

640 LC4 **640 LC4 SUPERMOTO**

KTM
SPORTMOTORCYCLES

BEDIENUNGSANLEITUNG

OWNERS HANDBOOK
MANUALE D'USO
MANUEL D'UTILISATION
MANUAL DE INSTRUCCIONES

2002



Art.Nr. 3.210.21 9/2001

IMPORTANT

IL EST RECOMMANDÉ DE LIRE CE MANUAL D'UTILISATION COMPLÈTEMENT ET ATTENTIVEMENT AVANT DE SE SERVIR POUR LA PREMIÈRE FOIS DE LA MOTO. IL CONTIENT NOMBRE DE CONSEILS ET D'INFORMATIONS QUI PERMETTENT UNE MEILLEURE UTILISATION DE LA MACHINE.

PORTER UNE ATTENTION SPECIALE AUX PARAGRAPHE MARQUES DE LA MANIERE SUIVANTE:

⚠ 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.

Veuillez noter ci-dessous les numéros de série de votre motocycle:

Numéro de cadre

Numéro de moteur

Cachet du concessionnaire

LA SOCIÉTÉ KTM SPORTMOTORCYCLE AG SE RÉSERVE LE DROIT DE MODIFIER SANS PRÉAVIS ET SANS AVOIR À SE JUSTIFIER LES ÉQUIPEMENTS, LES DONNÉES TECHNIQUES, LES COULEURS, LES MATÉRIAUX, LES SERVICES ET TOUT AUTRE CHOSE SEMBLABLE. ELLE PEUT MÊME OPÉRER DES SUPPRESSIONS SANS REMPLACEMENT. ELLE PEUT ÉGALEMENT ARRÊTER LA FABRICATION DE CERTAINS MODÈLES SANS ANNONCE PRÉALABLE. ELLE NE PEUT ÊTRE RESPONSABLE DES COQUILLES D'IMPRESSION.

Cher client, cher ami,

vous venez de faire l'acquisition d'une KTM; permettez-nous de vous féliciter pour votre choix et de vous remercier pour votre confiance.

Vous voilà en possession d'une machine moderne et sportive qui vous procurera beaucoup de plaisir si vous en faites correctement la maintenance et l'entretien. **Avant la première mise en service il convient de lire attentivement le présent manuel d'utilisation afin de se familiariser avec les particularités et les caractéristiques de la moto. Certes cela prend un peu de temps, mais c'est aussi le meilleur moyen de savoir comment adapter au mieux la machine à vos besoins et d'éviter aussi tout risque de blessure. De plus ce manuel contient des indications importantes sur l'entretien. Quand il a été mis sous presse, il tenait compte des derniers développements sur ce modèle. Depuis il est possible que de petites améliorations aient encore été apportées.**

Ce manuel d'utilisation est aussi un élément important de la moto. En cas de revente de celle-ci, il conviendrait de le donner au nouveau propriétaire.

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.

Pour votre propre sécurité n'utilisez que des pièces détachées et des accessoires agréés par KTM. KTM ne supporte aucune garantie pour les produits non agréés et ne saurait être rendu responsable des dommages qui pourraient résulter de leur utilisation.

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 afin de conserver le bénéfice de la garantie.

Pour les désirs particuliers, s'adresser à un atelier KTM, qui bénéficiera si besoin est de l'appui de l'importateur.

Penser à mettre un casque, des lunettes et un équipement de protection pour rouler. Les pilotes KTM font attention.

Nous vous souhaitons un maximum de plaisir!



La certification ISO 9001 concernant KTM Sportmotorcycle AG est la première étape d'un développement continu de la qualité synonyme de progrès.

KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

SOUS RÉSERVE DE MODIFICATIONS DANS LA CONCEPTION ET LA RÉALISATION

SOMMAIRE

	Page		Page
EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE.....	4	Réglage de la position de base de la pédale de frein	20
Numéro de cadre	4	Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière	21
Type et numéro de moteur.....	4	Complément le niveau de liquide de frein à l'arrière	21
ORGANES DE COMMANDE	4	Vérification des plaquettes de frein à l'arrière	21
Lever d'embrayage.....	4	Dépose et pose de la roue avant (LC4).....	22
Lever de décompresseur à main.....	4	Dépose et pose de la roue avant (LC4 Supermoto).....	22
Starter	5	Dépose et pose de la roue arrière	23
Lever de frein	5	Contrôle des silent-blocs du moyeu arrière.....	23
Compteur, témoins	5	Pneus, pression	24
Contacteur	5	Vérifier la tension des rayons.....	24
Commodo.....	6	Batterie	25
Bouton de démarreur, bouton d'arrêt d'urgence	6	Charge de la batterie.....	25
Bouchon de réservoir.....	6	Fusible général	26
Carburant.....	6	Fusible des différents éléments électriques.....	26
Robinet d'essence	7	Remplacement d'une ampoule de phare.....	26
Sélecteur	7	Remplacement de l'ampule du feu de position.....	26
Kick.....	7	Remplacement d'une ampoule de stop et de feu rouge.....	27
Pédale de frein	7	Système de refroidissement	27
Réglage de la compression de la fourche	8	Contrôle du niveau de liquide de refroidissement	28
Réglage de la détente de la fourche	8	Nettoyage du filtre à air	28
Réglage de la compression de l'amortisseur.....	8	Réglage du ralenti	28
Réglage de la détente de l'amortisseur	8	Réglage du câble de gaz.....	29
Poignées de maintien.....	8	Vider la cuve du carburateur	29
CONSEILS D'UTILISATION.....	9	Réglage du câble d'embrayage.....	29
PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN.....	14	Câble de starter - Vérification du jeu et réglage.....	30
TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR.....	16	Vérification du réglage du câble de décompresseur à main ..	30
Outils se trouvent.....	16	Huile moteur	30
Démontage de la selle	16	Vérification du niveau d'huile	30
Vérification et réglage des roulements de direction.....	17	Circuit d'huile.....	31
Modification de la prétension du ressort du montant		Vidange et purge du Remplacement du filtre fin, circuit d'huile.....	31
de suspension.....	17	Changement du filtre à huile	32
Graissage du renvoi d'amortisseur	17	RECHERCHE DE PANNES	33
Vérification de la bague de caoutchouc de l'amortisseur ...	18	NETTOYAGE	36
Contrôle de la tension de chaîne	18	CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER.....	36
Ajustment de la tension de chaîne	18	STOCKAGE.....	36
Entretien de la chaîne	18	Remise en service après stockage	36
Usure de la chaîne.....	19	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE.....	37
Informations générales sur les freins à disque	19	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR.....	38
Réglage de la course à vide de la piignée de frein.....	19	INDEX ALPHABÉTIQUE	40
Vérification du niveau du liquide de frein avant.....	20	SCHEMAS DE CABLAGE	Appendice
Complément de liquide de frein (frein avant)	20		
Vérification des plaquettes de frein à l'avant	20		

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE

Numéro de cadre

Le numéro de cadre se situe à droite sur la colonne de direction. Notez ce numéro dans l'espace prévu à la première page.



Type et numéro de moteur

Le type et le numéro du moteur sont frappés à droite sous le pignon de sortie de boîte. Notez ce numéro dans l'espace prévu à la première page.



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 décompresseur à main

Le levier de décompresseur à main ❷ n'est utilisé que dans 2 cas d'exception.

a) Si le moteur cale.

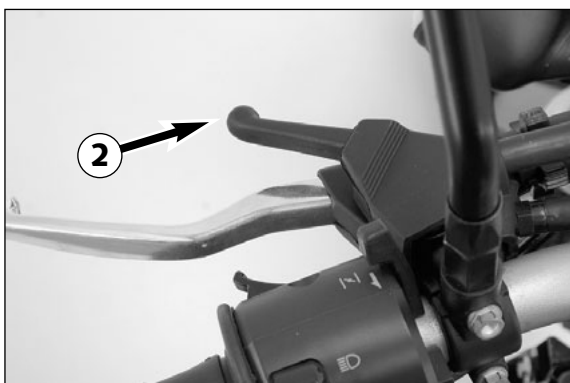
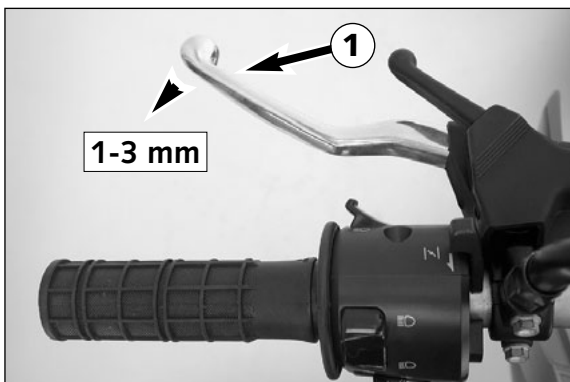
Il peut se faire que quand on essaye alors de remettre le moteur en route, le démarreur ne réussisse pas à entraîner le moteur, parce que le décompresseur automatique ne fonctionne pas. Dans ce cas-là, on actionne le décompresseur à main et l'on donne un nouveau coup de démarreur. Après quoi on peut démarrer normalement.

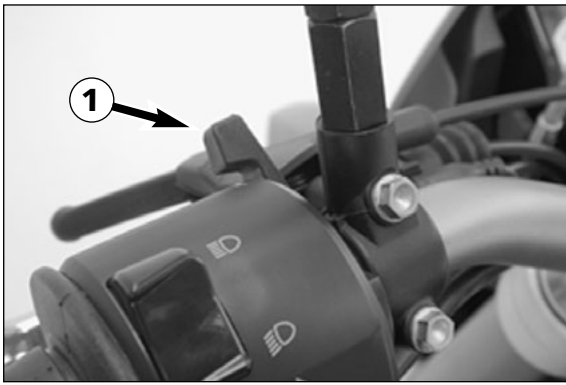
b) Si vous voulez pousser la moto.

Tirer pendant que vous poussez la moto, sur le levier de décompresseur à main afin que le moteur se mette en marche.

! ATTENTION !

VÉRIFIER RÉGULIÈREMENT LE RÉGLAGE DU CÂBLE DE DÉCOMPRESSEUR. SI LE LEVIER DE DÉCOMPRESSEUR N'A PAS DE GARDE, LE MOTEUR SERA ENDOMMAGÉ.



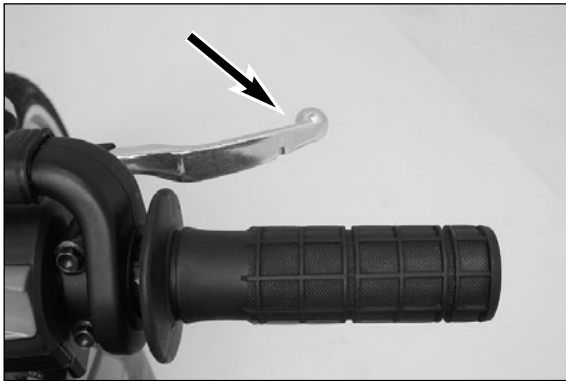


Starter

Lorsque l'on tire le levier de starter ❶ vers l'arrière, on libère un passage au niveau du carburateur, ce qui permet au moteur d'aspirer un peu d'essence supplémentaire. Ainsi s'établit un mélange air-carburant plus riche, comme cela est nécessaire pour un démarrage à froid. Quand on repousse le levier à fond vers l'avant, le passage est refermé. Il doit y avoir alors un jeu d'environ 4 mm au câble de starter.

! ATTENTION !

SI LE CÂBLE DE STARTER N'A PAS DE JEU, LE PASSAGE SPÉCIAL PRÉVU DANS LE SYSTÈME D'ENRICHISSEMENT NE PEUT ÊTRE FERMÉ COMPLÈTEMENT: LES CONSÉQUENCES EN SONT UNE ÉLEVATION DE LA CONSOMMATION, UN MANQUE DE RÉGULARITÉ DU RÉGIME MOTEUR ET UNE USURE ANORMALE DU PISTON ET DU CYLINDRE.

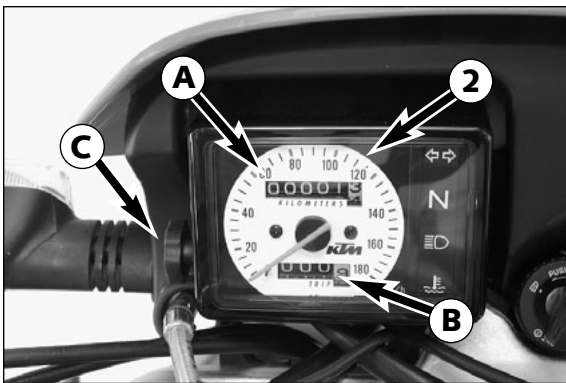


Levier de frein

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

⚠ ATTENTION ⚠

SI LA RÉSISTANCE AU LEVIER DE FREIN À MAIN OU À LA PÉDALE DE FREIN EST «SPONGIEUSE», CECI SIGNIFIE QUE LE SYSTÈME DE FREINAGE N'EST PAS EN ORDRE. FAITES-LE VÉRIFIER DANS UN GARAGE KTM AVANT DE ROULER AVEC VOTRE MOTO.



Compteur, témoins

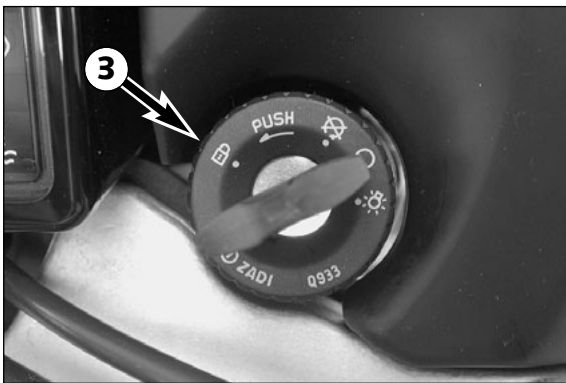
Le compteur kilométrique ❶ dans l'ensemble compteur ❷ indique la somme globale du kilométrage parcouru. Le totalisateur journalier ❸ peut être remis à 0 avec la molette ❹. Pour cela, tourner la molette vers l'avant de manière à aligner les 0.

- Le témoin vert s'allume avec les clignotants et clignote à leur rythme.
- Le témoin vert est allumé lorsque la boîte de vitesses est au point mort.
- Le témoin bleu s'allume lorsque le feu de route est allumé.
- Le témoin rouge de température du liquide de refroidissement s'allume lorsque le liquide a atteint 105°C.

! ATTENTION !

CAUSES POSSIBLES DE LA MONTÉE EN TEMPÉRATURE ET DONC DU FAIT QUE LE TÉMOIN ROUGE DE TEMPÉRATURE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT S'ALLUME (CF. ÉGALEMENT PAGE 27) :

- ON ROULE DOUCEMENT EN DEMANDANT UN EFFORT AU MOTEUR ALORS QUE LA TEMPÉRATURE DE L'AIR EST ÉLEVÉE
- MANQUE DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DANS LE SYSTÈME
- LE VENTILATEUR SUR LE RADIATEUR GAUCHE NE FONCTIONNE PAS
- MAUVAISE UTILISATION DE L'EMBRAYAGE POUR ROULER DOUCEMENT

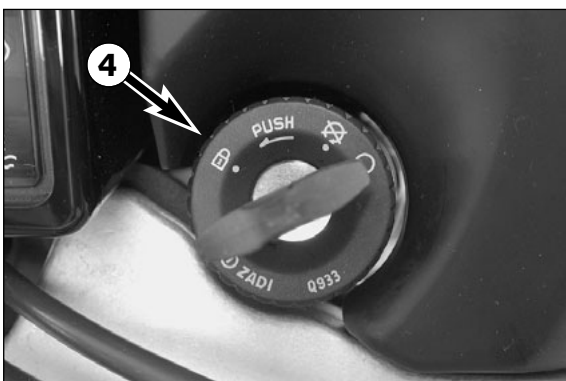


Contacteur 4 positions

Position du contacteur ❸:

- Allumage coupé. Eclairage coupé. (Le moteur ne peut être démarré).
- Allumage mis. Eclairage coupé. (Le moteur peut être démarré).
- Allumage mis. Eclairage mis. (Le moteur peut être démarré).
Toujours rouler avec le phare allumé!
- Allumage coupé. Eclairage coupé. Direction bloquée. Pour mettre en position , appuyer sur la clef lorsqu'elle est en position , tourner le guidon à fond vers la gauche et tourner la clef vers la gauche.

Dans les positions et la clé peut être retirée.

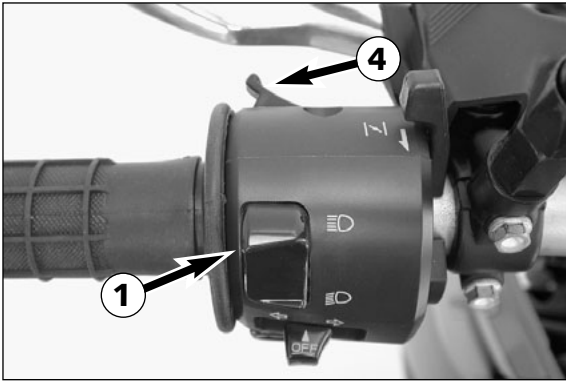


Contacteur 3 positions

Position du contacteur ❹:

- Allumage coupé. Eclairage coupé. (Le moteur ne peut être démarré).
- Allumage mis. Eclairage mise. (Le moteur peut être démarré).
- Allumage coupé. Eclairage coupé. Direction bloquée. Pour mettre en position , appuyer sur la clef lorsqu'elle est en position , tourner le guidon à fond vers la gauche et tourner la clef vers la gauche.

Dans les positions et la clé peut être retirée.



Commodo

L'inverseur ❶ permet de passer de code en phare et inversement.

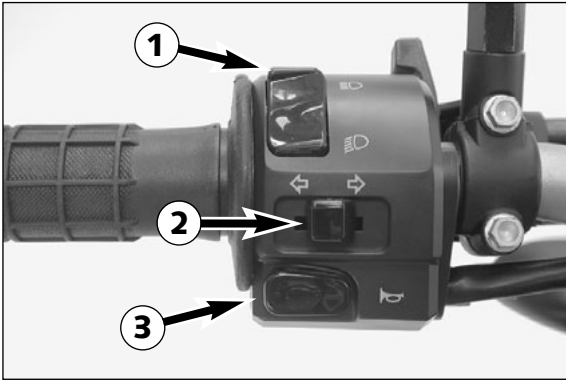
☰☉ = feu de route (phare)

☰☉ = feu de croisement (code)

↔ Le bouton de clignotants ❷ revient lui-même en position médiane. Pour couper le clignotant, il faut appuyer sur le bouton.

📢 Le bouton ❸ actionne le klaxon.

☰☉ Le bouton ❹ est l'appel de phare.



Bouton de démarreur, bouton d'arrêt d'urgence

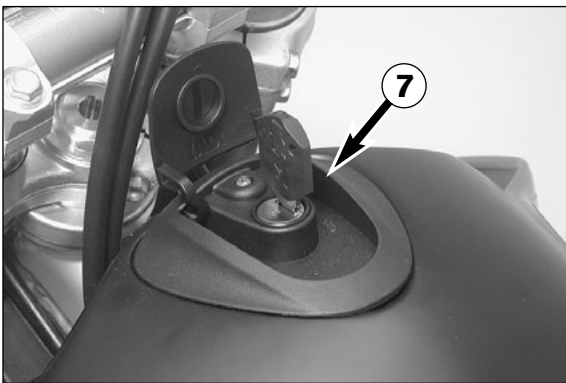
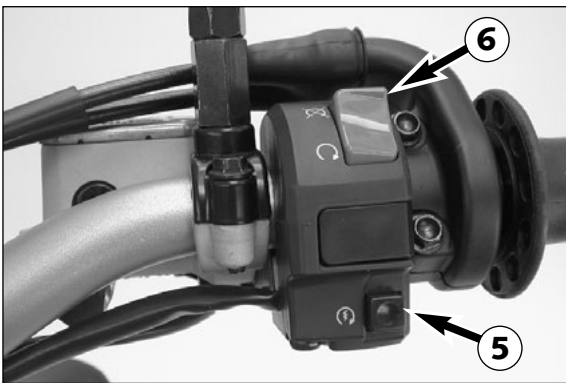
⚡ Le bouton ❹ permet d'actionner le démarreur.

! ATTENTION !
 APPUYER PENDANT 5 SECONDES AU MAXIMUM. ATTENDRE AU MOINS 5 SECONDES AVANT DE RECOMMENCER.

Le bouton d'arrêt d'urgence ❺ est conçu pour des situations d'urgence et ne doit pas être utilisé communément pour arrêter le moteur.

En position ○ le moteur est prêt à tourner (les circuits d'allumage et du démarreur sont fermés).

En position ☒ le moteur ne peut pas démarrer (les circuits d'allumage et du démarreur sont interrompus).



Bouchon de réservoir

Le bouchon de réservoir ❷ est verrouillable; il est équipé d'un dispositif de mise à l'air.

Pour ouvrir, introduire la clef de contact, tourner à 90° dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre et retirer le bouchon.

Pour fermer, mettre le bouchon, tourner la clef à 90° dans le sens des aiguilles d'une montre et retirer la clef.

