

60/65 SX

KTM
SPORTMOTORCYCLES

BEDIENUNGSANLEITUNG

OWNERS HANDBOOK

MANUEL D'UTILISATION

MANUAL DE INSTRUCCIONES

2000



Art.Nr. 320583 10/99

IMPORTANT

IL EST RECOMMANDÉ DE LIRE CE MANUEL D'UTILISATION COMPLÈTEMENT ET ATTENTIVEMENT AVANT QUE L'ENFANT SE SERVE POUR LA PREMIÈRE FOIS DE LA MOTO. IL CONTIENT NOMBRE DE CONSEILS ET D'INFORMATIONS QUI VOUS PERMETTRONT ET PERMETTRONT À VOTRE ENFANT D'UTILISER AU MIEUX LA MACHINE.

VEUILLEZ, DANS L'INTÉRÊT DE TOUS LES PARTICIPANTS, PORTER VÔTRE ATTENTION SURTOUT SUR LES CONSEILS SUIVANTS.



ATTENTION



SI L'ON NE RESPECTE PAS CES INDICATIONS, IL PEUT S'ENSUIVRE UN DOMMAGE CORPOREL.



ATTENTION



LE NON-RESPECT DE CES CONSEILS PEUT ENTRAÎNER UNE DÉTÉRIORATION DE LA MACHINE OU DIMINUER LA SÉCURITÉ.

Noter ci-dessous les numéros de série de la machine:

Numéro de cadre

Numéro de moteur

Cachet du concessionnaire

Cher client, cher ami,

Vous voilà en possession d'une machine moderne qui procurera à votre enfant et à vous-même beaucoup de plaisir si vous lui accordez le soin et l'attention nécessaires. Cette brochure contient les informations importantes concernant l'utilisation et l'entretien de votre nouvelle KTM. Elle a été réalisée en tenant compte des derniers développements techniques. Il se peut toutefois que depuis son impression de petites améliorations aient encore été apportées aux machines.

Peut-être faites-vous partie de ces motards qui possèdent de bonnes connaissances techniques et peuvent ainsi réaliser eux-mêmes, grâce à cette brochure, nombre de travaux d'entretien. Si ce n'était pas le cas, il serait préférable de faire effectuer les opérations marquées d'une * dans le chapitre "Travaux d'entretien partie-cycle et moteur" par un atelier KTM, au bénéfice de votre propre sécurité et de celle de votre enfant.

Il est impératif de respecter les prescriptions de rodage ainsi que les intervalles de révision et d'entretien. Cela contribue de manière essentielle à prolonger la durée de vie de votre machine. Il est nécessaire de faire effectuer les révisions dans un atelier KTM.

Si vous avez des souhaits particuliers, il convient de vous adresser à un atelier KTM, qui bénéficie, s'il le faut, du soutien de l'importateur.

En tant que parent vous ferez spécialement attention au fait que la sécurité de votre enfant dépend de l'effort réalisé pour que son environnement, lorsqu'il conduit, soit sûr et que sa machine soit dans un état technique irréprochable. Evidemment, il n'en reste pas moins que, comme pour tout véhicule, il existe avec cette moto une possibilité de risque. C'est pourquoi il convient que vous vous assuriez que toutes les précautions élémentaires sont prises et que vous teniez compte des "Remarques aux parents concernant la sécurité", page 4.

Faire de la moto en tout-terrain est un sport merveilleux et notre ambition est que vous-même et votre enfant en retiriez un maximum de plaisir. Toutefois il faut considérer les problèmes potentiels d'environnement et de conflit avec autrui. Un certain sens des responsabilités suffit à désamorcer ces problèmes avant qu'ils n'apparaissent. Et pour garder au sport motocycliste tout son avenir, assurez-vous de rester dans un cadre légal, faites preuve, ainsi que vos enfants, du sens de l'environnement et de respect pour les droits d'autrui.

Dans cet esprit, nous vous souhaitons, ainsi qu'à vos enfants, un maximum de plaisir.



La certification ISO 9001 du système de qualité de la KTM Sportmotorcycle AG est le début d'une amélioration continue de notre plan de qualité pour un meilleur avenir.

KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

PJ: 1 Catalogue des pièces détachées - Partie-cycle 1 Catalogue des pièces détachées - Moteur

SOUS RÉSERVE DE MODIFICATIONS DANS LA CONCEPTION ET LA RÉALISATION.

© by KTM SPORTMOTORCYCLE AG, AUSTRIA Tous droits réservés

SOMMAIRE

	Page		
REMARQUES IMPORTANTES AUX PARENTS CONCERNANT LA SÉCURITÉ	.4	Complément de liquide de frein à l'avant	.13
EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE	.5	Vérification des plaquettes de frein à l'avant	.13
Numéro de cadre	.5	Remplacement des plaquettes à l'avant	.13
Numéro de moteur	.5	Réglage de la position de la pédale de frein	.14
ORGANES DE COMMANDE	.5	Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière	.14
Lever d'embrayage	.5	Complément le niveau de liquide de frein à l'arrière	.14
Lever de frein à main	.5	Vérification des plaquettes de frein à l'arrière	.15
Bouton de masse	.5	Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière	.15
Bouchon de réservoir	.6	Dépose et pose de la roue avant	.16
Carburant	.6	Dépose et pose de la roue arrière	.16
Robinet d'essence	.6	Contrôle de la tension de la chaîne	.17
Starter	.6	Réglage de la tension	.17
Selecteur	.7	Entretien de la chaîne	.17
Kick	.7	Pneus, pression	.18
Réglage de la détente de l'amortisseur	.7	Vérifier la tension des rayons	.18
Réglage de la compression de l'amortisseur	.7	Démontage de la selle	.18
Modification de la prétension du ressort du montant de suspension	.7	Nettoyage des caches-poussière de la fourche	.18
CONSEILS D'UTILISATION	.8	Nettoyage du filtre à air	.19
Vérifications avant chaque mise en service	.8	Réglage du câble d'embrayage	.19
Remarques concernant la mise en service	.8	Réglage du câble de gaz	.19
Rodage	.8	Réglage du ralenti	.20
Démarrage moteur froid	.8	Contrôle du niveau d'huile dans la boîte	.20
Démarrage moteur chaud	.9	Vidange de la boîte	.20
Remède quand le moteur est noyé	.9	Système de refroidissement	.21
Démarrage	.9	Contrôle du niveau de liquide de refroidissement	.21
Passages des vitesses, conduite	.9	Echappement	.21
Freinage	.9	Réglage du carburateur	.22
Arrêt	.9		
PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN	.10	NETTOYAGE	.23
TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR	.11	STOCKAGE	.23
Vérification et réglage des roulements de direction	.11	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE	.24
Remarques de principe concernant les freins à disque	.12	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR	.25
Réglage de la course vide de la piignée de frein	.12		
Vérification d niveau d liquide de frein avant	.12		

REMARQUES IMPORTANTES AUX PARENTS CONCERNANT LA SÉCURITÉ

Les minimotos SX ne sont conçues que pour un usage en tout-terrain et une seule personne. Ces machines n'ont pas le droit de circuler sur les voies publiques.

Les différents éléments et les dimensions sont prévus pour :

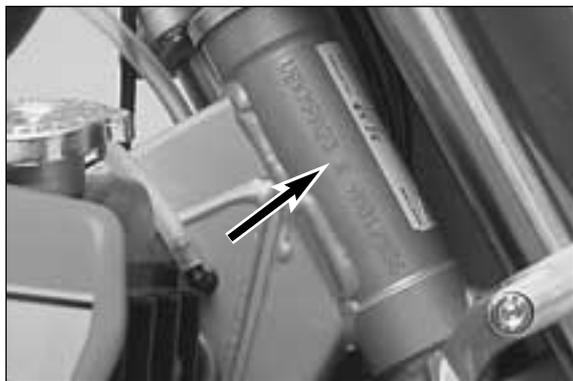
60 SX et 65 SX : enfants de 8 à 12 ans ayant un poids maximum de 50 kg et une taille maximum de 160 cm

- Il faut pourvoir l'enfant d'un équipement adéquat avant de le laisser rouler. Cela comprend un casque, des lunettes, des protecteurs pour le buste, les bras et les jambes, ainsi que des gants et des bottes. Il convient d'être soi-même un modèle pour l'enfant et de porter également un équipement de protection quand on roule.
- Régler le levier de frein en fonction de la grandeur de la main (avec le gant).
- Régler les leviers de frein pour que l'enfant, portant ses gants, les ait bien en main.
- Expliquer à l'enfant, avant qu'il démarre, le rôle de toutes les commandes, et s'assurer qu'il a effectivement compris. Le mieux est de lire avec lui, point après point, tout le manuel d'utilisation. Il faut attirer son attention sur les remarques particulières concernant la sécurité et l'avertir des dangers potentiels.
- Il faut lui expliquer la technique de conduite et aussi ce qu'il faut faire quand on chute; de même il faut évoquer comment réagit une moto quand on déporte son poids etc.
- Vérifier avant toute utilisation le bon fonctionnement de tous les éléments (cf. tableau d'entretien) et apprendre à l'enfant à faire lui-même cette vérification.
- Si l'on sort en groupe, il faut adapter le rythme à l'enfant.
- L'enfant doit comprendre qu'il faut suivre les indications et les conseils donnés par l'adulte qui est responsable de lui.
- L'enfant doit être capable physiquement de conduire une moto. Il doit au moins savoir faire de la bicyclette. En ce sens, la pratique des sports exigeant des réactions rapides est un avantage. Il faut pour le moins que l'enfant ait la force de relever sa moto s'il vient à chuter.
- Ne pas trop exiger de l'enfant. Il faut qu'il ait le temps de se familiariser avec la machine et d'améliorer sa conduite. C'est seulement lorsque sa condition physique, sa technique et sa motivation sont suffisantes qu'une participation à des compétitions peut être envisagée.
- Il faut expliquer à l'enfant qu'il ne doit pas rouler plus vite que les conditions et ses capacités ne le permettent, sinon il peut chuter et se blesser gravement. Les enfants minimisent souvent les dangers, voire les méconnaissent totalement. En particulier sur un terrain inconnu la vitesse doit être réduite.
- Ne jamais laisser rouler l'enfant sans surveillance. Il faut toujours la présence d'un adulte.
- La machine n'est pas conçue pour un usage en duo. On ne peut donc pas emmener de passager.
- Quand on part à moto avec l'enfant, il faut toujours avertir de la destination et de la durée approximative de la randonnée. Ainsi en cas de problème l'aide sera plus rapide.

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE

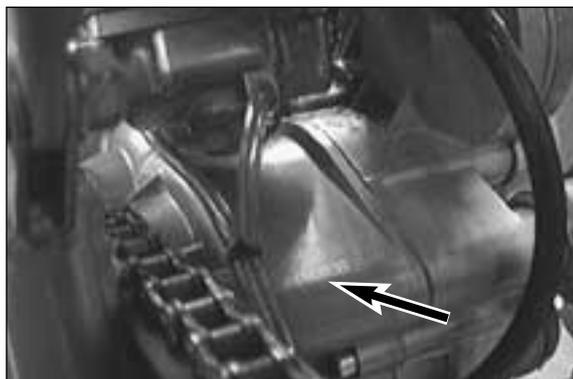
Numéro de cadre

Le numéro de cadre se trouve sur la plaque du constructeur sur la colonne de direction. Notez ce numéro dans l'espace prévu à la première page.



Numéro de moteur

Le numéro du moteur est frappé sur le carter en dessous du carburateur. Notez ce numéro à la page 1.



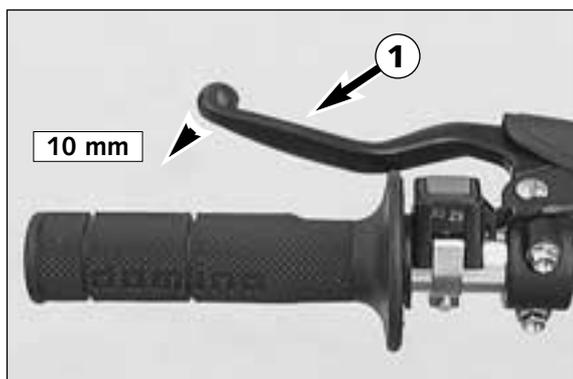
ORGANES DE COMMANDE

Levier d'embrayage

A gauche au guidon; Lorsque le moteur est froid, le jeu au levier ❶ doit se situer entre 1 et 3 mm, mesuré en bout du levier.

! ATTENTION !

S'IL N'Y A PAS DE JEU AU LEVIER D'EMBRAYAGE, LES DISQUES SE METTENT À PATINER, SI BIEN QU'ILS CHAUFFENT, ET LES GARNITURES SONT DÉTÉRIORÉES.

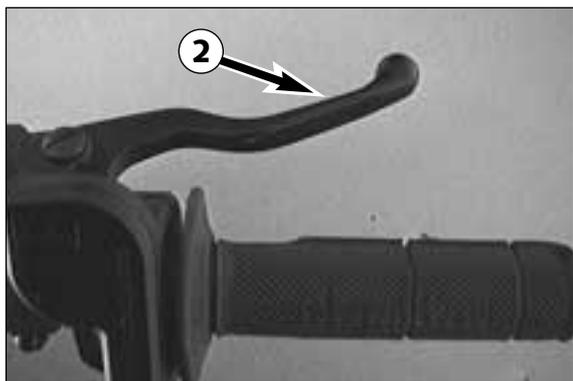


Levier de frein à main

Le levier de frein à main ❷ est monté à droite du guidon.

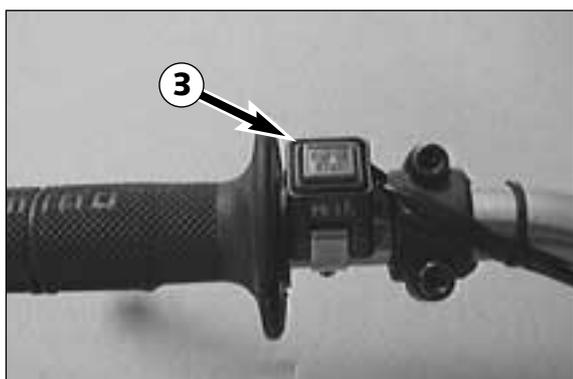
⚠ ATTENTION ⚠

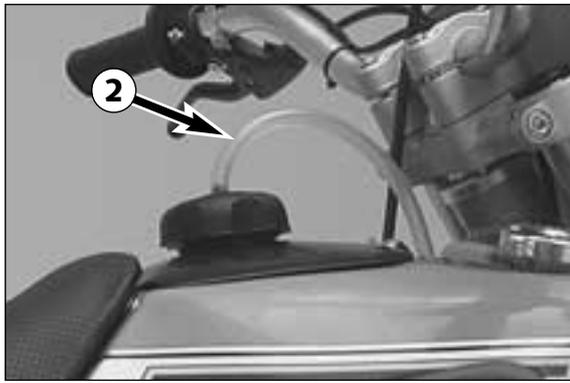
LORSQUE LA RÉSISTANCE À LA POIGNÉE OU À LA PÉDALE DE FREIN DEVIENT SPONGIEUSE, C'EST QU'IL Y A UN PROBLÈME. FAIRE VÉRIFIER LE CIRCUIT DE FREIN DANS UN ATELIER KTM AVANT DE LAISSER L'ENFANT UTILISER LA MOTO.



