

400/640 LC4-E

640 LC4-E SUPERMOTO

KTM
SPORTMOTORCYCLES

BEDIENUNGSANLEITUNG

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

2000



Art.Nr. 3.205.82 11/99

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 SPÉCIALE AUX PARAGRAPHES MARQUÉS DE LA MANIÈRE 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.

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.

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

© by KTM SPORTMOTORCYCLE AG, AUSTRIA Tous droits réservés

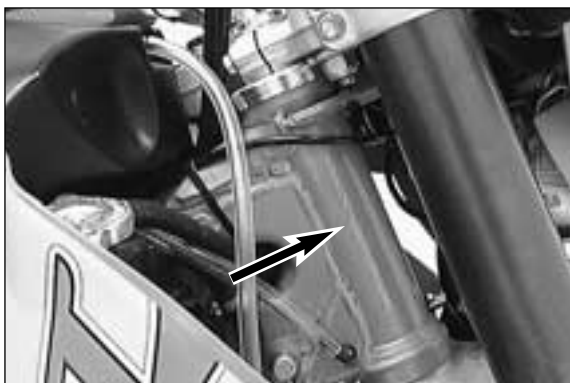
SOMMAIRE

	Page		Page
EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE.....	4	Réglage de la position de base de la pédale de frein	18
Numéro de cadre	4	Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière	19
Type et numéro de moteur.....	4	Complément le niveau de liquide de frein à l'arrière	19
ORGANES DE COMMANDE	4	Vérification des plaquettes de frein à l'arrière	19
Lever d'embrayage.....	4	Dépose et pose de la roue avant (400/640 LC4)	20
Lever de décompresseur à main.....	4	Dépose et pose de la roue avant (Supermoto)	20
Starter	5	Dépose et pose de la roue arrière	21
Lever de frein	5	Contrôle des silent-blocs du moyeu arrière.....	21
Compteur, témoins	5	Pneus, pression	22
Contacteur	5	Vérifier la tension des rayons.....	22
Commodo.....	6	Batterie	23
Bouton de démarreur, bouton d'arrêt d'urgence	6	Charge de la batterie.....	23
Bouchon de réservoir.....	6	Fusible général	24
Carburant.....	6	Fusible des différents éléments électriques.....	24
Robinet d'essence	7	Remplacement d'une ampoule de phare.....	24
Sélecteur	7	Remplacement de l'ampule du feu de position.....	24
Kick.....	7	Remplacement d'une ampoule de stop et de feu rouge.....	25
Pédale de frein	7	Système de refroidissement	25
Réglage de la compression de la fourche	8	Contrôle du niveau de liquide de refroidissement	26
Réglage de la détente de la fourche	8	Réglage du ralenti	26
Réglage de la compression de l'amortisseur.....	8	Réglage du câble de gaz.....	26
Réglage de la détente de l'amortisseur	8	Vider la cuve du carburateur	27
Porte-bagages	8	Réglage du câble de starter	28
CONSEILS D'UTILISATION.....	9	Réglage du câble d'embrayage.....	28
PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN.....	13	Vérification du réglage du câble de décompresseur à main ..	28
TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR.....	14	Huile moteur.....	28
Outils se trouvent.....	14	Contrôle du niveau d'huile	28
Démontage de la selle	14	Circuit d'huile.....	29
Vérification et réglage des roulements de direction.....	15	Vidange et purge du circuit d'huile.....	29
Modification de la prétension du ressort du montant		Remplacement du filtre fin (cartouche vissée).....	30
de suspension.....	15	Changement du filtre à huile	30
Graissage du renvoi d'amortisseur	15	RECHERCHE DE PANNES	31
Vérification de la bague de caoutchouc de l'amortisseur ...	16	NETTOYAGE	34
Contrôle de la tension de chaîne	16	CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER.....	34
Ajustment de la tension de chaîne	16	STOCKAGE.....	34
Entretien de la chaîne	16	Remise en service après stockage	34
Usure de la chaîne.....	17	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE.....	35
Informations générales sur les freins à disque	17	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR.....	36
Réglage de la course à vide de la piignée de frein.....	17	INDEX ALPHABÉTIQUE	38
Vérification du niveau du liquide de frein avant.....	18	SCHEMAS DE CABLAGE	Appendice
Complément de liquide de frein (frein avant)	18		
Vérification des plaquettes de frein à l'avant	18		

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE

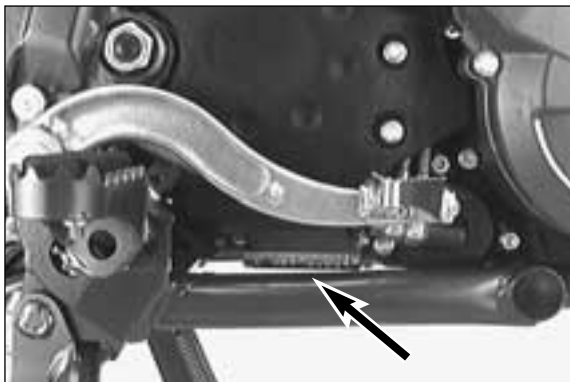
Numéro de cadre

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.



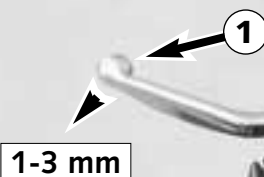
ORGANES DE COMMANDE

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.

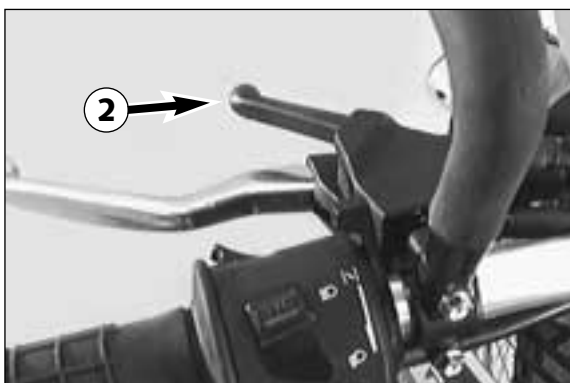
Il peut se faire que quand on essaye alors de remettre le moteur en route, le démarreur ne réussisse pas à entraîner le moteur, parce que le décompresseur automatique ne fonctionne pas. Dans ce cas-là, on actionne le décompresseur à main et l'on donne un nouveau coup de démarreur. Après quoi on peut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

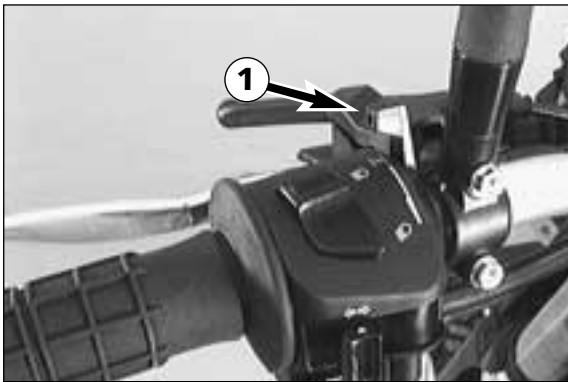
b) Si vous voulez pousser la moto.

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 2 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.

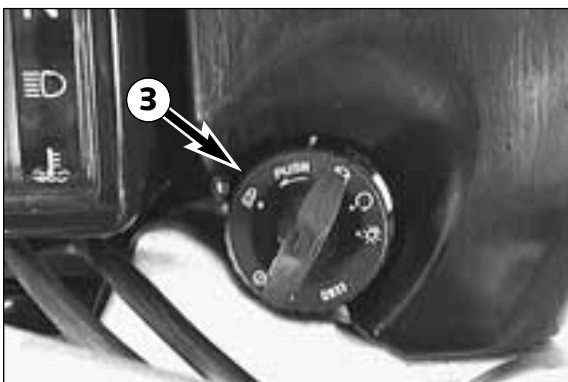
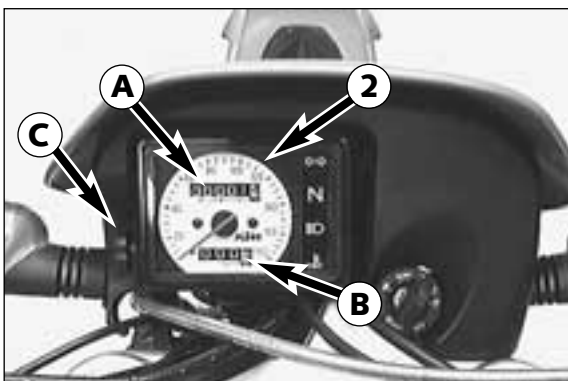


Le témoin rouge de température du liquide de refroidissement s'allume lorsque le liquide a atteint 105°C.

! 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 25) :

- 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).

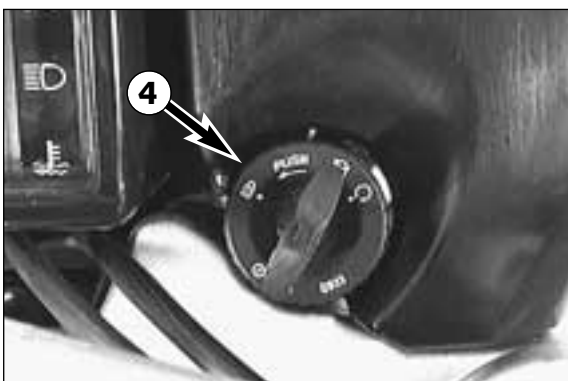


Allumage mis. Eclairage mis. (Le moteur peut être démarré).
Toujours rouler avec le phare allumé!



Allumage coupé. Eclairage coupé. Direction bloquée. Pour mettre en position ❸, appuyer sur la clef lorsqu'elle est en position ❶, tourner le guidon à fond vers la gauche et tourner la clef vers la gauche.

Dans les positions ❶ et ❸ la clé peut être retirée.



Contacteur 3 positions

Position du contacteur ❹:



Allumage coupé. Eclairage coupé. (Le moteur ne peut être démarré).

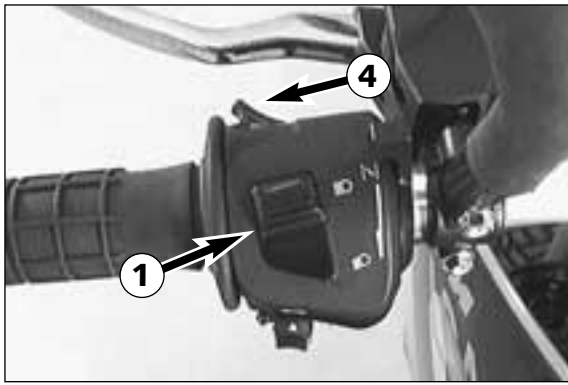


Allumage mis. Eclairage mise. (Le moteur peut être démarré).



Allumage coupé. Eclairage coupé. Direction bloquée. Pour mettre en position ❸, appuyer sur la clef lorsqu'elle est en position ❶, tourner le guidon à fond vers la gauche et tourner la clef vers la gauche.

Dans les positions ❶ et ❸ la clé peut être retirée.



Commodo

L'inverseur ① permet de passer de code en phare et inversement.

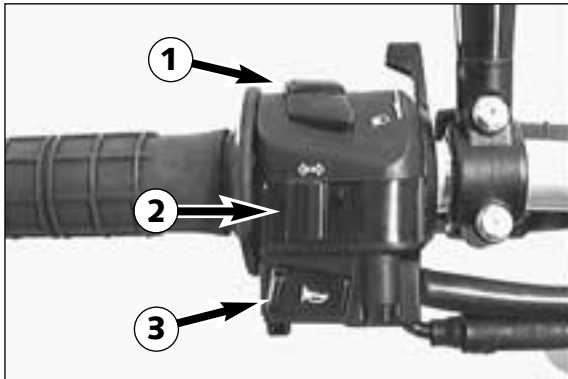
☰○ = feu de route (phare)

☰○ = feu de croisement (code)

↔ Le bouton de clignotants ② revient lui-même en position médiane. Pour couper le clignotant, il faut appuyer sur le bouton.

📣 Le bouton ③ actionne le klaxon.

☰○ Le bouton ④ est l'appel de phare.



Bouton de démarreur, bouton d'arrêt d'urgence (LC4 640)

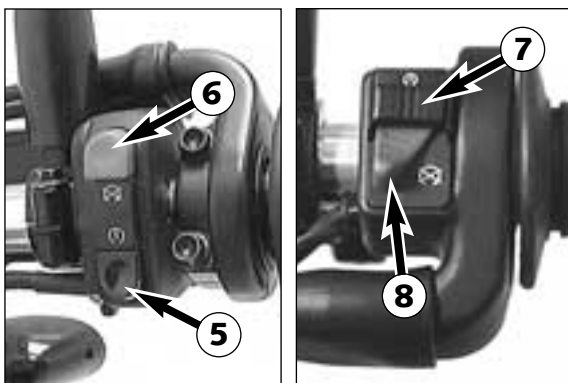
⚡ Le bouton ⑤ permet d'actionner le démarreur.

! ATTENTION !

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

Le bouton de masse ⑥ est conçu pour un arrêt d'urgence du moteur et ne doit pas être utilisé en service courant.

Les modèles destinés à l'Australie possèdent un bouton de masse.



Bouton de démarreur, bouton d'arrêt d'urgence (LC4 400)

⚡ Le bouton ⑦ permet d'actionner le démarreur.

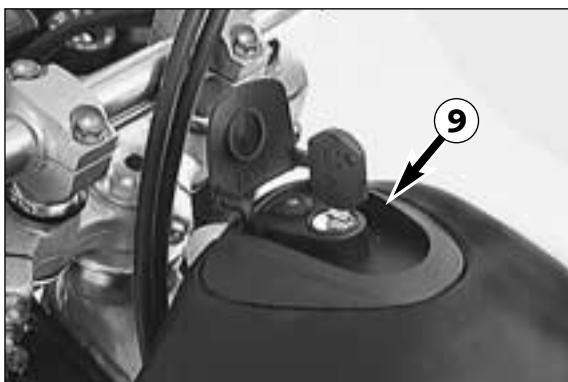
! ATTENTION !

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

Le bouton d'arrêt d'urgence ⑧ est en premier lieu un élément de sécurité et devrait normalement être sur la position de marche.

⊗ Quand on peut voir ce symbole sur le bouton, le moteur peut être lancé (les circuits d'allumage et de démarreur sont fermés).

⊙ Quand on peut voir ce symbole sur le bouton, le moteur ne peut pas être lancé.



Bouchon de réservoir

Le bouchon de réservoir ⑨ 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 !

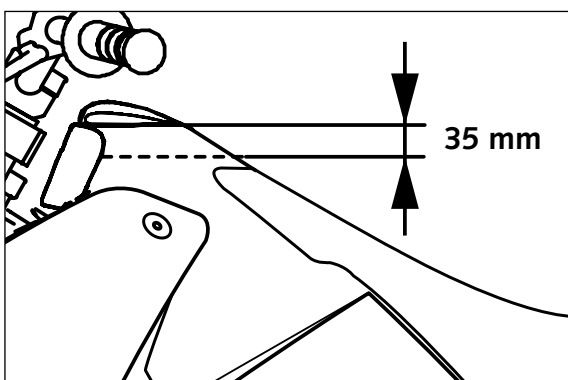
– EMPLOYER SEULEMENT DU SUPER SANS PLOMB D'UN INDICE D'OCTANE DE 95. N'UTILISER EN AUCUN CAS UN CARBURANT D'UN INDICE D'OCTANE INFÉRIEUR À 95, CAR LE MOTEUR POURRAIT S'EN TROUVER ENDOMMAGÉ.

