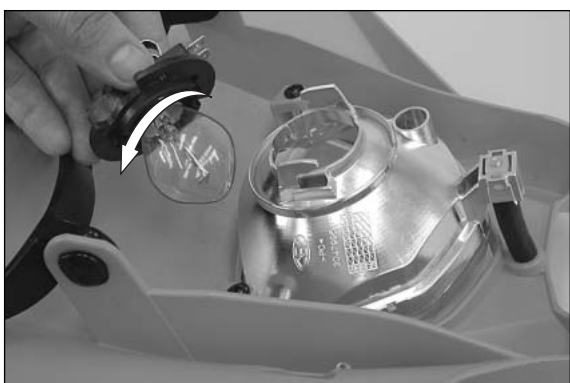


## Sostituzione lampadina faro / lampadina luce di posizione

Staccare entrambi gli elastici e spostare in avanti la mascherina portafaro. Estrarre con cautela la lampadina luce di posizione completa di portalam-pada [4] dalla parabola.

Staccare la spina [5] dalla lampadina faro e togliere la calotta di gomma [6]. Sganciare la staffetta di fissaggio e togliere la lampadina dalla parabola.

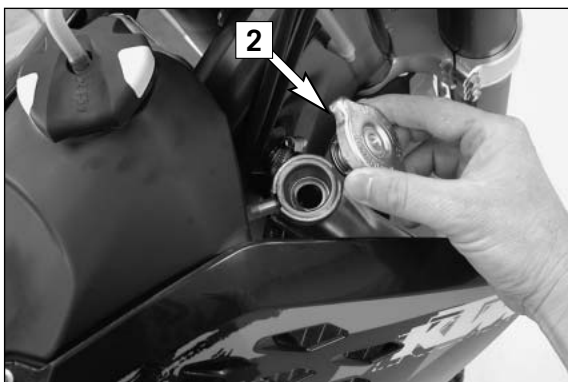
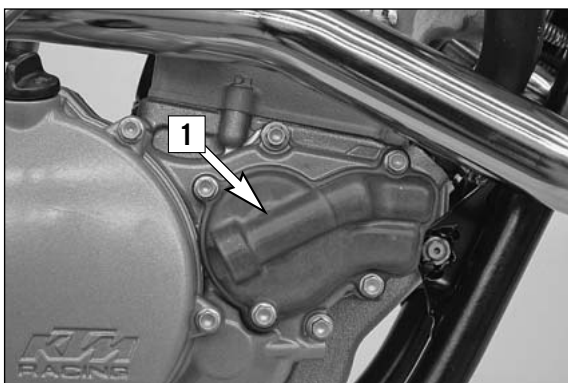
Per sostituire la lampadina luce di posizione, sfilarla semplicemente dal portalam-pada.



Premere leggermente la lampadina, girarla di ca. 30° in senso antiorario ed estrarla dal portalam-pada.

Il montaggio avviene in ordine inverso.

Riagganciare la mascherina portafaro alle spine di supporto e fissarla con i due elastici.



## Raffreddamento

La pompa dell'acqua [1] alloggiata nel motore induce una circolazione forzata del liquido di raffreddamento. A motore freddo il liquido di raffreddamento circola solo nel cilindro e nella testa cilindro. Dopo che il motore ha raggiunto la sua temperatura d'esercizio (circa 70 °C), il termostato si apre e il liquido di raffreddamento viene pompato anche attraverso i radiatori in alluminio.

Il raffreddamento avviene attraverso il vento contrario, più la velocità è bassa, minore è l'effetto di raffreddamento. Anche alette del radiatore sporche diminuiscono l'effetto di raffreddamento.

La pressione causata dall'elevata temperatura del liquido viene regolata da una valvola sul tappo del radiatore [2]; si possono raggiungere temperature prossime ai 120° C senza timore di inconvenienti.

### ⚠ ATTENZIONE

- Controllate il livello liquido di raffreddamento possibilmente a motore freddo. Se dovete togliere il tappo del radiatore a motore caldo, copritelo con un panno ed apritelo lentamente per scaricare la sovrappressione. Attenzione, pericolo di scottature !
- Non staccare i manicotti del radiatore a motore caldo. Il liquido di raffreddamento ed il vapore caldi che fuoriescono, possono causare ustioni gravi.
- In caso di ustioni tenete subito la parte interessata sotto acqua corrente fredda.
- Il liquido di raffreddamento è tossico ! Conservatelo quindi fuori dalla portata dei bambini.
- In caso avete ingerito del liquido di raffreddamento, fatevi subito visitare da un medico.
- Se del liquido di raffreddamento entra negli occhi, sciacquate subito con acqua fredda e fatevi visitare da un medico.

Come liquido di raffreddamento viene impiegata una miscela di anticongelante al 50% e di acqua distillata al 50%. Il limite della protezione anticongelamento deve però essere di almeno -25° C. Questa miscela offre oltre alla protezione contro il congelamento anche una buona protezione contro la corrosione e non dovrebbe quindi essere sostituita da acqua pura.

### ! AVVERTIMENTO

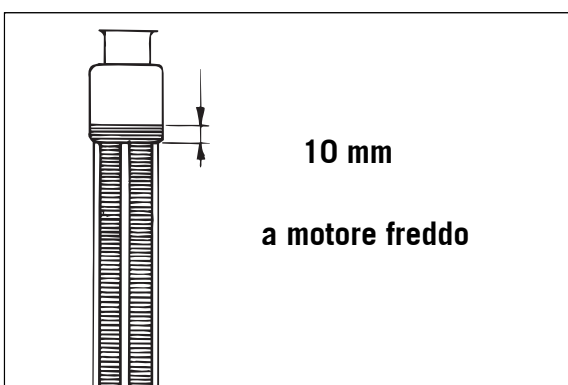
- Se è stato scaricato il liquido di raffreddamento o se è stato rabboccato con più di 0,25 litri di liquido di raffreddamento, il sistema di raffreddamento va spurgato.(vedi schizzo).
- Usare sempre prodotti di buona qualità (p.es. Motorex Anti-Freeze) per evitare l'insorgere di corrosione o la formazione di schiuma.

## Controllo livello liquido di raffreddamento

A motore freddo, il liquido deve coprire per circa 10 mm le lamelle del radiatore (vedi illustrazione).

### ! AVVERTIMENTO

Controllate il livello liquido di raffreddamento possibilmente a motore freddo. Se dovete togliere il tappo del radiatore [2] a motore caldo, copritelo con un panno ed apritelo lentamente per scaricare la sovrappressione. Attenzione, pericolo di scottature !

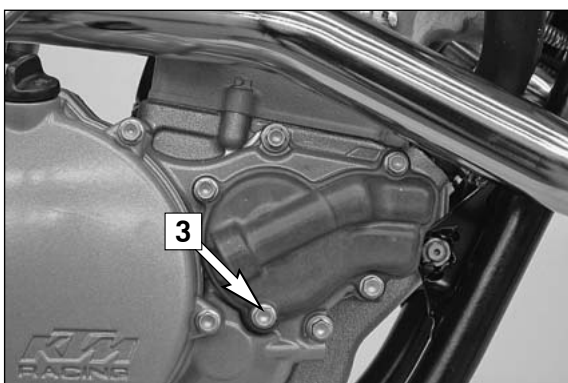


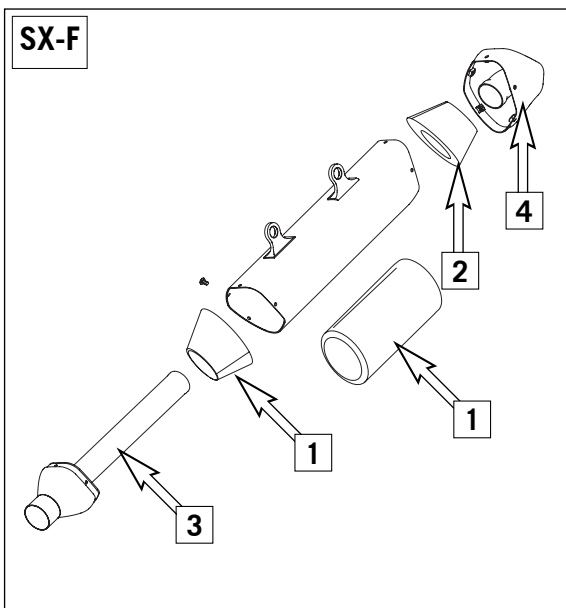
## Spurgo sistema di raffreddamento

Il liquido di raffreddamento può essere scaricato togliendo la vite [3] dal lato anteriore del cilindro.

Per lo spurgo del circuito di raffreddamento immettere liquido di raffreddamento fino a ca. 10 mm sopra le lamelle del radiatore.

Dopo un breve giro controllare di nuovo il livello del liquido di raffreddamento.





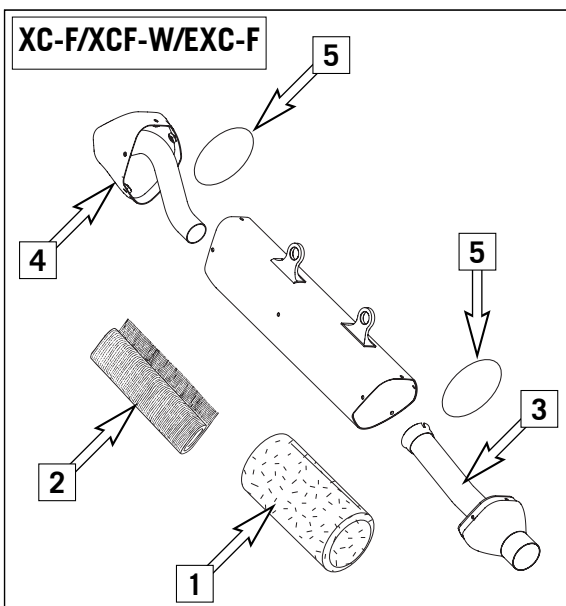
## Sostituzione lana di vetro del silenziatore \*

Per l'insonorizzazione i silenziatori in alluminio sono riempiti di filato di fibra di vetro. Far controllare questo riempimento regolarmente in un'officina specializzata KTM (vedi Tabella di Lubrificazione e Manutenzione). Col tempo le fibre del materiale fonoassorbente escono attraverso i fori del tubo forato all'esterno, il silenziatore „si brucia“. Oltre ad un elevato livello sonoro si avrà così anche una variazione della caratteristica prestazionale. Presso le officine specializzate KTM è disponibile il materiale fonoassorbente adatto al rispettivo silenziatore. Per esperienza il pacco (i pacchi) di lana di vetro anteriore(i) [1] va (vanno) sostituito(i) più spesso del pacco posteriore o della lastra fonoassorbente posteriore [2].