Bouton de masse

Le bouton de masse ❸ permet d'arrêter le moteur. Il met l'allumage en court-circuit.





Bouchon de réservoir

Ouverture : Tourner le bouchon dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre.

Fermeture : Mettre le bouchon, le faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.

Positionner le tuyau de mise à l'air ② de manière à ce qu'il ne fasse pas de croc.



Carburant

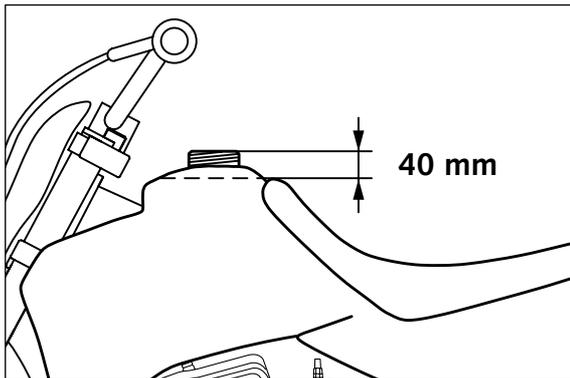
L'huile (huile moteur deux-temps de haute qualité) doit être mélangée à l'essence (indice d'octane 95) dans la proportion de 1:40.

⚠ **ATTENTION** ⚠

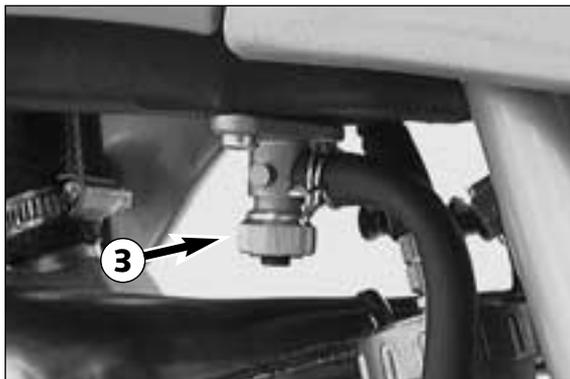
L'ESSENCE S'ENFLAMME FACILEMENT ET ELLE EST NOCIVE. LA PLUS GRANDE PRUDENCE EST RECOMMANDÉE. NE PAS METTRE D'ESSENCE DANS LE RÉSERVOIR À PROXIMITÉ D'UNE FLAMME OU D'UNE CIGARETTE ALLUMÉE. TOUJOURS ARRÊTER LE MOTEUR. FAIRE ATTENTION À NE PAS RENSERVER D'ESSENCE SUR L'ÉCHAPPEMENT OU LE MOTEUR TANT QUE LA MACHINE EST CHAUDE. ESSUYER AUSSITÔT LES ÉCLABOUSSURES. EN CAS D'INGESTION OU D'ÉCLABOUSSURE DANS LES YEUX, IL FAUT CONSULTER AUSSITÔT UN MÉDECIN.

! **ATTENTION** !

- N'EMPLOYER QUE DU SUPERCARBURANT D'UN INDICE D'OCTANE DE 95 MÉLANGÉ À UNE HUILE 2-TEMPS DE QUALITÉ. UN AUTRE CARBURANT PEUT ENDOMMAGER LE MOTEUR (SHELL ADVANCE RACING X).
- EMPLOYER UNIQUEMENT DE L'HUILE 2-TEMPS DE QUALITÉ PRODUITE PAR UNE GRANDE MARQUE.
- UN MANQUE D'HUILE PROVOQUE UNE USURE PRÉMATURÉE DU MOTEUR. TROP D'HUILE PROVOQUE UN DÉGAGEMENT DE FUMÉE ET L'ENCRASSEMENT DE LA BOUGIE.
- LE CARBURANT AUGMENTE DE VOLUME AVEC LA TEMPÉRATURE. NE PAS REMPLIR LE RÉSERVOIR À RAS BORD (Cf. FIGURE).



FRANCAIS 6



Robinet d'essence

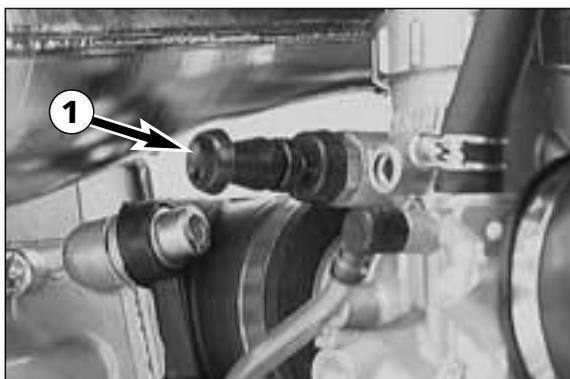
Le robinet d'essence ③ est à la partie gauche du réservoir.

Pour ouvrir, tourner le bouton jusqu'en butée dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre.

Pour fermer, tourner le bouton jusqu'en butée dans le sens des aiguilles d'une montre.

! **ATTENTION** !

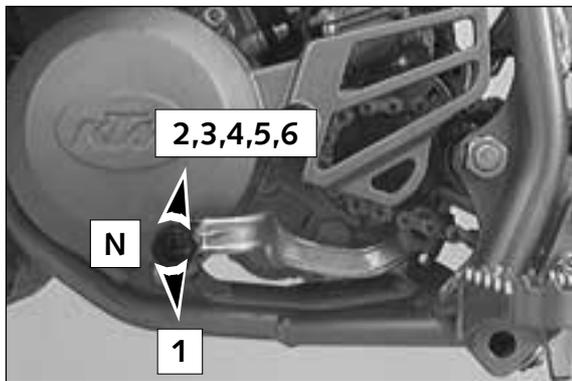
LORSQU'ON ARRÊTE LE MOTEUR, IL FAUT FERMER LE ROBINET D'ESSENCE, SINON LE CARBURATEUR PEUT DÉBORDER ET L'ESSENCE RENTRER DANS LE MOTEUR.



Starter

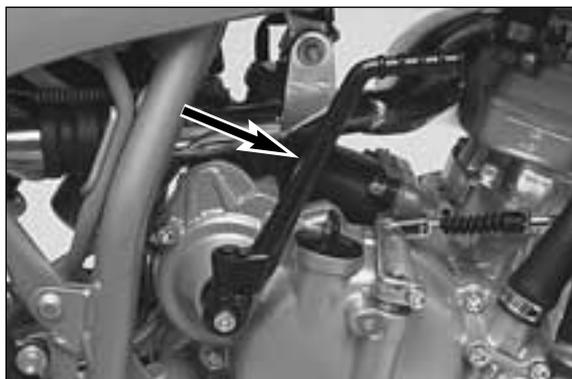
Le bouton de starter ① est situé à gauche sur le carburateur. Lorsqu'on tire le bouton ① à fond jusqu'en butée, un passage se libère dans le carburateur si bien que le moteur peut aspirer un supplément d'essence. Le mélange air/essence est alors plus riche, comme il convient pour un démarrage à froid.

Quand on repousse le bouton, le passage dans le carburateur se trouve obstrué.



Selecteur

Le sélecteur se trouve à gauche sur le moteur. L'illustration montre la position des différentes vitesses.



Kick

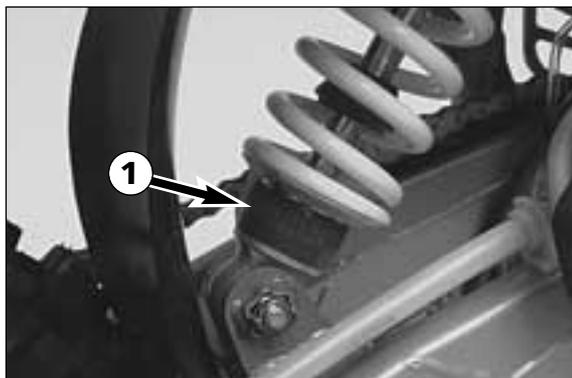
Le kick se trouve sur la droite du moteur. Il est repliable.



ATTENTION



TOUJOURS METTRE DES BOTTES POUR DÉMARRER LE MOTEUR. EN EFFET, ON PEUT DÉRAPER OU IL PEUT Y AVOIR DES RETOURS SI LE COUP DE KICK N'EST PAS ASSEZ ÉNERGIQUE.



Réglage de la détente de l'amortisseur

L'amortissement de la détente peut se régler avec la molette ❶. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre (quand on visse), on augmente l'amortissement.

Quand on tourne dans le sens inverse (quand on dévisse), on le réduit.

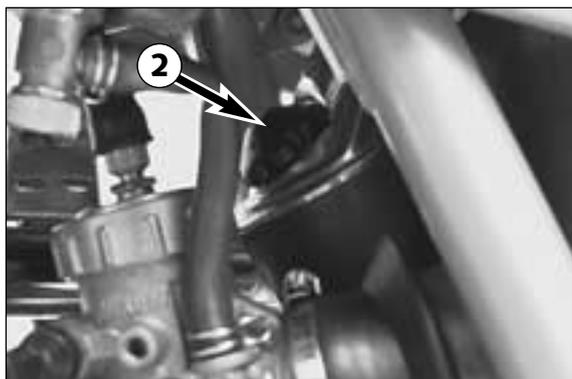
RÉGLAGE DE BASE: 6



ATTENTION



- NE PAS MODIFIER L'AMORTISSEMENT DE PLUS DE DEUX CRANS ENTRE DEUX ESSAIS.
- NE PAS ESSAYER DE DÉMONTÉ L'AMORTISSEUR OU DE CHERCHER À EN FAIRE L'ENTRETIEN SOI-MÊME. ON POURRAIT SE BLESSER DANGEREUSEMENT.



Réglage de la compression de l'amortisseur

L'amortissement à la compression peut se régler avec le bouton ❷. Plus le chiffre est élevé, plus l'amortissement est important.

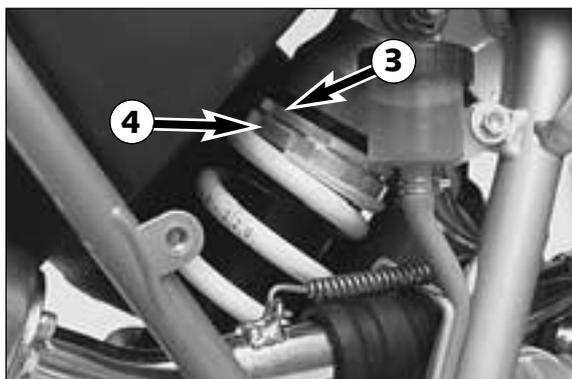
RÉGLAGE DE BASE:3



ATTENTION



L'AMORTISSEUR EST REMPLI D'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE PAS ESSAYER DE LE DÉMONTÉ OU TENTER DE LE RÉPARER SOI-MÊME. ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT.



Modification de la précontrainte du ressort du montant de suspension

Cette opération s'effectue aisément en un tour de main.

NOTA BENE:

- Avant de modifier la précontrainte du ressort, il faut noter le réglage de base, par exemple le nombre de filets visibles au-dessus de la bague de réglage.

Enlever le cache latéraux droit.

Avec le clé ergot débloque la contre-bague ❸. Avec la bague de réglage ❹ on modifie la précontrainte, puis on bloque à nouveau la contre-bague ❸.

POSITION DE BASE - PRÉTENSION DU RESSORT: 7 MM



Vérifications avant chaque mise en service

Utiliser la moto seulement en parfait état mécanique. Dans un souci de sécurité, il faudrait prendre pour habitude d'effectuer les vérifications suivantes avant chaque mise en service.

1 VÉRIFICATION DU NIVEAU D'HUILE DE BOÎTE

Un manque d'huile dans la boîte provoque une usure prématurée et mène à une panne de boîte.

2 CARBURANT

Vérifier le niveau dans le réservoir et bien remettre en place le tuyau de mise à l'air du bouchon.

3 CHAÎNE

Une chaîne trop lâche peut sauter, une chaîne très usée peut casser et une chaîne non graissée s'use et use anormalement le pignon et la couronne.

4 PNEUS

Vérifier l'état des pneus. S'ils présentent une entaille ou une hernie, les remplacer. La profondeur du dessin doit être conforme aux règlements administratifs. Vérifier la pression. Une usure trop importante ou une pression incorrecte affecte la tenue de route.

5 FREINS

Vérifier leur fonctionnement, contrôler le niveau de liquide dans les bocal. Si le niveau descend au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a plus de garniture sur les plaquettes. Faire vérifier alors le système de freinage dans un atelier KTM, car une panne se dessine. Il faut également vérifier l'état des durites et l'épaisseur des plaquettes.

Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein.

6 CÂBLES

Contrôler les réglages et vérifier si tous les câbles coulisent bien.

7 LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid.



ATTENTION



- IL FAUT POURVOIR L'ENFANT D'UN ÉQUIPEMENT ADÉQUAT AVANT DE LE LAISSER ROULER. CELA COMPREND UN CASQUE, DES LUNETTES, DES PROTECTEURS POUR LE BUSTE, LES BRAS ET LES JAMBES, AINSI QUE DES GANTS ET DES BOTTES. IL CONVIENT D'ÊTRE SOI-MÊME UN MODÈLE POUR L'ENFANT ET DE PORTER ÉGALEMENT UN ÉQUIPEMENT DE PROTECTION QUAND ON ROULE.

- N'UTILISER QUE DES ACCESSOIRES HOMOLOGUÉS PAR KTM.

Remarques concernant la mise en service

- S'assurer que les „PREPARATION DE LA MOTO“ (cf. carnet de révision) ont été effectués par votre agent KTM.
- Expliquer à l'enfant, avant qu'il démarre, le rôle de toutes les commandes, et s'assurer qu'il a effectivement compris. Le mieux est de lire avec lui, point après point, tout le manuel d'utilisation. Il faut attirer son attention sur les remarques particulières concernant la sécurité et l'avertir des dangers potentiels.
- Régler la position de base de la poignée de frein en fonction de la grandeur de la main de l'enfant. Celui-ci doit évidemment porter des gants.
- Faire les premiers essais dans le jardin ou dans un pré, afin que l'enfant ne se blesse pas en cas de chute. Il faut bien sûr qu'il y ait assez de place pour effectuer quelques manoeuvres. S'assurer que toute collision avec d'autres personnes est exclue.