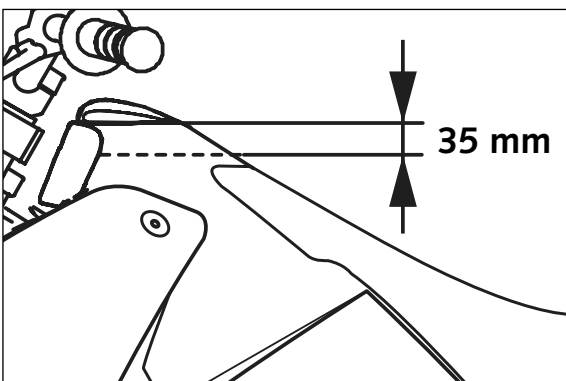
Carburant

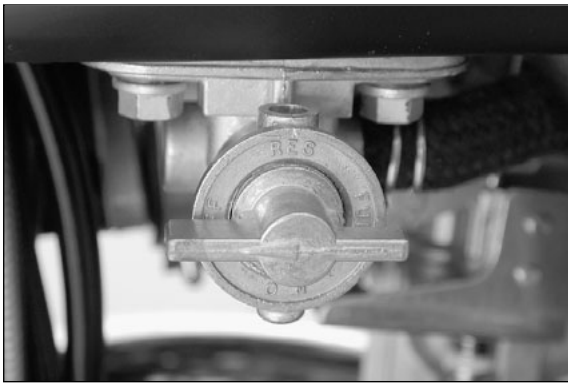
Le moteur LC4 requiert du supercarburant d'un indice d'octane d'au moins 95.

! ATTENTION !
 EMPLOYER SEULEMENT DU SUPER SANS PLOMB D'UN INDICE D'OCTANE DE 95. N'UTILISER EN AUCUN CAS UN CARBURANT D'UN INDICE D'OCTANE INFÉRIEUR À 95, CAR LE MOTEUR POURRAIT S'EN TROUVER ENDOMMAGÉ.

! ATTENTION !
 L'ESSENCE S'ENFLAMME FACILEMENT ET ELLE EST NOCIVE. LA PLUS GRANDE PRUDENCE EST RECOMMANDÉE. NE PAS FAIRE LE PLEIN À PROXIMITÉ D'UNE FLAMME OU D'UNE CIGARETTE. 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.

Le carburant augmente de volume avec la température. Ne pas remplir le réservoir à ras bord (Cf. Figure).



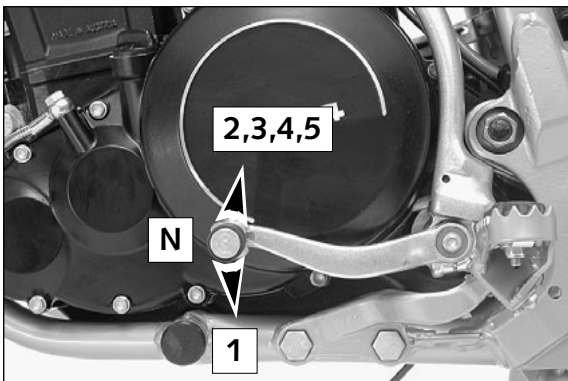
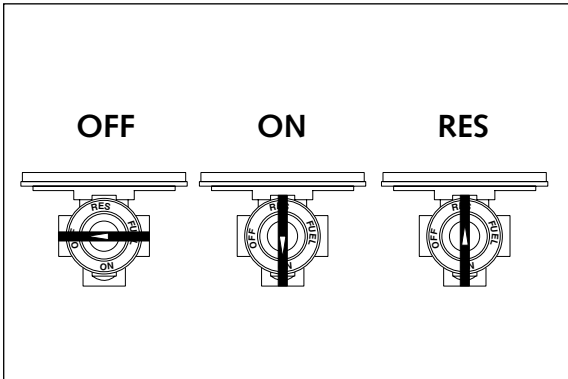


Robinet d'essence

- OFF** Dans cette position le robinet est fermé. Le carburant ne parvient pas au carburateur.
- ON** Quand on utilise la moto on fait pivoter sur la position **ON**. Le carburant parvient alors au carburateur. Dans cette position on utilise toute l'essence du réservoir, à l'exception d'une réserve d'environ 2,5 litres.
- RES** Cette réserve d'environ 2,5 litre n'est utilisée que si l'on passe sur la position **RES**. Ne pas oublier de revenir en position **ON** après avoir fait le plein.

! 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.



Selecteur

Le sélecteur se trouve à gauche sur le moteur. L'illustration montre la position des différentes vitesses. La position neutre, c'est-à-dire le point mort, se situe entre la 1ère et la 2ème vitesse.

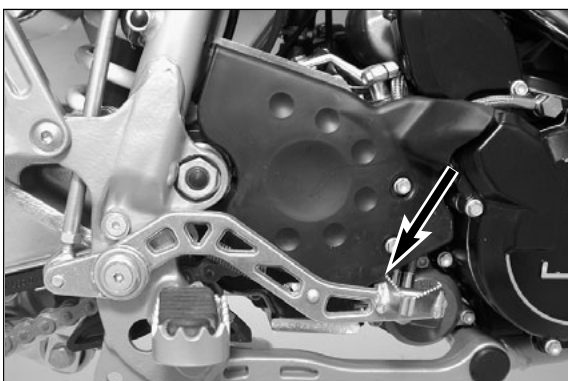


Kick

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

! ATTENTION !

- TOUJOURS METTRE DES BOTTES DE MOTO POUR KICKER, AFIN D'ÉVITER TOUTE BLESSURE. EN EFFET ON PEUT GLISSER DU KICK OU IL PEUT Y AVOIR UN RETOUR VIOLENT QUI ENTRAÎNE DES DOMMAGES AU PIED OU À LA JAMBE.
- TOUJOURS ACTIONNER LE KICK AVEC VIGUEUR ET SUR TOUTE LA LONGUEUR DE SA COURSE; NE SURTOUT PAS DONNER DE GAZ. SI L'ON KICKE AVEC TROP PEU DE VIGUEUR ET EN METTANT UN PEU DE GAZ ON AUGMENTE LE RISQUE DE RETOUR.

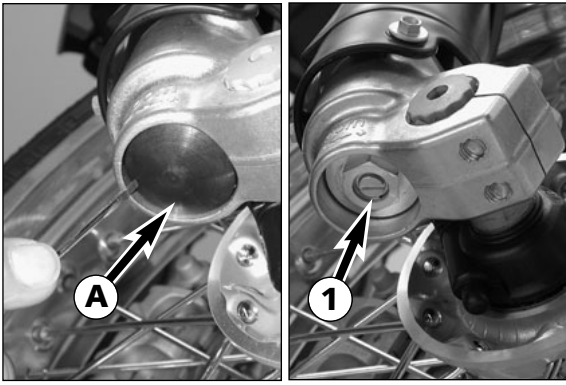


Pédale de frein

La pédale de frein principal se trouve devant le repose-pied droit. La position de base peut être adaptée à votre position d'assise (Cf. travaux de maintenance).

! ATTENTION !

SI LA RÉSISTANCE AU LEVIER DE FREIN À MAIN OU À LA PÉDALE DE FREIN EST «SPONGIEUSE», CECI SIGNIFIE QUE LE SYSTÈME DE FREINAGE N'EST PAS EN ORDRE. FAITES-LE VÉRIFIER DANS UN ATELIER KTM AVANT DE ROULER AVEC VOTRE MOTO.



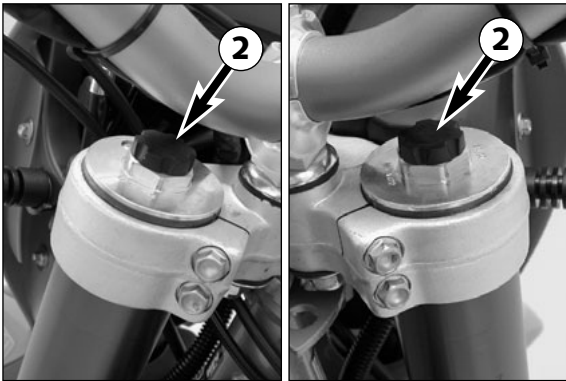
Réglage de la compression de la fourche

L'amortissement à la compression se règle à la partie inférieure du bras de fourche. Il règle l'importance de l'amortissement uniquement lorsque la fourche s'enfonce. Enlever le capuchon **A**. Le réglage s'effectue avec la molette **1** (COM).

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.

REGLAGE DE BASE:

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
 - Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.
- | | |
|--------------------------|---------------------|
| WP 0518W714.....20 crans | (640 LC4) |
| WP 0518W722.....14 crans | (640 LC4 Supermoto) |



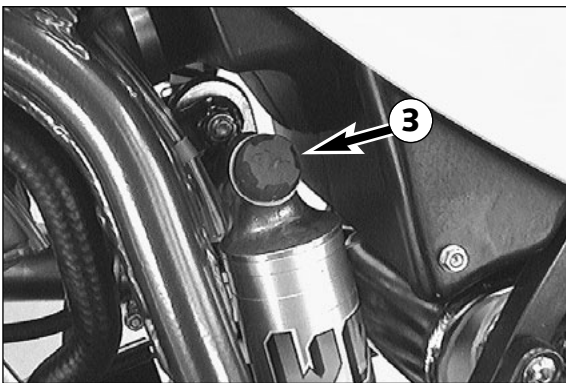
Réglage de la détente de la fourche

L'amortissement à la détente se règle à la partie supérieure du bras de fourche. Il règle l'importance de l'amortissement uniquement lorsque la fourche se détend. Le réglage s'effectue avec la molette **2** (REB).

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.

REGLAGE DE BASE:

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
 - Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.
- | | |
|--------------------------|---------------------|
| WP 0518W714.....12 crans | (640 LC4) |
| WP 0518W722.....14 crans | (640 LC4 Supermoto) |

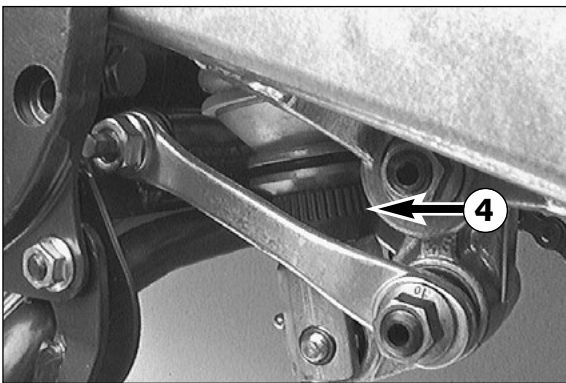


Réglage de la compression de l'amortisseur

L'amortissement à la compression peut connaître 7 positions de réglage au moyen du bouton **3**. En tournant dans le sens contraire des aiguilles d'une montre on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on le réduit.

RÉGLAGE DE BASE:

- | | |
|----------------------------|---------------------|
| WP 0118W724.....Position 6 | (640 LC4) |
| WP 0118W721.....Position 5 | (640 LC4 Supermoto) |



Réglage de la détente de l'amortisseur

L'amortissement à la détente peut connaître 11 positions de réglage au moyen du bouton **4**. En tournant à gauche on augmente l'amortissement; en tournant à droite on le réduit.

RÉGLAGE DE BASE:

- | | |
|----------------------------|---------------------|
| WP 0118W724.....Position 7 | (640 LC4) |
| WP 0118W721.....Position 7 | (640 LC4 Supermoto) |



ATTENTION



- NE JAMAIS MODIFIER L'AMORTISSEMENT DE PLUS DE DEUX CRANS ENTRE DEUX ESSAIS.
- 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.

Poignées de maintien

Les deux poignées à l'arrière de la machine permettent au passager de se tenir.



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 VÉRIFIER LE NIVEAU D'HUILE

Un niveau trop bas conduit à une usure prématurée et par suite à la casse.

2 CARBURANT

Vérifier le niveau dans le réservoir.

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 si les freins fonctionnent et contrôler le niveau de liquide de frein dans les bocal. Les bocal ont des dimensions telles que même lorsque les plaquettes sont usées, il n'est pas nécessaire de rajouter de liquide. 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.

8 EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Vérifier le bon fonctionnement du phare, de la veilleuse, du feu rouge, du stop, des clignotants, des témoins et du klaxon.

9 CHARGEMENT

Si vous avez des bagages, vérifier leur fixation.



ATTENTION



- IL FAUT TOUJOURS REVÊTIR UN ÉQUIPEMENT ADÉQUAT. UN PILOTE SÉRIEUX PORTE TOUJOURS UN CASQUE, DES BOTTES, DES GANTS ET UN BLOUSON, QUE CE SOIT POUR UNE ÉTAPE D'UNE JOURNÉE OU POUR UN SIMPLE PETIT TOUR. LES VÊTEMENTS DOIVENT ÊTRE DE COULEUR VIVE, AFIN QUE L'ON SOIT VU SUFFISAMMENT TÔT PAR LES AUTRES USAGERS DE LA ROUTE. IL EST ÉVIDENT QUE LE PASSAGER DOIT AUSSI AVOIR UN BON ÉQUIPEMENT.
- TOUJOURS METTRE LE PHARE QUAND ON ROULE, AFIN D'ÊTRE VU SUFFISAMMENT TÔT PAR LES AUTRES USAGERS.
- NE PAS ROULER APRÈS AVOIR CONSOMMÉ DE L'ALCOOL.
- N'UTILISER QUE DES ACCESSOIRES HOMOLOGUÉS PAR KTM. AINSI UN CARÉNAGE DE TÊTE DE FOURCHE MAL CHOISI PEUT INFLUENCER NÉGATIVEMENT LA TENUE DE ROUTE DE LA MACHINE À HAUTE VITESSE. DES SACOCHES, UN RÉSERVOIR SUPPLÉMENTAIRE, ETC. PEUVENT ÉGALEMENT AVOIR UNE INFLUENCE NÉGATIVE EN RAISON DU DÉPLACEMENT DU CENTRE DE GRAVITÉ.
- LES ROUES AVANT ET ARRIÈRE DOIVENT ÊTRE CHAUSSÉES DE PNEUS PRÉSENTANT DES DESSINS DE MÊME NATURE.

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.
- Lire attentivement tout le manuel d'utilisation avant la mise en service de la machine.
- Se familiariser avec les commandes.

- Régler la poignée de frein et la pédale de frein de manière à ce que la position soit naturelle pour le pilote.
- Sur un parking vide ou en terrain pas trop difficile, s'habituer aux réactions de la machine avant d'entreprendre un grand trajet. Rouler également très lentement et debout sur les repose-pieds afin de bien sentir la machine.
- Ne pas se lancer sur un terrain qui dépasse vos compétences et vos possibilités.
- Toujours tenir le guidon à deux mains et laisser les pieds sur les repose-pieds.
- Ne pas laisser le pied sur le frein, sinon les plaquettes lèchent constamment le disque et chauffent.
- On ne peut emmener un passager que si la machine est équipée et réceptionnée pour cela. Le passager doit se tenir aux poignées ou au pilote, et mettre ses pieds sur les repose-pieds.
- Ne pas modifier la machine et toujours utiliser des pièces détachées KTM d'origine. Des pièces d'une autre provenance peuvent diminuer la sécurité de la moto.
- La répartition des masses influence beaucoup le comportement d'une moto. Si vous emportez des bagages, fixez-les le plus près possible du centre du véhicule, et répartissez les poids harmonieusement sur la roue avant et la roue arrière. Ne pas dépasser le poids total roulant autorisé ainsi que la répartition avant/arrière. Le poids total roulant comprend:
 - le poids de la moto en ordre de marche avec les pleins
 - le poids des bagages
 - le poids du pilote et du passager avec leur équipement, dont le casque en particulier.
- Respecter les prescriptions de rodage.

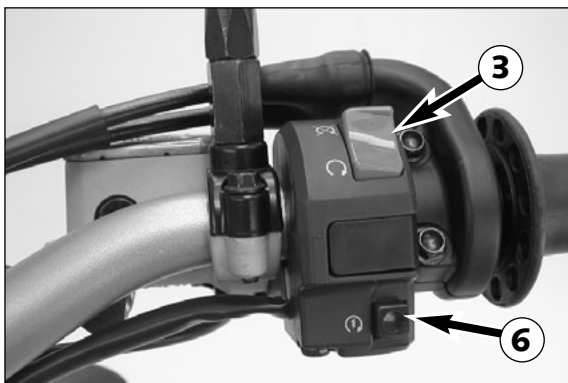
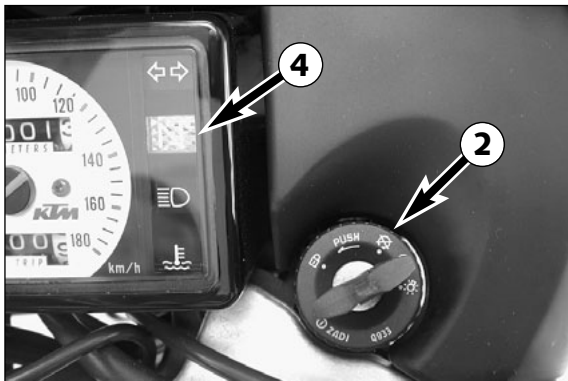
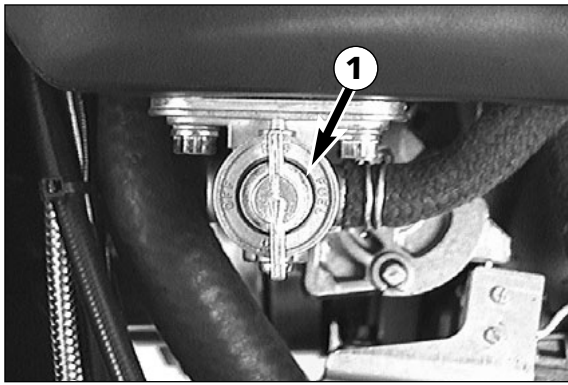
Rodage des modèles LC4

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 premiers 1000 km on ne poussera pas la mécanique à fond et on ne dépassera pas le régime de 4800 t/mn. Durant les 1000 premiers kilomètres il faut roder la machine à allure modérée et en faisant varier les efforts demandés au moteur. De plus on variera l'utilisation (route et tout-terrain facile). Le tableau ci-dessous permet de déterminer la vitesse à ne pas dépasser sur les différents rapports; elle correspond à 4800 t/mn et dépend de la démultiplication de la machine. Si on dépasse le régime indiqué ci-dessus et si on sollicite trop le moteur quand celui-ci est froid, cela peut avoir des conséquences négatives sur sa durée de vie.

i rapport	640 LC4 16:42	Supemoto 17:42			
1ème	35 km/h	35 km/h			
2ème	50 km/h	50 km/h			
3ème	70 km/h	70 km/h			
4ème	90 km/h	90 km/h			
5ème	100 km/h	100 km/h			

REMARQUE:

Pendant la phase de rodage du moteur, donc pendant les premiers 1000 km, utiliser de l'huile moteur à base d'huile minérale. Cela vaut aussi après une réparation du moteur.



Démarrage moteur froid

- 1 Ouvrir le robinet d'essence ❶.
- 2 Mettre le contact (Clef ❷ en position ☉).
- 3 Mettre le bouton d'arrêt d'urgence ❸ sur la bonne position.
- 4 Mettre la boîte au point mort (Le témoin vert N ❹ doit être allumé).
- 5 Mettre le starter ❺.
- 6 Ne pas donner de gaz et appuyer sur le bouton de démarreur ❻.
- 7 Quand le moteur a démarré, il faut repousser un peu le starter dès que le moteur ne tourne plus rond.
- 8 Descendre la moto de la béquille centrale ou relever la béquille latérale.



ATTENTION



- IL FAUT TOUJOURS PORTER DES BOTTES POUR DÉMARRER LE MOTEUR AU KICK, CELA 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



- ACTIONNER LE DÉMARREUR PENDANT 5 SECONDES AU MAXIMUM. ATTENDRE AU MOINS 5 SECONDES AVANT DE RECOMMENCER.
- 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.

SI LE MOTEUR N'EST PAS ENTRAÎNÉ QUAND ON APPUIE SUR LE BOUTON DE DÉMARREUR, ON:

Vérifiera

- si la boîte est au point mort
- si le bouton d'arrêt d'urgence n'ouvre pas le circuit
- si l'allumage est mis
- si le phare s'allume (Clef en position ☼)
- si non, c'est que la batterie est déchargée
- si oui, effectuer la "recherche de panne" comme cela est décrit dans ce manuel ou consulter un atelier KTM.

SI LE MOTEUR EST ENTRAÎNÉ QUAND ON APPUIE SUR LE BOUTON DE DÉMARREUR MAIS NE VEUT PAS DÉMARRER, ON:

Vérifiera

- si le robinet d'essence est ouvert
- si l'on a mis le starter
- s'il y a suffisamment d'essence dans le réservoir
- si non, mettre de l'essence
- si oui, effectuer la "recherche de panne" comme cela est décrit dans ce manuel ou consulter un atelier KTM.

REMARQUE LC4:

Cette machine est équipée d'un système de sécurité pour le démarrage. Le moteur peut être mis en route seulement si la boîte de vitesses est au point mort ou si l'on débraye.

REMARQUE LC4 SUPERMOTO:

Cette machine est équipée d'un système de sécurité pour le démarrage. Le moteur peut être mis en route seulement si la boîte de vitesses est au point mort ou si l'on débraye. Les machines possédant une béquille latérale sont équipées d'un coupe-circuit supplémentaire.

Lorsque la béquille est dépliée, le moteur démarre seulement si la boîte est au point mort ou si l'on débraye.

Quand la béquille est dépliée, que l'on engage une vitesse et que l'on relâche l'embrayage, le moteur se coupe.

Démarrage moteur chaud ou très chaud

- 1 Ouvrir le robinet d'essence ❶.
- 2 Mettre le contact (Clef ❷ en position ☉).
- 3 Mettre le bouton d'arrêt d'urgence ❸ sur la bonne position.
- 4 Mettre la boîte au point mort (Le témoin vert N ❹ doit être allumé).
- 5 Ne pas donner de gaz et appuyer sur le bouton de démarreur ❻.
- 6 Descendre la moto de la béquille centrale ou relever la béquille latérale.