A questo scopo smontare il silenziatore dalla moto e togliere il fondello anteriore [3] completo di tubo interno. Estrarre il pacco di lana di vetro anteriore dal silenziatore. Pulire il tubo interno anteriore.

Per un più facile inserimento del pacco di filato di fibra di vetro ci si può fabbricare da sé un attrezzo di montaggio di legno, plastica o metallo. Infilare l'attrezzo di montaggio nel tubo interno e calzarsi sopra il pacco di filato di fibra di vetro. Spingere il tubo interno con il filato di fibra di vetro nel silenziatore in modo che la fessura del tubo interno si accoppia con la lamina. Con un oggetto tronco calcare il pacco di filato di fibra di vetro completamente nel silenziatore e montare il tappo di chiusura.

Per la sostituzione della lastra fonoassorbente posteriore togliere prima il pacco anteriore ed il tubo interno. Perforare quindi i rivetti e togliere il tappo terminale [4].

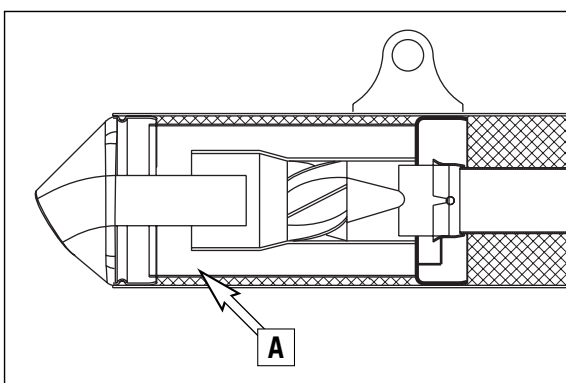


**AVVERTENZA:** gli O-ring [5] dei tappi di chiusura devono essere sostituiti ad ogni riparazione allo scarico. I riempimenti di filato di fibra di vetro sono disponibili presso i concessionari KTM.

Far particolare attenzione al corretto avvitamento del fondello. Controllare che il silenziatore sia montato senza tensioni prima di serrare tutte le viti di fissaggio.

## ⚠ ATTENZIONE

**Durante il funzionamento della motocicletta l'impianto di scappamento diventa molto caldo. Iniziate i lavori sull'impianto di scappamento solo dopo il raffreddamento dello stesso onde evitare bruciature.**

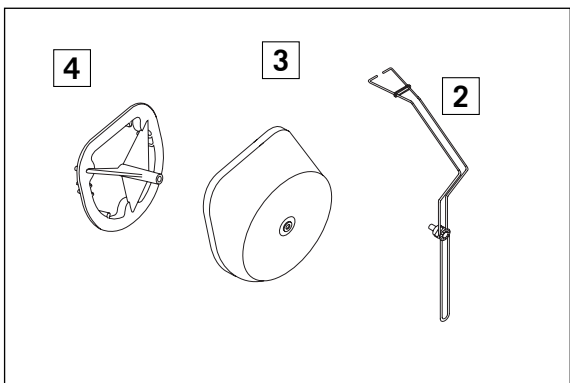
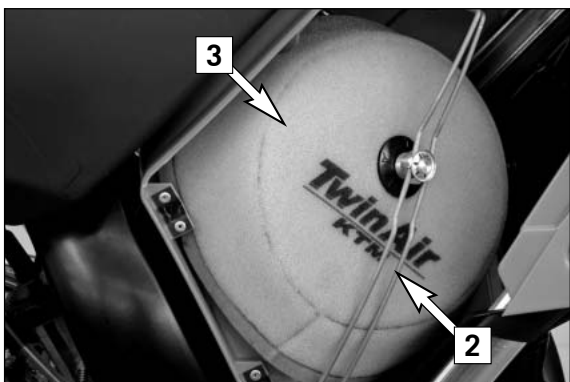


## Pulizia parascintille (XC-F/XCF-W USA) \*

Il parascintille dovrebbe essere sostituito quando viene rinnovato il riempimento di filato di fibra di vetro oppure almeno una volta all'anno.

A questo scopo togliere il tappo terminale dello scarico e rimuovere eventuali residui nella zona [A]. Sostituire l'O-ring e montare il tappo terminale.





## Pulizia filtro aria \*

Il filtro aria va pulito prima di ogni impiego in gara, altrimenti a seconda dello sviluppo di polvere. A questo scopo alzare il coperchio della cassafiltro [1] (vedi illustrazione) e tirarlo indietro.

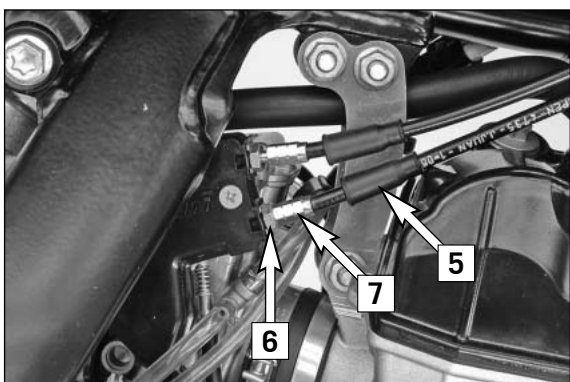
Sganciare la staffetta fissaggio filtro [2] in basso, orientarla a lato e togliere la cuffia di riduzione aria [3] unitamente al filtro aria [4] ed al supporto filtro [5] dalla cassa filtro.

### ! AVVERTIMENTO

- Non pulire il filtro in schiuma con benzina o petrolio che lo possono corrodere. Per una corretta manutenzione del filtro in schiuma, la KTM consiglia l'uso di prodotti della ditta Motorex (Bio Dirt Remover e Liquid Bio Power) per la pulizia e per la lubrificazione.
- Non mettere mai in funzione la motocicletta senza filtro aria. L'infiltrazione di polvere e sporco può causare danni ed un'elevata usura.
- Se il filtro aria non è montato correttamente, polvere e sporco possono giungere nel motore e provocare dei danni.

Lavare con cura il filtro con lo speciale liquido detergente e farlo asciugare bene: spremere leggermente il filtro ma mai strizzarlo. Ingrassare il filtro asciutto con un olio per filtri di alta qualità. Pulire anche il cassafiltro e controllare che il manicotto del carburatore sia integro e correttamente posizionato.

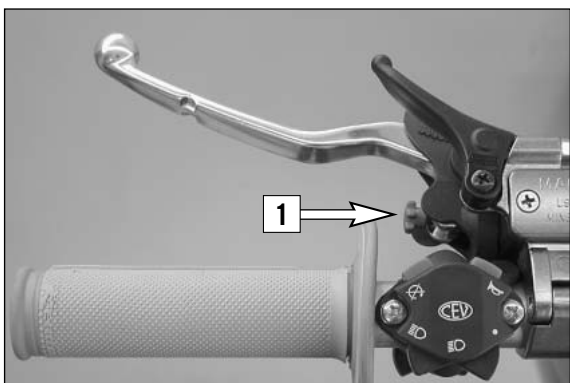
Montare il filtro aria sul supporto filtro. Inserire il filtro aria unitamente al supporto filtro nella cuffia di riduzione, montare quest'ultima nella cassa filtro facendo attenzione al suo centraggio e fissarla con la staffetta fissaggio filtro.



## Regolazione comando a cavo flessibile del gas \*

Il comando gas dovrebbe avere sempre un gioco di 3-5 mm. Inoltre, a motore acceso, il numero di giri del minimo non deve variare quando si sterza fino all'arresto a destra ed a sinistra.

Per la regolazione dei cavi gas togliere la sella ed il serbatoio con gli spoiler. Spingere indietro il cappuccio di protezione [5]. Allentare il controdado [6] e girare adeguatamente la vite di regolazione [7]. Girando in senso antiorario la corsa a vuoto diminuisce. Girando in senso orario la corsa a vuoto aumenta. Serrare il controdado e controllare la scorrevolezza della manopola comando gas. Rimontare serbatoio e sella.



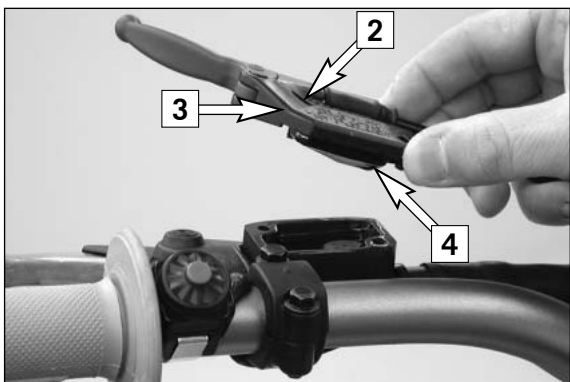
## Regolazione posizione base della leva frizione

Con la vite di regolazione [1] la posizione base della leva frizione può essere individualmente regolata. Così può essere regolata la posizione ottimale della leva frizione per qualsiasi misura della mano.

Se la vite di regolazione viene girata in senso antiorario, la leva frizione si avvicina al manubrio. Se la vite di regolazione viene girata in senso orario, la leva frizione si allontana dal manubrio.

### ! AVVERTIMENTO

Il campo di regolazione è limitato. Girare la vite di regolazione solo manualmente senza sforzare.



## Controllo livello olio della frizione idraulica

Per il controllo del livello olio nel cilindro pompa frizione va tolto il coperchio. A questo scopo rimuovere le viti [2] e togliere il coperchio [3] unitamente al soffiato di gomma [4]. A cilindro pompa frizione in posizione orizzontale il livello dell'olio dovrebbe trovarsi 4 mm sotto il bordo superiore.

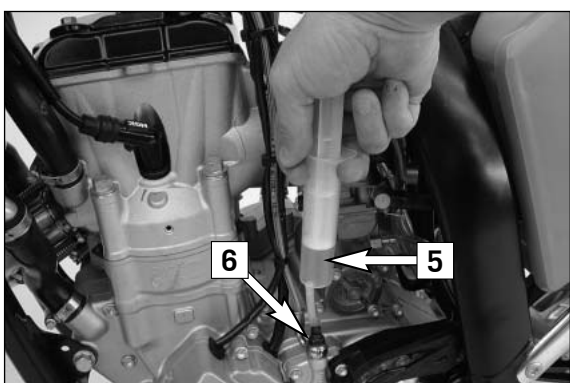
All'occorrenza rabboccare con liquido freni DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1).

