

MANUEL D'UTILISATION 2007

690 LC4 SUPERMOTO PRESTIGE

690 LC4 SUPERMOTO

ART. NR. 3.211.147 FR



KTM

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.

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

Numéro de cadre

Cachet du concessionnaire

Numéro de moteur

Numéro de la clef

Toutes les indications sont données sans engagement de notre part. KTM-Sportmotorcycle AG se réserve en particulier le droit de modifier les données techniques, les prix, les couleurs, les formes, les matériaux, les services, la conception, les équipements etc. et cela sans préavis et sans avoir à en justifier; pareillement certains de ces aspects peuvent être abandonnés ou adaptés aux circonstances locales ; de même, enfin, la fabrication d'un modèle particulier peut être stoppée sans avis préalable. KTM décline toute responsabilité en ce qui concerne les possibilités de livraison, les écarts par rapport aux illustrations et aux descriptions ainsi que pour les fautes d'impression et les erreurs. Les modèles reproduits présentent parfois des équipements spéciaux qui ne font pas partie de l'équipement de série.

© 2007, KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen AUSTRIA. Tous droits réservés. Reproduction, même partielle, interdite sans autorisation écrite de KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen



Dans l'esprit de la norme internationale de qualité ISO 9001 KTM utilise des standards qui permettent une qualité maximum du produit.

DOMAINE D'UTILISATION

Le modèle 690 Supermoto / Prestige a été conçu et réalisé pour résister aux sollicitations ordinaires dans un usage routier habituel, mais pas sur les pistes de compétition ni en dehors des chemins asphaltés.

MANUEL D'UTILISATION

Lire ce manuel avec attention et en entier avant de mettre la machine en service, même si cela prend du temps. C'est ainsi que l'on apprendra comment se servir au mieux de la moto et comment éviter les blessures malencontreuses. De plus ce manuel contient des informations importantes en ce qui concerne l'entretien. Il faut porter une attention spéciale aux passages caractérisés 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.

Au moment de sa mise sous presse, ce manuel tenait compte des derniers perfectionnements. Il est toutefois possible que des petites différences apparaissent, dues au développement technique ultérieur des motos. Le manuel d'utilisation est une composante de la machine et doit être remis au nouveau propriétaire en cas de revente de celle-ci.

ENTRETIEN

Pour éviter une usure prématurée et garantir un fonctionnement sans défaut il convient de respecter les préconisations en matière d'utilisation, d'entretien et de révisions aussi bien en ce qui concerne le moteur que la partie-cycle. Tenir compte impérativement des durées de rodage et de la périodicité des révisions et de l'entretien. Ce respect contribue notablement à l'augmentation de la durée de vie de la moto.

L'utilisation de la machine dans des conditions extrêmes, par exemple en terrain boueux ou détrempé, peut entraîner une usure anormale de certains éléments comme la transmission ou les freins. En conséquence il est alors possible que l'entretien ou le remplacement doive être effectué plus tôt que ce qui est prévu dans les tableaux d'entretien.

GARANTIE

Les révisions préconisées dans le „tableau de graissage et d'entretien“ doivent impérativement être effectuées dans un atelier KTM agréé dont le personnel est spécialement formé. C'est là seulement qu'on trouvera des mécaniciens ayant suivi une formation spécifique pour la 690 Supermoto / Prestige et disposant de l'outillage spécial nécessaire. Les révisions doivent être attestées dans le carnet d'entretien, autrement la garantie ne saurait s'appliquer.

Pour les dommages et les dommages dérivés dus à des modifications et des transformations de la machine, la garantie légale ni la garantie constructeur ne saurait être prise en compte.

LIQUIDES

Il faut employer les carburants, lubrifiants et liquides indiqués dans le manuel d'utilisation, ou bien des produits aux spécifications de même nature

PIÈCES DÉTACHÉES, ACCESSOIRES

Pour des raisons de sécurité il convient de n'utiliser que des pièces détachées et des accessoires agréés par KTM. KTM ne supporte aucune responsabilité en ce qui concerne les autres produits et les dommages qui pourraient résulter de leur utilisation.

ENVIRONNEMENT

Feire de la moto est un sport merveilleux dont la pratique procure beaucoup de joies. Néanmoins il est potentiellement source de problèmes d'environnement et de conflit avec les autres personnes. Un comportement responsable dans l'utilisation de la moto désamorce d'entrée problèmes et conflits. Afin de garantir la pérennité du sport moto il faut s'assurer que l'on reste dans le cadre légal, faire preuve de respect envers l'environnement et tenir compte des droits des autres.

KTM vous souhaite beaucoup de plaisir au guidon de ses machines!

KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUTRICHE

CHER CLIENT, CHER AMI	1	Réglage de la compression de la fourche (690 Supermoto Prestige)	18
REMARQUES IMPORTANTES	2	Amortissement à la détente de l'amortisseur	19
EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE	6	Amortissement à la compression de l'amortisseur (690 Supermoto Prestige)	19
Type et numéro de moteur	6	CONSEILS D' UTILISATION ET D' AVERTISSEMENT	
Numéro de cadre, Plaque de constructeur	6	POUR MISE EN MARCHÉ	20
ORGANES DE COMMANDE	7	Remarques concernant la mise en service	20
Lever de frein	7	Rodage du moteur LC4	20
Lever d'embrayage (690 Supermoto Prestige)	7	Accessoires et chargement	21
Lever d'embrayage (690 Supermoto)	7	CONSEILS D'UTILISATION	22
Ecran de l'ordinateur de bord	8	Vérifications avant chaque mise en service	22
Touches de fonctionnement de l'ordinateur de bord	8	Lancement du moteur	24
Ordinateur de bord	8	Démarrage	25
Compte-tours	11	Passage des vitesses, Conduite	25
Affichage de la température du liquide de refroidissement	11	Freinage	26
Témoins	12	Arrêt et béquillage	27
Commodo	13	Carburant, mettre de l'essence	28
Contacteur	13	PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN	30
Bouton d'arrêt d'urgence, bouton de démarreur	14	TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR	34
Robinets d'essence	14	Réglage de la détente de la fourche	35
Bouchon de réservoir	14	Réglage de la compression de la fourche (690 Supermoto Prestige)	35
Serrure de selle, dépose de la selle	15	Réglage de la fourche et de l'amortisseur	35
Poignées de maintien	15	Reglage da la amortissement à la compression de l'amortisseur (690 Supermoto Prestige)	36
Notice d'utilisation	16	Purge de la fourche	37
Selecteur	16	Réglage de l'amortisseur, amortissement à la détente	37
Outillage de bord	16	Contrôle de la tension de la chaîne	38
Repose-pied	17	Ajustment de la tension de la chaîne	38
Pédale de frein	17		
Béquille latérale	17		
Réglage de la détente de la fourche	18		

Entretien de la chaîne	39	Purge du circuit de refroidissement	61
Contrôle de l'usure de la chaîne	39	Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique (690 Supermoto)	62
Indications fondamentales concernant les freins à disque KTM	40	Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage .	62
Vérification du niveau de liquide de frein à l'avant (690 Supermoto Prestige)	42	Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique (690 Supermoto Prestige)	63
Vérification du niveau de liquide de frein à l'avant (690 Supermoto)	42	Réglage de l'inclinaison du guidon	63
Position de base de la poignée de frein	42	Câbles de gaz – Vérification du jeu et réglage	64
Vérification des plaquettes de frein à l'avant	43	Huile moteur	64
Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière	44	Complément d'huile	65
Vérification des plaquettes de frein à l'arrière	44	Contrôle du niveau d'huile	65
Dépose et pose de la roue avant	46	Vidange du moteur et changement du filtre à huile, nettoyage des crépines	66
Dépose et pose de la roue arrière	48	RECHERCHE DE PANNES	69
Contrôle des silent-blocs du moyeu arrière	50	NETTOYAGE	74
Pneus, pression	51	CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER	74
Batterie	52	STOCKAGE	75
Charge de la batterie	53	Remise en service après stockage	75
Aide au démarrage	54	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE	76
Fusible général	54	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR	82
Fusibles des différents éléments	55		
Remplacement d'une ampoule de phare	56		
Remplacement d'une ampoule de clignotant	57		
Réglage de la portée du phare	57		
Système de refroidissement	58		
Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion	59		
Bouchon de vidange du liquide de refroidissement	60		
Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur	60		



Numéro de cadre, Plaque de constructeur

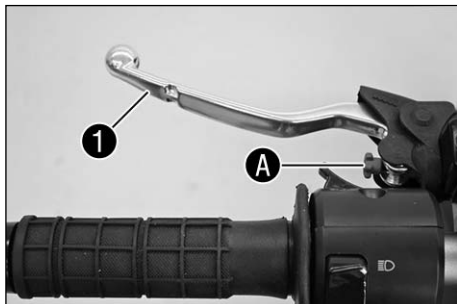
Le numéro de cadre se situe à droite sur la colonne de direction. Notez ce numéro dans l'espace prévu à la première page.

La plaque de constructeur se trouve à côté du numéro de cadre.



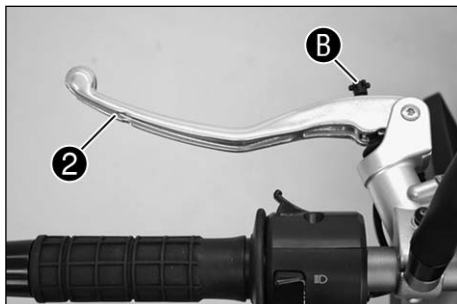
Type et numéro de moteur

Le numéro et le type du moteur sont gravés à gauche sur le carter, sous le pignon de sortie de boîte. Notez ces numéros sur la page 1.



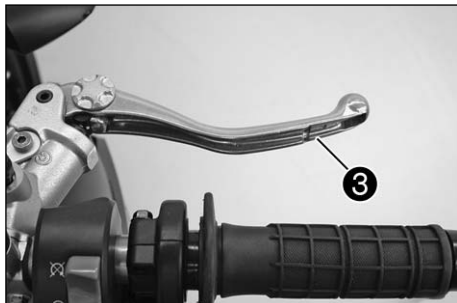
Levier d'embrayage (690 Supermoto)

La poignée d'embrayage [1] est à gauche au guidon. La vis de réglage [A] permet de faire varier la position de base (cf. Travaux d'entretien). L'embrayage est à commande hydraulique et la garde se règle d'elle-même.



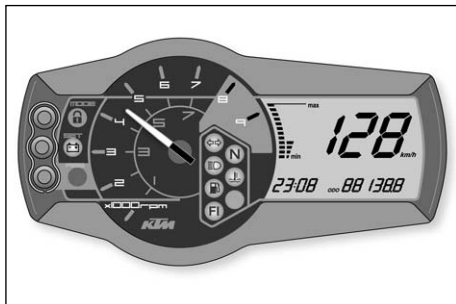
Levier d'embrayage (690 Supermoto Prestige)

La poignée d'embrayage [2] est à gauche au guidon. La vis de réglage [B] permet de faire varier la position de base (cf. Travaux d'entretien). L'embrayage est à commande hydraulique et la garde se règle d'elle-même.



Levier de frein

La poignée de frein [3] se trouve à droite au guidon et commande le frein avant. La position de base de la poignée de frein connaît 4 ou 5 réglages (cf. travaux d'entretien).



Ordinateur de bord

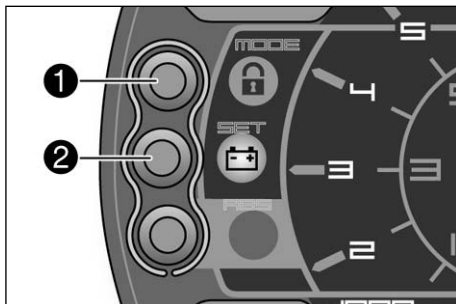
L'ordinateur de bord comporte quatre domaines

Touches de fonctionnement: permettent de changer les modes d'affichage et les réglages de base de l'écran.

Compte-tours: indique le régime moteur.

Témoins: donnent des informations complémentaires sur le fonctionnement de la moto.

Ecran: indique la vitesse, la température du liquide de refroidissement, l'heure, le kilométrage parcouru (ODO), tripmaster 1 (TRIP 1), tripmaster 2 (TRIP 2), kilométrage parcouru depuis que le témoin de réserve s'est allumé (TRIP F).



Touches de fonctionnement de l'ordinateur de bord

MODE [1]

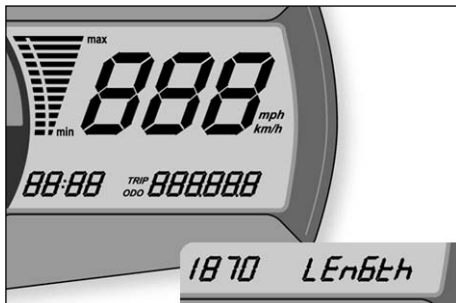
Quand on appuie rapidement sur la touche MODE, l'écran passe au mode suivant d'affichage. Les affichages possibles sont : kilométrage parcouru (ODO), tripmaster 1 (TRIP 1) et tripmaster 2 (TRIP 2).

La vitesse, la température du liquide de refroidissement et l'heure sont toujours affichées.

SET [2]

Quand on appuie sur la touche SET, le tripmaster 1 ou le tripmaster 2 sont remis à 0.

La 3ème touche n'a pas de fonction attribuée.



Ecran de l'ordinateur de bord

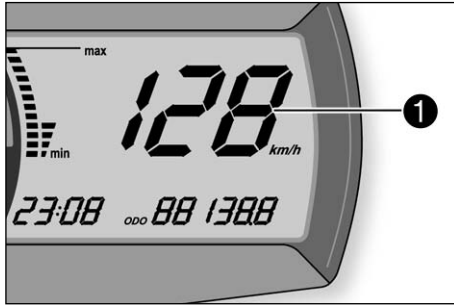
TEST

Quand on met le contact, tous les affichages se font durant une seconde comme test de fonctionnement.

LENGTH

L'affichage change et durant une seconde apparaît le développement de la roue avant indiqué en millimètres. 1870 mm correspond à une roue de 17".

Puis apparaît le mode d'affichage qui était actif quand on a coupé le contact.

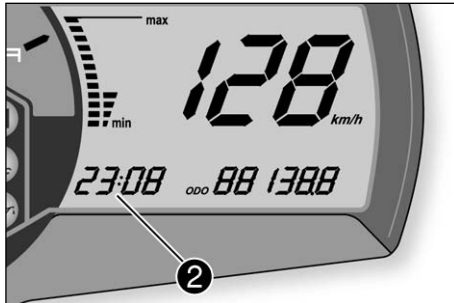


VITESSE [1]

La vitesse peut être affichée en kilomètre/heure (km/h) ou en mile/heure (mph).

CHANGEMENT DE L'AFFICHAGE DE LA VITESSE KM/H - MPH ou MPH - KM/H

Mettre le contact et, dans le mode d'affichage ODO, appuyer plus de 10 secondes sur la touche MODE.



HEURE [2]

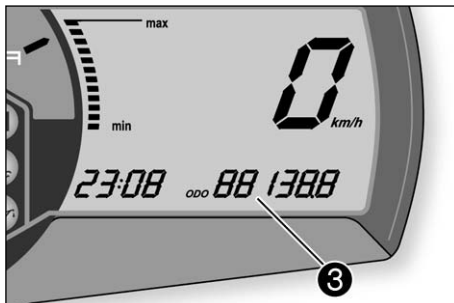
On reconnaît que l'on est en mode d'affichage de l'heure quand les deux points entre les heures et les minutes clignotent. Il faut régler l'heure quand la batterie a été débranchée ou que le fusible 2 a grillé.

RÉGLAGE DE L'HEURE

Mettre le contact, passer au mode d'affichage ODO et appuyer en même temps plus d'une seconde sur les touches MODE et SET. L'affichage de l'heure se met à clignoter.

Avec la touche MODE on règle les heures, avec la touche SET on règle les minutes.

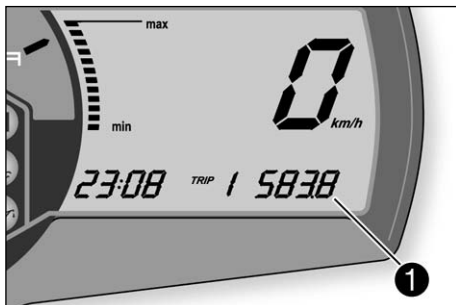
Puis appuyer en même temps sur les touches MODE et SET.



ODO [3]

Indique la somme des kilomètres ou des miles parcourus.

Cette valeur reste en mémoire quand on débranche la batterie.