Remède quand le moteur est noyé

Démarrer en ouvrant les gaz en grand ou changer la bougie

Démarrage au kick

Procéder comme décrit ci-dessus, puis actionner le kick avec vigueur sur toute sa course.



ATTENTION



- TOUJOURS METTRE DES BOTTES DE MOTO POUR KICKER, AFIN D'ÉVITER TOUTE BLESSURE. EN EFFET, ON PEUT GLISSER DU KICK OU IL PEUT Y AVOIR UN RETOUR VIOLENT QUI ENTRAÎNE DES DOMMAGES AU PIED OU À LA JAMBE.
- TOUJOURS ACTIONNER LE KICK AVEC VIGUEUR ET SUR TOUTE LA LONGUEUR DE SA COURSE; NE SURTOUT PAS DONNER DE GAZ. SI L'ON KICKE AVEC TROP PEU DE VIGUEUR ET EN METTANT UN PEU DE GAZ ON AUGMENTE LE RISQUE DE RETOUR.

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 CENTRALE SONT COMPLÈTEMENT RELEVÉES. SI UNE BÉQUILLE TRAÎNE SUR LE SOL, ON PEUT PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.
- TOUJOURS METTRE LE PHARE QUAND ON ROULE, AFIN D'ÊTRE VU SUFFISAMMENT TÔT PAR LES AUTRES USAGERS.

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.

Lorsque l'on a atteint la vitesse maximale en ouvrant les gaz à fond, il faut revenir à une ouverture de 3/4 de la course de la poignée de gaz; en effet, la vitesse diminue alors très peu, mais la consommation se trouve réduite de manière importante. Ne pas donner plus de gaz que le moteur ne peut en avaler dans l'instant; ouvrir brutalement fait augmenter la consommation.

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



- RESPECTEZ LE CODE DE LA ROUTE, ROULEZ DE MANIÈRE DÉFENSIVE POUR PRÉVOIR LES DANGERS SUFFISAMMENT TÔT.
- ADAPTEZ VOTRE VITESSE AUX CIRCONSTANCES ET À VOS POSSIBILITÉS.
- ROULEZ PRUDEMMENT SUR LES ROUTES OU SUR UN TERRAIN QUE VOUS NE CONNAISSEZ PAS.
- ÉVITER DE COUPER OU D'ACCÉLÉRER BRUTALEMENT EN COURBE OU SUR UNE SURFACE MOUILLÉE OU GLISSANTE. EN EFFET ON PEUT ALORS FACILEMENT PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.
- NE JAMAIS METTRE LE CONTACTEUR À CLEF SUR LA POSITION OU ALORS QU'ON ROULE.
- IL FAUT REMPLACER SA VISIÈRE DE CASQUE OU SES LUNETTES RÉGULIÈREMENT AFIN DE POUVOIR TOUJOURS BIEN VOIR EN TOUTES CIRCONSTANCES.
- EN TOUT-TERRAIN, IL EST PRÉFÉRABLE D'ÊTRE À DEUX MOTOS, AFIN DE POUVOIR S'ENTRAIDER EN CAS DE DIFFICULTÉS.
- 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. IL NE FAUT JAMAIS LE REDRESSER CAR IL PERD ALORS DE SA SOLIDITÉ.



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. LE MOTEUR A ATTEINT SA TEMPÉRATURE DE FONCTIONNEMENT DÈS QUE LES RADIATEURS SONT CHAUDS.
- 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.
- ROULER SUR UNE ROUE PENDANT UN CERTAIN TEMPS PROVOQUE UNE CHUTE DE PRESSION DANS LE SYSTÈME D'HUILE ET PEUT AINSI ENDOMMAGER LE MOTEUR
- NE JAMAIS FAIRE DÉMARRER LA MOTO SANS FILTRE À AIR CAR LA SALETÉ RENTRE ALORS DANS LE MOTEUR ET PROVOQUE UNE USURE PRÉMATURÉE.
- LE TÉMOIN ROUGE DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT S'ALLUME QUAND LE LIQUIDE A ATTEINT 105° CELSIUS. LES CAUSES DE LA MONTÉE EN TEMPÉRATURE PEUVENT ÊTRE LES SUIVANTES :
 - ON ROULE DOUCEMENT EN DEMANDANT UN EFFORT AU MOTEUR ALORS QUE LA TEMPÉRATURE DE L'AIR EST ÉLEVÉE
 - MANQUE DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DANS LE SYSTÈME
 - LE VENTILATEUR SUR LE RADIATEUR GAUCHE NE FONCTIONNE PAS
 - MAUVAISE UTILISATION DE L'EMBRAYAGE POUR ROULER DOUCEMENT LAISSER REFROIDIR LE MOTEUR ET VÉRIFIER S'IL N'Y A PAS DE FUITE AU SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT. VÉRIFIER LE NIVEAU DE LIQUIDE EN FAISANT ATTENTION DE NE PAS S'ÉBOUILLANTER. ON PEUT REPARTIR SEULEMENT S'IL Y A ASSEZ DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DANS LE SYSTÈME.
- SI DES VIBRATIONS ANORMALES APPARAISSENT, IL FAUT VÉRIFIER LES FIXATIONS MOTEUR.
- 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



- LORSQU'IL PLEUT OU QUE L'ON A NETTOYÉ LA MOTO IL PEUT SE FAIRE QU'IL Y AIT UN TEMPS DE RÉPONSE AU FREINAGE PARCE QUE LES DISQUES SONT MOUILLÉS. IL FAUT QUE LES DISQUES COMMENCENT PAR SÉCHER.
- QUAND ON ROULE SUR UNE CHAUSSÉE QUI A ÉTÉ SALÉE EN HIVER OU QUI EST SALE IL SE PEUT QU'IL Y AIT AUSSI UN TEMPS DE RÉPONSE AU FREINAGE. LÀ IL FAUT QUE LES DISQUES COMMENCENT PAR SE NETTOYER.
- 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 et béquillage

Ralentir la moto et mettre la boîte de vitesses au point mort. Pour arrêter le moteur, couper le contact. Fermer le robinet d'essence. Stationner la moto sur un sol solide et la fermer la à clé.



ATTENTION



- TOUJOURS GARER LA MOTO SUR UN SOL PLAN ET DUR.
- 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.
- NE JAMAIS GARER LA MOTO LÀ OÙ SE TROUVERAIENT DES HERBES SÈCHES OU DES MATÉRIAUX FACILEMENT INFLAMMABLES.



ATTENTION



- QUAND ON RANGE LA MACHINE, IL FAUT FERMER LE ROBINET D'ESSENCE, CAR DANS LE CAS CONTRAIRE LE CARBURATEUR PEUT DÉBORDER ET DU CARBURANT PEUT PÉNÉTRER DANS LE MOTEUR.
- IL CONVIENT DE TOUJOURS RETIRER LA CLEF DE CONTACT QUAND ON GARE LA MOTO, AFIN DE PRÉVENIR UNE UTILISATION ABUSIVE.



REMARQUE CONCERNANT LA BÉQUILLE PRINCIPALE:

Il existe une technique pour béquiller la moto sans faire d'efforts:

- a) Avec le pied, appuyer la béquille contre le sol
- b) Déplier le kick et s'en servir pour tirer la moto en biais vers l'arrière (cf. Illustration).

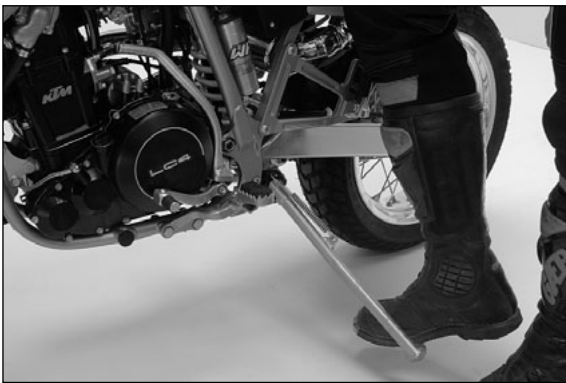
Faire attention à ce que le sol soit dur et permette une bonne assise.



ATTENTION



LA BÉQUILLE CENTRALE EST CONÇUE UNIQUEMENT POUR LE POIDS DE LA MACHINE. SI L'ON S'ASSOIT SUR LA MACHINE, ON FORCE SUR LA BÉQUILLE. CELA PEUT ENDOMMAGER CELLE-CI OU LE CADRE, DE PLUS LA MOTO PEUT TOMBER.



REMARQUE CONCERNANT LA BÉQUILLE LATÉRALE :

Faire pivoter la béquille avec le pied vers l'avant jusqu'en butée et incliner la moto sur le côté. Faire attention à ce que le sol soit ferme et que la machine tienne bien en place. Par sécurité on peut mettre en prise.



ATTENTION



LA BÉQUILLE EST CONÇUE SEULEMENT POUR LE POIDS DE LA MOTO. SI L'ON S'ASSIED SUR LA MACHINE, ON FAIT SUPPORTER À LA BÉQUILLE UN POIDS SUPPLÉMENTAIRE, CE QUI PEUT L'ENDOMMAGER OU ABÎMER LE CADRE ET FAIRE TOMBER LA MOTO.

Une moto propre fait économiser temps et argent!		1ère révision après 1000 km	2ème révision à 5000 km puis tous les 5000 km ou au min. 1x par an
MOTEUR	Vidanger, changer filtre et microfiltre	●	●
	Nettoyer crépines et aimant du bouchon	●	●
	Vérifier état et position des durites d'huile	●	●
	Vérifier bougie, régler, changer tous les 10 000 km		●
	Vérifier jeu aux soupapes, régler	●	●
	Vérifier fixations moteur	●	●
	Vérifier le serrage de toutes les vis moteur accessibles	●	●
CARBURATEUR	Vérifier état et étanchéité pipe et manchon de carbu		●
	Vérifier le ralenti	●	●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●	●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●
	Vérifier fonctionnement du ventilateur		●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement	●	●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier		●
	Vérifier état et position des fils électriques		●
	Vérifier réglage du phare		●
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, cligno, appel de phare, témoins, éclairage compteur, klaxon, contacteur béquille atérale, contacteur embrayage, coupe-circuit)	●	●
Vérifier le serrage de tous les écrous et vis	●	●	
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●	●
	Vérifier serrage vis circuit de frein	●	●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●
	Vérifier état joint torique de l'amortisseur		●
	Nettoyer les cache-poussière		●
	Purger les bras de fourche	●	●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant	●	●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●
	Graisser la biellette de renvoi		●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, biellette de renvoi, amortisseur)	●	●
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●
	Vérifier état et pression des pneus	●	●
	Vérifier l'état et la fixation des guide-chaîne, l'état et la tension de la chaîne	●	●
	Vérifier si le pignon de sortie de boîte et la couronne sont bien fixés et freinés	●	●
	Graisser la chaîne	●	●
	Vérifier jeu roulements de roue et amortisseur de transmission		●
TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!			
		au moins 1x par an	Tous les 2 ans ou 20000 km
Entretien complet de la fourche		●	
Entretien complet de l'amortisseur			●
Entretien complet de la biellette de renvoi			●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches		●	
Nettoyer et régler le carburateur		●	
Traiter raccords et contacteurs électriques avec un aérosol		●	
Mettre graisse spéciale sur les cosses de batterie		●	
Remplacer le liquide de frein		●	

EN USAGE COMPÉTITION IL FAUT FAIRE LA RÉVISION DES 5000 KM APRÈS CHAQUE COURSE! IL NE FAUT PAS DÉPASSER LA RÉVISION DE PLUS DE 500 KM. LES RÉVISIONS DANS LES ATELIERS KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN PAR LE PILOTE.

Vérifications et travaux d'entretien importants à effectuer par le pilote

	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	au moins 1x par an
Vérifier niveau huile	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, régler si nécessaire		●	●	
Vérifier tension	●	●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider la cuve de carburateur		●		
Vérifier si toutes les commandes fonctionnent bien	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (sauf freins, échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier serrage tous écrous, vis, colliers				●

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR



ATTENTION



TOUS LES TRAVAUX D'ENTRETIEN ET RÉGLAGES MARQUÉS D'UNE * EXIGENT DES CONNAISSANCES TECHNIQUES. POUR DES RAISONS DE SÉCURITÉ ON FERA EFFECTUER CES TRAVAUX DANS UN ATELIER KTM. LA MOTO Y EST ENTRE LES MAINS EXPERTES D'UN PERSONNEL SPÉCIALEMENT FORMÉ.



ATTENTION

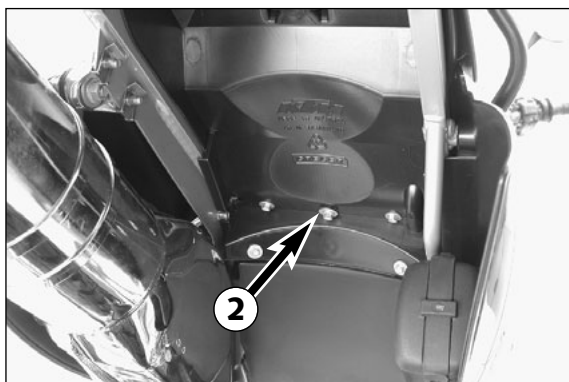


- AUTANT QUE POSSIBLE NE PAS EMPLOYER DE NETTOYER HAUTE PRESSION POUR NETTOYER LA MACHINE, CAR DE L'EAU POURRAIT ALORS PÉNÉTRER DANS LES ROUEMENTS, LE CARBURATEUR, LES CONNEXIONS ÉLECTRIQUES, ETC.
- LORS DU TRANSPORT DE VOTRE KTM, VEILLEZ À CE QU'ELLE SOIT BIEN MAINTENUE EN POSITION VERTICALE PAR DES 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.
- QUAND ON DESSERRE UN ÉCROU AUTOBLOQUANT IL FAUT LE REMPLACER PAR UN ÉCROU NEUF.
- QUAND ON DESSERRE UNE VIS OU UN ÉCROU FREINÉ À LA LOCTITE, IL FAUT LE FREINER DE LA MÊME FAÇON AU REMONTAGE. Cf. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES; COUPLES DE SERRAGE PAGE 39.



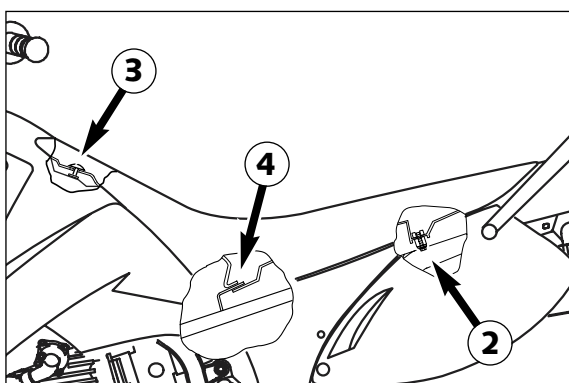
Outils se trouvent

La outils se trouvent ❶ dans la sacoche sous la plaque latérale droite.

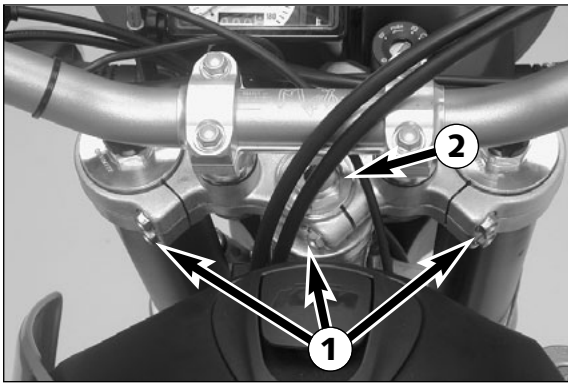


Démontage de la selle

Enlever la vis ❷ à intérieur du garde-boue. Relever l'arrière de la selle et la tirer vers l'arrière pour la décrocher de la vis à tête bombée ❸.



Pour monter la selle, l'accrocher sur la vis à tête bombée. La faire poser à l'arrière et la pousser vers l'avant. Appuyer un peu s'il le faut au milieu de manière à ce que la patte ❷ puisse prendre sa place. Mettre la vis de fixation.



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. Pour régler, on desserre les 5 vis ❶ du té supérieur et l'on resserre l'écrou ❷ jusqu'à supprimer le jeu. Ne pas serrer l'écrou à fond, ce qui endommagerait les roulements. Taper légèrement avec un maillet en plastique sur le té supérieur, afin de faire disparaître les contraintes, et serrer les 5 vis de fixation à 15 Nm.

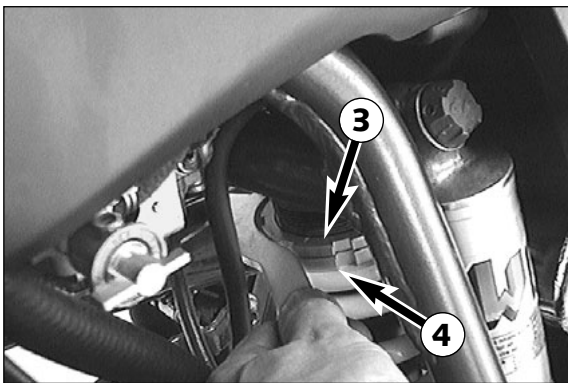
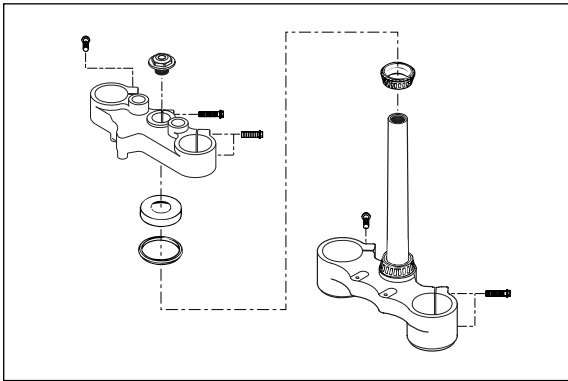
⚠ **ATTENTION** ⚠

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

! **ATTENTION** !

SI L'ON ROULE QUELQUE TEMPS AVEC DU JEU DANS LES ROULEMENTS DE DIRECTION, LES ROULEMENTS AINSI QUE LEUR LOGEMENT DANS LA COLONNE SE TROUVENT ENDOMMAGÉS.

Les roulements de direction doivent être graissés au moins une fois par an.

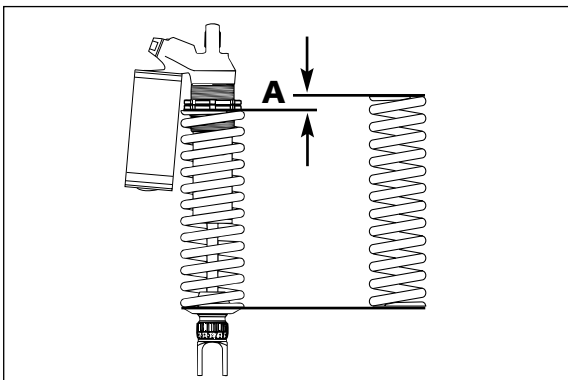


Modification de la prétension du ressort du montant de suspension

Le montant de suspension est réglé par KTM pour une conduite avec le seul conducteur ayant un poids d'environ 75 kg. Si vous voulez emmener un passager ou si vous pesez plus ou moins de 75 kg, vous devez adapter la prétension du ressort A de façon correspondante. Cette opération s'effectue aisément en un tour de main.

REMARQUE:

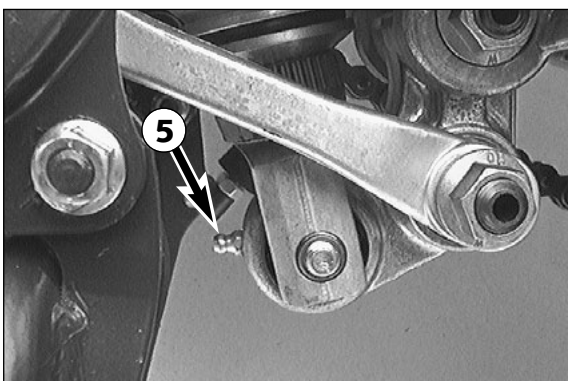
- Avant de modifier la précontrainte du ressort, il faut noter le réglage de base, par exemple le nombre de filets visibles au-dessus de la bague de réglage.
 - Pour 1 tour de bague ❹, la précontrainte varie d'environ 1,75 mm.
- Avec le clé ergot contenues dans l'outillage de bord on débloque la contre-bague ❸. Avec la bague de réglage ❹ on modifie la précontrainte, puis on bloque à nouveau la contre-bague.



POSITION DE BASE - PRÉTENSION DU RESSORT:

WP 0118W724.....A = 23,5mm (640 LC4)

WP 0118W721.....A = 15mm (640 LC4 Supermoto)

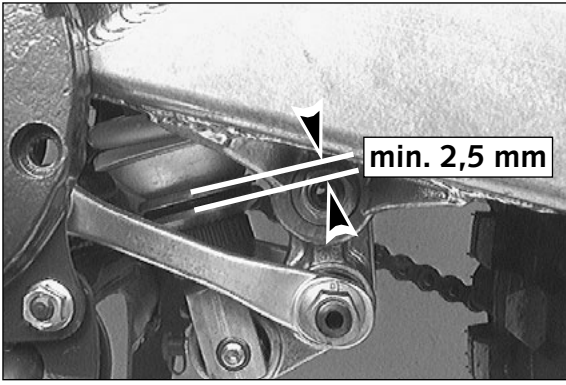


Graissage du renvoi d'amortisseur

Les articulations du renvoi d'amortisseur doivent être régulièrement graissées (Shell Advance Grease). C'est pourquoi un graisseur ❺ a été monté.