### ! AVVERTIMENTO

- Non utilizzare in nessun caso del liquido freni DOT 5 ! Si tratta di un liquido per freni a base di olio di silicone ed è color porpora. Esso richiede l'impiego di guarnizioni e tubi speciali.
- Conservate il liquido freni fuori portata dei bambini.
- Il liquido freni può provocare irritazioni pelle. Non portatelo a contatto con la pelle o con gli occhi. Se dovesse spruzzare del liquido freni negli occhi, sciacquate accuratamente con acqua e consultate un medico.

### ! AVVERTIMENTO

- Non portare il liquido freni a contatto con parti verniciate, il liquido freni corrode la vernice!
- Utilizzate solo liquido freni pulito da un contenitore a tenuta ermetica.



## Spurgo frizione idraulica \*

Se lo sforzo alla leva frizione risultasse minimo, il comando frizione va spurgato. A questo scopo si usa una siringa di spurgo (attrezzo speciale), questa è disponibile presso il concessionario KTM.

Sterzare il manubrio in modo che la pompa frizione si trovi in posizione orizzontale, togliere le viti [2] ed il coperchio [3] unitamente al soffiato in gomma [4].

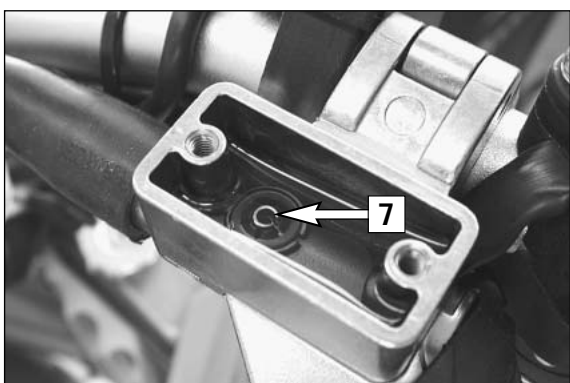
Riempire la siringa di spurgo [5] con liquido freni.

### ! AVVERTIMENTO

- Non utilizzare in nessun caso del liquido freni DOT 5 ! Si tratta di un liquido per freni a base di olio di silicone ed è color porpora. Esso richiede l'impiego di guarnizioni e tubi speciali.
- Conservate il liquido freni fuori portata dei bambini.
- Il liquido freni può provocare irritazioni pelle. Non portatelo a contatto con la pelle o con gli occhi. Se dovesse spruzzare del liquido freni negli occhi, sciacquate accuratamente con acqua e consultate un medico.

### ! AVVERTIMENTO

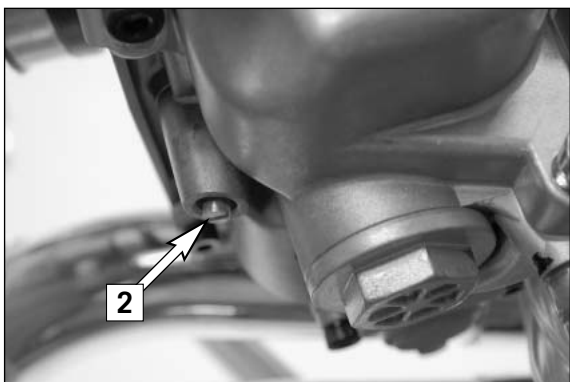
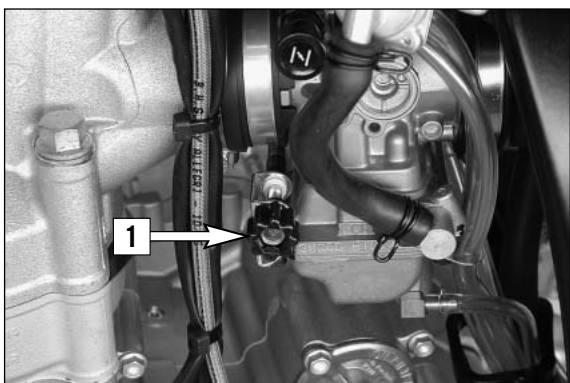
- Non portare il liquido freni a contatto con parti verniciate, il liquido freni corrode la vernice!
- Utilizzate solo liquido freni pulito da un contenitore a tenuta ermetica.



Al cilindro frizione togliere la vite di spurgo [6] e montare al suo posto la siringa. Immettere olio nel sistema finché non fuoriesce senza bolle d'aria dal foro [7] della pompa frizione. Nel frattempo aspirare dell'olio dal recipiente della pompa frizione per evitare che trabocchi.

Dopo lo spurgo togliere la siringa, rimontare la vite di spurgo, correggere il livello dell'olio nel recipiente e rimontare il coperchio (vedi sopra).





## Carburatore—Regolazione del minimo (Keihin FCR-MX 39) \*

La regolazione del minimo influisce fortemente sulla messa in moto del motore, vale a dire che un motore con un minimo regolato correttamente sarà più facile da avviare di un motore con una regolazione errata del minimo.

Il minimo viene regolato con la rotella di registro [1] e la vite di registro miscela [2]. Con la rotella di registro viene regolata la posizione base della valvola gas. Con la vite di registro miscela viene regolata la miscela per il minimo, che giunge attraverso il sistema per il minimo fino al motore. Girando in senso orario la quantità di carburante diminuisce (miscela magra), girando in senso antiorario la quantità di carburante aumenta (miscela grassa).

Per impostare correttamente il funzionamento al minimo procedere come descritto qui di seguito:

- 1 Avvitare la vite registro miscela [2] fino all'arresto e regolarla fino ad ottenere la regolazione base prevista dalla KTM (vedi Dati Tecnici Motore).
  - 2 Scaldare il motore
  - 3 Con la rotella di registro [1] regolare il numero di giri del minimo normale (1400 – 1500/min).
  - 4 Girare lentamente la vite di regolazione della miscela [2] in senso orario finché il numero di giri del minimo inizia ad abbassarsi. Tenete a mente questa posizione e girate ora lentamente la vite di regolazione della miscela in senso antiorario finché il numero di giri del minimo torna ad abbassarsi. Impostare il punto tra queste due posizioni in cui il numero di giri del minimo è più elevato. Se dovesse verificarsi un notevole aumento del numero di giri, ridurre il numero di giri al livello normale e ripetere la procedura del punto 4. Chi fa un impiego estremamente sportivo della motocicletta imposterà una miscela più magra di ca. 1/4 di giro (in senso orario) rispetto a questo valore ideale, perché il suo motore si scalda di più.
- NOTA: Se procedendo nei modi descritti non si dovesse raggiungere alcun risultato soddisfacente, la causa può essere un getto del minimo con dimensioni non adatte.
- a) Se la vite di regolazione della miscela viene avvitata fino all'arresto senza che si registrino variazioni nel numero di giri del minimo, occorrerà montare un getto del minimo di dimensioni minori
  - b) il motore si spegne a vite di regolazione della miscela ancora aperta di due giri occorrerà montare un getto del minimo di dimensioni maggiori. Ovviamente dopo aver sostituito il getto, occorrerà ricominciare dall'inizio la regolazione
- 5 Ora regolare con la rotella di registro il numero di giri del minimo desiderato.
  - 6 In presenza di forti variazioni della temperatura esterna e dell'altitudine di marcia occorre impostare nuovamente il minimo.

## Indicazioni basilari riguardanti l'usura del carburatore

La valvola gas, lo spillo conico ed il getto a spillo sono soggetti ad usura elevata a causa della vibrazione del motore. Di conseguenza possono manifestarsi dei malfunzionamenti al carburatore (p.es. arricchimento della miscela). Questi pezzi dovrebbero quindi essere sostituiti dopo circa 50 ore.

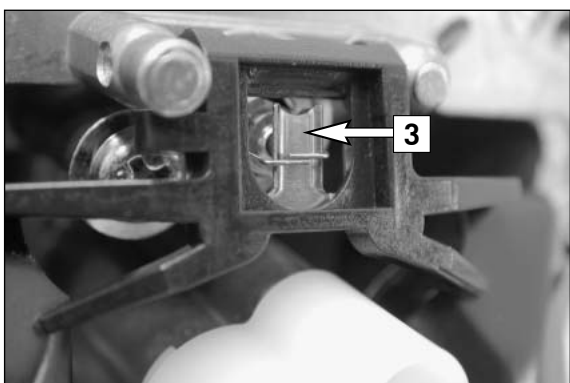
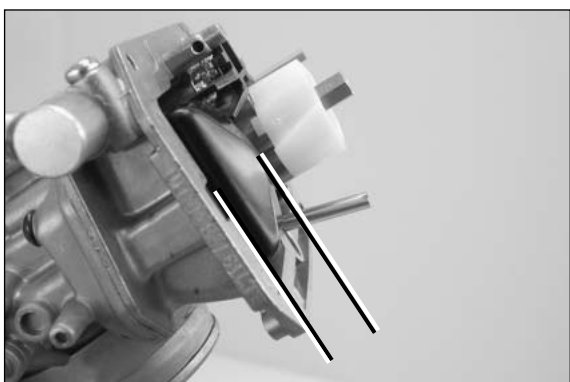
## Controllo livello galleggiante (altezza galleggiante) \*

A questo scopo smontare il carburatore e togliere la vaschetta. Tener inclinato il carburatore in modo che il galleggiante si appoggia alla valvola a spillo del galleggiante ma non la schiaccia.

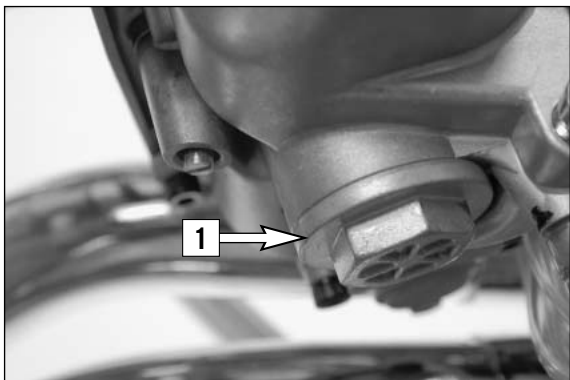
In questa posizione lo spigolo del galleggiante dovrebbe essere parallelo alla superficie di tenuta della vaschetta del carburatore (vedi illustrazione).