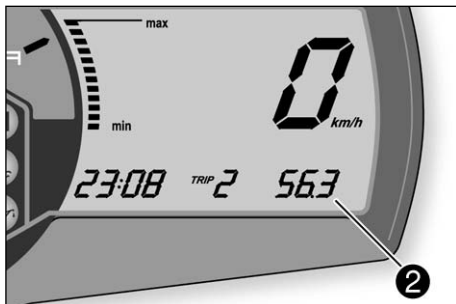
TRIP 1 [1]

Le compteur kilométrique journalier 1 tourne toujours et compte jusqu'à 999,9. On peut s'en servir pour mesurer la distance parcourue lors d'une sortie ou la distance entre deux pleins d'essence.

REMISE À ZÉRO DE TRIP 1

Pour remettre à zéro le compteur kilométrique journalier 1, mettre le contact, passer sur le mode d'affichage TRIP 1 et appuyer sur la touche MODE pendant plus de 2 secondes.

Pour passer à l'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.



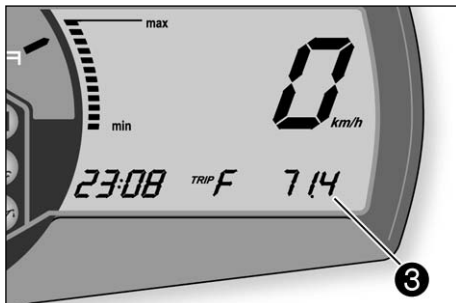
TRIP 2 [2]

Le compteur kilométrique journalier 2 tourne toujours et compte jusqu'à 999,9. On peut s'en servir comme de TRIP 1.

REMISE À ZÉRO DE TRIP 2

Pour remettre à zéro le compteur kilométrique journalier 2, mettre le contact, passer sur le mode d'affichage TRIP 2 et appuyer sur la touche SET pendant plus de 2 secondes.

Pour passer à l'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.



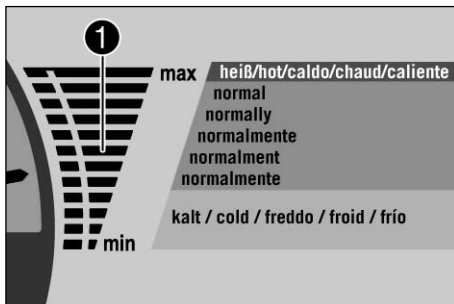
TRIP F [3]

Quand le niveau d'essence atteint la réserve, l'affichage passe automatiquement sur TRIP F et se met à compter (cela quel que soit le mode d'affichage précédent). En même temps le témoin d'essence se met à clignoter. La réserve est suffisante pour au moins 30 kilomètres.

Quand on a fait le plein, il faut environ 3 minutes pour que le témoin d'essence s'éteigne, que TRIP F revienne à zéro et que l'on revienne au mode d'affichage précédent.

NOTA BENE:

Si l'on appuie 2 secondes sur la touche SET, le témoin d'essence s'éteint aussitôt.



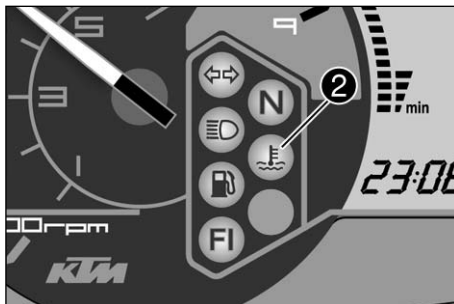
Affichage de la température du liquide de refroidissement

L'affichage de la température [1] sur l'écran se fait au moyen de 12 barres. Plus il y a de barres qui s'allument, plus la température du liquide de refroidissement est élevée. Lorsque la barre du haut (115°C) s'allume, toutes les barres se mettent à clignoter et le témoin rouge [2] s'allume aussi.

! ATTENTION

Causes possibles de l'échauffement et de l'allumage du témoin rouge de température:

- forte charge du moteur alors que l'on roule doucement et que la température est élevée,
- manque de liquide dans le circuit,
- le ventilateur sur le radiateur gauche ne fonctionne pas,
- mauvais usage de l'embrayage à vitesse réduite.



Compte-tours

Le compte-tours [3] indique le régime en nombre de tours moteur par minute. Monter au maximum jusqu'à la zone orange à 7800 t/mn.

A 8600 t/mn le limiteur de régime entre en action. La puissance du moteur s'en trouve alors très réduite.



Témoins



Le témoin vert clignote au rythme des clignotants.
N.B.:
Lorsqu'un clignotant est hors service, le témoin clignote plus rapidement.



Le témoin vert est allumé quand la boîte de vitesses est au point mort.



Le témoin bleu est allumé quand le feu de route est allumé.



Le témoin rouge se met à clignoter quand le liquide de refroidissement atteint une température d'environ 115° celsius.



Le témoin orange s'allume lorsque le carburant atteint le niveau de la réserve. Dans le même temps l'écran passe au mode TRIP F (cf. TRIP F).



Le témoin orange (fuel injection) s'allume pour un court instant quand on met le contact. Il s'éteint dès que la pression est suffisante.
Quand le témoin s'allume alors qu'on roule, c'est qu'il y a un dysfonctionnement au niveau de l'injection. Le code de clignotement permet d'identifier le défaut (voir Recherche de pannes).








Le témoin rouge s'allume lorsque la tension dans le circuit électrique tombe en dessous de 10 volts. Il faut aussitôt consulter un atelier KTM, qui vérifiera le circuit.





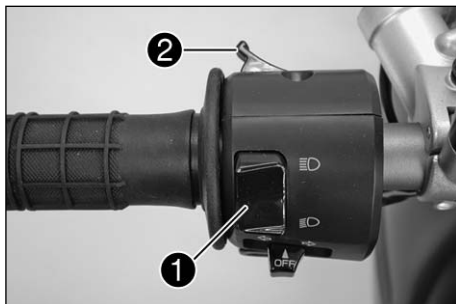
Contacteur

Le contacteur à clef présente 3 positions.

-  Allumage coupé. (Le moteur ne peut être démarré).
-  Allumage mis, Lumière mise. (Le moteur peut être démarré).
-  Allumage coupé. Direction bloquée.




Pour mettre en position , appuyer sur la clef lorsqu'elle est en position , tourner le guidon vers la gauche et tourner la clef vers la gauche.

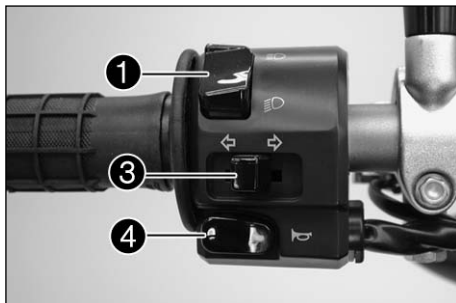
Dans les positions  et  la clé peut être retirée. abziehen.





Commodo

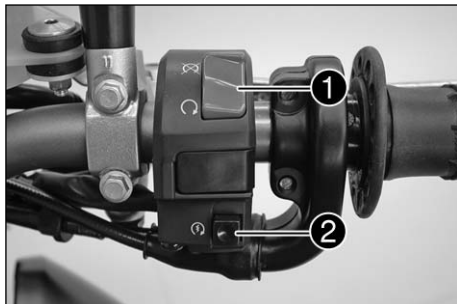
L'inverseur [1] permet de passer de code en phare et inversement

-  feu de route (phare)
-  feu de croisement (code)
-  Le bouton [2] est l'appel de phare.




 Le bouton de clignotants [3] revient lui-même en position médiane. Pour couper le clignotant, il faut appuyer sur le bouton.


 Le bouton [4] actionne le klaxon.



Bouton d'arrêt d'urgence, bouton de démarreur

Le bouton d'arrêt d'urgence [1] est conçu pour des situations d'urgence et ne doit pas être utilisé communément pour arrêter le moteur.

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

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



Le bouton [2] permet d'actionner le démarreur.

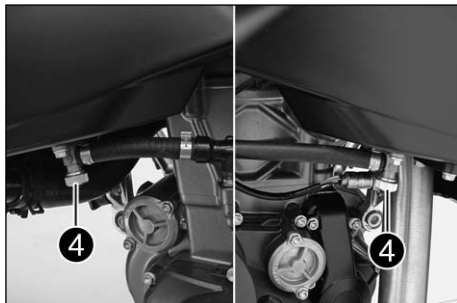


Bouchon de réservoir

Le bouchon [3] peut être fermé à clef. Il est pourvu d'une mise à l'air.

Pour ouvrir, enfoncer la clef, la tourner de 90° vers la gauche et soulever le bouchon.

Pour fermer, remettre le bouchon, tourner la clef de 90° vers la droite et la retirer.



Robinets d'essence

Le réservoir présente 2 robinets [4] qui doivent toujours être ouverts quand la moto est utilisée. Une durite raccord permet une compensation des niveaux. Il faut fermer les robinets d'essence seulement quand on veut déposer le réservoir.

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

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



Poignées de maintien

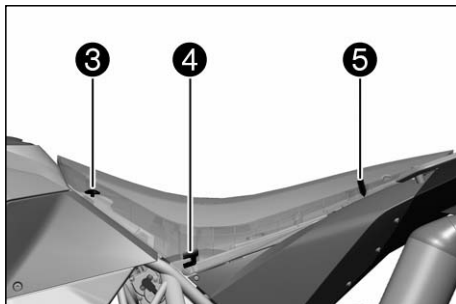
Les poignées [1] permettent de manœuvrer la moto à l'arrêt. En circulation, le passager peut s'y tenir.



Serrure de selle, dépose de la selle

La serrure de selle [2] se ferme avec la clef de contact.

Pour déposer la selle, introduire la clef de contact et tourner de 45° dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre. Lever la selle à l'arrière, tirer vers l'arrière et la retirer vers le haut.

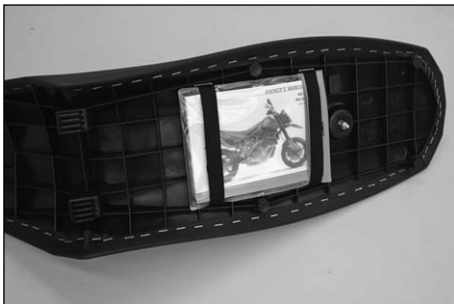


Pour monter la selle, l'accrocher à la vis à tête bombée [3], l'abaisser à l'arrière et pousser en même temps vers l'avant. Les deux pattes [4] doivent s'accrocher sur le cadre. Enfiler le doigt de la serrure [5] dans le logement et appuyer sur l'arrière de la selle jusqu'à ce qu'on entende que le doigt a pris sa place.

Vérifier si la selle tient bien.

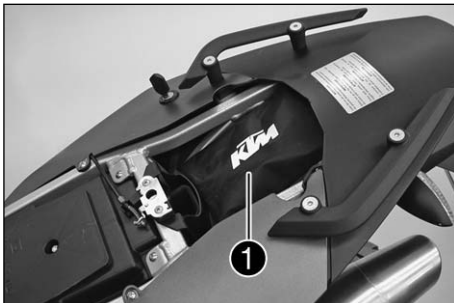
ATTENTION

Si la selle est mal montée, elle peut glisser alors qu'on roule, ce qui peut faire perdre le contrôle de la moto.



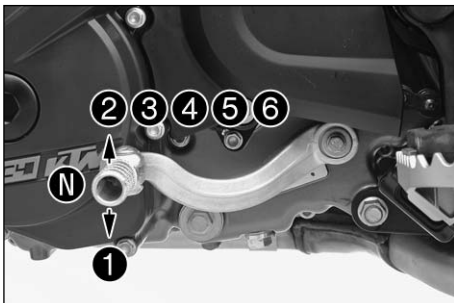
Notice d'utilisation

A la moto sont jointes plusieurs notices d'utilisation dans plusieurs langues. Il convient de choisir la vôtre, de la glisser dans la pochette de protection et de la fixer sous la selle (voir illustration).



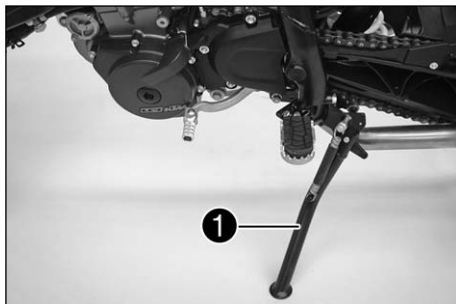
Outillage de bord

L'outillage de bord [1] se trouve dans la boîte sous la selle.



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.



Béquille latérale

Avec le pied déplier la béquille latérale [1] vers l'avant jusqu'en butée et porter le poids de la moto sur elle. Veiller à ce que le sol soit dur et à ce que la moto ne puisse bouger. La béquille latérale est équipée d'un système de sécurité anti-démarrage. Respecter les consignes de démarrage.



Pédale de frein

La pédale de frein principal [2] se trouve devant le repose-pied droit. La position de base peut être adaptée à votre position d'assise (Cf. travaux de maintenance).



Repose-pied

Les repose-pied passager [3] sont repliables.



Réglage de la compression de la fourche (690 Supermoto Prestige)

Sur la fourche on peut régler la valeur de l'amortissement à l'enfoncement (à la compression). On peut ainsi adapter l'amortissement de la fourche à son style de conduite et à la charge de la machine.

Les vis de réglage [1] se trouvent au bas de la fourche.

Une description plus détaillée se trouve au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur“.



Réglage de la détente de la fourche

Sur la fourche on peut aussi régler la valeur de l'amortissement quand la fourche remonte (amortissement à la détente). On peut ainsi également adapter l'amortissement de la fourche à son style de conduite et à la charge de la machine.

Les vis de réglage [2] se situent tout en haut des bras. Une description plus détaillée se trouve au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur“.



Amortissement à la compression de l'amortisseur (690 Supermoto Prestige)

On peut régler le degré d'amortissement de l'amortisseur quand il s'enfonce (amortissement à la compression). Cela permet d'adapter les réactions de l'amortisseur à son style de conduite et à la charge de la moto.

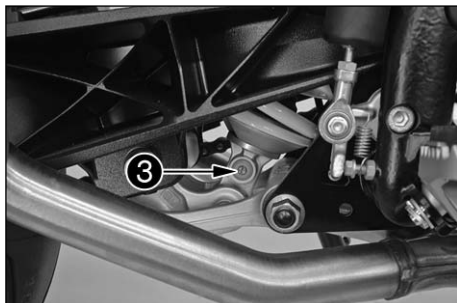
Le degré d'amortissement peut se régler pour petite et grande vitesse (Dual Compression Control). Par là il faut entendre la vitesse avec laquelle l'amortisseur travaille et non pas la vitesse à laquelle roule la moto.



La vis de réglage [1] petite vitesse se tourne avec un tournevis.

La vis de réglage [2] grande vitesse se tourne avec une clef à pipe de 15.

Des précisions supplémentaires se trouvent au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur“.



Amortissement à la détente de l'amortisseur

Sur l'amortisseur on peut également régler le degré d'amortissement lorsque l'amortisseur s'étire (amortissement à la détente). Cela permet d'adapter les réactions de l'amortisseur à son style de conduite et à la charge de la moto.

La vis de réglage [3] se trouve au bas de l'amortisseur.

Des précisions supplémentaires se trouvent au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur“.

Remarques concernant la mise en service

- S'assurer que les travaux de „Révision lors de la remise du véhicule“ ont bien été effectués par l'agent KTM. Celui-ci, lors de la remise du véhicule, doit remettre également le CERTIFICAT DE REMISE du véhicule et le CARNET D'ENTRETIEN.
- Lire attentivement tout le manuel d'utilisation avant la mise en service de la machine.
- Porter sur la page 1 les numéros de cadre, de moteur et de clef.
- Se familiariser avec les commandes.
- Régler la poignée de frein et celle d'embrayage, ainsi que le sélecteur et la pédale de frein à la convenance du pilote.
- La moto est équipée d'un pot à catalyse. L'essence au plomb détruit l'élément catalytique. Il est donc impératif de n'utiliser que de l'essence sans plomb.
- Sur un parking vide 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.
- 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.
- 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.

- Les pneus neufs sont glissants. Au début il faut être prudent et, en prenant des angles différents, leur donner une surface rugueuse. C'est seulement si l'on procède de la sorte qu'ils accrocheront parfaitement.
- Une moto réagit de manière sensible à une modification de la répartition des charges. Consulter le chapitre « Accessoires et chargement » quand on emporte des bagages.
- Respecter les prescriptions de rodage.

Rodage du moteur LC4

Quelle que soit la finesse de l'usinage, des pièces qui ont glissé un certain temps l'une sur l'autre ont un plus bel état de surface. Tout moteur doit donc être rodé. C'est pourquoi il ne faut pas le pousser au maximum durant les premiers 1000 km. Il faut alors au contraire lui demander des efforts limités et changeants. Le régime ne doit pas dépasser un maximum de 6000 t/mn. C'est seulement après cette période que l'on pourra monter le régime à la zone orange (7800 t/mn). Dès régimes plus élevés ainsi que des régimes élevés à froid raccourcissent la durée de vie 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.