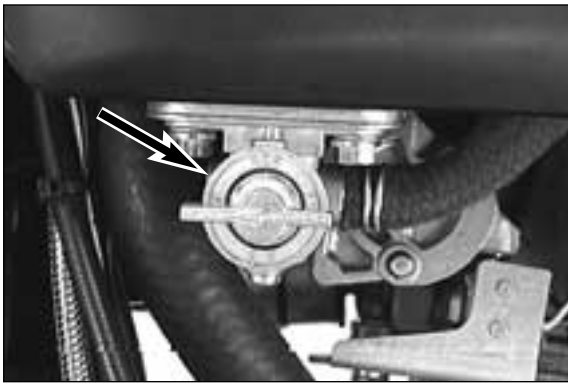
– SI LA MACHINE EST ÉQUIPÉE D'UN POT À CATALYSE, IL NE FAUT JAMAIS UTILISER D'ESSENCE AU PLOMB, QUI DÉTRUIRAIT LE POT. POUR SAVOIR SI LA MACHINE EST ÉQUIPÉE D'UN POT À CATALYSE, IL FAUT SE RÉFÉRER AU TYPE DU SILENCIEUX INDICÉ SOUS LE LOGO KTM. SEUL LE POT " HGS KAT " EST CATALYTIQUE.

⚠ 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.

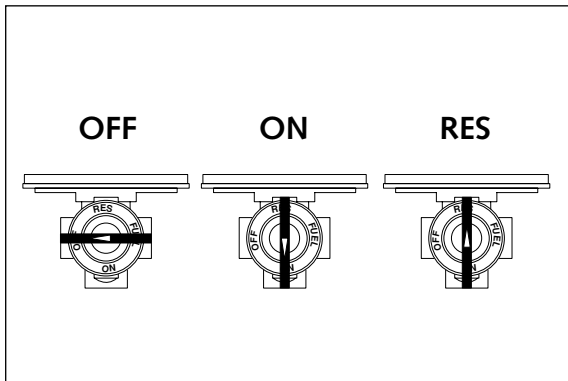
Le carburant augmente de volume avec la température. Ne pas remplir le réservoir à ras bord (Cf. Figure).





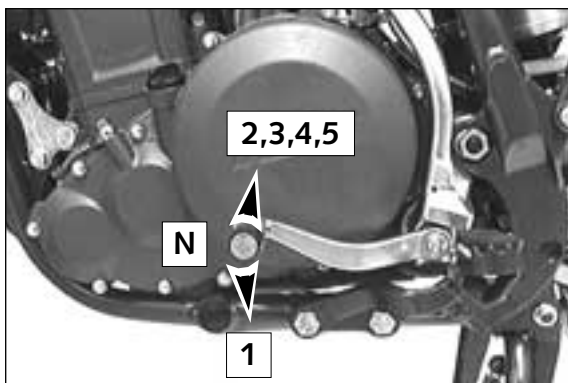
Robinet d'essence

- 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.

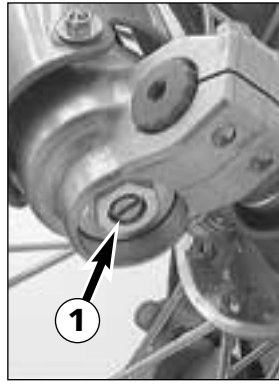
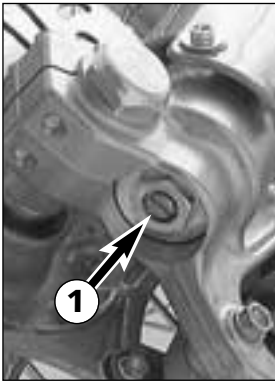


Pédale de frein

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.

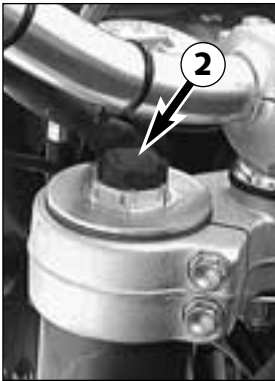


Réglage de la compression de la fourche

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. Le réglage s'effectue avec la molette ❶ (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 0518U790.....20 crans

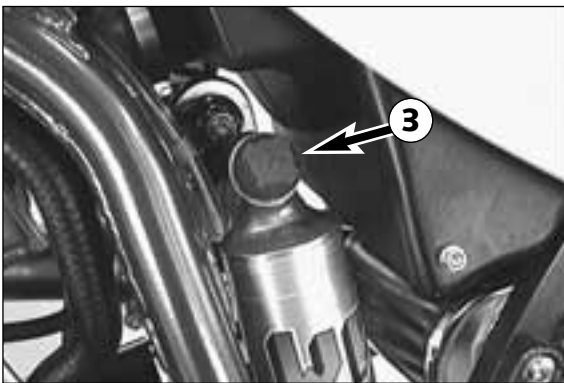


Réglage de la détente de la fourche

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 ❷ (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 0518U790.....12 crans

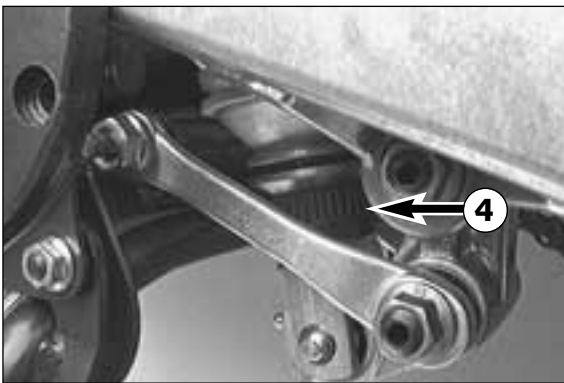


Réglage de la compression de l'amortisseur

L'amortissement à la compression peut connaître 7 positions de réglage au moyen du bouton ❸. 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.

REGLAGE DE BASE:

- WP 0118U707.... Position 6



Réglage de la détente de l'amortisseur

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

REGLAGE DE BASE:

- WP 0118U707.... Position 7



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 DÉMONTER OU TENTER DE LE RÉPARER SOI-MÊME. ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT.



Porte-bagages

La charge du porte-bagages doit être au maximum de 10 kg. Les deux arceaux latéraux servent de poignées de maintien pour le passager.

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 leur fonctionnement, contrôler le niveau de liquide 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.

- 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	400 LC4 15:45	640LC4 16:42	Supermoto 17:42			
1ère	30 km/h	35 km/h	35 km/h			
2ème	45 km/h	50 km/h	50 km/h			
3ème	60 km/h	70 km/h	70 km/h			
4ème	75 km/h	90 km/h	90 km/h			
5ème	85 km/h	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.



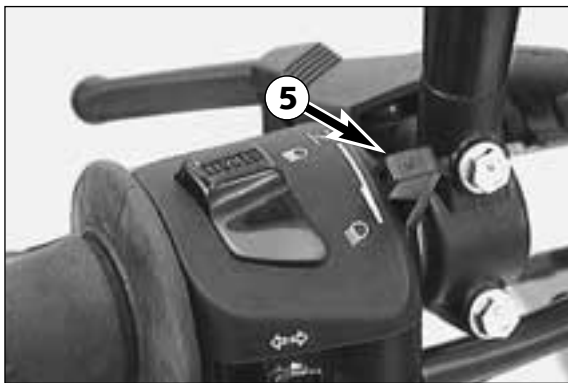
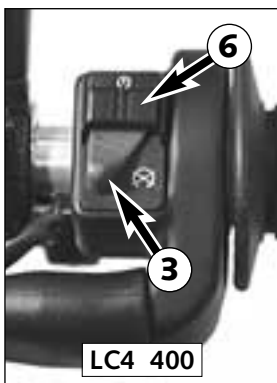
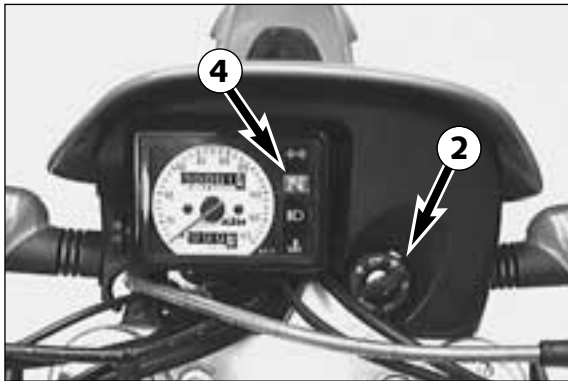
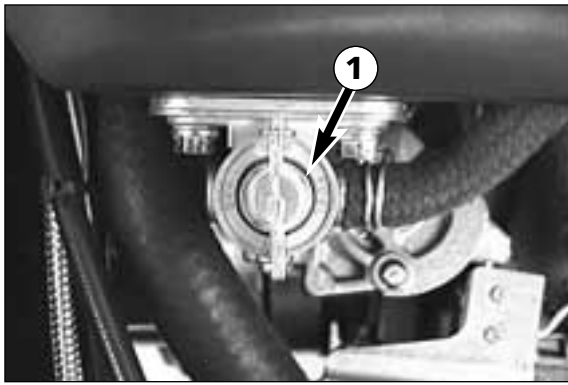
ATTENTION



- 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.



Démarrage moteur froid

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



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 NOCIFS 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:

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 DÉBRAIE.

Démarrage moteur chaud ou très chaud

- 1 Ouvrir le robinet d'essence ①.
- 2 Mettre le contact (Clef ② en position ☉).
- 3 Mettre le bouton d'arrêt d'urgence ③ sur la bonne position (Le symbole ☒ doit être visible).
- 4 Mettre la boîte au point mort (Le témoin vert N ④ doit être allumé).
- 5 Ne pas donner de gaz et appuyer sur le bouton de démarreur ⑤.
- 6 Faire descendre la moto de la béquille centrale.

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.



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.

Les machines possédant une béquille latérale sont équipées d'un coupe circuit. 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.

! 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.

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN



400/640 LC4 2000
400/640 LC4R 2000
620 LC4 Comp. 2000
Supermoto 2000
10. 98

EN UTILISATION COMPÉTITION LA RÉVISION DES 5000 KM DOIT ÊTRE EFFECTUÉE APRÈS CHAQUE COURSE.

**Pilote
KTM**

**Atelier
KTM**

avant chaque mise
en service

après chaque
nettoyage

1ère révision
après 500 km

chaque 5000 km
ou une fois par an

au moins une
fois par an

Vérifier le niveau d'huile	●				
Vidange l'huile			●	●	●
Nettoyer la crépine et l'aimant des bouchons lors de la vidange			●		
Changer le filtre à huile			●	●	●
Remplacer la cartouche filtrante (filtre fin) sur le tube frontal de cadre			●	●	●
Vérifier l'état et la position des durites d'huile			●	●	
Vérifier le jeu aux soupapes			●	●	
Nettoyer la bougie, régler l'ecartement des électrodes				●	
Remplacer la bougie tous les 10 000 km					
Vider e nettoyer la cuve de carburateur		●		●	●
Régler le ralenti				●	
Vérifier que tous les tuyaux de mise à l'air du carter et du carburateur ne forment pas de croc			●	●	
Nettoyer le filtre à air et son boîtier		●		●	●
Vérifier la chaîne, le pignon, la couronne et les guides	●		●	●	
Nettoyer et graisser la chaîne	●	●		●	
Vérifier la tension de la chaîne	●		●	●	
Vérifier le niveau du liquide refroidissement	●		●	●	
Vérifier la qualité d'antigel					●
Vérifier l'étanchéité du circuit de refroidissement	●		●	●	
Vérifier s'il n'y a pas de fuite à l'échappement					●
Vérifier le support l'échappement			●	●	
Vérifier le niveau de liquide de frein dans les boccas	●		●	●	
Changer le liquide de frein					●
Vérifier les plaquettes de frein	●			●	
Vérifier les disques de frein				●	
Vérifier l'état et le position des durites de frein	●		●	●	
Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein	●		●	●	
Vérifier le réglage et l'amortissement de la fourche	●			●	
Vérifier l'étanchéité de la fourche					
Dévisser les vis de purge des bras de fourche (surpression)				●	
Vidanger la fourche					●
Entretien complet de la fourche					●
Nettoyer les cache-poussière de la fourche				●	●
Contôler les roulements de direction / régler			●	●	
Nettoyer et graisser les roulements et les caches de la direction					●
Vérifier le réglage et l'amortissement de l'amortisseur	●			●	
Vérifier l'état d'usure du joint torique de l'amortisseur				●	●
Entretien complet de l'amortisseur					●
Graisser par le graisseur de la biellette du système de suspension Pro Lever				●	
Démonter pour entretien le renvoi du système de suspension Pro Lever					●
Entretien le roulements du bras oscillant					●
Vérifier la tension des rayons et l'état des jantes	●		●	●	
Vérifier le jeu des roulements de roues	●			●	
Vérifier le amortisseur a gomme du moyeu arriere				●	
Vérifier l'état des pneus et leur pression	●			●	
Vérifier l'état de bon fonctionnement des câbles	●			●	
Régler et huiler les câbles		●	●	●	
Vérifier l'équipement électrique	●		●	●	
Vérifier la fixation de batterie et les raccords				●	●
Vérifier l'ajustage des phares				●	
Passer un aérosol anti-humidité sur le contacteur général, le bouton d'arrêt d'urgence et le contacteur d'éclairage		●		●	
Vérifier les serrage de tous les écrous, vis et colliers	●		●	●	
Huiler ou graisser toutes les articulations		●	●	●	

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR



ATTENTION



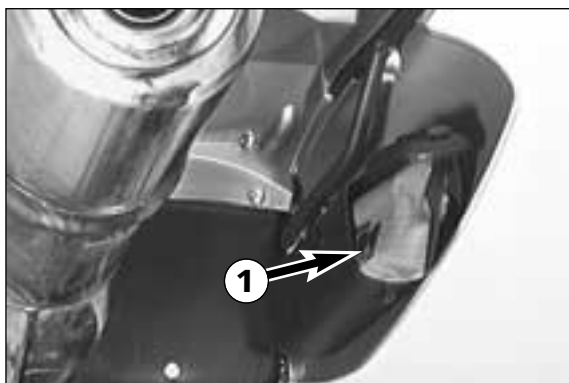
TOUS LES REGLAGES ET TRAVAUX D'ENTRETIEN MARQUÉS D'UN ASTÉRISQUE * NECESSITENT DES CONNAISSANCES SPÉCIALES. POUR VOTRE SÉCURITÉ, IL EST PRÉFÉRABLE DE LES FAIRE EFFECTUER PAR UN ATELIER KTM!