Se l'altezza del galleggiante non corrisponde al valore nominale, controllare la valvola a spillo del galleggiante e se necessario sostituirla.

Se la valvola a spillo del galleggiante è in ordine, l'altezza del galleggiante può essere regolata piegando la leva del galleggiante [3].



Montare la vaschetta del carburatore, montare il carburatore e regolare il minimo.



## Svuotamento vaschetta del carburatore

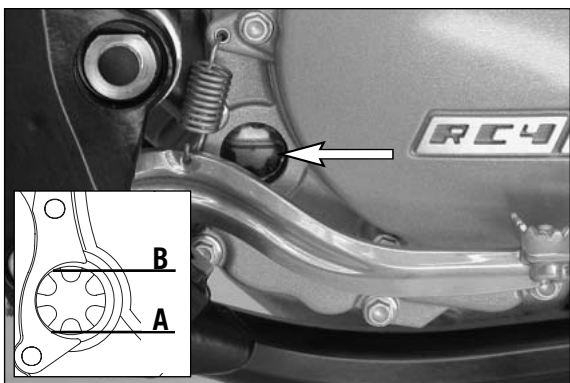
Dopo ogni pulizia ad umido la vaschetta del carburatore dovrebbe essere svuotata, per scaricare l'acqua che eventualmente è entrata. Acqua nella vaschetta del carburatore causa disturbi di funzionamento al motore.

Eeguire questa operazione a motore freddo. Chiudere il rubinetto del carburante e mettere un panno sotto il carburatore per assorbire il carburante che fuoriesce.

Svitare la vite di chiusura [1] e pulirla con aria compressa. Rimontare quindi la vite di chiusura unitamente alla guarnizione, aprire il rubinetto del carburante e controllare la tenuta della vaschetta del carburatore.

### ⚠ ATTENZIONE

- Il carburante è facilmente infiammabile e tossico. Maneggiare quindi il carburante con tutte le precauzioni del caso. Mai eseguire lavori all'impianto del carburante vicino a fiamme aperte o sigarette accese.
- Far sempre raffreddare prima il motore. Con uno straccio pulire subito il carburante che eventualmente è stato versato. Anche materiali impregnati di carburante sono facilmente infiammabili. Se del carburante è stato ingerito o è entrato negli occhi, consultare subito un medico.
- Provvedere ad uno smaltimento regolare del carburante.



## Controllo livello olio motore

Il livello olio motore può essere controllato sia a motore caldo che freddo. Mettere la moto su fondo piano in posizione eretta (non sul cavalletto laterale).

A motore freddo l'olio motore deve essere visibile al bordo inferiore [A] del vetro spia.

A motore caldo l'olio motore deve raggiungere il bordo superiore [B] del vetro spia.

All'occorrenza rabboccare di olio motore.

### ! AVVERTIMENTO

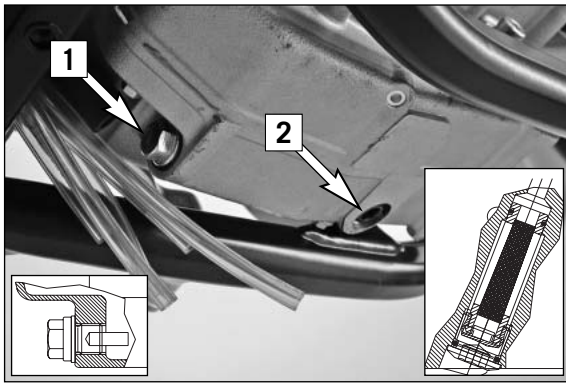
Quantitativi troppo esigui di olio motore oppure olio di qualità inferiore provocano un'usura precoce del motore.

## Olio motore

In mancanza di apposite specifiche si usavano per le moto 4 tempi oli motore dal settore automobilistico. Diverse direzioni di sviluppo tecnico però richiedevano una propria specifica per le moto 4 tempi – la norma JASO T903 MA. Mentre per i motori automobilistici si esigono lunghi intervalli per il cambio dell'olio, nei motori delle moto, invece, si dà importanza soprattutto ad un alto rendimento di potenza ad alti regimi. Nella maggior parte dei motori motociclistici vengono lubrificati con lo stesso olio anche gli organi del cambio e la frizione. La norma Jaso MA tiene conto di queste esigenze specifiche.

Usate solo oli motore completamente sintetici che soddisfino i requisiti qualitativi della norma JASO MA (vedi indicazioni sulla confezione).

La KTM raccomanda l'olio Motorex Power Synt 4T 10W/50.



## Cambio olio motore \*

**AVVERTENZA:** Al cambio dell'olio le unità olio corta e lunga vanno pulite ed e filtro olio sostituiti.

Il cambio olio va eseguito a motore a temperatura d'esercizio.

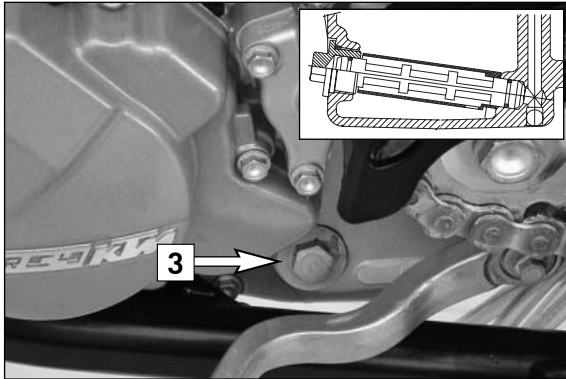
### ⚠ ATTENZIONE

**Un motore a temperatura d'esercizio e l'olio che si trova al suo interno sono molto caldi – far attenzione a non ustionarsi.**

Posteggiare la moto su fondo piano, togliere la vite di chiusura [1] e far defluire l'olio in un recipiente.

Pulire a fondo la vite di chiusura (con il magnete).

Dopo che l'olio è defluito completamente, pulire la superficie di tenuta, rimontare la vite di chiusura unitamente all'anello di tenuta e serrare con 20 Nm.

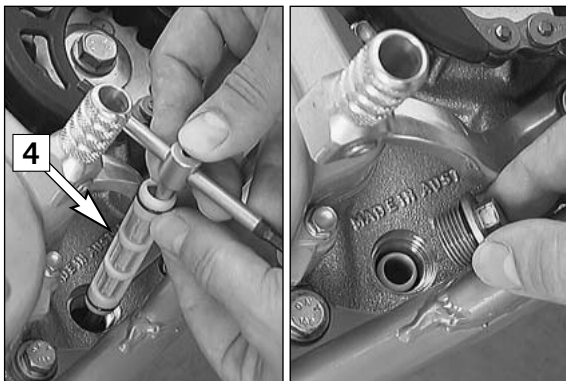


## PULIZIA UNITÀ OLIO CORTA

L'unità olio [2] è inserita nella vite di chiusura con esagono incassato sul lato inferiore del motore. Inserire una chiave a brugola nell'esagono incassato e con un martello picchiare alcune volte sulla chiave, per scaricare la tensione alla vite di chiusura. Smontare l'unità olio, pulire a fondo i componenti e soffiarli con aria compressa. Verificare la presenza di danneggiamenti sugli O-ring ed all'occorrenza sostituirli. Rimontare l'unità olio con la vite di chiusura e serrare la vite con 10 Nm.

## PULIZIA UNITÀ OLIO LUNGA

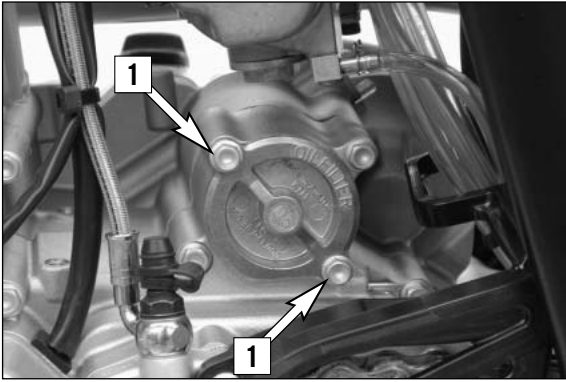
L'unità olio lunga è inserita nella vite di chiusura con testa esagonale [3] a fianco del numero del motore. Smontare la vite di chiusura con l'unità olio, pulire a fondo e soffiare con aria compressa i componenti. Verificare la presenza di danneggiamenti sugli O-ring ed all'occorrenza sostituirli.



Per montare l'unità olio lunga [4], infilarla su una chiave maschia o simile della lunghezza di ca. 300 mm. Inserire quindi la chiave attraverso l'apertura nel foro della parete opposta del carter motore. Spingere l'unità olio fino all'arresto nel carter motore e togliere la chiave. Rimontare la vite di chiusura e serrare con 15 Nm.

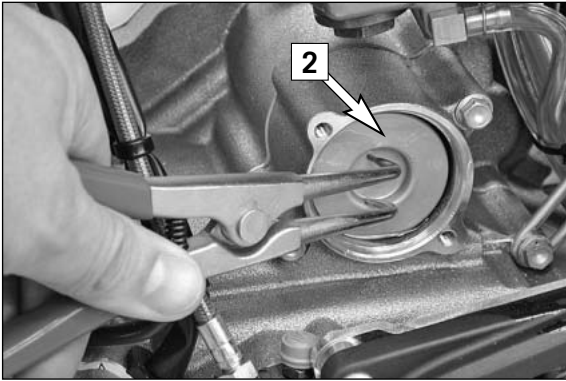
### ! AVVERTIMENTO

**L'unità olio va montata inclinata verso il basso, con un montaggio scorretto essa perde il suo effetto filtrante con una conseguente usura elevata del motore.**



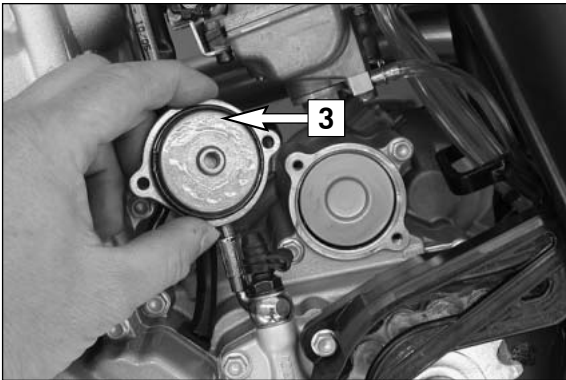
## Cambio filtro olio \*

Posizionare sotto il motore un contenitore nel quale può defluire l'olio. Rimuovere le 2 viti [1] e togliere i due coperchi dei filtri olio.