- **Ne pas rouler après avoir consommé de l'alcool.**
- **Chaque fois que l'on prend la moto il faut rouler modérément sur les premiers kilomètres, jusqu'à ce que les pneus aient atteint leur température de fonctionnement. C'est après seulement qu'ils ont leur pleine adhérence.**
- **Les roues avant et arrière doivent être chaussées de pneus présentant des dessins de même nature.**

ATTENTION

- Les pneus doivent être conçus pour une vitesse de 210 km/h (symbole H) et homologués par KTM.
- Les pneus neufs ont une surface glissante et ne tiennent pas bien. Durant les 200 premiers kilomètres il faut rouler avec précaution et prendre des angles différents de manière à rendre toute la surface rugueuse. C'est seulement après que le pneu accrochera normalement.
- Il ne faut en aucun cas monter des jantes d'un diamètre ou d'une largeur non d'origine. La tenue de route ne serait plus garantie.
- Respectez le code de la route, roulez de manière défensive pour prévoir les dangers suffisamment tôt.
- Plus on va vite, plus la moto réagit au vent latéral ainsi qu'aux changements de revêtement de la chaussée. A haute vitesse on peut facilement perdre le contrôle de la machine.
- Adaptez votre vitesse aux circonstances et à vos possibilités.
- Roulez prudemment sur les routes que vous ne connaissez pas.
- Remplacer la visière de casque dès que le besoin s'en fait sentir. En effet, une visière rayée font que l'on est aveuglé par les phares ou le soleil.
- Il est permis d'emmener un passager uniquement si les repose-pied passager sont montés.
- Ne pas abandonner la machine tant que

le moteur tourne.

Accessoires et chargement

Les accessoires et le chargement peuvent influencer très négativement la tenue de route d'une moto. C'est pourquoi il faut tenir particulièrement compte des indications ci-après.

ATTENTION

- Ne jamais rouler à plus de 130 km/h après avoir monté des accessoires. Ceux-ci peuvent rendre la tenue de route mauvaise, en particulier à vitesse élevée.
- Ne jamais rouler à plus de 130 km/h quand la moto est équipée de valises ou chargée de bagages. A vitesse élevée la tenue de route en est influencée et la moto pourrait devenir incontrôlable.
- Quand des valises ont été montées, il ne faut pas dépasser la charge maximale autorisée par le constructeur.
- Accrocher ceux-ci de manière à ce qu'ils ne soient pas directement au dessus de l'échappement, sinon la chaleur pourrait les endommager.
- Faire attention à ce que les bagages ne masquent pas le feu arrière.
- Les bagages doivent être fixés correctement et fermement. S'ils bougent ils influencent très négativement la tenue de route.
- Une charge élevée modifie la tenue de route et allonge beaucoup les distances de freinage. Adapter la vitesse en consé-

quence.

- 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.



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 CARBURANT

Vérifier le niveau de carburant dans les réservoirs.

2 CHAÎNE

Vérifier l'état et la tension de la chaîne

Une chaîne détendue peut sauter et une chaîne fort usée peut casser. Dans les deux cas d'autres parties de la moto peuvent être endommagées et l'on peut facilement perdre le contrôle de la machine. Si la chaîne est trop tendue ou n'est pas graissée, il se produit une usure anormale de la chaîne, du pignon et de la couronne.



3 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.

4 FREINS

Vérifier si les freins fonctionnent et contrôler le niveau de liquide de frein dans les bocal. Les bocal ont des dimensions telles que même lorsque les plaquettes sont usées, il n'est pas nécessaire de rajouter de liquide. Si le niveau descend au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a plus de garniture sur les plaquettes. Faire vérifier alors le système de freinage dans un atelier KTM, car une panne se dessine. Il faut également vérifier l'état des durites et l'épaisseur des plaquettes. Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein.





5 CÂBLES

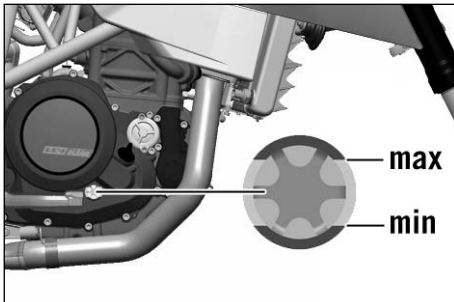
Vérifier le réglage des câbles de gaz et contrôler qu'ils coulissent bien.

6 LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid.

7 EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Faire démarrer le moteur et vérifier le fonctionnement du phare, du feu rouge, du feu stop, des clignotants, des témoins, du klaxon et du bouton d'arrêt d'urgence.



8 VÉRIFIER LE NIVEAU D'HUILE

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

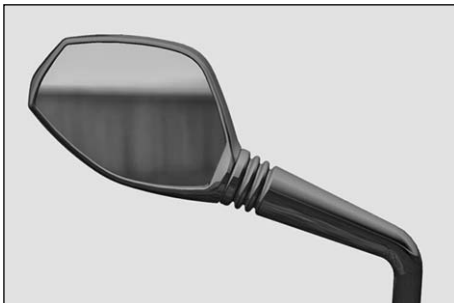
9 BAGAGES, CHARGEMENT

Ne jamais dépasser le poids total en charge autorisé (350 kg) ainsi que la répartition des charges sur les roues. Le poids total en charge autorisé est composé de :

- La moto avec les pleins (164 kg)
- Bagages et accessoires
- Pilote et passager tout équipés

Il faut adapter la pression des pneus ainsi que les caractéristiques de la fourche et de l'amortisseur au poids total roulant.

S'assurer avant de démarrer que les bagages sont correctement fixés.



10 RÉTROVISEURS

S'asseoir sur la moto et vérifier le réglage des rétroviseurs.



Lancement du moteur

- 1 Mettre le bouton d'arrêt d'urgence [1] sur la bonne position.
 - 2 Mettre le contact (Clef [2] en position ○).
- REMARQUE: Quand on met le contact, on entend la pompe à essence pendant environ 2 secondes. Durant cet intervalle de temps se fait aussi le test de fonctionnement de l'ordinateur de bord.
- 3 Mettre la boîte au point mort (Le témoin vert N [3] doit être allumé).
 - 4 **Ne pas donner de gaz** et appuyer sur le bouton de démarreur [4]. Il convient d'actionner le bouton de démarreur quand ce test est terminé.
 - 5 Enlever le poids de la béquille latérale et la replier jusqu'en butée.



⚠ ATTENTION

- **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.
- **Ne jamais utiliser la moto quand la batterie est déchargée ou sans la batterie.** En effet, dans les deux cas des composants et des éléments électroniques de sécurité peuvent se trouver endommagés, si bien que la machine ne peut plus être utilisée de manière sûre dans la circulation.

! ATTENTION

- **Si l'on donne des gaz au moment où on lance le moteur, la gestion moteur coupe l'injection.** Le moteur ne peut donc alors pas démarrer. **Ne pas donner de gaz au démarrage !**
- **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.



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
 - 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 l'on a donné des gaz au démarrage
- si le témoin **FI** est allumé
 - si oui, voir le tableau des codes de clignotement
- 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 moto est équipée d'un système de sécurité pour le démarrage. Le moteur peut démarrer seulement quand la boîte de vitesses est au point mort ou que l'on tire sur la poignée d'embrayage. Quand la béquille latérale est déployée, le moteur démarre seule-

ment quand la boîte de vitesses est au point mort ou que l'on tire sur la poignée d'embrayage. Si la béquille n'est pas rentrée, que l'on engage une vitesse et que l'on relâche l'embrayage, le moteur se coupe.

Démarrage

Tirer sur la poignée d'embrayage et passer la première. Relâcher lentement la poignée d'embrayage tout en donnant les gaz avec précaution.

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 avec précaution. Dans les virages il faudrait éviter de passer les vitesses et il faut donner les gaz avec précaution. Si le starter est mis, il faut l'enlever dès que le moteur est chaud.

Ne jamais donner plus de gaz que le permet l'état de la route et le temps. Dans les virages surtout il faut accélérer prudemment. En ouvrant brutalement on peut perdre le contrôle de la machine, d'autre part cela 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. Si le moteur a calé à un carrefour par exemple, simplement débrayer et actionner le démarreur. Il n'est pas nécessaire de repasser au point mort.

Si le témoin FI s'allume alors qu'on roule, il faut s'arrêter immédiatement. Dès que l'on met la boîte au point mort, le témoin se met à clignoter. Le rythme de clignotement permet de déterminer un nombre à deux chiffres, un code de clignotement.

Exemple :



Code 24 : FI clignote 2fois lentement et 4 fois rapidement, puis pause.

Code 06 : FI clignote 6 fois rapidement, puis pause.

Ce code de clignotement permet de déterminer de quel composant provient le dysfonctionnement (voir paragraphe Recherche de panne). Ainsi on peut localiser la panne en l'absence d'un boîtier diagnostic.



ATTENTION

- **Eviter 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.**
- **Ne pas essayer de modifier le réglage de l'ordinateur pendant qu'on roule. L'attention est alors détournée de la circulation et l'on peut perdre le contrôle de la machine.**

⚠ ATTENTION

- Quand on roule, le passager doit se tenir au pilote ou aux poignées de maintien. Il doit garder ses pieds sur les repose-pied passager.
- Vérifier régulièrement la fixation des bagages et des valises.
- 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 lorsque le 5ème trait de la jauge de température s'allume.
- Ne jamais descendre une vitesse à plein régime. Il se produirait un sursrégime qui pourrait endommager le moteur. D'autre part, le blocage de la roue arrière pourrait facilement faire perdre le contrôle de la machine.
- Ne jamais faire démarrer la moto sans filtre à air car la saleté rentre alors dans le moteur et provoque une usure prématurée.
- Si un manque de puissance se fait sentir alors qu'on roule et cela parce qu'un cylindre a des ratés d'allumage ou même ne donne plus du tout, il faut s'arrêter aussitôt. En effet, si du mélange air-essence

passé dans le pot à catalyse et s'y allume, la chaleur dégagée détruit le pot ainsi que les pièces qui l'entourent.

- Le témoin rouge du circuit de refroidissement s'allume quand le liquide a atteint 115° 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 ne fonctionne pas
 - mauvaise utilisation de l'embrayage pour rouler doucement
- Laisser refroidir le moteur et pendant ce temps vérifier s'il y a une fuite de liquide de refroidissement. Vérifier le niveau de liquide dans le radiateur et pas seulement dans le vase d'expansion. **ATTENTION DE NE PAS S'ÉBOUILLANTER!** On peut repartir seulement s'il y a assez de liquide de refroidissement dans le système.
- 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. Freiner avec une précaution particulière quand il y a du sable, que le sol est gras ou mouillé. Toujours bien doser, car des roues qui bloquent déstabilisent la moto et conduisent à la chute. Descendre les

vitesse en fonction du ralentissement. S'il faut freiner, c'est avant le virage et pas dans le virage.

Dans les grandes descentes, utiliser le frein moteur. Descendre une à deux vitesses en prenant garde toutefois de ne pas effectuer de sursrégime. 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.
- Tenir compte que les distances de freinage s'allongent quand on transporte un passager ou des bagages.
- 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.
- 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.



Arrêt et béquillage

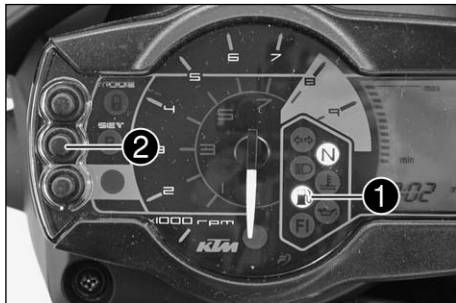
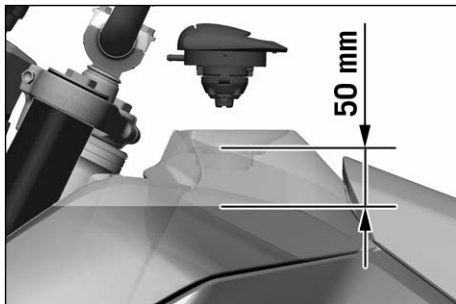
Ralentir la moto et mettre la boîte de vitesses au point mort. Pour arrêter le moteur, couper le contact. Mettre la moto sur un sol stable. Mettre l'antivol. Avec le pied déplier la béquille latérale vers l'avant jusqu'en butée et porter le poids de la moto sur elle. Veiller à ce que le sol soit stable. Mettre l'antivol.

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

- Il convient de toujours retirer la clef de contact quand on gare la moto, afin de prévenir une utilisation abusive.
- La béquille latérale est prévue seulement pour le poids de la moto. Si l'on s'assied sur la moto quand elle repose sur la béquille latérale, celle-ci, ou même le cadre, peut être abîmée et la moto peut tomber.



Carburant, mettre de l'essence

Le moteur LC4 a besoin d'essence sans plomb d'un indice d'octane d'au moins 95.

! ATTENTION

Cette moto est équipée d'un pot à catalyse que l'utilisation d'essence plombée détruit. C'est pourquoi il faut utiliser uniquement de l'essence sans plomb.

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

S'assurer après fermeture du bouchon de réservoir qu'il est bien en place.

N.B.:

Quand on a fait le plein, il faut environ 3 minutes pour que le témoin [1] s'éteigne, que TRIP F passe à 0 et que l'on repasse dans le mode d'affichage précédent.

En appuyant sur la touche SET [2] 2 on éteint aussitôt le témoin.

⚠ 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 renverser 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.

690 SUPERMOTO / 690 SUPERMOTO PRESTIGE 2007 Une moto propre fait économiser temps et argent!		1ère révision après 1000 km	Tous les 5000 km ou 1 fois par an	Tous les 10000 km ou tous les 2 ans
MOTEUR	Vidange; changer les filtres	●	●	●
	Nettoyer les crépines et l'aimant du bouchon de vidange	●	●	●
	Remplacer les bougies			●
	Vérifier jeu aux soupapes, régler			●
	Vérifier fixations moteur	●	●	●
	Vérifier le serrage de toutes les vis moteur accessibles	●	●	●
INJECTION	Vérifier l'état et l'étanchéité des manchons	●		●
	Contrôler la mémoire des dysfonctionnements avec le boîtier diagnostic KTM	●	●	●
	Vérifier avec le boîtier diagnostic KTM les contacteurs de point mort, embrayage, 2ème/3ème et de béquille latérale	●	●	●
	Vérifier l'état et la disposition de la durite d'essence, des tuyaux du système d'air secondaire et de mise à l'air	●	●	●
	Remplacer le joint torique du raccord de durite d'essence et vérifier l'étanchéité	●	●	●
	Vérifier l'état et la position du faisceau du corps papillonné	●		●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●	●
	Vérifier fonctionnement du ventilateur	●	●	●
	Vérifier l'étanchéité et la fixation de l'échappement, contrôler si les colliers sont bien serrés	●	●	●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●	●
	Vérifier le niveau de liquide dans le bocal du maître-cylindre d'embrayage		●	●
	Vérifier le filtre à air, le remplacer si nécessaire, nettoyer le boîtier		●	●
	Vérifier état et position des fils électriques	●	●	●

690 SUPERMOTO / 690 SUPERMOTO PRESTIGE 2007 Une moto propre fait économiser temps et argent!		1ère révision après 1000 km	Tous les 5000 km ou 1 fois par an	Tous les 10000 km ou tous les 2 ans
ACCESSOIRES	Vérifier réglage du phare	●	●	●
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, cligno, appel de phare, témoins, éclairage compteur, klaxon, contacteur béquille atérale, contacteur embrayage, coupe-circuit)	●	●	●
	Vérifier le serrage de tous les écrous et vis	●	●	●
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●	●
	Remplacer le liquide de frein			●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●	●
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●	●	●
	Vérifier serrage vis circuit de frein	●	●	●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●	●
	Nettoyer les cache-poussière		●	●
	Purger les bras de fourche	●	●	●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant	●	●	●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●	●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, biellette de renvoi, amortisseur)	●	●	●
	Graisser les articulations de la biellette du PRO-LEVER			●

690 SUPERMOTO / 690 SUPERMOTO PRESTIGE 2007 Une moto propre fait économiser temps et argent!		1ère révision après 1000 km	Tous les 5000 km ou 1 fois par an	Tous les 10000 km ou tous les 2 ans
ROUES	Vérifier voile des jantes	●	●	●
	Vérifier état et pression des pneus	●	●	●
	Vérifier l'état, la fixation et la tension des guide-chaîne, de la chaîne	●	●	●
	Vérifier si le pignon de sortie de boîte et la couronne sont bien fixés et freinés	●	●	●
	Graisser la chaîne	●	●	●
	Vérifier jeu roulements de roue et amortisseur de transmission		●	●

EN USAGE COMPÉTITION IL FAUT FAIRE LA RÉVISION DES 5000 KM APRÈS CHAQUE COURSE!