! **ATTENTION** !

IL EST PARTICULIÈREMENT IMPORTANT DE GRAISSER APRÈS LE LAVAGE DE LA MACHINE AFIN DE FAIRE RESSORTIR L'EAU QUI AURAIT PU PÉNÉTRER.



Vérification de la bague de caoutchouc de l'amortisseur

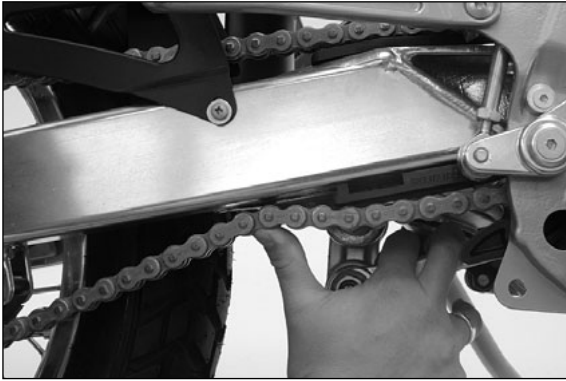
Sur l'amortisseur est montée une bague en caoutchouc destinée à absorber les vibrations. Cette bague s'écrase avec le temps et perd de son efficacité. Mesurer l'écartement entre les deux rondelles à plusieurs endroits sur la circonférence. La valeur doit être au moins de 2,5 mm. Faire remplacer la bague de caoutchouc dans un atelier KTM lorsque la limite est atteinte.

! ATTENTION !

SI LA BAGUE DE CAOUTCHOUC N'EST PAS REMPLACÉE À TEMPS, L'AMORTISSEUR PEUT SE DÉTÉRIORER.

⚠ ATTENTION ⚠

L'AMORTISSEUR CONTIENT DE L'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE JAMAIS ESSAYER DE LE DÉMONTÉ OU D'EN FAIRE SOI-MÊME L'ENTRETIEN; ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT.



Contrôle de la tension de la chaîne

Mettre la machine sur la béquille centrale ou latérale

Mettre la boîte au point mort

Appuyer sur la chaîne vers le haut, à environ 30 mm de la fin du patin, de manière à ce que le brin supérieur soit tendu (voir figure).

La distance **A** entre la chaîne et le bras oscillant doit être alors de 0 mm. Le brin supérieur **B** doit alors être tendu (cf. illustration).

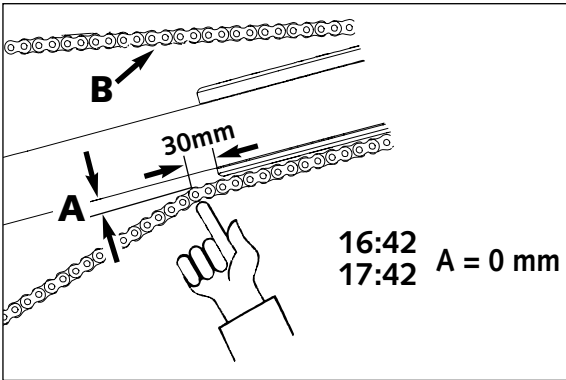
Corriger la tension si nécessaire.

⚠ 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.



Ajustement de la tension de la chaîne

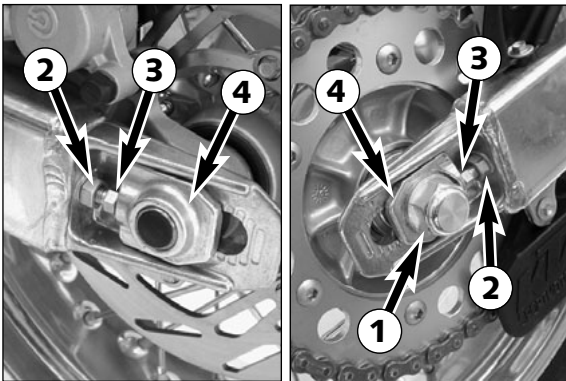
Desserrer l'écrou à épaulement **1**, débloquer les contre-écrous **2** et faire tourner de manière égale les vis de réglage **3** à gauche et à droite. Bloquer les contre-écrous **2**.

Avant de serrer la broche, vérifier que les tendeurs **4** sont bien contre les vis de réglage et que les deux roues sont dans le même axe.

Serrer l'écrou à épaulement **1** à 80 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. UNE BROCHE DE ROUE MAL SERRÉE PEUT ENTRAÎNER UN DÉFAUT DE TENUE DE ROUTE.



Entretien de la chaîne

Les chaînes à joints toriques ne requièrent que peu d'entretien. On les nettoie à grande eau sans employer de brosse ni de décapant. Lorsqu'elles sont sèches, on peut utiliser un aérosol spécial (Shell Advance Bio Chain) pour ces chaînes.

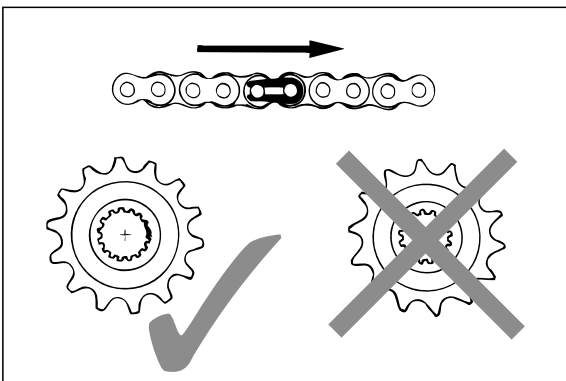
⚠ ATTENTION ⚠

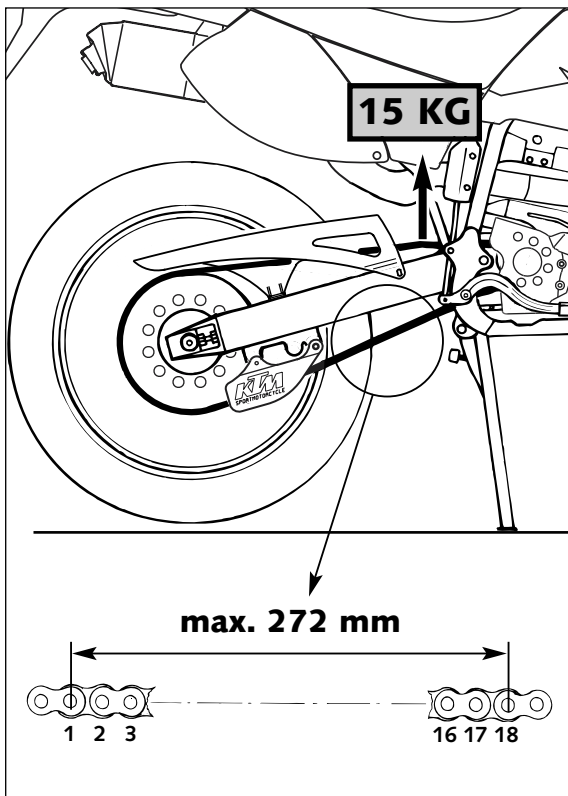
VEILLER À CE QU'AUCUN LUBRIFIANT NE SE DÉPOSE SUR LE PNEU ARRIÈRE OU LE DISQUE DE FREIN. LE PNEU GLISSERAIT ET LE FREIN PERDRAIT BEAUCOUP EN EFFICACITÉ, CE QUI POURRAIT AMENER UNE PERTE DE CONTRÔLE DE LA MOTO.

! 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.





Usure de la chaîne

Pour mesurer l'usure de la chaîne, on procédera de la manière suivante: Mettre la boîte de vitesses au point mort et tirer sur le brin supérieur de la chaîne vers le haut avec une force de 10 à 15 kg (cf. figure). Sur le brin inférieur, mesurer alors la distance existant entre 18 rouleaux. L'écart maximum autorisé est de 272 mm, et il implique le remplacement de la chaîne. Comme les chaînes ne s'usent pas toujours régulièrement, il convient d'effectuer la mesure en plusieurs endroits.

REMARQUE: Quand on remplace la chaîne, il vaut mieux remplacer aussi le pignon et la couronne, car des dents usées usent prématurément la chaîne.

Informations générales sur les freins à disque

PINCES:

Les pinces montées sur ces modèles sont du type flottant, c'est-à-dire qu'elles ne sont pas montées rigides sur le support. Le fait qu'elles puissent se déplacer latéralement entraîne un contact optimal entre les plaquettes et le disque. Il faut freiner à la loctite 243 les vis du support de pince et les serrer à 25 Nm.

PLAQUETTES:

Les machines sont livrées avec des garnitures organiques qui sont répertoriées lors de la réception de la moto. Ces garnitures correspondent à presque tous les emplois de la machine. C'est seulement pour une utilisation sport dans des conditions de saleté extrêmes (par ex. de l'eau en liaison avec du sable et de la boue) qu'il est recommandé d'utiliser des garnitures frittées. Il faut noter toutefois que ces garnitures ne sont pas réceptionnées. De plus elles peuvent provoquer une usure accrue des disques.



ATTENTION



LES PLAQUETTES DE FREIN QUE L'ON TROUVE CHEZ LES ACCESSOIRISTES SOUVENT NE SONT PAS HOMOLOGUÉES POUR UNE UTILISATION SUR ROUTE DE VOTRE KTM. LEUR MODE DE FABRICATION ET LEUR COEFFICIENT DE FROTTEMENT, DONC LA PUISSANCE DE FREINAGE, PEUVENT ÊTRE TRÈS DIFFÉRENTS DE CEUX DES PLAQUETTES D'ORIGINE KTM. EN UTILISANT DES PLAQUETTES NON CONFORMES À LA PREMIÈRE MONTE, ON RISQUE QUE CELLES-CI NE SOIENT PAS HOMOLOGUÉES. LA MACHINE NE CORRESPOND PLUS ALORS À L'HOMOLOGATION ET LA GARANTIE NE PEUT ÊTRE ACCORDÉE.

BOCAUX DE LIQUIDE DE FREIN:

Les bouchons 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“, un des 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. Ne jamais employer de liquide de frein DOT 5. Il est à base d'huile de silicone et de couleur pourpre. Les joints et les durites ne sont pas prévus pour un tel liquide.

DISQUES DE FREIN :

L'usure réduit l'épaisseur des disques au niveau de la piste de freinage ❶. A l'endroit le plus usé A, la valeur relevée peut être au maximum inférieure de 0,4 mm à la valeur de base B. La valeur de base se mesurera à un endroit situé en dehors de la piste de freinage. Vérifier l'usure à plusieurs endroits.



ATTENTION



- LES DISQUES DE FREIN AVEC UNE USURE SUPÉRIEURE À 0,4 mm PRÉSENTENT UN FACTEUR DE RISQUE. IL FAUT FAIRE REMPLACER LES DISQUES DÈS QUE LA LIMITE EST ATTEINTE.
- PAR PRINCIPE IL FAUT FAIRE EFFECTUER LES TRAVAUX SUR LES FREINS DANS UN ATELIER KTM.

Réglage de la course à vide de la poignée de frein

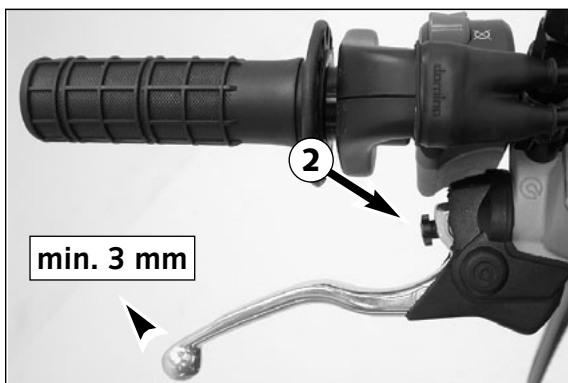
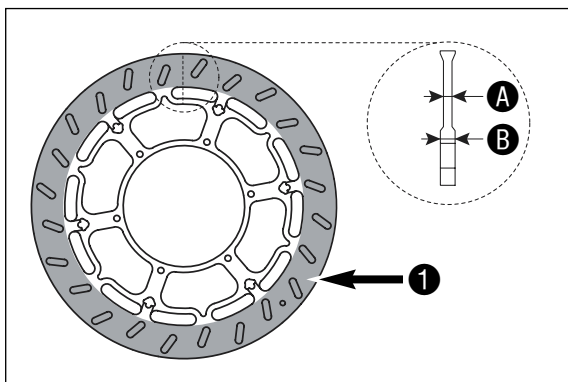
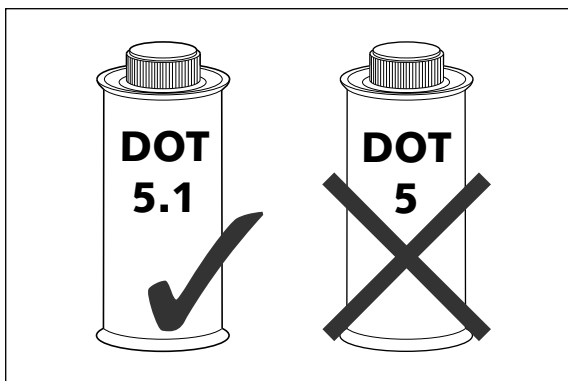
La course à vide de la poignée de frein peut se régler au moyen de la vis ❷. On détermine ainsi le point d'attaque, (le moment où les garnitures attaquent le disque; on sent alors une résistance) en fonction de la grandeur de la main du pilote.

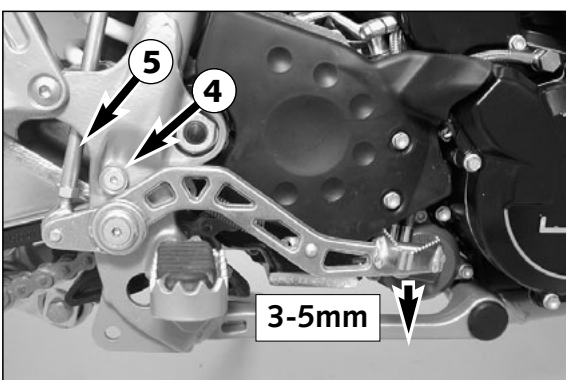
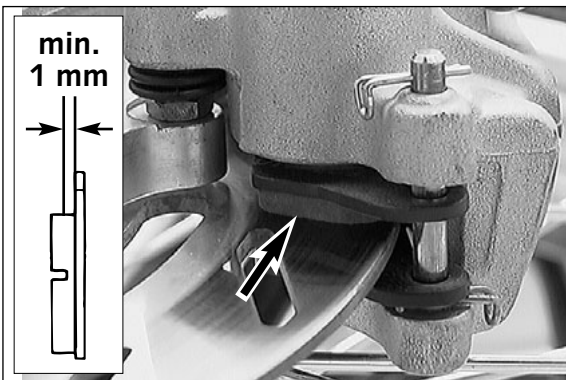
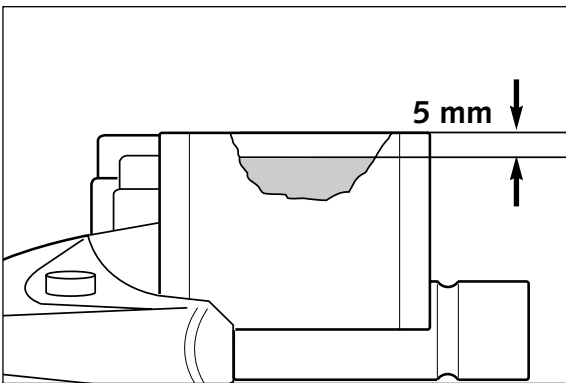
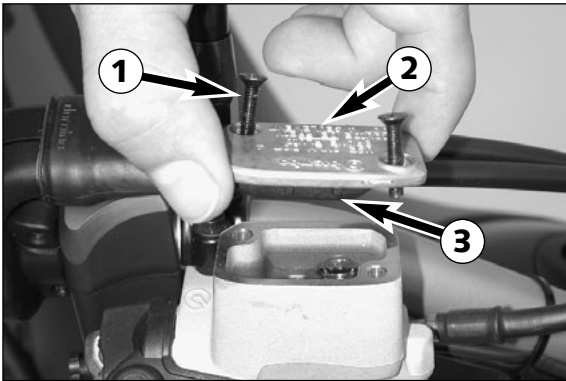
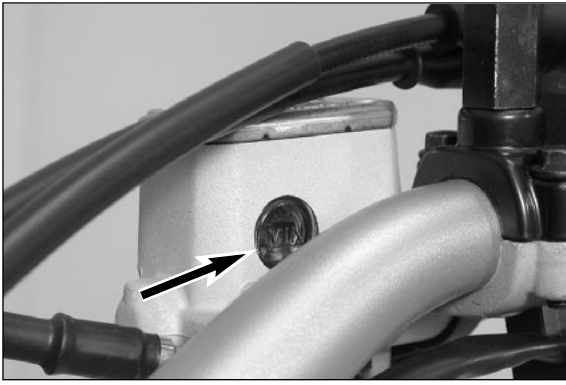


ATTENTION



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 est situé sur la poignée au guidon avec le maître-cylindre. Il possède un regard sur sa face. Lorsque le bocal est à l'horizontale, le niveau de liquide ne doit pas se situer sous le niveau du regard.



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. DANS CE CAS IL FAUT SE RENDRE IMMÉDIATEMENT DANS UN ATELIER KTM.

Complément de liquide de frein (frein avant)*

Enlever les vis ① et le couvercle ② avec la membrane ③.

Démonter le rétroviseur si nécessaire et débloquer la poignée tournante. 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.
- LES BOCAUX 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.



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 contrôle les plaquettes par en dessous. 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 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.

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 ④. La garde se règle ensuite au moyen de la tige de piston ⑤.

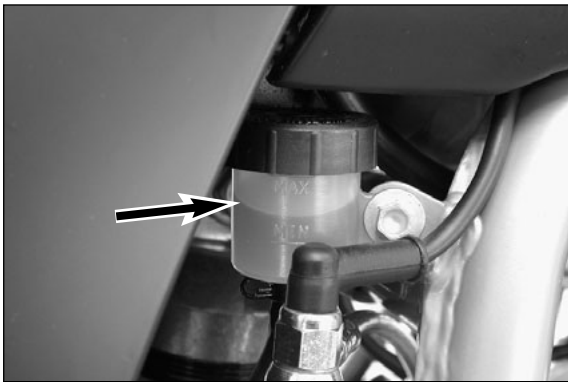
La pédale doit avoir, mesurée à son extrémité, une course à vide de 3 à 5 mm. C'est seulement après cette garde que la tige de piston doit actionner le piston dans le maître-cylindre (on sent alors une résistance plus importante).



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 LÊCHER 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, CE CI 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.

Afin que le bocal soit plus accessible, il convient d'enlever la vis six-pans ① et de le sortir comme indiqué sur l'illustration. Enlever le bouchon à vis ② ainsi que le soufflet en caoutchouc ③ 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



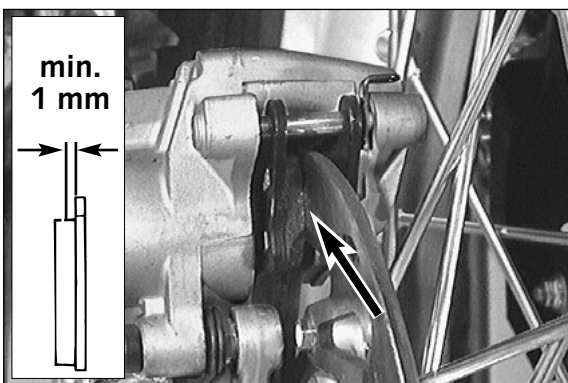
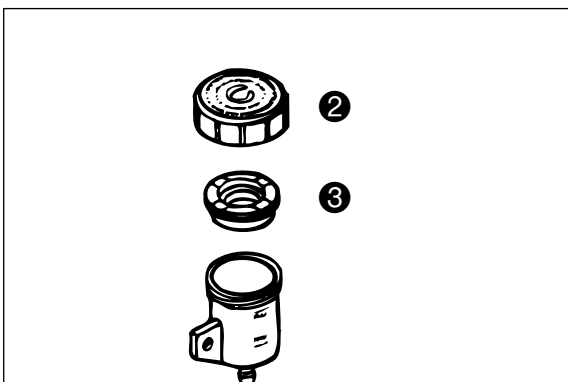
- NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5 ! IL EST CONSTITUÉ D'UNE BASE D'HUILE DE SILICONE ET SA COULEUR EST POURPRE. LES JOINTS ET LES DURITES DOIVENT ÊTRE SPÉCIAUX POUR CE LIQUIDE.
- ENTREPOSER LE LIQUIDE DE FREIN HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.
- LE LIQUIDE DE FREIN PEUT PROVOQUER DES IRRITATIONS DE LA PEAU. 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.
- LES BOCAUX 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.