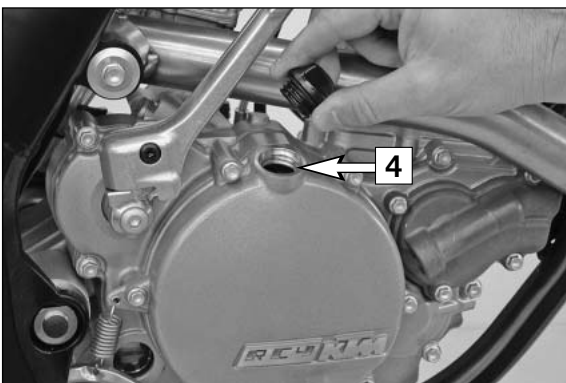
Ora il filtro olio [2] può essere tolto con una pinza per anelli Seeger dall'alloggiamento.

Pulire il coperchio del filtro, la superficie di tenuta dell'O-ring ed il carter motore. Controllare che l'O-ring del coperchio non sia danneggiato e, se necessario, sostituirlo.



Adagiare la moto a terra e riempire l'alloggiamento del filtro a metà con olio motore. Riempire il filtro con olio ed inserirlo nell'alloggiamento.

Ingrassare l'O-ring del coperchio filtro e montare il coperchio [3]. Montare le viti e serrarle a 6 Nm.



Rialzare la moto.

Togliere il tappo a vite [4] sul coperchio frizione ed immettere 1,1 litri di olio motore completamente sintetico (Motorex Power Synt 4T 10W/50).

Avviare il motore e controllare la tenuta di tutte le chiusure a vite e dei coperchi filtri olio.

Infine controllare il livello olio motore ed all'occorrenza correggerlo.

## DIAGNOSI DEI DIFETTI »

Se fate eseguire sulla Vostra motocicletta i lavori di manutenzione previsti difficilmente si verificheranno dei guasti. Nel caso in cui tuttavia dovessero presentarsi eventuali difetti, Vi raccomandiamo di ricercare nella seguente tabella il difetto che vi riguarda. Vi facciamo per  notare che molti lavori non possono essere eseguiti senza l'aiuto di tecnici. Nel caso in cui abbiate dei dubbi, Vi raccomandiamo di rivolgervi ad un rivenditore di KTM.

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
L'avviatore elettrico non fa girare il motore	Fusibile bruciato  Batteria scarica	Togliere il coperchio cassa filtro e sostituire il fusibile nel rel� avviamento.  Caricare la batteria e determinare la causa della scarica, rivolgersi ad un'officina specializzata
L'avviatore elettrico fa girare il motore, ma il motore non parte (avviatore elettrico)  Il motore non s'avvia (pedale di avviamento)	Errore di comando  Il motociclo non � stato usato da tempo, quindi del carburante vecchio � rimasto nella vaschetta del carburatore  Alimentazione del carburante interrotta  Motore ingolfato  Candela annerita o bagnata  Distanza fra gli elettrodi troppo grande  Cappuccio candela o candela danneggiati  Cavo del corto circuito nella linea di cavi sfregato o tasto del corto circuito danneggiati  Connettori dell'unit� CDI, del trasmettitore d'impulsi o della bobina di accensione ossidati  Acqua nel carburatore oppure getti intasati	Aprire il rubinetto del carburante, fare il pieno di carburante, non azionare n� l'aria, osservare le indicazioni di avviamento (vedere le apposite istruzioni per l'uso)  I componenti facilmente infiammabili dei carburanti si volatilizzano con un lungo disuso. Se il motociclo non � stato usato per pi� di 1 settimana, il carburante vecchio dovrebbe essere scaricato dalla vaschetta del carburatore. Quando la vaschetta sar� riempita di carburante fresco, il motore partir� subito.  Staccare il tubo del carburante dal carburatore, metterlo dentro un recipiente ed aprire il rubinetto del carburante, – nel caso in cui fuoriesca del carburante, pulire il carburatore – nel caso in cui non fuoriesca del carburante, controllare lo sfiato del serbatoio ossia pulire il rubinetto del carburante  Pulire ed asciugare la candela o eventualmente sostituirla.  Pulire ed asciugare la candela o eventualmente sostituirla.  Regolare la distanza interelettrodica a 0,6 mm  Smontare la candela, collegare il cavo di accensione, tenere la candela a massa (punto nudo sul motore) ed avviare, facendo ci� la candela dovrebbe emettere una forte scintilla – se la candela non emette alcuna scintilla, � necessario sostituirla – se non si presenta neanche adesso alcuna scintilla, staccare il cappuccio della candela dal cavo di accensione, tenerlo ad una distanza di ca. 5 mm dalla massa e agire sull'avviamento – se ora compare una scintilla, sostituire il cappuccio candela – se invece non si presenta alcuna scintilla, far controllare l'impianto di accensione  Togliere il serbatoio del carburante, staccare il cavo nero/giallo del bottone d'avviamento e controllare la scintilla. Se si presenta una scintilla, cercare il difetto lungo il cavo di corto circuito.  Togliere la sella, la fiancatina destra ed il serbatoio del carburante, pulire i connettori e trattarli con lo spray di contatto  Smontare e pulire il carburatore

## DIAGNOSI DEI DIFETTI »

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motore non funziona con il minimo	<p>Getto del minimo intasato</p> <p>Viti di regolazione del carburatore sregolate</p> <p>Candela danneggiati</p> <p>Impianto di accensione difettoso</p>	<p>Smontare il carburatore e pulire i getti</p> <p>Far tarare il carburatore</p> <p>Sostituire la candela</p> <p>Far controllare l'impianto di accensione</p>
Il motore non raggiunge il pieno regime	<p>Il carburatore trabocca perché il livello è regolato troppo alto, l'ago del galleggiante è sporco o logorato</p> <p>I getti del carburatore sono allentati</p> <p>La variazione del punto di accensione elettronica è difettosa</p>	<p>Smontare il carburatore e controllare il punto di usura</p> <p>Serrare i getti</p> <p>Fare controllare l'impianto di accensione</p>
Potenza del motore troppo bassa	<p>Alimentazione del carburante parzialmente interrotta o carburatore sporco</p> <p>Galleggiante non è a tenuta</p> <p>Filtro dell'aria molto sporco</p> <p>Impianto di scarico non a tenuta, deformato o poco filato di fibra di vetro nel silenziatore</p> <p>Gioco della valvola troppo basso</p> <p>La variazione del punto di accensione elettronica è difettosa</p>	<p>Pulire e controllare il sistema del carburante ed il carburatore</p> <p>Sostituire il galleggiante</p> <p>Pulire o sostituire il filtro dell'aria, rivolgersi ad un'officina specializzata</p> <p>Controllare le parti difettose sull'impianto di scarico, sostituire il filato di vetro nel silenziatore di scarico</p> <p>Regolare il gioco della valvola</p> <p>Fare controllare l'impianto di accensione</p>
Il motore perde colpi o vi è ritorno di fiamma dal motore nel carburatore	<p>Mancanza di carburante</p> <p>Il motore non aspira l'aria giusta</p>	<p>Pulire e controllare l'impianto del carburante ed il carburatore</p> <p>Controllare la sede fissa del manicotto in gomma e del carburatore</p>
Il motore si surriscalda eccessivamente	<p>Non vi è sufficiente fluido di raffreddamento nel sistema di raffreddamento</p> <p>Vento relativo insufficiente</p> <p>Sistema di raffreddamento non spurgato</p> <p>Le lamelle del radiatore sono molto sporche</p> <p>Formazione di schiuma nel sistema di raffreddamento</p> <p>Tubo del radiatore piegato</p>	<p>Riempire con il fluido di raffreddamento (vedere lavori di manutenzione), controllare la tenuta del sistema di raffreddamento</p> <p>Proseguire a velocità sostenuta</p> <p>Spurgare il sistema di raffreddamento</p> <p>Pulire le lamelle del radiatore con getto d'acqua</p> <p>Sostituire il liquido di raffreddamento, utilizzare anticongelanti di buona marca</p> <p>Accorciare il tubo del radiatore o sostituirlo</p>
Eccessivo consumo dell'olio	<p>Il tubo di sfiato motore è piegato</p> <p>Livello olio motore troppo alto</p> <p>Olio motore troppo fluido (viscosità)</p>	<p>Sistemare il tubo di sfiatamento oppure sostituirlo</p> <p>Controllare ed eventualmente correggere il livello olio motore</p> <p>Utilizzare olio più viscoso, vedere capitolo „Olio motore“</p>
La batteria è scarica	<p>L'accensione (l'utenza) non è stata spenta</p> <p>La batteria non viene caricata dal generatore</p>	<p>Caricare la batteria secondo le istruzioni</p> <p>Togliere la sella e controllare i contatti del regolatore della tensione, far controllare il regolatore della tensione ed il generatore da un'officina specializzata</p>



## PULIZIA »

Pulire regolarmente la motocicletta in modo da mantenere la superficie delle parti in plastica in buona condizione. Per far ciò si consiglia di utilizzare acqua calda con aggiunta di prodotto detergente d'uso commerciale ed una spugna. Lo sporco più grosso può essere eliminato con un leggero getto d'acqua.