Il ne faut pas dépasser la révision de plus de 500 km.

Les révisions effectuées dans un atelier KTM agréé ne dispensent pas le pilote de tout entretien et contrôle.

690 SUPERMOTO / 690 SUPERMOTO PRESTIGE 2007 TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À DEMANDER EN PLUS À L'AGENT KTM		
	au moins 1x par an	Tous les 10000 km ou 2 ans
Entretien complet de la fourche		●
Entretien complet de l'amortisseur		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches	●	
Traiter raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●	
Mettre graisse spéciale sur les cosses de batterie	●	
Remplacer le liquide de refroidissement		●

690 SUPERMOTO / 690 SUPERMOTO PRESTIGE 2007			
VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE			
	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	Tous les 1000 km
Vérifier niveau huile	●		
Vérifier niveau liquide de frein	●		
Vérifier état des garnitures de frein	●		
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●		
Vérifier fonctionnement du klaxon	●		
Graisser câbles et embouts		●	
Purger les bras de fourche			●
Nettoyer la chaîne			●
Graisser la chaîne		●	●
Vérifier tension	●		
Vérifier état des pneus et pression	●		
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●		
Vérifier étanchéité durites d'essence	●		
Vérifier si toutes les commandes fonctionnent bien	●		
Graisser les poignées de frein et d'embrayage		●	
Vérifier freinage	●	●	
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (sauf freins, échappement)		●	
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●	

! ATTENTION

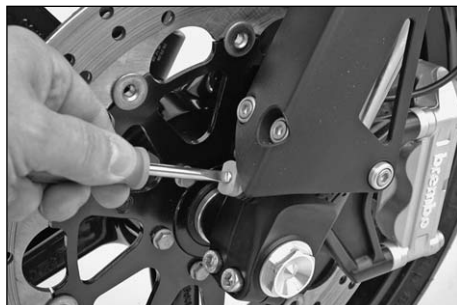
- Eviter d'employer un nettoyeur haute pression pour nettoyer la moto, car l'eau pourrait pénétrer dans les roulements, les raccords électriques etc.
- Pour fixer les déflecteurs sur le réservoir, utiliser seulement les vis spéciales à la bonne longueur fournies par KTM. En effet, d'autres vis, ou d'une longueur différente, peuvent percer le réservoir, qui perd alors son essence.
- Si l'on enlève des écrous autobloquants, il faut en mettre des neufs au remontage. Si l'on n'en dispose pas, il faut enduire les filetages de loctite 243. Si les filetages sont abîmés, il faut remplacer la vis et l'écrou.
- Ne pas employer de rondelles éventail ou grower pour les fixations moteur, car elles font leur place dans le métal du cadre et les fixations se desserrent constamment. Utiliser des écrous autobloquants.
- Laisser refroidir la machine avant d'en faire l'entretien. On évitera ainsi de se brûler.
- Eliminer les huiles, les graisses, les filtres, le carburant, les produits d'entretien etc. en accord avec les règlements. Tenir compte des prescriptions locales.
- Ne jamais jeter la vieille huile à l'égout ou dans la nature. Un litre d'huile pollue un million de litres d'eau.

REGLAGE DE BASE FOURCHE WP 4860 ROMA	Supermoto			Supermoto Prestige				
	Confort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale	Confort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale
	Amortissement à la compression (crans)	-	-	-	20	15	10	10
Amortissement à la détente (crans)	20	15	10	10	20	15	10	10

Réglage de la fourche et de l'amortisseur

La fourche et l'amortisseur présentent de nombreuses possibilités de réglage permettant d'adapter la machine à un style de conduite et à la charge transportée. Afin de faciliter le réglage les valeurs d'expérience de l'usine sont rassemblées dans un tableau. Il s'agit là de valeurs de base servant aux réglages personnels. Ne pas procéder arbitrairement (max. +/- 40%), car on pourrait alors diminuer la tenue de route, en particulier à grande vitesse.

Faire attention à ce que le réglage soit le même pour les deux bras de fourche.



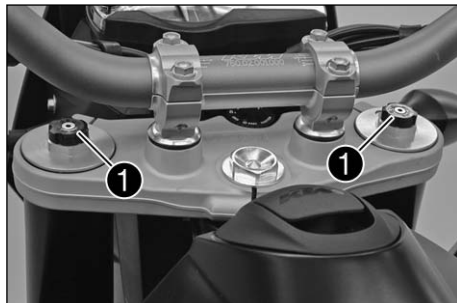
Réglage de la compression de la fourche (690 Supermoto Prestige)

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

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit. L'amortissement doit être réglé de manière identique pour les deux bras de fourche.

REGLAGE DE BASE:

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir de 15 crans en arrière dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.



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 [1] (REB).

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit. L'amortissement doit être réglé de manière identique pour les deux bras de fourche.

REGLAGE DE BASE:

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir de 15 crans en arrière dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.

REGLAGE DE BASE AMMORTISSEUR WP 4618	Supermoto				Supermoto Prestige			
	Confort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale	Confort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale
Amortiss. à la compression petite vitesse (crans)	-	-	-	-	20	15	10	10
Amortiss. à la compression grande vitesse (tours)	-	-	-	-	2	1,5	1	1
Amortissement à la détente (crans)	20	15	10	10	20	15	10	10
Précontrainte di ressort (mm)	12	12	12	12	12	12	12	12

Reglage da la amortissement à la compression de l'amortisseur (690 Supermoto Prestige)

L'amortisseur permet un réglage séparé de l'amortissement à la compression pour petite et grande vitesse (Dual Compression Control).

L'appellation petite et grande vitesse concerne la rapidité du mouvement de l'amortisseur quand il s'enfonce et non pas l'allure de la moto.

Le système petite et grande vitesse présente des recouvrements : pour un enfoncement de l'amortisseur de vitesse lente jusqu'à normale, c'est principalement la partie „petite vitesse“ du système qui entre en ligne de compte.

La partie „grande vitesse“ joue son rôle pour un enfoncement rapide. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, l'amortissement augmente. Dans le sens contraire, il se réduit.



RÉGLAGE DE BASE „PETITE VITESSE“:

- Visser la vis de réglage [1] avec un tournevis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Tourner 15 crans dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.



RÉGLAGE DE BASE „GRANDE VITESSE“:

- Visser la vis de réglage [2] avec un tournevis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Tourner 1,5 tours dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

⚠ ATTENTION

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. Ne jamais toucher à la grosse vis (24 mm).



Réglage de l'amortisseur, amortissement à la détente

Le degré d'amortissement à la détente se règle avec la vis de réglage [1]. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente l'amortissement, en tournant dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre on le réduit.

RÉGLAGE DE BASE:

- Visser la vis de réglage avec un tournevis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Tourner 15 crans dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.

⚠ ATTENTION

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.

REGLAGE DE BASE AMMORTISSEUR WP 4618	Supermoto				Supermoto Prestige			
	Confort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale	Confort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale
Amortiss. à la compression petite vitesse (crans)	-	-	-	-	20	15	10	10
Amortiss. à la compression grande vitesse (tours)	-	-	-	-	2	1,5	1	1
Amortissement à la détente (crans)	20	15	10	10	20	15	10	10
Précontrainte di ressort (mm)	12	12	12	12	12	12	12	12

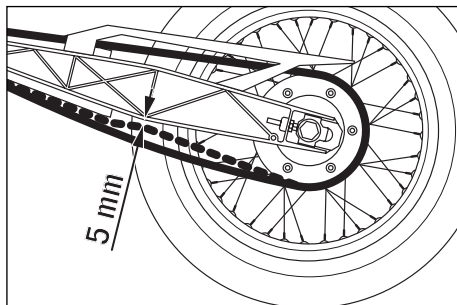


Purge de la fourche

Il faut purger régulièrement les bras de fourche (voir plan d'entretien). Pour ce faire mettre la machine sur la béquille latérale et retirer les vis de purge [2] afin de laisser s'échapper une surpression éventuelle.

! ATTENTION

Une pression trop forte dans la fourche peut causer une fuite. Si la fourche fuit, il faut commencer par dévisser les vis de purge, avant que de faire changer les joints.

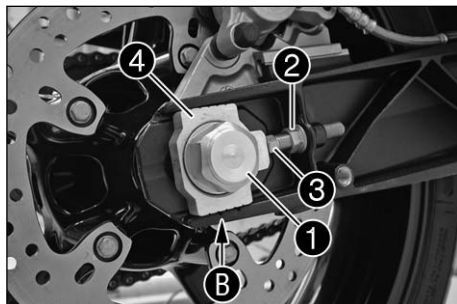


Contrôle de la tension de la chaîne

Mettre la moto sur la béquille latérale et mettre la boîte de vitesses au point mort. Au niveau du renfort vertical la distance entre la chaîne et le bras oscillant doit être de 5 mm. Le brin supérieur doit alors être tendu (voir illustration). Corriger la tension de la chaîne si besoin est.

⚠ ATTENTION

- Si la chaîne est trop tendue, les éléments de la transmission secondaire, à savoir la chaîne, le pignon, la couronne, les roulements 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.

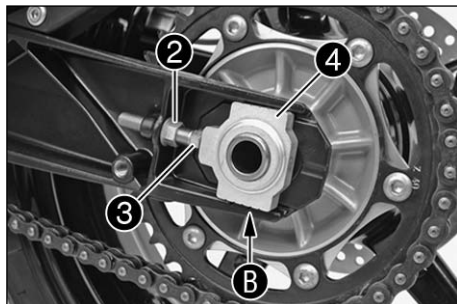


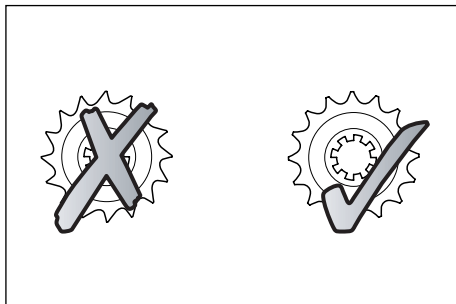
Ajustement de la tension de la chaîne

Desserrer l'écrou à épaulement [1]. Desserrer les contre-écrous [2] et tourner de manière égale les vis de réglage [3] à gauche et à droite. Resserrer les contre-écrous [2]. Pour que la roue soit correctement placée, il faut que les repères sur les tendeurs de chaîne soient dans la même position par rapport aux repères de référence [B] sur le bras oscillant à droite et à gauche. Avant de resserrer la broche, vérifier que les tendeurs [4] sont bien contre les vis de réglage et que les roues avant et arrière sont bien dans un même plan. Resserrer l'écrou à épaulement [1] à 90 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 et amener par conséquent à la chute.



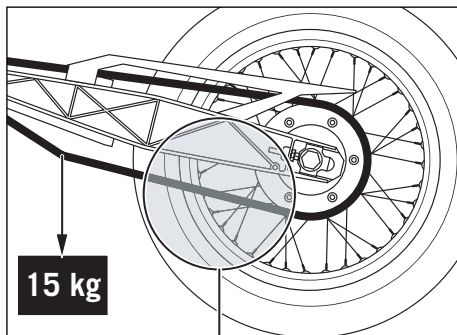


Entretien de la chaîne

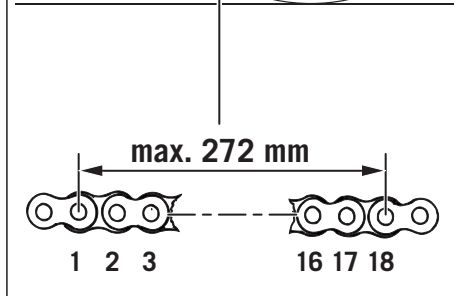
La chaîne à joints en X ne requiert qu'un minimum d'entretien. Nettoyer abondamment à l'eau pour faire tomber la saleté. Avant chaque graissage, il faut enlever les restes dus au graissage précédent (Motorex Chain Clean 611). Après séchage, il convient d'utiliser une graisse en aérosol prévue pour les chaînes à joints en X (Motorex Chainlube 622 Strong).

⚠ 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.
- Pour des raisons de sécurité la chaîne n'est pas pourvue d'une attache rapide. Toujours faire remplacer la chaîne dans un atelier KTM. Cet atelier possède l'outil spécial pour river les chaînes.
- Il ne faut jamais monter une attache rapide ordinaire.



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



Contrôle de l'usure de la chaîne

Pour vérifier l'usure de la chaîne il convient de procéder comme suit :
Mettre la boîte de vitesses au point mort et tirer sur le brin inférieur de la chaîne avec une force d'environ 15 kg (voir illustration). On mesure alors la distance entre 18 rouleaux sur le brin inférieur. Quand la valeur de 272 mm est atteinte, il faut changer la chaîne. Dans la mesure où une chaîne ne s'use pas de manière régulière, il est préférable d'effectuer la mesure en plusieurs endroits.
Si des joints X sont abîmés, remplacer la chaîne.

REMARQUE:

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



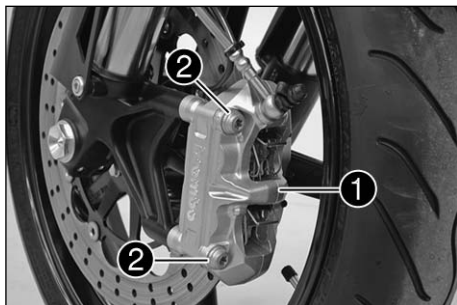
Indications fondamentales concernant les freins à disque KTM

PINCES:

Les pincés de frein avant [1] ont chacune 4 pistons et sont fixées radialement sur le bras. Les disques à l'avant sont montés flottants, c'est-à-dire qu'ils peuvent bouger latéralement. Ce déplacement latéral permet que les plaquettes se positionnent de manière optimale sur les disques. Les vis [2] de fixation doivent être enduites de loctite 243 et serrées à 45 Nm. La pince de frein arrière [3] possède un piston et elle est montée flottante, c'est-à-dire qu'elle n'est pas fixée de manière rigide sur son support. Ce déplacement latéral permet que les plaquettes se positionnent de manière optimale sur le disque.

⚠ ATTENTION

Pour des raisons de sécurité il convient de toujours faire effectuer l'entretien et les réparations sur les freins dans un atelier KTM.

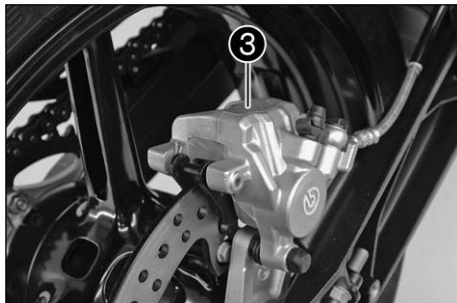


PLAQUETTES:

Les plaquettes de frein montées par KTM ont été soumises à des tests importants ; elles garantissent un freinage optimum et sont mentionnées dans les documents d'homologation.

⚠ ATTENTION

Les plaquettes de frein que l'on trouve chez les accessoiristes souvent ne sont pas homologuées pour une utilisation sur route de votre KTM. Leur mode de fabrication et leur coefficient de frottement, donc la puissance de freinage, peuvent être très différents de ceux des plaquettes d'origine KTM. En utilisant des plaquettes non conformes à la première monte, on risque que celles-ci ne soient pas homologuées. La machine ne correspond plus alors à l'homologation et la garantie ne peut être accordée.





BOCAUX DE LIQUIDE DE FREIN:

Les 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. Il n'y a donc normalement aucun besoin de retirer les couvercles. 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.



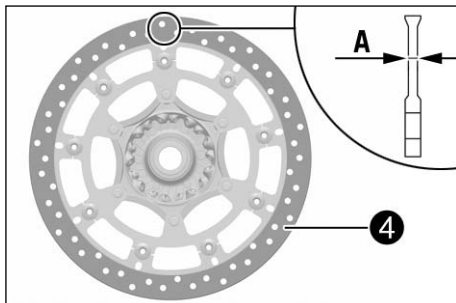
LIQUIDE DE FREIN:

Il est recommandé d'utiliser Motorex Brake Fluid DOT 5.1 pour effectuer un complément ou un remplacement de liquide de frein. Le liquide DOT 5.1 a un point d'ébullition humide de 180°C (soit 25°C de plus que le DOT 4) et il est donc plus sûr en utilisation intensive. Le DOT 5.1 est à base d'éther de glycol, a une couleur ambrée et peut être mélangé avec du DOT 4. **Ne jamais utiliser de DOT 5.** Ce produit est à base de silicone et reconnaissable à sa couleur pourpre. Les joints et les durites des motos KTM ne sont pas conçus pour du liquide de frein DOT 5.

Le liquide de frein est soumis à des contraintes thermiques importantes et absorbe l'humidité de l'air. Cela abaisse le point d'ébullition. C'est pourquoi il convient de remplacer le liquide de frein selon les intervalles prescrits.