ATTENTION

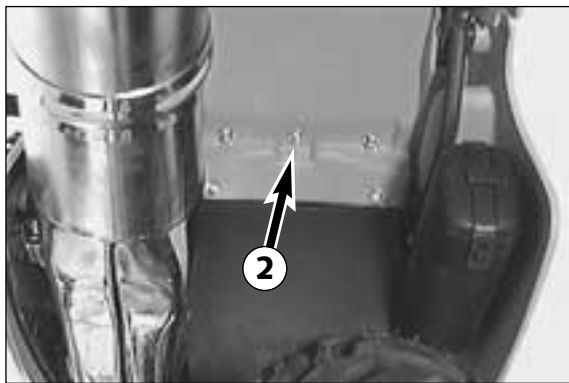


- AUTANT QUE POSSIBLE NE PAS EMPLOYER DE NETTOYER HAUTE PRESSION POUR NETTOYER LA MACHINE, CAR DE L'EAU POURRAIT ALORS PÉNÉTRER DANS LES ROULEMENTS, LE CARBURATEUR, LES CONNEXIONS ÉLECTRIQUES, ETC.
- LORS DU TRANSPORT DE VOTRE KTM, VEILLENZ À CE QU'ELLE SOIT BIEN MAINTENUE EN POSITION VERTICALE PAR DES 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 UNE VIS OU 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 37.



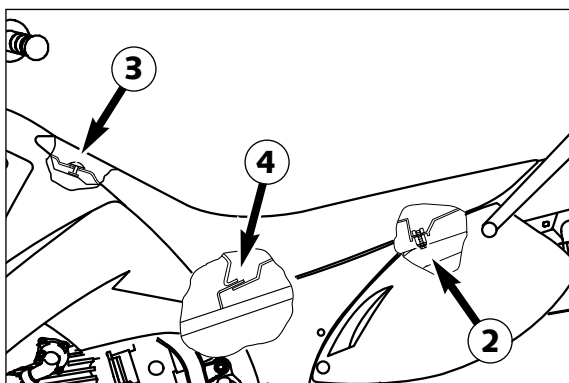
Outils se trouvent

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

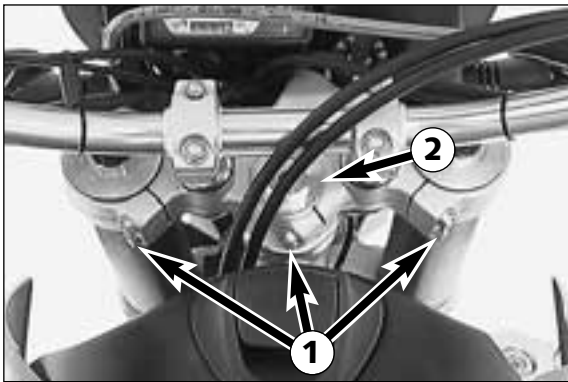


Démontage de la selle

Enlever la vis ❷ à l'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 ❹ 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.

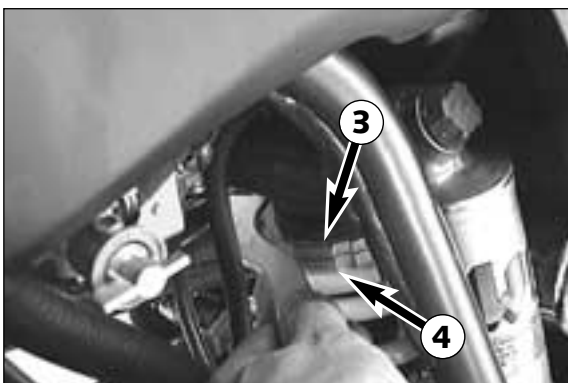
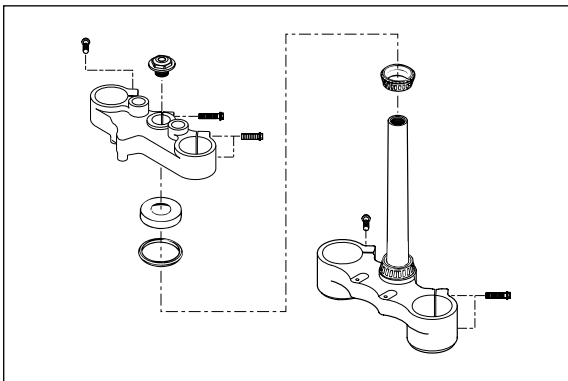
⚠ **ATTENTION** ⚠

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.

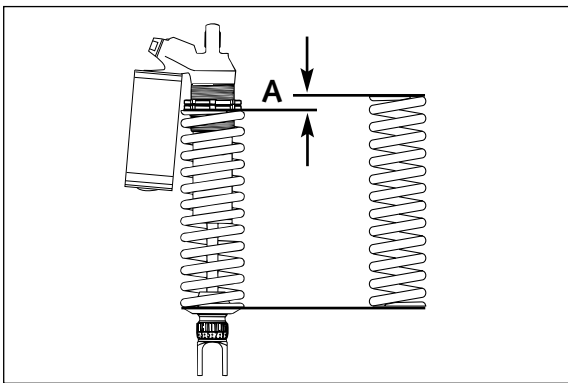


Modification de la prétension du ressort du montant de suspension

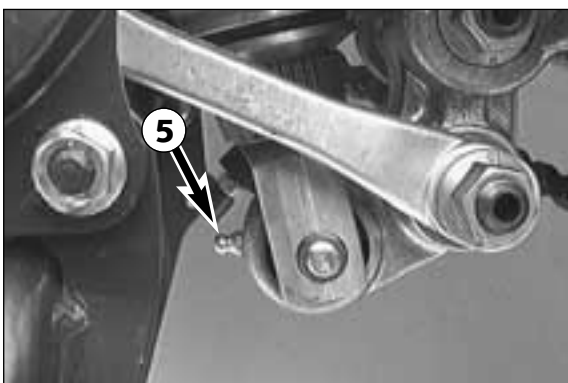
Le montant de suspension est réglé par KTM pour une conduite avec le seul conducteur ayant un poids d'environ 75 kg. Si vous voulez emmener un passager ou si vous pesez plus ou moins de 75 kg, vous devez adapter la prétension du ressort ❶ de façon correspondante. Cette opération s'effectue aisément en 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 ❷, 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:
A = 23 mm

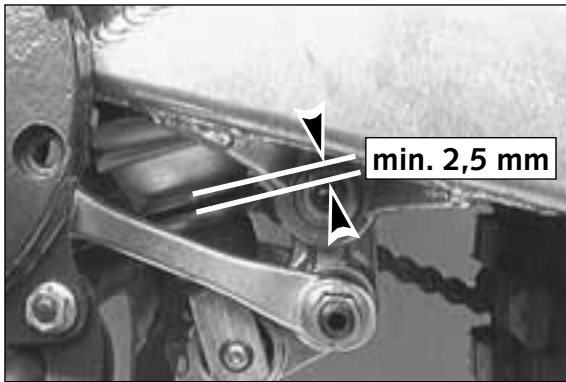


Graissage du renvoi d'amortisseur

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

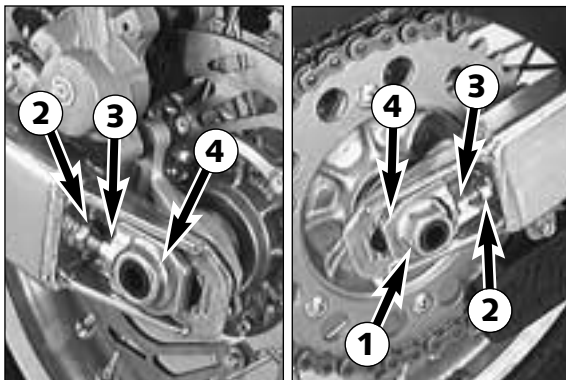
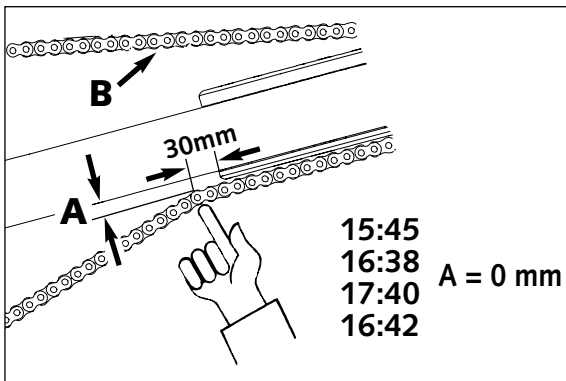


Contrôle de la tension de la chaîne

- 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.

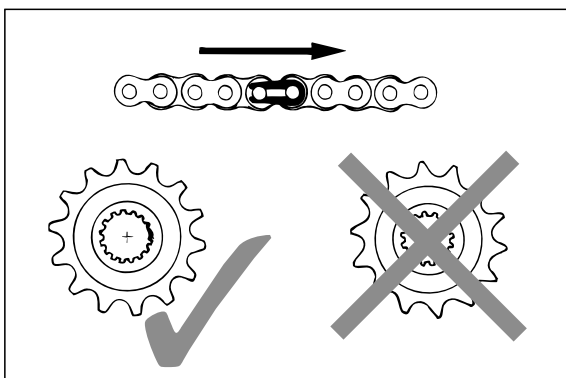
⚠ ATTENTION ⚠

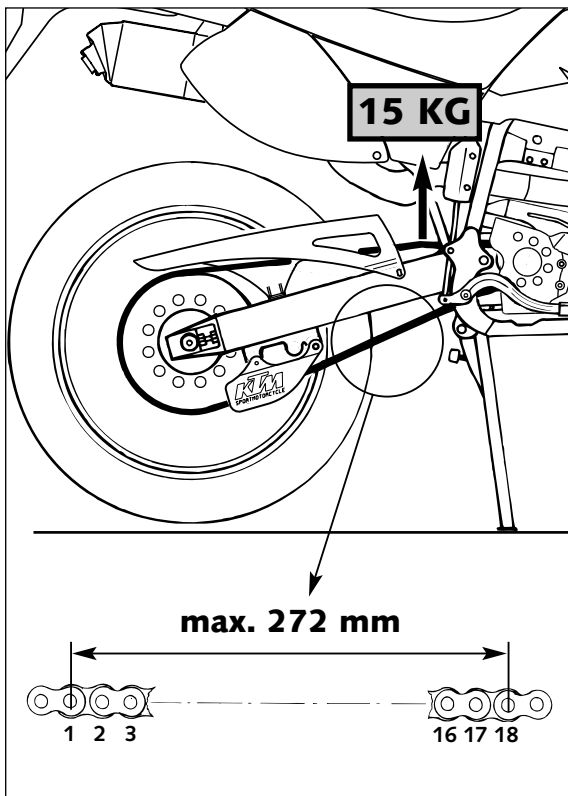
VEILLER À CE QU'AUCUN LUBRIFIANT NE SE DÉPOSE SUR LE PNEU ARRIÈRE OU LE DISQUE DE FREIN. LE PNEU GLISSERAIT ET LE FREIN PERDRAIT BEAUCOUP EN EFFICACITÉ, CE QUI POURRAIT AMENER UNE PERTE DE CONTRÔLE DE LA MOTO.

! 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.

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.

BOCAUX DE LIQUIDE DE FREIN:

Les bocal 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.

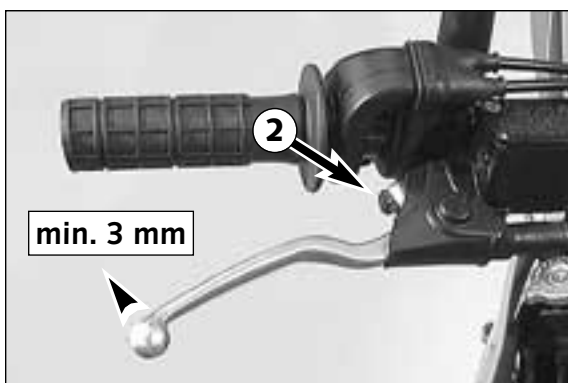
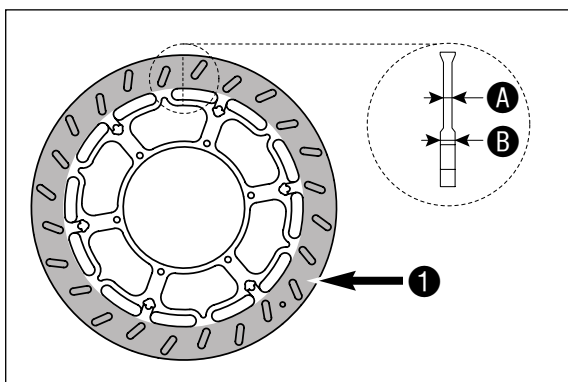
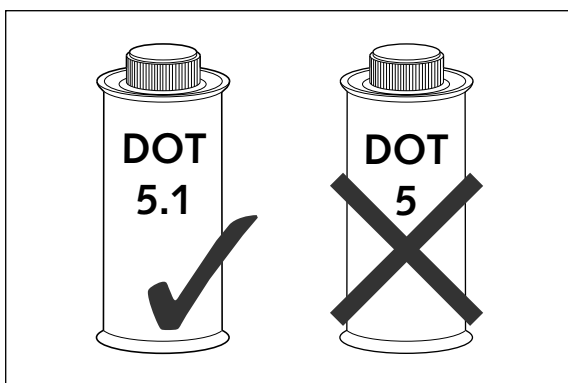
Ne jamais employer de liquide de frein DOT 5. Il est à base d'huile de silicone et de couleur pourpre. Les joints et les durites ne sont pas prévus pour un tel liquide.

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.

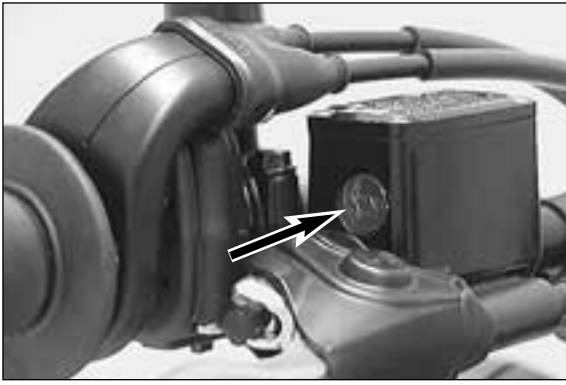


Réglage de la course à vide de la poignée de frein

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

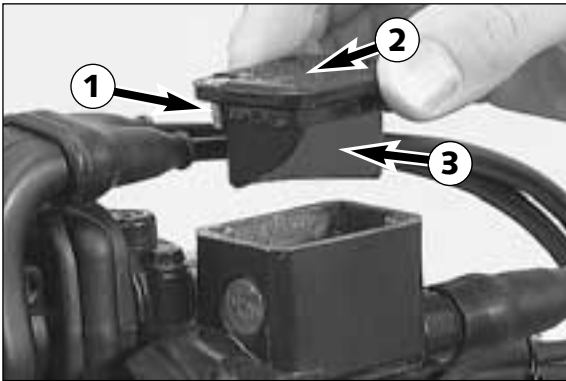
Le bocal de liquide de frein est situé sur la poignée au guidon avec le maître-cylindre. Il possède un regard sur sa face. Lorsque le bocal est à l'horizontale, le niveau de liquide ne doit pas se situer sous le niveau du regard.