### ! AVVERTIMENTO

**All'uso di un pulitore ad alta pressione far attenzione che il getto d'acqua non finisca su componenti elettrici, connettori, cavi di comando, cuscinetti, carburatore, ecc. A causa dell'alta pressione l'acqua potrebbe penetrare in questi componenti e provocare disturbi o portare alla precoce distruzione dei medesimi.**

- Prima di ogni pulizia tappare il tubo di scarico per impedire un'introduzione di acqua.
- Per il lavaggio del motore si dovrebbe usare pulitori normalmente disponibili in commercio. I punti particolarmente sporchi dovranno essere puliti con un apposito pennello.
- Dopo avere sciacquato a fondo la motocicletta con un leggero getto d'acqua asciugare con aria compressa e un con un panno. Svuotare la vaschetta del carburatore. Fare subito dopo un breve giro finché il motore non abbia raggiunto la temperatura di regime e a questo punto azionare anche i freni. Attraverso il calore l'acqua rimasta nei punti non raggiungibili e sui freni evaporerà.
- Ritirare la cappa protettiva dal quadro del manubrio onde consentire all'acqua eventualmente infiltratasi di evaporare.
- Dopo il raffreddamento della motocicletta oliare o ingrassare tutti i punti di scorrimento ed i cuscinetti. Trattare la catena con un apposito spray per catene. Oliare anche il rubinetto del carburante.
- Per prevenire guasti nell'impianto elettrico, trattare l'interruttore di arresto d'emergenza, il bottone di massa, l'interruttore luci ed i connettori con spray di contatto.

## CONSERVAZIONE PER L'USO INVERNALE »

Se la moto viene utilizzata anche d'inverno e si deve tener conto di spargimento di sale sulle strade, è necessario prendere dei provvedimenti contro il sale aggressivo.

- Pulire a fondo la moto dopo ogni giro e lasciarla asciugare.
- Trattare motore, carburatore, forcellone e tutti gli altri componenti lucidi o zincati (dischi dei freni esclusi) con anticorrosivi a base di cera.

### ⚠ ATTENZIONE

**Non deve finire dell'anticorrosivo sui dischi dei freni. Ciò ridurrebbe fortemente l'effetto di frenatura.**

### ! AVVERTIMENTO

**Dopo viaggi su strade sparse di sale, pulire a fondo la moto con acqua fredda e farla asciugare bene.**

## CONSERVAZIONE »

Se avete intenzione di non usare il motociclo per un lungo periodo, dovete prendere le seguenti misure:

- Pulire accuratamente la motocicletta (vedi il capitolo PULIZIA)
- Cambiare l'olio motore ed i filtri olio lungo e corto (un vecchio olio contiene delle impurità dannose).
- Controllare l'anticongelante e la quantità del liquido di raffreddamento.
- Far riscaldare nuovamente il motore, chiudere il rubinetto del carburante e attendere finché il motore si spegne da solo. Successivamente aprire la vite di scarico della vaschetta del carburatore per scaricare anche il carburante rimanente.
- Smontare la candela e versare attraverso il foro della candela ca. 5 cc di olio motore nel cilindro. Azionare 10 volte il pedale di avviamento per far sì che l'olio motore venga distribuito sulla parete del cilindro e rimontare la candela.
- Mettere il pistone in compressione per indurre la chiusura delle valvole.
- Scaricare dal serbatoio il carburante raccogliendolo in un apposito contenitore.
- Regolare la pressione dei pneumatici.
- Ungere i cuscinetti o supporti delle leve di comando, dei poggiatesta, ecc. ed anche la catena.
- Smontare la batteria e caricarla (vedere capitolo BATTERIA).
- Il luogo di conservazione dovrebbe essere asciutto e non soggetto a forti sbalzi di temperatura.
- Coprire la motocicletta preferibilmente con un telone o una coperta permeabile all'aria. Non usare materiali non permeabili all'aria, dal momento che l'umidità non riuscirebbe a fuoriuscire e potrebbe causare corrosioni.

### ! AVVERTIMENTO

**E' assolutamente sconsigliabile accendere per poco tempo il motore di una moto messa a riposo. Il motore non si riscalderebbe sufficientemente, e quindi il vapore d'acqua creatosi durante il processo di combustione si condenserebbe causando l'arrugginimento delle valvole e dello scappamento.**

### RIMESSA IN FUNZIONE DOPO IL RIPOSO

- Montate la batteria carica (fare attenzione alla polarità)
- Impostazione ora sul tachimetro
- Riempire il serbatoio con carburante nuovo
- Controllare la motocicletta come prima di ogni messa in funzione (vedere istruzioni per l'uso)
- Fare un breve giro di collaudo.

**AVVERTENZA:** Prima di mettere a riposo stagionale la moto, controllare il funzionamento e l'usura di tutti i componenti. Se sono necessari lavori di manutenzione, riparazioni o modifiche, è opportuno farli eseguire durante il riposo (meno impegni di lavoro nelle officine). In questo modo si possono evitare i lunghi tempi di attesa nelle officine all'inizio della stagione.

## DATI TECNICI – MOTORE »

MOTORE	250 SX-F, XC-F	250 XCF-W, EXC-F
Tipo	monocilindrico a 4 tempi, raffreddato a liquido	
Cilindrata	249,51 cc	
Alesaggio/corsa	76 / 55 mm	
Compressione	12,8 : 1	
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 RON	
Distribuzione	4 valvole comandate da bilancieri a dito e due alberi a camme Azionamento attraverso una coppia d'ingranaggi a denti diritti e catena dentata	
Diametro valvola aspirazione	30,9 mm	
Diametro valvola scarico	26,5 mm	
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,10 - 0,15 mm	
Gioco valvola a freddo	scarico: 0,12 - 0,17 mm	
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici	
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini	
Bussola piede di biella	bronzina	
Pistone	forgiato	
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento raschiaolio	
Lubrificazione	2 pompe dell'olio	
Olio motore	oli di marca completamente sintetici (Motorex Power Synt 4T 10W/50)	
Quantitativo di olio	1,1 litri	
Rapporto primaria	22:68	
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio, comando idraulico (liquido freni DOT 5.1)	
Cambio (ad innesti frontali)	6 rapporti	6 rapporti
1a	13:32	13:33
2a	15:30	17:33
3a	17:28	19:29
4a	19:26	23:28
5a	21:25	23:23
6a	22:24	26:22
Impianto di accensione	impianto di accensione a DC-CDI senza ruttore con variazione anticipo digitale, tipo KOKUSAN	
Generatore	12 V 80 W a 5000 giri/min; SX-F niente generatore	
Candela	NGK CR 9 EBK	
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa	
Liquido	1,2 litri, 50 % antigelo, 50 % acqua distillata, almeno -25°C	
Avviamento	elettrico/pedale, SX-F solo pedale avviamento	

### Olio motore

Usate solo oli motore completamente sintetici che soddisfino i requisiti qualitativi della norma JASO MA (vedi indicazioni sulla confezione).

La KTM raccomanda l'olio Motorex Power Synt 4T 10W/50.

### ! AVVERTIMENTO

**Quantitativi troppo esigui di olio motore e olio di qualità inferiore provocano un'usura precoce del motore.**

# DATI TECNICI – MOTORE »

COPPIE DI SERRAGGIO – MOTORE		
Viti flangiate carter, coperchio frizione, coperchio accensione, coperchio pompa acqua	M6	10 Nm
Vite di scarico olio	M12x1,5	20 Nm
Vite di chiusura TCEI unità olio corta	M16x1,5	Ölen + 10 Nm
Vite di chiusura TE unità olio lunga	M20x1,5	15 Nm
Vite flangiata coperchio filtro olio	M5	6 Nm
Vite di chiusura valvola bypass	M12x1,5	20 Nm
Viti coperchio pompa olio	M5	Loctite 222 + 6 Nm
Viti flangiate cilindro/testa cilindro	M6	10 Nm
Viti testa cilindro	M10	Ölen + 40/50 Nm
Viti flangiate flangia dello scarico	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Viti coperchio valvole	M6	10 Nm
Vite albero a camme	M12x1	Loctite 243 + 80 Nm
Vite flangiata/dado supporto alberi a camme	M7	Ölen + 18 Nm
Dado esagonale ingranaggio primaria	M18x1,5 links	Loctite 243 + 150 Nm
Dado tamburo frizione	M18x1,5	Loctite 243 + 120 Nm
Viti flangiate molle frizione	M6	10 Nm
Vite TCEI dispositivo di arresto cambio	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vite flangiata leva arresto	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Vite di bloccaggio cuscinetto desmodromico	M6	Loctite 243 + 6 Nm
Vite di bloccaggio cuscinetto albero primario	M6	Loctite 243 + 6 Nm
Vite TE staffa protezione catena/pattino tendicatena	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vite di chiusura tendicatena	M24x1,5	25 Nm
Viti flangiate statore SX-F	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Viti flangiate statore XC-F, XCF-W, EXC-F	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Vite flangiata motorino d'avviamento elettrico	M6	10 Nm
Viti flangiate pick-up	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Dado flangiato rotore	M12x1	60 Nm
Vite flangiata piastrina d'arresto pedale avviamento	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Piastrina fermacavo (accensione)	M6	Loctite 243 + 6 Nm
Vite pedale avviamento	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vite flangiata leva cambio	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vite TE pignone catena	M10	Loctite 243 + 60 Nm
Candela	M10	10-12 Nm

TARATURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE					
	250 SX-F	250 XC-F/XCF-W ZA	250 XCF-W USA	250 EXC-F EU, AUS	250 EXC-F Six Days
Carburatore tipo Keihin FCR-MX	3925F	3900K	3900K	3900H	3900K
Getto massimo	175	168	168	168	172
Spillo conico	OBETP	OBETP	OBEKT	OBDIS	OBETP
Getto minimo	40	40	42	42	42
Getto massimo aria	200	200	200	200	200
Getto minimo aria	100	100	100	100	100
Posizione spillo	4. dall'alto	4. dall'alto	3. dall'alto	3. dall'alto	5. dall'alto
Getto avviamento	85	85	85	65	85
Vite di reg. miscela aperta di	1	1	1,5	1,25	1,25
Valvola gas	15	15	15	15	15
Riduzione potenza	–	–	–	arresto valvola gas	–
Leak jet	–	–	50	70	70
Manopola avviamento a caldo	2,5 mm	–	–	–	–

