

# MANUEL D'UTILISATION 2010



**125 EXC EU**  
**125 EXC SIX DAYS EU**  
**150 XC USA**  
**200 EXC EU**  
**200 EXC AUS**  
**200 XC-W USA**  
**250 EXC EU**  
**250 EXC SIX DAYS EU**  
**250 EXC AUS**  
**250 XC EU/USA**  
**250 XC-W USA**  
**300 EXC EU**  
**300 EXC SIX DAYS EU**  
**300 EXC AUS**  
**300 XC EU/USA**  
**300 XC-W USA**

Réf. 3211466fr



Permettez-nous de vous féliciter sincèrement d'avoir porté votre choix sur une moto KTM. Vous êtes désormais en possession d'une moto moderne et sportive qui vous apportera beaucoup de plaisir si vous appliquez correctement les instructions de maintenance et d'entretien.

KTM vous souhaite un maximum de plaisir !

Inscrire ci-dessous les numéros de série de votre véhicule.

|   |                           |
|---|---------------------------|
| Numéro de châssis (☛ p. 10)                 | Cachet du concessionnaire |
| Numéro de moteur (☛ p. 10)                  |                           |
| Numéro de clé (EXC, EXC SIX DAYS) (☛ p. 10) |                           |

Le présent manuel d'utilisation correspond à l'état de la série concernée au moment de la publication. Cependant, des divergences minimales résultant du perfectionnement de la construction de la moto ne sauraient être exclues.

Toutes les informations du présent document sont fournies sans aucun engagement. Sous réserve de modification, de suppression sans substitution ou d'adaptation aux exigences locales des informations techniques, des tarifs, des couleurs, des formes, des matériaux, des prestations de services et de maintenance, des constructions et des équipements ou autres, ainsi que d'un arrêt de fabrication définitif d'un modèle donné sans avis préalable ni indication d'un motif quelconque par la société KTM-Sportmotorcycle AG. KTM décline toute responsabilité en ce qui concerne les possibilités de livraison, les divergences au niveau des croquis et des descriptions, ainsi que les fautes d'impression ou les erreurs. Les modèles reproduits dans le présent document sont partiellement pourvus d'équipements spéciaux ne faisant pas partie de l'équipement de série.

© 2009 by KTM-Sportmotorcycle AG, Mattighofen Autriche

Tous droits réservés

Toute reproduction, même partielle, réalisée sans autorisation préalable de l'auteur, est illicite.
















































ISO 9001(12 100 6061)

Conformément à la norme internationale de qualité ISO 9001, KTM utilise des standards d'assurance qualité permettant d'obtenir une qualité maximale du produit.

Établi par : TÜV Management Service

KTM-Sportmotorcycle AG  
5230 Mattighofen, Autriche





|  |    |  |    |
|--|----|--|----|
| SYMBOLIQUE .....   | 5  | Déverrouiller la direction (EXC, EXC SIX DAYS) .....   | 25 |
| CONSIGNES IMPORTANTES .....  | 6  | CONSEILS DE MISE EN SERVICE.....   | 26 |
| VUE DU VÉHICULE .....  | 8  | Consignes pour la première mise en service .....   | 26 |
| Vue du véhicule avant gauche (représentation par<br>symbole).....                    | 8  | Roder le moteur .....  | 27 |
| Vue du véhicule arrière droite (représentation par<br>symbole).....                  | 9  | Préparer le véhicule pour des conditions d'utilisation<br>difficiles .....   | 27 |
| EMPLACEMENT DES NUMÉROS DE SÉRIE .....   | 10 | Travaux avant trajets sur sable sec .....  | 27 |
| Numéro de châssis .....  | 10 | Travaux avant trajets sur sable humide .....   | 28 |
| Plaque signalétique .....  | 10 | Travaux avant trajets sur voies humides et boueuses .....  | 29 |
| Numéro de clé (EXC, EXC SIX DAYS).....   | 10 | Travaux avant trajets par température élevée et à faible<br>vitesse.....   | 30 |
| Numéro de moteur.....  | 10 | Travaux avant trajets par faibles températures extérieures<br>ou en cas de neige.....  | 30 |
| Référence de la fourche .....  | 10 | CONSEILS D'UTILISATION .....   | 31 |
| Référence de l'amortisseur .....   | 11 | Vérifications avant chaque mise en service.....  | 31 |
| ÉLÉMENTS DE COMMANDE .....   | 12 | Démarrage .....  | 31 |
| Levier d'embrayage .....   | 12 | Démarrer .....   | 32 |
| Poignée de frein à main .....  | 12 | Passer les vitesses, conduire.....   | 32 |
| Poignée des gaz .....  | 12 | Freiner .....  | 32 |
| Bouton de masse (EXC, EXC SIX DAYS).....   | 12 | Arrêter et béquiller .....   | 33 |
| Bouton de masse (XC-W/XC) .....  | 13 | Faire le plein de carburant .....  | 33 |
| Bouton d'arrêt d'urgence (200 EXC AUS).....  | 13 | PLAN D'ENTRETIEN.....  | 35 |
| Bouton d'arrêt d'urgence (250/300 EXC AUS).....                                      | 13 | Travaux de maintenance importants à faire exécuter par<br>un atelier KTM agréé .....   | 35 |
| Bouton de démarrage (300 EXC EU, 300 EXC SIX DAYS,<br>250/300 XC-W, 250/300 XC)..... | 13 | Travaux de maintenance importants à faire exécuter par<br>un atelier KTM agréé (ordre additionnel).....                                      | 36 |
| Bouton de démarrage (250/300 EXC AUS) .....  | 13 | Contrôles et travaux d'entretien importants à effectuer<br>par le pilote .....   | 37 |
| Contacteur de l'éclairage (EXC, EXC SIX DAYS) .....                                  | 14 | MAINTENANCE PARTIE-CYCLE/MOTEUR.....   | 38 |
| Contacteur de l'éclairage (XC-W) .....   | 14 | Placer la moto sur des cales .....   | 38 |
| Bouton d'avertisseur sonore (EXC, EXC SIX DAYS) .....                                | 14 | Descendre la moto du lève-moto .....   | 38 |
| Bouton de clignotants (EXC, EXC SIX DAYS) .....                                      | 14 | Contrôler le réglage de base de la partie-cycle en<br>fonction du poids du pilote.....   | 38 |
| Vue d'ensemble des témoins (EXC, EXC SIX DAYS).....                                  | 14 | Amortissement en compression de l'amortisseur .....  | 38 |
| ÉLÉMENTS DE COMMANDE (TOUS LES MODÈLES<br>EXC/XC-W).....                             | 15 | Régler l'amortissement en compression Grande Vitesse<br>de l'amortisseur.....  | 38 |
| Compteur de vitesse .....  | 15 | Régler l'amortissement en compression Petite Vitesse de<br>l'amortisseur .....   | 39 |
| Activation et test du compteur de vitesse.....                                       | 15 | Régler l'amortissement de détente de l'amortisseur.....  | 40 |
| Bouton tripmaster.....   | 15 | Déterminer l'enfoncement à vide de la roue arrière.....  | 41 |
| Régler sur kilomètres ou sur miles.....  | 15 | Vérifier l'enfoncement statique de l'amortisseur.....  | 41 |
| Régler l'heure.....  | 16 | Contrôler l'enfoncement en charge de l'amortisseur.....  | 42 |
| Régler les fonctions du compteur de vitesse.....                                     | 16 | Régler la prétension du ressort de l'amortisseur  ..... | 42 |
| Interroger le temps au tour .....  | 17 | Régler l'enfoncement en charge  .....                   | 43 |
| Mode d'affichage SPEED (vitesse).....  | 17 | Déposer l'amortisseur  .....                            | 43 |
| Mode d'affichage SPEED/H (heures d'utilisation).....                                 | 17 | Monter l'amortisseur  .....                             | 44 |
| Mode d'affichage SPEED/CLK (heure).....  | 18 | Vérifier le réglage de base de la fourche.....   | 44 |
| Mode d'affichage SPEED/LAP (temps au tour).....                                      | 18 | Régler l'amortissement en compression de la fourche.....   | 44 |
| Mode d'affichage SPEED/ODO (odomètre).....   | 18 | Régler l'amortissement de détente de la fourche.....   | 45 |
| Mode d'affichage SPEED/TR1 (trip master 1).....                                      | 19 | Régler la prétension du ressort de la fourche (EXC,<br>EXC SIX DAYS, XC-W).....  | 46 |
| Mode d'affichage SPEED/TR2 (trip master 2).....                                      | 19 | Purger les bras de fourche.....  | 47 |
| Mode d'affichage SPEED/A1 (vitesse moyenne 1).....                                   | 19 | Nettoyer les cache-poussières des bras de fourche.....   | 47 |
| Mode d'affichage SPEED/A2 (vitesse moyenne 2).....                                   | 20 | Démonter les protections de fourche .....  | 48 |
| Mode d'affichage SPEED/S1 (chronomètre 1).....                                       | 20 | Positionner les protections de fourche .....   | 48 |
| Mode d'affichage SPEED/S2 (chronomètre 2).....                                       | 20 | Contrôler le jeu du palier de la tête de direction .....   | 48 |
| ÉLÉMENTS DE COMMANDE .....   | 22 | Régler le jeu du palier de la tête de direction  .....  | 49 |
| Robinet d'essence .....  | 22 | Déposer le bras de fourche  .....                       | 50 |
| Ouvrir le bouchon du réservoir .....   | 22 | Monter les bras de fourche  .....                       | 50 |
| Fermer le bouchon du réservoir .....   | 22 | Déposer la protection de fourche  .....                 | 51 |
| Starter (EXC AUS, XC-W/XC).....  | 22 | Monter la protection de fourche  .....                  | 52 |
| Starter (EXC EU, EXC SIX DAYS).....  | 23 | Déposer le garde-boue avant.....   | 52 |
| Sélecteur.....   | 23 |  |    |
| Kick .....   | 23 |  |    |
| Pédale de frein arrière.....   | 24 |  |    |
| Béquille latérale.....   | 24 |  |    |
| Verrouillage de la direction (EXC, EXC SIX DAYS).....                                | 24 |  |    |
| Verrouiller la direction (EXC, EXC SIX DAYS).....                                    | 25 |  |    |

|   |    |   |     |
|---|----|---|-----|
| Monter le garde-boue avant .....  | 52 | Monter le réservoir de carburant                       | 76  |
| Déposer la plaque-phare et le phare (EXC, EXC SIX DAYS) .....   | 52 | Système de refroidissement .....  | 77  |
| Poser la plaque-phare et le phare (EXC, EXC SIX DAYS) ....  | 53 | Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement .....  | 77  |
| Déposer la plaque frontale (XC-W/XC) .....  | 53 | Contrôler le niveau de liquide de refroidissement .....   | 78  |
| Mettre en place la plaque frontale (XC-W/XC) .....  | 53 | Vidanger le circuit de refroidissement                 | 78  |
| Position du guidon .....  | 53 | Remplir de liquide de refroidissement                  | 79  |
| Régler la position du guidon   | 54 | Déposer le silencieux arrière .....   | 80  |
| Contrôler le jeu du câble d'accélérateur .....  | 54 | Monter le silencieux arrière .....  | 80  |
| Régler le jeu du câble d'accélérateur    | 54 | Laine de roche du silencieux arrière .....  | 81  |
| Vérifier l'état d'encrassement de la chaîne .....   | 55 | Démonter la laine de roche du silencieux arrière       | 81  |
| Nettoyer la chaîne .....  | 55 | Mettre la laine de roche du silencieux arrière en place  | 81  |
| Contrôler la tension de chaîne .....  | 55 | Remplacer la laine de roche du silencieux arrière      | 81  |
| Vérifier l'usure de la couronne/du pignon .....   | 56 | Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air .....   | 82  |
| Contrôler l'usure de la chaîne .....  | 56 | Installer le couvercle de boîtier de filtre à air .....   | 82  |
| Régler la tension de chaîne .....   | 57 | Déposer le filtre à air                                | 82  |
| Régler le guide-chaîne   | 58 | Remonter le filtre à air                               | 82  |
| Contrôler les disques de frein .....  | 58 | Nettoyer le filtre à air                               | 83  |
| Vérifier la course libre de la poignée de frein à main .....  | 59 | Régler la position de base du levier d'embrayage .....  | 83  |
| Régler la position de base du levier de frein à main (XC-W/XC) .....  | 59 | Vérifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique ....   | 84  |
| Régler la course libre de la poignée de frein à main (EXC, EXC SIX DAYS) .....  | 59 | Vidanger le liquide d'embrayage hydraulique            | 84  |
| Vérifier le niveau de liquide de frein avant .....  | 60 | Contrôler la position de base du sélecteur .....  | 85  |
| Faire l'appoint de liquide de frein à l'avant    | 60 | Régler la position de base du sélecteur                | 86  |
| Vérifier les plaquettes de frein avant .....  | 61 | Carburateur .....   | 86  |
| Remplacer les plaquettes de frein avant   | 61 | Carburateur - régler le ralenti                       | 87  |
| Vérifier la course libre de la pédale de frein arrière .....  | 63 | Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur    | 88  |
| Régler la position de base de la pédale de frein arrière                                   | 63 | Contrôler le niveau d'huile de boîte .....  | 89  |
| Contrôler le niveau de liquide de frein arrière .....   | 64 | Vidanger l'huile de boîte de vitesses                | 89  |
| Faire l'appoint du liquide de frein à l'arrière    | 64 | Vidanger l'huile de boîte de vitesses                | 90  |
| Vérifier les plaquettes de frein arrière .....  | 65 | Remplir d'huile de boîte                             | 90  |
| Déposer les plaquettes de frein arrière    | 65 | Faire l'appoint d'huile de boîte                     | 91  |
| Monter les plaquettes de frein arrière   | 65 | DIAGNOSTIC .....  | 92  |
| Remplacer les plaquettes de frein arrière    | 66 | NETTOYAGE .....   | 94  |
| Déposer la roue avant    | 67 | Nettoyer la moto .....  | 94  |
| Monter la roue avant   | 67 | STOCKAGE .....  | 95  |
| Démonter la roue arrière   | 68 | Stockage .....  | 95  |
| Monter la roue arrière   | 68 | Mise en service après le stockage .....   | 95  |
| Contrôler l'état des pneus .....  | 69 | DONNÉES TECHNIQUES - MOTEUR .....   | 96  |
| Contrôler la pression de l'air des pneus .....  | 70 | 125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU .....   | 96  |
| Vérifier la tension des rayons .....  | 70 | 150 XC USA .....  | 96  |
| Caractéristique du moteur - ressort secondaire (Tous les modèles 250/300) .....   | 71 | Tous les modèles 200 .....  | 97  |
| Caractéristique du moteur - régler le ressort secondaire  (Tous les modèles 250/300) ..... | 71 | Tous les modèles 250 .....  | 97  |
| Déposer la batterie  (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300) .....                     | 72 | Tous les modèles 300 .....  | 98  |
| Poser la batterie  (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300) .....                       | 72 | Quantité de remplissage - huile de boîte .....  | 99  |
| Charger la batterie  (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300) .....                     | 72 | Quantité de remplissage - liquide de refroidissement .....  | 99  |
| Déposer le fusible (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300) .....  | 73 | DONNÉES - COUPLES SERRAGE MOTEUR .....  | 100 |
| Installer le fusible (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300) .....  | 74 | Tous les modèles 125/150/200 .....  | 100 |
| Contrôler le réglage du phare (EXC, EXC SIX DAYS) .....   | 74 | Tous les modèles 250/300 .....  | 100 |
| Régler la portée du phare (EXC, EXC SIX DAYS) .....   | 74 | DONNÉES TECHNIQUES - CARBURATEUR .....  | 102 |
| Retirer la selle .....  | 75 | 125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU .....   | 102 |
| Remonter la selle .....   | 75 | 150 XC USA .....  | 102 |
| Déposer le réservoir de carburant    | 75 | 200 EXC EU .....  | 102 |
|   |    | 200 EXC AUS .....   | 102 |
|   |    | 200 XC-W USA .....  | 103 |
|   |    | 250 EXC EU, 250 EXC SIX DAYS EU .....   | 103 |
|   |    | 250 EXC AUS .....   | 103 |
|   |    | 250 XC EU/USA .....   | 103 |
|   |    | 250 XC-W USA .....  | 104 |
|   |    | 300 EXC EU, 300 EXC SIX DAYS EU .....   | 104 |
|   |    | 300 EXC AUS .....   | 104 |

|  |     |
|--|-----|
| 300 XC EU/USA, 300 XC-W USA.....   | 104 |
| Configuration du carburateur (125 EXC EU,<br>125 EXC SIX DAYS EU) 🐦 .....  | 105 |
| Configuration du carburateur (150 XC USA) 🐦 .....  | 106 |
| Configuration du carburateur (Tous les<br>modèles 200) 🐦 .....   | 107 |
| Configuration du carburateur (250 EXC EU,<br>250 EXC SIX DAYS EU, 250 EXC AUS,<br>250 XC-W USA) 🐦 .....                  | 108 |
| Configuration du carburateur (250 XC EU/USA) 🐦 .....   | 109 |
| Configuration du carburateur (Tous les<br>modèles 300) 🐦 .....   | 110 |
| Configuration du carburateur, généralités 🐦 .....  | 111 |
| DONNÉES - PARTIE-CYCLE .....   | 112 |
| Ampoules utilisées .....   | 113 |
| Pneus.....   | 113 |
| Quantité de remplissage - carburant .....  | 113 |
| DONNÉES TECHNIQUES - FOURCHE .....   | 114 |
| Tous les modèles 125/200.....  | 114 |
| 150 XC USA .....   | 114 |
| Tous les modèles 250/300 EXC/XC-W .....  | 115 |
| 250/300 XC.....  | 115 |
| DONNÉES TECHNIQUES - AMORTISSEUR .....   | 116 |
| Tous les modèles 125/200.....  | 116 |
| 150 XC USA .....   | 116 |
| Tous les modèles 250/300 EXC/XC-W .....  | 117 |
| 250/300 XC.....  | 117 |
| DONNÉES - COUPLES PARTIE-CYCLE .....   | 119 |
| SCHÉMA DE CÂBLAGE .....  | 121 |
| Schéma de câblage (125 EXC EU,<br>125 EXC SIX DAYS EU, 200 EXC EU, 200 EXC AUS,<br>250 EXC EU, 250 EXC SIX DAYS EU)..... | 121 |
| Schéma de câblage (250/300 EXC AUS, 300 EXC EU,<br>300 EXC SIX DAYS EU) .....  | 124 |
| Schéma de câblage (150 XC USA, 200 XC-W USA) .....   | 126 |
| Schéma de câblage (250/300 XC-W, 250/300 XC) .....   | 128 |
| MATIÈRES CONSOMMABLES .....  | 130 |
| MATIÈRES CONSOMMABLES .....  | 132 |
| NORMES .....   | 134 |
| INDEX .....  | 135 |

## Symboles utilisés

Les symboles utilisés dans le manuel sont décrits ci-dessous.

- 
- |  |  |
|--|--|
|  | Caractérise un résultat prévu (d'une étape ou d'une fonction, par exemple).  |
|  | Caractérise un résultat indésirable (d'une étape ou d'une fonction, par exemple).  |
|  | Tous les travaux accompagnés de ce symbole nécessitent des connaissances approfondies ainsi qu'un certain savoir-faire technique. Pour la sécurité de tous, faire exécuter ces travaux par un atelier KTM ! Votre moto y sera entretenue de manière optimale par des spécialistes ayant suivi une formation spécifique et disposant de l'outillage spécial nécessaire. |
|  | Indique un renvoi à une page (des informations supplémentaires sont disponibles à la page indiquée).   |
- 

## Conventions typographiques utilisées

Ci-dessous sont expliqués certains formats de polices utilisés dans le présent document.

- 
- |                           |                                 |
|---------------------------|---------------------------------|
| <b>Nom propre</b>         | Caractérise un nom propre.      |
| <b>Nom<sup>®</sup></b>    | Caractérise une marque déposée. |
| <b>Marque<sup>™</sup></b> | Indique une marque commerciale. |
-

## Définition de l'application (EXC, EXC SIX DAYS)

Les motos sport de KTM ont été conçues et construites de manière à résister aux sollicitations courantes résultant d'une utilisation normale en compétition. Les motos sont conformes aux règlements actuels en vigueur et aux catégories des fédérations nationales de sports motorisés.

### **i** Info

Seule la version homologuée (bridée) est autorisée sur les routes ouvertes au public.

Débridée, la moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.

La moto a été conçue pour le sport d'endurance (enduro) tout-terrain de compétition et non pas pour être utilisée principalement pour du moto-cross.

## Définition de l'application (XC-W/XC)

Les motos sport de KTM ont été conçues et construites de manière à résister aux sollicitations courantes résultant d'une utilisation normale en compétition. Les motos sont conformes aux règlements actuels en vigueur et aux catégories des fédérations nationales de sports motorisés.

### **i** Info

La moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.

La moto a été conçue pour le sport d'endurance (enduro) tout-terrain de compétition et non pas pour être utilisée principalement pour du moto-cross.

## Maintenance

Le respect des travaux de maintenance, d'entretien et de réglage du moteur et de la partie-cycle figurant dans le présent manuel d'utilisation constitue la condition préalable au parfait fonctionnement de la moto et permet d'éviter l'usure précoce. Un réglage incorrect de la partie-cycle risque d'entraîner des dégâts sur cette dernière ou la rupture de composants.

Une utilisation de la moto dans des conditions extrêmes, telles que sur les pistes, un terrain très boueux ou détrempé, risque d'entraîner une usure plus importante de composants comme la chaîne ou les freins. De ce fait, il est possible que certains travaux de maintenance ou le remplacement de pièces usées doivent être réalisés avant que l'usure limite indiquée dans le tableau de graissage et maintenance n'ait été atteinte.

Respecter impérativement les temps de rodage ainsi que les intervalles de contrôle et de maintenance. Leur respect prolonge de manière notable la durée de vie de la moto.

## Garantie

Les travaux prévus dans le plan d'entretien doivent impérativement être exécutés par un atelier KTM agréé et doivent être confirmés dans le carnet d'entretien. Le cas échéant, la garantie est annulée. La garantie est nulle et non avenue en cas de dommages et conséquences résultant de manipulations et/ou de modifications sur le véhicule.

## Carburants, lubrifiants ou produits aux spécifications de même nature

Utiliser les carburants, les lubrifiants et les matières consommables conformément aux spécifications indiquées dans le présent manuel et selon le plan d'entretien.

## Pièces détachées, accessoires

Pour votre sécurité, n'utiliser que les pièces détachées et les accessoires autorisés et/ou recommandés par KTM et les faire monter par un atelier KTM agréé. KTM décline toute responsabilité pour les autres produits et les dommages consécutifs à l'utilisation de tels produits.

Dans les descriptifs, certaines pièces détachées et accessoires sont indiqués entre parenthèses. Votre concessionnaire KTM est là pour vous conseiller.

Les **KTM PowerParts** actuellement disponibles pour votre véhicule sont présentées sur le site web de KTM.

Site Internet KTM international : <http://www.ktm.com>

## Règles relatives à l'exécution des travaux

Certaines opérations nécessitent des outils spéciaux. Ces outils ne font pas partie intégrante du véhicule, mais peuvent être commandés sous le numéro indiqué entre parenthèses. Ex. : extracteur de roulements (15112017000)

Lors du montage, ne pas remplacer les pièces réutilisables (vis et écrous autobloquants, joints, bagues d'étanchéité, joints toriques, goupilles fendues, tôles de sécurité par exemple) par des pièces neuves.

En cas d'utilisation de sage de frein filet (de la marque **Loctite®** par exemple) pour les raccords à vis, respecter les consignes spécifiques du fabricant.

Nettoyer les pièces devant être réutilisées après le démontage, et vérifier leur état et leur usure. Remplacer les pièces endommagées ou usées.

Une fois la réparation achevée, veiller à assurer la sécurité routière du véhicule.



## Transport

### Remarque


**Danger d'endommagement** Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

- Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.

### Remarque

**Risque d'incendie** Pendant le fonctionnement, certaines parties du véhicule deviennent brûlantes.

- Ne pas stationner le véhicule à proximité de matériaux facilement inflammables ou combustibles. Ne poser aucun objet sur le véhicule lorsqu'il est chaud. Toujours attendre que le véhicule ait refroidi.

- Arrêter le moteur.
- Tourner le robinet d'essence  en position **OFF**.
- Bloquer la moto avec des bandes de serrage ou d'autres dispositifs de fixation adaptés pour l'empêcher de tomber ou de rouler accidentellement.

## Environnement

La conduite en moto est un sport fantastique et nous vous souhaitons naturellement d'en profiter un maximum. Cependant, ce sport peut avoir des répercussions potentielles sur l'environnement et être source de conflits avec des tiers. Une utilisation responsable de la moto permet toutefois d'éviter de tels problèmes et conflits. Afin de ne pas mettre en danger l'avenir du sport moto, s'assurer que l'utilisation de la moto soit conforme à la loi et respecte l'environnement ainsi que les droits d'autrui.

## Remarques/messages d'avertissement

Respecter impérativement les remarques/avertissements indiqués.

### Info

Sur le véhicule ont été apposés différents autocollants comportant des remarques utiles et des avertissements. Ne jamais ôter les autocollants. En l'absence de ces autocollants, le conducteur et les tiers ne sont plus à même de détecter certains dangers. Le risque de blessure est alors accru.

## Niveaux de danger

### Danger

Remarque relative à un danger entraînant immédiatement et avec certitude des blessures graves irréversibles, voire mortelles si les mesures de précaution correspondantes ne sont pas mises en place.

### Avertissement

Remarque concernant un danger qui peut entraîner la mort ou de graves blessures lorsque les mesures correspondantes ne sont pas prises.

### Remarque

Remarque concernant un danger qui entraîne de graves dommages sur les machines ou sur le matériel lorsque les mesures correspondantes ne sont pas prises.

### Avertissement

Remarque relative à un danger affectant l'environnement si les mesures de précaution correspondantes ne sont pas mises en place.

## Manuel d'utilisation

- Veiller impérativement à lire ce manuel d'utilisation avec attention et dans son intégralité avant de prendre la route pour la première fois avec cette moto. Il comporte de nombreuses informations et conseils qui faciliteront l'utilisation et le maniement de la moto. Il permet d'apprendre comment régler la moto pour qu'elle réponde au mieux aux besoins de l'utilisateur et comment éviter les blessures. En outre, le présent manuel contient des informations importantes sur la maintenance de la moto.
- Le manuel d'utilisation est un élément important faisant partie intégrante de la moto. Il doit être remis au nouveau propriétaire lors de la vente de cette dernière.

## Vue du véhicule avant gauche (représentation par symbole)



B00077-10

|   |                                      |
|---|--------------------------------------|
| 1 | Levier de frein à main               |
| 2 | Bouton de masse                      |
| 3 | Levier d'embrayage                   |
| 4 | Couvercle de boîtier de filtre à air |
| 5 | Robinet d'essence                    |
| 6 | Sélecteur                            |
| 7 | Guide-chaîne                         |
| 8 | Béquille latérale                    |

## Vue du véhicule arrière droite (représentation par symbole)



B00076-10

- |   |   |
|---|---|
| 1 | Réglage à la détente de l'amortisseur   |
| 2 | Regard du liquide de frein, à l'arrière |
| 3 | Pédale de frein arrière                 |
| 4 | Kick                                    |
| 5 | Vis de purge bras de fourche            |
| 6 | Poignée des gaz                         |
| 7 | Numéro de châssis                       |
| 8 | Bouchon du réservoir                    |

## Numéro de châssis



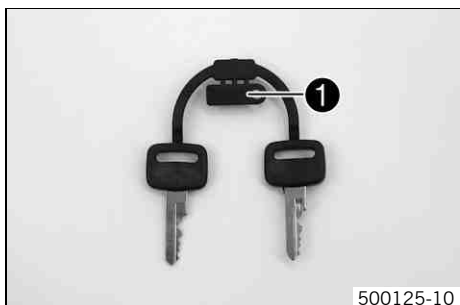
Le numéro de châssis ❶ est gravé sur la tête de direction de droite.

## Plaque signalétique



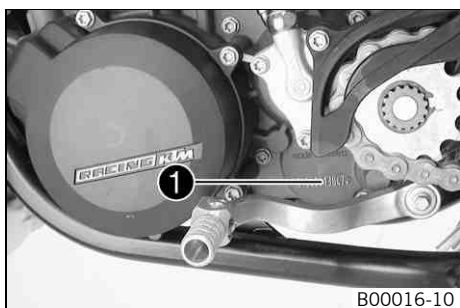
La plaque signalétique ❶ est placée à l'avant de la tête de direction.

## Numéro de clé (EXC, EXC SIX DAYS)



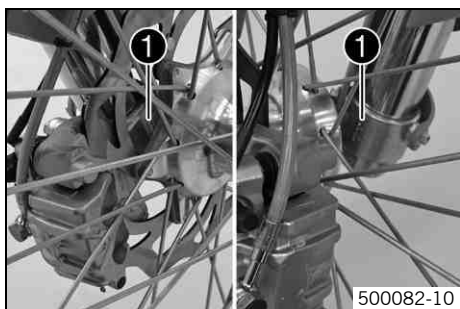
Le numéro de clé ❶ est gravé dans le raccord reliant la clé à son double.

## Numéro de moteur



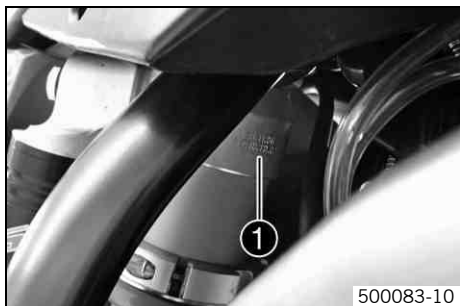
Le numéro de moteur ❶ est frappé à froid sur le côté gauche du moteur, sous le pignon de chaîne.

## Référence de la fourche



La référence de la fourche ❶ est gravée sur la partie interne de la fixation de l'axe de roue avant.

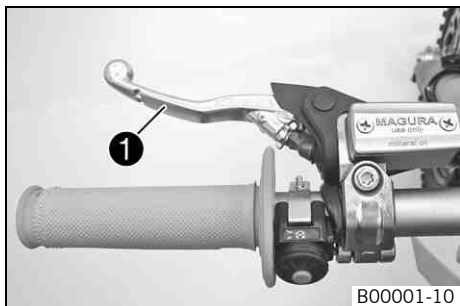
## Référence de l'amortisseur



500083-10

La référence de l'amortisseur ❶ est estampée sur la partie supérieure de l'amortisseur, au-dessus de l'écrou de réglage, côté moteur.

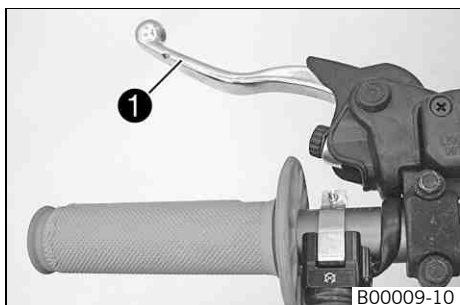
## Levier d'embrayage



B00001-10

### (Tous les modèles 125/150/200)

Le levier d'embrayage ❶ est situé à gauche du guidon.  
L'embrayage à actionnement hydraulique s'ajuste automatiquement.

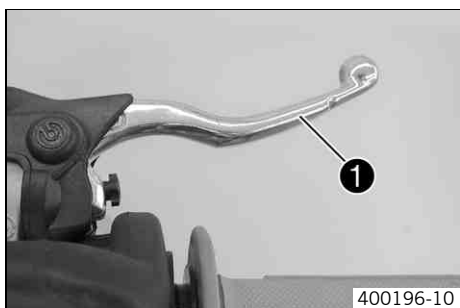


B00009-10

### (Tous les modèles 250/300)

Le levier d'embrayage ❶ est situé à gauche du guidon.  
L'embrayage à actionnement hydraulique s'ajuste automatiquement.

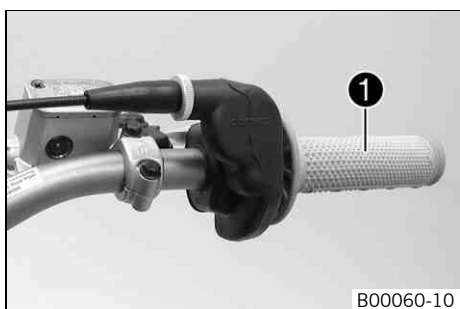
## Poignée de frein à main



400196-10

Le levier de frein à main ❶ se trouve sur le côté droit du guidon.  
Le levier de frein à main permet d'actionner le frein avant.