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



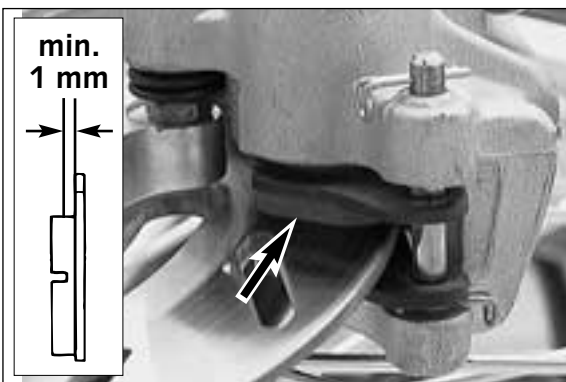
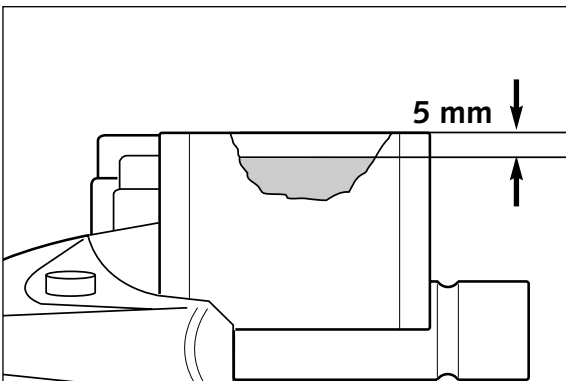
- NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5! IL EST CONSTITUÉ D'UNE BASE D'HUILE DE SILICONE ET SA COULEUR EST POURPRE. LES JOINTS ET LES DURITES DOIVENT ÊTRE SPÉCIAUX POUR CE LIQUIDE.
- ENTREPOSER LE LIQUIDE DE FREIN HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.
- LE LIQUIDE DE FREIN PEUT PROVOQUER DES IRRITATIONS DE LA PEAU.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



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



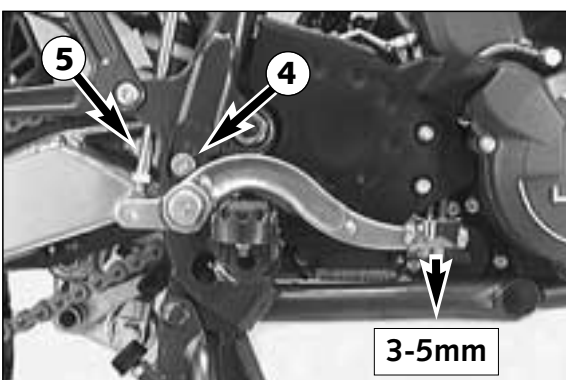
L'ÉPAISSEUR DES GARNITURES DES PLAQUETTES DE FREIN NE DOIT PAS ÊTRE INFÉRIEURE À 1 MM À L'EMPLACEMENT LE PLUS FAIBLE. DANS LE CAS CONTRAIRE, LES FREINS PEUVENT LÂCHER. POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ, CHANGEZ DONC LES PLAQUETTES DE FREIN PENDANT QU'IL EN EST ENCORE TEMPS.



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.

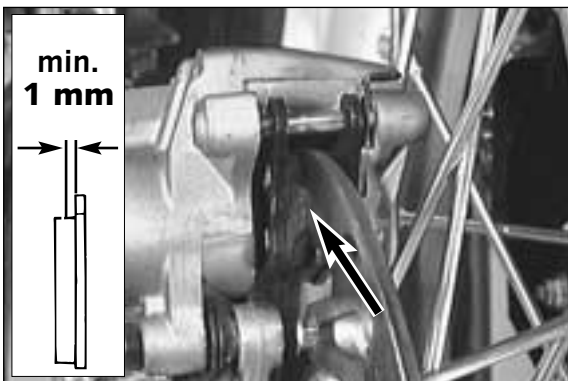
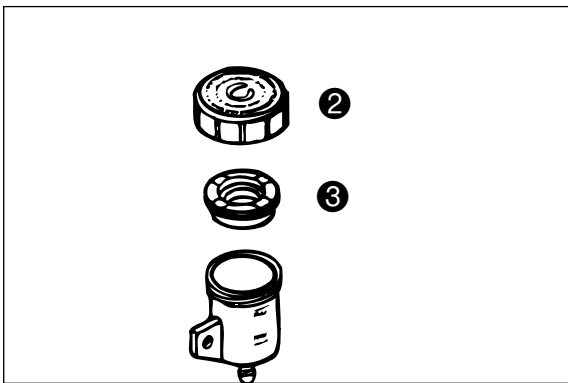
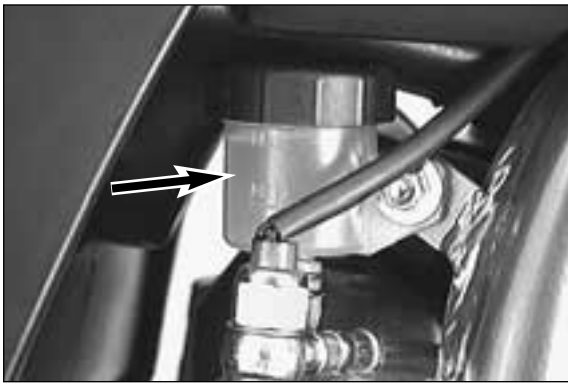
La pédale doit avoir, mesurée à son extrémité, une course à vide de 3 à 5 mm. C'est seulement après cette garde que la tige de piston doit actionner le piston dans le maître-cylindre (on sent alors une résistance plus importante).



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 LÉCHER LE DISQUE. IL SE PRODUIT UNE AUGMENTATION DE TEMPÉRATURE ANORMALE QUI PEUT CONDUIRE DANS LE CAS EXTRÊME À UN REFUS TOTAL DE FONCTIONNER.



Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière

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



ATTENTION



SI LE NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN SE SITUE EN DESSOUS DU MINIMA, 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.



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



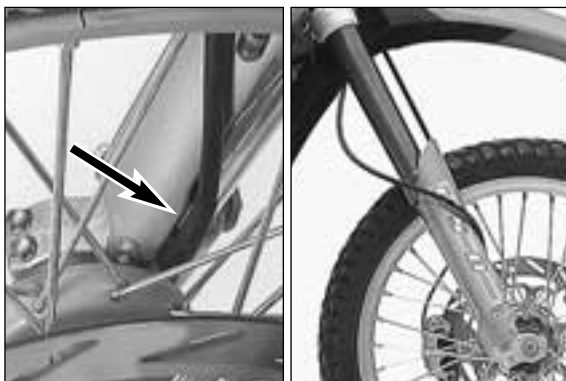
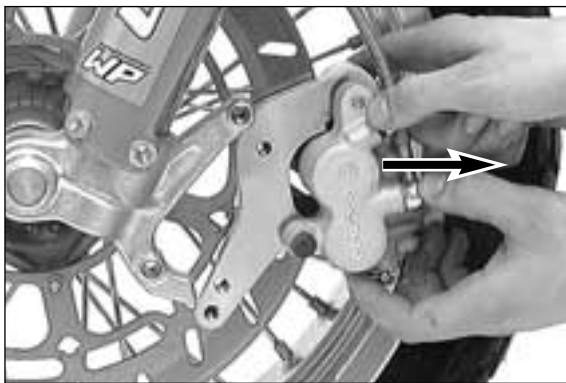
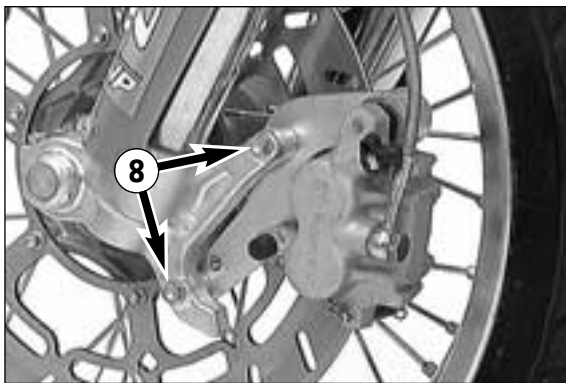
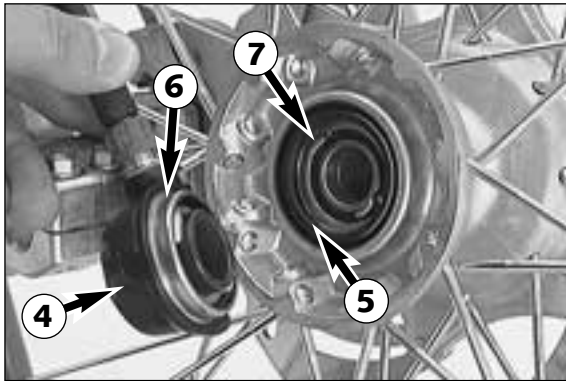
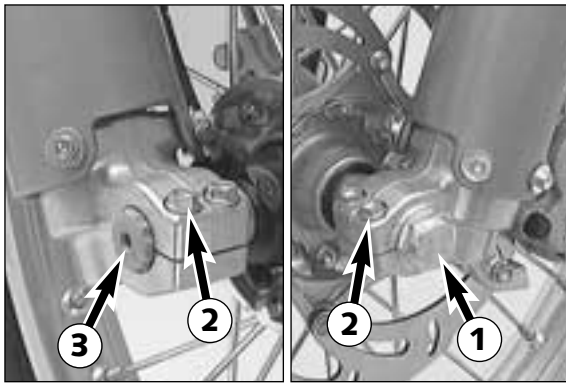
L'ÉPAISSEUR DES GARNITURES DES PLAQUETTES DE FREIN NE DOIT PAS ÊTRE INFÉRIEURE À 1 MM À L'EMPLACEMENT LE PLUS FAIBLE. DANS LE CAS CONTRAIRE, LES FREINS PEUVENT LÂCHER. POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ, CHANGEZ DONC LES PLAQUETTES DE FREIN PENDANT QU'IL EN EST ENCORE TEMPS.



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 (400/640 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.
 - Débloquer la vis à épaulement ❶ et la dévisser d'environ 5 tours.
 - Dévisser les 4 vis ❷ de la fixation d'axe.
 - Au moyen de la vis à épaulement repousser un peu la broche puis retirer la vis.
 - Tenir la roue avant. Retirer l'axe ❸.
- REMARQUE: La broche se retire d'autant plus facilement qu'on la fait tourner dans un sens et dans l'autre avec une clef à oeil de 21 ou une clef allen de 6
- Sortir la roue avec précaution et retirer du moyeu l'entraînement du compteur ❹.

! 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 ❺ et la surface en contact ❻.
- Pour le remontage, présenter la roue dans la fourche et mettre en place l'entraînement compteur sur le moyen. Les doigts d'entraînement ❼ doivent prendre leur place dans leur logement dans l'entraînement
- Positionner l'ensemble et enfiler l'axe de roue.
- Mettre la vis à épaulement ❶ puis faire tourner l'entraînement compteur de manière à ce que le câble fasse une large boucle vers le haut (cf. illustration). Serrer la vis à épaulement à 40 Nm.
- Mettre la moto sur ses roues et actionner la fourche plusieurs fois à fond afin de faire disparaître les contraintes dans les bas de fourche.
- Resserrer les 4 vis de fixation d'axe ❷ à 10 Nm.

Dépose et pose de la roue avant (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 les deux vis de fixation ❸ et retirer la pince de frein vers l'arrière.
 - Débloquer la vis à épaulement ❶ et la dévisser d'environ 5 tours.
 - Dévisser les 4 vis ❷ de la fixation d'axe.
 - Au moyen de la vis à épaulement repousser un peu la broche puis retirer la vis.
 - Tenir la roue avant. Retirer l'axe ❸.
- REMARQUE: La broche se retire d'autant plus facilement qu'on la fait tourner dans un sens et dans l'autre avec une clef à oeil de 21 ou une clef allen de 6
- Sortir la roue avec précaution et retirer du moyeu l'entraînement du compteur ❹.

! ATTENTION !

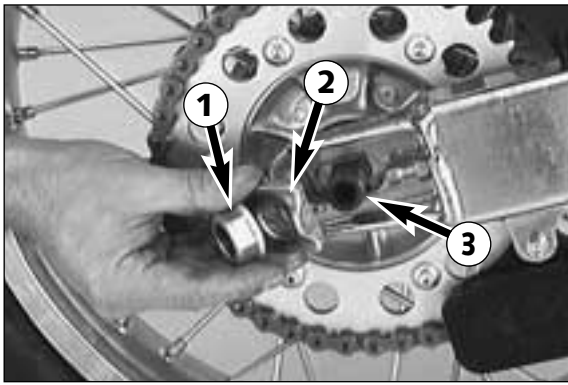
NE PAS ACTIONNER LE FREIN LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.

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 ❺ et la surface en contact ❻.
- Pour le remontage, présenter la roue dans la fourche et mettre en place l'entraînement compteur sur le moyen. Les doigts d'entraînement ❼ doivent prendre leur place dans leur logement dans l'entraînement
- Positionner l'ensemble et enfiler l'axe de roue.
- Mettre la vis à épaulement ❶ puis faire tourner l'entraînement compteur de manière à ce que le câble fasse une large boucle vers le haut (cf. illustration). Serrer la vis à épaulement à 40 Nm.
- Mettre en place la pince de frein, enduire les deux vis ❸ de loctite 242 et les serrer à 25 Nm.
- Mettre la moto sur ses roues et actionner la fourche plusieurs fois à fond afin de faire disparaître les contraintes dans les bas de fourche.
- Resserrer les 4 vis de fixation d'axe ❷ 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.
- LES VIS ❸ DEVRONT ÊTRE RESSERRÉES AVEC LOCTITE 242



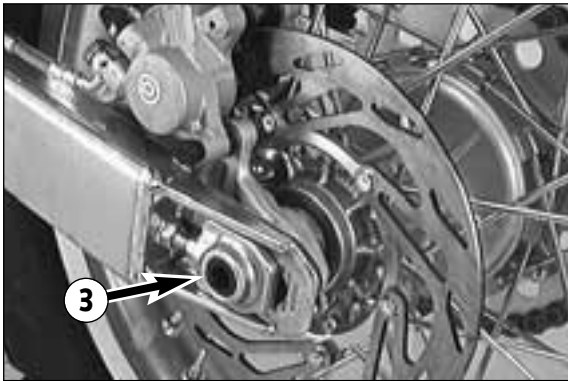
Dépose et pose de la roue arrière

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).

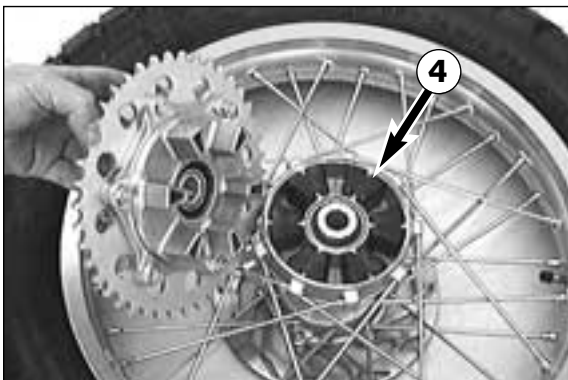


NOTA BENE: Il faut profiter que la roue arrière est déposée pour vérifier l'état des silent-blocs d'entraînement.

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.