## DATI TECNICI – CICLISTICA »

CICLISTICA	250-F		
Ciclistica	Monotrave in acciaio cromo molibdeno		
Forcella	WP Suspension – 4860 MXMA CC / MXMA + PA		
Corsa sospensione ant/post	300/335 mm		
Sospensione posteriore	WP Suspension – 5018 PDS DCC, forcellone in alluminio		
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 260 mm, e pinza flottante		
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante		
Disco freno	limite usura 2,5 mm anteriore, 3,5 mm posteriore		
Pneumatici anteriore	SX-F, XC-F, XCF-W 80/100-21"	EXC-F, EXC-F Six Days 90/90-21"	
Pressione aria fuori strada Pressione aria strada solo	1,0 bar 1,5 bar		
Pneumatici posteriore	SX-F, 100/90-19"	XC-F, XCF-W 100/100-18"	EXC-F, EXC-F Six Days 120/90-18"
Pressione aria fuori strada Pressione aria strada solo	1,0 bar 2,0 bar		
Capacità serbatoio	250 SX-F: 7,2 litri 250 XC-F, XCF-W, EXC-F: 9,2 litri, 2 litri Reserve		
Übersetzung Hinterrad	250 SX-F, XC-F 13:48	250 XCF-W, EXC-F Six Days 13:52	250 EXC-F 14:38 (13:52)
Catena	5/8 x 1/4"		
Corona dentata disponibili	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52		
Lampadina (EXC) (250 XCF-W ZA, 250 EXC-F, Six Days)	Faro	12V 35/35W (attacco BA20D)	
	Luce d'ingombro	12V 5W (attacco W2, 1x9,5d)	
	Lucce d'arresto, finalino posteriore	12V 21/5W (attacco BaY15d)	
	Lampeggiatore	12V 10W (attacco Ba15s)	
Batteria	12V 4Ah, esente da manutenzione		
Inclinazione forcella	63,5°		
Interasse	1475 ± 10 mm		
Altezza sella	925 mm		
Altezza minima	380 mm		
Peso (senza carburante)	SX-F: 96,5 kg	XC-F: 104,2 kg	XCF-W USA: 105,2 kg XCF-W ZA, EXC-F, EXC-F Six Days: 107,2 kg

REGOLAZIONI STANDARD – FORCELLA				
	250 SX-F	250 XC-F	250 XCF-W, EXC-F	250 EXC-F Six Days
	WP 4860 MXMA CC 14.18.7D.03	WP 4860 MXMA CC 14.18.7D.28	WP 4860 MXMA PA 14.18.7D.04	WP 4860 MXMA PA 14.18.7D.34
Grado compressione	14	20	22	24
Grado distensione	21	21	20	22
Molla	4,4 N/mm	4,4 N/mm	4,2 N/mm	4,4 N/mm
Precarico molla	–	–	2 giri	2 giri
Camera compensazione	–	–	110 mm	110 mm
Tipo olio	SAE 5	SAE 5	SAE 5	SAE 5

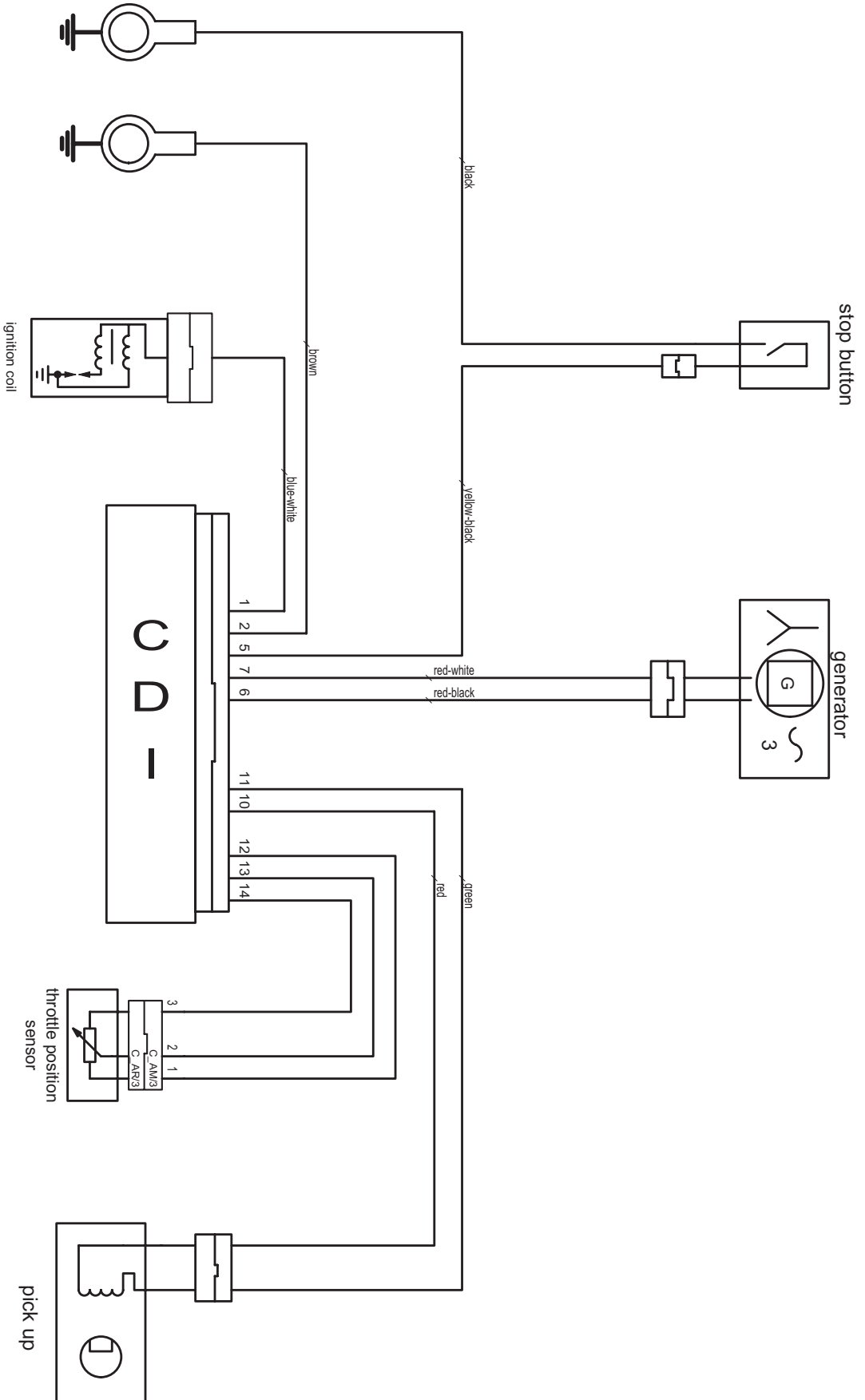
REGOLAZIONI STANDARD – AMMORTIZZATORE				
	250 SX-F	250 XC-F	250 XCF-W, EXC-F	250 EXC-F Six Days
	WP 5018 PDS DCC 12.18.7D.03	WP 5018 PDS DCC 12.18.7D.28	WP 5018 PDS DCC 12.18.7D.04	WP 5018 PDS DCC 12.18.7D.34
Grado compressione	14 LS (low speed) 1,0 HS (high speed)	15 LS (low speed) 1,0 HS (high speed)	15 LS (low speed) 1,5 HS (high speed)	15 LS (low speed) 1,5 HS (high speed)
Grado distensione	23	23	24	22
Molla	66/250	66/250	69/250	69/250
Precarico molla	5 mm	5 mm	6 mm	8 mm

COPPIE DI SERRAGGIO – CICLISTICA		
Dado a colletto perno ruota davanti	M24x1,5	40 Nm
Pinza del freno anteriore	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Disco del freno	M6	14 Nm
Viti di serraggio testa forcella superiore XCF-W ZA, EXC-F	M8	20 Nm
Viti di serraggio testa forcella inferiore XCF-W ZA, EXC-F	M8	15 Nm
Viti di serraggio testa forcella superiore SX-F, XC-F, XCF-W USA, EXC-F Six Days	M8	17 Nm
Viti di serraggio testa forcella inferiore SX-F, XC-F, XCF-W USA, EXC-F Six Days	M8	12 Nm
Vite di serraggio perno di sterzo	M8	Loctite 243 + 17 Nm
Viti di serraggio mozzo perno ruota anteriore	M8	15 Nm
Dado a testa esagonale perno forcellone	M16x1,5	100 Nm
Viti dei morsetti serramanubrio	M8	20 Nm
Viti del supporto del manubrio	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Vite ammortizzatore superiore	M12	Loctite 243 + 80 Nm
Vite ammortizzatore inferiore	M12	Loctite 243 + 80 Nm
Dado a colletto perno ruota posteriore	M20x1,5	80 Nm
Viti corona dentata	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Vite guinto a snoda pedale freno	M6	10 Nm
Vite ciclistica - motore	M10	60 Nm
Manicotto motore	M8	33 Nm
Nippli dei raggi	M4,5 / M5	5 Nm
Vite di serraggio anello di regolazione ammortizzatore	M6	5 Nm
Altre viti ciclistica	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Altre dadi a colletto ciclistica	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm