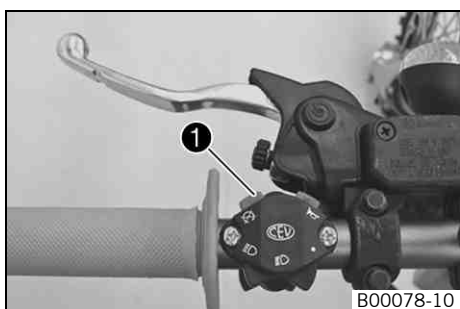
## Poignée des gaz



B00060-10

La poignée des gaz ❶ est située à droite du guidon.

## Bouton de masse (EXC, EXC SIX DAYS)



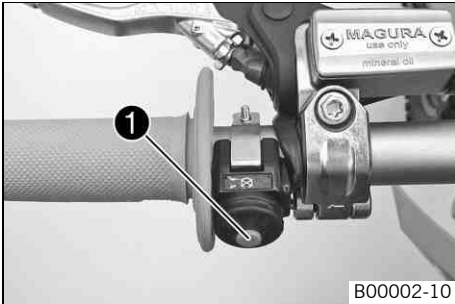
B00078-10

Le bouton de masse ❶ est situé sur le côté gauche du guidon.

### États possibles

- Bouton de masse ☒ en position de base – Dans cette position, le circuit d'allumage est fermé et le moteur peut démarrer.
- Bouton de masse ☒ enfoncé – Dans cette position, le circuit d'allumage est ouvert, le moteur s'éteint et le moteur à l'arrêt ne démarre pas.

## Bouton de masse (XC-W/XC)



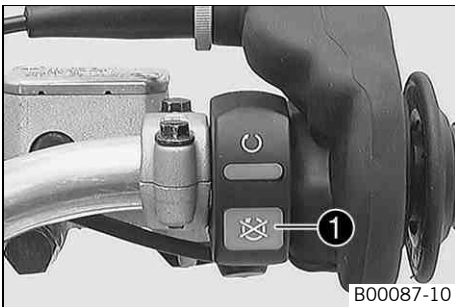
B00002-10

Le bouton de masse ❶ est situé sur le côté gauche du guidon.

### États possibles

- Bouton de masse ☒ en position de base – Dans cette position, le circuit d'allumage est fermé et le moteur peut démarrer.
- Bouton de masse ☒ enfoncé – Dans cette position, le circuit d'allumage est ouvert, le moteur s'éteint et le moteur à l'arrêt ne démarre pas.

## Bouton d'arrêt d'urgence (200 EXC AUS)



B00087-10

Le bouton d'arrêt d'urgence ❶ est situé à droite du guidon.

### États possibles



Allumage désactivé – Dans cette position, le circuit d'allumage est ouvert, le moteur s'éteint et le moteur à l'arrêt ne démarre pas.



Allumage activé – Dans cette position, le circuit d'allumage est fermé et le moteur peut démarrer.

## Bouton d'arrêt d'urgence (250/300 EXC AUS)



B00079-10

Le bouton d'arrêt d'urgence ❶ est situé à droite du guidon.

### États possibles

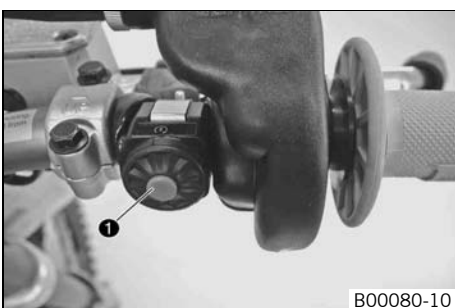


Allumage désactivé – Dans cette position, le circuit d'allumage est ouvert, le moteur s'éteint et le moteur à l'arrêt ne démarre pas.



Allumage activé – Dans cette position, le circuit d'allumage est fermé et le moteur peut démarrer.

## Bouton de démarrage (300 EXC EU, 300 EXC SIX DAYS, 250/300 XC-W, 250/300 XC)



B00080-10

Le bouton de démarrage ❶ est situé à droite du guidon.

### États possibles

- Bouton de démarrage Ⓢ en position de base
- Bouton de démarrage Ⓢ enfoncé – Dans cette position, le bouton de démarrage est actionné.

## Bouton de démarrage (250/300 EXC AUS)



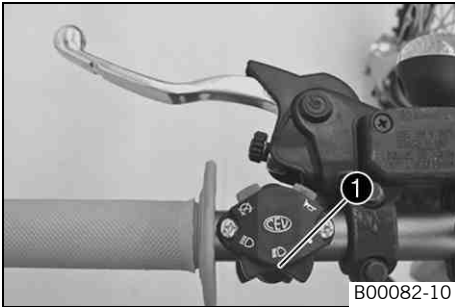
B00081-10

Le bouton de démarrage ❶ est situé à droite du guidon.

### États possibles

- Bouton de démarrage Ⓢ en position de base
- Bouton de démarrage Ⓢ enfoncé – Dans cette position, le bouton de démarrage est actionné.

## Contacteur de l'éclairage (EXC, EXC SIX DAYS)



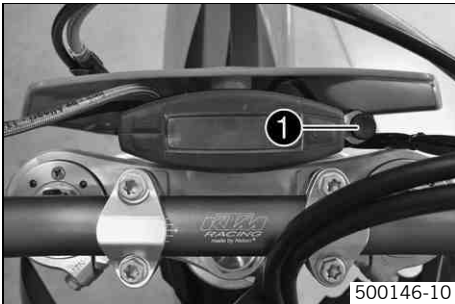
B00082-10

Le contacteur de l'éclairage ❶ se trouve sur le côté gauche du guidon.

### États possibles

|  |  |
|--|--|
|  | Pas d'éclairage – Contacteur de l'éclairage poussé vers la droite. Dans cette position, l'éclairage est éteint.                              |
|  | Feu de croisement – Contacteur de l'éclairage en position médiane. Dans cette position, le feu de croisement et le feu arrière sont allumés. |
|  | Feu de route – Contacteur de l'éclairage poussé vers la gauche. Dans cette position, le feu de route et le feu arrière sont allumés.         |

## Contacteur de l'éclairage (XC-W)



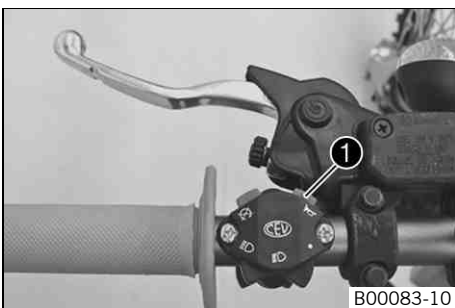
500146-10

Le contacteur de l'éclairage ❶ est situé à droite du compteur de vitesse.

### États possibles

- À la livraison, le contacteur de l'éclairage est sans fonction – Il peut servir au montage ultérieur d'une installation d'éclairage.

## Bouton d'avertisseur sonore (EXC, EXC SIX DAYS)



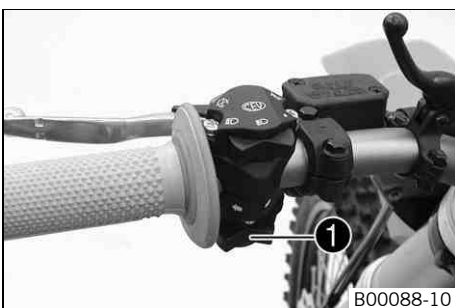
B00083-10

Le bouton d'avertisseur sonore ❶ se trouve sur le côté gauche du guidon.

### États possibles

- Bouton d'avertisseur sonore en position de base
- Bouton d'avertisseur sonore enfoncé – Dans cette position, ce bouton actionne l'avertisseur sonore.

## Bouton de clignotants (EXC, EXC SIX DAYS)



B00088-10

Le bouton de clignotants ❶ se trouve sur le côté gauche du guidon.

### États possibles

|  |   |
|--|---|
|  | Clignotant désactivé – Bouton de clignotants en position médiane.       |
|  | Clignotant gauche activé – Bouton de clignotants poussé vers la gauche. |
|  | Clignotant droit activé – Bouton de clignotants poussé vers la droite.  |

## Vue d'ensemble des témoins (EXC, EXC SIX DAYS)



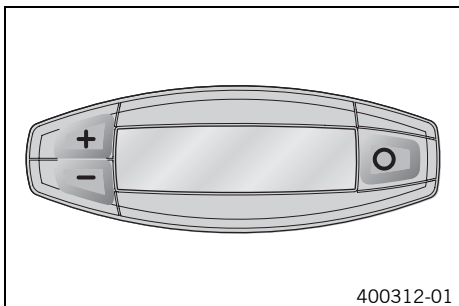
500147-01

### États possibles

|  |   |
|--|---|
|  | Le témoin bleu s'allume lorsque le feu de route est allumé. – Le feu de route est allumé. |
|  | Le témoin clignote en vert – Le clignotant est allumé.                                    |



## Compteur de vitesse



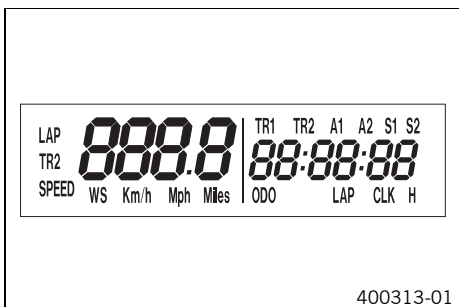
400312-01

- La touche permet de passer d'un mode d'affichage à l'autre ou d'accéder à l'un des menus Setup.
- La touche permet la commande des diverses fonctions.
- La touche permet la commande des diverses fonctions.

### Info

À la livraison, seuls les modes d'affichage **SPEED/H** et **SPEED/ODO** sont activés.

## Activation et test du compteur de vitesse



400313-01

Activation du compteur de vitesse :

Le compteur de vitesse est activé lorsqu'une touche est actionnée ou lorsque le capteur de vitesse de rotation des roues envoie un signal.

Test de l'écran

Lors du test de fonctionnement de l'écran, tous les segments d'affichage s'allument un instant.



400314-01

**WS** (wheel size)

À l'issue du test de fonctionnement de l'écran, le système affiche brièvement le développement de la roue **WS** (wheel size).

### Info

2205 mm correspondent à une roue avant de 21" avec le pneu d'origine.

Ensuite, l'affichage bascule de nouveau vers le mode précédemment sélectionné.

## Bouton tripmaster

### (Option : Bouton tripmaster)

Le bouton tripmaster permet de commander les fonctions du compteur de vitesse à partir du guidon.

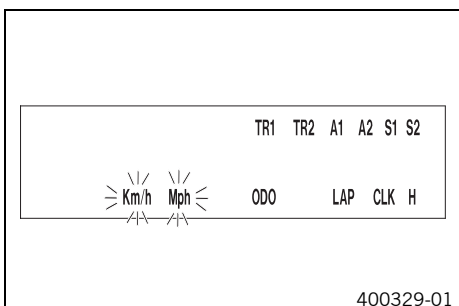
### Info

Le bouton tripmaster est disponible en option.

## Régler sur kilomètres ou sur miles

### Info

Lors d'un changement d'unité, la valeur **ODO** est conservée et convertie en conséquence. Les valeurs **TR1**, **TR2**, **A1**, **A2** et **S1** sont effacées en cas de changement.



400329-01

### Condition

La moto est à l'arrêt.


- Presser brièvement la touche de manière répétée jusqu'à ce que **H** apparaisse en bas à droite de l'écran.
- Presser 3 à 5 secondes la touche .
  - ✓ Le menu Setup apparaît et les fonctions activées s'affichent.
- Presser la touche de manière répétée jusqu'à ce que **Km/h/Mph** clignote à l'écran.

### Régler sur Km/h

- Presser la touche .

### Régler sur Mph

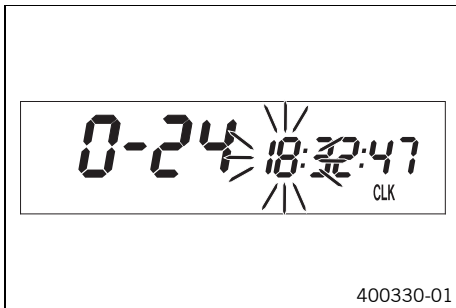
- Presser la touche .

- Presser 3 à 5 secondes la touche .
- ✓ Les réglages sont enregistrés et le menu Setup se ferme.

**i Info**








Si pendant 20 secondes, aucune touche n'a été actionnée ou que le capteur de vitesse de rotation des roues n'a émis aucun signal, les réglages sont automatiquement enregistrés, puis le menu Setup se ferme.

## Régler l'heure




**Condition**

La moto est à l'arrêt.

- Presser brièvement la touche  de manière répétée jusqu'à ce que **CLK** apparaisse en bas à droite de l'écran.
- Presser 3 à 5 secondes la touche .
- ✓ L'heure affichée clignote.
- Régler l'affichage de l'heure avec la touche  ou la touche .
- Presser brièvement la touche .
- ✓ Le segment affiché suivant clignote et peut être réglé.
- Une pression de la touche  et de la touche  permet de régler les segments suivants de la même manière que ceux de l'heure affichés.

**i Info**

Les secondes peuvent uniquement être mises à zéro.

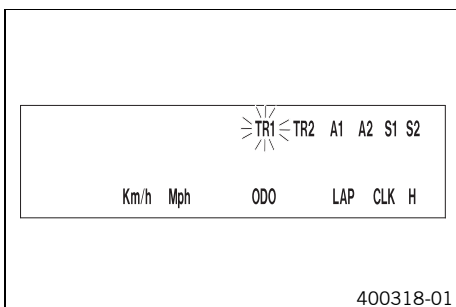
- Presser 3 à 5 secondes la touche .
- ✓ Les réglages sont enregistrés et le menu Setup se ferme.

**i Info**

Si pendant 20 secondes, aucune touche n'a été actionnée ou que le capteur de vitesse de rotation des roues n'a émis aucun signal, les réglages sont automatiquement enregistrés, puis le menu Setup se ferme.




## Régler les fonctions du compteur de vitesse

**i Info** À la livraison, seuls les modes d'affichage **SPEED/H** et **SPEED/ODO** sont activés.




**Condition**



La moto est à l'arrêt.

- Presser brièvement la touche  de manière répétée jusqu'à ce que **H** apparaisse en bas à droite de l'écran.
- Presser 3 à 5 secondes la touche .
- ✓ Le menu Setup apparaît et les fonctions activées s'affichent.
- Une brève pression de la touche  permet de passer à la fonction souhaitée.
- ✓ La fonction sélectionnée clignote.

**Activer une fonction**

- Presser la touche .
- ✓ Le symbole demeure affiché à l'écran et l'affichage passe à la fonction suivante.

**Désactiver une fonction**

- Presser la touche .
- ✓ Le symbole disparaît de l'écran et sur l'affichage apparaît la fonction suivante.
- Activer ou désactiver toutes les fonctions souhaitées en conséquence.
- Presser 3 à 5 secondes la touche .
- ✓ Les réglages sont enregistrés et le menu Setup se ferme.


**Info**

Si pendant 20 secondes, aucune touche n'a été actionnée ou que le capteur de vitesse de rotation des roues n'a émis aucun signal, les réglages sont automatiquement enregistrés, puis le menu Setup se ferme.

## Interroger le temps au tour


**Info**

Cette fonction n'est disponible qu'à l'issue d'un arrêt des temps au tour.


**Condition**

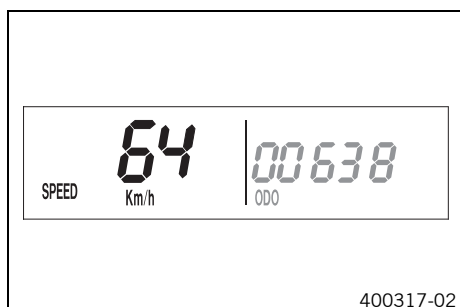
La moto est à l'arrêt.

- Presser brièvement la touche de manière répétée jusqu'à ce que **LAP** apparaisse en bas à droite de l'écran.
- Presser brièvement la touche .
- ✓ **LAP 1** est affiché à gauche de l'écran.
- La touche permet d'interroger les tours 1 à 10.
- Touche sans fonction
- Presser brièvement la touche .
- ✓ mode d'affichage suivant


**Info**

À la réception d'un signal provenant du capteur de vitesse de rotation des roues, le côté gauche de l'écran repasse en mode **SPEED**.

## Mode d'affichage SPEED (vitesse)



- Presser brièvement la touche de manière répétée jusqu'à apparition de **SPEED** sur l'écran.

En mode d'affichage **SPEED**, le système affiche la vitesse actuelle.

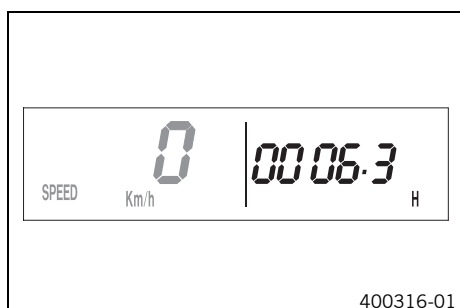
La vitesse actuelle peut être affichée en **Km/h** ou en **Mph**.


**Info**

Procéder au réglage en fonction du pays.

Dès la réception d'un signal provenant de la roue avant, le côté gauche de l'écran du compteur électronique passe en mode **SPEED** et affiche la vitesse actuelle.

## Mode d'affichage SPEED/H (heures d'utilisation)


**Condition**

- La moto est à l'arrêt
- Presser brièvement la touche de manière répétée jusqu'à ce que **H** apparaisse en bas à droite de l'écran.

En mode d'affichage **H**, le système affiche les heures d'utilisation du moteur.

Le compteur d'heures d'utilisation enregistre la durée totale de conduite.



**Info**

Le compteur d'heures d'utilisation est nécessaire au respect des intervalles entre les révisions.

Si le compteur électronique est en mode d'affichage **H** au démarrage, il passe automatiquement en mode d'affichage **ODO**.


Le mode d'affichage **H** disparaît pendant le trajet.

|                                    |   |
|------------------------------------|---|
| Presser la touche .                | sans fonction   |
| Presser la touche .                | sans fonction   |
| Presser 3 à 5 secondes la touche . | L'affichage passe au menu Setup des fonctions du compteur électronique. |





|  |                          |
|--|--------------------------|
| Presser brièvement la touche  . | mode d'affichage suivant |
|--|--------------------------|

## Mode d'affichage SPEED/CLK (heure)

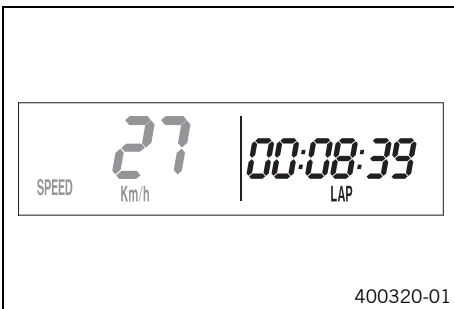



– Presser brièvement la touche  de manière répétée jusqu'à ce que **CLK** apparaisse en bas à droite de l'écran.

En mode d'affichage **CLK**, l'heure est indiquée.



|  |  |
|--|--|
| Presser la touche  .                | sans fonction                                    |
| Presser la touche  .                | sans fonction                                    |
| Presser 3 à 5 secondes la touche  . | L'affichage passe au menu de Setup de l'horloge. |
| Presser brièvement la touche  .     | mode d'affichage suivant                         |





## Mode d'affichage SPEED/LAP (temps au tour)



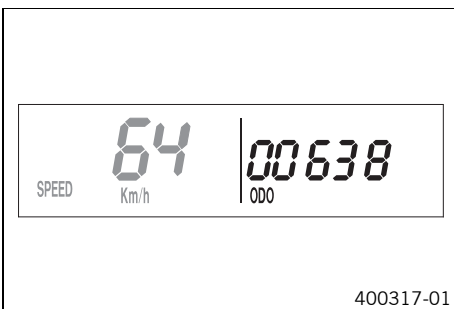
– Presser brièvement la touche  de manière répétée jusqu'à ce que **LAP** apparaisse en bas à droite de l'écran.


En mode d'affichage **LAP**, le chronomètre permet d'enregistrer jusqu'à 10 temps au tour.

**i Info**  
Si le temps au tour continue de courir à l'issue d'une pression de la touche , 9 espaces mémoire sont occupés.  
Le tour 10 doit être arrêté à l'aide de la touche .





|  |   |
|--|---|
| Presser la touche  .                | Lance et arrête le chronomètre.   |
| Presser la touche  .                | Arrête le chronomètre, enregistre le temps au tour et relance le chronomètre. |
| Presser 3 à 5 secondes la touche  . | Le chronomètre et le temps au tour sont remis à zéro.                         |
| Presser brièvement la touche  .     | mode d'affichage suivant  |

## Mode d'affichage SPEED/ODO (odomètre)

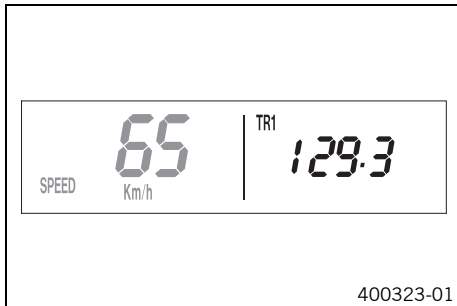


– Presser brièvement la touche  de manière répétée jusqu'à ce que **ODO** apparaisse en bas à droite de l'écran.


En mode d'affichage **ODO**, le système affiche le kilométrage parcouru.

|  |                          |
|--|--------------------------|
| Presser la touche  .                | sans fonction            |
| Presser la touche  .                | sans fonction            |
| Presser 3 à 5 secondes la touche  . | –                        |
| Presser brièvement la touche  .     | mode d'affichage suivant |

## Mode d'affichage SPEED/TR1 (trip master 1)



400323-01





- Presser brièvement la touche  de manière répétée jusqu'à ce que **TR1** apparaisse en haut à droite de l'écran.

Le **TR1** (trip master 1) est toujours en fonctionnement et compte jusqu'à 999,9. Il permet d'indiquer la distance d'une étape ou entre deux pleins d'essence.

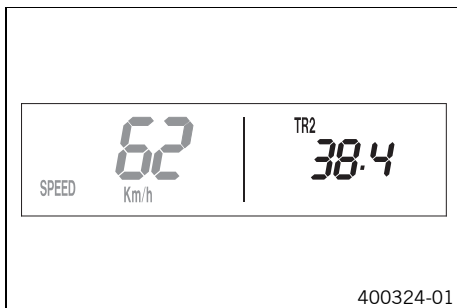
**TR1** est couplé à **A1** (vitesse moyenne 1) et **S1** (chronomètre 1).

### Info


Lors d'un dépassement de 999,9, les valeurs **TR1**, **A1** et **S1** sont automatiquement mises à 0,0.

|  |  |
|--|--|
| Presser la touche  .                | sans fonction  |
| Presser la touche  .                | sans fonction  |
| Presser 3 à 5 secondes la touche  . | Les valeurs affichées pour <b>TR1</b> , <b>A1</b> et <b>S1</b> sont mises à 0,0. |
| Presser brièvement la touche  .     | mode d'affichage suivant   |



## Mode d'affichage SPEED/TR2 (trip master 2)





400324-01

- Presser brièvement la touche  de manière répétée jusqu'à ce que **TR2** apparaisse en haut à droite de l'écran.





Le **TR2** (trip master 2) est toujours en fonctionnement et compte jusqu'à 999,9.

La valeur affichée peut être modifiée à l'aide des touches  et touches . Cette fonction est très intéressante lors d'un trajet d'après un road-book.

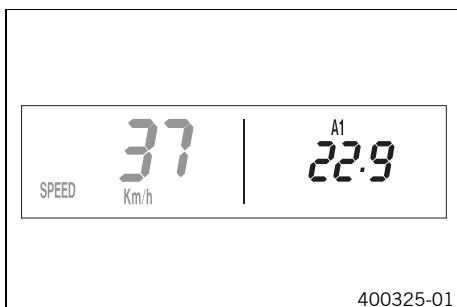
### Info

La valeur **TR2** peut également être rectifiée manuellement pendant le trajet à l'aide des touches  et touches .


Lors d'un dépassement de 999,9, la valeur **TR2** est mise automatiquement à 0,0.

|  |                                 |
|--|---------------------------------|
| Presser la touche  .                | Augmente la valeur <b>TR2</b> . |
| Presser la touche  .                | Réduit la valeur <b>TR2</b> .   |
| Presser 3 à 5 secondes la touche  . | Efface la valeur <b>TR2</b> .   |
| Presser brièvement la touche  .     | mode d'affichage suivant        |

## Mode d'affichage SPEED/A1 (vitesse moyenne 1)






400325-01

- Presser brièvement la touche  de manière répétée jusqu'à ce que **A1** apparaisse en haut à droite de l'écran.

**A1** (vitesse moyenne 1) indique la vitesse moyenne calculée à partir de **TR1** (Tripmaster 1) et **S1** (chronomètre 1).

Le calcul de cette valeur démarre au premier signal reçu du capteur de vitesse de rotation des roues et s'arrête 3 secondes après le dernier signal.

|  |  |
|--|--|
| Presser la touche  .                | sans fonction  |
| Presser la touche  .                | sans fonction  |
| Presser 3 à 5 secondes la touche  . | Les valeurs affichées pour <b>TR1</b> , <b>A1</b> et <b>S1</b> sont mises à 0,0. |

|                              |                          |
|------------------------------|--------------------------|
| Presser brièvement la touche | mode d'affichage suivant |
|------------------------------|--------------------------|

## Mode d'affichage SPEED/A2 (vitesse moyenne 2)



- Presser brièvement la touche de manière répétée jusqu'à ce que **A2** apparaisse en haut à droite de l'écran.

**A2** (vitesse moyenne 2) indique la vitesse moyenne calculée à partir de la vitesse actuelle lorsque le chronomètre **S2** (chronomètre 2) a démarré.

**i Info**  
La valeur affichée peut différer de la vitesse moyenne effective lorsque **S2** n'a pas encore été arrêté à l'issue du trajet.

|                                  |                          |
|----------------------------------|--------------------------|
| Presser la touche                | sans fonction            |
| Presser la touche                | sans fonction            |
| Presser 3 à 5 secondes la touche | –                        |
| Presser brièvement la touche     | mode d'affichage suivant |

## Mode d'affichage SPEED/S1 (chronomètre 1)



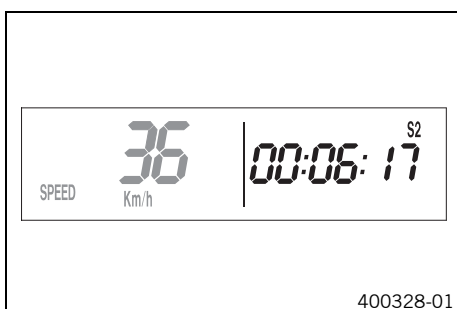
- Presser brièvement la touche de manière répétée jusqu'à ce que **S1** apparaisse en haut à droite de l'écran.

**S1** (chronomètre 1) indique le temps écoulé sur la base de **TR1** et enregistre dès que le capteur de vitesse de rotation des roues envoie un signal.

Le calcul de cette valeur démarre au premier signal reçu du capteur de vitesse de rotation des roues et s'arrête 3 secondes après le dernier signal.

|                                  |  |
|----------------------------------|--|
| Presser la touche                | sans fonction  |
| Presser la touche                | sans fonction  |
| Presser 3 à 5 secondes la touche | Les valeurs affichées pour <b>TR1</b> , <b>A1</b> et <b>S1</b> sont mises à 0,0. |
| Presser brièvement la touche     | mode d'affichage suivant   |

## Mode d'affichage SPEED/S2 (chronomètre 2)



- Presser brièvement la touche de manière répétée jusqu'à ce que **S2** apparaisse en haut à droite de l'écran.

**S2** (chronomètre 2) est un chronomètre manuel.

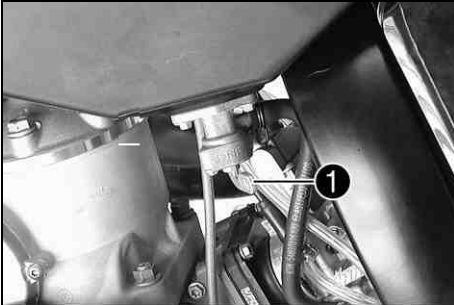
Quand **S2** fonctionne à l'arrière-plan, **S2** clignote sur l'écran du compteur électronique.

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| Presser la touche                | Démarre et arrête le chronomètre <b>S2</b>                          |
| Presser la touche                | sans fonction   |
| Presser 3 à 5 secondes la touche | Les valeurs affichées pour <b>S2</b> et <b>A2</b> sont mises à 0,0. |
| Presser brièvement la touche     | mode d'affichage suivant  |

| Vue d'ensemble des fonctionnalités                     |  |   |  |   |
|--|--|---|--|---|
| Affichage  | Presser la touche <b>+</b> .               | Presser la touche <b>-</b> .  | Presser 3 à 5 secondes la touche <b>○</b> .                                      | Presser brièvement la touche <b>○</b> . |
| Mode d'affichage <b>SPEED/H</b> (heures d'utilisation) | sans fonction                              | sans fonction   | L'affichage passe au menu Setup des fonctions du compteur électronique.          | mode d'affichage suivant                |
| Mode d'affichage <b>SPEED/CLK</b> (heure)              | sans fonction                              | sans fonction   | L'affichage passe au menu de Setup de l'horloge.                                 | mode d'affichage suivant                |
| Mode d'affichage <b>SPEED/LAP</b> (temps au tour)      | Lance et arrête le chronomètre.            | Arrête le chronomètre, enregistre le temps au tour et relance le chronomètre. | Le chronomètre et le temps au tour sont remis à zéro.                            | mode d'affichage suivant                |
| Mode d'affichage <b>SPEED/ODO</b> (odomètre)           | sans fonction                              | sans fonction   | –  | mode d'affichage suivant                |
| Mode d'affichage <b>SPEED/TR1</b> (trip master 1)      | sans fonction                              | sans fonction   | Les valeurs affichées pour <b>TR1</b> , <b>A1</b> et <b>S1</b> sont mises à 0,0. | mode d'affichage suivant                |
| Mode d'affichage <b>SPEED/TR2</b> (trip master 2)      | Augmente la valeur <b>TR2</b> .            | Réduit la valeur <b>TR2</b> .   | Efface la valeur <b>TR2</b> .  | mode d'affichage suivant                |
| Mode d'affichage <b>SPEED/A1</b> (vitesse moyenne 1)   | sans fonction                              | sans fonction   | Les valeurs affichées pour <b>TR1</b> , <b>A1</b> et <b>S1</b> sont mises à 0,0. | mode d'affichage suivant                |
| Mode d'affichage <b>SPEED/A2</b> (vitesse moyenne 2)   | sans fonction                              | sans fonction   | –  | mode d'affichage suivant                |
| Mode d'affichage <b>SPEED/S1</b> (chronomètre 1)       | sans fonction                              | sans fonction   | Les valeurs affichées pour <b>TR1</b> , <b>A1</b> et <b>S1</b> sont mises à 0,0. | mode d'affichage suivant                |
| Mode d'affichage <b>SPEED/S2</b> (chronomètre 2)       | Démarre et arrête le chronomètre <b>S2</b> | sans fonction   | Les valeurs affichées pour <b>S2</b> et <b>A2</b> sont mises à 0,0.              | mode d'affichage suivant                |

| Aperçu des conditions et des possibilités d'activation |                       |                |
|--|-----------------------|----------------|
| Affichage  | La moto est à l'arrêt | Menu activable |
| Mode d'affichage <b>SPEED/H</b> (heures d'utilisation) | •                     |                |
| Mode d'affichage <b>SPEED/CLK</b> (heure)              |                       | •              |
| Mode d'affichage <b>SPEED/LAP</b> (temps au tour)      |                       | •              |
| Mode d'affichage <b>SPEED/TR1</b> (trip master 1)      |                       | •              |
| Mode d'affichage <b>SPEED/TR2</b> (trip master 2)      |                       | •              |
| Mode d'affichage <b>SPEED/A1</b> (vitesse moyenne 1)   |                       | •              |
| Mode d'affichage <b>SPEED/A2</b> (vitesse moyenne 2)   |                       | •              |
| Mode d'affichage <b>SPEED/S1</b> (chronomètre 1)       |                       | •              |
| Mode d'affichage <b>SPEED/S2</b> (chronomètre 2)       |                       | •              |

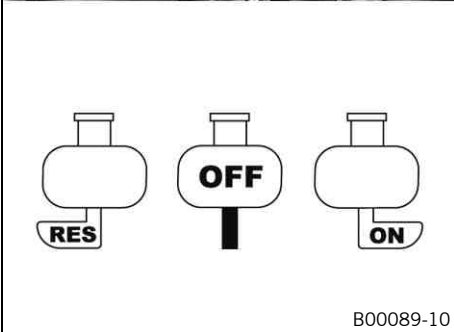
## Robinet d'essence



Le robinet d'essence est situé sur le côté gauche du réservoir de carburant. La poignée ❶ du robinet d'essence permet d'ouvrir ou de fermer l'arrivée d'essence du carburateur.