⚠ 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*

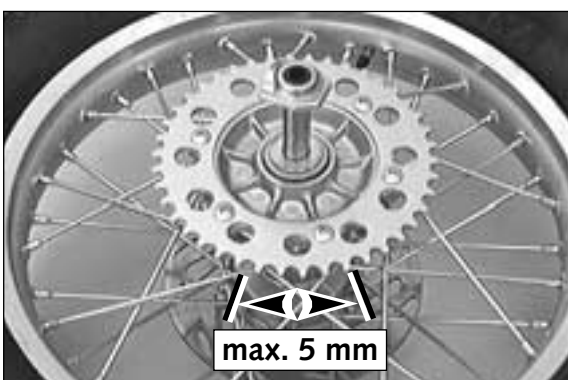
Les modèles LC4 ont un moyeu arrière avec un amortisseur de transmission. La puissance du moteur, qui s'exerce par la chaîne sur la couronne, se transmet à la roue arrière par l'intermédiaire de 6 silent-blocs ❹. Ces 6 caoutchoucs s'usent avec le temps. Lorsque la roue est démontée, il faut en profiter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



max. 5 mm



Pneus, pression

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

- Les dimensions sont indiquées dans les caractéristiques techniques 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.
- LES ROUES AVANT ET ARRIÈRE DOIVENT ÊTRE ÉQUIPÉES DE PNEUS AUX DESSINS DE MÊME NATURE.
- POUR VOTRE SÉCURITÉ, UN PNEU ABÎMÉ DOIT AUSSITÔT ÊTRE REMPLACÉ.
- DES PNEUS USÉS SE COMPORTENT MAL, EN PARTICULIER SUR CHAUSSÉE MOUILLÉE.
- UNE PRESSION TROP FAIBLE ENTRAÎNE UNE USURE ANORMALE ET UN ÉCHAUFFEMENT TROP IMPORTANT DU PNEU.

PRESSION		
400 LC4 / 640 LC4	avant	arrière
Route en solo	1,5 bar	2,0 bar
Route en duo	2,0 bar	2,2 bar
640 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

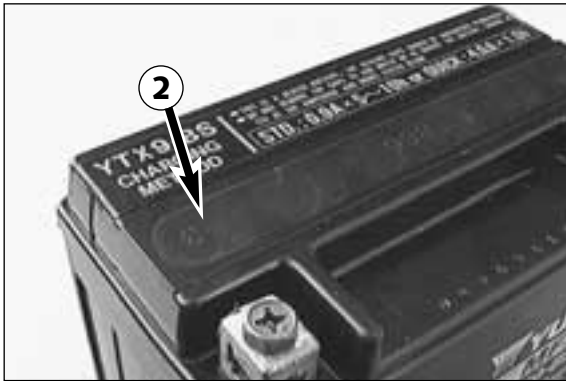
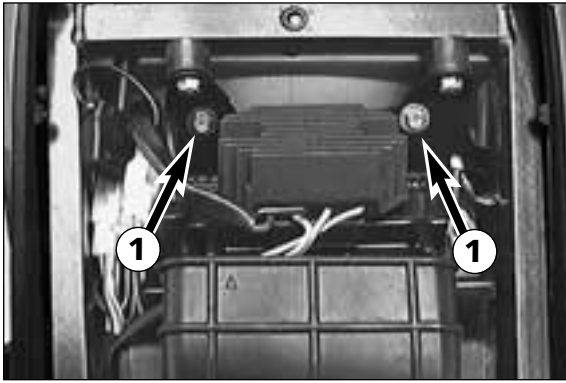
Une tension des rayons correcte est très importante pour la stabilité de la roue et donc aussi pour la sécurité. Un rayon détendu crée un balourd et rapidement d'autres rayons se détendent. Il faut donc vérifier régulièrement la tension des rayons, particulièrement quand la machine est neuve. Avec la 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.



Batterie

La batterie est placée sous la selle (Démontage de la selle, voir page 14). 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.



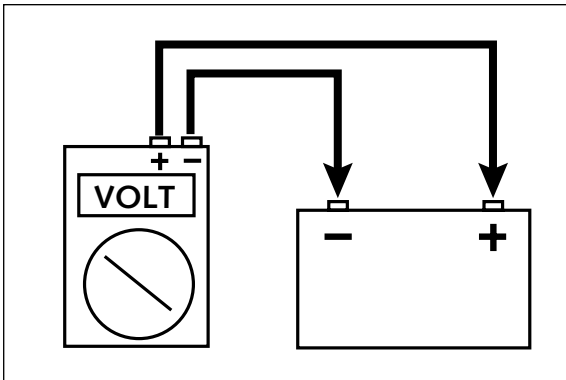
ATTENTION



- 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.

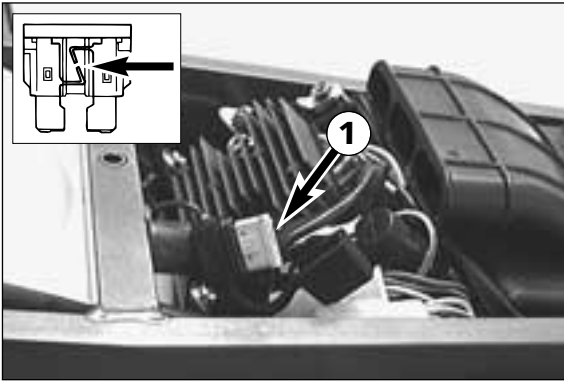


ATTENTION



- 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

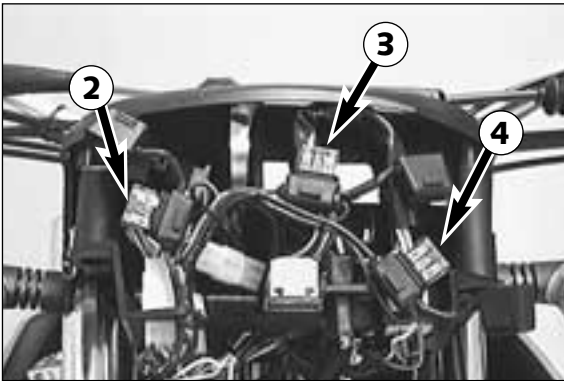
Le fusible général ❶ qui se trouve sous la selle près de la batterie protège tout l'équipement électrique.

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

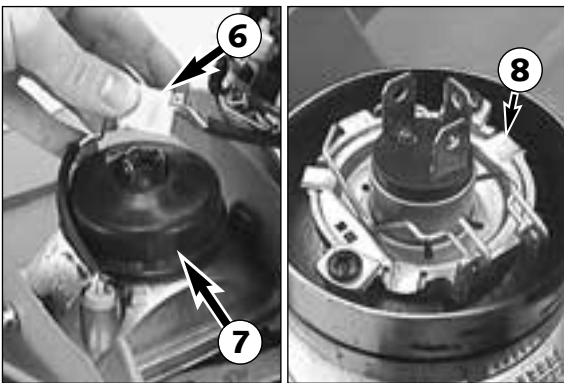
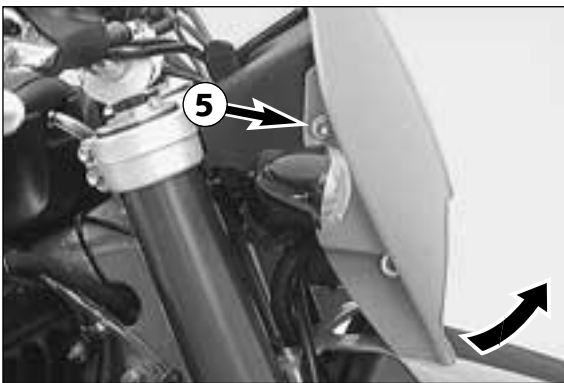
Le fusible ❹ de 10 ampères protège les éléments suivants :

- 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 ❹ 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 ❸.
- Enlever le capuchon en caoutchouc ❷.
- 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.

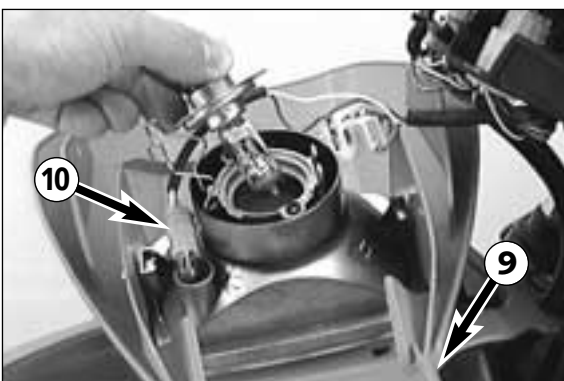
! ATTENTION !

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.

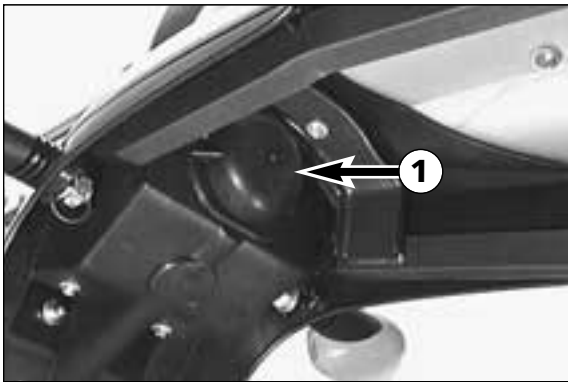
Pose de la plaque de phare

- 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 têtes de fixation ❹ dans leur logement dans le garde-boue.
- Mettre les vis ❹.



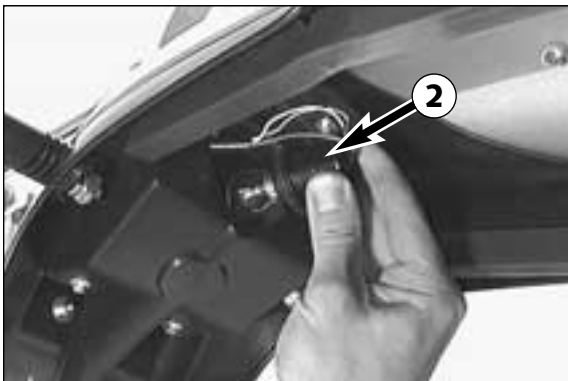
Remplacement de l'ampoule du feu de position

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



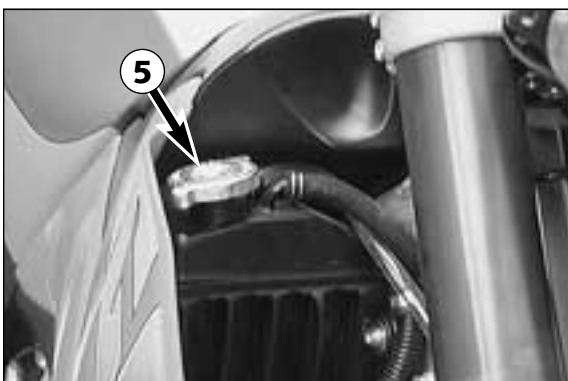
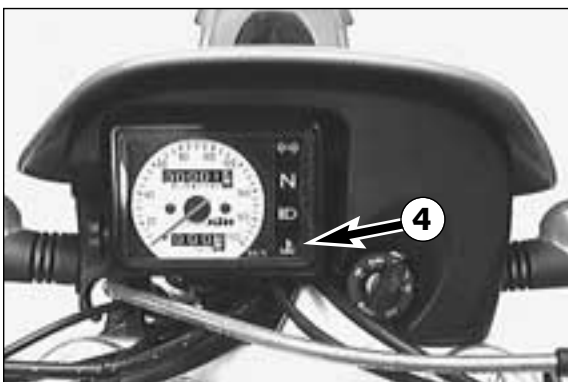
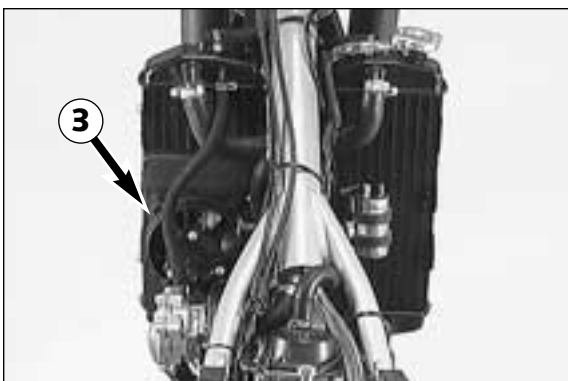
Remplacement d'une ampoule de stop et de feu rouge

- Enlever le capuchon ❶ qui se trouve sous le support de la plaque d'immatriculation.
- Faire tourner le porte-lampe ❷ 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 ❸ 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 ❹ 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 ⚠

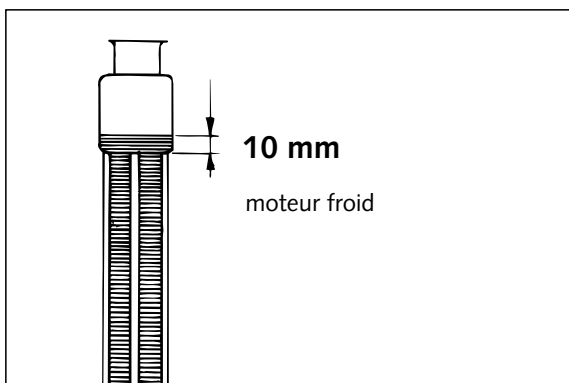
IL EST PRÉFÉRABLE DE VÉRIFIER LE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT LORSQUE LE MOTEUR EST FROID. LORSQUE LE MOTEUR EST CHAUD, IL FAUT RECOUVRIER LE BOUCHON D'UN CHIFFON ET OUVRIR LENTEMENT DE MANIÈRE À CE QUE LA PRESSON PUISSE S'ÉCHAPPER.

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 ❺. On peut atteindre une température de 120° C sans gêner le fonctionnement.



Contrôle du niveau de liquide de refroidissement

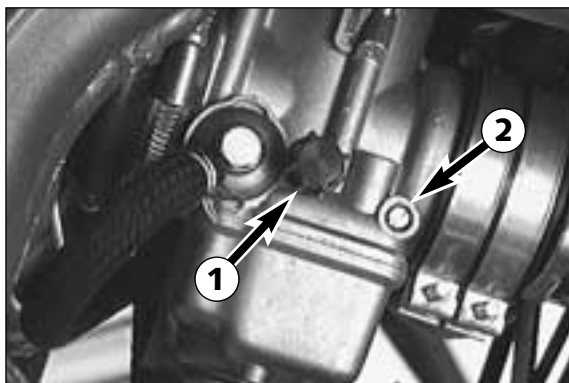
Lorsque le moteur est froid, le niveau du liquide de refroidissement doit se situer à environ 10 mm au dessus des lamelles (Cf. figure). Si la vidange a été faite, il faut remplir le système puis compléter lorsque le moteur tourne.



ATTENTION



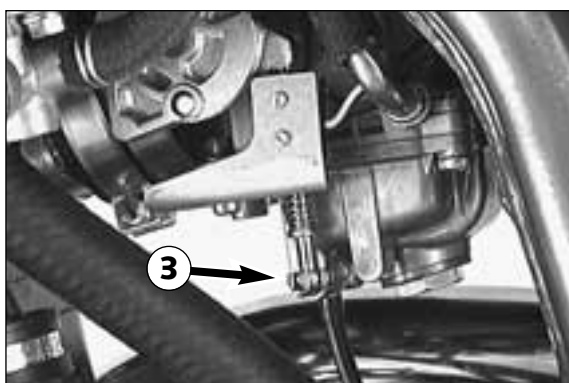
IL EST PRÉFÉRABLE DE VÉRIFIER LE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT LORSQUE LE MOTEUR EST FROID. LORSQUE LE MOTEUR EST CHAUD, IL FAUT RECOUVRIER LE BOUCHON D'UN CHIFFON ET OUVRIR LENTEMENT DE MANIÈRE À CE QUE LA PRESSON PUISSE S'ÉCHAPPER.