250 SX-F 2008

CDI harness 594.39.032.100





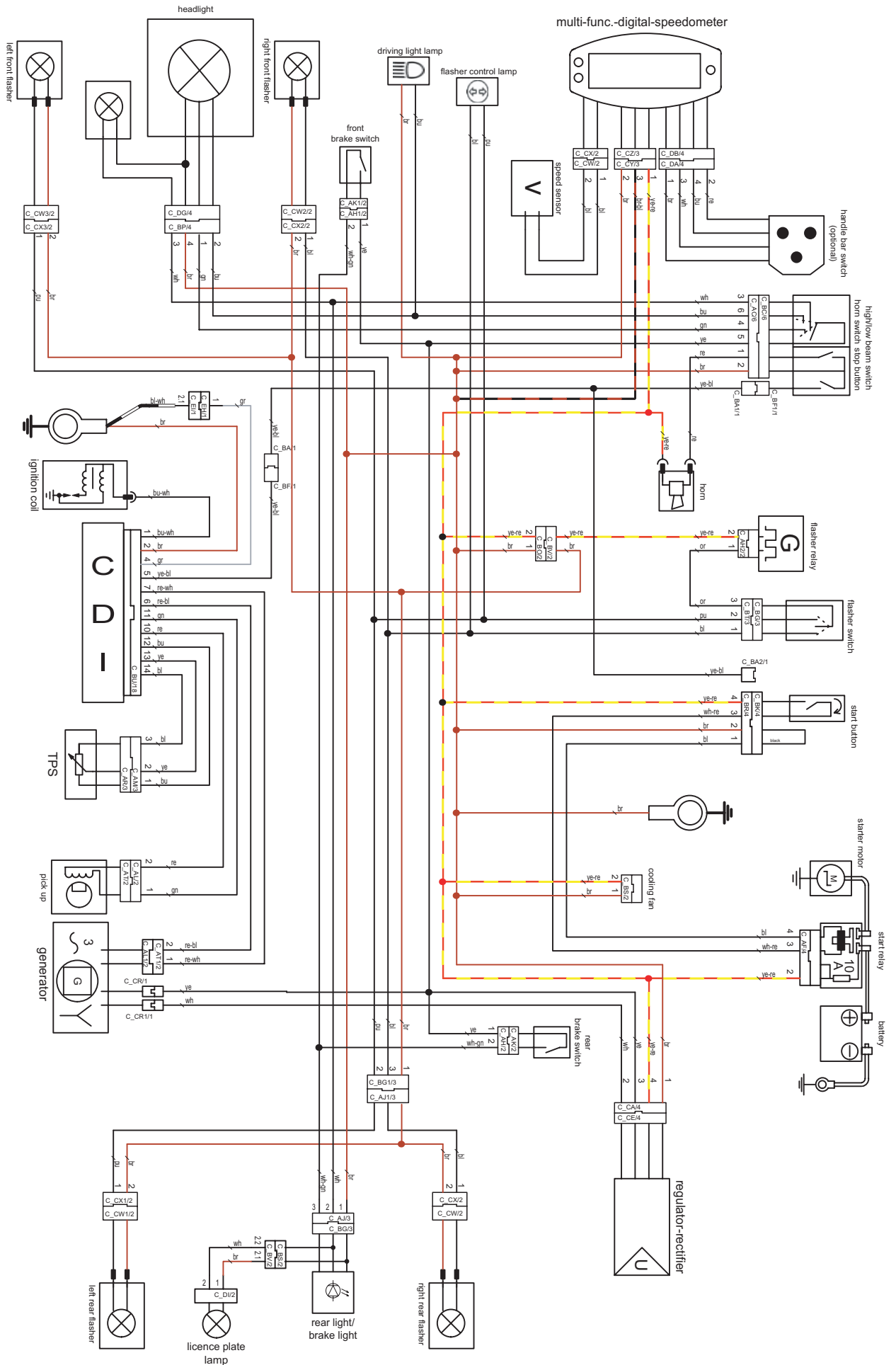




250 EXC-F 2008

wiring diagram

main harness 594.1.1.075.150  
 CDI harness 780.39.032.000



# SCHEMA ELETTRICO »

ENGLISH	ITALIANO
Battery	Batteria
Cooling fan	Motorino ventola
Driving light lamp	Spia abbagliante
Flasher control lamp	Spia lampeggiatori
Flasher relay	Relè indicatori
Front brake switch	Interruttore luce ant. di stop
Generator	Generatore
Handle bar switch for multi-func.-digital-speedometer	Interruttore sul manubrio per tachimetro multifunzione
Headlight	Faro anteriore
High / low beam switch	Commutatore abbagliante/anabbagliante
Horn	Avvisatore acustico
Ignition coil	Bobina d'accensione
Ignition switch	Interruttore d'accensione
Left front flasher	Indicatore ant. sx
Left rear flasher	Indicatore post. sx
Multi-func.-digital-speedometer	Tachimetro digitale multifunzione
Pick up	Pick up
Position light	Luce di posizione
Rear brake switch	Interruttore luce post. di stop
Rear light / brakelight	Luce post. di posizione/stop
Regulator-rectifier	Regolatore-raddrizzatore
Right front flasher	Indicatore ant. dx
Right rear flasher	Indicatore post. dx
Speed sensor	Sensore velocità
Start button	Pulsante d'avviamento
Start relay	Relè d'avviamento
Starter motor	Motorino d'avviamento
Stop button	Interruttore di arresto d'emergenza
Throttle position sensor (TPS)	Potenziometro carburatore (sensore TPS)
<b>CABLE COLOURS</b>	<b>CAVO COLORATO</b>
bl: black	bl: nero
ye: yellow	ye: giallo
bu: blue	bu: blu
gn: green	gn: verde
re: red	re: rosso
wh: white	wh: bianco
br: brown	br: marrone
or: orange	or: arancione
pi: pink	pi: rosa
gr: grey	gr: grigio
pu: purple	pu: violetto

	Pagina		Pagina
Adattamento guidacatena al numero di denti della corona catena . . .	31	Istruzioni per l'uso . . . . .	17
Ammortizzamento ammortizzatore in estensione . . . . .	15	Leva d'avviamento a caldo . . . . .	5
Ammortizzamento forcella in compressione . . . . .	14	Leva del cambio . . . . .	13
Ammortizzamento forcella in estensione . . . . .	14	Leva della frizione . . . . .	5
Arresto e parcheggio . . . . .	19	Leva freno a mano . . . . .	6
Attivazione/disattivazione modalità di visualizzazione . . . . .	8	Manutenzione della catena . . . . .	32
Avvertenze importanti . . . . .	2	Manutenzione ciclistica e motore . . . . .	24
Avviamento a motore caldo . . . . .	18	Modifica posizione base del pedale freno . . . . .	35
Avviamento a motore freddo . . . . .	18	Numero motore, tipo motore . . . . .	5
Batteria . . . . .	40	Numero ciclistica . . . . .	5
Batteria per il tachimetro digitale . . . . .	39	Olio motore . . . . .	47
Benzina . . . . .	19	Organi di comando . . . . .	5
Bloccasterzo . . . . .	13	Partenza . . . . .	18
Cambiare le marce, marciare . . . . .	18	Pedale di avviamento . . . . .	13
Cambio filtro olio . . . . .	49	Pedale freno . . . . .	13
Cambio olio motore . . . . .	48	Pneumatici, pressione pneumatici . . . . .	39
Caratteristica del motore . . . . .	16	Posizione dei numeri di matricola . . . . .	5
Carburatore-Regolazione del minimo . . . . .	46	Prospetto delle funzioni del tachimetro elettronico . . . . .	11
Cari clienti KTM . . . . .	1	Pulizia . . . . .	52
Carica batteria . . . . .	40	Pulizia filtro aria . . . . .	44
Cavalletto laterale . . . . .	13	Pulizia parascintille . . . . .	43
Conservazione . . . . .	52	Pulizia raschiapolvere forcella telescopica . . . . .	27
Conservazione per l'uso invernale . . . . .	52	Pulsante di avviamento . . . . .	7
Consigli ed avvertenze generali per la messa in servizio della motocicletta . . . . .	16	Rabbocco liquido freno anteriore . . . . .	34
Controllare la tensione della catena . . . . .	30	Rabbocco liquido freno posteriore . . . . .	36
Controllo cuscinetti di sterzo e registrazione gioco . . . . .	27	Raffreddamento . . . . .	42
Controllo livello galleggiante (altezza galleggiante) . . . . .	46	Regolazione comando a cavo flessibile del gas . . . . .	44
Controllo livello liquido anteriore . . . . .	34	Regolazione compressione ammortizzatore . . . . .	14
Controllo livello liquido di raffreddamento . . . . .	42	Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano . . . . .	34
Controllo livello liquido freno posteriore . . . . .	36	Regolazione posizione base della leva frizione . . . . .	45
Controllo livello olio della frizione idraulica . . . . .	45	Rimedio in caso di motore "ingolfato" . . . . .	18
Controllo livello olio motore . . . . .	47	Rimessa in funzione dopo il riposo . . . . .	52
Controllo pastiglie freno anteriore . . . . .	35	Rodaggio . . . . .	16
Controllo pastiglie freno posteriore . . . . .	36	Rubinetto del carburante . . . . .	12
Controllo prima di ogni messa in funzione . . . . .	17	Schema elettrico . . . . .	57
Controllo sistemazione cavi gas . . . . .	29	Smontaggio e montaggio della ruota posteriore . . . . .	38
Controllo taratura base forcella telescopica . . . . .	26	Smontaggio e montaggio ruota anteriore . . . . .	37
Controllo tensione raggi . . . . .	38	Sostituire il riempimento di filato di fibra di vetro del silenziatore di scarico . . . . .	42
Controllo/regolazione distanza del sensore magnetico . . . . .	39	Sostituzione lampadina faro / lampadina luce di posizione . . . . .	41
Correzione tensione catena . . . . .	30	Sostituzione molle forcella . . . . .	26
Dati tecnici - Ciclistica . . . . .	55	Sostituzione pastiglie freno anteriore . . . . .	35
Dati tecnici - Motore . . . . .	53	Sostituzione pastiglie freno posteriore . . . . .	37
Determinazione abbassamento statico dell'ammortizzatore . . . . .	25	Spie di controllo . . . . .	7
Determinazione dell'abbassamento in ordine di marcia dell' ammortizzatore . . . . .	25	Spurgo frizione idraulica . . . . .	45
Diagnosi dei difetti . . . . .	50	Spurgo sistema di raffreddamento . . . . .	42
Frenare . . . . .	19	Supporto oscillante per ammortizzatori PDS . . . . .	24
Fusibile . . . . .	41	Svuotamento vaschetta carburatore . . . . .	47
Impostazione ora . . . . .	11	Tabella lubrificazione e manutenzione . . . . .	20
Indicazioni basilari riguardanti l'usura del carburatore . . . . .	46	Tachimetro elettronico . . . . .	7
Indicazioni di base per i freni a disco KTM . . . . .	33	Tappo serbatoio . . . . .	12
Indicazioni per la prima messa in funzione . . . . .	16	Taratura ammortizzatore e controllo molla . . . . .	25
Indice alfabetico . . . . .	61	Taratura base della ciclistica in base al peso pilota . . . . .	25
Interruttore a combinazione . . . . .	6	Usura della catena . . . . .	32
Interruttore dell'aria . . . . .	12	Variazione offset (avancorsa) forcella . . . . .	28
Interruttore di arresto d'emergenza, pulsante di avviamento (EXC-F Australia) . . . . .	7	Variazione posizione manubrio . . . . .	29
Interruttore di corto circuito . . . . .	6	Variazione precarico forcella telescopica . . . . .	26
Interruttore indicatori di direzione . . . . .	6	Variazione precarico molla ammortizzatore . . . . .	24
Interruttore luci . . . . .	6	Viti di sfiato forcella telescopica . . . . .	27



3211228it



KTM Group Partner

4/2007 FOTO: MITTERBAUER



KTM-Sportmotorcycle AG  
A-5230 Mattighofen  
[www.ktm.com](http://www.ktm.com)