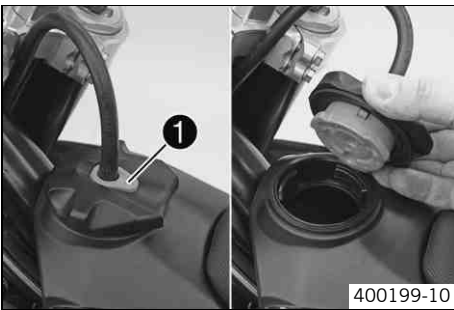
### États possibles

- Alimentation en carburant fermée **OFF** – Aucun carburant ne s'écoule du réservoir vers le carburateur.
- Alimentation en carburant ouverte **ON** – Le carburant peut s'écouler du réservoir vers le carburateur. Le réservoir se vide jusqu'à la réserve.
- Alimentation en carburant de réserve ouverte **RES** – Le carburant peut s'écouler du réservoir vers le carburateur. Le réservoir se vide complètement.



B00089-10

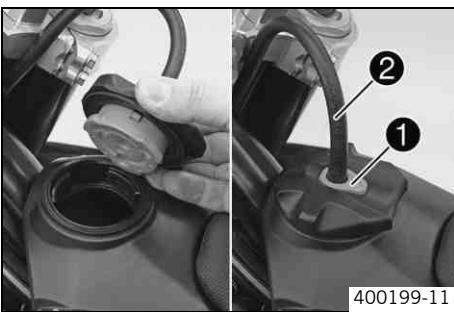
## Ouvrir le bouchon du réservoir



400199-10

- Appuyer sur le bouton de déverrouillage ❶, tourner le bouchon du réservoir dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et retirer vers le haut.

## Fermer le bouchon du réservoir



400199-11

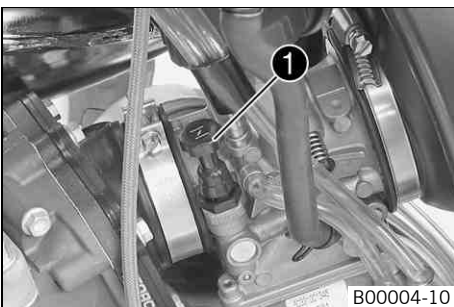
- Placer le bouchon du réservoir et tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le bouton de déverrouillage ❶ s'enclenche.



### Info

Poser le tuyau d'aération du réservoir de carburant ❷ sans le plier.

## Starter (EXC AUS, XC-W/XC)



B00004-10

Le starter ❶ se trouve sur le côté gauche du carburateur.

Lorsque la fonction starter est activée, elle ouvre un passage dans le carburateur pour permettre au moteur d'aspirer du carburant supplémentaire. Le mélange air-essence est plus riche et répond ainsi aux exigences du démarrage à froid.



### Info

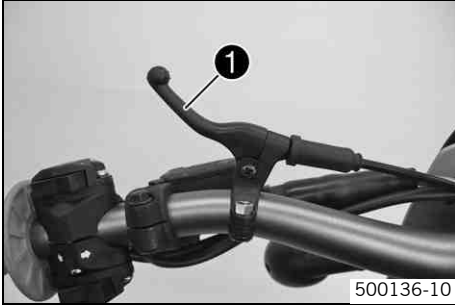
Lorsque le moteur est chaud, désactiver la fonction starter.

### États possibles

- Fonction starter activée – Le starter est tiré vers l'extérieur jusqu'en butée.
- Fonction starter désactivée – Le starter est enfoncé jusqu'en butée.



## Starter (EXC EU, EXC SIX DAYS)



500136-10

Le starter ❶ se trouve sur le côté gauche du guidon. Lorsque la fonction starter est activée, elle ouvre un passage dans le carburateur pour permettre au moteur d'aspirer du carburant supplémentaire. Le mélange air-essence est plus riche et répond ainsi aux exigences du démarrage à froid.

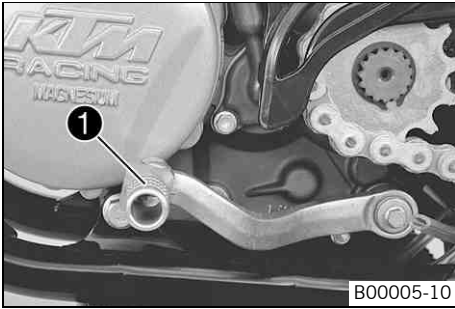
### **i** Info

Lorsque le moteur est chaud, désactiver la fonction starter.

### États possibles

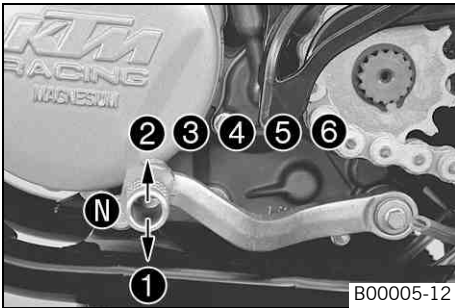
- Fonction starter activée – Le starter est tiré jusqu'en butée.
- Fonction starter désactivée – Starter repoussé vers l'intérieur jusqu'en butée.

## Sélecteur



B00005-10

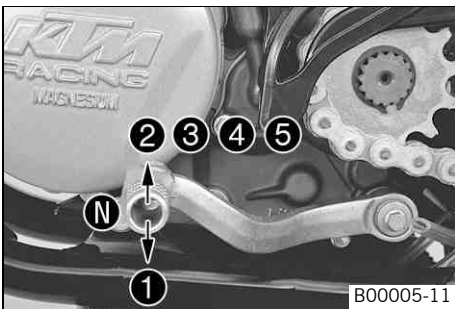
Le sélecteur ❶ est installé sur le côté gauche du moteur.



B00005-12

### (Tous les modèles 125/150/200)

La position des rapports est indiquée sur la figure. Le point mort, ou position neutre, se situe entre le 1er et le 2e rapport.

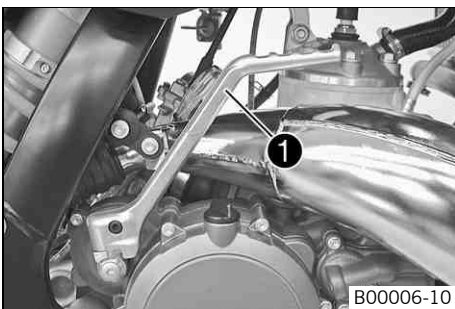


B00005-11

### (Tous les modèles 250/300)

La position des rapports est indiquée sur la figure. Le point mort, ou position neutre, se situe entre le 1er et le 2e rapport.

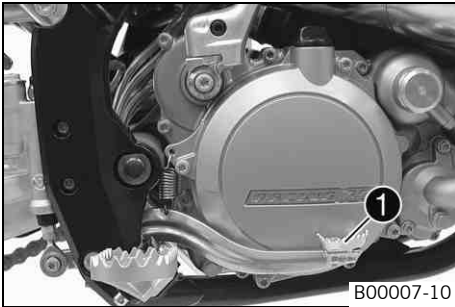
## Kick



B00006-10

Le kick ❶ est situé à droite du moteur. La partie supérieure pivote.

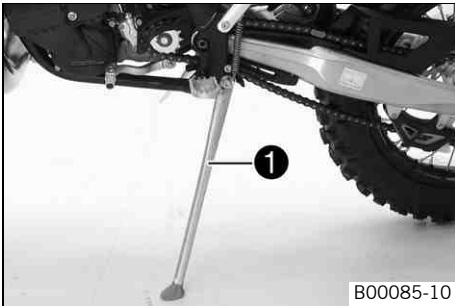
## Pédale de frein arrière



B00007-10

La pédale de frein arrière ❶ se trouve devant le repose-pied de droite. La pédale de frein arrière permet d'actionner le frein arrière.

## Béquille latérale



B00085-10

### Remarque

**Danger d'endommagement** Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

- Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.

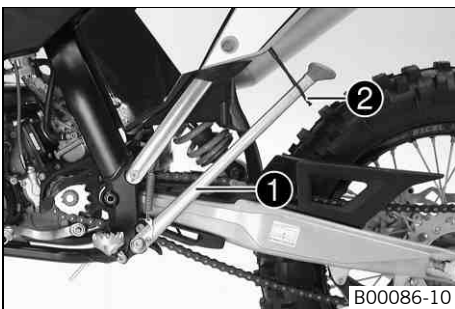
### Remarque

**Détérioration du matériel** Dommages et destruction de composants dus à une charge trop importante.

- La béquille latérale n'est conçue que pour le poids de la moto. Ne pas s'asseoir sur la moto lorsqu'elle repose sur la béquille. La béquille latérale ou le cadre risque d'être endommagé et la moto risque de se renverser.

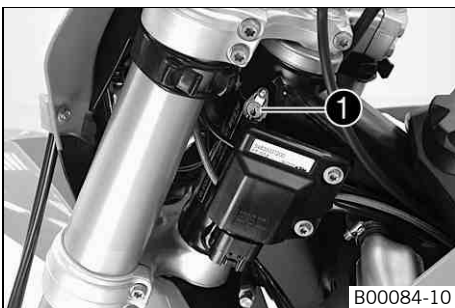
Pour stationner la moto, descendre la béquille latérale ❶ jusqu'au sol à l'aide du pied et poser la moto.

La béquille latérale ❶ doit être relevée avant le départ et retenue avec la bande en caoutchouc ❷.



B00086-10

## Verrouillage de la direction (EXC, EXC SIX DAYS)



B00084-10

Le verrouillage de la direction ❶ se situe à gauche sur la tête de direction.

Le verrouillage permet de bloquer la direction. Il empêche de piloter la moto et donc de la conduire.

## Verrouiller la direction (EXC, EXC SIX DAYS)

### Remarque

**Danger d'endommagement** Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

- Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.



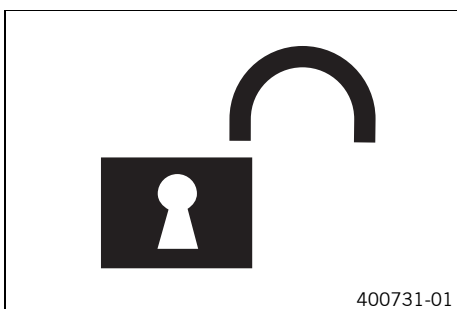
- Arrêter le véhicule.
  - Tourner le guidon complètement à droite.
  - Introduire la clé dans le verrouillage de la direction et la tourner vers la gauche, puis l'enfoncer et la tourner vers la droite. Retirer la clé.
- ✓ L'antivol empêche tout mouvement du guidon.



### Info

Ne jamais laisser la clé dans le verrouillage de direction.

## Déverrouiller la direction (EXC, EXC SIX DAYS)











- Introduire la clé dans le verrouillage de direction et la tourner vers la gauche, puis la retirer et tourner vers la droite. Retirer la clé.
- ✓ Il est à nouveau possible de tourner le guidon.




### Info

Ne jamais laisser la clé dans le verrouillage de direction.

## Consignes pour la première mise en service

-  **Danger**  
**Risque d'accident** Danger en cas d'incapacité à conduire.
- Ne pas utiliser la moto si le conducteur n'est pas en état de conduire, qu'il a consommé de l'alcool ou des médicaments.
-  **Avertissement**  
**Risque de blessures** Ne pas porter de vêtements de protection ou le port de vêtements de protection abîmés constitue un risque pour la sécurité.
- Porter en toutes circonstances des vêtements de protection (casques, bottes, gants, pantalon et veste munis de protections pour les articulations). N'utiliser que des vêtements de protection en parfait état et qui correspondent aux directives légales.
-  **Avertissement**  
**Risque de chute** Dégradation du comportement sur route due à une différence de structure de pneu à l'avant et à l'arrière.
- Les roues avant et arrière ne doivent être équipées que de pneus de même profil afin d'éviter toute perte de contrôle du véhicule.
-  **Avertissement**  
**Risque d'accident** Comportement sur route critique en raison d'une conduite inadaptée.
- Adapter la vitesse en fonction de l'état du revêtement de la route et des aptitudes personnelles.
-  **Avertissement**  
**Risque d'accident** Risque d'accident dû au transport d'un passager.
- La moto n'a pas été conçue pour transporter un passager. Ne pas transporter de passager.
-  **Avertissement**  
**Risque d'accident** Défaillance du système de freinage.
- Lorsque le pied se trouve sur la pédale de frein arrière, les plaquettes de frein frottent sans interruption. Une surchauffe peut entraîner une panne du frein arrière. Retirer le pied de la pédale de frein arrière lorsque le véhicule ne doit pas être freiné.
-  **Avertissement**  
**Risque d'accident** Comportement instable.
- Ne pas dépasser le poids total autorisé ni la charge sur axe maximale.
-  **Avertissement**  
**Risque de vol** Utilisation par des personnes non autorisées.
- Ne jamais laisser la moto sans surveillance tant que le moteur tourne. Protéger la moto contre tout accès non autorisé.

 **Info**  
 Noter que l'utilisation de la moto peut gêner d'autres personnes en cas de bruit excessif.


- S'assurer que les travaux de « Contrôle à livraison du véhicule » ont bien été effectués par un atelier KTM agréé.
  - ✓ Le certificat de livraison et le carnet d'entretien sont délivrés à la remise du véhicule.
- Avant la première utilisation, lire attentivement et intégralement le manuel d'utilisation.
- Se familiariser avec les éléments de commande.
- Régler la position de base du levier d'embrayage. (☞ p. 83)

### (XC-W/XC)

- Régler la position de base du levier de frein à main. (☞ p. 59)

### (EXC, EXC SIX DAYS)

- Régler la course libre de la poignée de frein à main. (☞ p. 59)
- Régler la position de base de la pédale de frein arrière. ☞ (☞ p. 63)
- Régler la position de base du sélecteur. ☞ (☞ p. 86)
- Tester et se familiariser avec la manipulation et les réactions de la moto sur un terrain approprié avant d'entreprendre un long trajet.

 **Info**  
 Il est conseillé de pratiquer le sport tout-terrain en compagnie d'un autre conducteur dans le but de pouvoir s'entraider en cas de problème.

- En guise de test et pour se familiariser avec la moto, rouler dans un premier temps à vitesse réduite debout sur les repose-pied.
- Ne pas se lancer sur des pistes qui dépassent les capacités et l'expérience.
- Toujours tenir le guidon à deux mains et laisser les pieds sur les repose-pied.
- En cas de transport de bagages, les arrimer fiablement, le plus près possible du centre du véhicule, et répartir les charges harmonieusement sur la roue avant et la roue arrière.

**i Info**

Les motos réagissent de manière très sensible à toute modification de la répartition des charges.

- Le poids total maximum autorisé et les charges maximales autorisées sur les axes doivent être respectés.

Indications prescrites

|  |                  |
|--|------------------|
| Poids total roulant autorisé                 | 335 kg (739 lb.) |
| Charge maximale admissible sur l'axe avant   | 145 kg (320 lb.) |
| Charge maximale admissible sur l'axe arrière | 190 kg (419 lb.) |

- Vérifier la tension des rayons. (☛ p. 70)

**i Info**

La tension des rayons doit être contrôlée au bout d'une demi-heure de fonctionnement.

- Roder le moteur.

## Roder le moteur

- Pendant la phase de rodage, ne pas dépasser la puissance du moteur indiquée.

Indications prescrites

|   |         |
|---|---------|
| Puissance moteur maximale                     |         |
| Au cours des 3 premières heures d'utilisation | < 70 %  |
| Au cours des 5 premières heures d'utilisation | < 100 % |

- Éviter de rouler à plein régime !

## Préparer le véhicule pour des conditions d'utilisation difficiles

- Une utilisation des motos dans des conditions rendues difficiles risque d'entraîner une usure plus importante de composants comme la chaîne ou le frein. De ce fait, il est possible que certains travaux de maintenance ou le remplacement de pièces usées doivent être réalisés avant que l'usure limite indiquée dans le tableau de graissage et maintenance n'ait été atteinte.

**Les conditions d'utilisation difficiles sont les suivantes :**

- Trajets sur sable sec. (☛ p. 27)
- Trajets sur sable humide. (☛ p. 28)
- Trajets sur voies humides et boueuses. (☛ p. 29)
- Trajets par température élevée et à faible vitesse. (☛ p. 30)
- Trajets par faibles températures extérieures ou en cas de neige. (☛ p. 30)

## Travaux avant trajets sur sable sec



600872-10

- Contrôler le bouchon de radiateur.

|  |                  |
|--|------------------|
| Valeur au niveau du bouchon de radiateur | 1,8 bar (26 psi) |
|--|------------------|

» Si la valeur indiquée ne correspond pas à la valeur conseillée :



**Avertissement**

**Danger de brûlure** Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

- Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

- Remplacer le bouchon de radiateur.
- Calfeutrer le boîtier du filtre à air. ☛



600869-01



600871-01



600868-01

## Travaux avant trajets sur sable humide



600872-10

### **i** Conseil

Les bords du boîtier du filtre à air doivent être colmatés pour empêcher la pénétration de l'eau.

- Nettoyer le filtre à air. 🛠️ (📄 p. 83)

### **i** Info

Contrôler le filtre à air env. au bout de 30 minutes.

- Monter la protection contre la poussière sur le filtre à air.

|  |
|--|
| Protection du filtre à air contre la poussière (59006019000) |
|--|

### **i** Info

Suivre les instructions de montage **KTM PowerParts** ci-jointes.

- Monter la protection contre le sable sur le filtre à air.

|  |
|--|
| Protection du filtre à air contre le sable (59006022000) |
|--|

### **i** Info

Suivre les instructions de montage **KTM PowerParts** ci-jointes.

- Modifier les buses du carburateur et leur réglage.

### **i** Info

L'atelier KTM agréé est compétent pour les recommandations relatives au carburateur.

- Nettoyer la chaîne.

|                                  |
|----------------------------------|
| Nettoyant pour chaîne (📄 p. 132) |
|----------------------------------|

- Monter le pignon de chaîne d'acier.

### **i** Conseil

Ne pas graisser la chaîne.

- Nettoyer le radiateur.

- Redresser avec précaution les ailettes du radiateur tordues.

- Contrôler le bouchon de radiateur.

|  |                  |
|--|------------------|
| Valeur au niveau du bouchon de radiateur | 1,8 bar (26 psi) |
|--|------------------|

» Si la valeur indiquée ne correspond pas à la valeur conseillée :



### **Avertissement**

**Danger de brûlure** Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

- Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

- Remplacer le bouchon de radiateur.

- Calfeutrer le boîtier du filtre à air. 🛠️

### **i** Conseil

Les bords du boîtier du filtre à air doivent être colmatés pour empêcher la pénétration de l'eau.



600870-01



600868-01

- Nettoyer le filtre à air. 🗑️ (☞ p. 83)



**Info**

Contrôler le filtre à air env. au bout de 30 minutes.

- Monter la protection contre l'eau sur le filtre à air.

Protection du filtre à air contre l'eau (59006021000)



**Info**

Suivre les instructions de montage **KTM PowerParts** ci-jointes.

- Modifier les buses du carburateur et leur réglage.



**Info**

L'atelier KTM agréé est compétent pour les recommandations relatives au carburateur.

- Nettoyer la chaîne.

Nettoyant pour chaîne (☞ p. 132)

- Monter le pignon de chaîne d'acier.



**Conseil**

Ne pas graisser la chaîne.

- Nettoyer le radiateur.
- Redresser avec précaution les ailettes du radiateur tordues.

## Travaux avant trajets sur voies humides et boueuses

- Calfeutrer le boîtier du filtre à air. 🗑️



**Conseil**

Les bords du boîtier du filtre à air doivent être colmatés pour empêcher la pénétration de l'eau.

- Nettoyer le filtre à air. 🗑️ (☞ p. 83)



**Info**

Contrôler le filtre à air env. au bout de 30 minutes.

- Monter la protection contre l'eau sur le filtre à air.

Protection du filtre à air contre l'eau (59006021000)



**Info**

Suivre les instructions de montage **KTM PowerParts** ci-jointes.

- Modifier les buses du carburateur et leur réglage.



**Info**

L'atelier KTM agréé est compétent pour les recommandations relatives au carburateur.

- Monter le pignon de chaîne d'acier.
- Nettoyer la moto. (☞ p. 94)
- Redresser avec précaution les ailettes du radiateur tordues.



600870-01



600868-01

## Travaux avant trajets par température élevée et à faible vitesse



600872-10

- Contrôler le bouchon de radiateur.

|  |                  |
|--|------------------|
| Valeur au niveau du bouchon de radiateur | 1,8 bar (26 psi) |
|--|------------------|

- » Si la valeur indiquée ne correspond pas à la valeur conseillée :



### Avertissement

**Danger de brûlure** Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

- Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

- Remplacer le bouchon de radiateur.

- Calfeutrer le boîtier du filtre à air. 🛠️



### Conseil

Les bords du boîtier du filtre à air doivent être colmatés pour empêcher la pénétration de l'eau.

- Nettoyer le filtre à air. 🛠️ (👉 p. 83)



### Info

Contrôler le filtre à air env. au bout de 30 minutes.

- Adapter la démultiplication secondaire au trajet.



### Info

L'huile moteur devient rapidement brûlante lorsque l'embrayage est manipulé fréquemment en raison d'une démultiplication secondaire trop longue.

- Nettoyer la chaîne.

|                                  |
|----------------------------------|
| Nettoyant pour chaîne (👉 p. 132) |
|----------------------------------|

- Nettoyer le radiateur.
- Redresser avec précaution les ailettes du radiateur tordues.
- Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. (👉 p. 78)



600868-01

## Travaux avant trajets par faibles températures extérieures ou en cas de neige

- Calfeutrer le boîtier du filtre à air. 🛠️



### Conseil

Les bords du boîtier du filtre à air doivent être colmatés pour empêcher la pénétration de l'eau.

- Nettoyer le filtre à air. 🛠️ (👉 p. 83)



### Info

Contrôler le filtre à air env. au bout de 30 minutes.

- Monter la protection contre l'eau sur le filtre à air.

|   |
|---|
| Protection du filtre à air contre l'eau (59006021000) |
|---|



### Info

Suivre les instructions de montage **KTM PowerParts** ci-jointes.

- Modifier les buses du carburateur et leur réglage.



### Info

L'atelier KTM agréé est compétent pour les recommandations relatives au carburateur.



600870-01



## Vérifications avant chaque mise en service

**i Info**  
La moto doit être en parfait état technique avant l'utilisation.  
Dans un souci de sécurité, il convient de contrôler régulièrement l'état général de la moto avant chaque mise en service.

- Contrôler le niveau d'huile de boîte. (☞ p. 89)
- Contrôler la quantité de carburant restant dans le réservoir.
- Contrôler la tension de chaîne. (☞ p. 55)
- Vérifier l'état d'encrassement de la chaîne. (☞ p. 55)
- Contrôler l'état des pneus. (☞ p. 69)
- Contrôler la pression de l'air des pneus. (☞ p. 70)
- Vérifier le niveau de liquide de frein avant. (☞ p. 60)
- Contrôler le niveau de liquide de frein arrière. (☞ p. 64)
- Vérifier les plaquettes de frein avant. (☞ p. 61)
- Vérifier les plaquettes de frein arrière. (☞ p. 65)
- Vérifier que le système de frein fonctionne correctement.
- Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. (☞ p. 78)
- Contrôler le réglage et la souplesse de fonctionnement de tous les organes de commande.
- Contrôler le bon fonctionnement de l'équipement électrique.

## Démarrage

**⚠ Danger**  
**Danger d'intoxication** Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.

- Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ou ne pas laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

### Remarque

**Dommages sur le moteur** Lorsque le moteur est froid, les régimes élevés ont une influence négative sur la longévité des composants.

- Toujours réchauffer le moteur à bas régime.

**i Info**  
Les démarrages difficiles peuvent être dus à du carburant usagé resté dans la cuve à niveau constant. Les composants très inflammables des carburants se volatilisent en cas de non-utilisation prolongée de la machine.  
Si la cuve est remplie de carburant inflammable frais, le moteur démarrera aussitôt.

### Arrêt de la moto pendant plus d'1 semaine

- Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur. ☞ (☞ p. 88)
- Tourner le robinet d'essence **ON** en position **ON**.  
✓ Le carburant peut s'écouler du réservoir vers le carburateur.
- Descendre la moto de la béquille.
- Mettre la boîte de vitesses au point mort.

### (250/300 EXC AUS)

- Enfoncer le bouton d'arrêt d'urgence en position **○**.

### Moteur froid

#### (EXC EU, EXC SIX DAYS)

- Tirer le starter jusqu'en butée.

#### (EXC AUS, XC-W/XC)

- Tirer le starter vers l'extérieur jusqu'en butée.

- Appuyer sur le bouton de démarrage ou kicker avec force sur toute la course du kick.

**i Info**  
Ne pas accélérer.

## Démarrer

- Info**  
Avant de partir, allumer l'éclairage si la moto est équipée d'une installation d'éclairage. Ceci permet aux autres usagers de la route de mieux vous voir.  
La béquille latérale doit être relevée avant le départ et retenue avec la bande en caoutchouc.

- Tirer le levier d'embrayage, passer la première vitesse, relâcher lentement le levier d'embrayage en accélérant prudemment.

## Passer les vitesses, conduire

- Avertissement**  
**Risque d'accident** Rétrograder lorsque le moteur tourne à haut régime conduit au blocage de la roue arrière.

- Ne pas rétrograder lorsque le moteur tourne à haut régime. Le moteur s'emballe et la roue arrière peut se bloquer.

- Info**  
En cas de bruits anormaux pendant la conduite, il convient de s'arrêter immédiatement, d'éteindre le moteur et de contacter un atelier KTM.  
Le premier rapport sert au démarrage ou à gravir les côtes.

- Lorsque les circonstances le permettent (côte, circulation, etc.), passer le rapport supérieur. Pour cela, couper les gaz et tirer sur la poignée d'embrayage, passer la vitesse suivante, relâcher l'embrayage et accélérer.
- Si la fonction starter a été activée, la désactiver dès que le moteur est chaud.
- Une fois la vitesse maximale atteinte quand la poignée des gaz est tournée à fond, ramener celle-ci sur une accélération réduite à  $\frac{3}{4}$ . La vitesse diminue à peine, mais la consommation de carburant baisse considérablement.
- Ne pas donner plus de gaz que le moteur ne peut en avaler dans l'instant ; faire tourner trop brusquement la poignée des gaz fait augmenter la consommation.
- Pour rétrograder, ralentir la moto tout en coupant les gaz.
- Tirer sur la poignée d'embrayage, engager le rapport inférieur, relâcher doucement la poignée d'embrayage et redonner les gaz ou descendre un nouveau rapport.
- Arrêter le moteur si la moto doit fonctionner à vide ou à départ arrêté pendant une période plus ou moins longue.

Indications prescrites

|                      |
|----------------------|
| $\geq 2 \text{ min}$ |
|----------------------|

- Éviter de faire patiner l'embrayage trop longtemps et trop souvent. Le cas échéant, l'huile moteur chauffe et entraîne le réchauffement du moteur et du circuit de refroidissement.
- Rouler à faible régime plutôt qu'à haut régime en faisant patiner l'embrayage.

## Freiner

- Avertissement**  
**Risque d'accident** Un freinage trop fort entraîne le blocage des roues.

- Il convient d'adapter son freinage à la situation et au revêtement de la route.

- Avertissement**  
**Risque d'accident** Freinage réduit lorsque le point de pression est incertain.

- Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

- Avertissement**  
**Risque d'accident** Freinage réduit en raison de freins mouillés ou encrassés.

- Sécher les freins mouillés ou nettoyer les freins encrassés en freinant prudemment.

- Actionner principalement le frein arrière sur les sols sablonneux, glissants ou par temps de pluie.
- Freiner toujours avant le virage et jamais en plein tournant. Rétrograder et passer à la vitesse inférieure en fonction de la vitesse du véhicule.

## Arrêter et béquiller



### Avertissement

**Risque de vol** Utilisation par des personnes non autorisées.

- Ne jamais laisser la moto sans surveillance tant que le moteur tourne. Protéger la moto contre tout accès non autorisé.



### Avertissement

**Danger de brûlure** Pendant le fonctionnement, certaines parties du véhicule deviennent brûlantes.

- Ne pas toucher les parties brûlantes telles l'échappement, le radiateur, le moteur, les amortisseurs ou les freins. Laisser ces parties refroidir avant d'y effectuer des travaux.

### Remarque

**Danger d'endommagement** Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

- Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.

### Remarque

**Risque d'incendie** Pendant le fonctionnement, certaines parties du véhicule deviennent brûlantes.

- Ne pas stationner le véhicule à proximité de matériaux facilement inflammables ou combustibles. Ne poser aucun objet sur le véhicule lorsqu'il est chaud. Toujours attendre que le véhicule ait refroidi.

### Remarque


**Détérioration du matériel** Dommages et destruction de composants dus à une charge trop importante.

- La béquille latérale n'est conçue que pour le poids de la moto. Ne pas s'asseoir sur la moto lorsqu'elle repose sur la béquille. La béquille latérale ou le cadre risque d'être endommagé et la moto risque de se renverser.



- Ralentir la moto.

- Mettre la boîte de vitesses au point mort.

### (EXC, EXC SIX DAYS)

- Appuyer sur le bouton de masse  pendant que le moteur est au ralenti jusqu'à l'arrêt complet de celui-ci.

### (XC-W/XC)

- Appuyer sur le bouton de masse  pendant que le moteur est au ralenti jusqu'à l'arrêt complet de celui-ci.
- Tourner le robinet d'essence  en position **OFF**.
- Garer la moto sur une surface stable.

## Faire le plein de carburant



### Danger

**Danger d'incendie** Le carburant est facilement inflammable.

- Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.
- Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.



### Avertissement

**Danger d'intoxication** Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

- Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements entrés en contact avec du carburant.

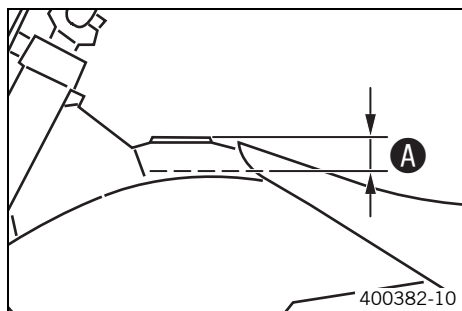


### Avertissement

**Danger pour l'environnement** Une manipulation inadéquate du carburant constitue un danger pour l'environnement.

- Le carburant ne doit pas pénétrer dans la nappe phréatique, le sol ou les canalisations.

- Arrêter le moteur.
- Ouvrir le bouchon du réservoir. (☛ p. 22)



- Remplir le réservoir de carburant au maximum jusqu'au repère **A**.