⚠ ATTENTION

Faire remplacer le liquide de frein du circuit avant et du circuit arrière tous les deux ans dans un atelier KTM.

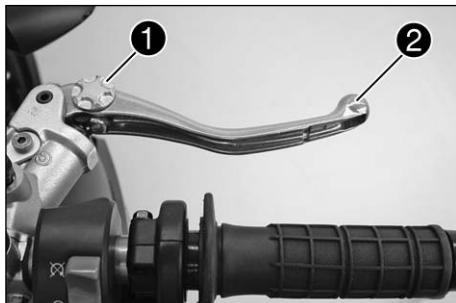


DISQUES DE FREIN:

L'usure réduit l'épaisseur des disques au niveau de la piste de freinage [4]. A l'endroit le plus fin [A], les disques ne doivent pas présenter une épaisseur inférieure à ce qui est donné dans les tolérances. Contrôler l'usure à plusieurs endroits.

⚠ ATTENTION

Si l'épaisseur est inférieure, cela représente un facteur de risque. Faire remplacer immédiatement un disque trop usé.



Position de base de la poignée de frein

Avec la vis de réglage [1] on peut changer la position de base de la poignée [2]. Pousser la poignée en bout vers l'avant et tourner en même temps la vis de réglage.



Vérification du niveau de liquide de frein à l'avant (690 Supermoto)

Le bocal est combiné avec le maître-cylindre au guidon et présente un regard. Quand le bocal est à l'horizontale, le niveau ne doit pas se situer en dessous du milieu 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.
- Faire changer le liquide de frein tous les deux ans dans un atelier KTM.

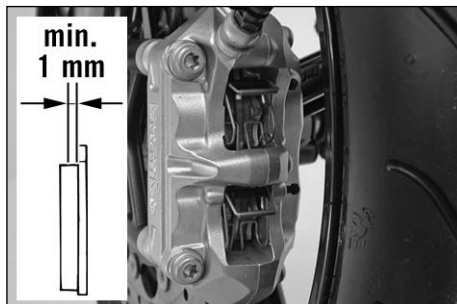


Vérification du niveau de liquide de frein à l'avant (690 Supermoto Prestige)

Le bocal de liquide de frein pour le frein avant se situe à droite sur le guidon. Il a un repère MIN et un repère MAX. Quand la moto est bien droite, le niveau ne doit pas se situer en dessous du repère MIN.

⚠ ATTENTION

- Si le niveau de liquide de frein se situe en dessous du minima, ceci signifie que le système présente une fuite ou que les plaquettes de frein sont totalement usées. Dans ce cas il faut se rendre immédiatement dans un atelier KTM.
- Faire changer le liquide de frein tous les deux ans dans un atelier KTM.



Vérification des plaquettes de frein à l'avant

On peut voir 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 remplace les plaquettes trop tard, quand la garniture est trop usée, c'est la partie métallique des plaquettes qui frotte contre le disque. L'efficacité du freinage en est très compromise et les disques sont irrémédiablement abîmés.

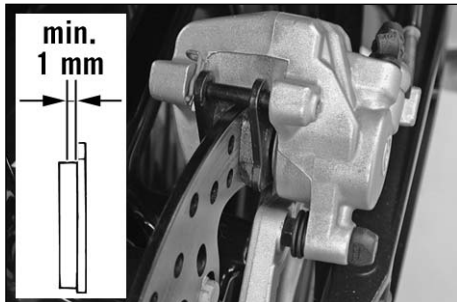


Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière

Le bocal de liquide de frein pour le frein arrière se situe à l'arrière à droite sur la moto. Il possède un repère MIN et un repère MAX. Quand la moto est bien droite, le niveau ne doit pas se situer en dessous du repère MIN.

⚠ ATTENTION

- Si le niveau de liquide de frein se situe en dessous du minima, ceci signifie que le système présente une fuite ou que les plaquettes de frein sont totalement usées. Dans ce cas il faut se rendre immédiatement dans un atelier KTM.
- Faire changer le liquide de frein tous les deux ans dans un atelier KTM.



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

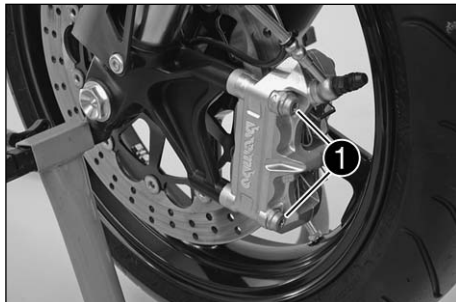
Si l'on attend trop pour changer les plaquettes et que, par exemple il n'y a plus de garniture, c'est le métal de la plaquette qui frotte contre le disque. Le freinage est alors inefficace et le disque est irrémédiablement endommagé.



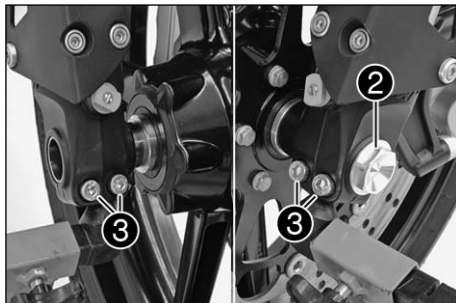
Dépose et pose de la roue avant

Pour déposer les roues il est nécessaire d'utiliser des béquilles spéciales afin que la moto soit bien stable. La béquille avant ne tient bien la moto qu'en liaison avec la béquille arrière. Dans le catalogue Power Parts de KTM on peut trouver les béquilles montrées ici.

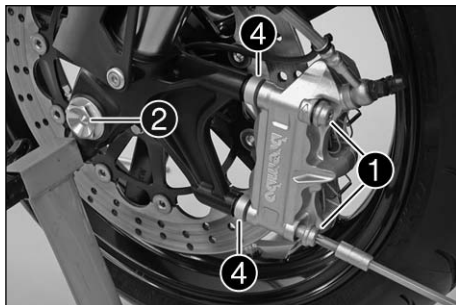
Monter d'abord la béquille arrière puis la béquille avant. Faire attention à ce que le sol soit stable et le montage correct. La roue avant ne doit alors plus toucher le sol.



Enlever les vis [1] de la pince de frein et dégager la pince du disque avec précaution en la tirant vers l'arrière.



Desserrer la vis à épaulement [2] et les vis [3] au bas de la fourche. Desserrer la vis à épaulement d'environ 8 tours puis appuyer dessus avec la main de manière à faire sortir la broche. Retirer la vis. Maintenir la roue et sortir la broche. Dégager la roue de la fourche.



! ATTENTION

- Ne pas actionner le frein lorsque la roue est déposée.
- Toujours poser la roue avant de manière telle que le disque de frein ne risque pas d'être abîmé.

Pour la pose, présenter la roue dans la fourche, monter la broche et la vis à épaulement [2]. Serrer la vis à 40 Nm. Présenter les pinces en faisant attention à ce que les plaquettes soient bien en place. Mettre de la loctite 243 sur le filetage des vis [1]. Monter les entretoises [4] et mettre les vis. Les serrer à 45 Nm.

Descendre la moto de la béquille avant, serrer le frein avant et actionner la fourche plusieurs fois à fond afin que les bras prennent bien leur place.

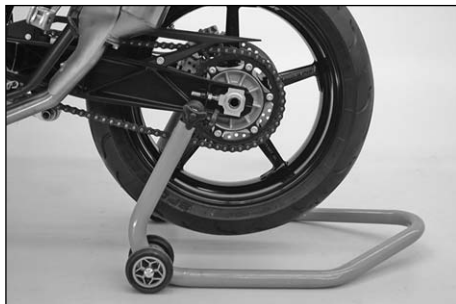


Serrer les vis [3] pinçant l'axe de roue sur les deux bas de la fourche à 15 Nm. Actionner le frein avant de manière à retrouver le point d'attaque et vérifier si la roue tourne facilement. Retirer la béquille arrière.

⚠ ATTENTION

- Si l'on ne dispose pas de clef dynamométrique au moment de la pose, il faut faire contrôler le serrage dès que possible dans un atelier KTM. Une broche de roue mal serrée peut entraîner un défaut de tenue de route et amener par conséquent à la chute.
- Quand la roue est en place, toujours actionner le frein de manière à ce que les plaquettes prennent leur place.
- Éviter absolument qu'il y ait de la graisse ou de l'huile sur les disques de frein. L'efficacité s'en trouverait considérablement réduite.

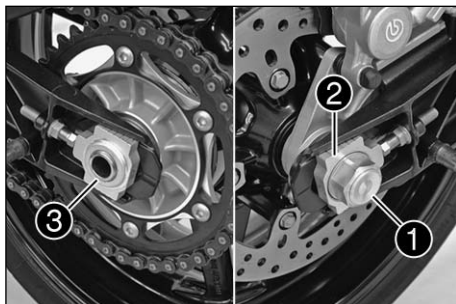




Dépose et pose de la roue arrière

Pour déposer les roues il est nécessaire d'utiliser des béquilles spéciales afin que la moto soit bien stable. Dans le catalogue Power Parts de KTM on peut trouver les béquilles montrées ici.

Monter la béquille arrière. Faire attention à ce que le sol soit stable et le montage correct. La roue arrière ne doit alors plus toucher le sol.



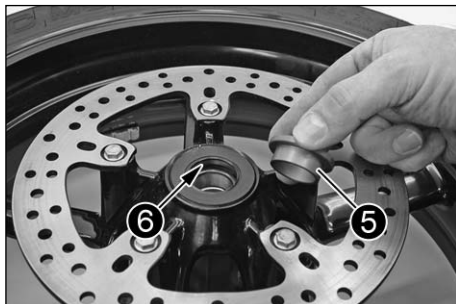
Enlever l'écrou à épaulement [1], retirer le tendeur de chaîne [2], maintenir la roue et retirer la broche [3]. Pousser la roue le plus possible vers l'avant de manière à pouvoir faire descendre la chaîne de la couronne. Tirer vers l'arrière, ensemble, la roue ainsi que le support de pince de frein [4] jusqu'à pouvoir basculer le support sur le côté. Sortir la roue du bras oscillant avec précaution.

! ATTENTION

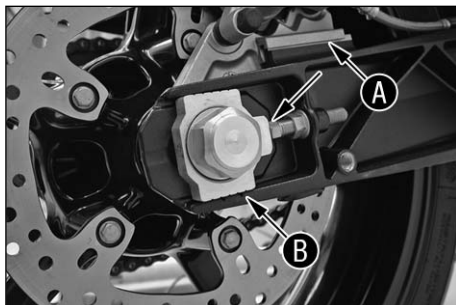
- Ne pas actionner le frein lorsque la roue est déposée.
- Toujours poser la roue avec le disque vers le haut de manière à ne pas endommager celui-ci.
- Si l'on retire la broche, il faut bien nettoyer son filetage ainsi que celui de l'écrou et les enduire à nouveau de graisse pour éviter un grippage (Motorex Long Term 2000).



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



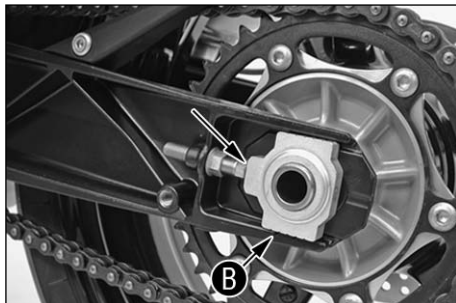
Avant de remonter la roue arrière il faut nettoyer l'entretoise [5] ainsi que le joint spi [6] et les graisser. Nettoyer la patte d'ancrage du support de pince et le bras oscillant [A].



Le remontage s'effectue en sens inverse. Présenter la roue dans le bras oscillant et enfiler la pince de frein sur le disque. Mettre en position la patte d'ancrage du support de pince par rapport au bras [A]. Mettre la chaîne sur la couronne et enfiler la broche. Faire attention à ce que les tendeurs de chaîne à droite et à gauche soient mis en place tout de suite. Pour que la roue soit en position correcte il faut que les repères sur les tendeurs de chaîne soient à gauche et à droite dans la même position par rapport aux repères sur le bras oscillant [B]. Avant de serrer l'écrou à épaulement à 90 Nm il faut pousser la roue vers l'avant de manière à ce que les tendeurs de chaîne soient bien au contact des 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 et amener par conséquent à la chute.
- 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 [1]. Ces 6 caoutchoucs s'usent avec le temps. Lorsque la roue est démontée, il faut en profiter pour vérifier leur usure.



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

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

! ATTENTION

Si les caoutchoucs ne sont pas changés à temps, c'est l'entraînement lui-même côté couronne ainsi que le moyeu qui se trouvent abîmés. Ne pas remplacer simplement quelques caoutchoucs, mais les six ensemble.



Pneus, pression

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

⚠ ATTENTION

- Afin de garantir la sécurité et une tenue de route optimale il ne faut monter que des pneus homologués par KTM (pneus autorisés sont indiqués sur le site internet www.ktm.com) et portant la mention „H“ (jusqu'à 210 km/h). Les autres pneus peuvent avoir une influence négative sur la tenue de route, par exemple provoquer du shimmy à haute vitesse.
- 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. Adapter la pression au poids total de la machine. Une bonne pression est garante du confort de conduite et d'une longévité optimale du pneu.

PRESSION		
	avant	arrière
Route en solo	2,0 bar	2,0 bar
Route en duo	2,0 bar	2,2 bar
Charge maximal	2,0 bar	2,2 bar

⚠ ATTENTION

- Ne faites monter que des pneus autorisés par KTM. D'autres pneus peuvent avoir une influence négative sur la tenue de route.
- Employer des pneus de même marque et de même nature pour la roue avant et la roue arrière.
- Pour votre sécurité, un pneu abîmé doit 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.
- Les pneus neufs ont une surface glissante et ne tiennent pas bien. Durant les 200 premiers kilomètres il faut rouler avec précaution et prendre des angles différents de manière à rendre toute la surface rugueuse. C'est seulement après que le pneu accrochera normalement.
- Par précaution il est recommandé de changer également la valve quand on change le pneu.



Batterie

La batterie se trouve sous le réservoir et ne nécessite aucun entretien. Cela signifie qu'il n'est pas nécessaire de contrôler le niveau de l'électrolyte. Les bornes, en revanche, doivent être nettoyées régulièrement et graissées avec une graisse non acide si besoin est. Le niveau de charge et la manière de charger sont très importants pour la durée de vie de la batterie.

⚠ ATTENTION

Ne jamais utiliser la moto quand la batterie est déchargée ou sans la batterie. En effet, dans les deux cas des composants et des éléments électroniques de sécurité peuvent se trouver endommagés, si bien que la machine ne peut plus être utilisée de manière sûre dans la circulation.

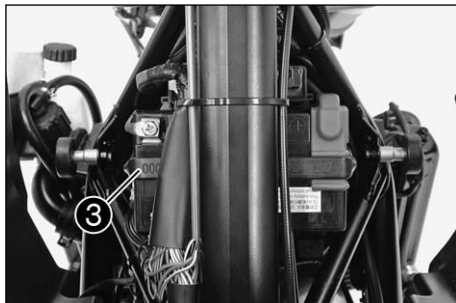


DÉPOSE ET POSE DE LA BATTERIE:

Déposer la selle et retirer la vis [1]. Mettre un chiffon sur l'arrière de cadre ; mettre le guidon bien droit. Soulever le réservoir avec précaution et le reculer vers l'arrière. Le poser sur la moto de manière telle que le déflecteur gauche repose sur le vase d'expansion [2] (voir illustration). Mettre un chiffon entre le vase et le réservoir pour ne pas abîmer.

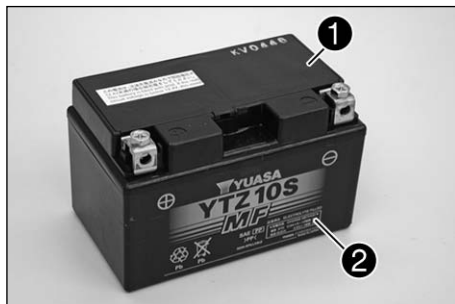
Décrocher la sangle caoutcho [3] et la retirer. Débrancher d'abord le moins puis le plus de la batterie. Sortir la batterie par la droite.

Pour la pose, présenter les bornes vers l'avant (voir illustration). Brancher le moins en dernier. Mettre le cache de la borne plus et monter la sangle caoutchouc. Présenter le réservoir avec précaution, mettre la vis M8 et la serrer à 15 Nm. Poser la selle.



⚠ 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

Le couvercle [1] ne doit en aucun cas être enlevé ; on l'abîmerait alors.

STOCKAGE:

Si la moto est remise pour une période assez longue, il faut déposer la batterie et la charger. Température de stockage 0 - 35° C, sans action directe du soleil.

Charger la batterie tous les 3 mois.