- Afin que l'enfant apprenne à doser le freinage, les premiers essais doivent se faire en poussant la machine. C'est seulement lorsque l'enfant saura doser les deux freins qu'on démarrera le moteur.

- L'enfant roulera vers une deuxième personne, qui l'aidera à s'arrêter. On expliquera à l'enfant comment procéder pour s'arrêter tout seul.

- Afin que l'enfant s'habitue à l'utilisation du frein avant, il faut pour quelques essais au début simplement pousser la machine. C'est seulement lorsqu'il saura doser le freinage qu'on fera tourner le moteur.

- Afin d'améliorer sa technique, l'enfant devra essayer de conduire debout et aussi lentement que possible. Disposer des obstacles à contourner, etc.

Le regard, selon la vitesse, doit porter de 3 à 10 mètres en avant de la machine, afin de pouvoir éviter un obstacle. De même en courbe le regard doit largement anticiper la courbe.

- Respecter les conseils de rodage.



ATTENTION



- LES MODÈLES SX NE SONT CONÇUS QUE POUR UNE SEULE PERSONNE. ON NE PEUT DONC PAS EMMENER DE PASSAGER.

- CES MODÈLES NE CORRESPONDENT PAS AUX DISPOSITIONS LÉGALES ET AUX NORMES DE SÉCURITÉ. LEUR UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE CONTREVIENT À LA LOI.

- IL FAUT AVOIR CONSCIENCE QUE LES AUTRES PERSONNES PEUVENT SE SENTIR GÊNÉES PAR UN BRUIT EXCESSIF.

Rodage

- QUELLE QUE SOIT LA FINESSE DE L'USINAGE, LES PIÈCES EN CONTACT SE FONT LES UNES AUX AUTRES, C'EST POURQUOI IL FAUT RODER UN MOTEUR. DURANT LES 5 PREMIÈRES HEURES D'UTILISATION ON NE POUSSERA PAS LA MÉCANIQUE À FOND.

- IL FAUT RODER À RÉGIME MODÉRÉ MAIS EN CHANGEANT SOUVENT DE RÉGIME.

- DURANT LES 5 PREMIÈRES HEURES D'UTILISATION, ON NE ROULERA PAS À PLEIN RÉGIME.

Démarrage moteur froid

- 1 Ouvrir le robinet d'essence
- 2 Mettre la boîte de vitesses au point mort
- 3 Mettre le starter
- 4 Ne pas donner de gaz ou au maximum 1/3 de la poignée et actionner le kick avec vigueur sur toute sa course.



ATTENTION



- TOUJOURS METTRE DES BOTTES POUR FAIRE DÉMARRER LE MOTEUR, AFIN D'ÉVITER TOUTE BLESSURE.

- NE PAS FAIRE DÉMARRER LE MOTEUR ET NE PAS LE LAISSER TOURNER DANS UN LOCAL CLOS. EN EFFET, LES GAZ D'ÉCHAPPEMENT SONT NOCIFES ET PEUVENT AMENER UNE PERTE DE CONNAISSANCE POUVANT CONDUIRE À LA MORT. TOUJOURS PRÉVOIR UNE VENTILATION SUFFISANTE.



ATTENTION



NE PAS FAIRE PRENDRE DE TOURS AU MOTEUR FROID. IL PEUT SE PRODUIRE UN SERRAGE, CAR LE PISTON CHAUFFE PLUS VITE ET DONC SE DILATE PLUS RAPIDEMENT QUE LE CYLINDRE, QUI EST REFROIDI PAR EAU. TOUJOURS LAISSER CHAUFFER UN PEU LE MOTEUR, OU PARTIR EN DOUCEUR.



Démarrage moteur chaud

- 1 Ouvrir le robinet d'essence
- 2 Mettre la boîte de vitesses au point mort
- 3 Donner les gaz sur environ la moitié de la course de la poignée et actionner le kick avec vigueur sur toute sa course

Remède quand le moteur est noyé

- 1 Fermer le robinet d'essence
- 2 Ouvrir la poignée des gaz à fond. Démonter et sécher la bougie si nécessaire.
- 3 Quand le moteur tourne, ouvrir à nouveau le robinet d'essence.

Démarrage

Tirer sur la poignée d'embrayage, passer la 1ère et relâcher lentement l'embrayage, tout en donnant les gaz.

⚠ ATTENTION ⚠

- AVANT DE DÉMARRER, VÉRIFIER TOUJOURS SI LA BÉQUILLE LATÉRALE EST COMPLÈTEMENT RELEVÉES. SI UNE BÉQUILLE TRAÎNE SUR LE SOL, ON PEUT PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.

Passage des vitesses, conduite

Le premier rapport sert au démarrage ainsi que dans une forte pente. Lorsque les circonstances le permettent (circulation, pente) on passe le rapport supérieur. Pour cela on coupe les gaz. Tout en tirant sur la poignée d'embrayage, on passe la vitesse, on relâche l'embrayage et l'on redonne les gaz. Si le starter est mis, il faut l'enlever dès que le moteur est chaud. Pour descendre un rapport, freiner éventuellement tout en coupant les gaz Tirer sur la poignée d'embrayage et engager le rapport inférieur. Relâcher doucement l'embrayage et redonner les gaz, ou descendre un nouveau rapport.

⚠ ATTENTION ⚠

- L'ENFANT DOIT TOUJOURS ADAPTER SA VITESSE À SES CAPACITÉS ET À LA NATURE DU TERRAIN.
- NE JAMAIS LAISSER L'ENFANT ROULER SANS SURVEILLANCE.
- REMPLACER LA VISIÈRE DE CASQUE OU LES ÉCRANS DE LUNETTES DÈS QUE LE BESOIN S'EN FAIT SENTIR. EN EFFET, UNE VISIÈRE OU UN ÉCRAN RAYÉ FONT QUE L'ON EST AVEUGLÉ PAR LES PHARES OU LE SOLEIL.
- APRÈS UNE CHUTE, IL FAUT INSPECTER LA MACHINE COMME AVANT TOUTE UTILISATION.
- IL FAUT TOUJOURS REMPLACER UN GUIDON TORDU. NE JAMAIS REDRESSER UN GUIDON, CAR LE MÉTAL PERD ALORS DE SES QUALITÉS.

! ATTENTION !

- UN RÉGIME ÉLEVÉ QUAND LE MOTEUR EST FROID NUIT À LA LONGÉVITÉ DE CE DERNIER. IL EST PRÉFÉRABLE D'EFFECTUER QUELQUES KILOMÈTRES À RÉGIME MOYEN AVANT D'OUVRIR EN GRAND.
- NE JAMAIS DESCENDRE UNE VITESSE À PLEIN RÉGIME. IL SE PRODUIRAIT UN SURRÉGIME QUI POURRAIT ENDOMMAGER LE MOTEUR. D'AUTRE PART, LE BLOCAGE DE LA ROUE ARRIÈRE POURRAIT FACILEMENT FAIRE PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.

- DANS LES LONGUES DESCENTES, IL FAUT DE TEMPS EN TEMPS DONNER QUELQUES COUPS DE GAZ, DE MANIÈRE À CE QUE LE MOTEUR REÇOIVE UN PEU D'HUILE QUI SE TROUVE MÉLANGÉE À L'ESSENCE.
- SI DES BRUITS NON FONCTIONNELS APPARAISSENT QUAND ON ROULE, IL FAUT S'ARRÊTER TOUT DE SUITE, COUPER LE MOTEUR ET PRENDRE CONTACT AVEC UN ATELIER KTM.

Freinage

Couper les gaz et freiner en même temps de l'avant et de l'arrière. Sur le sable, le mouillé ou un sol glissant, on freinera principalement de l'arrière. Toujours bien doser, car des roues qui bloquent déstabilisent la moto et conduisent à la chute. Descendre les vitesses en fonction du ralentissement. Dans les grandes descentes, utiliser le frein moteur. Descendre une à deux vitesses en prenant garde toutefois de ne pas effectuer de surrégime. Ainsi on aura moins à freiner et les freins ne chaufferont pas.

⚠ ATTENTION ⚠

- QUAND IL PLEUT, QUAND ON A LAVÉ LA MACHINE, APRÈS UN PASSAGE DANS L'EAU OU SIMPLEMENT QUAND LE TERRAIN EST MOUILLÉ L'EFFICACITÉ DU FREINAGE PEUT SE PRODUIRE APRÈS UN TEMPS DE RÉACTION. EN EFFET, IL FAUT D'ABORD QUE LES FREINS SÈCHENT OU SE NETTOIENT.
- QUAND LES DISQUES SONT SALES IL SE PRODUIT UNE PLUS GRANDE USURE DES DISQUES ET DES PLAQUETTES.
- LORS DU FREINAGE, LE DISQUE, LES PLAQUETTES, LA PINCE ET LE LIQUIDE S'ÉCHAUFFENT. PLUS ILS CHAUFFENT, MOINS LE FREINAGE EST BON. DANS LES CAS EXTRÊMES, LE FREINAGE DEVIENT NUL.

Arrêt

Freiner la machine et passer au point mort. Pour couper le moteur, appuyer sur le bouton de masse. Fermer le robinet d'essence.

⚠ ATTENTION ⚠

- NE PAS ABANDONNER LA MACHINE TANT QUE LE MOTEUR TOURNE.
- LES DÉGAGEMENTS DE CHALEUR PEUVENT ÊTRE INTENSES TANT AU NIVEAU DU MOTEUR, QUE DE L'ÉCHAPPEMENT, QUE DU RADIATEUR, QUE DES DISQUES DE FREIN, QUE DES AMORTISSEURS. ON FERA DONC ATTENTION AVANT D'Y TOUCHER ET ON GARERA LA MACHINE DE MANIÈRE À ÉVITER TOUT CONTACT FORTUIT.

! ATTENTION !

- LORSQU'ON ARRÊTE LE MOTEUR, IL FAUT FERMER LE ROBINET D'ESSENCE, SINON LE CARBURATEUR PEUT DÉBORDER ET L'ESSENCE RENTRER DANS LE MOTEUR.
- LA BÉQUILLE LATÉRALE EST CONÇUE UNIQUEMENT POUR SUPPORTER LE POIDS DE LA MOTO. SI L'ON S'ASSIED SUR LA MOTO ET FAIT PORTER À LA BÉQUILLE CE POIDS SUPPLÉMENTAIRE, ELLE PEUT S'ABÎMER AINSI QUE LE CADRE ET LA MOTO PEUT TOMBER.

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 60 / 65 SX

09.99



**Pilote
KTM**

**Atelier
KTM**

avant chaque mise
en service

après chaque
nettoyage

tous les 20 heures

au moins
une fois par an

Vérifier le niveau d'huile de boîte	●		●	
Vidanger la boîte				●
Vérifier la bougie, régler l'écartement			●	
Vérifier la position du carburateur		●	●	
Vérifier l'état de la pipe d'admission	●			
Vider et nettoyer la cuve de carburateur		●		●
Régler le ralenti			●	
Nettoyer le filtre à air, le boîter et la pipe d'admission		●		●
Contrôler la chaîne, le pignon, la couronne et le guide-chaîne		●	●	
Nettoyer et graisser la chaîne		●	●	
Vérifier la tension de la chaîne	●		●	
Vérifier le niveau du liquide de refroidissement	●		●	●
Contrôler la qualité de l'antigel				●
Vérifier l'étanchéité du circuit de refroidissement	●		●	●
Vérifier l'échappement			●	
Vérifier les fixation de l'échappement		●	●	
Vérifier le niveau de liquide de frein	●		●	●
Changer le liquide de frein				●
Vérifier l'épaisseur des garnitures			●	●
Vérifier les plaquettes de frein	●		●	●
Vérifier les disques de frein (usure et voile)			●	
Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein	●		●	
Vérifier l'état de durites de frein	●		●	●
Vérifier l'amortissement et l'étanchéité de la fourche		●	●	
Révision complète de la fourche				●
Contrôler les roulements de direction		●	●	
Nettoyer et graisser les roulements de la direction				●
Vérifier et régler l'amortisseur	●		●	
Vérifier le bras oscillant			●	
Nettoyer et graisser le bras oscillant				●
Contrôler les rayons et les jantes	●		●	
Vérifier les roulements de roue		●	●	
Contrôler les pneus et leur pression	●		●	
Vérifier l'état des câbles	●		●	
Régler et huiler les câbles		●	●	
Vérifier le serrage des vis, écrous et colliers	●		●	
Lubrifier toutes les articulations et pièces qui coulisent		●	●	

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR



ATTENTION



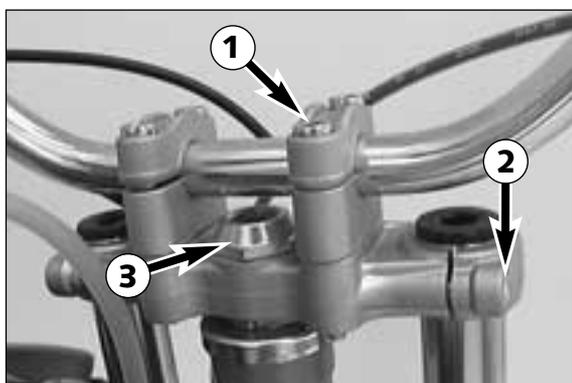
TOUS LES REGLAGES ET TRAVAUX D'ENTRETIEN MARQUES D'UN ASTERISQUE * NECESSITENT DES CONNAISSANCES SPECIALES. POUR VOTRE SECURITE, IL EST PREFERABLE DE LES FAIRE EFFECTUER PAR UN ATELIER KTM.