Indications prescrites

|   |                         |   |
|---|-------------------------|---|
| Repère <b>A</b>                               | 35 mm (1,38 in)         |   |
| Capacité totale du réservoir à carburant env. | 9,5 l<br>(2,51 US gal)  | Carburant Super sans plomb mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60) (☛ p. 130) (EXC EU, EXC SIX DAYS)                  |
| Capacité totale du réservoir à carburant env. | 11,5 l<br>(3,04 US gal) | Carburant Super sans plomb mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:40) (☛ p. 130) (150 XC USA)                            |
|   |                         | Carburant Super sans plomb mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60) (☛ p. 130) (200/250/300 XC-W, 250/300 XC, EXC AUS) |

- Fermer le bouchon du réservoir. (☛ p. 22)

## Travaux de maintenance importants à faire exécuter par un atelier KTM agréé

|   |   | S10N | S20A | S40A |
|---|---|------|------|------|
| Moteur  | Contrôler le niveau d'huile de boîte. (☞ p. 89)   |      | •    | •    |
|   | Vidanger l'huile de boîte de vitesses. 🛠️ (☞ p. 89)   | •    |      | •    |
|   | Vérifier l'état de la bougie et la remplacer si nécessaire. 🛠️  | •    | •    | •    |
|   | Nettoyer le capuchon de bougie et vérifier qu'il est bien en place. 🛠️  |      | •    | •    |
|   | Vérifier que la vis du sélecteur et du kick est bien serrée.  | •    | •    | •    |
|   | Vérifier que les vis de fixation du moteur sont correctement serrées.   | •    | •    | •    |
|   | Nettoyer les bagues de palier du lanceur de démarreur, vérifier leur fixation et les graisser. 🛠️ (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300) |      |      | •    |
|   | Vérifier l'absence de jeu sur le lanceur de démarreur. 🛠️ (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300)   |      |      | •    |
| Carburateur   | Vérifier que l'embout de purge et que le cache-poussière du carburateur ne sont pas fendus et ne fuient pas.                                  | •    |      | •    |
|   | Vérifier le ralenti.  | •    |      | •    |
|   | Vérifier que les conduites d'aération ne sont pas endommagées et qu'elles ne sont pas pliées.   | •    |      | •    |
| Pièces rapportées   | Vérifier que le système de refroidissement ne fuit pas.   | •    |      | •    |
|   | Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement. (☞ p. 77)   | •    |      | •    |
|   | Contrôler l'étanchéité et la fixation correcte de l'échappement.  |      | •    | •    |
|   | Vérifier que les câbles d'accélérateur ne sont pas endommagés, qu'ils coulissent aisément et qu'ils ne sont pas pliés.                        | •    | •    | •    |
|   | Contrôler le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique. (☞ p. 84)  | •    | •    | •    |
|   | Nettoyer le filtre à air. 🛠️ (☞ p. 83)  | •    | •    | •    |
|   | Vérifier que les câbles ne sont pas endommagés et qu'ils ne sont pas pliés.   | •    |      | •    |
|   | Contrôler le bon fonctionnement de l'équipement électrique.   | •    | •    | •    |
|   | Vérifier le réglage du phare. (EXC, EXC SIX DAYS) (☞ p. 74)   | •    | •    | •    |
| Freins  | Vérifier les plaquettes de frein avant. (☞ p. 61)   | •    |      | •    |
|   | Vérifier les plaquettes de frein arrière. (☞ p. 65)   | •    |      | •    |
|   | Contrôler les disques de frein. (☞ p. 58)   | •    |      | •    |
|   | Vérifier le niveau de liquide de frein avant. (☞ p. 60)   | •    | •    | •    |
|   | Contrôler le niveau de liquide de frein arrière. (☞ p. 64)  | •    | •    | •    |
|   | Vérifier que les durites de frein ne sont pas endommagées et qu'elles ne fuient pas.  | •    |      | •    |
|   | Vérifier la course libre de la poignée de frein à main. (☞ p. 59)   | •    | •    | •    |
|   | Vérifier la course libre de la pédale de frein arrière. (☞ p. 63)   | •    | •    | •    |
|   | Vérifier que le système de frein fonctionne correctement.   | •    | •    | •    |
| Vérifier que les vis et les boulons de guidage du système de freinage sont bien serrés. | •   | •    | •    |      |
| Partie-cycle  | Vérifier que l'amortisseur et la fourche ne fuient pas et qu'ils fonctionnent correctement. 🛠️  | •    | •    | •    |
|   | Nettoyer les cache-poussières des bras de fourche. (☞ p. 47)  | •    | •    | •    |
|   | Purger les bras de fourche. (☞ p. 47)   | •    | •    | •    |
|   | Vérifier l'état du cadre et du bras oscillant.  | •    |      | •    |
|   | Vérifier les roulements du bras oscillant.  | •    |      | •    |
|   | Contrôler le jeu du palier de la tête de direction. (☞ p. 48)   | •    |      | •    |
|   | Vérifier que toutes les vis du châssis sont bien serrées.   | •    |      | •    |
| Roues   | Vérifier la tension des rayons. (☞ p. 70)   | •    | •    | •    |
|   | Vérifier l'état du moyeu de roue.   | •    | •    | •    |
|   | Vérifier que les jantes ne sont pas voilées.  | •    | •    | •    |
|   | Contrôler l'état des pneus. (☞ p. 69)   | •    | •    | •    |
|   | Contrôler la pression de l'air des pneus. (☞ p. 70)   | •    | •    | •    |
|   | Contrôler l'usure de la chaîne. (☞ p. 56)   | •    | •    | •    |
|   | Contrôler la tension de chaîne. (☞ p. 55)   | •    | •    | •    |
|   | Nettoyer la chaîne. (☞ p. 55)   | •    | •    | •    |

|       |   | S10N | S20A | S40A |
|-------|---|------|------|------|
| Roues | Vérifier que les axes des roues n'ont pas de jeu.             | •    |      | •    |
|       | Nettoyer et graisser les vis de réglage du tendeur de chaîne. | •    | •    | •    |

**S10N** : une fois après 10 heures d'utilisation

**S20A** : toutes les 20 heures d'utilisation

**S40A** : toutes les 40 heures d'utilisation/après chaque course

## Travaux de maintenance importants à faire exécuter par un atelier KTM agréé (ordre additionnel)

|  | Utilisation en compétition |      |      |      | Utilisation pour les loisirs |      |      |      | S10A | S20N | S30A | J1A |
|--|----------------------------|------|------|------|------------------------------|------|------|------|------|------|------|-----|
|  | S10A                       | S20A | S40A | S80A | S20A                         | S40A | S60A | S80A |      |      |      |     |
| Exécuter l'entretien de la fourche. (EXC, EXC SIX DAYS, XC-W) 🛠️             |                            |      | •    | •    |                              | •    |      | •    |      |      |      |     |
| Exécuter l'entretien de l'amortisseur. (EXC, EXC SIX DAYS, XC-W) 🛠️          |                            |      | •    | •    |                              |      | •    |      |      |      |      |     |
| Exécuter la petite maintenance de la fourche. (XC) 🛠️                        |                            |      |      |      |                              |      |      |      | •    |      | •    |     |
| Exécuter la maintenance majeure de la fourche. (XC) 🛠️                       |                            |      |      |      |                              |      |      |      |      |      | •    |     |
| Exécuter l'entretien de l'amortisseur. (XC) 🛠️                               |                            |      | •    | •    |                              | •    |      | •    |      | •    |      |     |
| Graisser le palier de la tête de direction. 🛠️                               |                            |      |      |      |                              |      |      |      |      |      |      | •   |
| Remplacer les coupelles de joint du cylindre de frein à pied. 🛠️             |                            | •    | •    | •    |                              | •    |      | •    |      |      |      |     |
| Remplacer la laine de roche du silencieux arrière. 🛠️ (☞ p. 81)              |                            | •    | •    | •    |                              | •    |      | •    |      |      |      |     |
| Vidanger le liquide de l'embrayage hydraulique. 🛠️ (☞ p. 84)                 |                            |      |      |      |                              |      |      |      |      |      |      | •   |
| Remplacer le liquide de frein avant.   |                            |      |      |      |                              |      |      |      |      |      |      | •   |
| Remplacer le liquide de frein arrière.                                       |                            |      |      |      |                              |      |      |      |      |      |      | •   |
| Traiter les contacts et les commandes électriques à l'aérosol anti-humidité. |                            |      |      |      |                              |      |      |      |      |      |      | •   |
| Contrôler/régler les composants du carburateur. 🛠️                           |                            |      | •    | •    |                              |      |      | •    |      |      |      |     |
| Vérifier la pipe d'admission. 🛠️   |                            | •    | •    | •    |                              | •    |      | •    |      |      |      |     |
| Vérifier le revêtement des disques d'embrayage. 🛠️                           |                            | •    | •    | •    |                              | •    |      | •    |      |      |      |     |

|   | Utilisation en compétition |      |      |      | Utilisation pour les loisirs |      |      |      | S10A | S20N | S30A | J1A |
|---|----------------------------|------|------|------|------------------------------|------|------|------|------|------|------|-----|
|   | S10A                       | S20A | S40A | S80A | S20A                         | S40A | S60A | S80A |      |      |      |     |
| Vérifier la longueur du ressort d'embrayage. 🛠️   |                            | •    | •    | •    |                              | •    |      | •    |      |      |      |     |
| Contrôler le cylindre et le piston. 🛠️  |                            | •    | •    | •    |                              | •    |      | •    |      |      |      |     |
| Vérifier les logements des axes de pistons. 🛠️  |                            | •    | •    | •    |                              | •    |      | •    |      |      |      |     |
| Vérifier le fonctionnement et la souplesse de la valve d'échappement et la nettoyer. 🛠️ | •                          | •    | •    | •    | •                            | •    | •    | •    |      |      |      |     |
| Remplacer le roulement principal du vilebrequin. 🛠️                                     |                            |      |      | •    |                              |      |      | •    |      |      |      |     |
| Remplacer le palier de bielle. 🛠️   |                            |      | •    | •    |                              |      |      | •    |      |      |      |     |
| Contrôler la boîte de vitesses. 🛠️  |                            |      | •    | •    |                              |      |      | •    |      |      |      |     |
| Contrôler la sélection. 🛠️  |                            |      | •    | •    |                              |      |      | •    |      |      |      |     |

**S10A** : toutes les 10 heures d'utilisation

**S40A** : toutes les 40 heures d'utilisation

**S20A** : toutes les 20 heures d'utilisation

**S60A** : toutes les 60 heures d'utilisation

**S80A** : toutes les 80 heures d'utilisation

**S20N** : une fois après 20 heures d'utilisation

**S30A** : toutes les 30 heures d'utilisation

**J1A** : tous les ans

## Contrôles et travaux d'entretien importants à effectuer par le pilote

|   | NB1A |
|---|------|
| Contrôler le niveau d'huile de boîte. (🛠️ p. 89)  | •    |
| Vérifier le niveau de liquide de frein avant. (🛠️ p. 60)  | •    |
| Contrôler le niveau de liquide de frein arrière. (🛠️ p. 64)                                       | •    |
| Vérifier les plaquettes de frein avant. (🛠️ p. 61)  | •    |
| Vérifier les plaquettes de frein arrière. (🛠️ p. 65)  | •    |
| Vérifier et régler les câbles d'accélérateur.   | •    |
| Purger les bras de fourche. (🛠️ p. 47)  | •    |
| Nettoyer les cache-poussières des bras de fourche. (🛠️ p. 47)                                     | •    |
| Nettoyer la chaîne. (🛠️ p. 55)  | •    |
| Contrôler la tension de chaîne. (🛠️ p. 55)  | •    |
| Contrôler l'usure de la chaîne. (🛠️ p. 56)  | •    |
| Vérifier l'usure de la couronne/du pignon. (🛠️ p. 56)   | •    |
| Nettoyer le filtre à air. 🛠️ (🛠️ p. 83)   | •    |
| Contrôler la pression de l'air des pneus. (🛠️ p. 70)  | •    |
| Contrôler l'état des pneus. (🛠️ p. 69)  | •    |
| Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. (🛠️ p. 78)                                     | •    |
| Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur. 🛠️ (🛠️ p. 88)                                  | •    |
| Vérifier que toutes les commandes peuvent être actionnées facilement.                             | •    |
| Vérifier l'efficacité du freinage.  | •    |
| Vérifier régulièrement que toutes les vis, tous les écrous et tous les colliers sont bien serrés. | •    |

**NB1A** : suivant les conditions d'utilisation, le cas échéant.

## Placer la moto sur des cales



### Remarque

**Danger d'endommagement** Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

- Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.
- Mettre la moto sur cales au niveau du moteur, sous le cadre. Les roues ne doivent plus toucher le sol.

|                         |
|-------------------------|
| Lève-moto (54829055000) |
|-------------------------|

- Arrimer la moto pour l'empêcher de tomber.

## Descendre la moto du lève-moto

### Remarque

**Danger d'endommagement** Le véhicule en stationnement est susceptible de rouler accidentellement ou tomber.

- Toujours stationner le véhicule sur un sol plan et ferme.

- Descendre la moto du lève-moto.
- Retirer le lève-moto.

## Contrôler le réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote



### Info

Lors du réglage de base de la partie-cycle, d'abord régler l'amortisseur et ensuite la fourche.

- Pour obtenir un comportement optimal de la machine et pour ne pas endommager la fourche, l'amortisseur, le bras oscillant, le cadre, adapter le réglage de base des éléments de suspension au poids du pilote.
- À la livraison, les motos KTM tout-terrain sont prévues pour un poids conducteur standard (y compris l'équipement de protection au complet).

Indications prescrites

|                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| Poids standard du conducteur | 75... 85 kg (165... 187 lb.) |
|------------------------------|------------------------------|

- Si le poids du pilote n'est pas compris dans ces limites, il convient de modifier le réglage de base des suspensions en conséquence.
- Une petite différence de poids peut être compensée par un réglage de la précontrainte des ressorts ; une différence plus importante exige la mise en place de ressorts correspondants.

## Amortissement en compression de l'amortisseur

L'amortisseur permet un réglage séparé de l'amortissement en compression pour petite et grande vitesse (Dual Compression Control). L'appellation petite et grande vitesse se réfère à la rapidité du mouvement de l'amortisseur lorsqu'il s'enfonce, et non pas à l'allure de la moto.

Les modifications des réglages dans la plage Petite Vitesse agissent également sur la plage Grande Vitesse et inversement.

## Régler l'amortissement en compression Grande Vitesse de l'amortisseur



### Danger

**Risque d'accident** Le démontage des pièces sous pression peut être à l'origine de blessures.

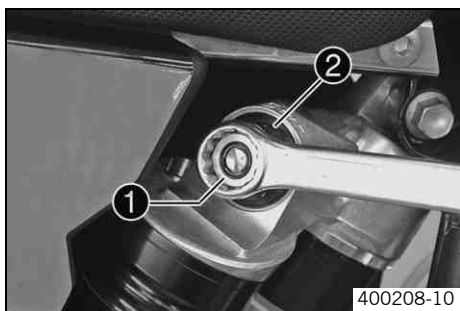
- L'amortisseur est rempli d'azote haute densité. Suivre les instructions. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



### Info

Le réglage Grande Vitesse démontre son efficacité lors des amortissements rapides.





- Tourner la vis de réglage ❶ au moyen d'une clé polygonale jusqu'en butée, dans le sens des aiguilles d'une montre.

**i Info**  
Ne pas desserrer l'écrou ❷ !

- Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de réglage.

Indications prescrites  
**(Tous les modèles 125/200)**

| Amortissement en compression High Speed |            |
|---|------------|
| Confort                                 | 2 tours    |
| Standard                                | 1,5 tours  |
| Sport                                   | 1,25 tours |

**(Tous les modèles 250/300 EXC/XC-W)**

| Amortissement en compression High Speed |            |
|---|------------|
| Confort                                 | 2 tours    |
| Standard                                | 1,5 tours  |
| Sport                                   | 1,25 tours |

**(150 XC USA)**

| Amortissement en compression High Speed |           |
|---|-----------|
| Confort                                 | 2 tours   |
| Standard                                | 1,5 tours |
| Sport                                   | 1 tour    |

**(250/300 XC)**

| Amortissement en compression High Speed |           |
|---|-----------|
| Confort                                 | 2 tours   |
| Standard                                | 1,5 tours |
| Sport                                   | 1 tour    |

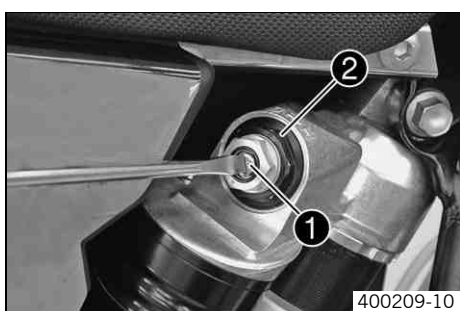
**i Info**  
La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse le réduit.

## Régler l'amortissement en compression Petite Vitesse de l'amortisseur

**! Danger**  
**Risque d'accident** Le démontage des pièces sous pression peut être à l'origine de blessures.

- L'amortisseur est rempli d'azote haute densité. Suivre les instructions. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

**i Info**  
Le réglage Petite Vitesse démontre son efficacité en cas d'amortissements lents à normaux.



- Visser la vis de réglage ❶ avec un tournevis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au dernier clic perceptible.

**i Info**  
Ne pas desserrer l'écrou ❷ !

- Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de réglage.

Indications prescrites

**(Tous les modèles 125/200)**

| Amortissement en compression Low Speed |          |
|--|----------|
| Confort                                | 22 clics |
| Standard                               | 20 clics |
| Sport                                  | 15 clics |

**(Tous les modèles 250/300 EXC/XC-W)**

| Amortissement en compression Low Speed |          |
|--|----------|
| Confort                                | 22 clics |
| Standard                               | 20 clics |
| Sport                                  | 15 clics |

**(150 XC USA)**

| Amortissement en compression Low Speed |          |
|--|----------|
| Confort                                | 17 clics |
| Standard                               | 15 clics |
| Sport                                  | 13 clics |

**(250/300 XC)**

| Amortissement en compression Low Speed |          |
|--|----------|
| Confort                                | 17 clics |
| Standard                               | 15 clics |
| Sport                                  | 13 clics |



**Info**

La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse le réduit.

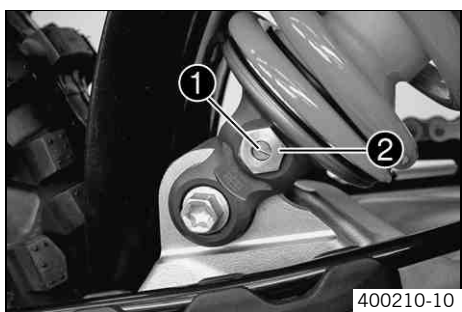
## Régler l'amortissement de détente de l'amortisseur



**Danger**

**Risque d'accident** Le démontage des pièces sous pression peut être à l'origine de blessures.

- L'amortisseur est rempli d'azote haute densité. Suivre les instructions. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



- Tourner la vis de réglage ① dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au dernier clic perceptible.



**Info**

Ne pas desserrer l'écrou ② !

- Tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de réglage.

Indications prescrites

**(Tous les modèles 125/200)**

| Amortissement de détente |          |
|--------------------------|----------|
| Confort                  | 26 clics |
| Standard                 | 24 clics |
| Sport                    | 22 clics |

**(Tous les modèles 250/300 EXC/XC-W)**

| Amortissement de détente |          |
|--------------------------|----------|
| Confort                  | 26 clics |
| Standard                 | 24 clics |
| Sport                    | 22 clics |

### (150 XC USA)

|                          |          |
|--------------------------|----------|
| Amortissement de détente |          |
| Confort                  | 24 clics |
| Standard                 | 22 clics |
| Sport                    | 22 clics |

### (250/300 XC)

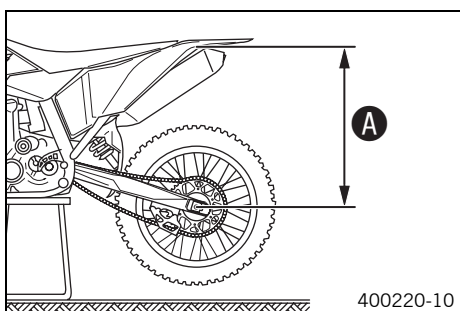
|                          |          |
|--------------------------|----------|
| Amortissement de détente |          |
| Confort                  | 24 clics |
| Standard                 | 22 clics |
| Sport                    | 22 clics |



#### Info

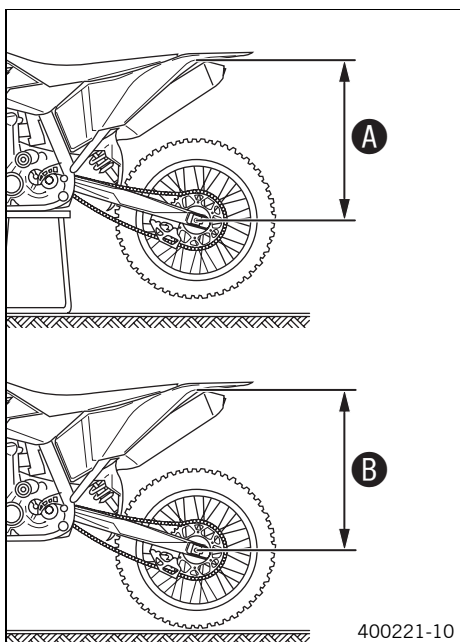
La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse réduit l'amortissement lors de la détente.

### Déterminer l'enfoncement à vide de la roue arrière



- Placer la moto sur des cales. (☞ p. 38)
- Mesurer si possible à la verticale la distance entre l'axe de roue arrière et un repère fixe, tracé par exemple sur le cache latéral.
- Noter cette mesure, c'est la valeur **A**.
- Descendre la moto du lève-moto. (☞ p. 38)

### Vérifier l'enfoncement statique de l'amortisseur



- Déterminer la valeur **A** d'enfoncement à vide de la roue arrière. (☞ p. 41)
- Demander à une tierce personne de maintenir la moto perpendiculairement au sol.
- Mesurer de nouveau la distance entre l'axe de roue arrière et le repère fixe.
- Noter cette mesure, c'est la valeur **B**.



#### Info

L'enfoncement statique est la différence entre les valeurs **A** et **B**.

- Vérifier l'enfoncement statique.

#### (Tous les modèles 125/200)

|                         |                 |
|-------------------------|-----------------|
| Enfoncement en statique | 35 mm (1,38 in) |
|-------------------------|-----------------|

#### (Tous les modèles 250/300 EXC/XC-W)

|                         |                 |
|-------------------------|-----------------|
| Enfoncement en statique | 35 mm (1,38 in) |
|-------------------------|-----------------|

#### (150 XC USA)

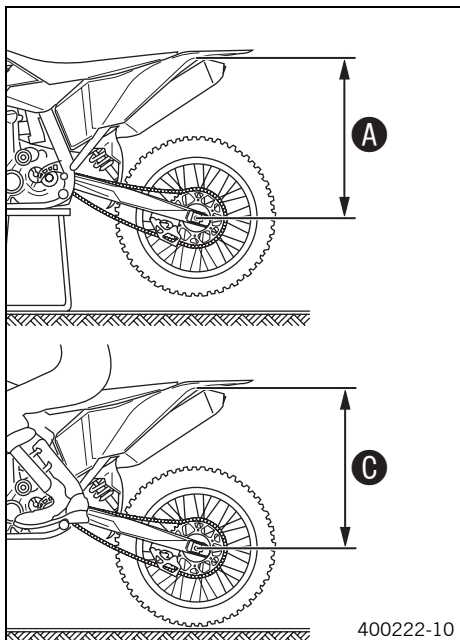
|                         |                |
|-------------------------|----------------|
| Enfoncement en statique | 33 mm (1,3 in) |
|-------------------------|----------------|

#### (250/300 XC)

|                         |                |
|-------------------------|----------------|
| Enfoncement en statique | 33 mm (1,3 in) |
|-------------------------|----------------|

- » Lorsque l'enfoncement statique est inférieur ou supérieur à la valeur indiquée :
- Régler la pré-tension du ressort de l'amortisseur. (☞ p. 42)

## Contrôler l'enfoncement en charge de l'amortisseur



- Déterminer la valeur **A** d'enfoncement à vide de la roue arrière. (☞ p. 41)
- Avec l'aide d'une personne tenant la moto en équilibre, le pilote entièrement équipé s'assied en position normale (les pieds sur les repose-pieds) ; faire jouer plusieurs fois la suspension de la roue arrière afin qu'elle prenne sa position d'équilibre.
- Une autre personne mesure alors la distance entre l'axe de la roue arrière et le point fixe.
- Noter cette mesure, c'est la valeur **C**.

### **i** Info

L'enfoncement en charge est la différence entre les valeurs **A** et **C**.

- Contrôler l'enfoncement en charge.

Indications prescrites

#### (Tous les modèles 125/200)

|                       |                  |
|-----------------------|------------------|
| Enfoncement en charge | 105 mm (4,13 in) |
|-----------------------|------------------|

#### (Tous les modèles 250/300 EXC/XC-W)

|                       |                  |
|-----------------------|------------------|
| Enfoncement en charge | 105 mm (4,13 in) |
|-----------------------|------------------|

#### (150 XC USA)

|                       |                  |
|-----------------------|------------------|
| Enfoncement en charge | 107 mm (4,21 in) |
|-----------------------|------------------|

#### (250/300 XC)

|                       |                  |
|-----------------------|------------------|
| Enfoncement en charge | 107 mm (4,21 in) |
|-----------------------|------------------|

- » Lorsque l'enfoncement en charge ne correspond pas à la valeur spécifiée :
  - Régler l'enfoncement en charge. ☞ (☞ p. 43)

## Régler la prétension du ressort de l'amortisseur ☞

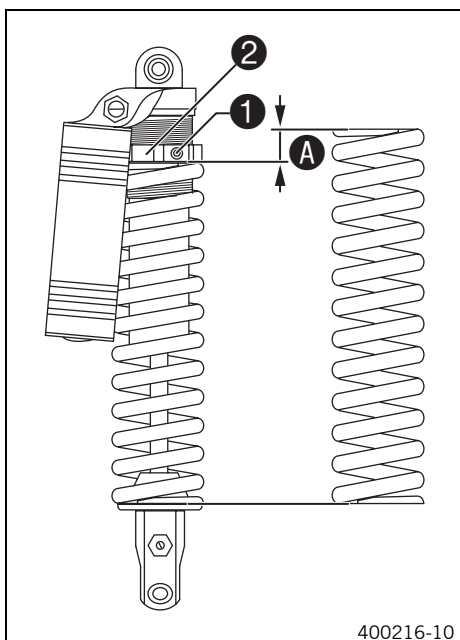
### **!** Danger

**Risque d'accident** Le démontage des pièces sous pression peut être à l'origine de blessures.

- L'amortisseur est rempli d'azote haute densité. Suivre les instructions. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

### **i** Info

Avant de modifier la prétension du ressort, noter le réglage actuel, par ex. mesurer la longueur du ressort.



- Déposer l'amortisseur. ☞ (☞ p. 43)
- Déposer l'amortisseur et le nettoyer à fond.
- Desserrer la vis **1**.
- Desserrer l'écrou de réglage **2** jusqu'à ce que le ressort soit complètement détendu.

|                            |
|----------------------------|
| Clé combinée (50329080000) |
| Clé à crochet (T106S)      |

- Mesurer la longueur totale du ressort à l'état détendu.
- Tendre le ressort en tournant l'écrou de réglage **2** jusqu'à la valeur **A** prescrite.

Indications prescrites

#### (Tous les modèles 125/200)

|                       |                |
|-----------------------|----------------|
| Prétension du ressort | 6 mm (0,24 in) |
|-----------------------|----------------|

#### (Tous les modèles 250/300 EXC/XC-W)

|                       |                |
|-----------------------|----------------|
| Prétension du ressort | 8 mm (0,31 in) |
|-----------------------|----------------|

#### (150 XC USA)

|                       |               |
|-----------------------|---------------|
| Prétension du ressort | 5 mm (0,2 in) |
|-----------------------|---------------|

#### (250/300 XC)

|                       |               |
|-----------------------|---------------|
| Prétension du ressort | 5 mm (0,2 in) |
|-----------------------|---------------|



**Info**

En fonction de l'enfoncement statique ou en charge souhaité, une préten- sion de ressort plus élevée ou plus faible peut être nécessaire.

- Serrer la vis ❶.

Indications prescrites

|                                  |    |                   |
|----------------------------------|----|-------------------|
| Vis écrou de réglage amortisseur | M6 | 5 Nm (3,7 lbf ft) |
|----------------------------------|----|-------------------|

- Monter l'amortisseur. 🛠️ (🔧 p. 44)

## Régler l'enfoncement en charge 🛠️

- Déposer l'amortisseur. 🛠️ (🔧 p. 43)
- Déposer l'amortisseur et le nettoyer à fond.
- Choisir et installer un ressort adéquat.

Indications prescrites

**(Tous les modèles 125/200)**

| Taux d'élasticité                              |                     |
|--|---------------------|
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 63 N/mm (360 lb/in) |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 66 N/mm (377 lb/in) |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 69 N/mm (394 lb/in) |

**(Tous les modèles 250/300 EXC/XC-W)**

| Taux d'élasticité                              |                     |
|--|---------------------|
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 66 N/mm (377 lb/in) |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 69 N/mm (394 lb/in) |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 72 N/mm (411 lb/in) |

**(150 XC USA)**

| Taux d'élasticité                              |                     |
|--|---------------------|
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 60 N/mm (343 lb/in) |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 63 N/mm (360 lb/in) |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 66 N/mm (377 lb/in) |

**(250/300 XC)**

| Taux d'élasticité                              |                     |
|--|---------------------|
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 66 N/mm (377 lb/in) |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 69 N/mm (394 lb/in) |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 72 N/mm (411 lb/in) |

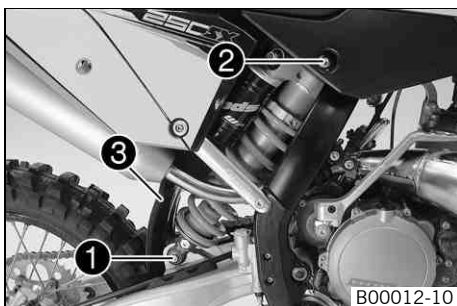


**Info**

Le taux d'élasticité est spécifié sur la face extérieure du ressort.

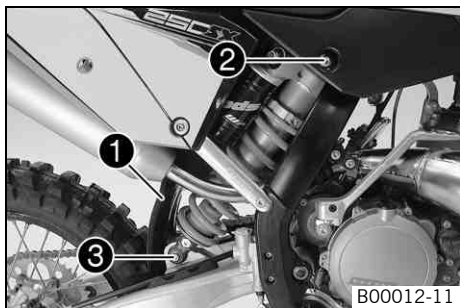
- Monter l'amortisseur. 🛠️ (🔧 p. 44)
- Vérifier l'enfoncement statique de l'amortisseur. (🔧 p. 41)
- Contrôler l'enfoncement en charge de l'amortisseur. (🔧 p. 42)
- Régler l'amortissement de détente de l'amortisseur. (🔧 p. 40)

## Déposer l'amortisseur 🛠️



- Placer la moto sur des cales. (🔧 p. 38)
- Retirer la vis ❶ et abaisser la roue arrière avec le bras oscillant assez loin de façon à pouvoir tourner encore la roue arrière. Fixer la roue arrière dans cette position.
- Enlever la vis ❷, appuyer sur le côté de la bavette ❸ et retirer l'amortisseur.

## Monter l'amortisseur ↩



- Appuyer sur le côté de la bavette ❶ et positionner l'amortisseur. Mettre la vis ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

|                         |     |                      |                      |
|-------------------------|-----|----------------------|----------------------|
| Vis amortisseur en haut | M12 | 80 Nm<br>(59 lbf ft) | <b>Loctite® 243™</b> |
|-------------------------|-----|----------------------|----------------------|

- Monter la vis ❸ et la serrer.

Indications prescrites

|                        |     |                      |                      |
|------------------------|-----|----------------------|----------------------|
| Vis amortisseur en bas | M12 | 80 Nm<br>(59 lbf ft) | <b>Loctite® 243™</b> |
|------------------------|-----|----------------------|----------------------|



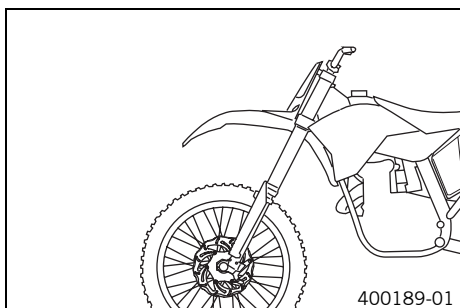
### Info

Le palier de pivot de l'amortisseur est téflonné au niveau du bras oscillant. Ne le lubrifier en aucun cas à la graisse ou tout autre lubrifiant. Le cas contraire, le lubrifiant attaque la couche de Téflon et réduit énormément sa durée de vie.

- Descendre la moto du lève-moto. (↩ p. 38)

## Vérifier le réglage de base de la fourche

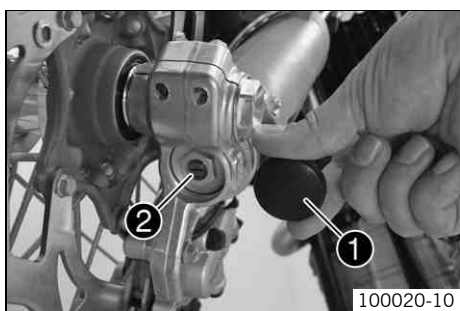
- i** **Info**  
Pour différentes raisons, il est impossible de déterminer avec précision la valeur de l'enfoncement en charge de la fourche.