Charge de la batterie

Même quand la batterie n'est pas sollicitée elle perd chaque jour de sa charge.

Toujours débrancher la batterie pour la charger. Charger la batterie en suivant les instructions [2] portées sur la carcasse. L'intensité et le temps de charge ne doivent pas être dépassés. Une charge rapide avec une forte intensité a des conséquences négatives sur la durée de vie de la batterie.

Pour charger la batterie lorsqu'elle est en place sur la machine, il faut utiliser exclusivement le chargeur KTM (réf. 58429074000). Ainsi on est certain de ne pas endommager les systèmes électriques en raison d'une surtension. **Si l'on utilise un autre chargeur, il faut absolument déposer la batterie!** Cet appareil permet également de tester la tension au repos, la capacité de démarrage ainsi que l'alternateur. De plus, avec cet appareil il n'est pas possible de trop charger la batterie.

Quand la batterie a été vidée par des essais de démarrage, il faut la recharger sans délai. Si la batterie reste trop longtemps vide il se produit une décharge en profondeur et du sulfatage, ce qui détruit la batterie.



! ATTENTION

- Le couvercle [1] ne doit en aucun cas être enlevé ; on l'abîmerait alors.
- Toujours débrancher le moins avant de charger la batterie afin d'éviter tout dommage à l'électronique de la moto.
- Quand on charge, il convient de brancher d'abord la batterie sur le chargeur, puis ensuite de brancher le chargeur. En fin de charge, débrancher d'abord le chargeur puis débrancher la batterie.
- Quand on effectue la charge dans un lieu clos, il convient d'assurer une bonne ventilation car la batterie produit alors des gaz explosifs.
- Si la batterie est chargée trop longtemps, avec une trop forte tension ou une intensité trop importante, de l'électrolyte s'échappe par les soupapes de sécurité. La batterie perd ainsi de sa capacité.
- Il faut autant que possible éviter les charges rapides.

Aide au démarrage

Il est déconseillé de brancher une autre batterie en parallèle car cela peut entraîner une détérioration des composants électroniques.



Fusible général

Le fusible général protège l'ensemble des accessoires électriques. Le fusible principal se trouve sous le réservoir, près du relais de démarreur.

Déposer la selle et reculer le réservoir comme cela est décrit au paragraphe " batterie ". Quand on a enlevé le capucho [1] on peut sortir le fusible principal [2] avec une pince à becs fins. Le fusible a une capacité de 30 ampères. Un fusible de rechange [3] se trouve sur le relais de démarreur. Il faut remettre un fusible de rechange en place pour pouvoir se dépanner à nouveau!

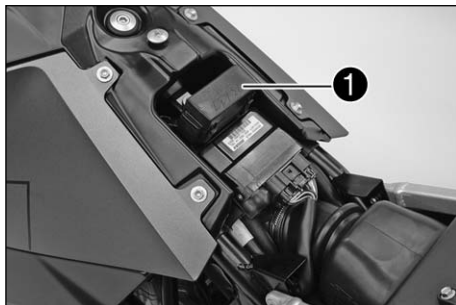
Ne remplacer un fusible que par un autre de même capacité. Si le nouveau fusible fond lui aussi, il faut absolument consulter un atelier KTM.

! ATTENTION

- Ne jamais mettre un fusible plus fort ou „bricolé“. On peut ainsi détruire toute l'installation.
- Si l'installation électrique connaît des pannes fréquentes, il faut la faire vérifier dans un atelier KTM.



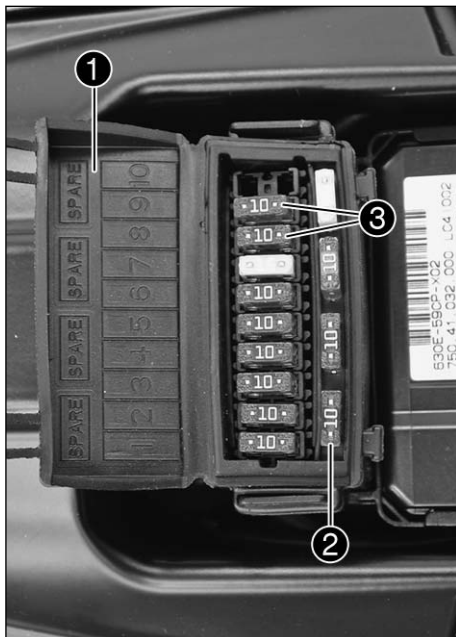
Remonter le réservoir et la selle.
Régler la montre.



Fusibles des différents éléments

La boîte à fusibles est montée sous la selle. Les différents accessoires sont protégés chacun par l'un de ces fusibles.

Les numéros des fusibles sont portés sur le couvercle de la boîte à fusibles [1]. La liste qui suit permet de savoir quel fusible protège un circuit particulier. Des fusibles de rechange [2] de 10 et 15 ampères se trouvent également dans la boîte.



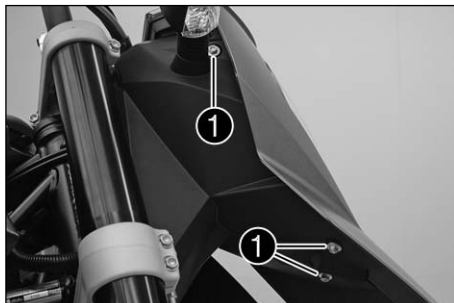
N°	ELÉMENT	AMPÈRES
1	Allumage, ordinateur de bord, alarme (en option)	10
2	Montre, Allumage (CDI)	10
3	Servomoteur papillon EPT (Electronic Power Throttle)	10
4	Pompe à essence	10
5	Ventilateur	10
6	Avertisseur sonore, stop, clignotants, alarme (en option)	10
7	Feu de route, de croisement, de position, feu rouge. Eclairage de plaque	15
8	pour accessoire supplémentaire (branché avec le contact)	10
9	pour accessoire supplémentaire (plus constant)	10
10	-	
SPARE	Fusibles de rechange	10, 15

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!

Les fusibles 8 et 9 [3] sont prévus pour des accessoires consommant au plus 10 ampères. Pour raccorder ces accessoires, une prise est prévue derrière le capotage de phare. On peut se renseigner auprès des agents KTM.

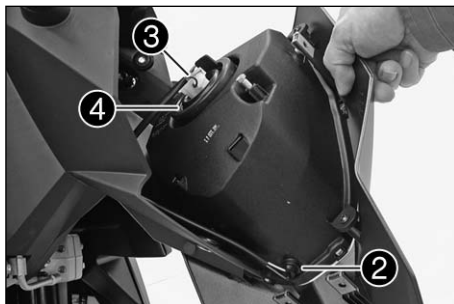


Remplacement d'une ampoule de phare

Enlever les 4 vis [1] et retirer le capotage de phare avec précaution.

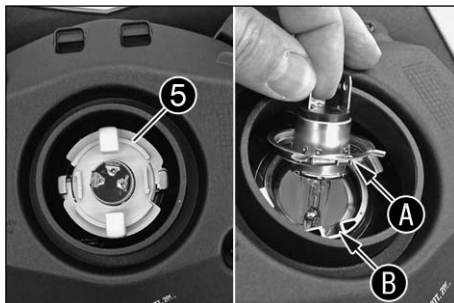
! ATTENTION

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.



AMPOULE DE FEU DE POSITION:

Retirer le porte-ampoule [2] de la parabole et sortir l'ampoule du porte-ampoule.



AMPOULE DE PHARE:

Débrancher la prise [3] et retirer le capuchon en caoutchouc [4]. Faire tourner le porte-lampe [5] d'environ 15° dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre et le retirer.

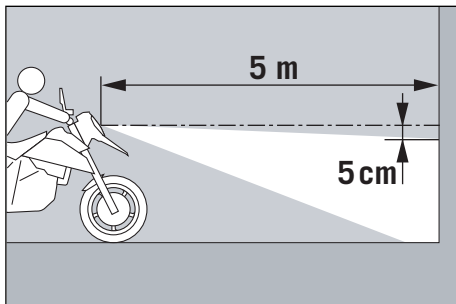
Mettre l'ampoule neuve de manière à ce que les tétons [A] de l'ampoule prennent leur place dans les évidements [B] du phare. Remettre en place le porte-lampe, le capuchon en caoutchouc et la prise.

Présenter le capotage de phare, mettre les vis et les serrer à 5 Nm.



Réglage de la portée du phare

Le chargement de la machine peut obliger à corriger la portée du phare. Avec un tournevis on peut, par derrière, régler la hauteur du phare (voir illustration) pour qu'il éclaire plus ou moins loin. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente la portée, dans le sens inverse, on la réduit.



CONTRÔLE:

La moto étant chargée (pilote, passager et bagages), déterminer la distance entre le sol et le milieu du phare. Sur un mur clair situé devant une surface plane tracer un repère à la hauteur du milieu du phare. Se mettre avec la moto chargée à 5 mètres du mur et passer en feu de croisement. La zone de partage clair/sombre doit se situer à 5 cm sous le repère (voir illustration).



Remplacement d'une ampoule de clignotant

Enlever la vis se trouvant à la partie arrière du clignotant. Faire basculer avec précaution le verre [1] vers la moto et le retirer.

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. Quand on monte la vis, d'abord la faire tourner dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre de manière à ce que le premier filet prenne puis serrer légèrement.



Systeme de refroidissement

La pompe à eau située dans le moteur fait circuler le liquide de refroidissement. Quand le moteur est froid, la circulation ne se fait que dans les cylindres et les culasses. Quand le moteur atteint environ 70° C, le thermostat s'ouvre et le liquide de refroidissement passe alors également à travers le radiateur en aluminium [1].

Le refroidissement se fait par le vent relatif. Plus la vitesse est faible, moins le refroidissement est efficace. De même si les ailettes du radiateur sont encrassées le refroidissement est médiocre.

En circulation lente en ville ou quand on attend à un feu rouge, donc quand il y a peu de vent relatif, la température du liquide augment. Quand elle atteint 102° C, le ventilateur [2] situé sur le radiateur se met en route. Il force l'air à passer à travers le radiateur et empêche ainsi une surchauffe.



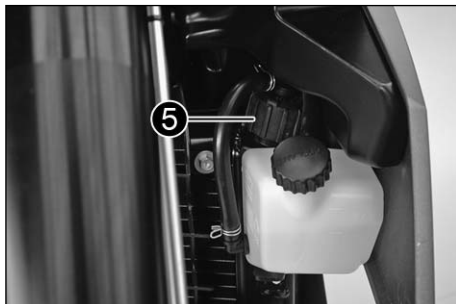
! ATTENTION

La jauge de température [3] se met à clignoter et le témoin rouge de température [4] s'allume quand le liquide a atteint environ 115° C et que la température normale de fonctionnement est dépassée.

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 1500 m le témoin ne s'éteint toujours pas, il faut s'arrêter immédiatement, couper le moteur et rechercher l'origine du problème.
- Le ventilateur sur le radiateur ne fonctionne pas:
Quand la température du liquide de refroidissement a atteint 115° 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.
- Manque de liquide de refroidissement dans le circuit:
Vérifier s'il y a une fuite de liquide (regarder aussi sous la moto). Laisser le moteur refroidir et vérifier le niveau de liquide dans le radiateur (voir chapitre Contrôle du niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur).
On ne peut reprendre la route que s'il y a assez de liquide dans le radiateur. Consulter sans attendre un atelier KTM pour éliminer la panne. Si l'on continue à rouler alors que le témoin de température d'eau est allumé, il se produit une casse moteur.
- Usage intensif de l'embrayage à petite vitesse (faire cirer).

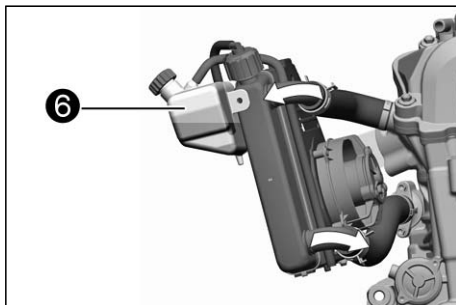




Le liquide de refroidissement est composé de 50% d'antigel et 50% d'eau distillée. Il est nécessaire qu'il assure une protection jusqu'à -25°C. Acôté de sa protection contre le gel, ce liquide est efficace aussi contre la corrosion, c'est pourquoi il ne faut pas le remplacer simplement par de l'eau.

! ATTENTION

- Il est nécessaire d'employer un antigel de qualité et d'une marque connue (Motorex Anti-Freeze). Un antigel de basse qualité peut provoquer de la corrosion et la formation de mousse.
- Si l'on utilise la machine dans des régions où la température peut être inférieure à -25°C, il faut augmenter en conséquence la part d'antigel.



La surpression qui apparaît lorsque le liquide chauffe est réglée par un système de soupape dans le bouchon du radiateur [5]. On peut atteindre une température de 125°C sans gêner le fonctionnement.

Quand il chauffe, le liquide de refroidissement augmente de volume. Une part passe donc dans le vase d'expansion [6]. Quand la température redescend, cette part repasse dans le circuit.



Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion

On contrôle le niveau du liquide de refroidissement quand le moteur est froid. Ce niveau doit se situer entre les repères MIN et MAX portés sur le vase [6]. Si le niveau est en dessous du repère MIN, il faut rajouter du liquide (pour la composition, voir ci-dessus). S'il faut rajouter fréquemment du liquide, c'est vraisemblablement qu'il y a une fuite. Si le vase est vide, il faut également contrôler le niveau dans le radiateur. Faire vérifier le circuit de refroidissement dans un atelier KTM.



Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur

Afin que le bouchon du radiateur [1] soit plus accessible, on peut reculer le réservoir comme cela est décrit au paragraphe " batterie ".

Recouvrir le bouchon du radiateur d'un chiffon, tourner avec précaution dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre et retirer le bouchon. Le radiateur doit être complètement plein, sans qu'il y ait d'air. S'il manque du liquide, c'est vraisemblablement qu'il y a une fuite dans le circuit. Dans ce cas faire vérifier le circuit dans un atelier KTM agréé.

⚠ ATTENTION

Contrôler le niveau de liquide de refroidissement de préférence quand le moteur est froid. Quand on est obligé d'enlever le bouchon de radiateur quand le moteur est chaud, il faut mettre un chiffon sur le bouchon et ouvrir lentement afin que la pression s'échappe doucement. Il y a danger de s'ébouillanter !

! ATTENTION

- S'il faut rajouter plus de 0,5 litre de liquide de refroidissement, il convient de purger le circuit.
- On ne peut reprendre la route que s'il y a assez de liquide dans le radiateur. Consulter sans attendre un atelier KTM pour éliminer la panne. Si l'on continue à rouler alors que le témoin de température d'eau est allumé, il se produit une casse moteur.



Bouchon de vidange du liquide de refroidissement

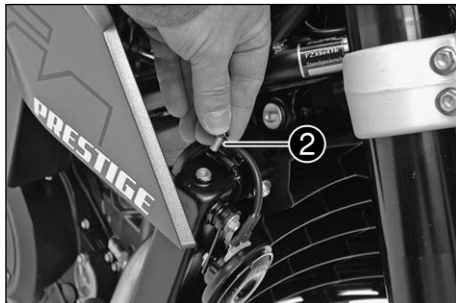
Sur le carter moteur il y a un bouchon [2] permettant de vidanger le liquide de refroidissement. Toujours mettre un joint neuf et serrer le bouchon à 15 Nm.



Purge du circuit de refroidissement

Afin que le bouchon du radiateur [1] soit plus accessible, on peut reculer le réservoir comme cela est décrit au paragraphe " batterie ".

Retirer le bouchon du radiateur et la vis de purge [2].
Incliner un peu la moto vers la droite.



Mettre du liquide de refroidissement jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles d'air par le trou de la vis de purge. Mettre aussitôt la vis pour éviter que de l'air puisse entrer. Remplir le radiateur complètement. Monter le bouchon et remettre la machine sur sa béquille latérale. Avancer le réservoir, faire démarrer le moteur et le laisser chauffer jusqu'à ce que la cinquième graduation de la jauge de température s'allume.

Couper le moteur, le laisser refroidir environ 15 mn. Reculer le réservoir, incliner légèrement la moto vers la droite, mettre un chiffon sur le bouchon de radiateur et retirer le bouchon avec précaution.

ATTENTION

Mettre un chiffon sur le bouchon et ouvrir lentement de manière à ce que la pression s'échappe. Attention à ne pas s'ébouillanter.



Si nécessaire, rajouter du liquide de refroidissement jusqu'au bord supérieur du col de remplissage. Revisser le bouchon et remettre la moto sur la béquille latérale. Remplir le vase d'expansion de liquide de manière à ce que le niveau se situe entre les repères MIN et MAX et refermer le vase.

Avancer le réservoir, mettre la vis M8 et la serrer à 15 Nm. Poser la selle.