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



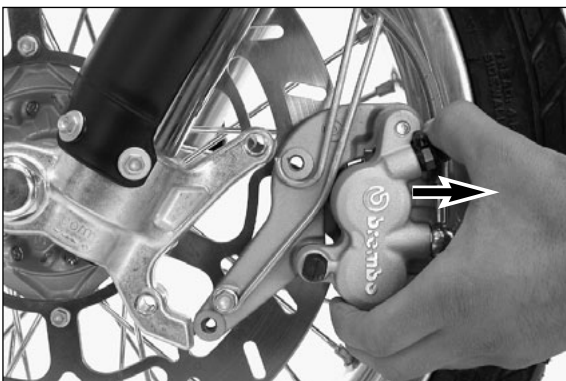
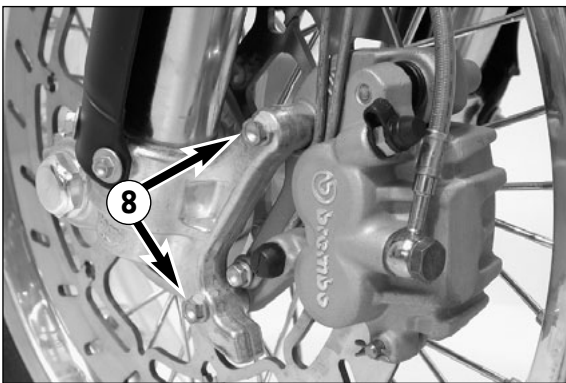
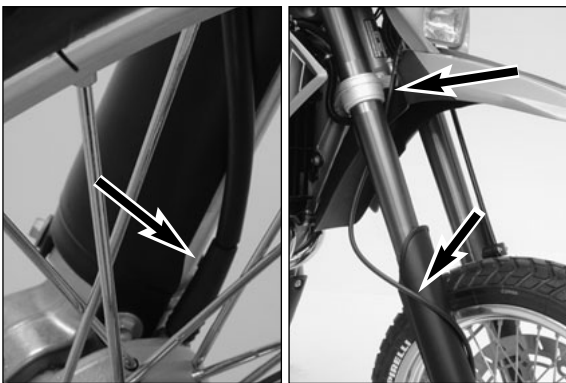
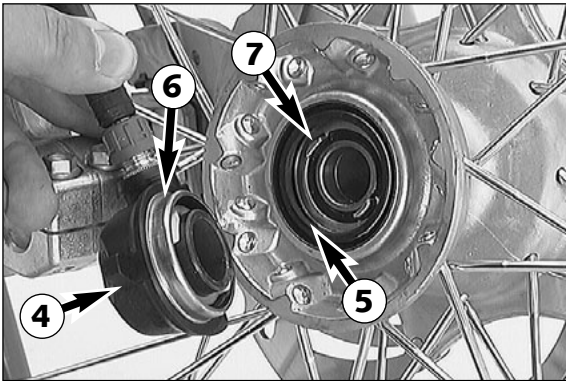
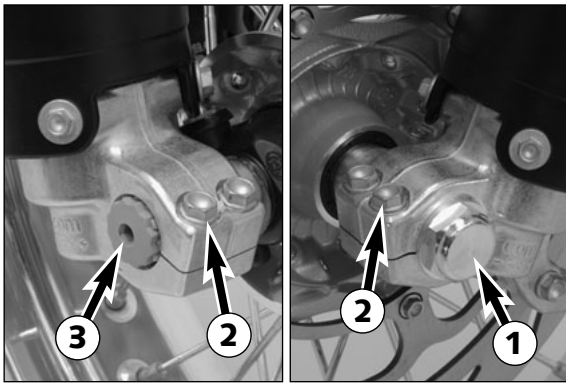
L'ÉPAISSEUR DES GARNITURES DES PLAQUETTES DE FREIN NE DOIT PAS ÊTRE INFÉRIEURE À 1 MM À L'EMPLACEMENT LE PLUS FAIBLE. DANS LE CAS CONTRAIRE, LES FREINS PEUVENT LÂCHER. POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ, CHANGEZ DONC LES PLAQUETTES DE FREIN PENDANT QU'IL EN EST ENCORE TEMPS.



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.



Dépose et pose de la roue avant (LC4)

Pour déposer la roue avant, il faut caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue ne porte plus sur le sol.

Desserrer les deux vis ② de fixation situées en bas du bras de fourche gauche.

Desserrer l'écrou à épaulement ① et, ensuite seulement, desserrer les deux vis de fixation ② en bas du bras de fourche droit.

Tenir la roue et retirer la broche ③.

N.B. : La broche de roue se retire plus facilement si on la fait tourner de droite et de gauche au moyen de la clef allen de 6 mm qui se trouve dans l'outillage de bord.

Sortir la roue avec précaution et retirer du moyeu l'entraînement du compteur ④.

! ATTENTION !

- NE PAS ACTIONNER LE FREIN LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.
- TOUJOURS POSER LA ROUE AVEC LE DISQUE VERS LE HAUT DE MANIÈRE À NE PAS ENDOMMAGER CELUI-CI.

Avant de monter la roue avant, il faut nettoyer et graisser le joint ⑤ et la surface en contact ⑥.

Pour le remontage, présenter la roue dans la fourche et mettre en place l'entraînement compteur sur le moyeu. Les doigts d'entraînement ⑦ doivent prendre leur place dans leur logement dans l'entraînement.

Positionner l'ensemble et enfiler l'axe de roue.

Le câble compteur doit passer à l'extérieur du cache de fourche et devant le té pour rejoindre le compteur.

Monter l'écrou à épaulement ① de manière à ce que le câble compteur sorte parallèlement à la fourche (cf. ci-dessous). Serrer les vis de fixation ② au bas du bras de fourche droit, ce qui empêche la broche de tourner. Serrer l'écrou à 40 Nm.

Desserrer les vis de fixation, descendre la moto de sa béquille, serrer le frein avant et actionner plusieurs fois la fourche avec vigueur pour que les bras se mettent en place.

Ensuite seulement serrer les vis de fixation au bas de chaque bras à 10 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.
- 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.

Dépose et pose de la roue avant (LC4 Supermoto)

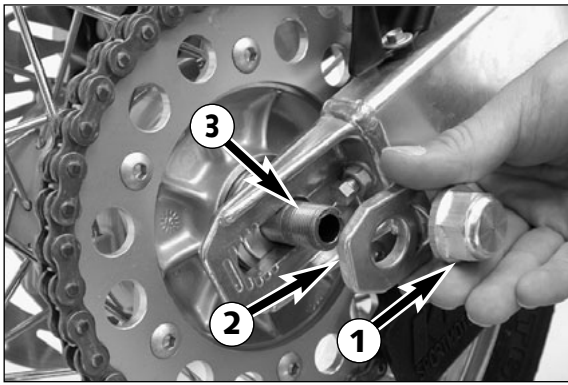
La roue avant de la Supermoto se démonte sur le même principe que la roue de la LC4. Il convient toutefois de déposer d'abord la pince de frein.

Pour déposer la pince, enlever les deux vis ⑧ et retirer la pince du disque par l'arrière.

Quand la roue est reposée, enfiler la pince sur le disque. Dégraisser le filetage des deux vis ⑧ et l'enduire de loctite 243. Mettre les vis et les serrer à 25 Nm.

⚠ ATTENTION ⚠

LES VIS ⑧ DEVRONT ÊTRE RESSERRÉES AVEC LOCTITE 243



Dépose et pose de la roue arrière (LC4)

Mettre la machine sur la béquille centrale afin que la roue arrière ne touche plus le sol.

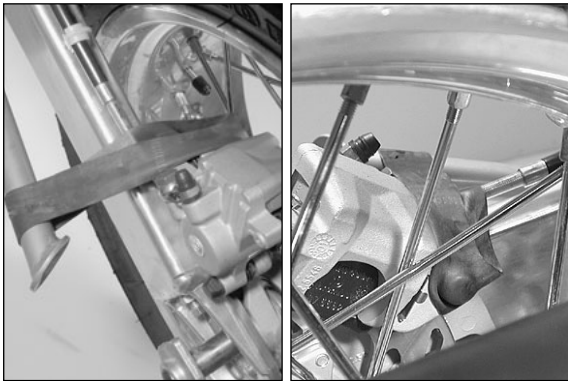
Dévisser l'écrou à épaulement ❶, tenir la roue ❷ et sortir la broche ❸ suffisamment pour que la roue soit libérée, mais de manière à ce que le support de pince soit encore maintenu. Pousser la roue aussi loin que possible vers l'avant pour pouvoir dégager la chaîne, puis retirer la roue avec précaution.

! ATTENTION !

- NE PAS ACTIONNER LE FREIN LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.
- TOUJOURS POSER LA ROUE AVEC LE DISQUE VERS LE HAUT DE MANIÈRE À NE PAS ENDOMMAGER CELUI-CI.
- 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 (SHELL ADVANCE GREASE).

NOTA BENE: Il faut profiter que la roue arrière est déposée pour vérifier l'état des silent-blocs d'entraînement.

La pose s'effectue en sens inverse. Avant de resserrer l'écrou à 80 Nm, il faut pousser sur la roue vers l'avant, afin que les tendeurs soient en appui contre les vis de réglage.



Dépose et pose de la roue arrière (LC4 SUPERMOTO) *

Pour déposer la roue avant, il faut caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue ne porte plus sur le sol.

Enlever la vis ❷ à l'arrière du carter de chaîne.

Afin de ne pas endommager la jante et pour maintenir la pince de frein, il faut tendre un élastique ou une vieille chambre à air entre la pince et la béquille latérale (cf. illustration).

Dévisser l'écrou à épaulement ❶, enlever les tendeurs de chaîne ❷, maintenir la roue et sortir la broche ❸.

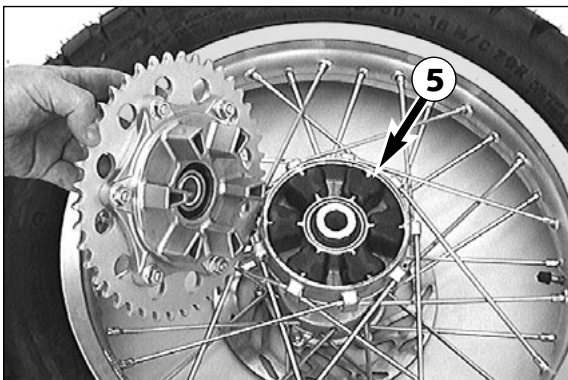
Pousser la roue le plus loin possible vers l'avant et faire descendre la chaîne de la couronne. Tirer alors la roue avec précaution vers l'arrière, la lever légèrement et l'incliner vers la gauche. On peut alors avec précaution sortir la roue du bras oscillant, en biais vers l'arrière. Ne pas sortir la roue en force, car on risquerait d'abîmer la jante.

NOTA BENE: Il faut profiter que la roue arrière est déposée pour vérifier l'état des silent-blocs d'entraînement.

La pose s'effectue en sens inverse. Avant de resserrer l'écrou à 80 Nm, il faut pousser sur la roue vers l'avant, afin que les tendeurs soient en appui contre les vis de réglage.

⚠ 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. UNE BROCHE DE ROUE MAL SERRÉE PEUT ENTRAÎNER UN DÉFAUT DE TENUE DE ROUTE.
- 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.



Contrôle des silent-blocs du moyeu arrière*

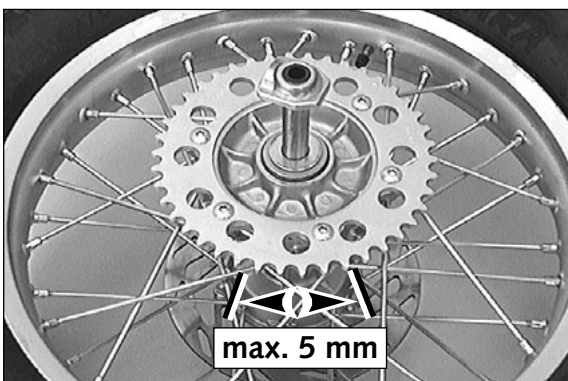
Les modèles LC4 ont un moyeu arrière avec un amortisseur de transmission. La puissance du moteur, qui s'exerce par la chaîne sur la couronne, se transmet à la roue arrière par l'intermédiaire de 6 silent-blocs ❶. Ces 6 caoutchoucs s'usent avec le temps. Lorsque la roue est démontée, il faut en profiter pour vérifier leur usure.

Pour ce faire, on pose la roue sur un établi avec le côté de la couronne sur le dessus. Enfiler la broche dans le moyeu. Maintenir la roue et essayer de faire tourner la couronne. Celle-ci doit avoir un jeu maximum de 5 mm, mesuré à la circonférence. Si le jeu est plus important, il faut changer les 6 caoutchoucs.

Il faut également que les caoutchoucs soient propres et en bon état.

! ATTENTION !

SI LES CAOUTCHOUCS NE SONT PAS CHANGÉS À TEMPS, C'EST L'ENTRAÎNEMENT LUI-MÊME CÔTÉ COURONNE AINSI QUE LE MOYEU QUI SE TROUVENT ABÎMÉS. NE PAS REMPLACER SIMPLEMENT QUELQUES CAOUTCHOUCS, MAIS LES SIX ENSEMBLE.





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.



ATTENTION



AFIN DE GARANTIR LA SÉCURITÉ ET UNE TENUE DE ROUTE OPTIMALE, IL NE FAUT UTILISER QUE DES PNEUS AGRÉÉS PAR KTM. D'AUTRES PNEUS PEUVENT AFFECTER LE COMPORTEMENT (PAR EXEMPLE PROVOQUER UN GUIDONNAGE À HAUTE VITESSE).

PNEUS AGRÉÉS PAR KTM POUR 640 LC4 (MISE A JOUR 09/2001)

METZELERENDURO 3, ENDURO 4, KAROO

MICHELINSIRAC, T63

PIRELLIMT 21 MT60, MT70, MT90

- Les dimensions sont indiquées dans les caractéristiques techniques et sur la feuille des mines.
- 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.
- Pour ce qui est de la profondeur du dessin, se conformer à la réglementation locale. Nous recommandons de changer le pneu au plus tard quand la profondeur n'est plus que de 2 mm.
- La pression doit être vérifiée régulièrement lorsque le pneu est froid. Une bonne pression est garante du confort de conduite et d'une longévité optimale du pneu.



ATTENTION



- NE FAITES MONTER QUE DES PNEUS AUTORISÉS PAR KTM. D'AUTRES PNEUS PEUVENT AVOIR UNE INFLUENCE NÉGATIVE SUR LA TENUE DE ROUTE.
- EMPLOYER DES PNEUS DE MÊME MARQUE ET DE MÊME NATURE POUR LA ROUE AVANT ET LA ROUE ARRIÈRE.
- POUR VOTRE SÉCURITÉ, UN PNEU ABÎMÉ DOIT AUSSÎTÔT ÊTRE REMPLACÉ.
- DES PNEUS USÉS SE COMPORTENT MAL, EN PARTICULIER SUR CHAUSSÉE MOUILLÉE.
- UNE PRESSIION TROP FAIBLE ENTRAÎNE UNE USURE ANORMALE ET UN ÉCHAUFFEMENT TROP IMPORTANT DU PNEU.

PRESSION		
640 LC4	avant	arrière
Route en solo	1,8 bar	2,0 bar
Route en duo	2,0 bar	2,2 bar
640 LC4 Supermoto	avant	arrière
route en solo	2,0 bar	2,2 bar
Route en duo	2,2 bar	2,4 bar

Vérifier la tension des rayons

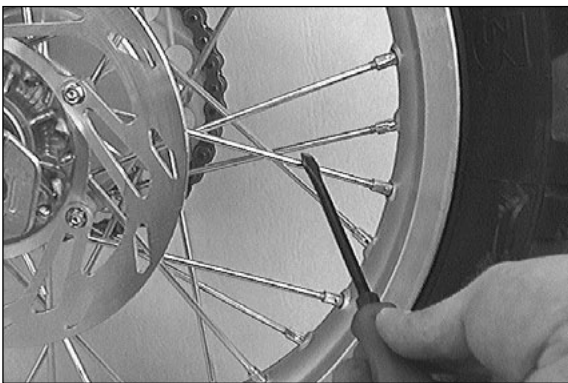
Une tension des rayons correcte est très importante pour la stabilité de la roue et donc aussi pour la sécurité. Un rayon détendu crée un balourd et rapidement d'autres rayons se détendent. Il faut donc vérifier régulièrement la tension des rayons, particulièrement quand la machine est neuve. Avec la lame d'un tournevis on frappe légèrement sur chaque rayon (voir figure). Le son doit être clair. S'il est sourd, c'est que le rayon est desserré. Faire alors tendre les rayons dans un atelier, où l'on centrera aussi la roue.

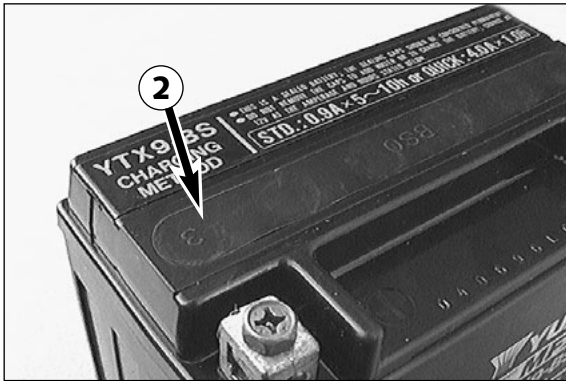
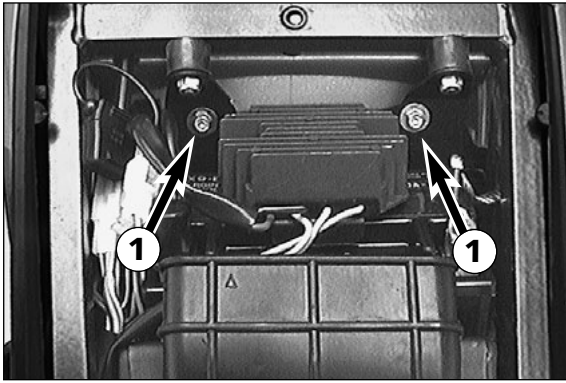


ATTENTION



- SI VOUS ROULEZ AVEC DES RAYONS DESSERRÉS, CEUX-CI PEUVENT S'ARRACHER ET PAR CONSÉQUENT DÉSTABILISER LA TENUE DE ROUTE DE LA MOTO. AFIN DE GARANTIR LA SÉCURITÉ ET UNE TENUE DE ROUTE OPTIMALE, IL NE FAUT UTILISER QUE DES PNEUS AGRÉÉS PAR KTM. D'AUTRES PNEUS PEUVENT AFFECTER LE COMPORTEMENT (PAR EXEMPLE PROVOQUER UN GUIDONNAGE À HAUTE VITESSE).
- DES RAYONS TROP TENDUS PEUVENT ÉGALEMENT CASSER EN RAISON DE CONTRAINTES MAL RÉPARTIES. SEULS DES RAYONS CORRECTEMENT TENDUS RÉPARTISSENT LES CHARGES DE MANIÈRE OPTIMALE.
LES RAYONS DOIVENT ÊTRE SERRÉS À UN COUPLE DE 4 NM.





Batterie

La batterie est placée sous la selle (Démontage de la selle, voir page 16). Elle fonctionne en circuit fermé et ne nécessite donc aucun entretien. Il n'est donc pas nécessaire de vérifier le niveau d'électrolyte ni de rajouter d'eau. Il suffit de maintenir les bornes propres et de les enduire éventuellement d'un peu de graisse non acide.

Dépose de la batterie:

Débrancher d'abord le moins et ensuite seulement le plus

Enlever les vis ① et faire basculer sur le côté la tôle de fixation avec le régulateur

Sortir la batterie

Lors de la repose, brancher le moins en dernier.



ATTENTION



- SI POUR UNE RAISON QUELCONQUE DE L'ÉLECTROLYTE VENAIT À S'ÉCHAPPER DE LA BATTERIE, IL FAUDRAIT FAIRE TRÈS ATTENTION. IL CONTIENT DE L'ACIDE SULFURIQUE, QUI PEUT PROVOQUER DES BRÛLURES GRAVES.
- RINCER ABONDAMMENT À L'EAU EN CAS DE CONTACT AVEC LA PEAU.
- EN CAS DE PROJECTION DANS LES YEUX, RINCER PENDANT AU MOINS 15 MN À L'EAU ET CONSULTER AUSSITÔT UN MÉDECIN.
- BIEN QU'IL S'AGISSE D'UNE BATTERIE EN CIRCUIT FERMÉ, DES GAZ EXPLOSIFS PEUVENT NÉANMOINS S'ÉCHAPPER. NE PAS PROVOQUER D'ÉTINCELLES AUTOUR DE LA BATTERIE ET NE PAS EN APPROCHER DE FLAMME.
- GARDER LES VIEILLES BATTERIES HORS DE PORTÉE DES ENFANTS ET LES ÉLIMINER SELON LES PRESCRIPTIONS EN VIGUEUR.



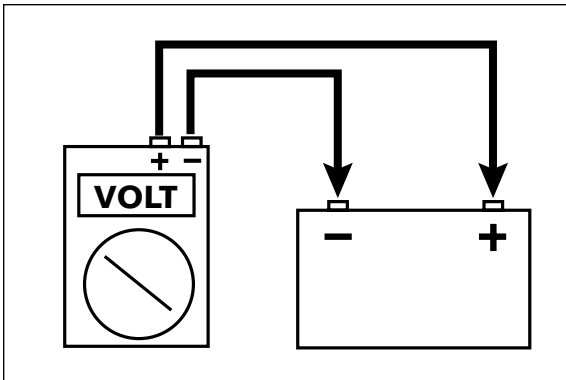
ATTENTION



- LA BARRETTE AVEC LES BOUCHONS ② NE DOIT SURTOUT PAS ÊTRE ENLEVÉE, SINON ELLE SE TROUVE ENDOMMAGÉE.
- NE SURTOUT PAS DÉBRANCHER LA BATTERIE QUAND LE MOTEUR TOURNE, SINON LE RÉGULATEUR-REDRESSEUR SE TROUVE DÉTRUIT.