ATTENTION



- AUTANT QUE POSSIBLE NE PAS EMPLOYER DE NETTOYER HAUTE PRESSION POUR NETTOYER LA MACHINE, CAR DE L'EAU POURRAIT ALORS PÉNÉTRER DANS LES ROUEMENTS, LE CARBURATEUR, LES CONNEXIONS ÉLECTRIQUES, ETC.
- LORS DU TRANSPORT DE VOTRE KTM, VEILLEZ À CE QU'ELLE SOIT BIEN MAINTENUE EN POSITION VERTICALE PAR DES SANGLES OU AUTRES FIXATIONS ET QUE LE ROBINET SOIT SUR LA POSITION OFF. SI LA MACHINE SE COUCHE, DE L'ESSENCE PEUT S'ÉCHAPPER DU CARBURATEUR OU DU RÉSERVOIR.
- NE PAS EMPLOYER DE RONDELLES GROWER OU ÉVENTAIL SOUS LES ÉCROUS DE FIXATION MOTEUR. CES RONDELLES S'INCRUSTENT DANS LE CADRE ET L'ÉCROU SE DESSERRE. IL FAUT EMPLOYER DES ÉCROUS AUTO-BLOQUANTS.
- AVANT D'EFFECTUER TOUT TRAVAIL D'ENTRETIEN, IL FAUT LAISSER REFROIDIR LA MACHINE, AFIN D'ÉVITER DE SE BRÛLER.
- L'HUILE, LA GRAISSE, LES FILTRES, L'ESSENCE, LES DÉTERGENTS ETC. DOIVENT ÊTRE ÉLIMINÉS CORRECTEMENT. RESPECTER LA RÉGLEMENTATION LOCALE.
- NE DÉVERSEZ JAMAIS L'HUILE USAGÉE DANS DES CANALISATIONS OU DANS LA NATURE. UN LITRE D'HUILE PEUT POLLUER 1 MILLION DE LITRES D'EAU.



Vérification et réglage des roulements de direction *

Il faut vérifier régulièrement le jeu de la direction. Pour vérifier, on cale la moto sous le cadre, de manière à ce que la roue avant ne porte plus. On secoue alors la fourche d'avant en arrière.

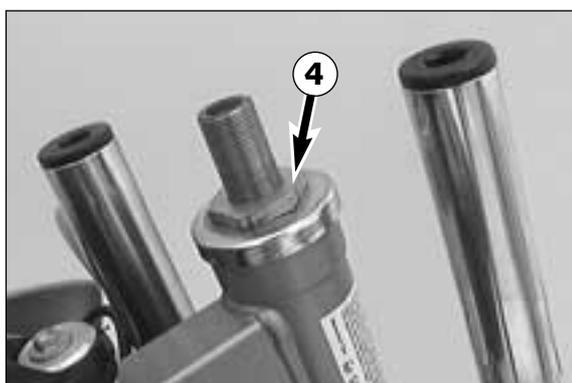
Enlever la vis de fixation de la plaque de numéro et repousser cette dernière sur le côté.

Retirer les 4 vis des supports ① du guidon et déposer les supports. Repousser alors le guidon sur le côté.

Débloquer les deux vis de fixation ② du té supérieur et enlever le contre-écrou ③. On peut alors déposer le té.

Visser l'écrou de réglage ④ jusqu'à ce qu'il n'y ait pratiquement plus aucun jeu. Ne pas bloquer cet écrou, car on endommagerait alors les roulements. Il faut tenir compte également du fait que le jeu diminue quand on serre le contre-écrou ③. C'est pourquoi il faut vérifier à nouveau après avoir serré ce contre-écrou ③.

La pose du té et du guidon s'effectue dans l'ordre inverse du démontage. Après avoir monté le té, on tapotera légèrement dessus avec un maillet en plastique, afin d'éliminer les contraintes. Serrer les deux vis de fixation à 15 Nm.



WARNING



S'IL Y A DU JEU DANS LES ROUEMENTS DE DIRECTION, LA TENUE DE ROUTE S'EN TROUVE AFFECTÉE. CELA PEUT MÊME ALLER JUSQU'À UNE PERTE DE CONTRÔLE DU VÉHICULE.

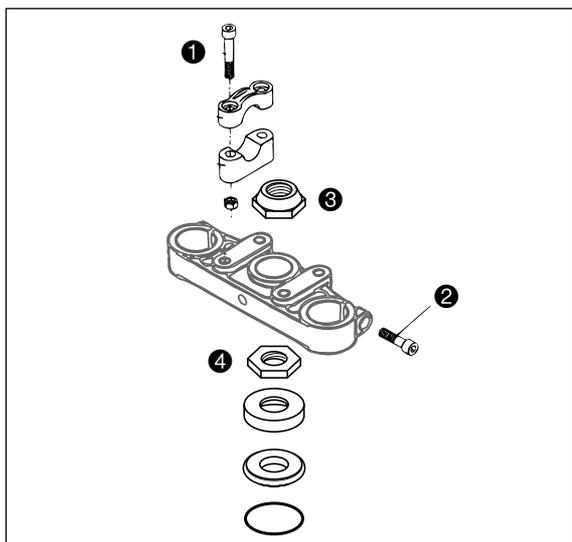


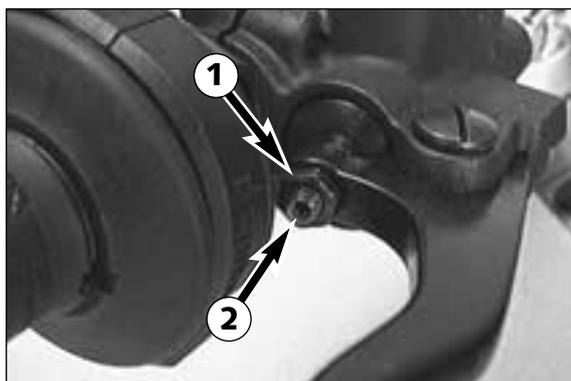
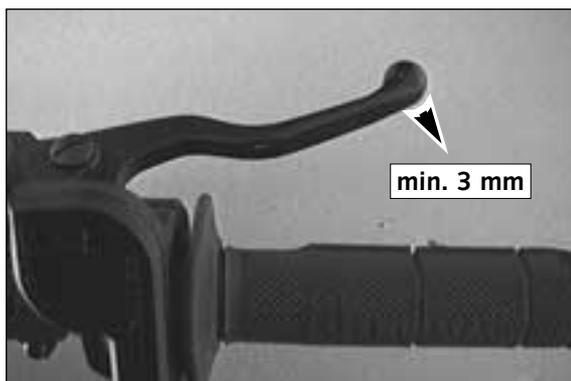
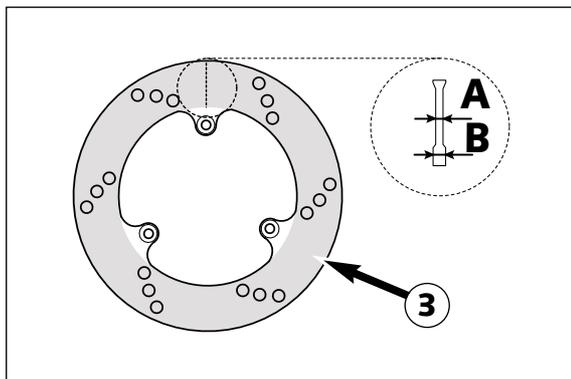
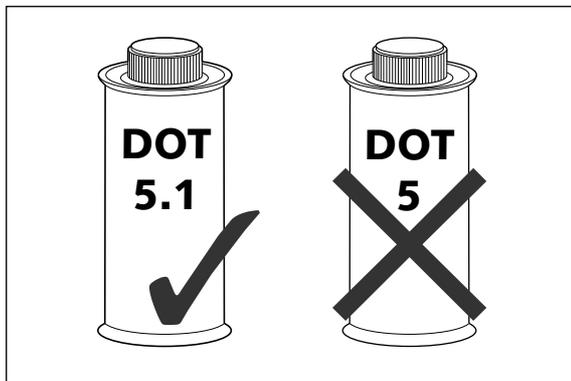
ATTENTION



- EN AUCUN CAS LA DIRECTION NE DOIT ÊTRE DURE, SINON LES ROUEMENTS SE TROUVENT DÉTRUITS.
- SI L'ON ROULE QUELQUE TEMPS AVEC DU JEU DANS LES ROUEMENTS DE DIRECTION, LES ROUEMENTS AINSI QUE LEUR LOGEMENT DANS LA COLONNE SE TROUVENT ENDOMMAGÉS.

Les roulements de direction doivent être graissés au moins une fois par an (par exemple avec Shell Advance Grease).





Remarques de principe concernant les freins à disque KTM

BOCAUX DE LIQUIDE DE FREIN:

Les bords de liquide de frein, pour le frein avant comme pour le frein arrière, ont des dimensions telles qu'il n'est pas nécessaire de rajouter de liquide lorsque les plaquettes s'usent. Si le niveau tombe au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a absolument plus de garniture sur les plaquettes.

LIQUIDE DE FREIN:

KTM remplit les circuits de frein avec du liquide „Shell Advance Brake DOT 5.1“. C'est un des liquides de frein les plus performants actuellement sur le marché. Nous recommandons son emploi par la suite également. Le DOT 5.1 est constitué d'une base d'éther de glycol, sa couleur est ambrée. Si l'on ne dispose pas de DOT 5.1 pour effectuer un complément, on peut à la rigueur rajouter du DOT 4. Il est conseillé toutefois d'effectuer le remplacement dès que possible.

DISQUES DE FREIN

L'usure réduit l'épaisseur des disques de frein au niveau de la piste de freinage ③. A l'endroit le moins fort ①, la valeur ne doit pas être inférieure de plus de 0,4 mm à la valeur de base. La valeur de base peut se mesurer à un point ② situé en dehors de la piste de freinage. Vérifier l'usure en plusieurs points.



ATTENTION



- LES DISQUES DE FREIN AVEC UNE USURE SUPÉRIEURE À 0,4 MM CRÉENT UN RISQUE. DÈS QUE LA VALEUR MAXIMALE D'USURE EST ATTEINTE, FAIRE REMPLACER LES DISQUES.
- IL FAUT PAR PRINCIPE FAIRE EFFECTUER LES RÉPARATIONS SUR LES FREINS PAR UN AGENT KTM.

Réglage de la course à vide de la poignée de frein

La course à vide de la poignée de frein peut se régler au moyen de la vis ②. On détermine ainsi le point d'attaque, (le moment où les garnitures attaquent le disque; on sent alors une résistance) en fonction de la grandeur de la main du pilote.

Dévisser le contre-écrou ① et faire tourner la vis de réglage suivant la position désirée.

Resserrer le contre-écrou une fois le réglage effectué.



ATTENTION



LA COURSE À VIDE DE LA POIGNÉE DOIT ÊTRE AU MOINS DE 3 MM. C'EST SEULEMENT APRÈS CETTE GARDE QUE LE PISTON DU MAÎTRE-CYLINDRE DOIT ENTRER EN MOUVEMENT (CE QUE L'ON SENT À LA RÉSISTANCE À LA POIGNÉE). SI CETTE VALEUR DE GARDE N'EST PAS RESPECTÉE, IL SE PRODUIT UNE SURPRESSION DANS LE SYSTÈME ET LE FREIN AVANT PEUT CHAUFFER ET SE TROUVER HORS D'USAGE.

Vérification du niveau du liquide de frein avant

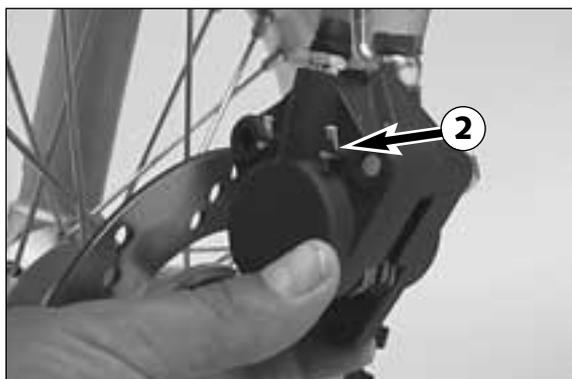
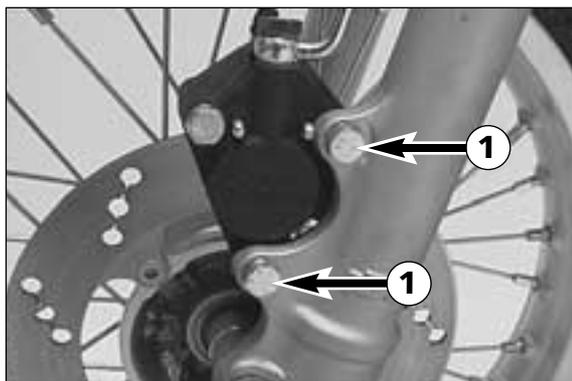
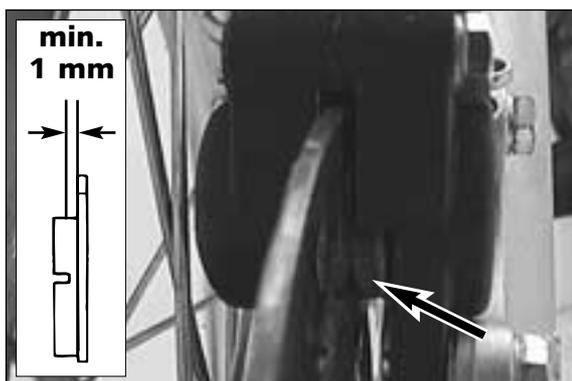
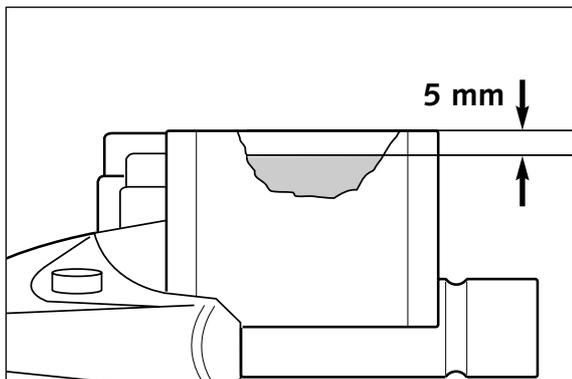
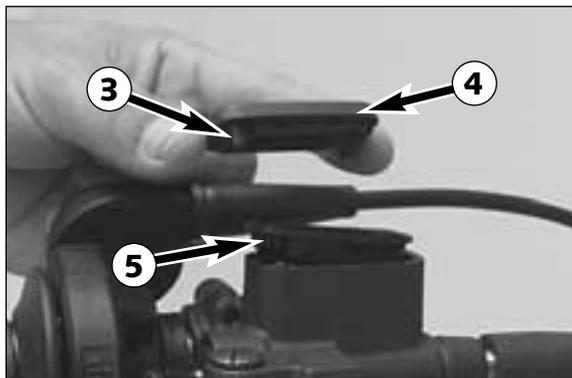
Le bocal de liquide de frein se trouve au guidon. Il possède un regard. Lorsque le bocal est à l'horizontale, le niveau de liquide ne doit pas descendre en dessous du repère MIN sur le regard.



ATTENTION



SI LE NIVEAU DE LIQUIDE DESCEND EN DESSOUS DU REPÈRE MIN, C'EST QU'IL Y A UN DÉFAUT D'ÉTANCHÉITÉ OU QUE LES GARNITURES SONT USÉES AU-DELÀ DES TOLÉRANCES. IL FAUT ALORS TOUT DE SUITE CONSULTER UN ATELIER KTM.