Réglage du ralenti (400 LC4)*

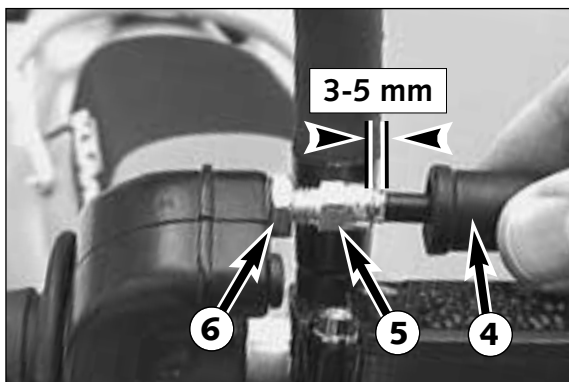
La vis de butée ❶ détermine la position de base du boisseau et donc le régime de ralenti. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente le ralenti. Dans le sens contraire, on le diminue. Le régime de ralenti doit se situer vers 1400-1500 t/mn.

Il ne faut en aucun cas toucher à la vis de richesse ❷.



Réglage du ralenti (640 LC4)*

La vis de réglage ❸ 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.

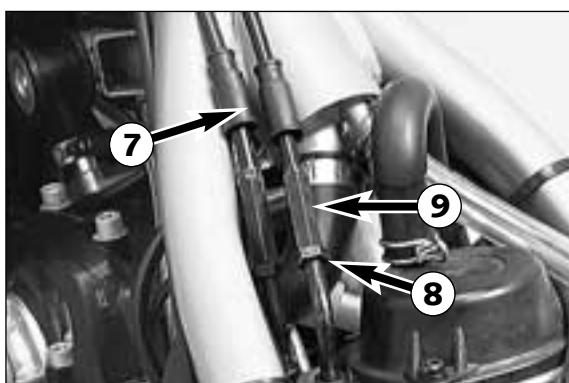


Réglage du câble de gaz (400 LC4)*

Le câble de gaz doit toujours avoir un jeu de 3 à 5 mm. Pour vérifier, repousser l'embout de protection ❹ à l'entrée de la poignée tournante. La gaine du câble doit pouvoir être repoussée de 3 à 5 mm de la vis de réglage ❺ avant qu'on sente une résistance.

Pour régler, desserrer le contre-écrou ❻ et tourner la vis de réglage comme il faut. Enfin, resserrer le contre-écrou et remettre en place l'embout de protection.

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.



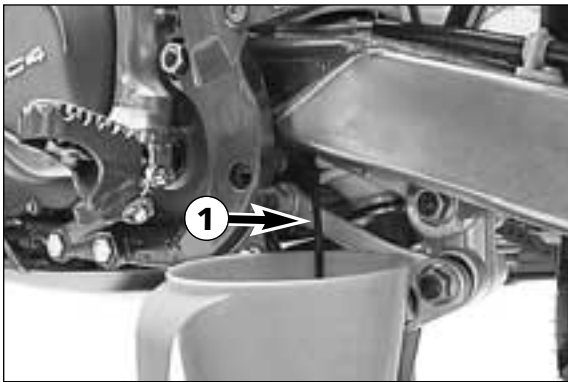
Réglage du câble de gaz (640 LC4)*

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 ❷. Dévisser le contre-écrou ❸ et faire tourner la vis de réglage ❹. 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 (640 LC4)

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.

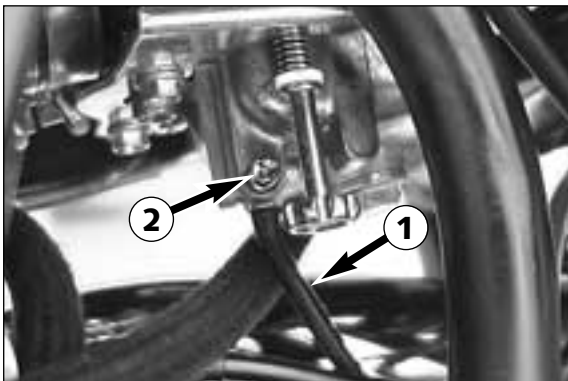
- Effectuer ce travail quand le moteur est froid.
- Fermer le robinet d'essence.
- Diriger dans un récipient la durite ❶ qui descend derrière le moteur.
- Ouvrir le bouchon ❷ en tournant de quelques tours dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre et laisser le carburant s'échapper de la 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 RENSER. LES MATÉRIAUX IMPRÉGNÉS D'ESSENCE S'ENFLAMMENT ÉGALEMENT AVEC FACILITÉ. SI L'ON VENAIT À INGURGER DE L'ESSENCE OU QU'UNE GOUTTE SAUTAIT DANS LES YEUX, IL FAUDRAIT CONSULTER IMMÉDIATEMENT UN MÉDECIN.



Vider la cuve du carburateur (400 LC4)

Chaque fois que l'on a nettoyé la machine à l'eau il convient de vider la cuve du carburateur afin d'éliminer l'eau qui aurait pu y pénétrer. En effet, s'il y a de l'eau dans la cuve le moteur tourne mal.

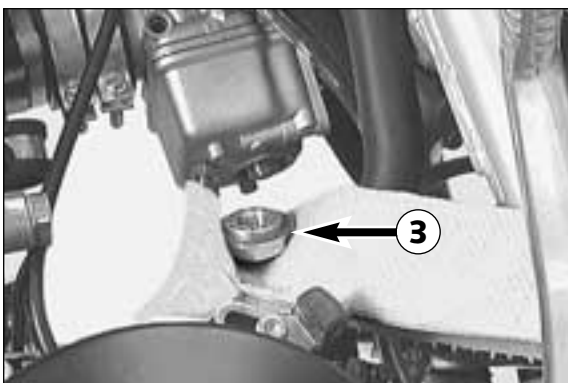
Effectuer ce travail quand le moteur est froid. Fermer le robinet d'essence et mettre un chiffon sous le carburateur afin d'absorber l'essence qui va couler. Enlever le bouchon ❸ et le nettoyer à l'air comprimé. Le remettre avec son joint, ouvrir le robinet d'essence et vérifier l'étanchéité de la cuve.

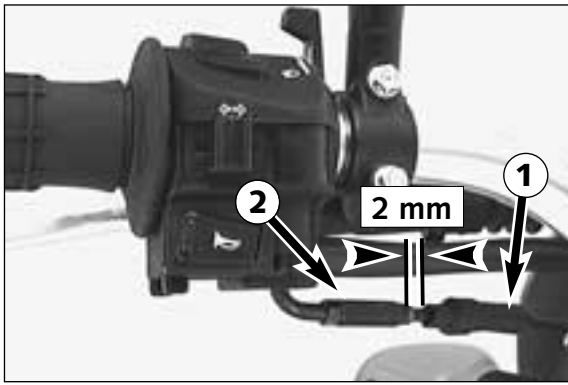


ATTENTION



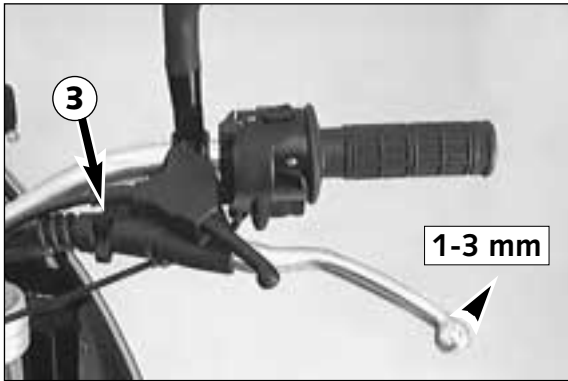
L'ESSENCE EST NOCIVE ET S'ENFLAMME FACILEMENT, IL FAUT DONC FAIRE TRÈS ATTENTION. NE JAMAIS TRAVAILLER SUR LE SYSTÈME D'ALIMENTATION À PROXIMITÉ D'UNE FLAMME OU EN FUMANT. TOUJOURS LAISSER D'ABORD LE MOTEUR REFROIDIR. ESSUYER AUSSITÔT L'ESSENCE QUE L'ON AURAIT PU RENSER. LES MATÉRIAUX IMPRÉGNÉS D'ESSENCE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





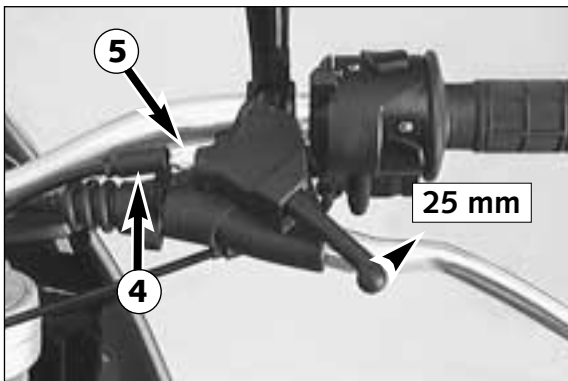
Réglage du câble de starter *

Le câble de starter doit toujours avoir un jeu d'environ 2 mm. Pour vérifier, pousser le levier de starter complètement vers l'avant et retirer le capuchon ❶ de la pièce de réglage ❷. La gaine du câble doit pouvoir être tirée d'environ 2 mm avant qu'une résistance se fasse sentir. Si nécessaire, débloquer le contre-écrou et tourner la pièce de réglage pour corriger le jeu. Rebloquer le contre-écrou et remettre le capuchon.



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 ❸.



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.

API: SF, SG, SH	
TEMPERATURE	
← -	+ →
	0°C 32°F
10W 40	15W 40
10W 50	15W 50
10W 60	15W 60

Huile moteur

Employer uniquement des huiles de marque (Shell Advance Ultra 4 dont les spécifications remplissent ou dépassent les critères API SF, SG ou SH (voir les indications sur l'emballage). On peut employer aussi bien des huiles minérales que des huiles synthétiques du moment que les spécifications sont respectées.

! ATTENTION !

UNE INSUFFISANCE OU UNE MAUVAISE QUALITÉ D'HUILE ENTRAÎNE 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.

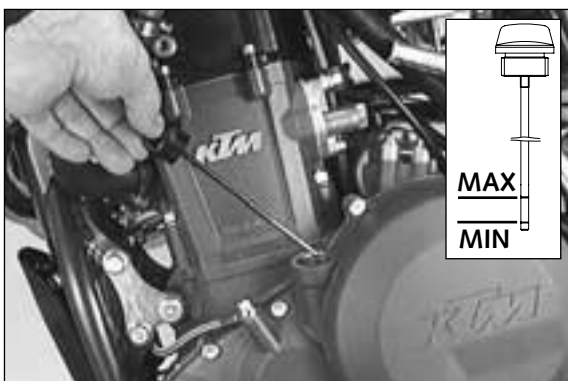
Visser la jauge à fond puis la dévisser. Le niveau d'huile doit se situer entre les deux repères mais ne jamais dépasser le repère MAX, sinon l'huile est expulsée par le reniflard et passe dans le filtre à air.

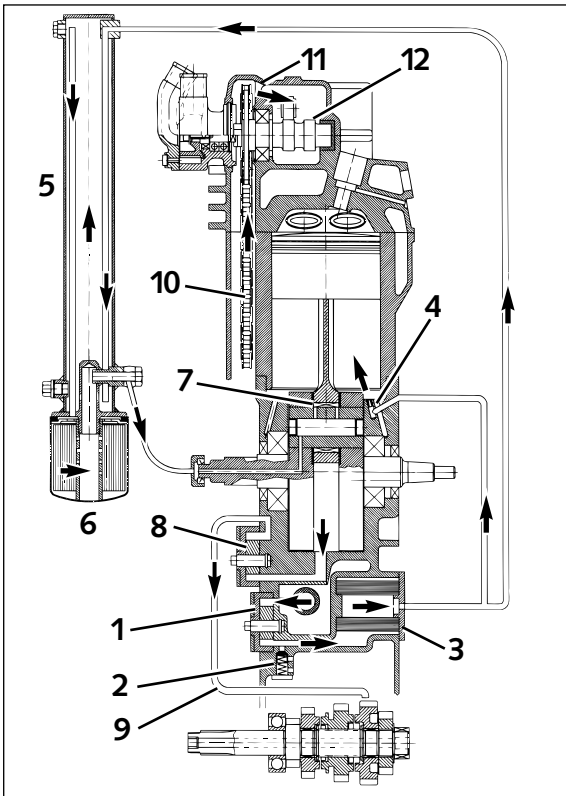
Faire un complément si besoin est.

! 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.

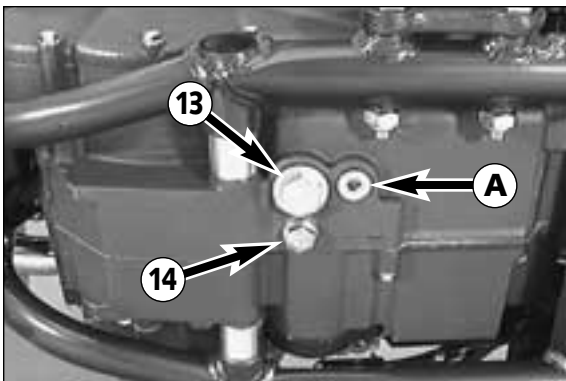
Vérifier l'étanchéité du moteur.





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 circuit d'huile

N.B. . Pour un meilleur refroidissement, le tube frontal du cadre est intégré au circuit d'huile. Lors de la vidange il faut donc aussi vider ce tube puis 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. Retirer le cache et enlever également le bouchon de vidange ⑮ au bas du tube de cadre; laisser l'huile s'écouler.



ATTENTION



LA VIS ④ DOIT RESTER EN PLACE. IL S'AGIT DU BOUCHON DE BY-PASS.

Bien nettoyer les bouchons de vidange au pétrole et à l'air comprimé pour enlever les particules de métal. Quand toute l'huile s'est écoulee, nettoyer les plans de joint et remonter les bouchons avec un joint neuf. Serrer le bouchon ⑬ à 30 Nm et les bouchons ⑭ et ⑮ à 20 Nm.

Retirer la jauge sur le carter d'embrayage et mettre 1,3 litre d'huile moteur. Remettre la jauge.



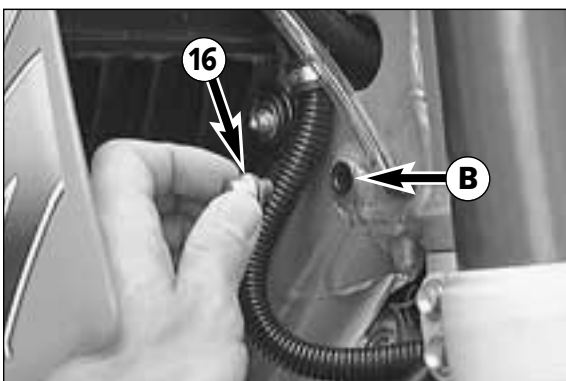
ATTENTION



QUAND ON A AUSSI VIDANGÉ LE TUBE FRONTAL DU CADRE, IL FAUT 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 ⑯ près de la colonne de direction. Enfiler la durite dans l'orifice de purge ⑰ 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 ⑰. Dès qu'elle sort, couper le moteur et remettre le bouchon avec son joint.





Rouler pour faire chauffer le moteur, le couper et mettre la moto bien droite sur la béquille centrale. Attendre 5 minutes, retirer la jauge et l'essuyer avec un chiffon.