STOCKAGE:

Si la machine n'est pas utilisée durant une assez longue période, déposer la batterie et la charger. La conserver à une température située entre 0 et 35°C, à l'abri des rayons du soleil.



Charge de la batterie

Déposer la batterie et déterminer sa charge. Pour ce faire, on mesure avec un voltmètre la tension entre les bornes (tension de repos). Pour que la mesure soit exacte, il faut que la batterie n'ait pas travaillé pendant au moins 30 minutes.

Tension de repos Volt	Etat de charge %	Temps de charge 0,8 A	Tension de charge
>12,7	100	—	Max. 14,4 V
~12,5	75	4 h	
~12,2	50	7 h	
~12,0	25	11 h	
~11,8	0	14 h	

Si l'on ne peut déterminer la charge, il faut charger la batterie au plus pendant 10 heures à 0,8 Ampère et au maximum 14,4 Volts.

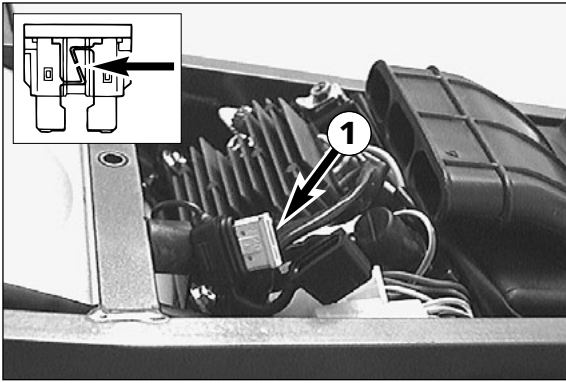


ATTENTION



- LA BARRETTE AVEC LES BOUCHONS NE DOIT SURTOUT PAS ÊTRE ENLEVÉE, SINON ELLE SE TROUVE ENDOMMAGÉE.
- D'ABORD RELIER LA BATTERIE AU CHARGEUR, ET ENSUITE SEULEMENT BRANCHER LE CHARGEUR.
- SI L'ON TRAVAILLE DANS UN LOCAL FERMÉ, IL FAUT PRÉVOIR UNE BONNE VENTILATION, CAR PENDANT LA CHARGE SE DÉGAGENT DES GAZ EXPLOSIFS.
- SI LA BATTERIE EST EN CHARGE TROP LONGTEMPS OU AVEC UNE INTENSITÉ TROP IMPORTANTE, DE L'ÉLECTROLYTE S'ÉCHAPPE PAR LES MISES À L'AIR DE SÉCURITÉ ET LA CAPACITÉ DIMINUE.
- IL FAUT ÉVITER LES MISES EN CHARGE RAPIDES.





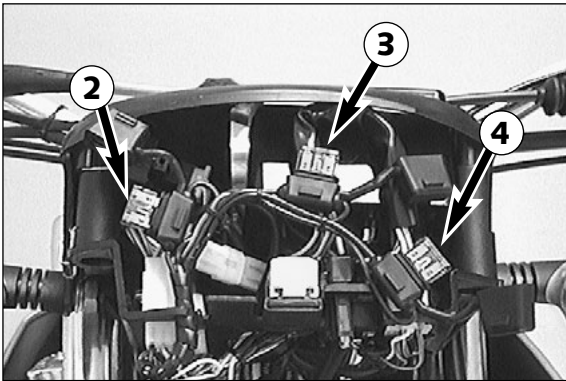
Fusible général

Le fusible général ❶ qui se trouve sous la selle près de la batterie protège tout l'équipement électrique.

Si le fusible saute, le remplacer uniquement par un fusible de même valeur. Si le fusible neuf fond aussitôt, consulter impérativement un agent KTM. Il a une capacité de 20 ampères

! ATTENTION !

NE METTRE EN AUCUN CAS UN FUSIBLE PLUS FORT OU UN FUSIBLE "BRICOLÉ". CELA POURRAIT CONDUIRE À LA DESTRUCTION DE TOUTE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE!



Fusibles des différents éléments électriques

Derrière la plaque de phare se trouvent d'autres fusibles qui protègent les différents éléments.

Pour déposer et reposer la plaque de phare, voir " Remplacement d'une ampoule de phare ".

Le fusible ❷ de 10 ampères protège les éléments suivants :

- phare
- feu de position

Le fusible ❸ de 10 ampères protège les éléments suivants :

- clignotants
- feu stop
- klaxon
- ventilateur

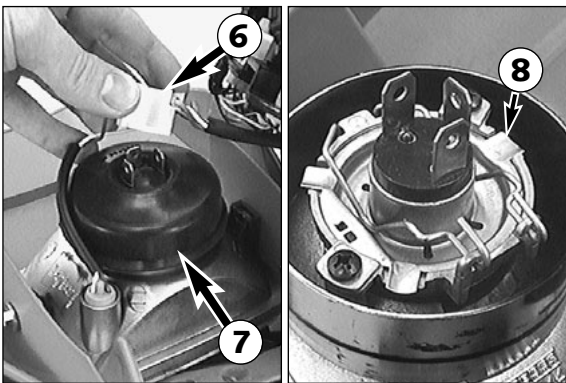
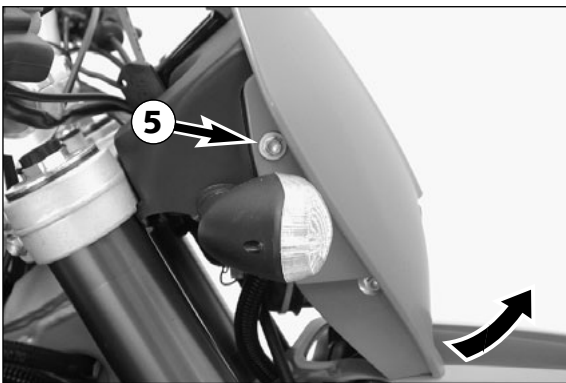
Le fusible ❹ de 10 ampères protège les éléments suivants :

- allumage
- démarreur

Si le fusible saute, le remplacer uniquement par un fusible de même valeur. Si le fusible neuf fond aussitôt, consulter impérativement un agent KTM.

! ATTENTION !

NE METTRE EN AUCUN CAS UN FUSIBLE PLUS FORT OU UN FUSIBLE "BRICOLÉ". CELA POURRAIT CONDUIRE À LA DESTRUCTION DE TOUTE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE!



Remplacement d'une ampoule de phare

Déposer la plaque de phare

Enlever les vis ❺ à droite et à gauche.

Appuyer sur le garde-boue à l'avant, tirer sur la plaque de phare vers le haut, la décrocher du garde-boue et en faire basculer le bas vers l'avant.

Remplacement de l'ampoule

Retirer la fiche ❻.

Enlever le capuchon en caoutchouc ❼.

Décrocher l'arceau et sortir l'ampoule.

Au montage de l'ampoule veiller à ce que la plus large des trois petites pattes ❸ prenne bien sa place dans la douille.

! ATTENTION !

NE PAS TOUCHER LE VERRE DE L'AMPOULE AVEC LES DOIGTS POUR NE PAS Y METTRE DE GRAS, CAR CE GRAS SE VAPORISE ET SE DÉPOSE ENSUITE SUR LE DÉFLECTEUR.

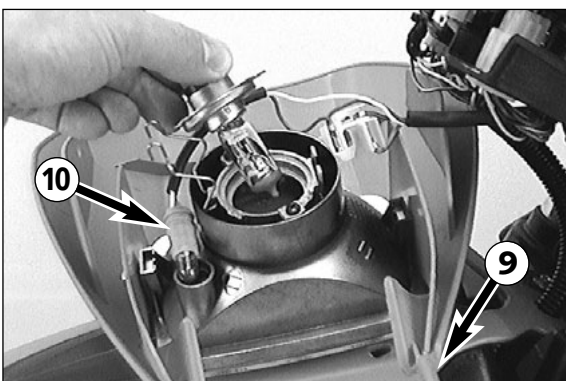
Accrocher l'arceau, mettre le capuchon en caoutchouc et remettre la fiche.

Pose de la plaque de phare

Présenter la plaque de manière telle que le phare soit juste sous le compteur.

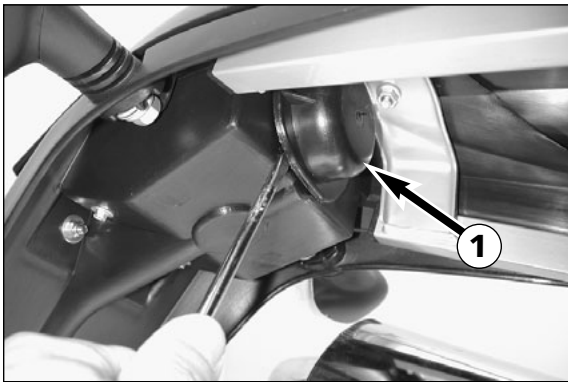
Appuyer à l'avant du garde-boue, tirer un peu sur la plaque vers le haut de manière à pouvoir introduire les tétons de fixation ❹ dans leur logement dans le garde-boue.

Mettre les vis ❺.



Remplacement de l'ampoule du feu de position

Démonter le phare comme indiqué ci-dessus et retirer simplement la douille de la lampe ❿ du réflecteur.



Remplacement d'une ampoule de stop et de feu rouge

Enlever le capuchon ① qui se trouve sous le support de la plaque d'immatriculation.



Faire tourner le porte-lampe ② d'environ 30° dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre et le sortir du boîtier de feu rouge.

Appuyer légèrement sur l'ampoule et la faire tourner d'environ 30° dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre. On peut alors la retirer.

La pose s'effectue en sens inverse.



Système de refroidissement

La pompe à eau provoque une circulation forcée du liquide de refroidissement. Lorsque le moteur est froid, le liquide de refroidissement ne circule que dans le cylindre et la culasse. Quand le moteur a atteint sa température de fonctionnement (env. 70 °C), le thermostat s'ouvre et le liquide de refroidissement est également envoyé dans les deux radiateurs en aluminium.

Le refroidissement s'effectue par le vent relatif. Plus la vitesse est réduite, plus l'efficacité du refroidissement est faible. De la même manière, l'encrassement des ailettes du radiateur diminue l'efficacité du refroidissement. Quand le courant d'air traversant les radiateurs est faible ou nul, par exemple en circulation urbaine à vitesse réduite ou à l'arrêt à un feu tricolore, la température du liquide de refroidissement augmente. Quand le liquide de refroidissement atteint 85°C, le ventilateur ⑥ du radiateur gauche se met en route. Ceci permet une circulation d'air supplémentaire à travers le radiateur et empêche la surchauffe du système de refroidissement.



! ATTENTION !

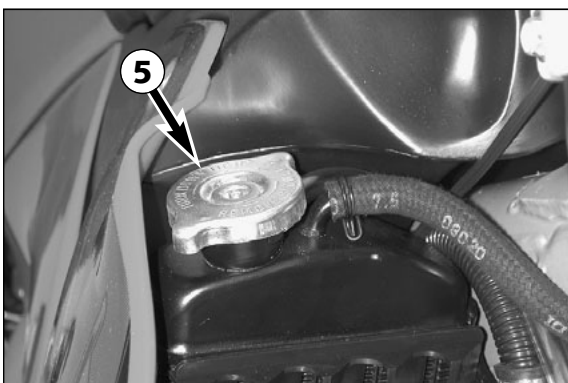
LE TÉMOIN ROUGE ④ DE TEMPÉRATURE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT S'ALLUME QUAND LA TEMPÉRATURE ATTEINTE EST D'ENVIRON 105° CELSIUS, C'EST-À-DIRE DÉPASSE LA NORME.

LES CAUSES POSSIBLES SONT LES SUIVANTES :

- ON ROULE DOUCEMENT EN DEMANDANT UN EFFORT AU MOTEUR ALORS QUE LA TEMPÉRATURE DE L'AIR EST ÉLEVÉE:
AUGMENTER LA VITESSE DANS LA MESURE DU POSSIBLE AFIN QUE LE VENT RELATIF SOIT PLUS FORT. SI AU BOUT DE 300 M LE TÉMOIN NE S'ÉTEINT TOUJOURS PAS, IL FAUT S'ARRÊTER IMMÉDIATEMENT, COUPER LE MOTEUR ET RECHERCHER L'ORIGINE DU PROBLÈME.
- MANQUE DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DANS LE CIRCUIT:
LAISSER LE MOTEUR REFROIDIR ET VÉRIFIER S'IL N'Y A PAS DE FUITE. VÉRIFIER ÉGALEMENT LE NIVEAU DU LIQUIDE. REMARQUE : LE LIQUIDE EST BOUILLANT ! IL NE FAUT CONTINUER À ROULER QUE S'IL Y A SUFFISAMMENT DE LIQUIDE DANS LE CIRCUIT. CONSULTER AU PLUS VITE UN ATELIER KTM POUR REMÉDIER AU DÉFAUT. SI L'ON CONTINUE À ROULER ALORS QUE LE TÉMOIN DE TEMPÉRATURE EST ALLUMÉ, ON PROVOQUE UNE CASSE MOTEUR.
- LE VENTILATEUR SUR LE RADIATEUR GAUCHE NE FONCTIONNE PAS:
QUAND LA TEMPÉRATURE DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT A ATTEINT 105° CELSIUS, LE VENTILATEUR DOIT TOURNER QUAND LE CONTACT EST MIS. SI LE VENTILATEUR NE TOURNE PAS MAIS QU'IL Y A SUFFISAMMENT DE LIQUIDE DANS LE CIRCUIT, IL EST POSSIBLE DE SE RENDRE EN ROULANT JUSQU'AU PROCHAIN ATELIER KTM, MAIS SANS DEMANDER D'EFFORT AU MOTEUR.

⚠ 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.

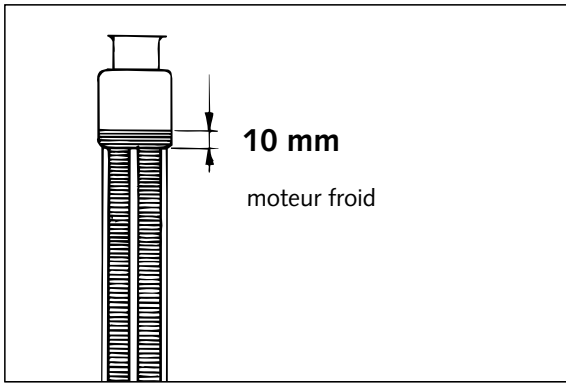


Le liquide de refroidissement est composé de 40% d'antigel et de 60% d'eau. Il est nécessaire qu'il assure une protection jusqu'à -25° C (-13° F). Acôté de sa protection contre le gel, ce liquide est efficace aussi contre la corrosion, c'est pourquoi il ne faut pas le remplacer simplement par de l'eau.

! ATTENTION !

IL EST NÉCESSAIRE D'EMPLOYER UN ANTIGEL DE QUALITÉ ET D'UNE MARQUE CONNUE (SHELL ADVANCE COOLANT). 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 ⑤. On peut atteindre une température de 120° C sans gêner le fonctionnement.



Contrôle du niveau de liquide de refroidissement

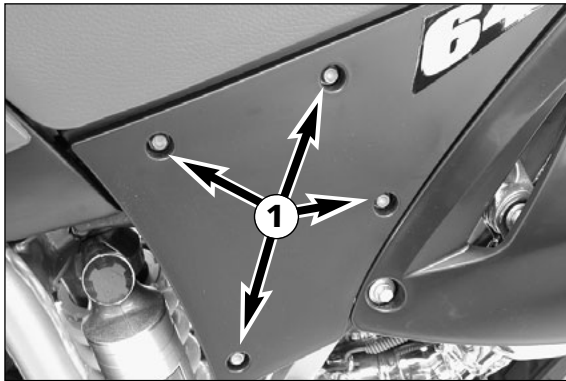
Lorsque le moteur est froid, le niveau du liquide de refroidissement doit se situer à environ 10 mm au dessus des lamelles (Cf. figure). Si la vidange a été faite, il faut remplir le système puis compléter lorsque le moteur tourne.



ATTENTION



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



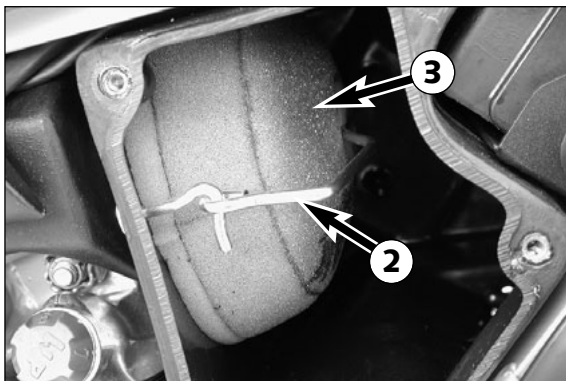
Nettoyage du filtre à air *

Le nettoyage régulier du filtre à air est très important pour la longévité du moteur.

Pour nettoyer le filtre on enlève les vis **1** et le couvercle du boîtier. Décrocher la patte **2** et sortir du boîtier la cartouche **3** avec son support **4**.

Retirer la cartouche de son support et la nettoyer à fond dans un nettoyant liquide spécial. Twin Air offre les produits nécessaires à un entretien dans les règles de l'art. Presser la cartouche (ne jamais la tordre) puis la laisser sécher. Quand elle est sèche, l'enduire à fond d'une huile de filtre de qualité et, en massant bien, répartir l'huile sur toute la surface.

Nettoyer également le boîtier et son couvercle et vérifier que la pipe d'admission n'est pas endommagée.



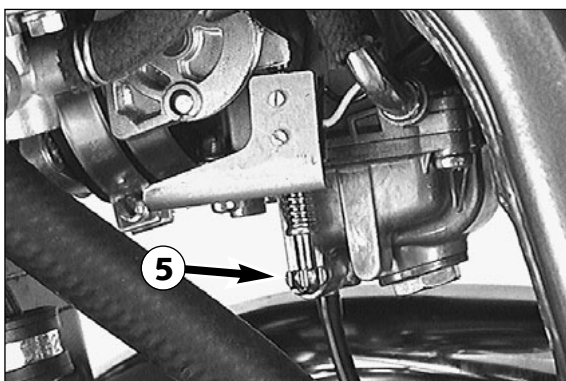
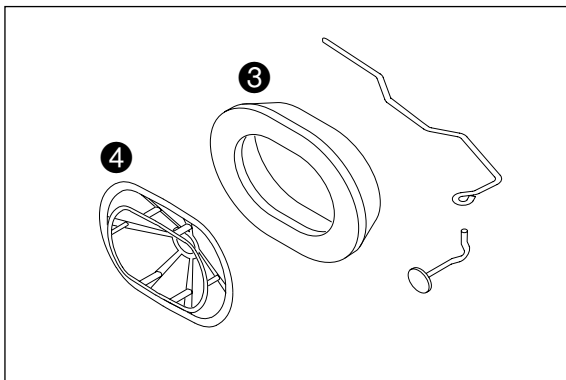
Mettre la cartouche sur son support, positionner le tout dans le boîtier (faire attention au centrage) et fixer avec la patte. Vérifier une nouvelle fois que la position est correcte puis mettre le couvercle.



ATTENTION

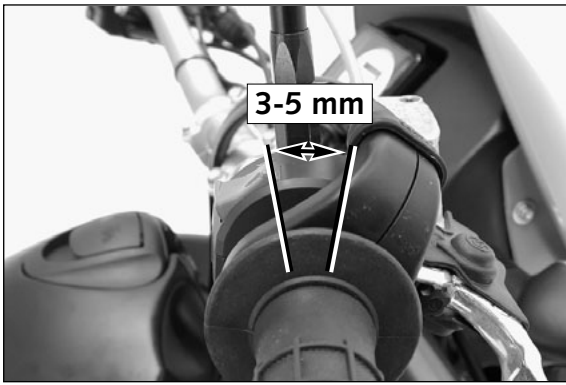


- NE PAS NETTOYER LA CARTOUCHE À L'ESSENCE OU AU PÉTROLE, CAR CES PRODUITS ATTAQUENT LA MOUSSE. KTM RECOMMANDE LES PRODUITS DE LA SOCIÉTÉ TWINAIR POUR LE NETTOYAGE ET POUR HUILER LA CARTOUCHE.
- NE JAMAIS UTILISER LA MACHINE SANS SON FILTRE À AIR. LA POUSSIÈRE ET LA SALETÉ QUI RENTRENT OCCASIONNENT UNE USURE PRÉMATURÉE ET PEUVENT PROVOQUER DES DOMMAGES.
- SI LE FILTRE EST MAL POSITIONNÉ, DE LA POUSSIÈRE ET DE LA SALETÉ PEUVENT ENTRER DANS LE MOTEUR ET Y CAUSER DES DÉGÂTS.



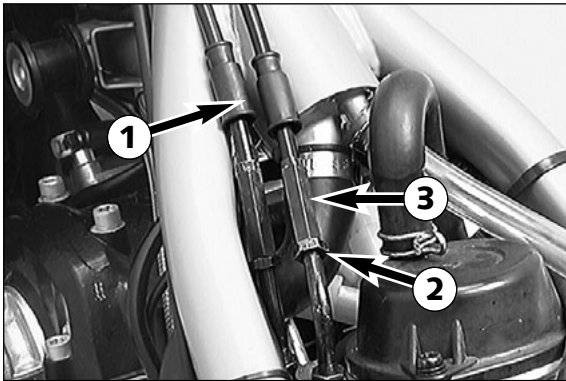
Réglage du ralenti *

La vis de réglage **5** fait varier la position du papillon et donc le régime de ralenti. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente le ralenti. Dans le sens contraire, on le diminue. Le régime de ralenti doit se situer vers 1400-1500 t/mn.