Complément de liquide de frein à l'avant *

Enlever les vis ③ et le couvercle ④ avec la membrane ⑤.

Mettre le maître-cylindre à l'horizontale et rajouter du liquide (Shell Advance Brake DOT 5.1) jusqu'à 5 mm du bord supérieur du bocal. Remettre la membrane, le couvercle et les vis. Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait débordé ou que l'on aurait renversé.

⚠ ATTENTION ⚠

- NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5. IL EST CONSTITUÉ D'UNE BASE D'HUILE DE SILICONE ET SA COULEUR EST POURPRE. LES JOINTS ET LES DURITES DOIVENT ÊTRE SPÉCIAUX POUR CE LIQUIDE.
- ENTREPOSER LE LIQUIDE DE FREIN HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.
- LE LIQUIDE DE FREIN PEUT PROVOQUER DES IRRITATIONS DE LA PEAU. ÉVITER LES PROJECTIONS SUR LA PEAU OU DANS LES YEUX. EN CAS DE PROJECTION DANS LES YEUX, RINCER À GRANDE EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.

! ATTENTION !

- NE PAS FAIRE TOMBER DE LIQUIDE DE FREIN SUR LA PEINTURE, QUI SE TROUVERAIT ALORS ATTAQUÉE.
- N'UTILISER QUE DU LIQUIDE DE FREIN PROPRE ET PROVENANT D'UN BIDON BIEN FERMÉ.

Vérification des plaquettes de frein à l'avant

On peut voir les plaquettes par l'avant. L'épaisseur des garnitures ne doit pas être inférieure à 1 mm.

⚠ ATTENTION ⚠

L'ÉPAISSEUR DES GARNITURES DES PLAQUETTES DE FREIN NE DOIT PAS ÊTRE INFÉRIEURE À 1 mm À L'EMPLACEMENT LE PLUS FAIBLE. DANS LE CAS CONTRAIRE, LES FREINS PEUVENT LÂCHER. POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ, CHANGEZ DONC LES PLAQUETTES DE FREIN PENDANT QU'IL EN EST ENCORE TEMPS.

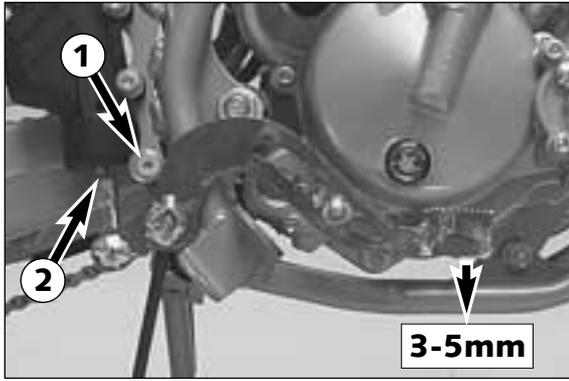
! ATTENTION !

SI LES PLAQUETTES DE FREIN SONT RENOUVELÉES TROP TARD, SI BIEN QUE LA GARNITURE EST PARTIELLEMENT OU TOTALEMENT USÉE, LES PARTIES EN ACIER DES PLAQUETTES DE FREIN FROTTENT ALORS SUR LE DISQUE DE FREIN. CECI FAIT QUE L'ACTION DES FREINS SERA CONSIDÉRABLEMENT ALTÉRÉE ET QUE LE DISQUE DE FREIN SERA DÉTRUIT.

Remplacement des plaquettes à l'avant *

- Enlever les deux vis ① et dégager la pince du disque.
- Redresser les deux goupilles ② et les sortir de la pince. On peut alors déposer les plaquettes vers le bas.

- Avant de monter les plaquettes neuves, il faut repousser les pistons avec un tournevis approprié.
- Enfiler les plaquettes dans la pince par le bas et mettre deux goupilles neuves. Replier les goupilles.
- Enduire le filetage des vis ① de Loctite 242 et les mettre en place. Serrer à 20 Nm.



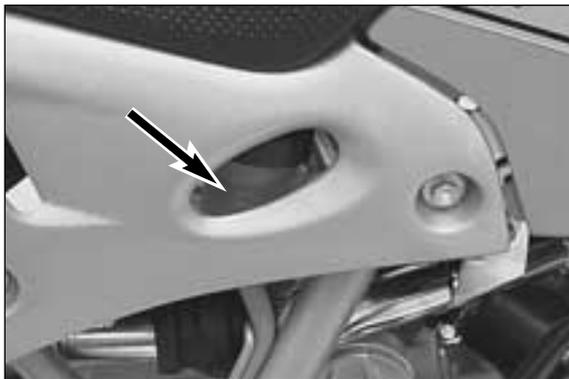
Réglage de la position de la pédale de frein*

On peut régler la position de la pédale de frein au moyen de l'excentrique qui sert de butée ①. La garde se règle ensuite au moyen de la tige de piston ②.

La pédale doit avoir, mesurée à son extrémité, une course à vide de 3 à 5 mm. C'est seulement après cette garde que la tige de piston doit actionner le piston dans le maître-cylindre (on sent alors une résistance plus importante).

! ATTENTION !

SI CETTE GARDE N'EXISTE PAS, IL SE CRÉE UNE SURPRESSION DANS LE SYSTÈME DE FREINAGE, SI BIEN QUE LES PLAQUETTES SE METTENT À LÉCHER LE DISQUE. IL SE PRODUIT UNE AUGMENTATION DE TEMPÉRATURE ANORMALE QUI PEUT CONDUIRE DANS LE CAS EXTRÊME À UN REFUS TOTAL DE FONCTIONNER.



Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière

Le bocal de liquide de frein pour le disque arrière se trouve au dessus du maître-cylindre. Lorsque la machine est bien droite, le niveau ne doit pas descendre en dessous du repère „MIN”.

⚠ ATTENTION ⚠

SI LE NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN SE SITUE EN DESSOUS DU MINIMA, CECI SIGNIFIE QUE LE SYSTÈME PRÉSENTE UNE FUITE OU QUE LES PLAQUETTES DE FREIN SONT TOTALEMENT USÉES.



Complément le niveau de liquide de frein à l'arrière*

Dès que le niveau du liquide de frein a atteint le repère "MIN", il faut en rajouter.

Enlever le cache latéraux droit.

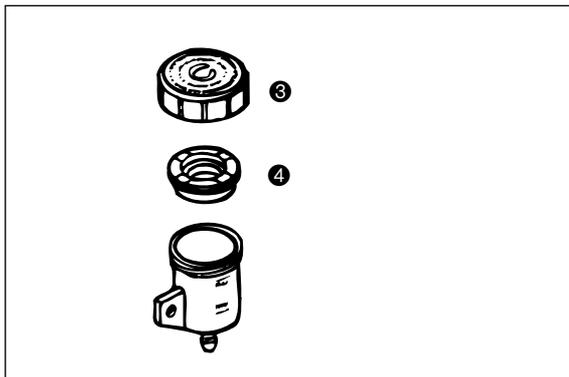
Enlever le bouchon à vis ③ ainsi que le soufflet en caoutchouc ④ et mettre du liquide de frein DOT 5.1 (Shell Advance Brake DOT 5.1) jusqu'au repère "MAX". Remettre le soufflet et le bouchon. Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait pu être renversé. Fixer le bocal à nouveau sur le cadre et faire attention à ce que la durite soit bien en place.

⚠ ATTENTION ⚠

- NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5 ! IL EST CONSTITUÉ D'UNE BASE D'HUILE DE SILICONE ET SA COULEUR EST POURPRE. LES JOINTS ET LES DURITES DOIVENT ÊTRE SPÉCIAUX POUR CE LIQUIDE.
- ENTREPOSER LE LIQUIDE DE FREIN HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.
- LE LIQUIDE DE FREIN PEUT PROVOQUER DES IRRITATIONS DE LA PEAU. ÉVITER LES PROJECTIONS SUR LA PEAU OU DANS LES YEUX. EN CAS DE PROJECTION DANS LES YEUX, RINCER À GRANDE EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.

! ATTENTION !

- NE PAS FAIRE TOMBER DE LIQUIDE DE FREIN SUR LA PEINTURE, QUI SE TROUVERAIT ALORS ATTAQUÉE!
- N'UTILISER QUE DU LIQUIDE DE FREIN PROPRE ET PROVENANT D'UN BIDON BIEN FERMÉ.





Vérification des plaquettes de frein à l'arrière

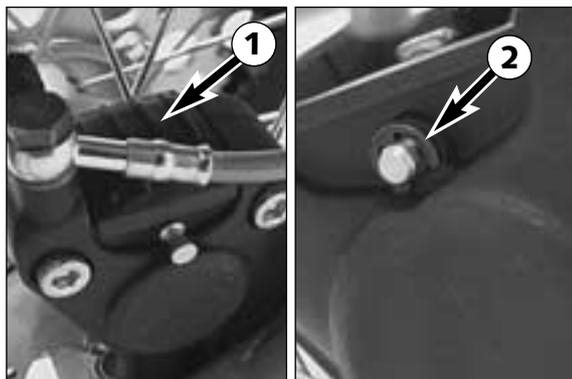
On contrôle les plaquettes par l'arrière. L'épaisseur de la garniture ne doit pas être inférieure à 1 mm.

⚠ **ATTENTION** ⚠

L'ÉPAISSEUR DES GARNITURES DES PLAQUETTES DE FREIN NE DOIT PAS ÊTRE INFÉRIEURE À 1 MM À L'EMPLACEMENT LE PLUS FAIBLE. DANS LE CAS CONTRAIRE, LES FREINS PEUVENT LÂCHER. POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ, CHANGEZ DONC LES PLAQUETTES DE FREIN PENDANT QU'IL EN EST ENCORE TEMPS.

! **ATTENTION** !

SI L'ON ATTEND TROP POUR CHANGER LES PLAQUETTES ET QUE, PAR EXEMPLE IL N'Y A PLUS DE GARNITURE, C'EST LE MÉTAL DE LA PLAQUETTE QUI FROTTE CONTRE LE DISQUE. LE FREINAGE EST ALORS INEFFICACE ET LE DISQUE EST IRRÉMÉDIABLEMENT ENDOMMAGÉ.



Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière *

- Enlever le couvercle ① et le circlip ②. Pousser à l'aide d'un jet la goupille ③ en dehors de la pince et enlever la lame de ressort ④.



- Tirer vers le haut les plaquettes ⑤ en dehors de la pince. Nettoyer la pince à l'aide d'air comprimé.
- Avant d'installer nouvelles plaquettes les pistons doivent être repousser avec un tournevis.

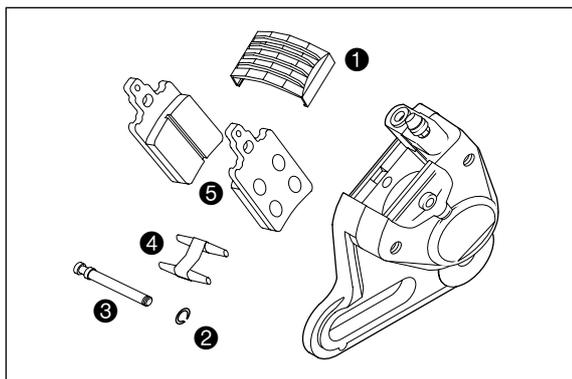
- Pousser les plaquettes ⑤ dans la pince, positioner lame de ressort ④ et fixer le tout avec la goupille ③. Taper la goupille jusqu'en butée dans la pince.
- Monter la circlip ② et la couverture ①.

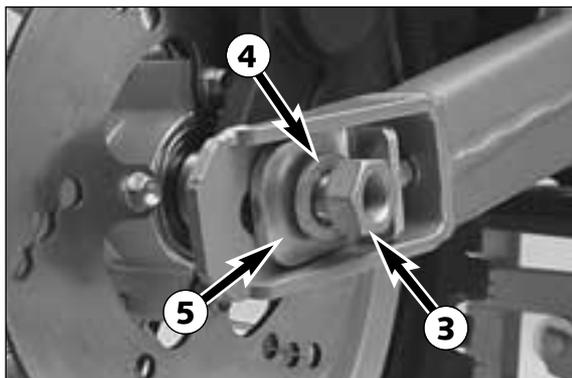
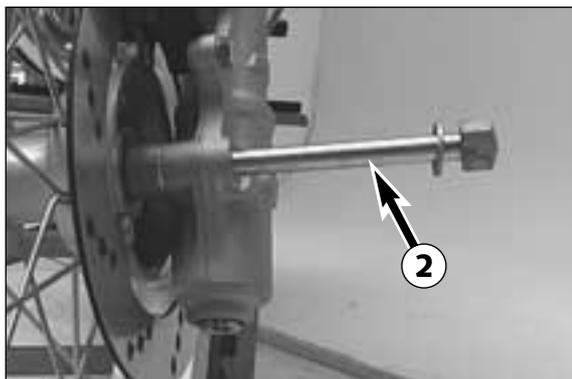
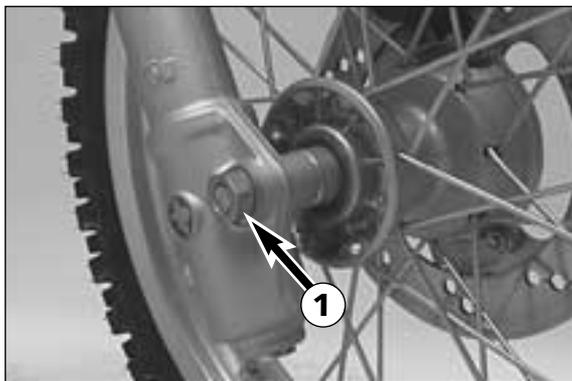
⚠ **ATTENTION** ⚠

- IL NE DOIT Y AVOIR SUR LE DISQUE NI HUILE NI GRAISSE, QUI RÉDUIRAIENT CONSIDÉRABLEMENT L'EFFICACITÉ DU FREINAGE.

- VÉRIFIER À LA FIN SI LES GOUPILLES SONT BIEN EN PLACE.

- APRÈS AVOIR TRAVAILLÉ SUR LE SYSTÈME DE FREINAGE, IL FAUT TOUJOURS ACTIONNER LE LEVIER OU LA PÉDALE DE FREIN AFIN QUE LES PLAQUETTES PRENNENT LEUR PLACE CONTRE LE DISQUE ET QUE L'ON SENTE LE POINT D'ATTAQUE.