- Si le poids du pilote ne correspond pas tout à fait à la norme, compenser en modifiant la précontrainte des ressorts, comme indiqué pour l'amortisseur.
- Si toutefois la fourche talonne fréquemment (c'est-à-dire vient taper fréquemment en bout de course), monter impérativement des ressorts plus durs pour ne pas endommager la fourche et le cadre.

## Régler l'amortissement en compression de la fourche

- i** **Info**  
L'amortissement hydraulique en compression détermine le comportement lors de l'enfoncement de la fourche.



### (EXC, EXC SIX DAYS, XC-W)

- Retirer les capuchons ❶.
- Tourner les vis de réglage ❷ dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.



### Info

Les vis de réglage ❷ se trouvent à l'extrémité inférieure des bras de fourche.  
Régler uniformément sur les deux bras de fourche.

- Tourner de nouveau dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de clics correspondant au type de fourche.

Indications prescrites

### (Tous les modèles 125/200)

| Amortissement en compression |          |
|------------------------------|----------|
| Confort                      | 26 clics |
| Standard                     | 22 clics |
| Sport                        | 18 clics |

**(Tous les modèles 250/300 EXC/XC-W)**

|                              |          |
|------------------------------|----------|
| Amortissement en compression |          |
| Confort                      | 26 clics |
| Standard                     | 22 clics |
| Sport                        | 18 clics |

**i Info**  
Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, tourner dans le sens inverse réduit l'amortissement lors de l'enfoncement.

- Mettre les capuchons ❶ en place.

**(XC)**

- Tourner les vis de réglage ❶ dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

**i Info**  
Les vis de réglage ❶ se trouvent à l'extrémité supérieure des bras de fourche.  
Régler uniformément sur les deux bras de fourche.

- Tourner de nouveau dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de clics correspondant au type de fourche.

Indications prescrites

**(150 XC USA)**

|                              |          |
|------------------------------|----------|
| Amortissement en compression |          |
| Confort                      | 14 clics |
| Standard                     | 12 clics |
| Sport                        | 10 clics |

**(250/300 XC)**

|                              |          |
|------------------------------|----------|
| Amortissement en compression |          |
| Confort                      | 14 clics |
| Standard                     | 12 clics |
| Sport                        | 10 clics |

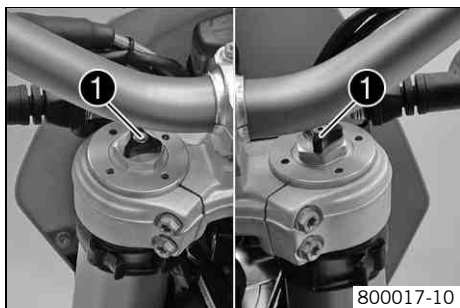
**i Info**  
Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, tourner dans le sens inverse réduit l'amortissement lors de l'enfoncement.



B00018-11

## Régler l'amortissement de détente de la fourche

**i Info**  
L'amortissement hydraulique de détente détermine le comportement lors de la détente de la fourche.



800017-10

**(EXC, EXC SIX DAYS, XC-W)**

- Tourner les vis de réglage ❶ dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

**i Info**  
Les vis de réglage ❶ se trouvent à l'extrémité supérieure des bras de fourche.  
Régler uniformément sur les deux bras de fourche.

- Tourner de nouveau dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de clics correspondant au type de fourche.



Indications prescrites

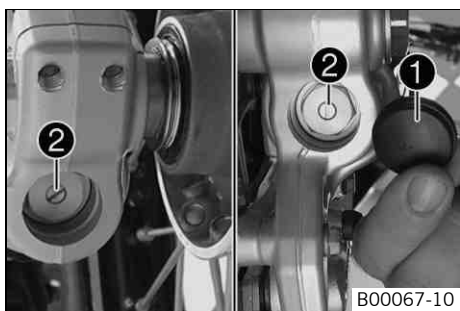
**(Tous les modèles 125/200)**

| Amortissement de détente |          |
|--------------------------|----------|
| Confort                  | 24 clics |
| Standard                 | 20 clics |
| Sport                    | 20 clics |

**(Tous les modèles 250/300 EXC/XC-W)**

| Amortissement de détente |          |
|--------------------------|----------|
| Confort                  | 24 clics |
| Standard                 | 20 clics |
| Sport                    | 20 clics |

**i Info**  
La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse réduit l'amortissement lors de la détente.



B00067-10

**(XC)**

- Retirer les capuchons ❶.
- Tourner les vis de réglage ❷ dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

**i Info**  
Les vis de réglage ❷ se trouvent à l'extrémité inférieure des bras de fourche.  
Régler uniformément sur les deux bras de fourche.

- Tourner de nouveau dans le sens inverse des aiguilles d'une montre du nombre de clics correspondant au type de fourche.

Indications prescrites

**(150 XC USA)**

| Amortissement de détente |          |
|--------------------------|----------|
| Confort                  | 14 clics |
| Standard                 | 12 clics |
| Sport                    | 10 clics |

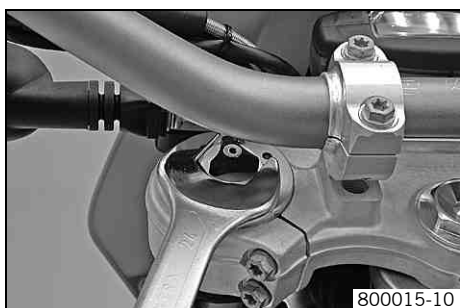
**(250/300 XC)**

| Amortissement de détente |          |
|--------------------------|----------|
| Confort                  | 14 clics |
| Standard                 | 12 clics |
| Sport                    | 10 clics |

**i Info**  
La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente l'amortissement, la rotation dans le sens inverse réduit l'amortissement lors de la détente.

- Mettre les capuchons ❶ en place.

## Régler la prétension du ressort de la fourche (EXC, EXC SIX DAYS, XC-W)



800015-10

- Tourner les vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.

**i Info**  
Régler uniformément sur les deux bras de fourche.

- Tourner de nouveau dans le sens des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de fourche.



Indications prescrites

**(Tous les modèles 125/200)**

| Prétension du ressort - <b>Preload Adjuster</b> |         |
|---|---------|
| Confort   | 0 tour  |
| Standard  | 2 tours |
| Sport   | 4 tours |

**(Tous les modèles 250/300 EXC/XC-W)**

| Prétension du ressort - <b>Preload Adjuster</b> |         |
|---|---------|
| Confort   | 0 tour  |
| Standard  | 2 tours |
| Sport   | 4 tours |



### Info

La rotation dans le sens des aiguilles d'une montre augmente la prétension du ressort, la rotation dans le sens inverse la réduit.

Le réglage de la prétension du ressort n'a aucun effet sur le réglage de l'amortissement de détente.

Cependant, d'une manière générale, le réglage d'un amortissement de détente plus élevé est conseillé lors d'une prétension de ressort plus importante.

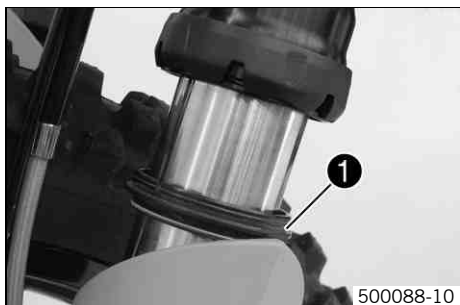
## Purger les bras de fourche



B00018-10

- Placer la moto sur des cales. (☛ p. 38)
- Enlever rapidement les vis de purge ❶.
- ✓ L'éventuelle surpression s'échappe de l'intérieur de la fourche.
- Remettre les vis de purge en place et serrer.
- Descendre la moto du lève-moto. (☛ p. 38)

## Nettoyer les cache-poussières des bras de fourche



500088-10

- Placer la moto sur des cales. (☛ p. 38)
- Démonter les protections de fourche. (☛ p. 48)
- Faire glisser le cache-poussière ❶ des deux bras de fourche vers le bas.



### Info

Les cache-poussières doivent racler la poussière et la saleté grossière du tube de fourche. À l'issue d'une certaine période, la saleté peut s'incruster derrière les cache-poussières. Si elle n'est pas enlevée, l'étanchéité des joints d'huile situés à l'arrière peut être remise en cause.



### Avertissement

**Risque d'accident** Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

- Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les traiter si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.

- Nettoyer et lubrifier le cache-poussière et le tube intérieur de fourche des deux jambes de fourche.

Lubrifiant universel en aérosol (☛ p. 132)

- Repousser les cache-poussières en position initiale.
- Retirer l'huile superflue.
- Positionner les protections de fourche. (☛ p. 48)
- Descendre la moto du lève-moto. (☛ p. 38)

## Démonter les protections de fourche



- Enlever les vis ❶ et retirer les pinces.
- Enlever les vis ❷ du bras de fourche. Faire glisser la protection de fourche vers le bas.
- Enlever les vis du bras de fourche droit. Faire glisser la protection de fourche vers le bas.

## Positionner les protections de fourche



- Positionner la protection gauche sur le bras de fourche correspondant. Mettre les vis ❶ en place et serrer.

Indications prescrites

|                    |    |                    |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

- Positionner la durite de frein. Poser le guide, mettre les vis ❷ en place et serrer.
- Positionner la protection droite sur le bras de fourche correspondant. Mettre les vis en place et serrer.

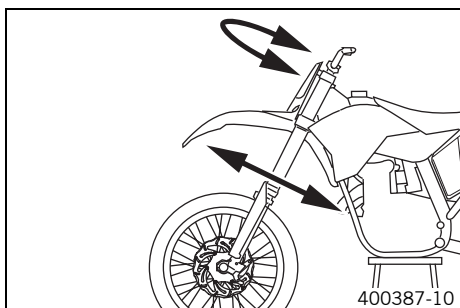
Indications prescrites

|                    |    |                    |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

## Contrôler le jeu du palier de la tête de direction

- ⚠ Avertissement**  
**Risque d'accident** Comportement routier instable dû au jeu du palier incorrect de la tête de direction.
- Régler sans tarder le jeu du palier de la tête de direction. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

- i Info**  
 Si la moto est utilisée sur une longue période alors que le jeu du palier de la tête de direction est trop grand, le palier de la tête de direction puis le logement peuvent s'endommager.



- Placer la moto sur des cales. (☛ p. 38)
- Mettre le guidon en position droite. Avancer et reculer les bras de fourche dans l'axe de la moto.

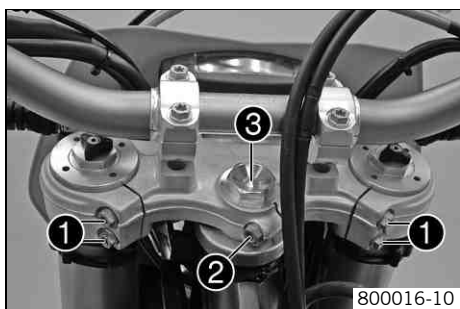
Aucun jeu ne doit être perceptible dans le palier de la tête de direction.

- » Lorsqu'un jeu important est perceptible :
  - Régler le jeu du palier de la tête de direction. ☛ (☛ p. 49)
- Tourner le guidon d'un extrême à l'autre.

Le guidon doit tourner facilement d'un extrême à l'autre. Aucune résistance ne doit être perceptible.

- » Si une résistance est perceptible :
  - Régler le jeu du palier de la tête de direction. ☛ (☛ p. 49)
  - Vérifier le jeu du palier de la tête de direction et la remplacer si nécessaire.
- Descendre la moto du lève-moto. (☛ p. 38)

## Régler le jeu du palier de la tête de direction ↩



800016-10

- Placer la moto sur des cales. (☛ p. 38)

### (EXC EU/AUS)

- Desserrer les vis ❶ et ❷.
- Desserrer la vis ❸ et serrer de nouveau.

Indications prescrites

|                               |         |                       |
|-------------------------------|---------|-----------------------|
| Vis tête de direction en haut | M20x1,5 | 10 Nm<br>(7,4 lbf ft) |
|-------------------------------|---------|-----------------------|

- Au moyen d'un maillet en plastique, frapper légèrement sur le té de fourche supérieur afin de supprimer d'éventuelles tensions.
- Serrer les vis ❶.

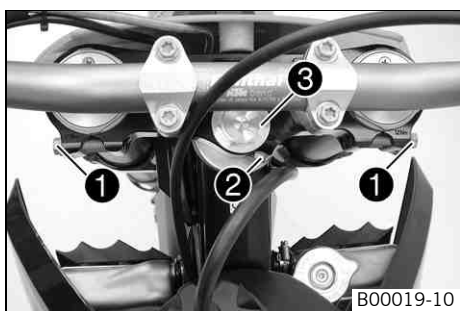
Indications prescrites

|                             |    |                        |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té supérieur de fourche | M8 | 20 Nm<br>(14,8 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|

- Serrer la vis ❷.

Indications prescrites

|                             |    |                        |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis tube de fourche en haut | M8 | 20 Nm<br>(14,8 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|



B00019-10

### (XC)

- Desserrer les vis ❶. Enlever la vis ❷.
- Desserrer la vis ❸ et serrer de nouveau.

Indications prescrites

|                               |         |                       |
|-------------------------------|---------|-----------------------|
| Vis tête de direction en haut | M20x1,5 | 10 Nm<br>(7,4 lbf ft) |
|-------------------------------|---------|-----------------------|

- Au moyen d'un maillet en plastique, frapper légèrement sur le té de fourche supérieur afin de supprimer d'éventuelles tensions.
- Serrer les vis ❶.

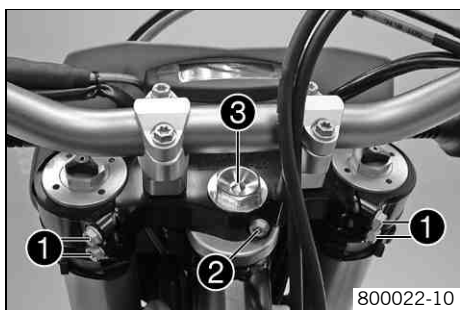
Indications prescrites

|                             |    |                        |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té supérieur de fourche | M8 | 17 Nm<br>(12,5 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|

- Mettre la vis ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

|                             |    |                        |                      |
|-----------------------------|----|------------------------|----------------------|
| Vis tube de fourche en haut | M8 | 17 Nm<br>(12,5 lbf ft) | <b>Loctite® 243™</b> |
|-----------------------------|----|------------------------|----------------------|



800022-10

### (EXC SIX DAYS, XC-W)

- Desserrer les vis ❶. Enlever la vis ❷.
- Desserrer la vis ❸ et serrer de nouveau.

Indications prescrites

|                               |         |                       |
|-------------------------------|---------|-----------------------|
| Vis tête de direction en haut | M20x1,5 | 10 Nm<br>(7,4 lbf ft) |
|-------------------------------|---------|-----------------------|

- Au moyen d'un maillet en plastique, frapper légèrement sur le té de fourche supérieur afin de supprimer d'éventuelles tensions.
- Serrer les vis ❶.

Indications prescrites

|                             |    |                        |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té supérieur de fourche | M8 | 17 Nm<br>(12,5 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|

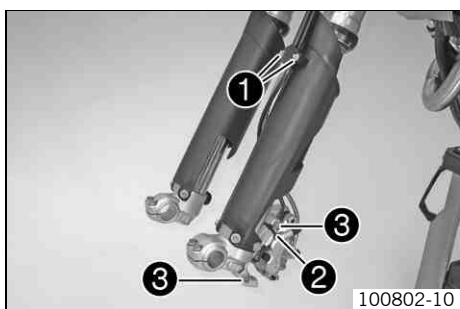
- Mettre la vis ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

|                             |    |                        |                      |
|-----------------------------|----|------------------------|----------------------|
| Vis tube de fourche en haut | M8 | 17 Nm<br>(12,5 lbf ft) | <b>Loctite® 243™</b> |
|-----------------------------|----|------------------------|----------------------|

- Contrôler le jeu du palier de la tête de direction. (☛ p. 48)

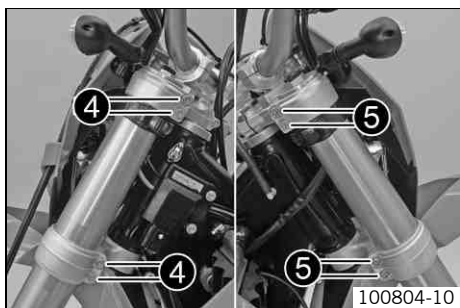
## Déposer le bras de fourche ↩



- Déposer la roue avant. (↩ p. 67)
- Enlever les vis ❶ et retirer les pinces.

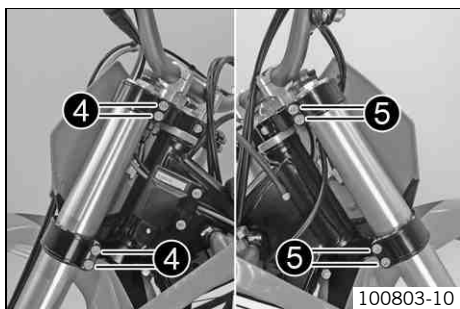
### (EXC, EXC SIX DAYS, XC-W)

- Retirer le serre-câble ❷.
- Enlever les vis ❸ et retirer l'étrier de frein.
- Laisser pendre l'étrier de frein avec la durite de frein.



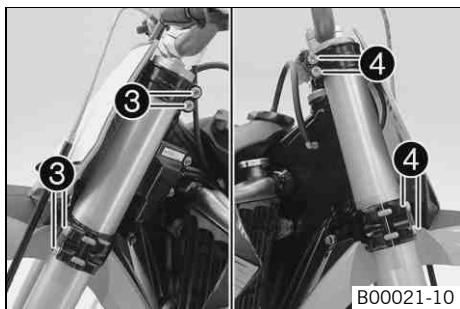
### (EXC EU/AUS)

- Desserrer les vis ❷. Retirer le bras de fourche gauche.
- Desserrer les vis ❸. Retirer le bras de fourche droit.



### (EXC SIX DAYS, XC-W)

- Desserrer les vis ❷. Retirer le bras de fourche gauche.
- Desserrer les vis ❸. Retirer le bras de fourche droit.



### (XC)

- Desserrer les vis ❸. Retirer le bras de fourche gauche.
- Desserrer les vis ❷. Retirer le bras de fourche droit.

## Monter les bras de fourche ↩

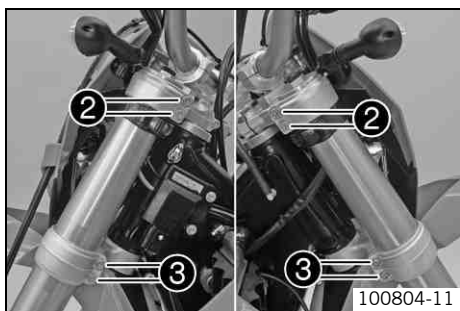


- Positionner les bras de fourche.

### **i** Info

La gorge supérieure du bras de fourche doit épouser le bord supérieur du té de fourche supérieur.

Positionner les vis de purge ❶ vers l'avant.


**(EXC EU/AUS)**

- Serrer les vis ②.

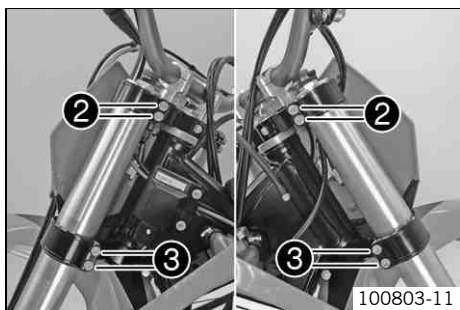
Indications prescrites

|                             |    |                        |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té supérieur de fourche | M8 | 20 Nm<br>(14,8 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|

- Serrer les vis ③.

Indications prescrites

|                             |    |                        |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té inférieur de fourche | M8 | 15 Nm<br>(11,1 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|


**(EXC SIX DAYS, XC-W)**

- Serrer les vis ②.

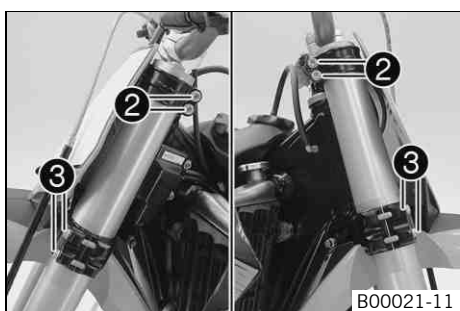
Indications prescrites

|                             |    |                        |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té supérieur de fourche | M8 | 17 Nm<br>(12,5 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|

- Serrer les vis ③.

Indications prescrites

|                             |    |                       |
|-----------------------------|----|-----------------------|
| Vis té inférieur de fourche | M8 | 12 Nm<br>(8,9 lbf ft) |
|-----------------------------|----|-----------------------|


**(XC)**

- Serrer les vis ②.

Indications prescrites

|                             |    |                        |
|-----------------------------|----|------------------------|
| Vis té supérieur de fourche | M8 | 17 Nm<br>(12,5 lbf ft) |
|-----------------------------|----|------------------------|

- Serrer les vis ③.

Indications prescrites

- Positionner l'étrier de frein, mettre les vis ③ en place et serrer.

Indications prescrites

|                           |    |                        |                      |
|---------------------------|----|------------------------|----------------------|
| Vis étrier de frein avant | M8 | 25 Nm<br>(18,4 lbf ft) | <b>Loctite® 243™</b> |
|---------------------------|----|------------------------|----------------------|

**(EXC, EXC SIX DAYS, XC-W)**

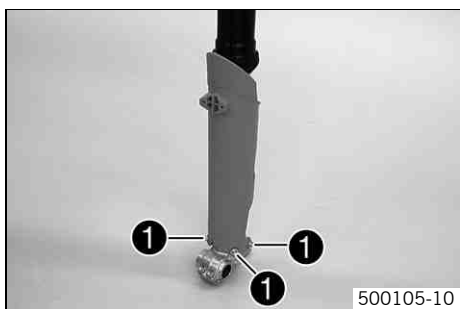
- Monter le serre-câble ④.

- Positionner la durite de frein et le faisceau de câbles. Poser le guide, mettre les vis ⑤ en place et serrer.

**(XC)**

- Positionner la durite de frein. Poser le guide, mettre les vis ⑤ en place et serrer.

- Monter la roue avant. 🛠️ (📄 p. 67)

**Déposer la protection de fourche 🛠️**


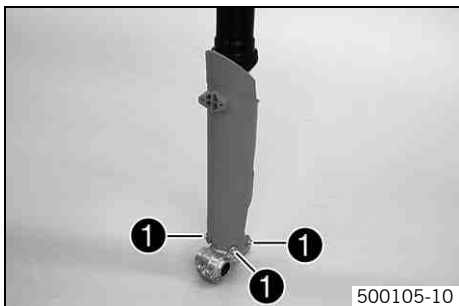
- Déposer les bras de fourche. 🛠️ (📄 p. 50)

- Enlever les vis ① du bras de fourche gauche. Retirer la protection de fourche par le haut.

- Enlever les vis du bras de fourche droit. Retirer la protection de fourche par le haut.



## Monter la protection de fourche



- Positionner la protection gauche sur le bras de fourche correspondant. Mettre les vis ❶ en place et serrer.

Indications prescrites

|                    |    |                    |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

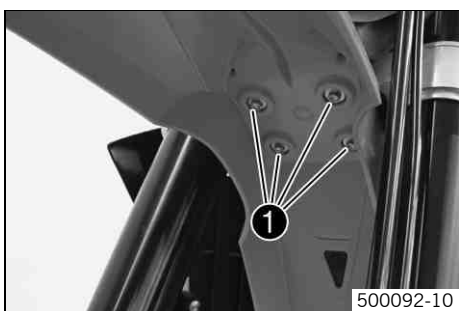
- Positionner la protection droite sur le bras de fourche correspondant. Mettre les vis en place et serrer.

Indications prescrites

|                    |    |                    |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

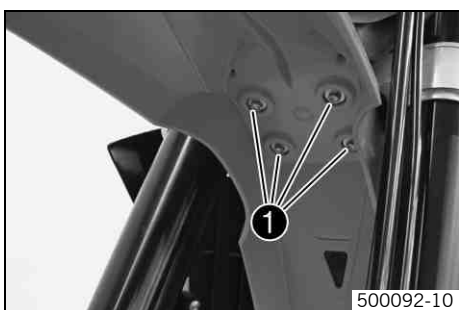
- Monter les bras de fourche. (p. 50)

## Déposer le garde-boue avant



- Enlever les vis ❶. Retirer le garde-boue avant.
- Vérifier que les douilles-entretoises restent en place.

## Monter le garde-boue avant



- S'assurer que les douilles-entretoises sont mises en place dans le garde-boue.
- Positionner le garde-boue avant. Mettre les vis ❶ en place et serrer.

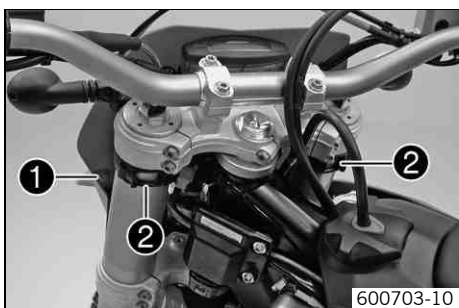
Indications prescrites

|                    |    |                    |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

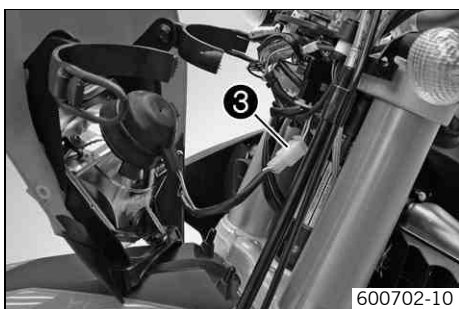
**i Info**

Vérifier que les crochets sont correctement engagés dans la plaque frontale.

## Déposer la plaque-phare et le phare (EXC, EXC SIX DAYS)

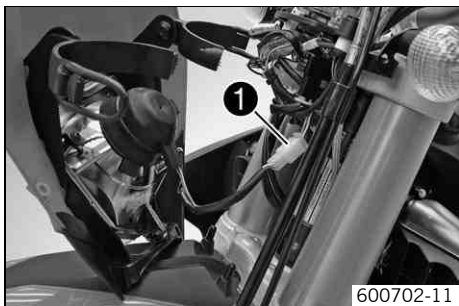


- Désactiver tous les consommateurs électriques.
- Enlever la vis ❶ et retirer le guide de la durite.
- Desserrer le ruban en caoutchouc ❷. Faire glisser la plaque-phare vers le haut et la faire pivoter vers l'avant.



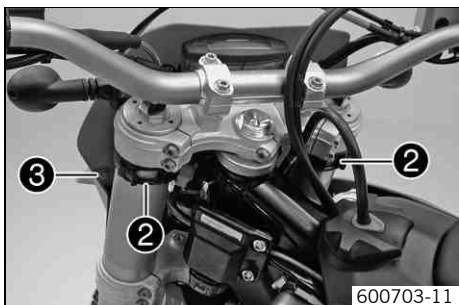
- Débrancher le contact ❸ et retirer la plaque-phare et le phare.

## Poser la plaque-phare et le phare (EXC, EXC SIX DAYS)



600702-11

- Brancher le contact ❶.



600703-11

- Positionner la plaque-phare et la fixer à l'aide du ruban en caoutchouc ❷.

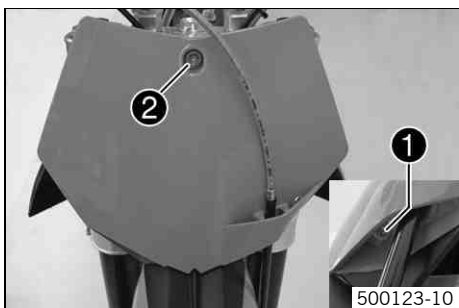


### Info

Vérifier que les crochets sont bien engagés dans le garde-boue.

- Positionner la durite de frein et le faisceau de câbles. Poser le guide, mettre la vis ❸ en place et serrer.
- Vérifier le réglage du phare. (☛ p. 74)

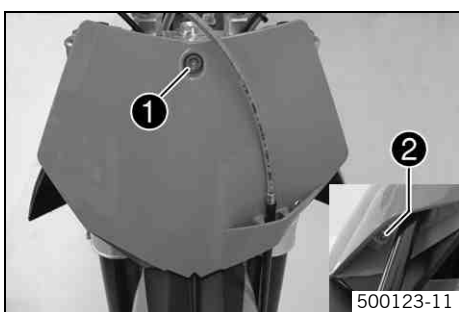
## Déposer la plaque frontale (XC-W/XC)



500123-10

- Enlever la vis ❶ et retirer le guide de la durite.
- Enlever la vis ❷. Retirer la plaque frontale.

## Mettre en place la plaque frontale (XC-W/XC)



500123-11

- Positionner la plaque frontale. Mettre la vis ❶ en place et serrer.

Indications prescrites

|                    |    |                    |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

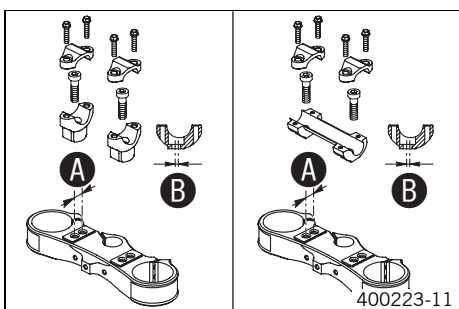


### Info

Vérifier que les crochets sont bien engagés dans le garde-boue.

- Positionner la durite de frein. Poser la pince, mettre la vis ❷ en place et serrer.

## Position du guidon



400223-11

Le té de fourche supérieure comporte 2 alésages situés à une distance **A** l'un de l'autre.

|            |                 |
|------------|-----------------|
| Distance A | 15 mm (0,59 in) |
|------------|-----------------|

Les alésages de la fixation du guidon sont placés à une distance **B** par rapport au milieu.

|            |                   |
|------------|-------------------|
| Distance B | 3,5 mm (0,138 in) |
|------------|-------------------|

Le guidon peut être monté dans 4 positions différentes. Ceci permet de régler le guidon dans la position la plus agréable pour le conducteur.

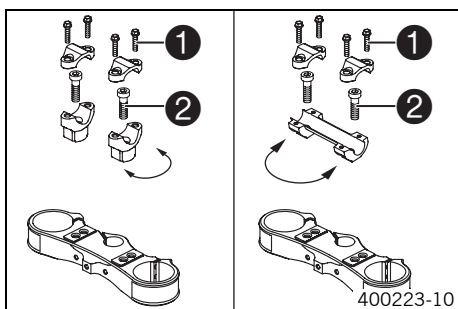
## Régler la position du guidon



### Avertissement

**Risque d'accident** Rupture du guidon.

- Lorsque le guidon se casse ou est rectifié, le matériau s'use et le guidon peut se rompre. Toujours remplacer le guidon.



- Enlever les quatre vis ❶. Retirer les brides de serrage du guidon. Démontez le guidon et le poser sur le côté.

### Info

Recouvrir la moto et les pièces rapportées avec une bâche pour les protéger. Ne pas plier les câbles ni les conduites.

- Enlever les deux vis ❷. Retirer la fixation du guidon.
- Placer la fixation du guidon dans la position souhaitée. Mettre les deux vis ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

|                        |     |                        |                      |
|------------------------|-----|------------------------|----------------------|
| Vis fixation de guidon | M10 | 40 Nm<br>(29,5 lbf ft) | <b>Loctite® 243™</b> |
|------------------------|-----|------------------------|----------------------|

### Info

Positionner uniformément les fixations du guidon à gauche et à droite.

- Positionner le guidon.

### Info

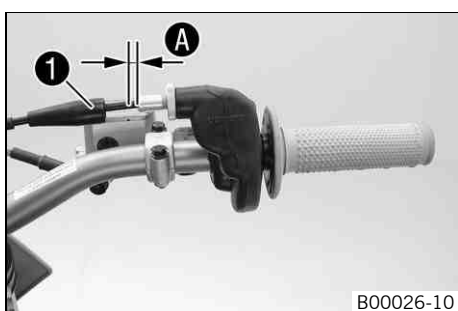
Veiller à la pose correcte des câbles et des durites.

- Positionner les brides de serrage du guidon. Mettre les quatre vis ❶ en place et les serrer uniformément.