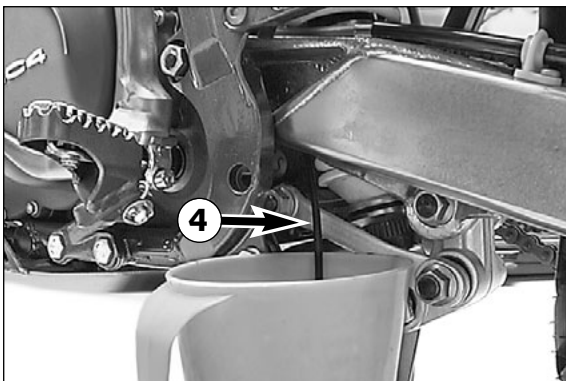
Réglage du câble de gaz *

La poignée tournante doit avoir au début de sa rotation une légère course à vide de 3 à 5 mm.



S'il faut régler, il convient d'abord d'enlever le réservoir. Repousser le capuchon de protection ①. Dévisser le contre-écrou ② et faire tourner la vis de réglage ③. Resserrer le contre-écrou et remettre le capuchon en place. Faire attention à ce que la poignée tournante revienne d'elle-même quand on la lâche.

Pour vérifier si le réglage est correct il suffit de faire démarrer le moteur et de tourner le guidon jusqu'en butée vers la droite et vers la gauche. Il ne faut pas que le régime de ralenti augmente. Si c'est le cas, il faut donner plus de jeu au câble de gaz.



Vider la cuve du carburateur *

Après chaque nettoyage à l'eau il faut vider la cuve du carburateur afin d'éliminer l'eau qui aurait pu s'y mettre. En effet, quand il y a de l'eau dans le carburateur le moteur tourne mal.

Effectuer ce travail quand le moteur est froid.

Fermer le robinet d'essence.

Diriger dans un récipient la durite ④ qui descend derrière le moteur.

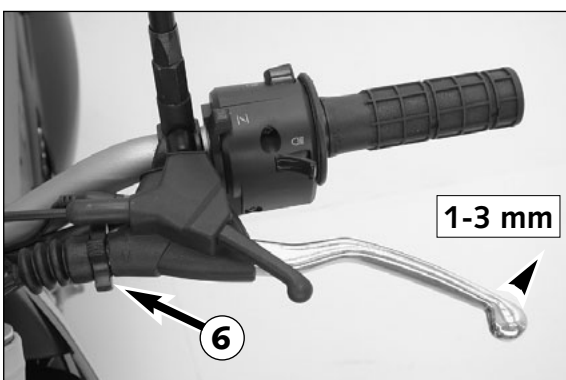
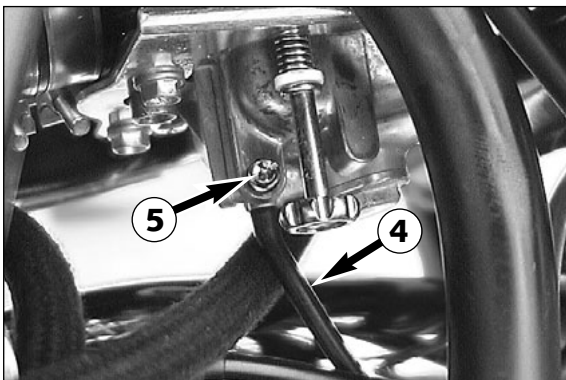
Ouvrir le bouchon ⑤ en tournant de quelques tours dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre et laisser le carburant s'échapper de la cuve. Revisser à fond le bouchon et ouvrir le robinet d'essence.



ATTENTION



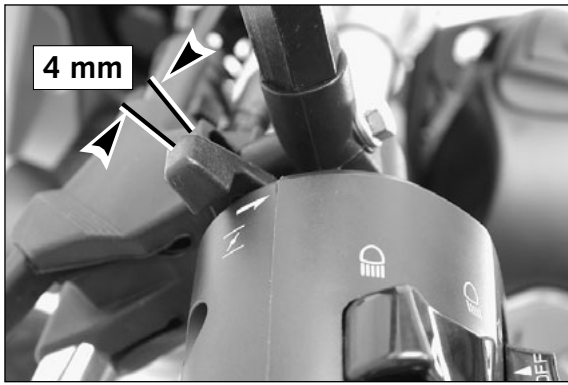
L'ESSENCE EST NOCIVE ET S'ENFLAMME FACILEMENT, IL FAUT DONC FAIRE TRÈS ATTENTION. NE JAMAIS TRAVAILLER SUR LE SYSTÈME D'ALIMENTATION À PROXIMITÉ D'UNE FLAMME OU EN FUMANT. TOUJOURS LAISSER D'ABORD LE MOTEUR REFROIDIR. ESSUYER AUSSITÔT L'ESSENCE QUE L'ON AURAIT PU RENVERSER. LES MATÉRIAUX IMPRÉGNÉS D'ESSENCE S'ENFLAMMENT ÉGALEMENT AVEC FACILITÉ. SI L'ON VENAIT À INJURGER DE L'ESSENCE OU QU'UNE GOUTTE SAUTAIT DANS LES YEUX, IL FAUDRAIT CONSULTER IMMÉDIATEMENT UN MÉDECIN.



Réglage du câble d'embrayage

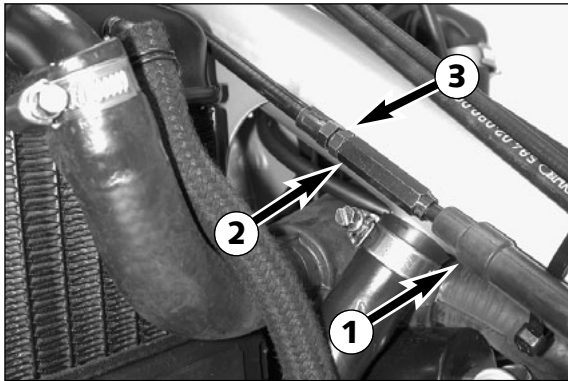
Quand le moteur est froid, l'embrayage doit présenter un jeu de 1-3 mm, mesuré en bout de la poignée.

Pour le réglage du câble d'embrayage, tourner la molette de réglage ⑥.



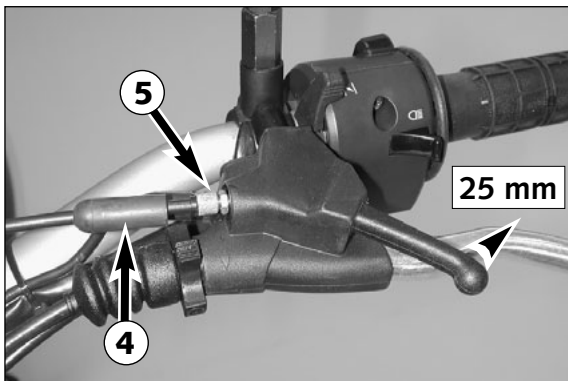
Câble de starter - Vérification du jeu et réglage *

Le levier de starter doit toujours avoir un jeu d'environ 4 mm. Pour régler il faut démonter la selle et le réservoir.



Pousser le levier complètement vers l'avant et retirer le capuchon ❶ qui est sur la vis de réglage ❷. Desserrer le contre-écrou ❸ et tourner la vis de réglage de manière à avoir un jeu correct. Resserrer le contre-écrou et remettre le capuchon.

Monter le réservoir et la selle.



Vérification du réglage du câble de décompresseur à main *

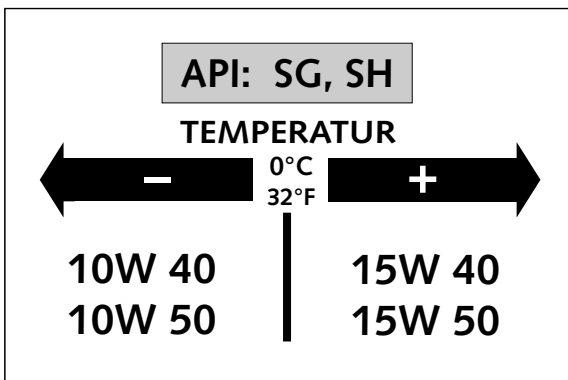
Pour vérifier, mettre le piston en compression pour que les soupapes soient fermées. Pour cela actionner lentement le kick jusqu'à ce que le déclic du décompresseur automatique se fasse entendre. Le levier de décompresseur doit pouvoir être manoeuvré sur 25 mm, jusqu'à ce qu'une résistance soit sensible (les soupapes d'échappement commencent à s'ouvrir. Pour le réglage, repousser l'embout de protection ❹, desserrer le contre-écrou et tourner la vis de réglage ❺. Serrer le contre-écrou et replacer l'embout de protection.

! ATTENTION !

S'IL N'Y A PAS DE GARDE AU LEVIER DE DÉCOMPRESSEUR, IL SE PRODUIRA UNE CASSE MOTEUR.

REMARQUE:

Aucun réglage n'est requis au décompresseur automatique.



Huile moteur

Utiliser seulement des huiles entièrement synthétiques de marque (Shell Advance Ultra 4) qui correspondent aux normes de qualité API SG ou SH, voire les dépassent (indications sur le bidon).

! ATTENTION !

UNE TROP FAIBLE QUANTITÉ D'HUILE OU UNE HUILE DE BASSE QUALITÉ PROVOQUENT UNE USURE PRÉMATURÉE DU MOTEUR.

Vérification du niveau d'huile

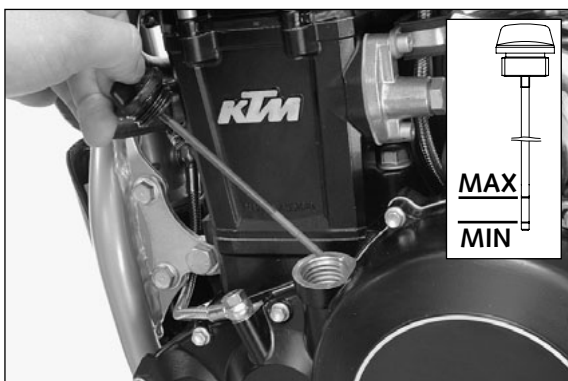
Laisser tourner le moteur pendant environ 4 minutes au ralenti. L'arrêter et mettre la machine bien droite (sur la béquille centrale). Attendre 5 minutes, sortir la jauge et l'essuyer.

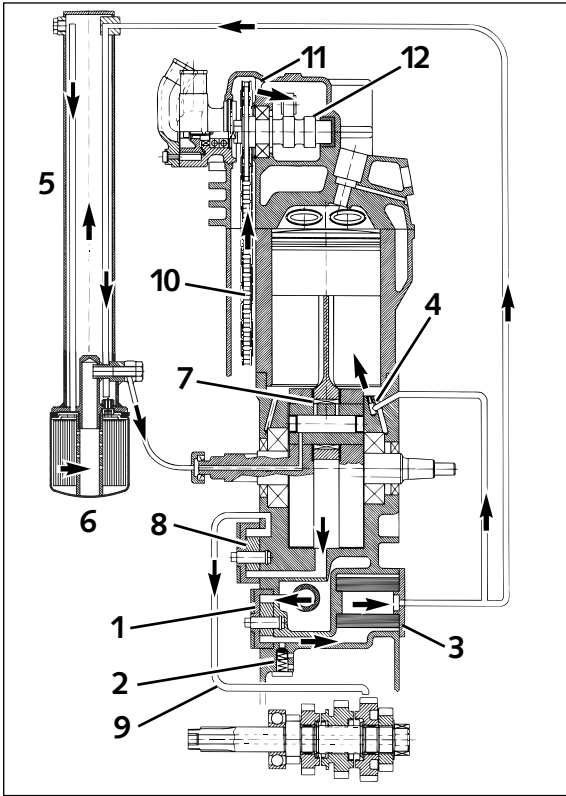
Visser la jauge à fond puis la dévisser. Le niveau d'huile doit se situer entre les deux repères mais ne jamais dépasser le repère MAX, sinon l'huile est expulsée par le reniflard et passe dans le filtre à air. Faire un complément si besoin est.

! ATTENTION !

- UN MANQUE D'HUILE OU UNE HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ ONT POUR CONSÉQUENCE UNE USURE PRÉMATURÉE DU MOTEUR.
- SI LE MOTEUR EST FROID, L'INDICATION SUR LA JAUGE EST FAUSSE ET LE NIVEAU D'HUILE N'EST PAS CORRECT.
- NE PAS DÉPASSER LE NIVEAU MAXIMAL.
- NE PAS DESCENDRE SOUS LE NIVEAU MINIMAL.

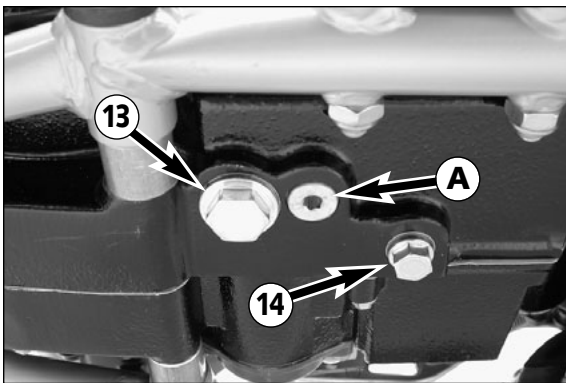
Vérifier l'étanchéité du moteur.





Circuit d'huile

La pompe ① envoie l'huile, qui passe devant la soupape de dérivation ②, vers le filtre ③. Après le filtre, un conduit mène au gicleur ④ où l'huile est envoyée sur le roulement de pied de bielle et le fond du piston. L'autre conduit achemine le flux principal d'huile au tube du châssis ⑤ où elle est refroidie. Elle passe ensuite à travers le filtre fin ⑥, qui retient les plus fines impuretés. Ainsi purifiée, elle est envoyée, par un conduit dans le carter d'embrayage, dans le vilebrequin vers la tête de bielle ⑦ pour redescendre ensuite vers le bas du carter. Une pompe supplémentaire ⑧ puise l'huile dans le carter moteur et l'envoie par le canal ⑨ vers les pignons de 4ème et 5ème. Cette huile redescend par les pignons vers le carter d'huile. C'est là que plonge la chaîne de distribution ⑩, qui entraîne l'huile vers le haut, vers la culasse. Le passage ⑪ permet le graissage de l'arbre à cames ⑫ et des soupapes.



Vidange et purge du Remplacement du filtre fin, circuit d'huile*

N.B. : Pour un meilleur refroidissement de l'huile, le tube frontal du cadre fait partie du circuit d'huile. Lorsque l'on fait la vidange, il faut aussi retirer la cartouche filtrante, laisser l'huile s'écouler du tube frontal et, au remplissage, purger le circuit. Si l'on ne purge pas, ou insuffisamment, le graissage du moteur se fait mal et il peut se produire une casse. C'est pourquoi nous recommandons de faire effectuer la vidange par un atelier KTM. Durant la période de garantie, cela est obligatoire, sinon la garantie ne peut s'appliquer.

La vidange s'effectue moteur chaud.



ATTENTION



LE MOTEUR ET SON HUILE À TEMPÉRATURE DE FONCTIONNEMENT SONT TRÈS CHAUDS. NE PAS SE BRÛLER!

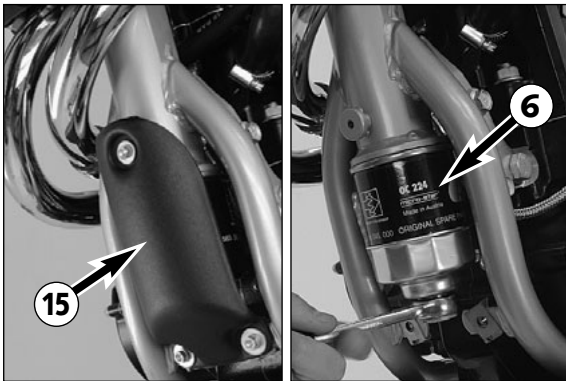
Mettre la moto bien droite. Enlever les deux bouchons ⑬ et ⑭ et laisser l'huile s'écouler dans un récipient.



ATTENTION



LA VIS A DOIT RESTER EN PLACE. IL S'AGIT DU BOUCHON DE BY-PASS.



Retirer les trois vis et enlever le cache ⑮. Débloquer la cartouche filtrante ⑥ en utilisant une clef à filtre et la dévisser à la main.

Afin que l'huile puisse s'écouler du tube frontal du cadre, il faut enlever la vis ⑯.

Nettoyer soigneusement les bouchons de vidange au pétrole et à l'air comprimé pour enlever toutes les particules de métal. Quand toute l'huile s'est écoulée, nettoyer les plans de joints et remettre les bouchons avec un joint. Serrer le bouchon ⑮ à 30 Nm et le bouchon ⑭ à 20 Nm. Serrer la vis ⑯ à 10 Nm.

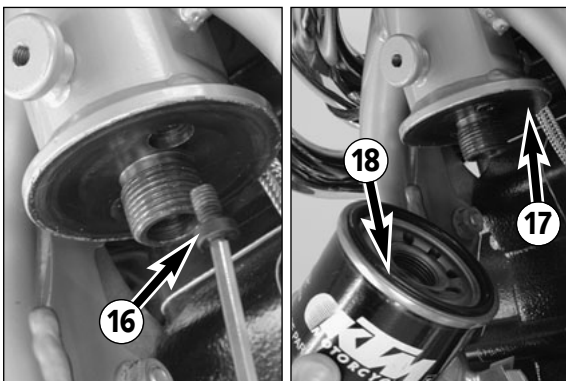
Nettoyer la portée sur le tube ⑰, remplir la cartouche d'huile moteur et huiler le joint en caoutchouc ⑱. Monter la cartouche et la serrer à la main. Retirer la jauge sur le carter d'embrayage et mettre 1,3 litre d'huile moteur. Remettre la jauge.



ATTENTION

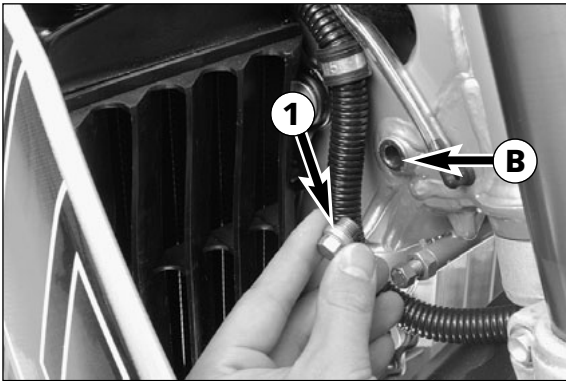


- UTILISER SEULEMENT UNE CARTOUCHE FILTRANTE KTM D'ORIGINE. L'EMPLOI D'UNE AUTRE CARTOUCHE PEUT PROVOQUER DES DÉGÂTS AU MOTEUR.
- LORSQU'ON A VIDANGÉ LE TUBE FRONTAL DU CADRE, IL FAUT ENSUITE PURGER LE CIRCUIT D'HUILE !





Afin de faciliter le travail, on trouve dans l'outillage de bord un raccord et une durite en plastique permettant de réaliser un système de purge. Prendre un bidon d'huile vide (1 litre) et percer un trou de 7 mm de diamètre dans le couvercle. Visser le raccord par l'extérieur et mettre à l'intérieur un contre-écrou M8. Enfiler la durite sur le raccord.



Mettre 0,6 litre d'huile dans le bidon et enlever le bouchon ① près de la colonne de direction. Enfiler la durite dans l'orifice de purge ② et remplir avec l'huile du bidon. Retirer la durite, faire démarrer le moteur et le laisser tourner (env. 20 secondes) jusqu'à ce que l'huile ressorte par l'orifice de purge ③. Dès qu'elle sort, couper le moteur et remettre le bouchon avec son joint.

Faire chauffer le moteur. Vérifier l'étanchéité au niveau des bouchons et de la cartouche filtrante. Contrôler le niveau d'huile. Pour cela mettre la moto bien droite sur la béquille et attendre cinq minutes. Sortir la jauge et l'essuyer avec un chiffon. **VISSER LA JAUGE À FOND PUIS LA RETIRER.**

Le niveau d'huile doit se situer entre les deux repères mais ne jamais dépasser le repère MAX, sinon l'huile est expulsée par le reniflard et passe dans le filtre à air.

Faire un complément si besoin est.

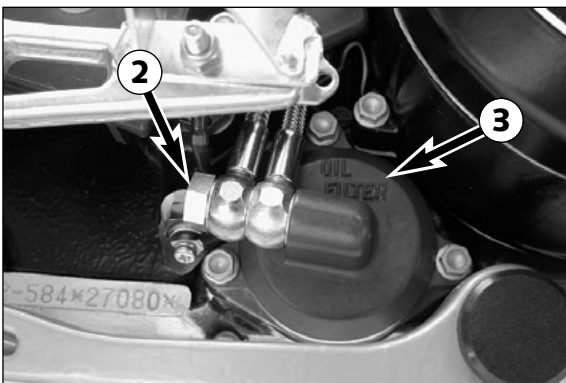


! ATTENTION !

- UN MANQUE D'HUILE OU UNE HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ ONT POUR CONSÉQUENCE UNE USURE PRÉMATURÉE DU MOTEUR.
- SI LE MOTEUR EST FROID, L'INDICATION SUR LA JAUGE D'HUILE N'EST PAS CORRECTE.
- NE PAS DÉPASSER LE NIVEAU MAXIMAL.
- NE PAS DESCENDRE SOUS LE NIVEAU MINIMAL.