Dépose et pose de la roue avant

- Caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue avant ne repose plus sur le sol.
- Déposer l'écrou ❶ et sa rondelle.
- Tenir la roue et sortir la broche ❷.
- Dégager la roue de la fourche avec précaution.

! ATTENTION !

- NE PAS ACTIONNER LE FREIN AVANT LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.
- TOUJOURS POSER LA ROUE AVEC LE DISQUE SUR LE DESSUS, SINON CE DERNIER PEUT ÊTRE ENDOMMAGÉ.

- Présenter la roue dans la fourche.
- Enfiler la broche ❷.
- Mettre la rondelle et l'écrou ❶; serrer à 50 Nm.
- Mettre la moto sur ses roues et actionner le frein jusqu'à ce que la résistance à la poignée se fasse sentir.

⚠ ATTENTION ⚠

- AU CAS OÙ VOUS NE DISPOSERIEZ PAS DE CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE LORS DU MONTAGE, FAITES AJUSTER LE COUPLE DE SERRAGE DÈS QUE POSSIBLE DANS UN ATELIER KTM.
- IL NE DOIT Y AVOIR SUR LE DISQUE NI HUILE NI GRAISSE, QUI RÉDUIRAIENT CONSIDÉRABLEMENT L'EFFICACITÉ DU FREINAGE.
- QUAND LA ROUE EST EN PLACE, TOUJOURS ACTIONNER LE FREIN DE MANIÈRE À CE QUE LES PLAQUETTES PRENNENT LEUR PLACE.
- SERRER L'ÉCROU À ÉPAULEMENT AU COUPLE PRESCRIT. UNE BROCHE MAL SERRÉE PEUT PROVOQUER UNE INSTABILITÉ DE LA MACHINE.

Dépose et pose de la roue arrière

- Caler la moto sous le cadre.
- Enlever l'écrou ❸ de la broche, retirer la rondelle ❹ et dégager le tendeur de chaîne ❺.
- Tenir la roue et sortir la broche.

- Pousser la roue aussi loin que possible vers l'avant pour pouvoir dégager la chaîne.
- Retirer la roue avec précaution.

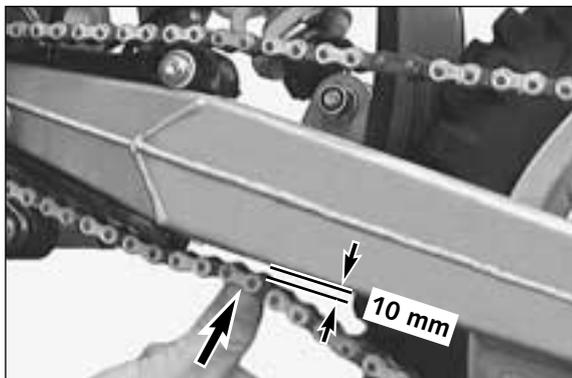
- Le remontage s'effectue en sens inverse.
- Graisser légèrement la broche.
- Avant de serrer l'écrou ❸, il faut vérifier que les tendeurs de chaîne ❺ sont bien au contact des vis de réglage. Vérifier également que les deux roues sont bien en ligne.
- Serrer l'écrou à 50 Nm.

! ATTENTION !

- TOUJOURS POSER LA ROUE AVEC LE DISQUE SUR LE DESSUS, SINON CE DERNIER PEUT ÊTRE ENDOMMAGÉ.
- NE PAS ACTIONNER LE FREIN LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.
- SI L'ON RETIRE LA BROCHE, IL FAUT BIEN NETTOYER SON FILETAGE AINSI QUE CELUI DE L'ÉCROU ET LES ENDUIRE À NOUVEAU DE GRAISSE POUR ÉVITER UN GRIPPAGE.

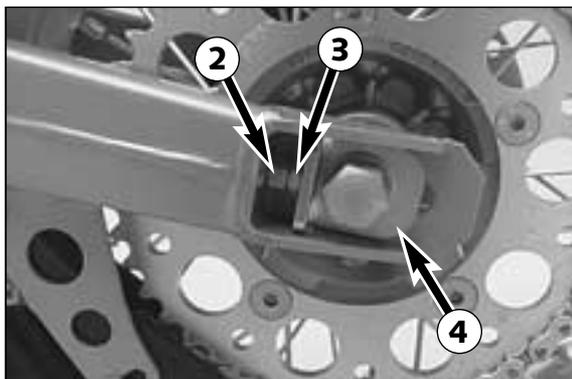
⚠ ATTENTION ⚠

- AU CAS OÙ VOUS NE DISPOSERIEZ PAS DE CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE LORS DU MONTAGE, FAITES AJUSTER LE COUPLE DE SERRAGE DÈS QUE POSSIBLE DANS UN ATELIER KTM.
- QUAND LA ROUE EST EN PLACE, TOUJOURS ACTIONNER LE FREIN DE MANIÈRE À CE QUE LES PLAQUETTES PRENNENT LEUR PLACE.
- VEILLEZ À CE QU'IL N'Y AIT NI GRAISSE NI HUILE SUR LE DISQUE DE FREIN. LE FREINAGE S'EN TROUVERAIT CONSIDÉRABLEMENT ALTÉRÉ.
- SERRER L'ÉCROU À ÉPAULEMENT AU COUPLE PRESCRIT. UNE BROCHE MAL SERRÉE PEUT PROVOQUER UNE INSTABILITÉ DE LA MACHINE.

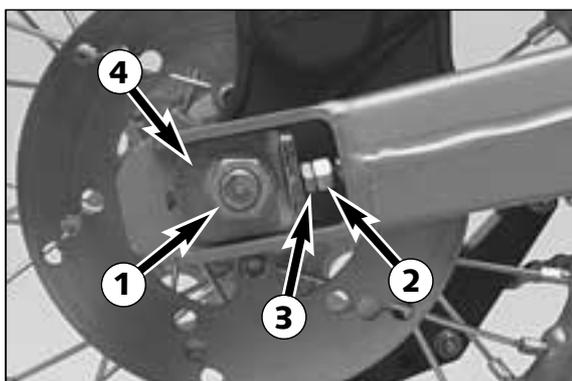


Contrôle de la tension de la chaîne

- Mettre la moto sur la béquille latérale.
- Pousser sur la chaîne vers le haut, donc vers le bras oscillant, à environ 3cm derrière le patin. A cet endroit, la chaîne doit être assez lâche pour que l'espace restant entre le brin et le bras ne soit que de 10mm, sans qu'il soit besoin de pousser fort (cf. illustration). Le brin supérieur de la chaîne doit évidemment être tendu.
- A cet endroit-là chaîne doit pouvoir venir toucher le bras oscillant sans qu'on ait besoin d'appuyer fort. Le brin supérieur doit bien sûr être tendu.
- Corriger la tension si nécessaire.



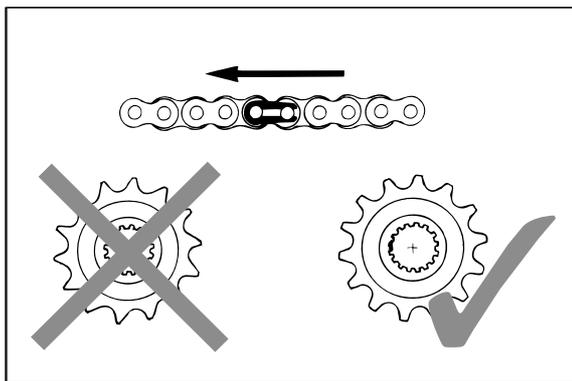
-
- ATTENTION**
-
- Si LA CHAÎNE EST TROP TENDUE, LES ÉLÉMENTS DE LA TRANSMISSION SECONDAIRE, À SAVOIR LA CHAÎNE, LE PIGNON, LA COURONNE, LES ROUEMENTS EN SORTIE DE BOÎTE ET À LA ROUE ARRIÈRE SUBISSENT UNE CONTRAINTE SUPPLÉMENTAIRE. EN PLUS D'UNE USURE PRÉMATURÉE IL PEUT MÊME SE PRODUIRE UNE RUPTURE DE CHAÎNE.
 - Si EN REVANCHE LA CHAÎNE EST TROP LÂCHE, ELLE PEUT SAUTER, BLOQUER LA ROUE ARRIÈRE OU ENDOMMAGER LE MOTEUR.
 - DANS LES DEUX CAS ON PEUT ALORS PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.



Réglage de la tension

- Débloquer l'écrou ① à gauche ou à droite. Débloquer les deux contre-écrous ② et tourner les vis de réglage ③ pareillement à droite et à gauche. Resserer les contre-écrous ②.
- Avant de resserrer les écrous ①, vérifier que les tendeurs de chaîne ④ sont contre les vis de réglage ③ et que les deux roues sont bien en ligne.
- Serrer les écrous ① à 50 Nm.

-
- ATTENTION**
-
- AU CAS OÙ VOUS NE DISPOSERIEZ PAS DE CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE LORS DU MONTAGE, FAITES AJUSTER LE COUPLE DE SERRAGE DÈS QUE POSSIBLE DANS UN ATELIER KTM.
 - SERRER L'ÉCROU À ÉPAULEMENT AU COUPLE PRESCRIT. UNE BROCHE MAL SERRÉE PEUT PROVOQUER UNE INSTABILITÉ DE LA MACHINE.



Entretien de la chaîne

La durée de vie de la chaîne dépend en grande partie de l'entretien. Les chaînes sans joints toriques doivent être nettoyées régulièrement au pétrole, puis plongées dans de la graisse bouillante ou traitées avec un aérosol spécial (Shell Advance Bio Chain).

-
- ATTENTION**
-
- IL NE FAUT PAS QUE LA GRAISSE SE DÉPOSE SUR LE PNEU, CAR CELA RÉDUIRAIT CONSIDÉRABLEMENT L'ADHÉRENCE, SI BIEN QUE L'ON POURRAIT PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.

-
- ATTENTION**
-
- L'ATTACHE RAPIDE DOIT AVOIR SON CÔTÉ FERMÉ VERS L'AVANT DANS LE SENS NORMAL DE ROTATION.

Il faut également vérifier l'état du pignon et de la couronne ainsi que du guide-chaîne. Les remplacer si nécessaire.



Pneus, pression

Le type, l'état et la pression des pneus ont une influence sur le comportement de la moto. C'est pourquoi il convient de vérifier avant toute utilisation.

- Les dimensions sont indiquées dans les caractéristiques techniques.
- L'état doit être vérifié avant chaque utilisation.
On regardera en particulier s'il n'y a pas de coupures, de clous ou d'autres objets pointus.
- La pression des pneus doit être vérifiée régulièrement, lorsque les pneus sont froids. Une pression correcte (1,0 bar) permet au pneu de bien accrocher et lui assure une durée de vie optimale.



ATTENTION



- POUR LA SÉCURITÉ DE L'ENFANT, UN PNEU ABÎMÉ DOIT AUSSITÔT ÊTRE REMPLACÉ.
- POUR VOTRE SÉCURITÉ, UN PNEU ABÎMÉ DOIT AUSSITÔT ÊTRE REMPLACÉ.
- UNE PRESSION INSUFFISANTE CAUSE UNE USURE ANORMALE DU PNEU.



Vérifier la tension des rayons

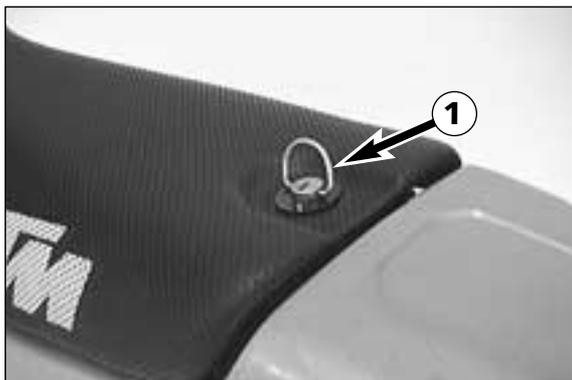
Une tension des rayons correcte est très importante pour la stabilité de la roue et donc aussi pour la sécurité. Un rayon détendu crée un balourd et rapidement d'autres rayons se détendent. Faire alors tendre les rayons dans un atelier, où l'on centrera aussi la roue.



ATTENTION

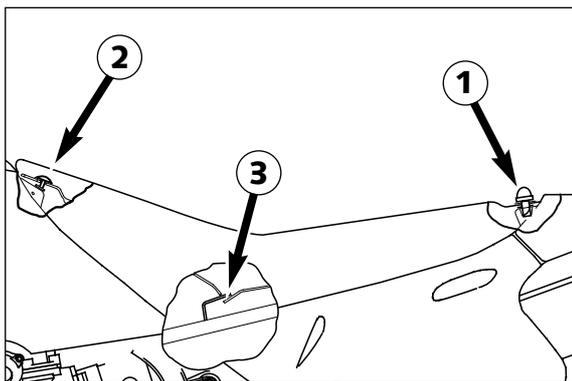


SI VOUS ROULEZ AVEC DES RAYONS DESSERRÉS, CEUX-CI PEUVENT S'ARRACHER ET PAR CONSÉQUENT DÉSTABILISER LA TENUE DE ROUTE DE LA MOTO.

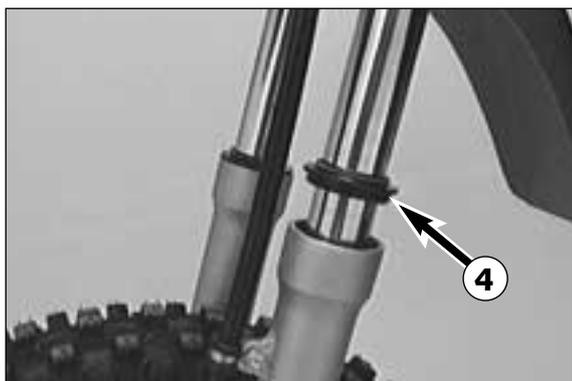


Démontage de la selle

La fermeture rapide **1** permet de démonter la selle sans outil. Tourner la fermeture rapide d'environ 180° en sens inverse des aiguilles d'une montre et soulever la selle à l'arrière. Tirer vers l'arrière pour décrocher la selle de la vis à tête bombée **2**.



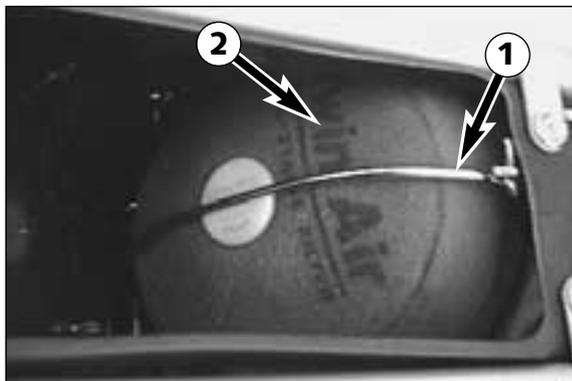
Au montage, faire attention à bien enfiler la selle sur la patte **3**.