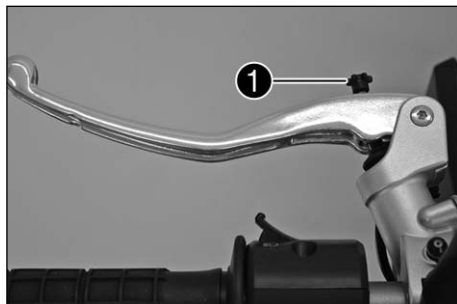


Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage

La vis de réglage [1] permet de régler la position de base de la poignée d'embrayage de manière optimale en fonction de la grandeur de la main du pilote. Quand on tourne la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre la poignée d'embrayage s'éloigne du guidon. Dans le sens contraire, elle s'en rapproche.

! ATTENTION

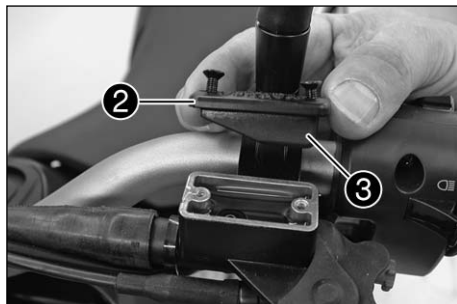
La plage de réglage est limitée. Tourner la vis seulement avec les doigts et ne pas forcer.



Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique (690 Supermoto)

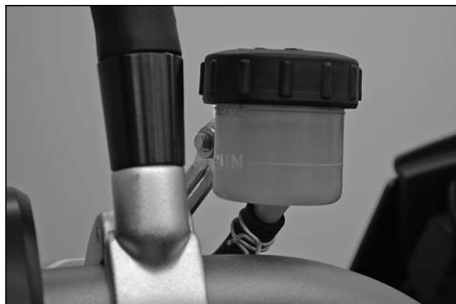
Pour vérifier le niveau de l'huile dans le maître-cylindre de l'embrayage, il faut enlever le couvercle. Pour ce faire retirer les vis et déposer le couvercle [2] avec la membrane caoutchouc [3]. Lorsque le maître-cylindre est bien à l'horizontale le niveau d'huile doit se situer à 4 mm sous le bord supérieur.

Si besoin est, rajouter de l'huile biologiquement dégradable pour circuit hydraulique SAE 10 (Motorex Kupplungsfluid 75). Cette huile est en vente chez les agents KTM.



! ATTENTION

KTM utilise pour l'embrayage une huile hydraulique minérale biodégradable. Il ne faut en aucun cas mélanger cette huile à une autre huile hydraulique. Toujours utiliser l'huile d'origine KTM (disponible chez les agents de la marque) car cela garantit un fonctionnement optimal de l'embrayage. Ne jamais utiliser de liquide de frein.



Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique (690 Supermoto Prestige)

Le niveau de liquide de frein doit se trouver entre les repères „MIN“ et „MAX“ quand le maître-cylindre est à l'horizontale.

Si besoin est, rajouter de l'huile biologiquement dégradable pour circuit hydraulique SAE 10 (Motorex Kupplungsfluid 75). Cette huile est en vente chez les agents KTM.

! ATTENTION

KTM utilise pour l'embrayage une huile hydraulique minérale biodégradable. Il ne faut en aucun cas mélanger cette huile à une autre huile hydraulique. Toujours utiliser l'huile d'origine KTM (disponible chez les agents de la marque) car cela garantit un fonctionnement optimal de l'embrayage. Ne jamais utiliser de liquide de frein.



Réglage de l'inclinaison du guidon

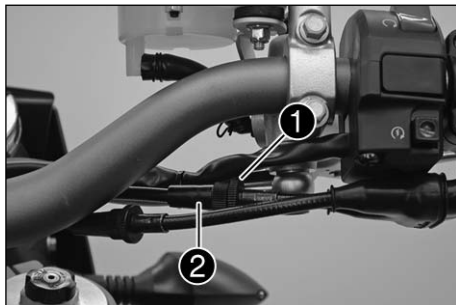
Desserrer les vis [1]. Faire pivoter le guidon et serrer les vis à 20 Nm. Faire attention à ce que les poignées ou le guidon, quand on le tourne totalement, ne viennent pas en contact avec le réservoir.

⚠ ATTENTION

Quand on fait pivoter le guidon de trop vers l'arrière, le rayon de braquage diminue car les commandes viennent en appui sur le réservoir.

! ATTENTION

Quand on fait pivoter le guidon de trop vers l'arrière les commandes peuvent endommager le réservoir.



Câbles de gaz – Vérification du jeu et réglage

Quand on tourne la poignée de gaz on doit sentir au début de la course un jeu de 3 à 5 mm. Pour régler, débloquer le contre-écrou [1] et tourner la vis de réglage [2] dans le sens requis. Bloquer à nouveau le contre-écrou.

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.

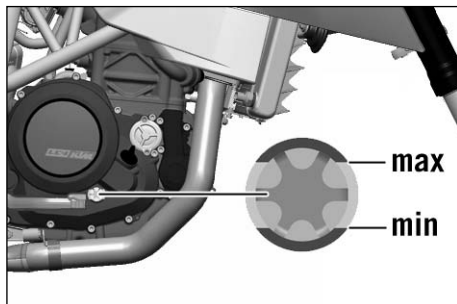


Huile moteur

Autrefois on employait pour les motos quatre-temps des huiles de voiture dans la mesure où il n'existait pas de spécifications spéciales pour les motos. Les évolutions techniques différentes des deux secteurs ont entraîné la mise en place d'une spécification particulière pour les motos quatre-temps, la norme JASO T903 MA. Si l'on recherche pour les voitures de grands intervalles entre les vidanges, pour les motos ce qui est déterminant ce sont les régimes élevés avec des puissances au litre importantes. Sur la plupart des machines la boîte de vitesses et l'embrayage sont également graissés avec la même huile. La norme JASO MA tient compte de ces spécificités.

Utiliser uniquement une huile synthétique 10W/60 répondant aux spécifications JASO MA (voir les indications sur le bidon).

KTM recommande Motorex Cross Power 4T d'un indice de viscosité de 10W/60 quelle que soit la température extérieure.



Contrôle du niveau d'huile

Le niveau d'huile du moteur se contrôle moteur chaud (au moins 5 graduations de la jauge de température doivent être allumées). Mettre la moto sur une surface horizontale et bien droite (pas sur la béquille latérale). Attendre 30 secondes afin que le niveau se stabilise. Le niveau doit se situer entre les repères MIN et MAX. Rajouter de l'huile si nécessaire.

! ATTENTION

Toujours vérifier le niveau quand le moteur est chaud. Si le moteur est froid, l'indication n'est pas correcte. Quand elle chauffe, l'huile se dilate, si bien que le niveau augmente.

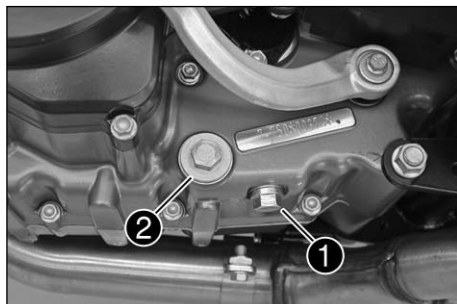


Complément d'huile

Retirer le bouchon [1] et rajouter de l'huile moteur. Attendre 30 secondes et vérifier à nouveau le niveau. La quantité entre le repère „MIN“ et le repère „MAX“ est de 0,3 litre. Remettre le bouchon et vérifier l'étanchéité du moteur.

! ATTENTION

- Une trop faible quantité d'huile ou une huile de basse qualité provoquent une usure prématurée du moteur.
- Ne pas dépasser le niveau maximal.
- Ne pas descendre sous le niveau minimal.



Vidange du moteur et changement du filtre à huile, nettoyage des crépines

! ATTENTION

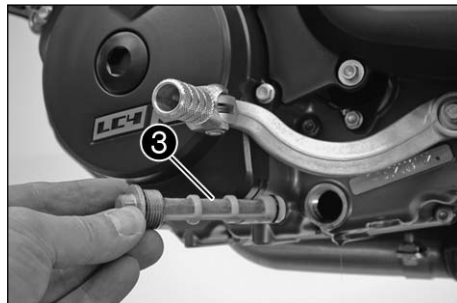
C'est seulement après la période de garantie que l'on peut effectuer soi-même la vidange du moteur. Si, durant la période de garantie, la vidange n'est pas effectuée par un atelier KTM, la garantie ne saurait jouer.

REMARQUE : Lors de chaque vidange il faut nettoyer les deux crépines et remplacer les deux filtres.

La vidange s'effectue moteur chaud.

⚠ ATTENTION

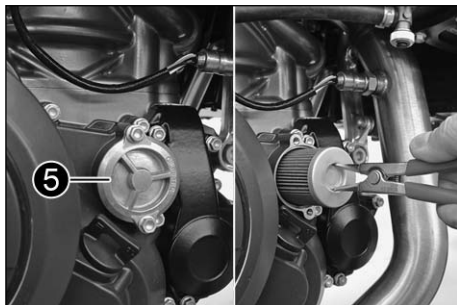
Le moteur et son huile à température de fonctionnement sont très chauds. Ne pas se brûler!



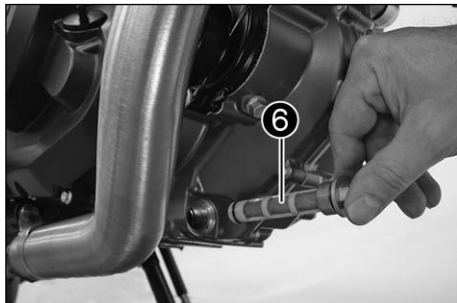
Mettre la moto sur la béquille latérale sur une surface horizontale. Mettre un récipient sous le moteur et retirer le bouchon de vidange [1]. Retirer le bouchon [2] et la crépine [3].



Enlever le couvercle du filtre à huile [4] et retirer le filtre du carter en utilisant une pince à circlips extérieurs.

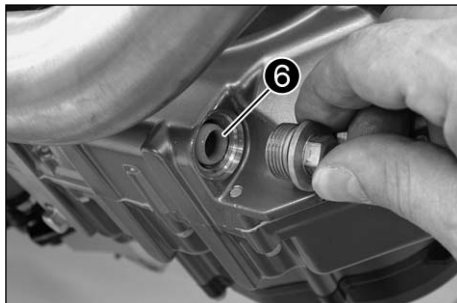


Enlever le couvercle du filtre à huile [5] et retirer le filtre du carter en utilisant une pince à circlips extérieurs.



Retirer le bouchon et la crépine [6].

Nettoyer avec soin les bouchons, les couvercles et les deux crépines. Nettoyer tous les joints en caoutchouc et vérifier leur état. Les remplacer si nécessaire. Nettoyer les plans de joints sur le carter moteur.



Enfiler la crépine [6] dans le carter comme cela est indiqué sur l'illustration. Mettre le bouchon et le serrer à 15 Nm.

Monter de la même manière la crépine à droite sur le moteur.



Enfiler les filtres à huile dans le carter. Graisser les joints toriques et monter les couvercles avec les joints. Serrer les vis à 6 Nm.

! ATTENTION

N'utiliser que des filtres à huile d'origine KTM. Avec d'autres filtres le moteur peut s'abîmer.



Monter le bouchon de vidange avec un joint neuf et le serrer à 20 Nm.



Retirer le bouchon de remplissage [1] et mettre 2 litres d'huile synthétique 10W/60 répondant à la norme JASO MA (par exemple Motorex Cross Power 4T 10W/60). Remettre le bouchon et faire démarrer le moteur. Le laisser chauffer jusqu'à ce que la 5ème graduation s'allume. Arrêter le moteur et vérifier le niveau (voir le paragraphe : contrôle du niveau d'huile).

Vérifier l'étanchéité du moteur.

Si l'on fait faire sur la moto les révisions prescrites, il n'est guère vraisemblable que se produise une panne. Si toutefois un dysfonctionnement devait apparaître, il est conseillé de le localiser en se servant du tableau ci-après.

Nous attirons toutefois l'attention sur le fait que nombre de travaux ne peuvent être faits par un profane. En cas de doute il convient de s'adresser à un atelier KTM agréé.

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur n'est pas entraîné quand on appuie sur le bouton de démarreur	Erreur du pilote	Mettre le contact, mettre la boîte au point mort, mettre le bouton d'arrêt d'urgence sur la bonne position, ne pas donner de gaz quand on lance le moteur
	La batterie est déchargée	Charger la batterie et déterminer pourquoi elle est déchargée. Consulter un atelier KTM
	Fusible grillé	Remplacer le fusible 1, 2, 3 ou 4 dans la boîte à fusibles.
	Fusible principal grillé	Déposer la selle, reculer le réservoir et remplacer le fusible principal
	Contacteur ou bouton d'arrêt d'urgence défectueux	Vérifier le contacteur et le bouton d'arrêt d'urgence, consulter un atelier KTM
Le démarreur entraîne seulement lorsqu'on débraye	Dispositif de sécurité défectueux	Consulter un atelier KTM
	Une vitesse est enclenchée	Mettre la boîte au point mort
	Une vitesse est enclenchée et la béquille est déployée	Mettre la boîte au point mort
Le moteur est entraîné bien qu'une vitesse soit engagée	Dispositif de sécurité défectueux	Consulter un atelier KTM

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur est entraîné, mais ne démarre pas	Erreur du pilote	Respecter la procédure de démarrage (cf. recommandations).
	Fusible de la pompe à essence grillé	Remplacer le fusible 4
	La durite d'essence n'est pas raccordée	Raccorder la durite d'essence
	Cosses du faisceau oxydées	Déposer le carénage et les réservoirs, nettoyer les cosses, les traiter avec un aérosol de contact
	Dysfonctionnement de l'injection	Consulter un agent KTM
Le moteur ne tire pas	Filtre à air/filtre à essence encrassé	Faire remplacer le filtre à air/filtre à essence par un agent KTM
	Dysfonctionnement de l'injection	Consulter un agent KTM
Le moteur chauffe	Manque de liquide de refroidissement	Rajouter du liquide de refroidissement, vérifier l'état du circuit (cf. Travaux d'entretien)
	Ailettes du radiateur encrassées	Nettoyer les ailettes au jet d'eau
	Formation de mousse	Remplacer le liquide de refroidissement, utiliser un antigel de qualité
	Durite de radiateur pincée ou abîmée	Bien mettre la durite ou la remplacer
	Thermostat défectueux	Faire vérifier le thermostat (doit s'ouvrir à 70° C), éventuellement le remplacer, consulter un atelier KTM
	Fusible du ventilateur sauté	Remplacer le fusible 5

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur chauffe	Ventilateur ou thermocontacteur défaillant	Consulter un atelier KTM
	Il y a de l'air dans le circuit de refroidissement	Purger le circuit de refroidissement (voir Travaux d'entretien)
Le témoin FI s'allume/clignote	Dysfonctionnement de l'injection	Consulter un agent KTM
Le moteur se coupe quand on roule	Pas d'essence	Mettre de l'essence
	Fusible de l'allumage ou de la pompe à essence grillé	Remplacer le fusible 1, 2 ou 4
Consommation d'huile élevée	Niveau d'huile moteur trop élevé	Vérifier le niveau d'huile avec le moteur à chaud, corriger le cas échéant.
	Huile moteur trop fluide (viscosité)	Utiliser de l'huile moteur plus visqueuse, observez le chapitre „Huile moteur“
	Tuyau de mise à l'air pincé	Déposer la selle, reculer le réservoir et vérifier les tuyaux de mise à l'air du moteur
Le phare et le feu de position ne marchent pas	Fusible grillé	Remplacer le fusible 7
Les clignotants, le stop ou l'avertisseur sonore ne fonctionnent pas	Fusible grillé	Remplacer le fusible 6
L'heure affichée est fausse ou ne s'affiche plus	Fusible grillé, donc le courant ne passe plus	Remplacer le fusible 2 et régler l'heure

PANNE	CAUSE	REMEDE
Batterie déchargée	Allumage non coupé (a consommé le courant)	Charger la batterie selon les prescriptions
	La batterie n'est pas chargée par l'alternateur	Faire vérifier le régulateur et l'alternateur par un agent KTM
Pas d'affichage à l'écran de l'ordinateur de bord	Fusible grillé	Remplacer le fusible 1
L'indicateur de vitesse de l'ordinateur de bord ne fonctionne pas	Fil du capteur abîmé ou contacts de la prise oxydés	Vérifier l'état du fil, consulter un agent KTM

Le code de clignotement indique quel élément connaît un dysfonctionnement. Cela permet de localiser le défaut quand on ne dispose pas du boîtier diagnostic.