Indications prescrites

|                                |    |                        |
|--------------------------------|----|------------------------|
| Vis bride de serrage de guidon | M8 | 20 Nm<br>(14,8 lbf ft) |
|--------------------------------|----|------------------------|

## Contrôler le jeu du câble d'accélérateur



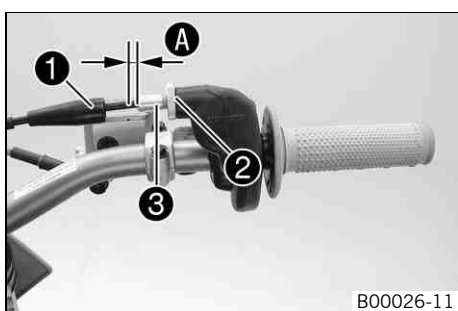
- Mettre le guidon en position droite.
- Repousser le cache-poussière ❶.
- Tirer sur la gaine du câble d'accélérateur jusqu'à ce qu'une résistance se fasse sentir.
- Contrôler ensuite le jeu du câble d'accélérateur A.

|                             |                            |
|-----------------------------|----------------------------|
| Jeu du câble d'accélérateur | 3... 5 mm (0,12... 0,2 in) |
|-----------------------------|----------------------------|

» Si le jeu du câble d'accélérateur ne correspond pas aux indications prescrites :

- Régler le jeu du câble d'accélérateur. (p. 54)
- Remettre les cache-poussières ❶ en place. Vérifier que la poignée des gaz tourne sans effort.

## Régler le jeu du câble d'accélérateur



- Mettre le guidon en position droite.
- Repousser le cache-poussière ❶.
- Desserrer l'écrou ❷. Visser entièrement la vis de réglage ❸.
- Tourner la vis de réglage de telle sorte que le jeu du câble d'accélérateur soit disponible dans la gaine du câble d'accélérateur A.

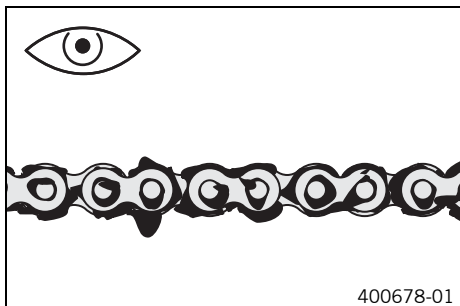
Indications prescrites

|                             |                            |
|-----------------------------|----------------------------|
| Jeu du câble d'accélérateur | 3... 5 mm (0,12... 0,2 in) |
|-----------------------------|----------------------------|

- Serrer l'écrou.
- Remettre les cache-poussières ❶ en place. Vérifier que la poignée des gaz tourne sans effort.



## Vérifier l'état d'encrassement de la chaîne



- Vérifier si la chaîne présente des salissures grossières.
  - » Lorsque la chaîne est fortement encrassée :
    - Nettoyer la chaîne. (☛ p. 55)

## Nettoyer la chaîne



### Avertissement

**Risque d'accident** La présence de lubrifiant sur les pneus diminue leur adhérence.

- Enlever le lubrifiant avec un nettoyeur approprié.



### Avertissement

**Risque d'accident** Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

- Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les traiter si nécessaire au moyen de nettoyeur pour freins.



### Avertissement

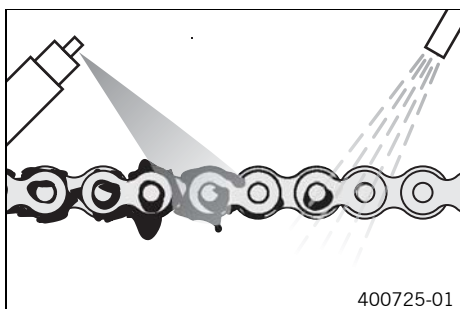
**Nuisance sur l'environnement** Certaines substances nuisent à l'environnement.

- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.



### Info

La durée de vie de la chaîne dépend en grande partie de l'entretien.



- Nettoyer régulièrement la chaîne, puis traiter avec du lubrifiant pour chaîne.

|                                  |
|----------------------------------|
| Nettoyant pour chaîne (☛ p. 132) |
|----------------------------------|

|  |
|--|
| Aérosol pour chaîne Offroad (☛ p. 132) |
|--|

## Contrôler la tension de chaîne

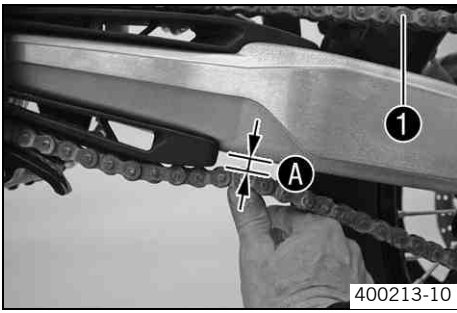


### Avertissement

**Risque d'accident** Risque dû à une chaîne mal tendue.

- Si la chaîne est trop tendue, les composants de la transmission secondaire (chaîne, pignon, couronne, palier dans la boîte de vitesses et dans la roue arrière) devront supporter une charge supplémentaire. Outre une usure prématurée, cette charge supplémentaire peut entraîner, dans les cas extrêmes, une rupture de la chaîne ou de l'arbre de sortie de la boîte de vitesses. En revanche, lorsqu'elle est desserrée, la chaîne peut sauter du pignon ou de la couronne et bloquer la roue arrière ou endommager le moteur. Vérifier que la chaîne est correctement tendue, ajuster la tension si besoin est.

- Placer la moto sur des cales. (☛ p. 38)



- Tirer la chaîne au niveau du bout du pare-chaîne vers le haut et déterminer la tension de chaîne **A**.

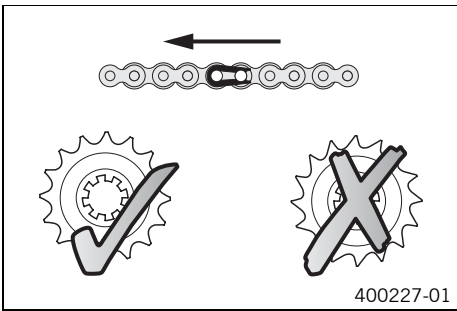
**i Info**

La partie supérieure de la chaîne **1** doit alors se tendre. Les chaînes ne s'usent pas toujours uniformément, répéter donc cette mesure à divers endroits de la chaîne.

|                   |                              |
|-------------------|------------------------------|
| Tension de chaîne | 8... 10 mm (0,31... 0,39 in) |
|-------------------|------------------------------|

- » Si la tension de la chaîne ne correspond pas aux indications prescrites :
  - Régler la tension de chaîne. (☛ p. 57)
- Descendre la moto du lève-moto. (☛ p. 38)

## Vérifier l'usure de la couronne/du pignon



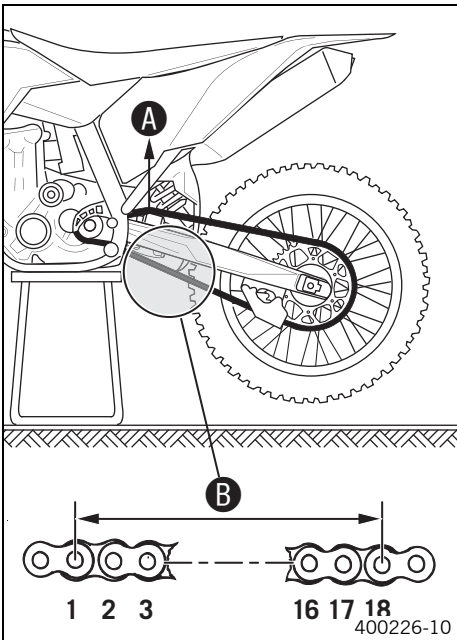
- Vérifier l'usure de la couronne/du pignon.
  - » Lorsque la couronne/le pignon est usé :
    - Remplacer la couronne/le pignon.

**i Info**

Lors du montage de l'attache-chaîne, l'attache de sécurité doit toujours être orientée dans le sens de la marche. Le pignon, la couronne et la chaîne doivent être remplacés ensemble.

- Vérifier que le guide-chaîne soit bien en place et ne présente pas d'usure.

## Contrôler l'usure de la chaîne



- Placer la moto sur des cales. (☛ p. 38)
- Mettre la boîte de vitesses au point mort.
- Tirer sur la partie supérieure de la chaîne avec le poids indiqué **A**.

Indications prescrites

|  |                            |
|--|----------------------------|
| Poids pour la mesure de l'usure de la chaîne | 10... 15 kg (22... 33 lb.) |
|--|----------------------------|

- Sur le brin inférieur, mesurer alors la distance **B** existant entre 18 rouleaux.

**i Info**

Les chaînes ne s'usent pas toujours uniformément, répéter donc cette mesure à divers endroits de la chaîne.

|  |                   |
|--|-------------------|
| Écart maximal <b>B</b> à l'endroit le plus long de la chaîne | 272 mm (10,71 in) |
|--|-------------------|

- » Lorsque l'écart **B** est supérieur à la valeur indiquée :
  - Remplacer la chaîne.

**i Info**

Lors du remplacement de la chaîne, il est recommandé de remplacer également le pignon et la couronne. En effet, les pignons et couronnes usagés usent prématurément la nouvelle chaîne.

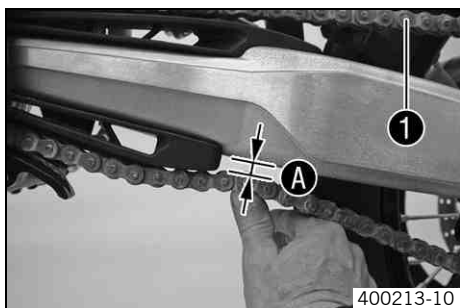
- Descendre la moto du lève-moto. (☛ p. 38)

## Régler la tension de chaîne

### Avertissement

**Risque d'accident** Risque dû à une chaîne mal tendue.

- Si la chaîne est trop tendue, les composants de la transmission secondaire (chaîne, pignon, couronne, palier dans la boîte de vitesses et dans la roue arrière) devront supporter une charge supplémentaire. Outre une usure prématurée, cette charge supplémentaire peut entraîner, dans les cas extrêmes, une rupture de la chaîne ou de l'arbre de sortie de la boîte de vitesses. En revanche, lorsqu'elle est desserrée, la chaîne peut sauter du pignon ou de la couronne et bloquer la roue arrière ou endommager le moteur. Vérifier que la chaîne est correctement tendue, ajuster la tension si besoin est.

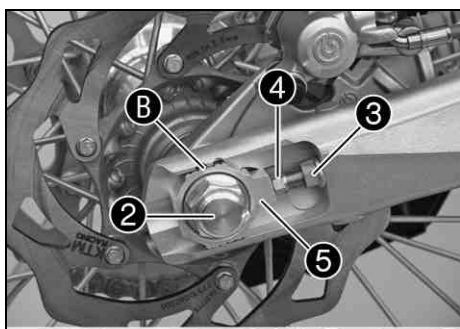


400213-10

- Placer la moto sur des cales. (☛ p. 38)
- Tirer la chaîne au niveau du bout du pare-chaîne vers le haut et déterminer la tension de chaîne **A**.

### Info

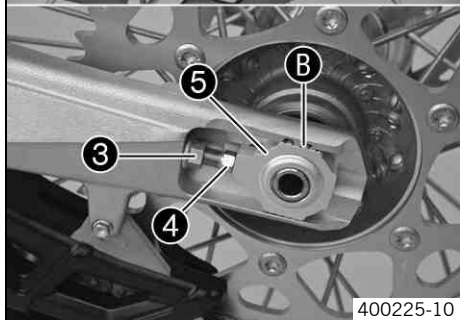
La partie supérieure de la chaîne **1** doit alors se tendre. Les chaînes ne s'usent pas toujours uniformément, répéter donc cette mesure à divers endroits de la chaîne.



- Desserrer l'écrou **2**.
- Desserrer les écrous **3**.
- Régler la tension de chaîne en tournant les vis de réglage **4** de gauche et de droite.

Indications prescrites

|  |                              |
|--|------------------------------|
| Tension de chaîne  | 8... 10 mm (0,31... 0,39 in) |
| Tourner les vis de réglage <b>4</b> vers la gauche et la droite de façon à ce que les marquages du tendeur de chaîne à gauche et à droite soient dans la même position par rapport aux marques de référence <b>B</b> . La roue arrière est correctement positionnée. |                              |



400225-10

- Serrer les écrous **3**.
- Vérifier que les tendeurs de chaîne **5** sont plaqués contre les vis de réglage **4**.
- Serrer l'écrou **2**.

Indications prescrites

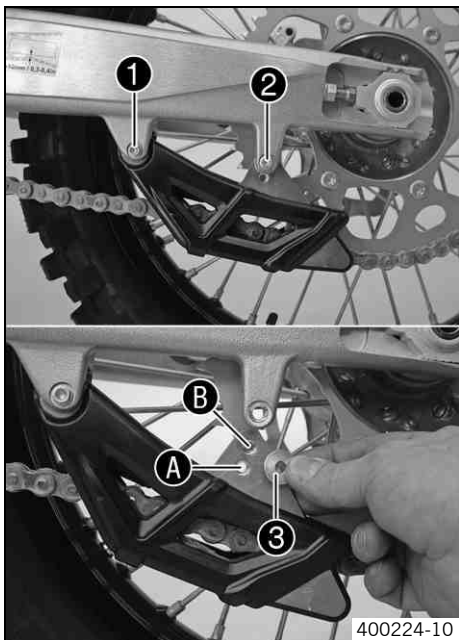
|                   |         |                   |
|-------------------|---------|-------------------|
| Écrou axe arrière | M20x1,5 | 80 Nm (59 lbf ft) |
|-------------------|---------|-------------------|

### Info

La large plage de réglage des tendeurs de chaîne (32 mm) permet l'introduction de différents rapports secondaires sur une même longueur de chaîne. Les tendeurs de chaîne **5** peuvent être pivotés à 180°.

- Descendre la moto du lève-moto. (☛ p. 38)

## Régler le guide-chaîne ↩



400224-10

**(XC)**

- Desserrer la vis ❶. Enlever la vis ❷. Pivoter le guide-chaîne vers le bas.

**Condition**

Nombre de dents : ≤ 44 dents

- Mettre en place le douille à collet ❸ dans l'alésage ❹. Positionner le guide-chaîne.
- Mettre la vis ❷ en place et serrer. Serrer la vis ❶.

Indications prescrites

|                    |    |                       |
|--------------------|----|-----------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm<br>(7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|-----------------------|

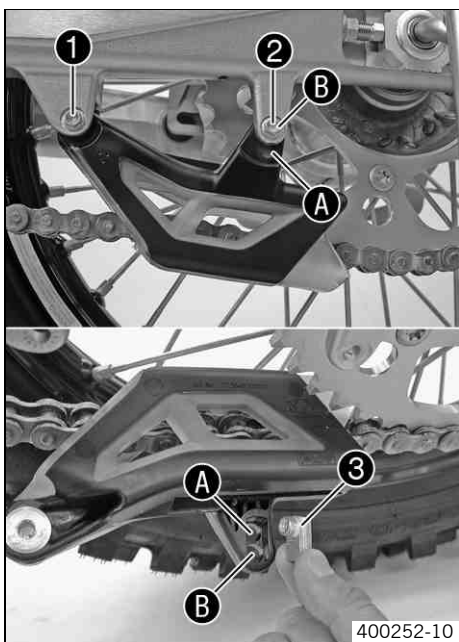
**Condition**

Nombre de dents : ≥ 45 dents

- Mettre en place le douille à collet ❸ dans l'alésage ❸. Positionner le guide-chaîne.
- Mettre la vis ❷ en place et serrer. Serrer la vis ❶.

Indications prescrites

|                    |    |                       |
|--------------------|----|-----------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm<br>(7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|-----------------------|



400252-10

**(EXC, EXC SIX DAYS, XC-W)**

- Enlever les vis ❶ et ❷. Retirer le guide-chaîne.

**Condition**

Nombre de dents : ≤ 44 dents

- Insérer l'écrou ❸ dans l'alésage ❹. Positionner le guide-chaîne.
- Mettre la vis ❶ et ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

|                    |    |                       |
|--------------------|----|-----------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm<br>(7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|-----------------------|

**Condition**

Nombre de dents : ≥ 45 dents

- Insérer l'écrou ❸ dans l'alésage ❸. Positionner le guide-chaîne.
- Mettre la vis ❶ et ❷ en place et serrer.

Indications prescrites

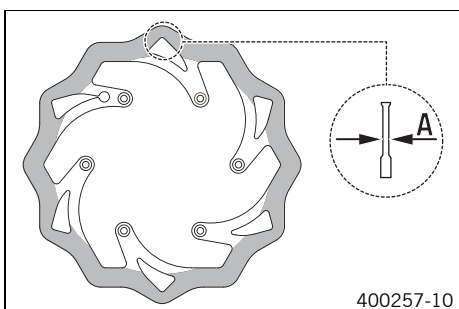
|                    |    |                       |
|--------------------|----|-----------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm<br>(7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|-----------------------|

## Contrôler les disques de frein

### ⚠ Avertissement

**Risque d'accident** Efficacité des freins amoindrie par un/des disque(s) de frein usé(s).

- Remplacer sans tarder le/les disque(s) de frein usé(s). (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



400257-10

- Contrôler à divers endroits l'épaisseur ❶ des disques de frein avant et arrière.

### i Info

L'usure entraîne une diminution de l'épaisseur du disque de frein au niveau de la surface d'appui des plaquettes de frein.

#### Usure limite des disques de freins

|         |                   |
|---------|-------------------|
| avant   | 2,5 mm (0,098 in) |
| arrière | 3,5 mm (0,138 in) |

- » Si l'épaisseur des disques de frein est inférieure à la valeur prescrite :

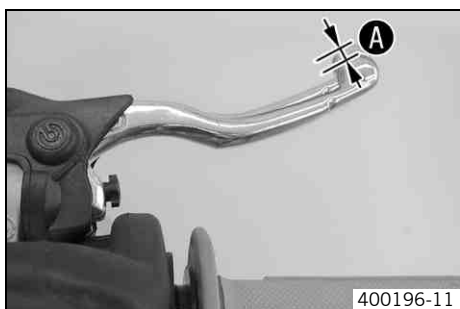
- Remplacer les disques de frein.
- Vérifier l'absence de dégâts, de fissures et de déformations sur les disques de frein avant et arrière.
  - » Si les disques de freins présentent des dégradations, des fissures ou des déformations :
    - Remplacer les disques de frein.

## Vérifier la course libre de la poignée de frein à main

### **Avertissement** **Risque d'accident**

Défaillance du système de freinage.

- Si le levier de frein à main n'est pas libre, la pression augmente dans le système de frein avant. Une surchauffe peut entraîner une panne du frein avant. Régler la course libre du levier de frein à main conformément aux consignes.



400196-11

#### (XC-W/XC)

- Enfoncer la poignée de frein à main vers l'avant et vérifier la course libre **A**.

|  |                    |
|--|--------------------|
| Course libre du levier de frein à main | ≥ 3 mm (≥ 0,12 in) |
|--|--------------------|

- » Si la course libre ne correspond pas aux indications prescrites :
  - Régler la position de base du levier de frein à main. (☛ p. 59)



400196-13

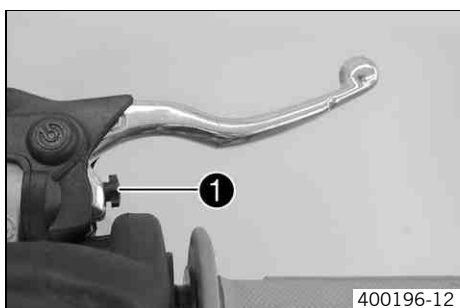
#### (EXC, EXC SIX DAYS)

- Enfoncer le levier de frein à main vers le guidon et vérifier la course libre **A**.

|  |                    |
|--|--------------------|
| Course libre du levier de frein à main | ≥ 3 mm (≥ 0,12 in) |
|--|--------------------|

- » Si la course libre ne correspond pas aux indications prescrites :
  - Régler la course libre de la poignée de frein à main. (☛ p. 59)

## Régler la position de base du levier de frein à main (XC-W/XC)



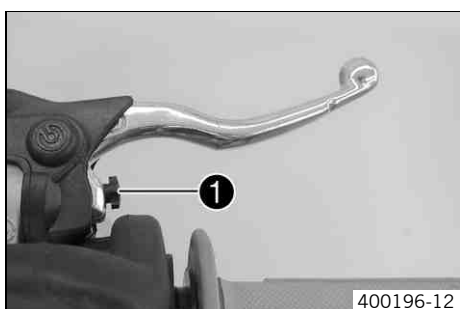
400196-12

- Vérifier la course libre de la poignée de frein à main. (☛ p. 59)
- Adapter la position de base du levier de frein à main avec la vis de réglage **1** en fonction de la taille de la main du pilote.

### **Info**

Lorsque la vis de réglage est tournée dans le sens des aiguilles d'une montre, le levier de frein à main s'éloigne du guidon.  
Lorsque la vis de réglage est tournée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, le levier de frein à main se rapproche du guidon.  
La plage de réglage est limitée.  
Ne tourner la vis de réglage qu'à la main et ne pas forcer.  
Ne pas effectuer de travaux de réglage durant le trajet.

## Régler la course libre de la poignée de frein à main (EXC, EXC SIX DAYS)



400196-12

- Vérifier la course libre de la poignée de frein à main. (☛ p. 59)
- Régler la course libre de la poignée de frein à main à l'aide de la vis de réglage **1**.

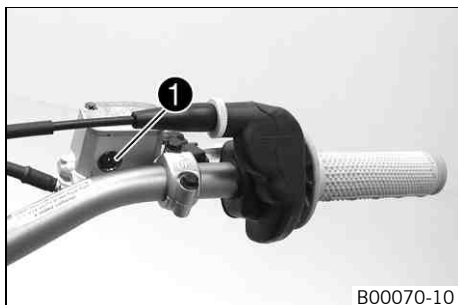
### **Info**

Lorsque la vis de réglage est tournée dans le sens des aiguilles d'une montre, la course libre diminue. Le point d'application s'éloigne du guidon.  
Lorsque la vis de réglage est tournée dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, la course libre augmente. Le point d'application se rapproche du guidon.  
La plage de réglage est limitée.  
Ne tourner la vis de réglage qu'à la main et ne pas forcer.  
Ne pas effectuer de travaux de réglage durant le trajet.

## Vérifier le niveau de liquide de frein avant

- Avertissement**  
**Risque d'accident** Panne du système de freinage.
- Un niveau de liquide de frein inférieur au repère **MIN** peut résulter d'une fuite du système de freinage ou d'une forte usure des plaquettes de frein. Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

- Avertissement**  
**Risque d'accident** Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.
- Vidanger le liquide de frein du frein de roue avant et de roue arrière, conformément au plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



- Mettre le réservoir de liquide de frein monté au guidon en position horizontale.
- Vérifier le niveau de liquide de frein sur le regard ❶.
  - » Le niveau du liquide de frein est inférieur au repère minimum **MIN**.
    - Faire l'appoint de liquide de frein à l'avant. ↪ (p. 60)

## Faire l'appoint de liquide de frein à l'avant ↪

- Avertissement**  
**Risque d'accident** Panne du système de freinage.
- Un niveau de liquide de frein inférieur au repère **MIN** peut résulter d'une fuite du système de freinage ou d'une forte usure des plaquettes de frein. Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

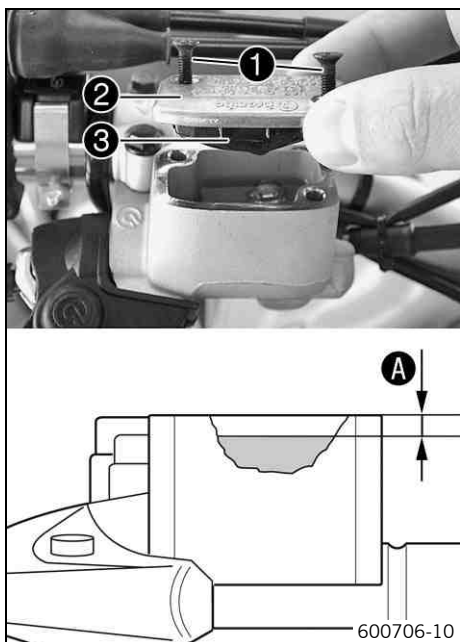
- Avertissement**  
**Irritations de la peau** En cas de contact avec la peau, le liquide de frein peut provoquer une irritation.
- Éviter le contact avec les yeux ou la peau. Ne pas laisser à la portée des enfants.
  - Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
  - En cas de contact avec les yeux, laver abondamment avec de l'eau et consulter immédiatement un médecin.

- Avertissement**  
**Risque d'accident** Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.
- Vidanger le liquide de frein du frein de roue avant et de roue arrière, conformément au plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

- Avertissement**  
**Nuisance sur l'environnement** Certaines substances nuisent à l'environnement.
- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

- i Info**
- Ne jamais employer de liquide de frein DOT 5 ! Il est à base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les durites de frein ne sont pas conçus pour le liquide de frein DOT 5.  
 Ne pas verser de liquide de frein sur la peinture des composants, risque de corrosion de la peinture !  
 N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon hermétiquement fermé !





- Mettre le réservoir de liquide de frein monté au guidon en position horizontale.
- Enlever les vis ❶.
- Enlever le couvercle ❷ avec la membrane ❸.
- Faire l'appoint en liquide de frein jusqu'au repère A.

Indications prescrites

|   |               |
|---|---------------|
| Cote A (niveau de liquide de frein sous le bord supérieur du réservoir) | 5 mm (0,2 in) |
|---|---------------|

|   |
|---|
| Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☞ p. 131) |
|---|

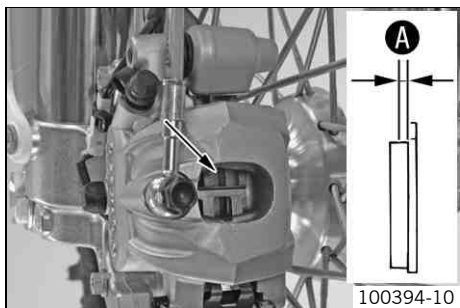
- Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.

**i Info**  
Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

## Vérifier les plaquettes de frein avant

**⚠ Avertissement**  
**Risque d'accident** Freinage réduit lorsque les plaquettes de frein sont usées.

- Remplacer sans tarder les plaquettes de frein usées. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



- Vérifier que les plaquettes de frein ont l'épaisseur minimale A.

|   |                    |
|---|--------------------|
| Épaisseur de plaquettes de frein minimale A | ≥ 1 mm (≥ 0,04 in) |
|---|--------------------|

- » Si les plaquettes de frein n'ont plus l'épaisseur minimale :
  - Remplacer les plaquettes de frein avant. ☞ (☞ p. 61)
- Vérifier l'état et la formation de fissures sur les plaquettes de frein.
  - » En présence d'endommagement et de fissures :
    - Remplacer les plaquettes de frein avant. ☞ (☞ p. 61)

## Remplacer les plaquettes de frein avant ☞

**⚠ Avertissement**  
**Risque d'accident** Défaillance du système de freinage.

- Les travaux de maintenance et les réparations doivent être effectués dans les règles de l'art. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

**⚠ Avertissement**  
**Irritations de la peau** En cas de contact avec la peau, le liquide de frein peut provoquer une irritation.

- Éviter le contact avec les yeux ou la peau. Ne pas laisser à la portée des enfants.
- Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
- En cas de contact avec les yeux, laver abondamment avec de l'eau et consulter immédiatement un médecin.

**⚠ Avertissement**  
**Risque d'accident** Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

- Vidanger le liquide de frein du frein de roue avant et de roue arrière, conformément au plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

**⚠ Avertissement**  
**Risque d'accident** Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

- Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les traiter si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.

## **Avertissement**

**Risque d'accident** Freinage réduit suite à l'utilisation de plaquettes de frein non agréées.

- De nombreuses plaquettes de frein disponibles dans le commerce n'ont pas été contrôlées ou agréées pour les véhicules KTM. La construction et le coefficient de frottement et ainsi l'efficacité de freinage peuvent notablement diverger des plaquettes de frein originales KTM. En cas d'utilisation de plaquettes de frein différentes des premières plaquettes, nous ne pouvons garantir qu'elles correspondent à l'agrément original. Dans ce cas, le véhicule ne correspond plus à la machine livrée originellement et la garantie expire immédiatement.

## **Avertissement**

**Nuisance sur l'environnement** Certaines substances nuisent à l'environnement.

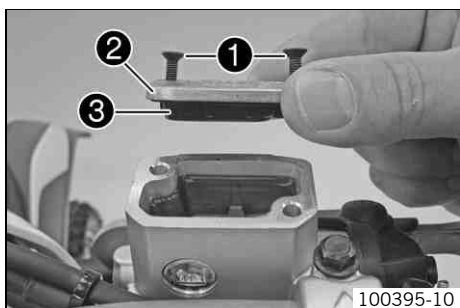
- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

## **Info**

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

Ne pas verser de liquide de frein sur la peinture des composants, risque de corrosion de la peinture !

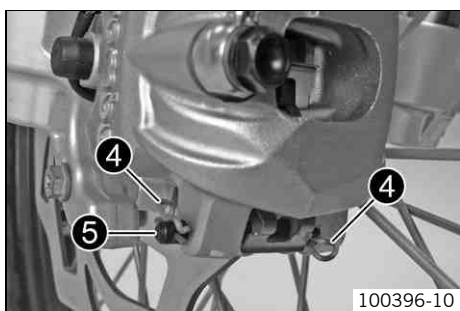
N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon hermétiquement fermé !



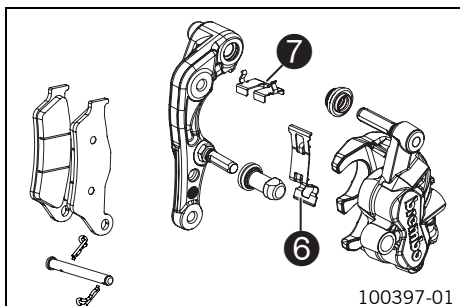
- Amener le réservoir de liquide de frein situé sur le guidon en position horizontale.
- Enlever les vis ①.
- Enlever le couvercle ② avec la membrane ③.
- Repousser l'étrier contre le disque à la main pour refouler les pistons. S'assurer que du liquide de frein ne déborde pas du réservoir et, l'absorber, le cas échéant.

## **Info**

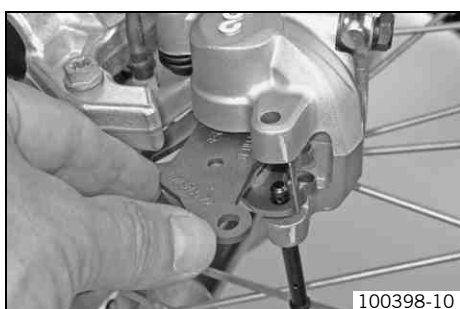
Vérifier que l'étrier n'est pas comprimé contre les rayons lors du refoulement des pistons.



- Démonter les goupilles de sécurité ④, retirer l'axe ⑤ et enlever les plaquettes de frein.
- Nettoyer l'étrier et son support.

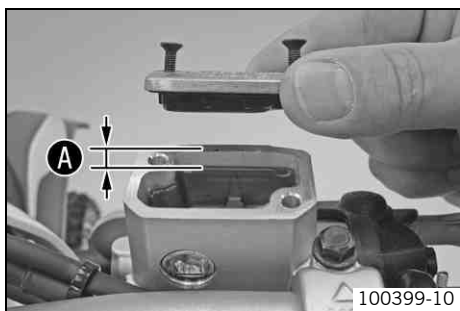


- S'assurer que la lame de ressort ⑥ dans l'étrier de frein et la tôle de glissement ⑦ dans le support sont correctement mises en place.



- Mettre les plaquettes de frein et le(s) boulon(s) en place et installer les goupilles de sécurité.
- Actionner plusieurs fois la poignée de frein jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient en contact avec le disque et qu'une résistance soit perceptible.





- Rectifier le niveau de liquide de frein pour qu'il atteigne le repère **A**.

Indications prescrites

|  |               |
|--|---------------|
| Cote <b>A</b> (niveau de liquide de frein sous le bord supérieur du réservoir) | 5 mm (0,2 in) |
|--|---------------|

|   |
|---|
| Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☛ p. 131) |
|---|

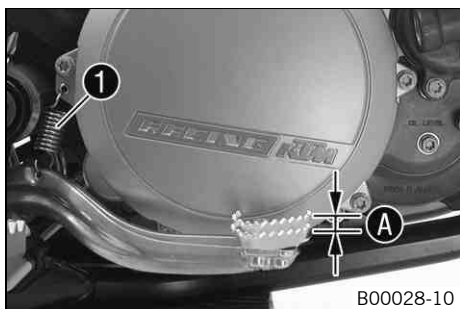
- Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.