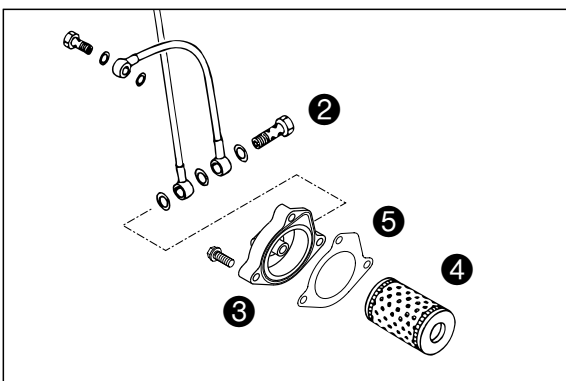
Pour finir, vérifier l'étanchéité de tout le circuit d'huile et du moteur. Reposer le cache devant la cartouche filtrante sur le tube frontal du cadre.

N.B. : Respecter la réglementation pour éliminer la vieille huile. Ne jamais la rejeter à l'égout ou dans la nature. 1 litre d'huile peut polluer 1 million de litres d'eau.



Changement du filtre à huile *

Remplacer le filtre à huile à l'occasion d'une vidange. Appuyer sur la pédale de frein et mettre un tournevis ou une tige entre cette pédale et la butée cylindrique afin de ne pas être gêné pour dévisser le couvercle du filtre. Retirer la vis percée ② et les 3 vis. Enlever avec précaution le couvercle ③ et la cartouche du filtre. Nettoyer le boîtier de filtre, le couvercle et les plans de joint. Puis vérifier que le passage d'huile dans le couvercle n'est pas bouché.



Enfiler un filtre neuf ④ sur le raccord du couvercle et monter le tout avec un joint ⑤ neuf. Serrer les trois vis du couvercle à 5 Nm. Monter la vis percée avec ses joints et la serrer à 15 Nm.

Faire démarrer le moteur et vérifier qu'il n'y a pas de fuite.

RECHERCHE DE PANNES

Si les révisions préconisées pour votre machine sont effectuées régulièrement, aucune panne ne doit se produire. Si toutefois un problème devait surgir, il est conseillé d'en chercher l'origine en s'aidant du tableau ci-après. Il faut remarquer néanmoins que l'on ne peut effectuer soi-même nombre d'interventions. En cas de doute, s'adresser à un agent KTM.

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur n'est pas entraîné	Erreur du pilote	Mettre le contact, mettre la boîte au point mort, mettre le bouton d'arrêt d'urgence sur la bonne position,
	La batterie est déchargée	Charger la batterie et déterminer pourquoi elle est déchargée. Consulter un atelier
	Contacteur ou bouton d'arrêt d'urgence défectueux	Vérifier le contacteur et le bouton d'arrêt d'urgence, consulter un atelier
Le moteur n'est pas entraîné et le témoin de point mort n'est pas allumé	Fusible système démarreur grillé	Remplacer le fusible (sous la plaque de phare)
	Fusible général grillé	Enlever le cache latéral droit et remplacer le fusible. S'il grille à nouveau, consulter un atelier
Le démarreur entraîne seulement lorsqu'on débraye	Dispositif de sécurité défectueux	Consulter un atelier
Le moteur est entraîné bien qu'une vitesse soit engagée	Dispositif de sécurité défectueux	Consulter un atelier
Le moteur est entraîné, mais ne démarre pas	Erreur du pilote	Ouvrir le robinet, mettre de l'essence, mettre le starter, respecter la procédure de démarrage (cf. recommandations).
	La moto n'a pas servi pendant longtemps; la cuve du carburateur est pleine de vieille essence	Les composants très inflammables des nouveaux carburants se volatilisent quand la machine n'est pas utilisée. Lorsque la période de non-utilisation est supérieure à une semaine, il faut vider la cuve. Une fois la cuve remplie de bonne essence, le moteur démarre immédiatement.
	L'essence n'arrive pas	Mettre un récipient sous le carburateur, enlever le bouchon de la cuve et ouvrir le robinet d'essence, – si l'essence coule, il faut nettoyer le carburateur – si l'essence ne coule pas, vérifier la mise à l'air du réservoir et éventuellement nettoyer le robinet
	Moteur noyé	Mettre les gaz à fond ou changer la bougie
	Bougie noire ou mouillée	Nettoyer la bougie et la sécher ou la changer
	Ecartement des électrodes trop important	Régler à 0,9 mm
	Bougie ou capuchon de bougie défectueux	Démonter la bougie, remettre le fil, tenir la bougie à la masse sur le moteur et actionner le démarreur. Il doit y avoir une belle étincelle. – s'il n'y a pas d'étincelle, changer d'abord la bougie – s'il n'y a toujours pas d'étincelle, enlever le capuchon de bougie, tenir le fil à environ 5 mm de la masse et faire tourner le moteur – si l'étincelle jaillit, c'est le capuchon qu'il faut changer. – sinon, vérifier l'allumage.
	Cosses du boîtier électronique, du capteur ou de la bobine oxydées	Déposer la selle, le cache latéral droit et le réservoir. Nettoyer les cosses et les traiter avec un aérosol anti-humidité
	Eau dans le carburateur, gicleurs bouchés	Démonter le carburateur pour le nettoyer.
	Béquille latérale délipée	Replier la béquille latérale
Coupe-circuit sur la béquille latérale défectueux	Remplacer le coupe circuit	

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur n'a pas de ralenti	Gicleur de ralenti bouché Vis de ralenti dérégulée Bougie défectueuse Allumage défectueux	Démonter le carburateur et nettoyer les gicleurs Faire régler le carburateur Changer la bougie Faire vérifier l'allumage
Le moteur ne monte pas en régime	Niveau de cuve trop haut Pointeau défectueux Flotteur percé Le câble de starter n'a pas de jeu, si bien que le système de démarrage à froid est toujours active Gicleurs desserrés Avance électronique défectueuse	Démonter le carburateur, le nettoyer et vérifier son état Remplacer le pointeau Remplacer le flotteur Régler le câble de starter Serrer les gicleurs Faire vérifier l'allumage
Le moteur ne tire pas	L'alimentation se fait mal, le carburateur est encrassé Flotteur percé Filtre à air encrassé Jeu aux soupapes trop faible Le décompresseur à main fuit Avance électronique défectueuse	Nettoyer l'alimentation et le carburateur, en vérifier l'état Remplacer le flotteur Nettoyer le filtre à air ou le remplacer, consulter un atelier Régler le jeu aux soupapes Régler le câble du décompresseur à main Faire vérifier l'allumage
Le moteur chauffe	Manque de liquide de refroidissement Ailettes du radiateur encrassées Formation de mousse Durite pincée Thermostat défectueux Fusible du ventilateur sauté Sonde de température défectueuse Ventilateur défectueux	Rajouter du liquide de refroidissement, vérifier l'état du circuit (cf. Travaux d'entretien) Nettoyer les ailettes au jet d'eau Remplacer le liquide de refroidissement, utiliser un antigel de qualité Raccourcir ou changer la durite. Déposer le thermostat et le faire vérifier (doit s'ouvrir à 70°C), ou le remplacer, consulter un atelier Remplacer le fusible et vérifier le fonctionnement du ventilateur (Cf. plus bas) Consulter un atelier Vérifier le fonctionnement du ventilateur. Pour cela démarrer le moteur et court-circuiter les bornes du thermocontact (ou bas du radiateur droit), consulter un atelier
Consommation d'huile élevée	Tuyau de mise à l'air sur la boîte pincé Niveau d'huile moteur trop élevé Huile moteur trop fluide (viscosité)	Mettre le tuyau en place correctement, éventuellement le changer Vérifier le niveau d'huile avec le moteur à chaud, corriger le cas échéant. Utiliser de l'huile moteur plus visqueuse, observez le chapitre «Huile moteur»
Toutes les ampoules grillent	Régulateur défectueux	Déposer la selle et vérifier les raccordements du régulateur. Faire tester le régulateur et la génératrice dans un atelier

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le phare et le feu de position ne marchent pas	Fusible grillé	Remplacer le fusible (sous la plaque de phare)
Les clignotants, le stop, le ventilateur et le klaxon ne fonctionnent pas.	Fusible grillé	Remplacer le fusible (sous la plaque de phare)
Le témoin de point mort ne s'allume pas au point mort	Témoin défectueux	Remplacer l'ampoule du témoin
	Contacteur de point mort défectueux	Mettre le fil à la masse. Si le témoin s'allume, remplacer le contacteur de point mort
	Raccords ou fil défectueux	Vérifier le fil et les raccords
Batterie déchargée	Allumage non coupé (a consommé le courant)	Charger la batterie selon les prescriptions
	La génératrice ne charge pas la batterie	Déposer la selle et vérifier les raccordements du régulateur. Faire tester le régulateur et la génératrice dans un atelier

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 général, le bouton de masse, le bouton d'arrêt d'urgence, le connecteur par fiches et le contacteur de phare avec un aérosol antihumidité.

CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER

Si la machine est utilisée également en hiver et que les routes sont salées, il faut prendre des mesures préventives contre la corrosion.

- Nettoyer la moto à fond et la laisser sécher.
- Traiter le moteur, le carburateur, le bras oscillant et toutes les parties zinguées et non peintes (à l'exception des disques de frein) avec un produit anticorrosion à base de cire.



ATTENTION



NE PAS TRAITER LES DISQUES DE FREIN CAR LE FREINAGE S'EN TROUVERAIT FORTEMENT DIMINUÉ.



ATTENTION



QUAND ON A ROULÉ SUR DES ROUTES SALÉES IL FAUT NETTOYER LA MOTO À FOND À L'EAU FROIDE ET BIEN LA SÉCHER.

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)
- Changer l'huile et les deux filtres (la vieille huile contient des produits corrosifs)
- Vérifier le niveau du liquide de refroidissement et sa teneur en antigel
- Faire chauffer une nouvelle fois le moteur, fermer le robinet d'essence et attendre que le moteur s'arrête de lui-même. Ouvrir le bouchon de la cuve du carburateur et laisser s'écouler le reste d'essence.
- Enlever la bougie et mettre dans le cylindre environ 5 cm³ d'huile moteur. Actionner le kick une dizaine de fois pour répartir l'huile dans le cylindre et remettre la bougie
- Mettre le piston sur le point de compression de manière à ce que les soupapes soient fermées. Pour cela actionner lentement le kick jusqu'à ce que le dé clic du décompresseur automatique se fasse entendre.
- Vidanger le réservoir en utilisant un bidon adéquat
- Vérifier la pression des pneus
- Graisser les articulations des leviers, pédales etc. ainsi que la chaîne
- Faire l'entretien du renvoi de suspension
- Déposer la batterie et la charger (voir chapitre Batterie).
- 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 UN PEU LE MOTEUR D'UNE MOTO STOCKÉE. EN EFFET, IL N'ATTEINT PAS ALORS SA TEMPÉRATURE NORMALE DE FONCTIONNEMENT, SI BIEN QUE LA VAPEUR D'EAU ISSUE DE LA COMBUSTION SE CONDENSE ET FAIT ROUILLER LES SOUPAPES ET L'ÉCHAPPEMENT.

REMISE EN SERVICE APRÈS STOCKAGE

- Mettre la batterie en place en respectant la polarité
- Remplir le réservoir d'essence neuve
- Effectuer le contrôle habituel de mise en service (Cf. conseils d'utilisation)
- Bref essai en roulant avec prudence

N.B. : 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.

CARACTÉRISTIQUES TECHN. - PARTIE-CYCLE 640 LC4, 640 LC4 SUPERMOTO 2002

	640 LC4	640 LC4 Supermoto
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène	
Fourche télescopique	Withe Power – Up Side Down 4357 MXMA	
Debatement avant/arrière	270 / 300 mm	
Suspension arrière	Amortisseur central (WP BAVP3612) avec système PRO-LEVER, bras oscillant monté sur aiguilles	
Frein avant	Frein à disque, percé; pince flottante	
Disque de frein avant	Ø 300 mm	Ø 320 mm
Frein arrière	Frein à disque, percé; pince flottante, Ø disque à frein = 220 mm	
Pneu avant	90/90-21	120/70-17
Pression route en solo	1,8 bar	2,0 bar
Pression route en duo	2,0 bar	2,2 bar
Pneu arrière	140/80-18	160/60-17
Pression route en solo	2,0 bar	2,2 bar
Pression route en duo	2,2 bar	2,4 bar
Réservoir	11 or 18 litre, réserve 2,5 litre	
Démultiplication secondaire	16:42	17:42
Chaîne	XR 5/8 x 1/4"	
Batterie	batterie sans entretien 12V 8Ah	
Lampe	Phare H4 12V 60/55W (douille P43t) Veilleuse 12V 5W (douille W2,1x9,5d) Éclairage du tableau de bord 12V 1,2W (douille W2x4,6d) Témoin 12V 1,2W (douille W2x4,6d) Feu stop - lanterne 12V 21/5W (douille BaY15d) Clignoteur 12V 10W (douille Ba15s) De plaque d'immatriculation 12V 5W (douille W2,1x9,5d)	
Angle de la colonne de direction	62,5°	63°
Empattement	1510 ± 10 mm	
Hauteur de selle à vide	940 mm	910 mm
Garde au sol à vide	355 mm	335 mm
Poids sans les pleins	136 kg	137 kg
Poids autorisé Roue avant	211 kg	
Poids autorisé Roue arrière	335 kg	
Poids total roulant autorisé	350 kg	

REGLAGES DE BASE - FOURCHE		
	640 LC4	640 LC4 SUPERMOTO
	WP 0518W714	WP 0518W722
Amortissement a la compression	20	14
Amortissement a la detente	12	14
Ressort	4,2 N/mm	5,0 N/mm
Précontrainte du ressort	6 mm	9 mm
Longueur de la chambre d'air	150 mm	130 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR		
	640 LC4	640 LC4 SUPERMOTO
	WP 0118W724	WP 0118W721
Amortissement a la compression	3	5
Amortissement a la detente	7	7
Ressort	66 / 260	75 / 260
Précontrainte du ressort	23,5 mm	15 mm

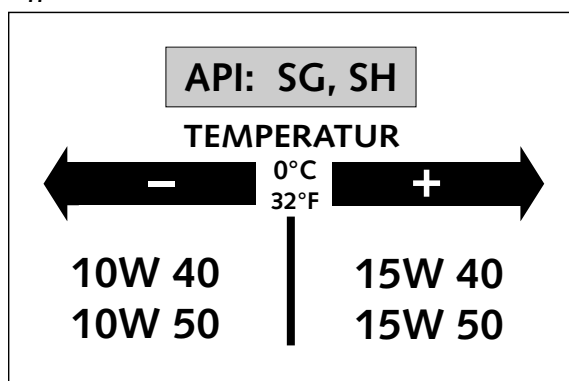
COUPLES DE SERRAGE - PARTIE-CYCLE LC4		
Broche avant	M16x1,5	40 Nm
Broche arrière	M20x1,5	80 Nm
Amortisseur haut	M10	45 Nm
Amortisseur bas	M10	45 Nm
Disque arrière / avant	M6 (10.9)	Loctite 243 + 10Nm
Vis pince avant	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Articulation biellette/cadre	M12	60 Nm
Ecrous à épaulement de l'axe du renvoi de suspension	M14x1,5	100 Nm
Fixation moteur	M10	45 Nm
Rotule de la tige	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis de la couronne	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Ecrou de l'axe de bras oscillant	M14x1,5	100 Nm
Vis de fixation dans té supérieur (USD 43)	M8	20 Nm
Vis de fixation dans té inférieur (USD 43)	M8	15 Nm
Vis fixation axe en bas de la fourche	M8	10 Nm
Vis potences de guidon	M8	Loctite 243 + 20 Nm
Vis six pans creux de la fixation de guidon	M10	Loctite 243 + 20 Nm
Vis de rayon	M4	4 Nm
Autre vis de la partie-cycle	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Autres écrous à épaulement de la partie-cycle	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 640 LC4, 640 LC4 SUPERMPOTO 2002

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR	
	640 LC4 640 LC4 Supermoto
Carburateur type	BST40-225
Numéro de régulation	090298
Gicleur principal	142,5
Gicleur d'aiguille	689 X-6
Gicleur de ralenti	45
Aiguille	6G5
Position de l'aiguille	III
Vis de richesse ouvert	2,25

Moteur	640 LC4
Type	Monocylindre 4-temps à refroidissement liquide avec arbre d'équilibrage
Cylindrée	625 cm ³
Alésage/Course	101 / 78 mm
Compression	11 : 1
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane
Distribution	1 ACT commandant 4 soupapes par l'intermédiaire de culbuteurs, ACT entraîné par chaîne simple
Arbre à cames	249/1
Diamètre des soupapes	Admission: 36 mm Echappement: 30 mm
Jeu à froid	Admission: 0,15 mm Echappement: 0,15 mm
Roulements de vilebrequin	2 roulements à rouleaux
Tête de bielle	Roulement à aiguilles
Pied de bielle	Bague en bronze
Piston	léger - moulé / forgé
Segments	1 compression, 1 trapézoïdal, 1 racleur avec ressort
Graissage moteur et boîte	2 pompe Eaton
Huile moteur	voir en bas #
Capacité de huile	2,1 l inclusivement cadre
Transmission primaire	Engrenages à taille droite 30:81 dents
Embrayage	Multidisque en bain d'huile
Boîte	à crabots, 5 rapports
Rapports de boîte	1 ^{ème} 14:35 2 ^{ème} 15:24 3 ^{ème} 18:21 4 ^{ème} 20:19 5 ^{ème} 22:18
Allumage	à DC-CDI sans rupteur, avance digital, type KOKUSAN
Point d'allumage	Réglage: jusqu'à max. 38° avant pmh (6000 t/min)
Générateur	12V 200W
Bougie	NGK DPR 8 EA9
Encartement des électrodes	0,9 mm
Refroidissement	Refroidissement liquide avec pompe
Liquide de refroidissement	1 litre: 40% du antigel, 60% de l'eau; au minimum -25°C
Démarrage	Démarrateur électrique, kickstarter

#



Huile moteur

Utiliser seulement des huiles entièrement synthétiques de marque (Shell Advance Ultra 4) qui correspondent aux normes de qualité API SG ou SH, voire les dépassent (indications sur le bidon).

! ATTENTION !

UNE TROP FAIBLE QUANTITÉ D'HUILE OU UNE HUILE DE BASSE QUALITÉ PROVOQUENT UNE USURE PRÉMATURÉE DU MOTEUR.

Index alphabétique

	Page		Page
Ajustment de la tension de chaîne	18	Numéro de cadre	4
Batterie	25	Organes de commande	4
Bouchon de réservoir	6	Outils se trouvent	16
Bouton de démarreur, bouton d'arrêt d'urgence	6	Pédale de frein	7
Câble de starter - Vérification du jeu et réglage	30	Plan de graissage et d'entretien	14
Caractéristiques techniques - moteur	38	Pneus, pression	24
Caractéristiques techniques - partie cycle	37	Poignées de maintien	8
Carburant	6	Recherche de pannes	33
Changement du filtre à huile	32	Réglage de la compression de l'amortisseur	8
Charge de la batterie	25	Réglage de la compression de la fourche	8
Circuit d'huile	31	Réglage de la course à vide de la poignée de frein	19
Commodo	6	Réglage de la détente de l'amortisseur	8
Complément de liquide de frein (frein avant)	20	Réglage de la détente de la fourche	8
Complément le niveau de liquide de frein à l'arrière	21	Réglage de la position de base de la pédale de frein	20
Compteur, témoins	5	Réglage du câble d'embrayage	29
Conseils d'utilisation	9	Réglage du câble de gaz	29
Conservation pour l'usure d'hiver	36	Réglage du ralenti	28
Contacteur	5	Remise en service après stockage	36
Contrôle de la tension de chaîne	18	Remplacement d'une ampoule de phare	26
Contrôle des silent-blocs du moyeu arrière	23	Remplacement d'une ampoule de stop et de feu rouge	27
Contrôle du niveau d'huile	30	Remplacement de l'ampoule du feu de position	26
Contrôle du niveau de liquide de refroidissement	28	Remplacement du filtre fin (cartouche vissée)	32
de suspension	17	Robinet d'essence	7
Démontage de la selle	16	Schemas de cablage	Appendice
Dépose et pose de la roue arrière	23	Sélecteur	7
Dépose et pose de la roue avant (400/640 LC4-E)	22	Starter	5
Dépose et pose de la roue avant (Supermoto)	22	Stockage	36
Emplacement des numeros de serie	4	Système de refroidissement	27
Entretien de la chaîne	18	Travaux d'entretien partie-cycle et moteur	16
Fusible des différents éléments électriques	26	Type et numéro de moteur	4
Fusible général	26	Usure de la chaîne	19
Graissage du renvoi d'amortisseur	17	Vérification de la bague de caoutchouc de l'amortisseur	18
Huile moteur	30	Vérification des plaquettes de frein à l'arrière	21
Index alphabétique	40	Vérification des plaquettes de frein à l'avant	20
Informations générales sur les freins à disque	19	Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière	21
Kick	7	Vérification du niveau du liquide de frein avant	20
Levier d'embrayage	4	Vérification du réglage du câble de décompresseur à main	30
Levier de décompresseur à main	4	Vérification et réglage des roulements de direction	17
Levier de frein	5	Vérifier la tension des rayons	24
Modification de la prétension du ressort du montant	17	Vidange et purge du Remplacement du filtre fin, circuit d'huile	31
Nettoyage	36	Vider la cuve du carburateur	29
Nettoyage du filtre à air	28		



KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 Mattighofen
Austria
Internet: www.ktm.at