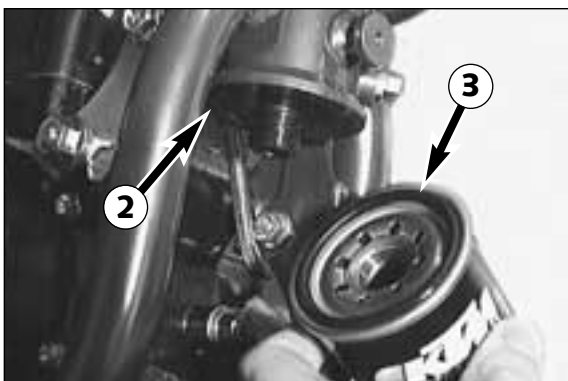
VISSER LA JAUGE À FOND PUIS LA RETIRER. Le niveau d'huile doit se situer entre les deux repères mais ne jamais dépasser le repère MAX, sinon l'huile est expulsée par le reniflard et passe dans le filtre à air. Faire un complément si besoin est.

! 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 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 et du circuit d'huile.

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.



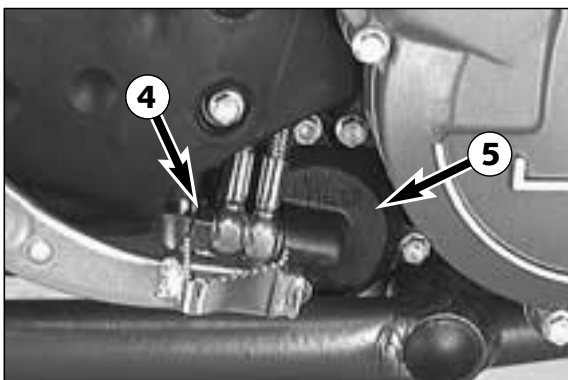
Remplacement du filtre fin (cartouche vissée) *

La cartouche filtrante doit être remplacée lors de la vidange. Enlever les 3 vis et retirer le cache. Débloquer la cartouche avec un outil spécial et la dévisser à la main. Laisser l'huile s'écouler du tube frontal.

Nettoyer la portée sur le tube ②, remplir la cartouche d'huile moteur et huiler le joint en caoutchouc ③. Monter la cartouche et la serrer à la main. Faire démarrer le moteur, purger le circuit (cf. vidange) et vérifier l'étanchéité du joint de la cartouche.

! ATTENTION !

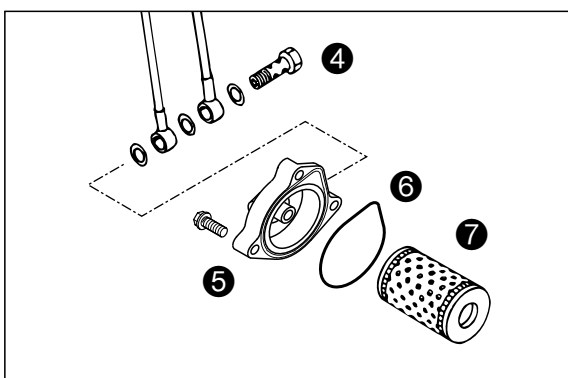
- UTILISER SEULEMENT UNE CARTOUCHE FILTRANTE KTM D'ORIGINE. L'EMPLOI D'UNE AUTRE CARTOUCHE PEUT PROVOQUER DES DÉGÂTS AU MOTEUR.
- **LORSQU'ON A VIDANGÉ LE TUBE FRONTAL DU CADRE, IL FAUT ENSUITE PURGER LE CIRCUIT D'HUILE !**



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 ④ et les 3 vis. Enlever avec précaution le couvercle ⑤ et la cartouche du filtre. Nettoyer le boîtier, le couvercle, le joint torique et les plans de joint. Vérifier que le passage d'huile dans le couvercle n'est pas bouché.

Si le joint torique ⑥ n'est pas abîmé, on peut l'utiliser de nouveau. Enfoncer le joint torique dans la gorge du couvercle du filtre à huile, positionner le nouveau filtre ⑦ sur le couvercle et monter l'ensemble. Mettre les trois vis et les serrer à 5 Nm. Mettre la vis creuse avec ses joints et la serrer à 15 Nm. Faire démarrer le moteur et vérifier s'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	Fermer le robinet, débrancher la durite au niveau du carburateur, la mettre au-dessus d'un récipient et ouvrir le robinet. – 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 0,7 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 400/640 LC4-E, 640 LC4-E SUPERMOTO 2000

	400 LC4-E	640 LC4-E	640 LC4-E Supermoto
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène		
Fourche télescopique	Withe Power – Up Side Down 43		
Debattement avant/arrière	270 / 300 mm		
Suspension arrière	Amortisseur central (WP) 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	1,5 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	12 or 18 litre, réserve 2,5 litre		
Démultiplication secondaire	15:45	16:42	17:42
Chaîne	OR $\frac{5}{16} \times \frac{1}{4}$ "		
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°		
Empattement	1510 ± 10 mm		
Hauteur de selle à vide	935 mm		915 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		

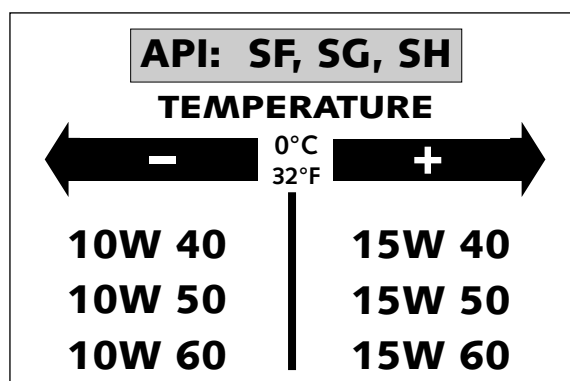
REGLAGES DE BASE - FOURCHE	
	WP 0518U790
Amortissement a la compression	20
Amortissement a la detente	12
Ressort	4,4 N/mm
Précontrainte du ressort	6 mm
Longueur de la chambre d'air	150 mm
Volume d'huile par bras	ca 830 cm ³
Qualité d'huile	SAE 5

REGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR	
	WP 0118U707
Amortissem. a la compression	6
Amortissem. a la detente	7
Ressort	66/260
Précontrainte du ressort	27 mm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 400/640 LC4 2000

Moteur	400 LC4	640 LC4
Type	Monocylindre 4-temps à refroidissement liquide avec arbre d'équilibrage	
Cylindrée	398 cm ³	625 cm ³
Alésage/Course	89 / 64 mm	101 / 78 mm
Compression	10,8 : 1	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	
Diagramme de distribution pour jeu aux soupapes de 1 mm	Adm. ouvre 22° avant PMH Ech. ouvre 60° avant PMB Adm. ferme 42° après PMB Ech. ferme 4° après PMH	Adm. ouvre 13° avant PMH Ech. ouvre 53° avant PMB Adm. ferme 51° après PMB Ech. ferme 11° après PMH
Diamètre des soupapes	Admission: 36 mm Echappement: 30 mm	
Jeu à froid	Admission: 0,20 mm Echappement: 0,20 mm	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 ^{ère} 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	Démarreur électrique, kickstarter	

#



Huile moteur

Employer uniquement des huiles de marque (Shell Advance Ultra 4) dont les spécifications remplissent ou dépassent les critères API SF, SG ou SH (voir les indications sur l'emballage). On peut employer aussi bien des huiles minérales que des huiles synthétiques du moment que les spécifications sont respectées.

! ATTENTION !

UNE INSUFFISANCE OU UNE MAUVAISE QUALITÉ D'HUILE ENTRAÎNE UNE USURE PRÉMATURÉE DU MOTEUR.

COUPLES DE SERRAGE – PARTIE-CYCLE		
Broche avant	M16x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M8	Loctite 242 + 25 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M20x1,5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M14x1,5	100 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M8	15 Nm
Vis de la fixation d'axe	M8	10 Nm
Vis à épaulement de la fixation de guidon	M8	Loctite 242 + 20 Nm
Vis six pans creux du support de guidon	M10	Loctite 242 + 40 Nm
Ecrou à épaulement de la pièce de liaison de la fixation d'amortisseur	M12x1,75	60 Nm
Vis à épaulement disque de frein avant/arrière	M6	Loctite 242 + 15 Nm
Ecrou de fixation de la couronne	M8	Loctite 242 + 35 Nm
Rotule de la tige de piston du maître-cylindre arrière	M6	Loctite 242 + 10 Nm
Autres vis partie-cycle	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Autres écrous à épaulement partie-cycle	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm

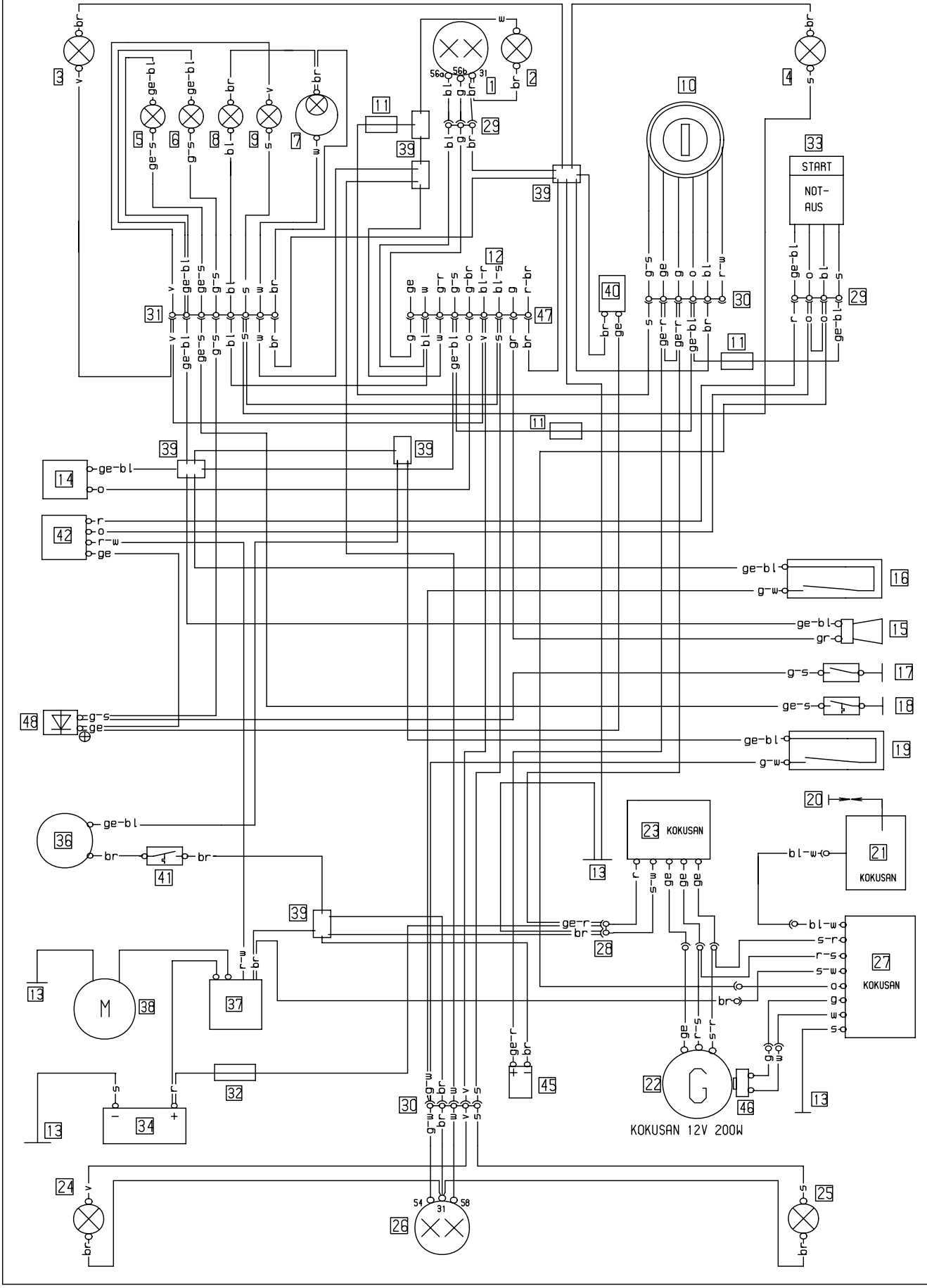
RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR		
	400 LC4 25 kW	400 LC4 31 kW
Carburateur type	PHM 38 ND	PHM 38 ND
Numéro de régulation	100197	100197
Gicleur principal	130	130
Gicleur d'aiguille	AR 264	AR 264
Gicleur de ralenti	50	50
Aiguille	K 23	K 23
Position de l'aiguille	II	II
Vis de richesse ouvert	1,5 tuor	1,5 tuor
Boisseau	50/1	50/1
Gicleur de starter	45 (50, 55)	45 (50, 55)
Étranglement	butée boisseau 51 mm	-

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR		
	640 LC4 25 kW	640 LC4 36 kW
Carburateur type	BST40-225	BST40-225
Numéro de régulation	080298	090298
Gicleur principal	142,5	142,5
Gicleur d'aiguille	689 X-6	689 X-6
Gicleur de ralenti	45	45
Aiguille	6G5	6G5
Position de l'aiguille	III	III
Vis de richesse ouvert	2,25	2,25
Boisseau	-	-
Gicleur de starter	-	-
Étranglement	butée boisseau 17 mm	-

Index alphabétique

	Page		Page
Ajustment de la tension de chaîne	16	Outils se trouvent	14
Batterie	23	Pédale de frein	7
Bouchon de réservoir	6	Plan de graissage et d'entretien	13
Bouton de démarreur, bouton d'arrêt d'urgence	6	Pneus, pression	22
Caractéristiques techniques - moteur	36	Porte-bagages	8
Caractéristiques techniques - partie cycle	35	Recherche de pannes	31
Carburant	6	Réglage de la compression de l'amortisseur	8
Changement du filtre à huile	30	Réglage de la compression de la fourche	8
Charge de la batterie	23	Réglage de la course à vide de la piignée de frein	17
Circuit d'huile	29	Réglage de la détente de l'amortisseur	8
Commodo	6	Réglage de la détente de la fourche	8
Complément de liquide de frein (frein avant)	18	Réglage de la position de base de la pédale de frein	18
Complément le niveau de liquide de frein à l'arrière	19	Réglage du câble d'embrayage	28
Compteur, témoins	5	Réglage du câble de gaz	26
Conseils d'utilisation	9	Réglage du câble de starter	28
Conservation pour l'usure d'hiver	34	Réglage du ralenti	26
Contacteur	5	Remise en service après stockage	34
Contrôle de la tension de chaîne	16	Remplacement d'une ampoule de phare	24
Contrôle des silent-blocs du moyeu arrière	21	Remplacement d'une ampoule de stop et de feu rouge	25
Contrôle du niveau d'huile	28	Remplacement de l'ampule du feu de position	24
Contrôle du niveau de liquide de refroidissement	26	Remplacement du filtre fin (cartouche vissée)	30
Démontage de la selle	14	Robinet d'essence	7
Dépose et pose de la roue arrière	21	Schemas de cablage	Appendice
Dépose et pose de la roue avant (400/640 LC4)	20	Sélecteur	7
Dépose et pose de la roue avant (Supermoto)	20	Starter	5
Emplacement des numeros de serie	4	Stockage	34
Entretien de la chaîne	16	Système de refroidissement	25
Fusible des différents éléments électriques	24	Travaux d'entretien partie cycle et moteur	14
Fusible général	24	Type et numéro de moteur	4
Graissage du renvoi d'amortisseur	15	Usure de la chaîne	17
Huile moteur	28	Vérification de la bague de caoutchouc de l'amortisseur	16
Informations générales sur les freins à disque	17	Vérification des plaquettes de frein à l'arrière	19
Kick	7	Vérification des plaquettes de frein à l'avant	18
Levier d'embrayage	4	Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière	19
Levier de décompresseur à main	4	Vérification du niveau du liquide de frein avant	18
Levier de frein	5	Vérification du réglage du câble de décompresseur à main	28
Modification de la prétension du ressort du montant de suspension	15	Vérification et réglage des roulements de direction	15
Nettoyage	34	Vérifier la tension des rayons	22
Numéro de cadre	4	Vidange et purge du circuit d'huile	29
Organes de commande	4	Vider la cuve du carburateur	27