**i Info**  
Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

## Vérifier la course libre de la pédale de frein arrière

**⚠ Avertissement**  
**Risque d'accident** Défaillance du système de freinage.

- Si la pédale de frein arrière n'est pas libre, la pression augmente dans le système de frein arrière. Une surchauffe peut entraîner une panne du frein arrière. Régler la course libre de la pédale de frein arrière conformément aux consignes.



- Décrocher le ressort **1**.
- Actionner plusieurs fois la pédale de frein arrière entre la butée de fin de course et le support du piston dans le maître-cylindre et vérifier la course libre **A**.

Indications prescrites

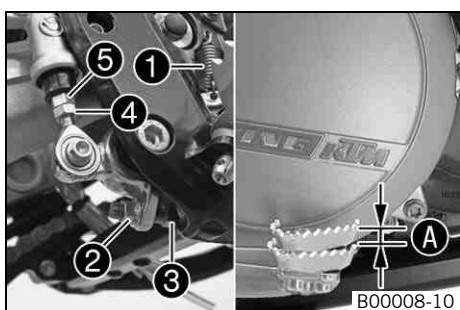
|  |                            |
|--|----------------------------|
| Course libre sur le levier de frein à pédale | 3... 5 mm (0,12... 0,2 in) |
|--|----------------------------|

- » Si la course libre ne correspond pas aux indications prescrites :
  - Régler la position de base de la pédale de frein arrière. ☛ (☛ p. 63)
- Fixer le ressort **1**.

## Régler la position de base de la pédale de frein arrière ☛

**⚠ Avertissement**  
**Risque d'accident** Défaillance du système de freinage.

- Si la pédale de frein arrière n'est pas libre, la pression augmente dans le système de frein arrière. Une surchauffe peut entraîner une panne du frein arrière. Régler la course libre de la pédale de frein arrière conformément aux consignes.



- Décrocher le ressort **1**.
- Desserrer l'écrou **4** et le faire revenir avec la tige **5** jusqu'à ce que la course libre maximale soit disponible.
- Pour adapter individuellement le réglage de la position de base de la pédale de frein arrière, desserrer l'écrou **2** et faire tourner la vis **3** en conséquence.

**i Info**  
La plage de réglage est limitée.

- Faire tourner la tige **5** jusqu'à ce que la course libre **A** soit présente. Si nécessaire, adapter le réglage de la position de base de la pédale de frein arrière.

Indications prescrites

|  |                            |
|--|----------------------------|
| Course libre sur le levier de frein à pédale | 3... 5 mm (0,12... 0,2 in) |
|--|----------------------------|

- Maintenir la vis **3** et serrer l'écrou **2**.

Indications prescrites

|                    |    |                     |
|--------------------|----|---------------------|
| Autres vis châssis | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) |
|--------------------|----|---------------------|

- Maintenir la tige **5** et serrer l'écrou **4**.

Indications prescrites

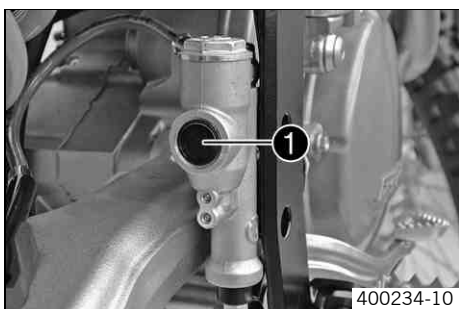
|                       |    |                     |
|-----------------------|----|---------------------|
| Autres écrous châssis | M6 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |
|-----------------------|----|---------------------|

- Fixer le ressort ❶.

## Contrôler le niveau de liquide de frein arrière

- ⚠ Avertissement**  
**Risque d'accident** Panne du système de freinage.
- Un niveau de liquide de frein inférieur au repère **MIN** peut résulter d'une fuite du système de freinage ou d'une forte usure des plaquettes de frein. Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

- ⚠ Avertissement**  
**Risque d'accident** Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.
- Vidanger le liquide de frein du frein de roue avant et de roue arrière, conformément au plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



- Positionner le véhicule perpendiculairement au sol.
- Vérifier le niveau de liquide de frein sur le regard ❶.
  - » Une bulle d'air est visible dans le regard ❶ :
    - Faire l'appoint du liquide de frein à l'arrière. 🛠 (☞ p. 64)

## Faire l'appoint du liquide de frein à l'arrière 🛠

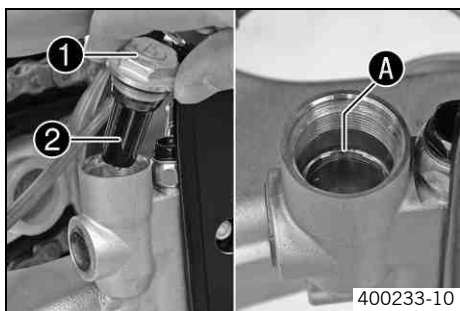
- ⚠ Avertissement**  
**Risque d'accident** Panne du système de freinage.
- Un niveau de liquide de frein inférieur au repère **MIN** peut résulter d'une fuite du système de freinage ou d'une forte usure des plaquettes de frein. Contrôler le système de frein, ne pas poursuivre le trajet. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

- ⚠ Avertissement**  
**Irritations de la peau** En cas de contact avec la peau, le liquide de frein peut provoquer une irritation.
- Éviter le contact avec les yeux ou la peau. Ne pas laisser à la portée des enfants.
  - Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
  - En cas de contact avec les yeux, laver abondamment avec de l'eau et consulter immédiatement un médecin.

- ⚠ Avertissement**  
**Risque d'accident** Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.
- Vidanger le liquide de frein du frein de roue avant et de roue arrière, conformément au plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

- ☀ Avertissement**  
**Nuisance sur l'environnement** Certaines substances nuisent à l'environnement.
- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

- i Info**
- Ne jamais employer de liquide de frein DOT 5 ! Il est à base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les durites de frein ne sont pas conçus pour le liquide de frein DOT 5.  
 Ne pas verser de liquide de frein sur la peinture des composants, risque de corrosion de la peinture !  
 N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon hermétiquement fermé !



- Positionner le véhicule perpendiculairement au sol.
- Retirer le couvercle fileté ❶ avec la membrane ❷ et le joint torique.
- Rajouter du liquide de frein jusqu'au repère A.

|   |
|---|
| Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☞ p. 131) |
|---|

- Mettre le couvercle fileté avec la membrane et le joint torique en place.



**Info**

Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

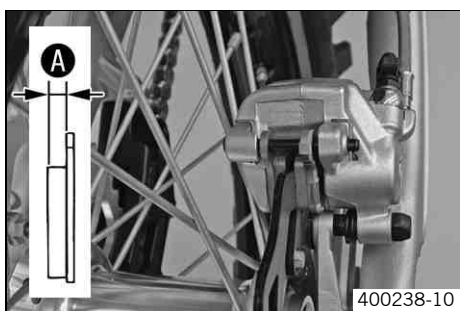
## Vérifier les plaquettes de frein arrière



**Avertissement**

**Risque d'accident** Freinage réduit lorsque les plaquettes de frein sont usées.

- Remplacer sans tarder les plaquettes de frein usées. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



- Vérifier que les plaquettes de frein ont l'épaisseur minimale A.

|   |                    |
|---|--------------------|
| Épaisseur de plaquettes de frein minimale A | ≥ 1 mm (≥ 0,04 in) |
|---|--------------------|

- » Si les plaquettes de frein n'ont plus l'épaisseur minimale :
  - Remplacer les plaquettes de frein arrière. ☞ (☞ p. 66)
- Vérifier l'état et la formation de fissures sur les plaquettes de frein.
  - » En présence d'endommagement et de fissures :
    - Remplacer les plaquettes de frein arrière. ☞ (☞ p. 66)

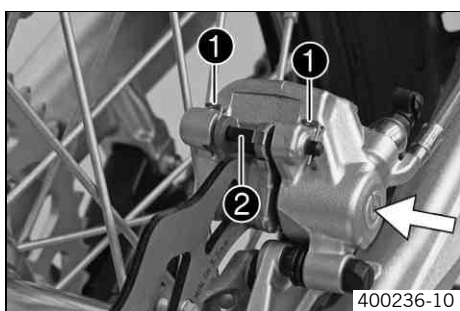
## Déposer les plaquettes de frein arrière ☞



**Avertissement**

**Risque d'accident** Défaillance du système de freinage.

- Les travaux de maintenance et les réparations doivent être effectués dans les règles de l'art. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



- Repousser l'étrier à la main en direction du disque pour refouler le piston.



**Info**

Vérifier que l'étrier n'est pas comprimé contre les rayons lors du refoulement du piston.

- Démontez les goupilles de sécurité ❶, retirez l'axe ❷ et enlevez les plaquettes de frein.
- Nettoyer l'étrier et son support.

## Monter les plaquettes de frein arrière ☞



**Avertissement**

**Risque d'accident** Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

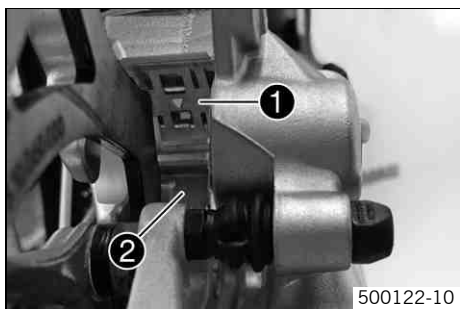
- Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les traiter si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.



**Avertissement**

**Risque d'accident** Freinage réduit suite à l'utilisation de plaquettes de frein non agréées.

- De nombreuses plaquettes de frein disponibles dans le commerce n'ont pas été contrôlées ou agréées pour les véhicules KTM. La construction et le coefficient de frottement et ainsi l'efficacité de freinage peuvent notablement diverger des plaquettes de frein originales KTM. En cas d'utilisation de plaquettes de frein différentes des premières plaquettes, nous ne pouvons garantir qu'elles correspondent à l'agrément original. Dans ce cas, le véhicule ne correspond plus à la machine livrée originellement et la garantie expire immédiatement.

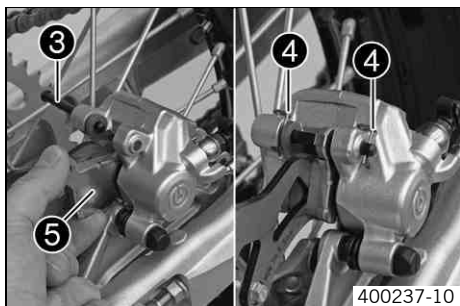


500122-10

- Contrôler les disques de frein. (☞ p. 58)
- S'assurer que la lame de ressort ❶ dans l'étrier de frein et la plaque de glissement ❷ dans le support sont correctement mises en place.

**i Info**

La flèche sur la lame de ressort indique le sens de rotation du disque de frein.



400237-10

- Mettre les plaquettes de frein et le(s) boulon(s) ❸ en place et installer les goupilles de sécurité ❹.

**i Info**

Vérifier que la tôle anti-chaleur ❺ est bien mise en place sur la plaquette de frein coté piston.

- Actionner plusieurs fois la pédale de frein arrière jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient au contact du disque et qu'une résistance soit perceptible.

## Remplacer les plaquettes de frein arrière 🛠️

**⚠️ Avertissement**

**Irritations de la peau** En cas de contact avec la peau, le liquide de frein peut provoquer une irritation.

- Éviter le contact avec les yeux ou la peau. Ne pas laisser à la portée des enfants.
- Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
- En cas de contact avec les yeux, laver abondamment avec de l'eau et consulter immédiatement un médecin.

**⚠️ Avertissement**

**Risque d'accident** Freinage réduit suite à un liquide de frein usé.

- Vidanger le liquide de frein du frein de roue avant et de roue arrière, conformément au plan d'entretien. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)

**☀️ Avertissement**

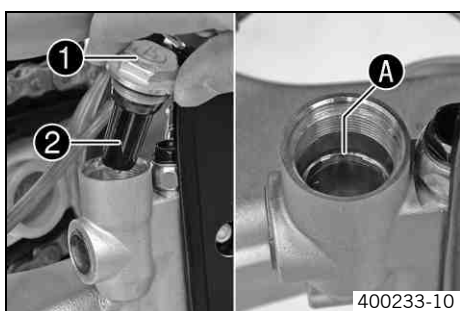
**Nuisance sur l'environnement** Certaines substances nuisent à l'environnement.

- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

**i Info**

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

Ne pas verser de liquide de frein sur la peinture des composants, risque de corrosion de la peinture !  
N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon hermétiquement fermé !



400233-10

- Déposer les plaquettes de frein arrière. 🛠️ (☞ p. 65)
- Positionner le véhicule perpendiculairement au sol.
- Retirer le couvercle fileté ❶ avec la membrane ❷ et le joint torique.
- Repousser les pistons de frein à fond. S'assurer que le liquide de frein ne déborde pas du réservoir et absorber si nécessaire.
- Monter les plaquettes de frein arrière. 🛠️ (☞ p. 65)
- Rectifier le niveau de liquide de frein jusqu'au repère A.

Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☞ p. 131)

- Mettre le couvercle fileté avec la membrane et le joint torique en place.

**i Info**

Nettoyer aussitôt à l'eau le liquide de frein ayant débordé ou ayant été renversé.

## Déposer la roue avant ↩

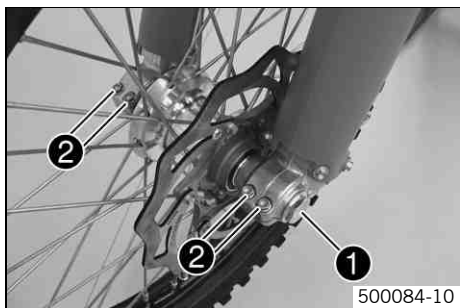


B00055-10

- Placer la moto sur des cales. (☛ p. 38)
- Repousser l'étrier contre le disque à la main pour refouler les pistons.

**i Info**

Vérifier que l'étrier n'est pas comprimé contre les rayons lors du refoulement des pistons.



500084-10

- Enlever la vis ❶.
- Desserrer les vis ❷.



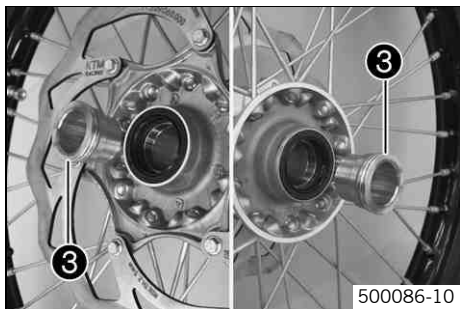
500085-10

- Tenir la roue avant et retirer l'axe. Retirer la roue avant de la fourche.

**i Info**

Ne pas actionner le levier de frein à main quand la roue avant est démontée.

Déposer toujours la roue de manière à ce que le disque de frein ne soit pas endommagé.



500086-10

- Retirer les douilles-entretoises ❸.

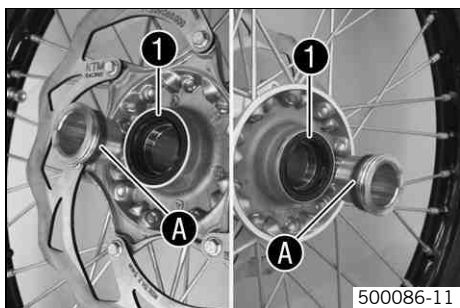
## Monter la roue avant ↩



**Avertissement**

**Risque d'accident** Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

- Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les traiter si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.



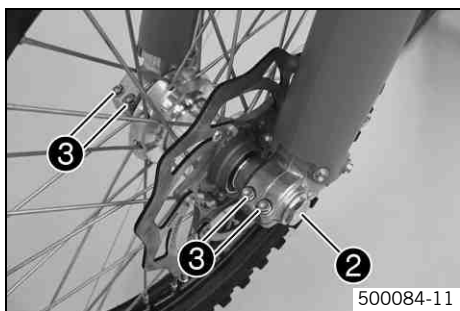
500086-11

- Nettoyer et lubrifier les bagues d'étanchéité ❶ et la surface de roulement A des douilles-entretoises.

Graisse longue durée (☛ p. 132)

- Poser les douilles-entretoises.





- Soulever la roue avant dans la fourche, positionner et installer l'axe.
- Mettre la vis ② en place et serrer.

Indications prescrites

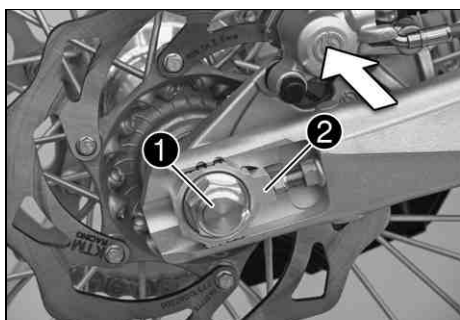
|               |         |                        |
|---------------|---------|------------------------|
| Vis axe avant | M24x1,5 | 45 Nm<br>(33,2 lbf ft) |
|---------------|---------|------------------------|

- Actionner plusieurs fois le levier de frein à main jusqu'à ce que les garnitures se plaquent contre le disque de frein.
- Descendre la moto du lève-moto. (☛ p. 38)
- Actionner le frein de la roue avant et enfoncer fermement la fourche plusieurs fois afin de positionner les jambes de fourche.
- Serrer les vis ③.

Indications prescrites

|                                     |    |                        |
|-------------------------------------|----|------------------------|
| Vis fixation de l'axe de roue avant | M8 | 15 Nm<br>(11,1 lbf ft) |
|-------------------------------------|----|------------------------|

## Démonter la roue arrière ☛

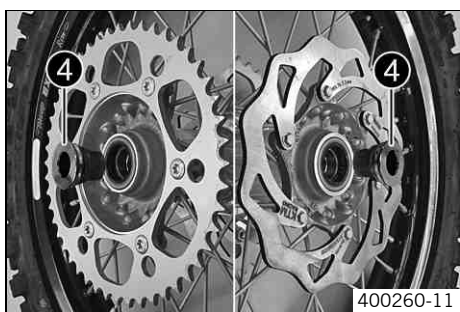


- Placer la moto sur des cales. (☛ p. 38)
- Repousser l'étrier à la main en direction du disque pour refouler le piston.

**i Info**  
Vérifier que l'étrier n'est pas comprimé contre les rayons lors du refoulement du piston.

- Enlever l'écrou ①.
- Retirer les tendeurs de chaîne ②. Retirer l'axe ③ de façon à ce que la roue arrière puisse être poussée vers l'avant.
- Pousser la roue arrière aussi loin que possible vers l'avant. Enlever la chaîne de la couronne.
- Tenir la roue arrière et retirer l'axe. Enlever la roue arrière du bras oscillant.

**i Info**  
Ne pas actionner le levier de frein au pied quand la roue arrière est démontée.  
Déposer toujours la roue de manière à ce que le disque de frein ne soit pas endommagé.



- Retirer les douilles-entretoises ④.

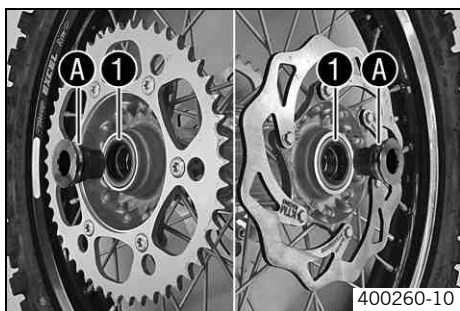
## Monter la roue arrière ☛



### Avertissement

**Risque d'accident** Freinage réduit en raison d'huile ou de graisse sur les disques de frein.

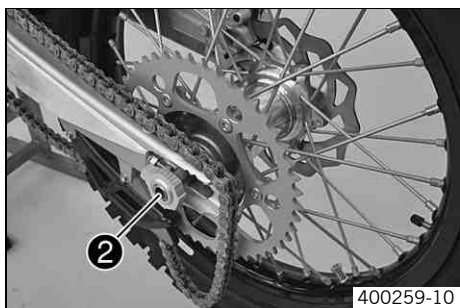
- Veiller impérativement à ce que les disques de frein ne soient pas souillés d'huile ou de graisse, les traiter si nécessaire au moyen de nettoyant pour freins.



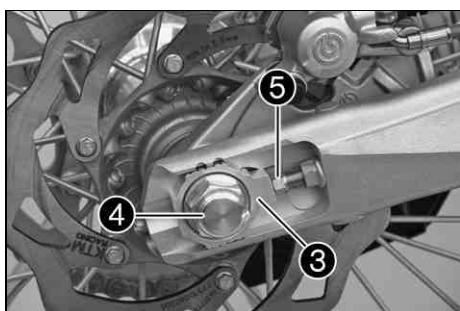
- Nettoyer et lubrifier les bagues d'étanchéité ❶ et la surface de roulement ❷ des douilles-entretoises.

Graisse longue durée (☛ p. 132)

- Poser les douilles-entretoises.



- Soulever la roue arrière dans le bras oscillant, positionner et insérer l'axe ❷.
- Placer la chaîne.



- Positionner les tendeurs de chaîne ❸. Mettre en place l'écrou ❹, mais ne pas serrer.
- Contrôler la tension de chaîne. (☛ p. 55)
- Vérifier que les tendeurs de chaîne ❸ sont plaqués contre les vis de réglage ❺.
- Serrer l'écrou ❹.

Indications prescrites

|                   |         |                   |
|-------------------|---------|-------------------|
| Écrou axe arrière | M20x1,5 | 80 Nm (59 lbf ft) |
|-------------------|---------|-------------------|

**i Info**

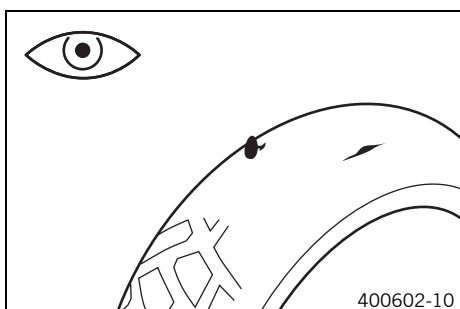
La large plage de réglage des tendeurs de chaîne (32 mm) permet l'introduction de différents rapports secondaires sur une même longueur de chaîne.  
Les tendeurs de chaîne ❸ peuvent être pivotés à 180°.

- Actionner plusieurs fois la pédale de frein arrière jusqu'à ce que les plaquettes de frein soient au contact du disque et qu'une résistance soit perceptible.
- Descendre la moto du lève-moto. (☛ p. 38)

## Contrôler l'état des pneus

**i Info**

Ne monter que des pneus homologués et/ou recommandés par KTM.  
D'autres pneus peuvent avoir des répercussions négatives sur la conduite.  
Le type de pneus, l'état des pneus et la pression d'air des pneus influencent la conduite de la moto.  
Les roues avant et arrière ne doivent être équipées que de pneus de même profil.  
Des pneus usagés agissent défavorablement sur la conduite, particulièrement sur route mouillée.



- Contrôler le dessin des pneus avant et arrière ainsi que l'absence d'objets incrustés et autres dégradations.
  - » En présence de coupures sur le dessin des pneus, d'objets incrustés et autres dégradations :
    - Remplacer le pneu.
- Vérifier la profondeur du profil.

**i Info**

Respecter la profondeur de profil minimale requise par la loi dans le pays correspondant.

|                               |                    |
|-------------------------------|--------------------|
| Profondeur de profil minimale | ≥ 2 mm (≥ 0,08 in) |
|-------------------------------|--------------------|

- » Si le profil n'a plus la profondeur minimale requise :
  - Remplacer le pneu.
- Contrôler l'âge des pneus.



**Info**

La date de fabrication des pneus, généralement indiquée avec les inscriptions figurant sur le pneu, est désignée par les quatre derniers chiffres de la dénomination **DOT**. Les deux premiers chiffres correspondent à la semaine de fabrication et les deux derniers à l'année de fabrication. Indépendamment de l'usure réelle des pneus, KTM préconise un changement de pneumatiques au plus tard tous les 5 ans.

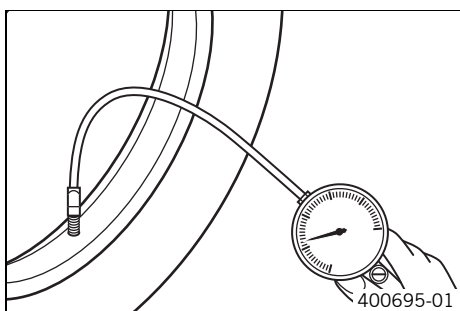
- » Lorsque le pneu a plus de 5 ans :
  - Remplacer le pneu.

## Contrôler la pression de l'air des pneus



**Info**

Une pression d'air insuffisante du pneu cause une usure anormale et une surchauffe du pneu. Une pression d'air correcte du pneu contribue à un confort de conduite optimal et à une durée de vie maximale du pneu.



- Enlever le bouchon de valve.
- Vérifier la pression d'air du pneu quand le pneu est froid.

| Pression d'air du pneu tout-terrain |                  |
|-------------------------------------|------------------|
| avant                               | 1,0 bar (15 psi) |
| arrière                             | 1,0 bar (15 psi) |

| Pression des pneus sur route (XC-W) |                  |
|-------------------------------------|------------------|
| avant                               | 1,5 bar (22 psi) |
| arrière                             | 2,0 bar (29 psi) |

- » Si la pression de l'air des pneus ne correspond pas aux indications prescrites :
  - Rectifier la pression du pneu.
- Mettre le bouchon de valve en place.

## Vérifier la tension des rayons



**Avertissement**

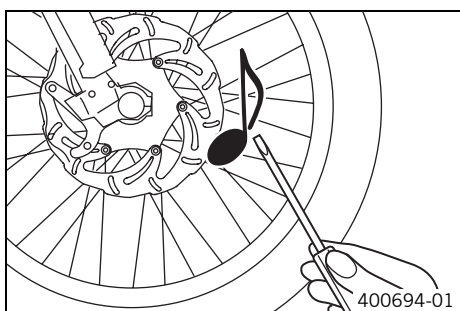
**Risque d'accident** Comportement routier instable en présence d'une mauvaise tension des rayons.

- Surveiller la tension des rayons. (Votre atelier KTM agréé se tient volontiers à votre disposition.)



**Info**

Un rayon desserré déséquilibre la roue et entraîne le desserrement d'autres rayons. Si les rayons sont trop tendus, ils risquent de craquer en cas de surcharge locale. Vérifier la tension des rayons régulièrement, notamment sur une moto neuve.



- Battre légèrement contre chaque rayon avec un tournevis.



**Info**

La fréquence du son dépend de la longueur des rayons et de leur diamètre. Des fréquences de son différentes alors que les rayons sont de même longueur et de même diamètre indiquent des tensions de rayon différentes.

Un son aigu doit retentir.

- » Si les tensions des rayons varient :
  - Rectifier la tension des rayons.
- Contrôler le couple de serrage des rayons.

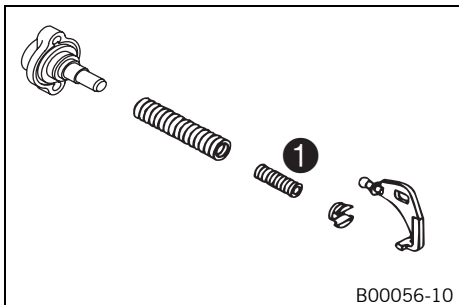


Indications prescrites

|                           |      |                               |
|---------------------------|------|-------------------------------|
| Vis de rayon roue avant   | M4,5 | 5... 6 Nm (3,7... 4,4 lbf ft) |
| Vis de rayon roue arrière | M5   | 5... 6 Nm (3,7... 4,4 lbf ft) |

Clé dynamométrique avec divers embouts compris dans le kit (58429094000)

### Caractéristique du moteur - ressort secondaire (Tous les modèles 250/300)



Le ressort secondaire se trouve sur le côté droit du moteur sous le couvercle de pompe à eau.

#### États possibles

- Ressort secondaire avec repère jaune – Ressort secondaire monté à la livraison avec réglage moyen (standard) pour un bon confort de conduite.
- Ressort secondaire avec repère vert – Les pièces jointes contiennent des ressorts secondaires pour une conduite encore plus souple.
- Ressort secondaire avec repère rouge – Les pièces jointes contiennent des ressorts secondaires pour une conduite plus agressive.

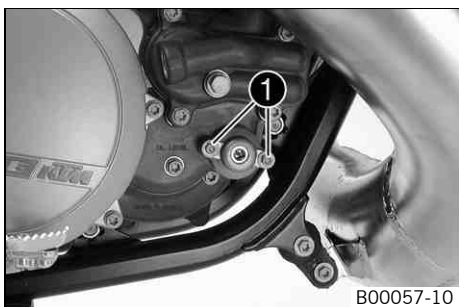
La caractéristique du moteur peut varier en fonction des épaisseurs du ressort secondaire ①.

### Caractéristique du moteur - régler le ressort secondaire ↘ (Tous les modèles 250/300)

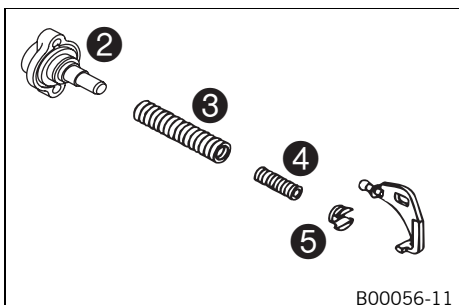
#### **Avertissement** **Danger de brûlure**

Pendant le fonctionnement, certaines parties du véhicule deviennent brûlantes.

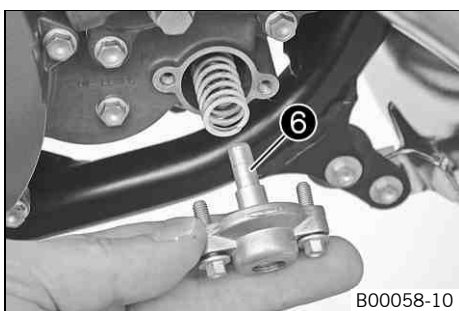
- Ne pas toucher les parties brûlantes telles l'échappement, le radiateur, le moteur, les amortisseurs ou les freins. Laisser ces parties refroidir avant d'y effectuer des travaux.



- Incliner la moto d'env. 45° vers la gauche et la bloquer dans cette position pour l'empêcher de tomber.
- Enlever les vis ①.



- Oter le bouchon ②, le ressort de réglage ③, le ressort secondaire ④ et l'insert ⑤ du carter d'embrayage.
- Retirer les deux ressorts de l'insert.



- Monter le ressort secondaire souhaité ④ ainsi que le ressort de réglage ③ et les emmancher ensemble dans le carter d'embrayage.

|  |
|--|
| Ressort secondaire avec repère jaune (54837072300) |
| Ressort secondaire avec repère vert (54837072100)  |
| Ressort secondaire avec repère rouge (54837072000) |

✓ L'encoche dans l'insert ⑤ coïncide avec le levier coudé.

#### **Info**

La vis ⑥ ne doit en aucun cas être déformée, au risque d'altérer la caractéristique du moteur.

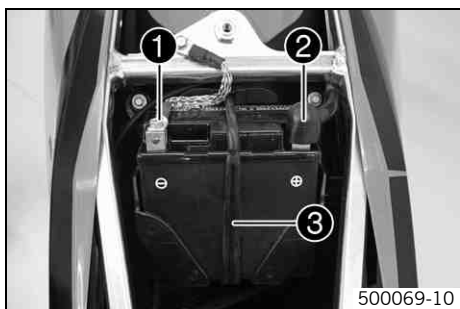
- Contrôler le joint torique dans le bouchon.
- Mettre en place le bouchon.
- Mettre les vis en place et serrer.

Indications prescrites

|                   |    |                   |
|-------------------|----|-------------------|
| Autres vis moteur | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) |
|-------------------|----|-------------------|

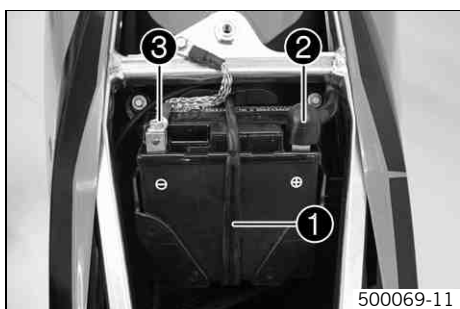
## Déposer la batterie ⚡ (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300)

- ⚠ Avertissement**  
**Risque de blessures** L'acide et les gaz de la batterie entraînent de graves brûlures.
- Tenir les batteries hors de portée des enfants.
  - Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
  - Éviter tout contact avec l'acide et les gaz de batterie.
  - Éviter toute étincelle ou toute flamme nue à proximité de la batterie. Ne charger la batterie que dans des locaux bien ventilés.
  - En cas de contact avec la peau, rincer abondamment à l'eau. Si de l'acide de batterie entre en contact avec les yeux, rincer pendant au moins 15 minutes à l'eau et consulter un médecin.