Nettoyage des caches-poussière de la fourche

Les caches-poussière **4** doivent être nettoyés régulièrement.

Pour cela, avec un tournevis, on fait sortir le cache de son logement. Le nettoyer soigneusement à l'air comprimé. Passer un lubrifiant au silicone sur les caches et la fourche et enfoncer les caches dans leur logement.



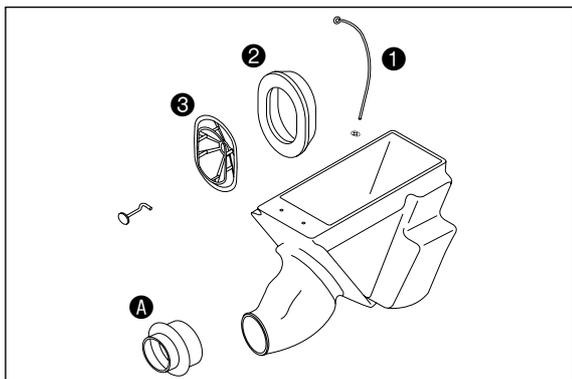
Nettoyage du filtre à air *

Démonter la selle et enlever le couvercle du boîtier. Décrocher la fixation de filtre ❶, basculer vers l'arrière et sortir du boîtier le filtre ❷ et son support ❸.

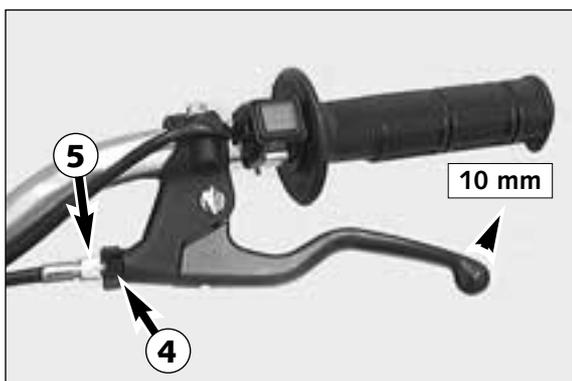
! ATTENTION !

NE PAS NETTOYER LA CARTOUCHE À L'ESSENCE OU AU PÉTROLE, CAR CES PRODUITS ATTAQUENT LA MOUSSE. KTM RECOMMANDE LES PRODUITS DE LA SOCIÉTÉ PUTOLINE, „ACTION CLEANER“ POUR LE NETTOYAGE ET „ACTION FLUID“ POUR HUILER LA CARTOUCHE.

Nettoyer la cartouche dans le produit spécial et bien la faire sécher. La presser seulement et ne pas la tordre. Lorsque la cartouche est sèche, l'enduire d'une huile spéciale de haute qualité. Nettoyer également le boîtier. Vérifier l'état et la position de la pipe d'admission ❸.



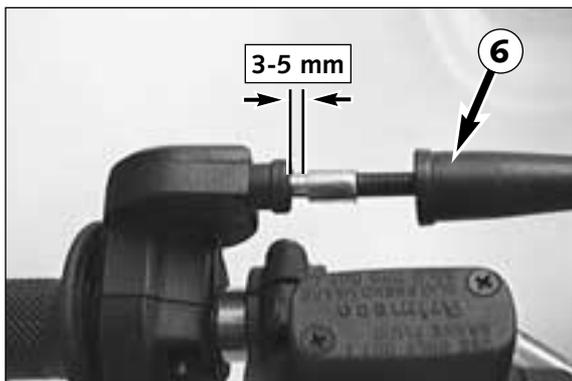
Monter le filtre à air ❷ sur le support ❸. Enduire la face avant de la cartouche de graisse afin d'améliorer l'étanchéité. Monter le filtre à air avec son support dans le boîtier et mettre la fixation ❶.



Réglage du câble d'embrayage

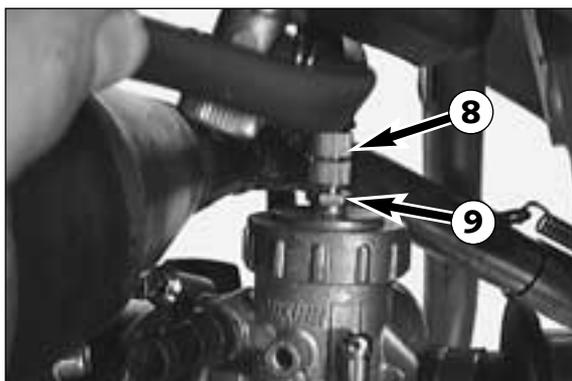
Lorsque le moteur est froid, le jeu de l'embrayage, mesuré en bout de la poignée, doit être de 10 mm.

Pour régler le jeu, repousser le capuchon de protection. Desserrer le contre-écrou ❷ et agir sur la vis de réglage ❸. Resserrer le contre-écrou ❷ et remettre le capuchon de protection en place.



Réglage du câble de gaz *

Le câble de gaz doit toujours avoir un jeu de 3 à 5 mm. Pour vérifier, repousser le capuchon de protection ❷ sur la poignée tournante. La gaine du câble doit pouvoir être tirée de 3 à 5 mm avant qu'une résistance devienne sensible.



Pour régler, desserrer le contre-écrou ❸ sur le carburateur et agir sur la vis de réglage ❹.

Resserrer le contre-écrou ❸ et remettre le capuchon de protection en place.

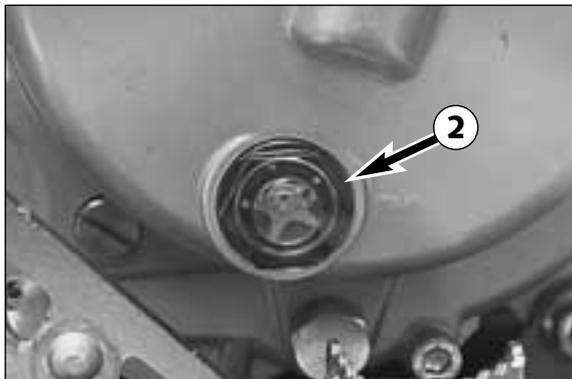


Réglage du ralenti *

Le régime de ralenti se règle au moyen de la vis ❶.

Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente le ralenti.

Quand on tourne dans le sens contraire, on le diminue.



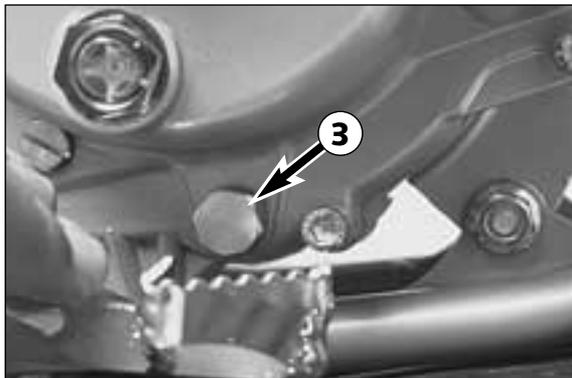
Contrôle du niveau d'huile dans la boîte

Pour faciliter le contrôle il y a un regard ❷ à droite sur le moteur.

- Faire chauffer le moteur en roulant, l'arrêter et attendre 2 mn afin que l'huile puisse redescendre.
- Mettre la moto sur une surface bien horizontale et vérifier le niveau.
- Le niveau ne doit pas descendre sous le repère MIN du regard.
Remarque: Si la moto n'est pas droite, le contrôle est faussé.
- Si besoin est, rajouter de l'huile 10W40 (par exemple Shell Advance Ultra 4).

! ATTENTION !

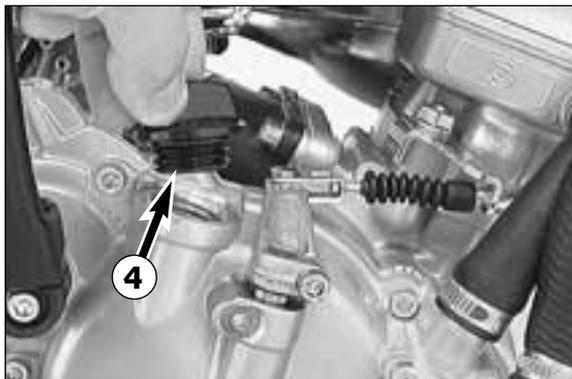
UN MANQUE D'HUILE OU UNE HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ CAUSENT UNE USURE PRÉ-MATURÉE DES ENGRENAGES. UTILISER SEULEMENT UNE HUILE DE MARQUE (PAR EXEMPLE SHELL ADVANCE ULTRA 4).



Vidange de la boîte *

Avant de vidanger il faut faire chauffer le moteur en roulant, puis mettre la moto sur une surface horizontale. Enlever le bouchon ❸ et laisser la vieille huile s'écouler dans un récipient.

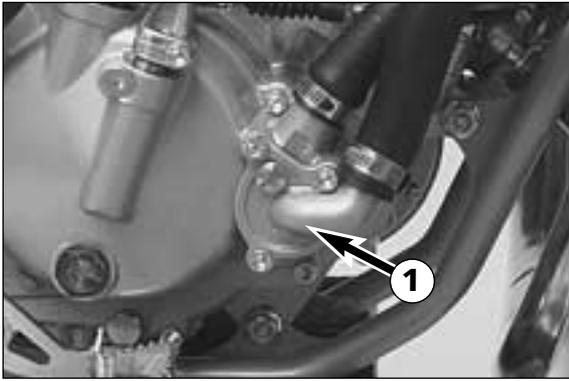
Nettoyer le plan de joint et le bouchon, remonter celui-ci avec un joint neuf et le serrer à 15 Nm.



Enlever le bouchon de remplissage ❹ et mettre 0,30 l d'huile moteur 10W40 (par exemple Shell Advance Ultra 4). Remettre le bouchon et vérifier qu'il n'y a pas de fuite.

! ATTENTION !

UN MANQUE D'HUILE OU UNE HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ CAUSENT UNE USURE PRÉ-MATURÉE DES ENGRENAGES. UTILISER SEULEMENT UNE HUILE DE MARQUE (PAR EXEMPLE SHELL ADVANCE ULTRA 4).



Système de refroidissement

La circulation forcée du liquide de refroidissement est obtenue par la pompe ❶. Le refroidissement s'effectue par le passage du vent relatif dans le radiateur. Plus la vitesse est faible, moins le refroidissement est efficace. De même des lamelles de radiateur sales entravent le refroidissement.

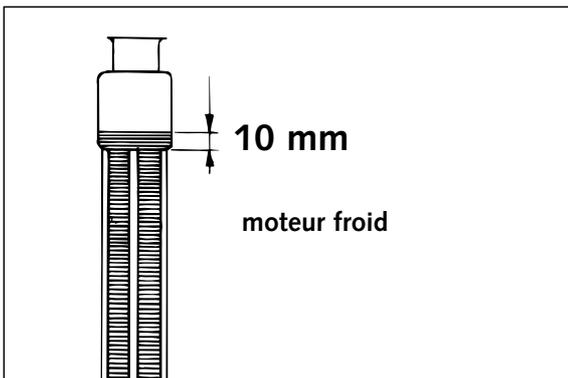
Le liquide de refroidissement est composé de 40% d'antigel et de 60% d'eau. Il est nécessaire qu'il assure une protection jusqu'à -25° C (-13° F). Acôté de sa protection contre le gel, ce liquide est efficace aussi contre la corrosion, c'est pourquoi il ne faut pas le remplacer simplement par de l'eau.

! ATTENTION !

IL EST NÉCESSAIRE D'EMPLOYER UN ANTIGEL DE QUALITÉ ET D'UNE MARQUE (SHELL ADVANCE COOLANT) CONNUE. UN ANTIGEL DE BASSE QUALITÉ PEUT PROVOQUER DE LA CORROSION ET LA FORMATION DE MOUSSE.



La surpression qui apparaît lorsque le liquide chauffe est réglée par un système de soupape dans le bouchon du radiateur ❷. On peut atteindre une température de 120° C sans gêner le fonctionnement.

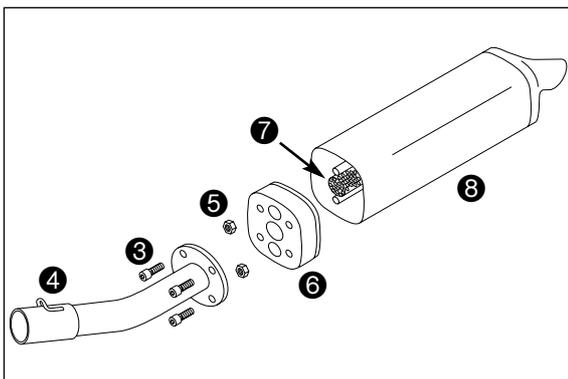


Contrôle du niveau de liquide de refroidissement

Lorsque le moteur est froid, le niveau du liquide de refroidissement doit se situer à environ 10 mm au dessus des lamelles (cf. figure). Si la vidange a été faite, il faut remplir le système puis compléter lorsque le moteur tourne.

⚠ ATTENTION ⚠

IL EST PRÉFÉRABLE DE VÉRIFIER LE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT LORSQUE LE MOTEUR EST FROID. LORSQUE LE MOTEUR EST CHAUD, IL FAUT RECOUVRIR LE BOUCHON D'UN CHIFFON ET OUVRIR LENTEMENT DE MANIÈRE À CE QUE LA PRESSION PUISSE S'ÉCHAPPER.



Echappement *

Le pot terminal est bourré de fibre de verre pour étouffer le bruit. La chaleur finit par réduire la quantité de fibre, si bien qu'on peut perdre de la puissance et le silencieux est moins efficace. Il est facile de changer le bourrage de fibre de verre.

Déposer le pot terminal et enlever les 4 vis ❸ situées à l'avant du pot. Cela permet de retirer le tube de raccordement ❹.

Enlever les deux vis six pans ❺ et retirer l'embout avant ❻.

On peut alors retirer par l'arrière l'embout arrière ❼ avec le bourrage de fibre ❽ de verre. Retirer la fibre et nettoyer le tube intérieur avec une brosse métallique.

Pour le remontage, enfiler la fibre sur le tube intérieur (cf. illustration) et enfiler le tout dans le pot. Mettre l'embout avant ❻ et le fixer au moyen des deux vis six pans ❺.