CODE	ELÉMENTS	DYSFONCTIONNEMENT	MOTEUR
02	Capteur d'allumage	Fonctionne mal	Cale
06	Capteur de papillon	Signal de sortie trop fort/faible	Continue à tourner
08	Capteur APS (poignée de gaz)	Signal de sortie trop fort/faible	Continue à tourner
09	Capteur pression à l'admission	Signal de sortie trop fort/faible	Continue à tourner
12	Capteur température liquide de refroidissement	Signal de sortie trop fort/faible	Continue à tourner

CODE	ÉLÉMENTS	DYSFONCTIONNEMENT	MOTEUR
13	Capteur de température ambiante	Signal de sortie trop fort/faible	Continue à tourner
14	Capteur de pression ambiante	Signal de sortie trop fort/faible	Continue à tourner
15	Capteur d'inclinaison	Signal de sortie trop fort/faible	Continue à tourner
17	Sonde lambda	Fonctionne mal	Continue à tourner
24	Alimentation boîtier électronique	Fonctionne mal	Continue à tourner
25	Contacteur de béquille latérale	Court-circuit vers la masse	Continue à tourner
26	Capteur Hall servomoteur EPT	Signal de sortie trop fort/faible	Continue à tourner
27	Alimentation boîtier EPT	Signal de sortie trop fort/faible	Continue à tourner
33	Injecteur	Fonctionne mal	Cale
37	Bobine	Fonctionne mal	Cale
41	Relais de pompe à essence	Court-circuit vers la masse/le plus	Cale
45	Réchauffage sonde lambda	Court-circuit vers la masse/le plus	Continue à tourner
53	Soupape d'admission de la boîte à particules	Court-circuit vers la masse/le plus	Continue à tourner
54	Soupape d'air secondaire	Court-circuit vers la masse/le plus ou coupure	Continue à tourner
55	Servomoteur boîtier de commande EPT	Tension d'alimentation trop forte/faible	Continue à tourner
58	Contrôle tension boîtier EPT	Fonctionne mal	Continue à tourner
60	Servomoteur EPT	Signal de sortie trop fort/faible	Continue à tourner
68	Capteur de pression à l'admission non étanche	Joint torique ou capteur abîmé	Continue à tourner
90	Position du papillon EPT	Ecart anormal entre valeur de réf. et valeur réelle	Continue à tourner
91	Communication CAN	Fonctionne mal	Continue à tourner
92	Tension servomoteur boîtier de commande EPT	Tension de sortie trop forte/faible	Continue à tourner

Un nettoyage régulier ainsi que l'entretien de la peinture font partie de l'entretien courant et contribuent à maintenir la valeur de la moto.

! ATTENTION

Ne jamais nettoyer la moto avec un nettoyeur haute pression ou un jet d'eau puissant. En raison de la pression l'eau pénètre alors dans les composants et les raccords électriques, les câbles, les roulements etc., causant des dysfonctionnements voire entraînant une mise hors service prématurée.

- Boucher l'embout d'échappement avant lavage.
- Utiliser de l'eau chaude avec un produit de lavage du commerce et une éponge. Le gros de la saleté peut d'abord être enlevé avec un jet d'eau sans puissance. Les endroits très sales peuvent être traités avec un nettoyeur moto (par ex. Motorex Motoclean 900) et brossés 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.
- Quand la moto est froide, tous les paliers et articulations doivent être huilés ou graissés. La chaîne sera traitée avec un aérosol. Mettre un produit anti-corrosion sur toutes les parties non peintes (à l'exception des disques de frein). On peut utiliser Motorex Protect & Shine.
- Les tuyaux et les pots d'échappement sont en inox et doivent recevoir un traitement approprié.
- Nettoyer la bulle avec beaucoup d'eau et une éponge douce. Les détergents chimiques attaquent le plastique.
- 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.
- Traiter toutes les parties peintes avec un produit doux de polissage (par ex. Motorex Moto Polish).

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.

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

- Vider le réservoir autant que possible de manière à mettre de l'essence neuve lors de la remise en service.
- Nettoyage complet (voir chapitre Nettoyage).
- Vidanger l'huile et changer le filtre (la vieille huile contient des agents agressifs).
- Vérifier le niveau du liquide de refroidissement et sa teneur en antigel.
- Vérifier la pression des pneus.
- Déposer la batterie et la charger (voir chapitre Batterie).
- Caler si possible la moto de manière à ce que les roues ne touchent pas le sol.
- 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

- Monter la batterie chargée (respecter la polarité) et régler la montre.
- 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.

PARTIE-CYCLE	690 SUPERMOTO 2007	690 SUPERMOTO PRESTIGE 2007
Cadre	Cadre treillis en tube d'acier au chrome-molybdène, époxy	
Fourche télescopique	WP Suspension – Up Side Down 4860 ROMA	
Debattement avant	210 mm	
Suspension arrière	WP Suspension - Amortisseur 4618 - Renvoi PRO-LEVER	
Debattement arrière	210 mm	
Frein avant	Pince fixe radiale à 4 pistons, disque flottant diam. 320 mm	
Frein arrière	Pince flottante à 1 piston; disque diam. 240 mm	
Pneus homologués pour l'avant *	BRIDGESTONE Battlax BT090F 120/70 R17 M/C 58H	METZELER Sportec M3 Front 120/70 ZR17 M/C 58W
Pression	Route en solo2,0 bar Route en duo / charge maximal2,0 bar	
Pneus homologués pour l'arrière *	BRIDGESTONE Battlax BT090R PRO 160/60 R17 M/C 69H	METZELER Sportec M3 160/60 ZR17 M/C 69W
Pression	Route en solo2,0 bar Route en duo / charge maximal2,2 bar	
Réservoir	13 litre, réserve 2,5 litre	
Lampe	Feu de croisement + Feu de route.....H4 12V 60/55W (douille P43t) Feu de position avant12V 5W (douille W2,1x9,5d) Éclairage du tableau de bord + témoinLED Feu de position arrièreLED Feu stopLED De plaque d'immatriculation12V 5W (douille W2,1x9,5d) Clignoteur12V 10W (douille BA15s)	

* d'autres pneus autorisés sont indiqués sur le site internet www.ktm.com

PARTIE-CYCLE	690 SUPERMOTO 2007	690 SUPERMOTO PRESTIGE 2007
Batterie	batterie sans entretien 12V / 8,6 Ah	
Démultiplication secondaire	17:41 (17:42)	
Chaîne	5/8 x 1/4" X-ring	
Angle de la colonne de direction	63,5°	
Empattement	1472 ± 15 mm	
Hauteur de selle à vide	880 mm	
Garde au sol à vide	245 mm	
Poids sans les pleins	154 kg	
Poids autorisé roue avant	150 kg	
Poids autorisé roue arrière	200 kg	
Poids total roulant autorisé	350 kg	

FOURCHE	690 SUPERMOTO	690 SUPERMOTO PRESTIGE
Type	14.18.7C.07 WP Suspension	14.18.7C.08 WP Suspension
Ressort	5.2 - 430	5.2 - 430
Longueur de la chambre d'air	100 mm	100 mm
Qualité d'huile	SAE 2.5	SAE 2.5

AMORTISSEUR	690 SUPERMOTO	690 SUPERMOTO PRESTIGE
Type	15.18.9C.07 WP Suspension	15.18.7C.08 WP Suspension
Ressort	65 - 230	65 - 230
Précontrainte di ressort	12 mm	12 mm

COUPLES DE SERRAGE PARTIE-CYCLE 690 SUPERMOTO / 690 SUPERMOTO PRESTIGE 2007		
Vis contacteur de béquille	M4	Loctite 243 + 2 Nm
Ecrou de rayon	M4,5/M5	5 Nm
Vis pompe à essence, régulateur de pression	M5	4 Nm
Vis jauge à essence	M5	3 Nm
Vis plaque pédale de frein	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Vis patte plastique durite sur bras de fourche	M5	2 Nm
Vis plaque anti-chaleur échappement	M5	Loctite 243 + 5 Nm
Vis carénage	M5	2 Nm
Vis serrure de selle	M5	Loctite 222 + 3 Nm
Vis fil de démarreur, démarreur	M5	3 Nm
Rotule tige maître-cylindre frein arrière	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Autre vis réservoir	M6	6 Nm
Vis bocal de frein arrière	M6	5 Nm
Vis support de batterie, support de boîtier de commande	M6	3 Nm
Vis robinet d'essence	M6	6 Nm
Vis disque de frein avant/arrière	M6	Loctite 243 + 14 Nm
Vis maître-cylindre frein arrière	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vis avertisseur sonore	M6	Loctite 243 + 6 Nm
Vis support de plaque d'immatriculation	M6	8 Nm
Vis fixation basse radiateur	M6	5 Nm
Vis support d'aimant béquille latérale	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vis régulateur redresseur	M6	8 Nm
Vis capotage de phare	M6	5 Nm
Vis support béquille latérale	M6	Loctite 243 + 10 Nm

COUPLES DE SERRAGE PARTIE-CYCLE 690 SUPERMOTO / 690 SUPERMOTO PRESTIGE 2007		
Vis soupape air secondaire	M6	6 Nm
Ecrou vis couronne	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Ecrous sortie échappement sur culasse	M8	Pâte au cuivre + 25 Nm serrer régulièrement sans tordre la tôle
Vis collier pot d'échappement	M8	25 Nm
Collier tube d'échappement	M8	Pâte au cuivre + 25 Nm
Vis patte ressort béquille latérale	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis fixation repose-pied arrière	M8	25 Nm
Vis support repose-pied arrière	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis té supérieur de fourche	M8	12 Nm
Vis té inférieur de fourche	M8	15 Nm
Vis pincement axe bas de fourche	M8	15 Nm
Vis poignée de maintien	M8	6 Nm
Vis pincement potence de direction	M8	20 Nm
Vis tube/pot d'échappement	M8	Pâte au cuivre + 25 Nm
Vis pontet de guidon	M8	20 Nm
Vis arrière de cadre partie supérieure	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Vis support béquille latérale	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis appui du réservoir	M8	15 Nm
Vis tirants support moteur avant	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis disque de frein avant/arrière	M8x1,25	Loctite 243 + 30 Nm
Vis fixation moteur	M10	Loctite 243 + 45 Nm
Vis amortisseur haut/bas	M10	Loctite 243 + 45 Nm
Vis fixation guidon	M10	20 Nm

COUPLES DE SERRAGE PARTIE-CYCLE 690 SUPERMOTO / 690 SUPERMOTO PRESTIGE 2007		
Vis béquille latérale	M10	Loctite 243 + 35 Nm
Vis pince de frein avant	M10x1,25	Loctite 243 + 45 Nm
Vis arrière de cadre partie inférieure	M10x1,25	Loctite 243 + 45 Nm
Sonde lambda	M12x1,25	24,5 Nm
Ecrou cadre - biellette - renvoi - bras oscillant	M14x1,5	100 Nm
Ecrou axe bras oscillant	M16x1,5	100 Nm
Ecrou pignon sortie de boîte	M20x1,5	Loctite 243 + 80 Nm
Vis colonne de direction	M20x1,5	12 Nm
Bague réglage roulement bras oscillant	M24x1,5	25 Nm
Vis broche roue avant	M24x1,5	40 Nm
Ecrou broche roue arrière	M25x1,5	90 Nm
Autre vis partie-cycle	M5	4 Nm
	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Autres écrous partie-cycle	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm

MOTEUR	690 SUPERMOTO / 690 SUPERMOTO PRESTIGE 2007
Type	Monocylindre quatre-temps avec arbre d'équilibrage
Cylindrée	654 cm ³
Alésage / course	102 / 80 mm
Compression	11,8 : 1
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane
Distribution	4 soupapes, arbre à cames en tête, culbuteurs à galet
Diamètre des soupapes	Admission: 40 mm Echappement: 34 mm
Jeu aux soupapes (à froid)	0,07 - 0,13 mm
Embiellage	2 roulements à galets
Tête de bielle	Roulement à aiguilles
Pied de bielle	Bague en bronze
Piston	En alliage léger, forgé
Segments	1 en L, 1 en biseau, 1 racleur
Graissage	A semi carter sec avec 2 pompes Eaton
Huile	Huile synthétique 10W/60 répondant à la spécification JASO T903 MA (Motorex Cross Power 4T 10W/60)
Capacité d'huile	Environ 2 litres
Transmission primaire	Pignons à taille droite 36 : 79
Embrayage	APTC anti-dribbling, commande hydraulique
Boîte de vitesses	6 rapports, à crabots
Rapports	1ère 14 : 35 2ème 16 : 28 3ème 21 : 28 4ème 21 : 23 5ème 23 : 22 6ème 23 : 20

MOTEUR	690 SUPERMOTO / 690 SUPERMOTO PRESTIGE 2007
Alimentation	Injection électronique
Allumage	Allumage électronique transistorisé, avance numérique
Alternateur	12V 224W à 5000 t/mn
Bougie	NGK LKAR8AI-9
Ecartement des électrodes	0,9 mm
Refroidissement	Liquide
Liquide de refroidissement	1,2 litre, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au moins -25°C
Démarrage	Démarrateur électrique

Accessoires et chargement	21	Contrôle du niveau d'huile	65
Affichage de la température du liquide de refroidissement	11	Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique (690 Supermoto Prestige)	63
Aide au démarrage	54	Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique (690 Supermoto)	62
Ajustement de la tension de la chaîne	38	Démarrage	25
Amortissement à la compression de l'amortisseur (690 Supermoto Prestige)	19	Dépose et pose de la roue arrière	48
Amortissement à la détente de l'amortisseur	19	Dépose et pose de la roue avant	46
Arrêt et béquillage	27	Ecran de l'ordinateur de bord	8
Batterie	52	EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE	6
Béquille latérale	17	Entretien de la chaîne	39
Bouchon de réservoir	14	Freinage	26
Bouchon de vidange du liquide de refroidissement	60	Fusible général	54
Bouton d'arrêt d'urgence, bouton de démarreur	14	Fusibles des différents éléments	55
Câbles de gaz – Vérification du jeu et réglage	64	Huile moteur	64
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR	82	Indications fondamentales concernant les freins à disque KTM	40
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE	76	Lancement du moteur	24
Carburant, mettre de l'essence	28	Lever d'embrayage (690 Supermoto Prestige)	7
Charge de la batterie	53	Lever d'embrayage (690 Supermoto)	7
CHER CLIENT, CHER AMI	1	Lever de frein	7
Commodo	13	NETTOYAGE	74
Complément d'huile	65	Notice d'utilisation	16
Compte-tours	11	Numéro de cadre, Plaque de constructeur	6
CONSEILS D' UTILISATION ET D' AVERTISSEMENT		Ordinateur de bord	8
POUR MISE EN MARCHÉ	20	ORGANES DE COMMANDE	8
CONSEILS D'UTILISATION	22	Outillage de bord	16
CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER	74	Passage des vitesses, Conduite	25
Contacteur	13	Pédale de frein	17
Contrôle de l'usure de la chaîne	39	PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN	30
Contrôle de la tension de la chaîne	38	Pneus, pression	51
Contrôle des silent-blocs du moyeu arrière	50		

Poignées de maintien	15	Système de refroidissement	58
Position de base de la poignée de frein	42	Témoins	12
Purge de la fourche	37	Touches de fonctionnement de l'ordinateur de bord	8
Purge du circuit de refroidissement	61	TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR	34
RECHERCHE DE PANNES	69	Type et numéro de moteur	6
Reglage da la amortissement à la compression de l'amortisseur (690 Supermoto Prestige)	36	Vérification des plaquettes de frein à l'arrière	44
Réglage de l'amortisseur, amortissement à la détente	37	Vérification des plaquettes de frein à l'avant	43
Réglage de la compression de la fourche (690 Supermoto Prestige)	35	Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière	44
Réglage de la compression de la fourche (690 Supermoto Prestige)	18	Vérification du niveau de liquide de frein à l'avant (690 Supermoto Prestige)	42
Réglage de la détente de la fourche	35	Vérification du niveau de liquide de frein à l'avant (690 Supermoto)	42
Réglage de la détente de la fourche	18	Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur	60
Réglage de la fourche et de l'amortisseur	35	Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion	59
Réglage de la portée du phare	57	Vérifications avant chaque mise en service	22
Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage	62	Vidange du moteur et changement du filtre à huile, nettoyage des crépines	66
Réglage de l'inclinaison du guidon	63		
Remarques concernant la mise en service	20		
REMARQUES IMPORTANTES	2		
Remise en service aprÈs stockage	75		
Remplacement d'une ampoule de clignotant	57		
Remplacement d'une ampoule de phare	56		
Repose-pied	17		
Robinetts d'essence	14		
Rodage du moteur LC4	20		
Selecteur	16		
Serrure de selle, dépose de la selle	15		
SOMMAIRE	4		
STOCKAGE	75		



KTM Group Partner

01/2007

FOTO: MITTERBAUER



KTM Sportmotorcycle AG
A-5230 Mattighofen
www.ktm.at