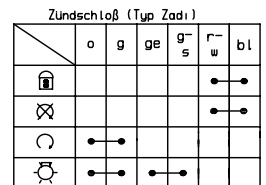
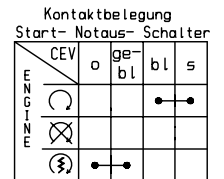
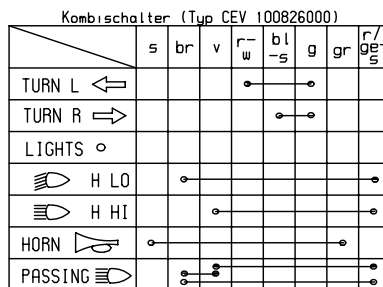
SERVICE	Modell	Kabelstrangnummer	Land	Datum, Name	Kabelstrangbez
	400 LC4-E '98 '99 2000	vorne 584 11 175 200 hinten 584 11 176 100	DIV LANDEr	16 04 98 KE	vo hi



Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 fano	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Temperaturkontrolle	5 temperature control	5 controllo temperatura	5 témoin de température
6 Leerlaufanzeige	6 neutral	6 indicat marcia folle	6 ind de point mort
7 Tachobeleuchtung	7 tachometer light	7 luce di tachimetro	7 éclair comp vitesse
8 Fernlichtkontrolle	8 high beam control	8 spia abbagliante	8 témoin de feu route
9 Blinkerkontrolle	9 blink control	9 spia lampeggiatori	9 témoin de clignoteur
10 Zündschloß	10 ignition switch	10 int accensione	10 contact d'allum
11 Sicherung 10A	11 fuse 10A	11 fusibile 10A	11 fusible 10A
12 zum Kombischalter	12 to combinat switch	12 multicomando	12 vers commutateur
13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam a massa	13 masse
14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 Horn	15 horn	15 clacson	15 klaxon
16 Bremslichtsch vo	16 stoplight switch f	16 int luce arresto ant	16 cont av de stop
17 Leerlaufschalter (N)	17 neutral switch (N)	17 interr luce folle (N)	17 contact pt mort (N)
18 ThermoSchalter	18 temperature switch	18 int temperatura	18 contact de température
19 Bremslichtsch hi	19 stoplight switch r	19 int luce arresto post	19 contact arr de stop
20 Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
21 Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens	21 bobine d'allumage
22 Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
23 Regelgleichrichter	23 regulator-rectifier	23 regolatore di tens	23 regulat redresseur
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droit
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 CDI-Einheit	27 CDI-unit	27 CDI-seatola	27 boitier CDI
28 2-pol Stecker	28 multip cont plug (2)	28 connettore a 2 poli	28 connect multiple (2)
29 4-pol Stecker	29 multip cont plug (4)	29 connettore a 4 poli	29 connect multiple (4)
30 6-pol Stecker	30 multip cont plug (6)	30 connettore a 6 poli	30 connect multiple (6)
31 9-pol Stecker	31 multip cont plug (9)	31 connettore a 9 poli	31 connect multiple (9)
32 Hauptsicherung 20A	32 mainfuse 20A	32 fusibile principale 20A	32 fusible principal 20A
33 Starttast Notaussch	33 run-off/start switch	33 disinseritor/partire	33 bout de demar/arr d'urg
34 Batterie 12V 8Ah	34 battery 12V 8Ah	34 batteria 12V 8Ah	34 batterie 12V 8Ah
36 Lüftermotor	36 fan motor	36 ventilatore	36 ventilateur
37 Startrelaise	37 starter relay	37 rele d'avviamento	37 relaise de demarreur
38 Startermotor	38 starter engine	38 mot d'avviamento elettr	38 demarreur electrique
39 Parallelverbinder	39 parallel connector	39 parallelo composto	39 parallele connecteur
40 Kupplungsschalter	40 clutch switch	40 interruttore frizione	40 contact de embrayage
41 ThermoSchalter	41 temperature switch	41 int temperatura	41 contact de température
42 Starterhilfsrelaise	42 starter auxil relay	42 rele avviam ausiliario	42 relaise auxi demarrage
45 Kondensator	45 capacitor	45 condensatore	45 condensateur
46 Impulsgeber	46 pulser coil	46 trasmettitore d'impulsi	46 capteur
47 12-pol Stecker	47 multip cont plug (12)	47 connettore a 12 poli	47 connect multiple (12)
48 Diode	48 diode	48 diodo	48 diode

Spanisch	Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 fano	1 faro	1 headlight	1 fano	1 phare
2 luz de posicion	2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 interm izquierdo delantero	3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 intermitente derecho delantero	4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 control temperatura	5 Temperaturkontrolle	5 temperature control	5 controllo temperatura	5 témoin de température
6 indicador punto muerto	6 Leerlaufanzeige	6 neutral	6 indicat marcia folle	6 ind de point mort
7 luz tacometro	7 Tachobeleuchtung	7 tachometer light	7 luce di tachimetro	7 éclair comp vitesse
8 lampara aviso luces largas	8 Fernlichtkontrolle	8 high beam control	8 spia abbagliante	8 témoin de feu route
9 lampara aviso intermitentes	9 Blinkerkontrolle	9 blink control	9 spia lampeggiatori	9 témoin de clignoteur
10 llave de contacto	10 Zündschloß	10 ignition switch	10 int accensione	10 contact d'allum
11 fusible 10A	11 Sicherung 10A	11 fuse 10A	11 fusibile 10A	11 fusible 10A
12 interruptor combinado	12 zum Kombischalter	12 to combinat switch	12 multicomando	12 vers commutateur
13 conector a masa	13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam a massa	13 masse
14 conjunto del intermitente	14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 claxon	15 Horn	15 horn	15 clacson	15 klaxon
16 interruptor	16 Bremslichtsch vo	16 stoplight switch f	16 int luce arresto ant	16 cont av de stop
17 interruptor punto muerto	17 Leerlaufschalter (N)	17 neutral switch (N)	17 interr luce folle (N)	17 contact pt mort (N)
18 interruptor temperatura	18 ThermoSchalter	18 temperature switch	18 int temperatura	18 contact de température
19 interruptor luz de freno tras	19 Bremslichtsch hi	19 stoplight switch r	19 int luce arresto post	19 contact arr de stop
20 bujia	20 Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
21 bobina de encendido	21 Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens	21 bobine d'allumage
22 generador	22 Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
23 regulador de tension	23 Regelgleichrichter	23 regulator-rectifier	23 regolatore di tens	23 regulat redresseur
24 intermitente izquierdo trasero	24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 intermitente derecho trasero	25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droit
26 luz de freno trasero	26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 unidad cdi	27 CDI-Einheit	27 CDI-unit	27 CDI-seatola	27 boitier CDI
28 conecdor multiple (2)	28 2-pol Stecker	28 multip cont plug (2)	28 connettore a 2 poli	28 connect multiple (2)
29 conector multiple (4)	29 4-pol Stecker	29 multip cont plug (4)	29 connettore a 4 poli	29 connect multiple (4)
30 conector multiple (6)	30 6-pol Stecker	30 multip cont plug (6)	30 connettore a 6 poli	30 connect multiple (6)
31 conector multiple (9)	31 9-pol Stecker	31 multip cont plug (9)	31 connettore a 9 poli	31 connect multiple (9)
32 fusible principal 20A	32 Hauptsicherung 20A	32 mainfuse 20A	32 fusibile principale 20A	32 fusible principal 20A
33 boton de arranque par de urg	33 Starttast Notaussch	33 run-off/start switch	33 disinseritor/partire	33 bout de demar/arr d'urg
34 bateria 12V 8 Ah	34 Batterie 12V 8Ah	34 battery 12V 8Ah	34 batteria 12V 8Ah	34 batterie 12V 8Ah
36 ventilador electrica	36 Lüftermotor	36 fan motor	36 ventilatore	36 ventilateur
37 rele de arranque	37 Startrelaise	37 starter relay	37 rele d'avviamento	37 relaise de demarreur
38 motor de arranque	38 Startermotor	38 starter engine	38 mot d'avviamento elettr	38 demarreur electrique
39 conector paralelo	39 Parallelverbinder	39 parallel connector	39 parallelo composto	39 parallele connecteur
40 interruptor de embrague	40 Kupplungsschalter	40 clutch switch	40 interruttore frizione	40 contact de embrayage
41 interruptor temperatura	41 ThermoSchalter	41 temperature switch	41 int temperatura	41 contact de température
42 rele del arranque	42 Starterhilfsrelaise	42 starter auxil relay	42 rele avviam ausiliario	42 relaise auxi demarrage
45 condensador	45 Kondensator	45 capacitor	45 condensatore	45 condensateur
46 generado de impulsos	46 Impulsgeber	46 pulser coil	46 trasmettitore d'impulsi	46 capteur
47 conector multiple (12)	47 12-pol Stecker	47 multip cont plug (12)	47 connettore a 12 poli	47 connect multiple (12)
48 diodo	48 Diode	48 diode	48 diodo	48 diode

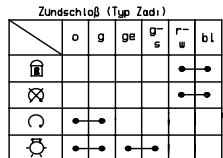
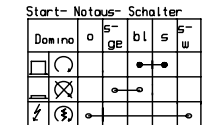
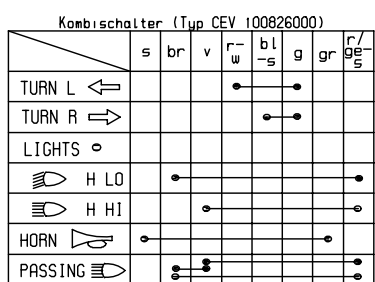
Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
ra rosa	ra pink	ra rosa	ra rose	ra rosado
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco



Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Temperaturkontrolle	5 temperature control	5 controllo temperatura	5 témoin de température
6 Leerlaufanzeige	6 neutral	6 indicat marcia folle	6 ind de point mort
7 Tachobeleuchtung	7 tachometer light	7 luce di tachimetro	7 éclair comp vitesse
8 Fernlichtkontrolle	8 high beam control	8 spia abbagliante	8 témoin de feu route
9 Blinkerkontrolle	9 blink control	9 spia lampeggiatori	9 témoin de clignoteur
10 Zündschloß	10 ignition switch	10 int accensione	10 contact d'allum
11 Sicherung 10A	11 fuse 10A	11 fusibile 10A	11 fusible 10A
12 zum Kombischalter	12 to combinat switch	12 multicomando	12 vers commutateur
13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam a massa	13 masse
14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 Horn	15 horn	15 clacson	15 klaxon
16 Bremslichtsch vo	16 stoplight switch f	16 int luce arresto ant	16 cont av de stop
17 Leerlaufschalter (N)	17 idle switch (N)	17 interr luce folle (N)	17 contact pt mort (N)
18 Thermoschalter	18 temperature switch	18 int temperatura	18 contact de temperature
19 Bremslichtsch hi	19 stoplight switch r	19 int luce arresto post	19 contact arr de stop
20 Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
21 Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens	21 bobine d'allumage
22 Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
23 Regelgleichrichter	23 regulator-rectifier	23 regolatore di tens	23 regulat redresseur
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droit
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 CDI-Einheit	27 CDI-unit	27 CDI-seatola	27 boitier CDI
28 2-pol Stecker	28 multip cont plug (2)	28 connettore a 2 poli	28 connect multiple (2)
29 4-pol Stecker	29 multip cont plug (4)	29 connettore a 4 poli	29 connect multiple (4)
30 6-pol Stecker	30 multip cont plug (6)	30 connettore a 6 poli	30 connect multiple (6)
31 9-pol Stecker	31 multip cont plug (9)	31 connettore a 9 poli	31 connect multiple (9)
32 Hauptsicherung 20A	32 mainfuse 20A	32 fusibile principale 20A	32 fusible principal 20A
33 Starttast Notausssch	33 run-off/start switch	33 disinseritor/partire	33 bout de demar/arr d'urg
34 Batterie 12V 8Ah	34 battery 12V 8Ah	34 batteria 12V 8Ah	34 batterie 12V 8Ah
35 EPC	35 EPC	35 EPC	35 EPC
36 Lüftermotor	36 fan motor	36 ventilatore	36 ventilateur
37 Startrelaise	37 starter relay	37 rele d'avviamento	37 relaise de demarreur
38 Startermotor	38 starter engine	38 mot d'avviamento elettr	38 demarreur electrique
40 Kupplungsschalter	40 clutch switch	40 interruttore frizione	40 contact de embrayage
41 Thermoschalter	41 temperature switch	41 int temperatura	41 contact de temperature
42 Starterhilfsrelaise	42 starter auxil relay	42 rele avviam ausiliario	42 relaise auxi demarrage
43 Vergaserschalter	43 carburetor switch	43 interruttore carburatore	43 contact de carburateur
44 Magnetventil	44 magnetic valve	44 valvola elettromagnetica	44 electrovanne
45 Kondensator	45 capacitor	45 condensatore	45 condensateur
46 Impulsgeber	46 pulser coil	46 trasmettitore d'impulsi	46 copteur
47 12-pol Stecker	47 multip cont plug (12)	47 connettore a 12 poli	47 connect multiple (12)
48 Diode	48 diode	48 diodo	48 diode
49 Kontaktstift 3 Gang	49 gear switch 3rd gear	49 3 secondo marcia	49 cont d boîte d vites (3)
50 Kontaktstift 2 Gang	48 gear switch 2th gear	50 2 secondo marcia	50 cont d bolte d vites (2)

Spanisch	18 interruptor temperatura	35 EPC
1 faro	18 interruptor temperatura	35 EPC
2 luz de posicion	19 interruptor luz de frendo tras	36 ventilador electrica
3 interm izquierdo delantero	20 bujia	37 rele de arranque
4 intermitente derecho delantero	21 bobina de encendido	38 motor de arranque
5 control temperatura	22 generador	
6 indicador punto muerto	23 regulador de tension	40 interruptor de embrague
7 luz tacometro	24 intermitente izquierdo trasero	41 interruptor temperatura
8 lampara aviso luces largas	25 intermitente derecho trasero	42 rele del arranque
9 lampara aviso intermitentes	26 luz de freno trasero	43 interruptor de carburador
10 llave de contacto	27 unidad cdi	44 valvola magnetica
11 fusible 10A	28 conecador multiple (2)	45 condensador
12 interruptor combinado	29 conector multiple (4)	46 generado de impulsos
13 conector a masa	30 conector multiple (6)	47 conector multiple (12)
14 conjunto del intermitente	31 conector multiple (9)	48 diodo
15 claxon	32 fusible principal 20A	49 interruptor de cambio (3)
16 interruptor	33 boton de arranque par de urg	50 interruptor de cambio (2)
17 interruptor punto muerto	34 bateria 12V 8 Ah	

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
ra rosa	ra pink	ra rosa	ra rose	ra rosado
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco





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