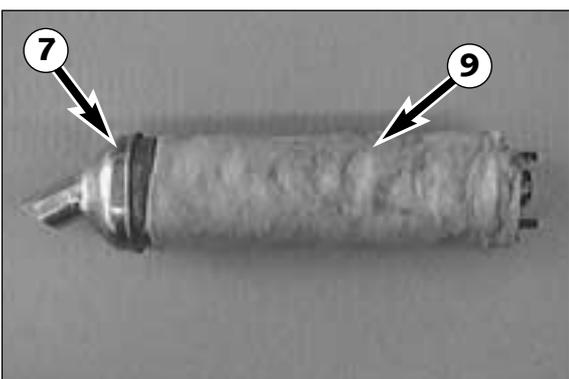
Monter alors le tube de raccordement ❹ avec les 4 vis ❸ et reposer le pot sur la moto.

Vérifier que l'échappement est étanche.

NOTA BENE: Les paquets de fibre de verre sont disponibles chez les agents KTM.

⚠ ATTENTION ⚠

LES PIÈCES CONSTITUANT LE SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT SONT BRÛLANTES. ATTENDRE QU'ELLES AIENT REFROIDI AVANT DE LES DÉMONTER.



Réglage du carburateur *

Principe concernant le réglage de base du carburateur

Le réglage de base du carburateur correspond à une altitude d'environ 500 m au-dessus du niveau de la mer et à une température de l'air d'environ 20° C. Il a été réalisé pour une utilisation principalement en tout-terrain et avec du supercarburant tel qu'on en trouve en Europe, c'est-à-dire d'un indice d'octane de 95. Proportions du mélange huile deux-temps / supercarburant : 1:40.

Généralités concernant les modifications de réglage

Le réglage de série sert toujours de référence. On suppose que le filtre à air est propre, que l'échappement et le carburateur sont en bon état. L'expérience montre qu'on peut se contenter de jouer sur le gicleur principal, le gicleur de ralenti et l'aiguille. Changer les autres éléments apporte peu.

RÈGLE GÉNÉRALE: Température ou altitude élevée → il faut appauvrir le mélange air/essence
 Température basse ou altitude peu élevée → il faut enrichir le mélange air/essence



ATTENTION



- N'EMPLOYER QUE DU SUPERCARBURANT D'UN INDICE D'OCTANE DE 95 MÉLANGÉ À UNE HUILE 2-TEMPS DE QUALITÉ. NE PAS EMPLOYER DE CARBURANT CONTENANT DU MÉTHANOL, DE L'ALCOOL OU DES ADDITIFS À BASE D'ALCOOL. UN TEL CARBURANT PEUT ENDOMMAGER LE MOTEUR ET AMÈNE L'EXTINCTION DE LA GARANTIE.
- EMPLOYER UNIQUEMENT DE L'HUILE 2-TEMPS DE QUALITÉ PRODUITE PAR UNE GRANDE MARQUE (par exemple Shell Advance Racing X).
- UN MANQUE D'HUILE PROVOQUE UNE USURE PRÉMATURÉE DU MOTEUR. TROP D'HUILE PROVOQUE UN DÉGAGEMENT DE FUMÉE ET L'ENCRASSEMENT DE LA BOUGIE.
- LORSQU'ON APPAUVRIT LE MÉLANGE, IL FAUT PROCÉDER AVEC PRÉCAUTION ET DESCENDRE DANS LES GICLEURS POINT PAR POINT, AFIN D'ÉVITER QUE LE MOTEUR CHAUFFE ET SERRE.

NOTA BENE: Si, malgré le réglage effectué, le moteur ne tourne pas correctement, il faut rechercher la cause au niveau de la mécanique et vérifier l'allumage.

Usure du carburateur

Le boisseau, l'aiguille et le puits d'aiguille connaissent une usure importante en raison des vibrations du moteur. Cette usure produit un dysfonctionnement (par exemple un mélange trop riche). C'est pourquoi il convient de changer ces pièces au bout de 1000 heures.



Ralenti – A

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est fermé. Cette plage de fonctionnement est influencée par la position de la vis de ralenti ❶. Les réglages s'effectuent seulement lorsque le moteur est chaud.

Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, on fait augmenter le régime; quand on tourne dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on baisse le régime.

Montée en régime – B

Comportement du moteur lorsqu'on ouvre le boisseau. Ce comportement dépend du gicleur de ralenti et de la coupe du boisseau. Si malgré un bon réglage du ralenti et du régime intermédiaire le moteur ne prend pas ses tours de manière franche et qu'il fume beaucoup, et si d'autre part la puissance arrive de manière brutale à haut régime, c'est que le carburateur est réglé trop riche, que le niveau de cuve est trop haut ou que le pointeau ne fait pas étanchéité.

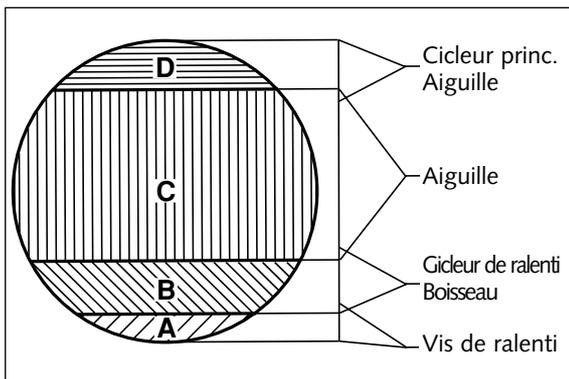
Régime intermédiaire – C

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est en partie ouvert. Ce fonctionnement dépend uniquement de l'aiguille (forme et position). Il est influencé en bas par le réglage du ralenti, en haut par le choix du gicleur principal. Si la montée en régime, lorsque le boisseau est à demi-ouverture, se fait sur un rythme de 4-temps ou avec un manque de puissance, il faut descendre l'aiguille d'un cran. Si le moteur cliquette à l'accélération, en particulier au régime de puissance maximale, il faut monter l'aiguille.

Si les symptômes décrits précédemment apparaissent en bas du régime intermédiaire, il faut régler plus pauvre la plage de ralenti en cas de rythme de 4-temps et la régler plus riche en cas de cliquettement.

Pleine ouverture – D

Fonctionnement lorsque le boisseau est ouvert complètement (pleins gaz). Ce fonctionnement est influencé par le gicleur principal et l'aiguille. Si l'isolant d'une bougie neuve est très clair ou blanc après que le moteur a fonctionné quelques instants à plein régime, ou si le moteur cliquette, il faut monter un gicleur principal plus gros. Si l'isolant est marron foncé ou couvert de suie, il faut mettre un gicleur plus petit.



NETTOYAGE

Nettoyer régulièrement la machine afin que les éléments en plastique gardent leur brillant.

Le mieux est d'utiliser une éponge et de l'eau chaude, à laquelle on ajoute un détergent ordinaire. On peut préalablement enlever les plus grosses salissures avec un jet d'eau pas trop puissant.

!

ATTENTION

!

NE JAMAIS NETTOYER LA MACHINE AVEC UN JET D'EAU PUISSANT OU HAUTE PRESSION, CAR EN RAISON DE CETTE HAUTE PRESSION L'EAU PÉNÈTRE DANS LES COMPOSANTS ET RACCORDS ÉLECTRIQUES, DANS LES GAINES DE CÂBLES, DANS LES ROULEMENTS ET LE CARBURATEUR, CE QUI CAUSE DES DÉSAGRÈMENTS, VOIRE DES PANNES GRAVES.

- Pour nettoyer le moteur on utilisera un produit ordinaire tel qu'on en trouve dans le commerce. Les parties très sales seront frottées avec un pinceau.
- Quand la moto aura été soigneusement rincée à l'eau, mais sans pression, on la séchera avec un chiffon ou à l'air comprimé. Puis on roulera un peu, de manière à ce que le moteur atteigne sa température normale de fonctionnement. On utilisera aussi les freins. De cette manière l'eau qui aurait pu rester dans les recoins s'évaporerait d'elle-même.
- Repousser les capuchons de protection des cocottes au guidon de manière à ce que l'eau qui a pu pénétrer puisse s'évaporer.
- Quand la machine aura refroidi, on huilera ou graissera toutes les articulations. Traiter la chaîne avec une graisse spéciale.
- Pour éviter les pannes électriques, il convient de traiter le contacteur et le connecteur par fiches avec un aérosol antihumidité.

STOCKAGE

Si l'on ne se sert pas de la machine pendant une période assez longue, il est préférable d'effectuer les travaux suivants:

- nettoyage complet (voir chapitre Nettoyage)
- vérifier le niveau du liquide de refroidissement et sa teneur en antigel
- faire chauffer le moteur
- faire chauffer le moteur, fermer le robinet d'essence et laisser tourner le moteur jusqu'à ce qu'il s'arrête de lui-même. On évite ainsi que se forment des dépôts dans les gicleurs
- Enlever la bougie et verser environ 5 cm³ d'huile moteur dans le cylindre. Faire tourner au démarreur pendant 5 secondes pour répartir l'huile puis remettre la bougie.
- vidanger le réservoir en utilisant un bidon adéquat
- vérifier la pression des pneus
- graisser les articulations des leviers, pédales etc. ainsi que la chaîne
- le lieu de stockage doit être sec et non soumis à des écarts importants de température
- recouvrir la machine d'une toile ou d'une couverture laissant passer l'air. Ne pas utiliser de bâches étanches, qui retiennent l'humidité, ce qui provoque de la corrosion.

!

ATTENTION

!

IL EST TRÈS MAUVAIS DE FAIRE TOURNER BRIÈVEMENT LE MOTEUR D'UNE MACHINE STOCKÉE. EN EFFET, LE MOTEUR NE CHAUFFE ALORS PAS ASSEZ ET LA VAPEUR D'EAU SE CONDENSE ET FAIT ROUILLER L'EMBIELLAGE, LES ROULEMENTS ET L'ÉCHAPPEMENT.

Remise en service après stockage

- Remettre de l'essence fraîche dans le réservoir et ouvert le robinet d'essence
- Effectuer le contrôle habituel de mise en service (Cf. conseils d'utilisation)
- Bref essai en roulant avec prudence

NOTA BENE : Avant de remettre la machine, vérifier l'état et le bon fonctionnement de tous les éléments. Il est préférable de faire effectuer l'entretien, les réparations et les transformations durant la morte saison car les ateliers sont alors moins chargés et l'attente est moins longue qu'en début de saison.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 60 SX / 65 SX 2000

Cadre	Cadre en tube d'acier
Fourche	fourche télescopique (Paioli)
Débattement avant/arriere	200 mm / 230 mm
Suspension arriere	amortisseur central (White Power)
Frein avant	disque Ø 198 mm, pince fixante
Frein arriere	disque Ø 160 mm, pince fixante
Pneus	avant: 60/100-14" arriere: 80/100-12"
Pression	avant/arriere: 1,0 bar
Réservoir	3,5 litre
Démultiplication secondaire	12 : 46
Chaîne	1/2 x 1/4" 108 rouleaux
Angle de la colonne de direction	63,5 °
Empattement	1128 mm
Hauteur de selle à vide	740 mm
Garde au sol à vide	265 mm
Poids du pilote	52 kg
Taille du pilote	max. 160 cm
Poids du pilote	max. 50 kg
Age recommandé pour le pilote	8 - 12
Moteur type	CR 63

COUPLES DE SERRAGE

Vis à six pans creux support de pince avant	M 8	Loctite 242 + 20 Nm
Disque de frein	M6	Loctite 242 + 10 Nm
Écrou broche avant	M 12x1	50 Nm
Écrou broche arriere	M 12x1	50 Nm
Écrou d'axe de bras oscillant	M 12x1	50 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M 8	15 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M 8	15 Nm
Bride de serrage de guidon	M 8	20 Nm
Autres vis partie cycle	M 5	6 Nm
	M 6	10 Nm
	M 8	25 Nm
	M 10	45 Nm

RÉGLAGES DE BASE – FOURCHE

Ressort	2,91 N/mm
Précontrainte du ressort	80 mm
Volume d'huile par bras	170 ccm
Qualité d'huile	SAE 7,5

RÉGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	WP 0318U706
Amortissement à la compress.	3
Amortissement à la détente	6
Ressort	40-220
Précontrainte du ressort	7 mm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR KTM 60 SX / 65 SX 2000

Moteur	CR-60	CR-63
Type	monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve d'admission	
Cylindrée	59,41 cm ³	63,58 cm ³
Alésage/Course	43,5 / 40 mm	45 / 40 mm
Compression	9,1 : 1	
Carburant	Super carburant sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane et huiles 2-temps	
Mélange	1 : 40 si l'on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Shell Advance Racing X) En case de doute contacter notre importateur	
Graissage	graissage par mélange essence-huile	
Roulements d'embellage	2 roulements à billes	
Tête de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Segments	1 segment de compression	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, 23:75 Z	
Boîte	à crabots, 6 rapports	
Rapports de boîte	1 ^{ère} 13 : 37 2 ^{ème} 16 : 34 3 ^{ème} 18 : 31 4 ^{ème} 21 : 30 5 ^{ème} 23 : 28 6 ^{ème} 24 : 26	
Huile de boîte	0,30 litre d'huile moteur 10W40 (z.B. Shell Advance Ultra 4)	
Allumage	sans rupteur type Selettra NW21	
Bougie	Champion C 55	
Ecartement des electrodes	0,60 mm	
Carburateur	Mikuni VM 24	
Liquide de refroidissement	0,55 litre, d'antigel : d'eau = 2 : 1, au minimum -25°C	
Filtre a air	cartouche en mousse imprègnée	

JEUX ET TOLÉRANCES – MOTEUR

Embiellage	faix rond	max. 0,050 mm
Bielle	jeu radial	max. 0,030 mm
Piston	jeux de montage	0,03 - 0,05 mm
Segment	jeu a la coupe	max. 0,15 mm
Ressorts embrayage	longueur minimum	27 mm
Arbres de boîte	jeu axial	0,10 - 0,20 mm

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR

Ècrou de pignon en bout de vilebrequin	M 10	60 Nm
Ècrou du volant	M 10x1,25	40 Nm
Vis à six pans creux - culasse	M 7	15 Nm
Ècrouc epaulement - embase	M 8	25 Nm
Vis de la noix d'embrayage	M 10	Loctite 242 + 60 Nm
Bouchon de vidange huile	M 8	12 Nm
Vis des différents carters	M 6	10 Nm
Autres vis	M 5	6 Nm
	M 6	10 Nm

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR

Carburateur type	Mikuni VM 24
Cycleur principal	200
Cycleur d'aiguille	N-8
Cycleur de ralenti	30
Aiguille	5114-3
Position de l'aiguille	3.
Boisseau	2.0
Cycleur de starter	20



KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 Mattighofen
Austria
Internet: <http://www.ktm.at>