- Désactiver tous les consommateurs et arrêter le moteur.
- Retirer la selle. (☛ p. 75)
- Débrancher le câble négatif ① de la batterie.
- Retirer la protection du pôle positif ② et débrancher le câble positif de la batterie.
- Déconnecter et laisser pendre le ruban en caoutchouc ③.
- Enlever la batterie par le haut.

## Poser la batterie ⚡ (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300)



- Insérer la batterie dans le compartiment prévu à cet effet.
- |                                |
|--------------------------------|
| Batterie (YTX4L-BS) (☛ p. 112) |
|--------------------------------|
- Fixer le ruban en caoutchouc ①.
  - Connecter le câble positif et mettre en place la protection du pôle positif ②.
  - Rebrancher le câble négatif ③.
  - Remonter la selle. (☛ p. 75)

## Charger la batterie ⚡ (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300)

- ⚠ Avertissement**  
**Risque de blessures** L'acide et les gaz de la batterie entraînent de graves brûlures.
- Tenir les batteries hors de portée des enfants.
  - Porter des vêtements de protection adéquats et des lunettes de protection.
  - Éviter tout contact avec l'acide et les gaz de batterie.
  - Éviter toute étincelle ou toute flamme nue à proximité de la batterie. Ne charger la batterie que dans des locaux bien ventilés.
  - En cas de contact avec la peau, rincer abondamment à l'eau. Si de l'acide de batterie entre en contact avec les yeux, rincer pendant au moins 15 minutes à l'eau et consulter un médecin.

- ☀ Avertissement**  
**Nuisance sur l'environnement** Les composants et l'acide de batterie nuisent à l'environnement.

- Ne pas jeter les batteries avec les ordures ménagères. Veiller au recyclage des batteries défectueuses. Remettre les batteries à un concessionnaire KTM ou un centre de récupération de batteries usagées.

**Avertissement**

**Nuisance sur l'environnement** Certaines substances nuisent à l'environnement.

- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

**i Info**

Même lorsque la batterie n'est pas sollicitée, elle perd chaque jour de sa charge. L'état de charge et la manière de charger jouent un rôle très important pour la durée de vie de la batterie. Une charge rapide avec une forte intensité a des conséquences négatives sur la durée de vie. Si l'intensité, la tension et le temps de charge sont dépassés, de l'électrolyte s'échappe par les soupapes de sécurité. La batterie perd ainsi de sa capacité. Lorsque la batterie a été vidée par des essais de démarrage, la recharger sans délai. Lorsque la batterie reste trop longtemps déchargée, la décharge est si profonde qu'elle provoque un sulfatage détruisant la batterie. La batterie ne nécessite aucun entretien, autrement dit il n'est pas nécessaire de contrôler le niveau de l'électrolyte.



- Désactiver tous les consommateurs et arrêter le moteur.
- Retirer la selle. (☛ p. 75)
- Débrancher le câble négatif pour éviter tout dommage sur le système électronique de la moto.
- Brancher la batterie sur le chargeur. Connecter le chargeur.

Chargeur de batterie (58429074000)

En outre, ce chargeur permet de tester la tension au repos, la capacité de démarrage de la batterie ainsi que l'alternateur. De plus, cet appareil empêche la surcharge de la batterie.

**i Info**

Ne retirer en aucun cas le couvercle ❶. Charger la batterie au maximum à 10 % de la capacité indiquée sur le boîtier ❷.

- Déconnecter le chargeur en fin de charge. Brancher la batterie.

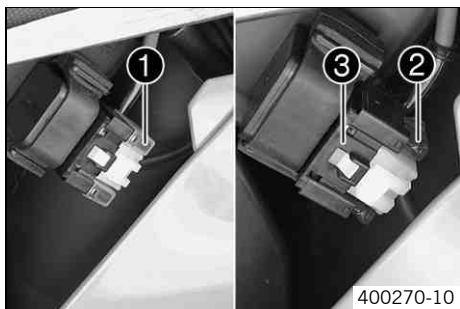
Indications prescrites

L'intensité, la tension et le temps de charge ne doivent en aucun cas être dépassés.

|  |        |
|--|--------|
| Charger régulièrement la batterie lorsque la moto n'est pas utilisée | 3 mois |
|--|--------|

- Remonter la selle. (☛ p. 75)

**Déposer le fusible (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300)**



- Désactiver tous les consommateurs et arrêter le moteur.
- Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air. (☛ p. 82)
- Retirer le capuchon de protection ❶.

**i Info**

Le fusible ❷ se trouve dans le relais de démarrage ❸ sous le couvercle du boîtier de filtre.

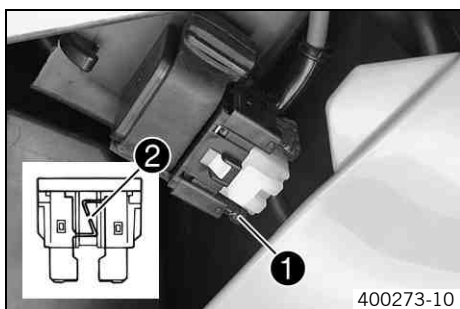
- Enlever le fusible ❷.

## Installer le fusible (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300)

### **Avertissement** **Danger d'incendie**

L'utilisation de fusibles inadéquats peut entraîner une surcharge de l'équipement électrique.

- N'utiliser que des fusibles d'ampérage prescrit. Ne jamais court-circuiter ou réparer un fusible.



- Mettre le fusible en place.

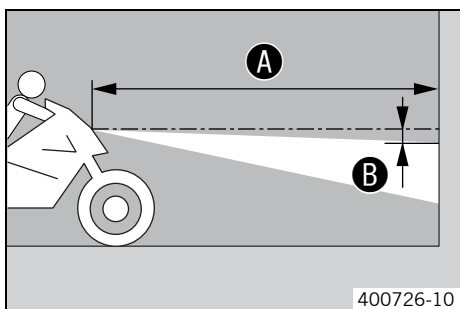
|                       |
|-----------------------|
| Fusible (58011109110) |
|-----------------------|

### **Info**

Le relais de démarrage est également équipé d'un fusible de réserve ❶. Si le fusible ❷ saute, le remplacer uniquement par un fusible de même valeur.

- Emboîter le capuchon de protection.
- Installer le couvercle de boîtier de filtre à air. (☛ p. 82)

## Contrôler le réglage du phare (EXC, EXC SIX DAYS)



- Sur un mur clair, devant lequel une surface plane est disponible, tracer un repère à la hauteur du centre du phare.
- Tracer un second repère à une distance B sous le premier repère.

Indications prescrites

|            |             |
|------------|-------------|
| Distance B | 5 cm (2 in) |
|------------|-------------|

- Placer la moto devant le mur, bien à la verticale, à une distance A. S'asseoir vêtu de l'équipement de protection intégral, en position d'assise classique (pieds sur les repose-pied), sur la moto.

Indications prescrites

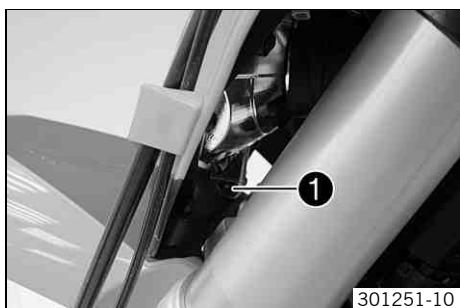
|            |             |
|------------|-------------|
| Distance A | 5 m (16 ft) |
|------------|-------------|

- Allumer le feu de croisement. Vérifier le réglage du phare.

|  |
|--|
| Sur une moto prête à l'emploi, avec pilote installé, la limite clarté/obscurité doit se situer exactement sur le repère inférieur. |
|--|

- » Si la limite entre la zone claire et la zone sombre ne correspond pas aux indications prescrites :
  - Régler la portée du phare. (☛ p. 74)

## Régler la portée du phare (EXC, EXC SIX DAYS)



- Vérifier le réglage du phare. (☛ p. 74)
- Desserrer la vis ❶.
- Régler la portée en pivotant le phare.

Indications prescrites

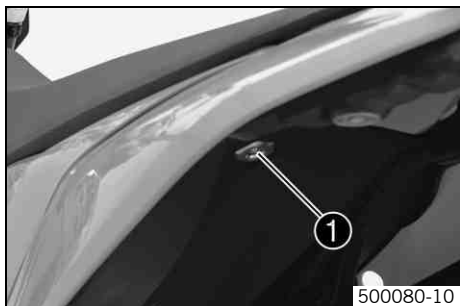
|  |
|--|
| Sur une moto prête à l'emploi, avec pilote installé, la limite clarté - obscurité doit se situer exactement sous le repère inférieur (défini au paragraphe : Contrôler le réglage du phare). |
|--|

### **Info**

La charge utile risque d'obliger à rectifier la portée du phare.

- Serrer la vis ❶.

## Retirer la selle



500080-10

- Enlever la vis ❶. Soulever la selle par l'arrière, tirer et l'enlever par le haut.

## Remonter la selle



500068-01

- Engager la selle à l'avant dans l'entretoise du réservoir de carburant, la laisser retomber à l'arrière et en même temps la pousser vers l'avant.
- Vérifier que la selle ne bouge pas.
- Monter la vis de fixation de la selle et la serrer.

Indications prescrites

|                    |    |                    |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

## Déposer le réservoir de carburant



### Danger

**Danger d'incendie** Le carburant est facilement inflammable.

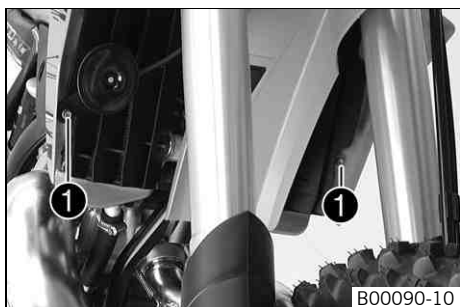
- Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.
- Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.



### Avertissement

**Danger d'intoxication** Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

- Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements entrés en contact avec du carburant. Stocker le carburant conformément dans un jerrycan approprié et le tenir hors de portée des enfants.



B00090-10

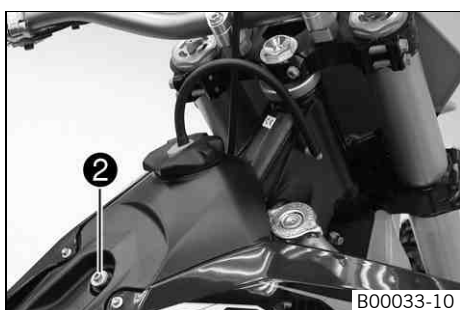
- Retirer la selle. (☞ p. 75)
- Tourner le robinet d'essence ❶ en position **OFF**. (Figure B00089-10☞ p. 22)
- Débrancher la durite d'essence.



### Info

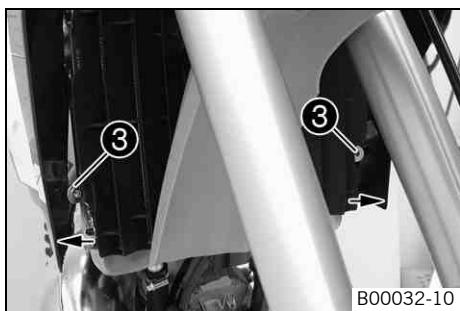
Il se peut qu'un reste d'essence s'écoule du tuyau de carburant.

- Enlever les vis ❶ avec la douille à collet.
- (EXC, EXC SIX DAYS)**
- Laisser pendre l'avertisseur sonore avec le support.



B00033-10

- Enlever les vis ❷ avec la douille à collet.
- Retirer le tuyau de ventilation du réservoir de carburant.



- Dégager les deux déflecteurs latéralement de la fixation du radiateur ③ et retirer le réservoir de carburant par le haut.

## Monter le réservoir de carburant ↩



### Danger

**Danger d'incendie** Le carburant est facilement inflammable.

- Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.
- Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.



### Avertissement

**Danger d'intoxication** Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

- Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements entrés en contact avec du carburant.



- Mettre le réservoir de carburant en place et accrocher les deux déflecteurs latéralement sur la fixation du radiateur.
- S'assurer qu'aucun câble ou câbles d'accélérateur ne soient restés coincés ou ne se soit endommagé.



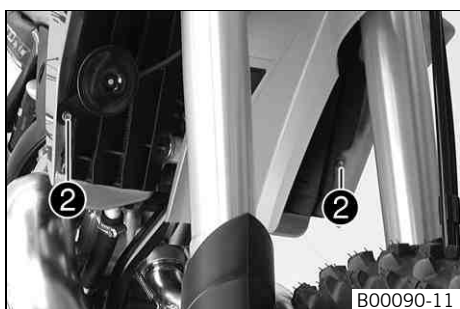
- Installer le tuyau de ventilation du réservoir de carburant.
- Mettre en place la vis ① avec la douille à collet et serrer.

Indications prescrites

|                    |    |                    |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

### (EXC, EXC SIX DAYS)

- Positionner l'avertisseur sonore et le support.



- Mettre en place les vis ② avec la douille à collet et serrer.

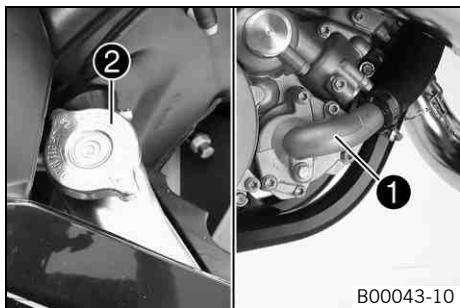
Indications prescrites

|                    |    |                    |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

- Raccorder la durite d'essence.
- Remonter la selle. (↩ p. 75)



## Système de refroidissement



### (Tous les modèles 125/150/200)

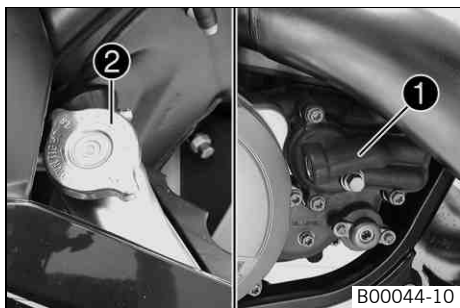
La pompe à eau ① provoque une circulation forcée du liquide de refroidissement dans le moteur.

La pression se formant pendant le chauffage du liquide est réglée par un système de soupapes dans le bouchon du radiateur ②. La température de liquide de refroidissement indiquée peut être atteinte sans gêner le fonctionnement.

120 °C (248 °F)

Le refroidissement s'effectue par vent relatif.

Plus la vitesse est faible, plus l'efficacité du refroidissement est réduite. De la même manière, l'encrassement des ailettes du radiateur diminue l'efficacité du refroidissement.



### (Tous les modèles 250/300)

La pompe à eau ① provoque une circulation forcée du liquide de refroidissement dans le moteur.

La pression se formant pendant le chauffage du liquide est réglée par un système de soupapes dans le bouchon du radiateur ②. La température de liquide de refroidissement indiquée peut être atteinte sans gêner le fonctionnement.

120 °C (248 °F)

Le refroidissement s'effectue par vent relatif.

Plus la vitesse est faible, plus l'efficacité du refroidissement est réduite. De la même manière, l'encrassement des ailettes du radiateur diminue l'efficacité du refroidissement.

## Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement

### **Avertissement**

**Danger de brûlure** Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

- Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

### **Avertissement**

**Danger d'intoxication** Le liquide de refroidissement est toxique et dangereux pour la santé.

- Éviter tout contact de liquide de refroidissement avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de liquide de refroidissement, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le liquide de refroidissement. Tenir le liquide de refroidissement hors de la portée des enfants.

### Condition

Le moteur est froid.

- Placer la moto à la verticale sur une surface horizontale.
- Enlever le bouchon du système de refroidissement.
- Contrôler l'antigel du liquide de refroidissement.

-25... -45 °C (-13... -49 °F)

» Lorsque l'antigel du liquide de refroidissement ne correspond pas aux indications prescrites :

- Rectifier l'antigel du liquide de refroidissement.

- Vérifier le niveau de liquide de refroidissement dans le système.

Le niveau du liquide de refroidissement ① dépasse les lamelles du système de refroidissement.

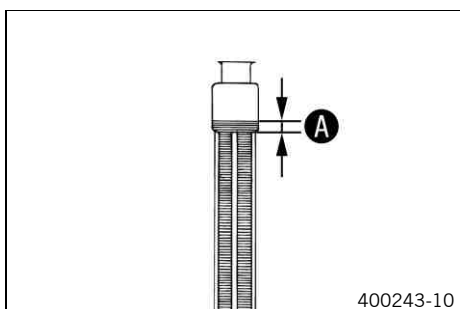
10 mm (0,39 in)

» Lorsque le niveau du liquide de refroidissement ne correspond pas aux indications prescrites :

- Rectifier le niveau de liquide de refroidissement.

### Alternative 1

Liquide de refroidissement (☛ p. 131)





### Alternative 2

Liquide de refroidissement (mélange prêt à l'emploi) (☛ p. 131)

- Mettre le bouchon de radiateur en place.

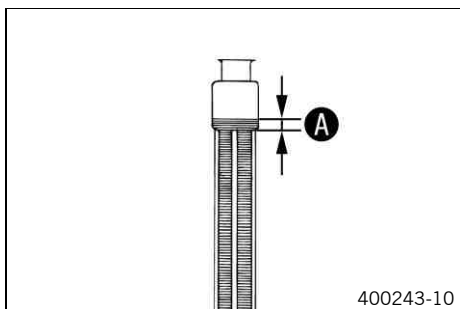
## Contrôler le niveau de liquide de refroidissement

**Avertissement**  
**Danger de brûlure** Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

- Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

**Avertissement**  
**Danger d'intoxication** Le liquide de refroidissement est toxique et dangereux pour la santé.

- Éviter tout contact de liquide de refroidissement avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de liquide de refroidissement, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le liquide de refroidissement. Tenir le liquide de refroidissement hors de la portée des enfants.



### Condition

Le moteur est froid.

- Placer la moto à la verticale sur une surface horizontale.
- Enlever le bouchon du système de refroidissement.
- Vérifier le niveau de liquide de refroidissement dans le système.

Le niveau du liquide de refroidissement **A** dépasse les lamelles du système de refroidissement.

10 mm (0,39 in)

- » Lorsque le niveau du liquide de refroidissement ne correspond pas aux indications prescrites :
  - Rectifier le niveau de liquide de refroidissement.

### Alternative 1

Liquide de refroidissement (☛ p. 131)

### Alternative 2

Liquide de refroidissement (mélange prêt à l'emploi) (☛ p. 131)

- Mettre le bouchon de radiateur en place.

## Vidanger le circuit de refroidissement ☞

**Avertissement**  
**Danger de brûlure** Le liquide de refroidissement est brûlant et maintenu sous pression pendant le fonctionnement de la moto.

- Ne pas ouvrir le radiateur, les durites de radiateur ou tout autre composant du système de refroidissement tant que le moteur est en température. Laisser refroidir le moteur et le système de refroidissement. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

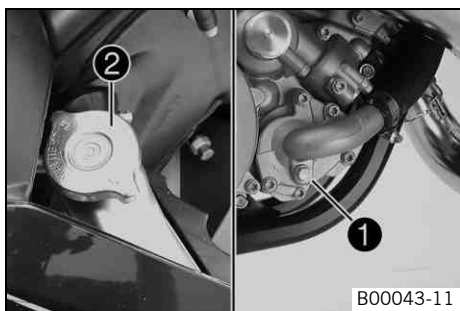
**Avertissement**  
**Danger d'intoxication** Le liquide de refroidissement est toxique et dangereux pour la santé.

- Éviter tout contact de liquide de refroidissement avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de liquide de refroidissement, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le liquide de refroidissement. Tenir le liquide de refroidissement hors de la portée des enfants.

### Condition

Le moteur est froid.

- Positionner la moto à la verticale.
- Placer un récipient approprié sous le couvercle de pompe à eau.



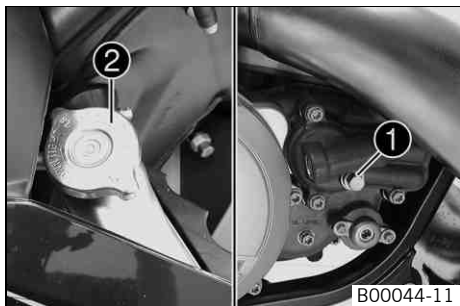
B00043-11

**(Tous les modèles 125/150/200)**

- Enlever la vis ❶. Enlever le bouchon ❷ du système de refroidissement.
- Vidanger entièrement le liquide de refroidissement.
- Installer et serrer la vis ❶ avec la nouvelle bague d'étanchéité.

Indications prescrites

|   |       |                        |
|---|-------|------------------------|
| Vis de vidange couvercle de pompe à eau | M10x1 | 15 Nm<br>(11,1 lbf ft) |
|---|-------|------------------------|



B00044-11

**(Tous les modèles 250/300)**

- Enlever la vis ❶. Enlever le bouchon ❷ du système de refroidissement.
- Vidanger entièrement le liquide de refroidissement.
- Installer et serrer la vis ❶ avec la nouvelle bague d'étanchéité.

Indications prescrites

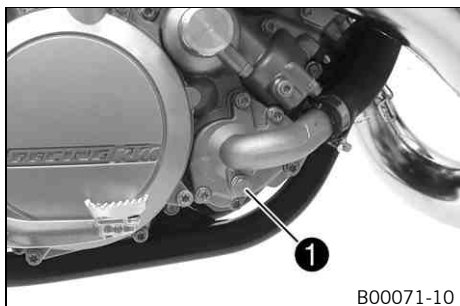
|   |       |                        |
|---|-------|------------------------|
| Vis de vidange couvercle de pompe à eau | M10x1 | 15 Nm<br>(11,1 lbf ft) |
|---|-------|------------------------|

## Remplir de liquide de refroidissement ↩

**⚠ Avertissement**

**Danger d'intoxication** Le liquide de refroidissement est toxique et dangereux pour la santé.

- Éviter tout contact de liquide de refroidissement avec la peau, les yeux et les vêtements. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de liquide de refroidissement, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements contaminés par le liquide de refroidissement. Tenir le liquide de refroidissement hors de la portée des enfants.



B00071-10

**(Tous les modèles 125/150/200)**

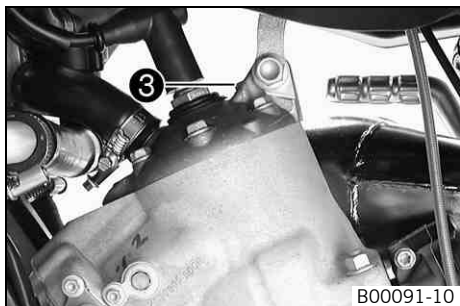
- S'assurer que la vis ❶ est fermement serrée.
- Positionner la moto à la verticale.
- Remplir complètement le radiateur de liquide de refroidissement.

|                            |                 |   |
|----------------------------|-----------------|---|
| Liquide de refroidissement | 1,2 l (1,3 qt.) | Liquide de refroidissement (☛ p. 131)                           |
|                            |                 | Liquide de refroidissement (mélange prêt à l'emploi) (☛ p. 131) |

- Dévisser la vis ❸ jusqu'à ce que le liquide de refroidissement coule sans bulles. Remettre la vis ❸ en place et serrer.

Indications prescrites

|                   |    |                       |
|-------------------|----|-----------------------|
| Autres vis moteur | M6 | 10 Nm<br>(7,4 lbf ft) |
|-------------------|----|-----------------------|

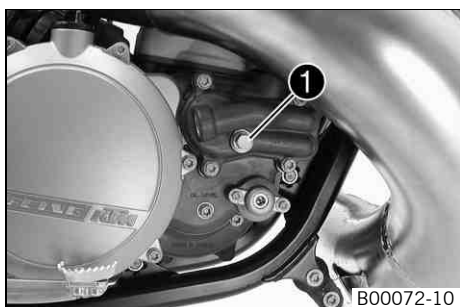


B00091-10

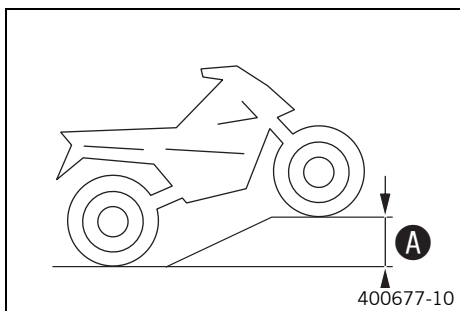
**(Tous les modèles 250/300)**

- S'assurer que la vis ❶ est fermement serrée.
- Positionner la moto à la verticale.
- Remplir complètement le radiateur de liquide de refroidissement.

|                            |                 |   |
|----------------------------|-----------------|---|
| Liquide de refroidissement | 1,2 l (1,3 qt.) | Liquide de refroidissement (☛ p. 131)                           |
|                            |                 | Liquide de refroidissement (mélange prêt à l'emploi) (☛ p. 131) |



B00072-10



- Amener le véhicule dans la position décrite et l'immobiliser contre tout déplacement involontaire. La différence de hauteur **A** doit être atteinte.

Indications prescrites

|                                |                 |
|--------------------------------|-----------------|
| Différence de hauteur <b>A</b> | 75 cm (29,5 in) |
|--------------------------------|-----------------|

**i** **Info**

Afin de laisser tout l'air s'échapper hors du système de refroidissement, le véhicule doit être levé à l'avant. Un système de refroidissement purgé inefficacement perd de sa puissance, ce qui peut se traduire par un échauffement du moteur.



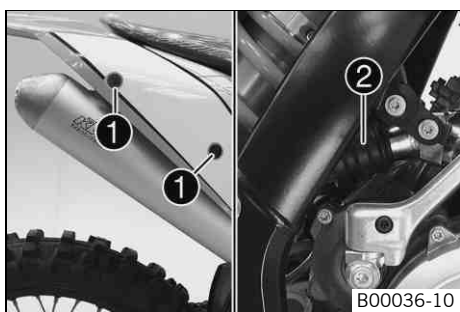
- Placer le véhicule sur une surface horizontale.
- Remplir complètement le radiateur de liquide de refroidissement.
- Mettre le bouchon de radiateur **2** en place.
- Laisser le moteur monter en température.
- Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. (☛ p. 78)

## Déposer le silencieux arrière

**⚠ Avertissement**  
**Danger de brûlure**

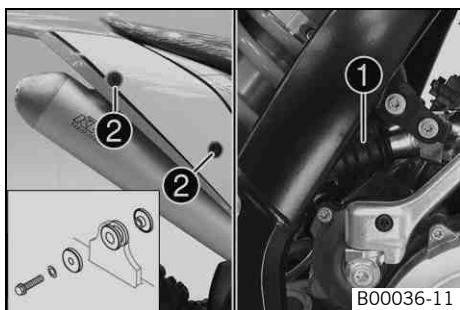
Pendant le fonctionnement du véhicule, l'échappement devient très brûlant.

- Laisser refroidir l'échappement. Ne pas toucher les parties brûlantes.



- Enlever les vis **1**.
- Ôter le silencieux arrière du manchon en caoutchouc **2** du tuyau.

## Monter le silencieux arrière

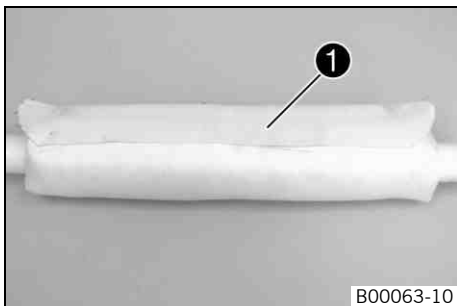


- Mettre le silencieux arrière en place avec le manchon en caoutchouc **1**.
- Mettre les vis **2** en place et serrer.

Indications prescrites

|                    |    |                    |
|--------------------|----|--------------------|
| Autres vis châssis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|--------------------|----|--------------------|

## Laine de roche du silencieux arrière



Le silencieux arrière est rempli de laine de roche ❶.

Au fil du temps, les fibres du produit isolant se volatilisent en plein air, le silencieux « brûle ».

Outre un niveau sonore accru, les caractéristiques liées à la puissance changent également.

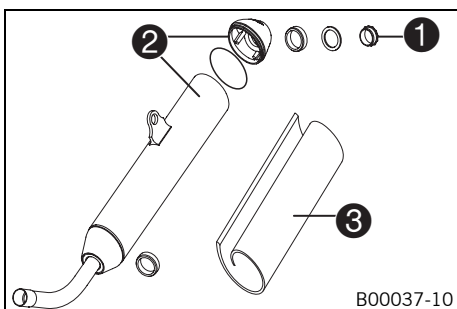
## Démonter la laine de roche du silencieux arrière



### Avertissement

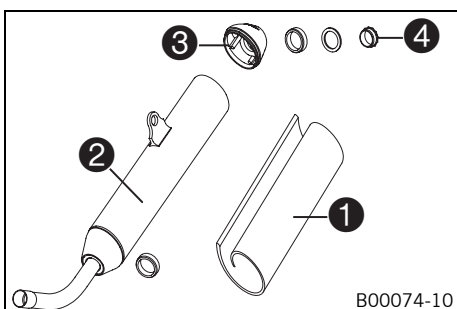
**Danger de brûlure** Pendant le fonctionnement du véhicule, l'échappement devient très brûlant.

- Laisser refroidir l'échappement. Ne pas toucher les parties brûlantes.



- Déposer le silencieux arrière. (☞ p. 80)
- Enlever l'écrou ❶.
- Ôter le chapeau de fermeture et le tube extérieur ❷.
- Tirer la laine de roche ❸ hors du tube intérieur.
- Nettoyer les pièces qui viennent d'être montées.

## Mettre la laine de roche du silencieux arrière en place



- Repousser la laine de roche ❶ au-dessus du tube intérieur.
- Repousser le tube extérieur ❷ au-dessus de la laine de roche.

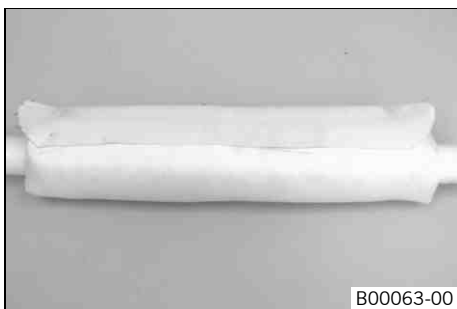


### Info

Vérifier le bon positionnement des joints toriques.

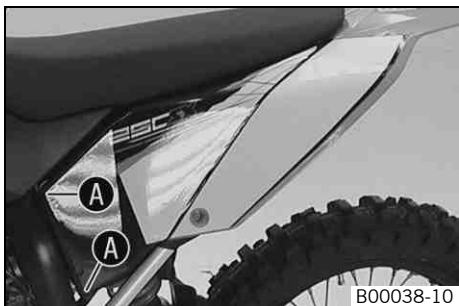
- Insérer le chapeau de fermeture ❸ dans le tube extérieur.
- Mettre l'écrou ❹ en place et serrer.
- Monter le silencieux arrière. (☞ p. 80)

## Remplacer la laine de roche du silencieux arrière



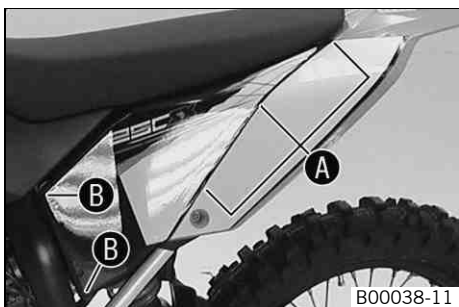
- Démontez la laine de roche du silencieux arrière. ☞ (☞ p. 81)
- Mettre la laine de roche du silencieux arrière en place. ☞ (☞ p. 81)

## Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air



- Démontez latéralement le couvercle de boîtier du filtre à air dans la zone **A** et le retirez vers l'avant.

## Installer le couvercle de boîtier de filtre à air



- Accrochez le couvercle de boîtier du filtre à air dans la partie arrière **A** et l'enclenchez dans la partie avant **B**.

## Déposer le filtre à air

### Remarque

**Domages sur le moteur** L'air non filtré a une influence négative sur la longévité du moteur.

- Ne jamais utiliser le véhicule sans filtre à air pour éviter que la poussière et les impuretés pénètrent dans le moteur et entraînent une usure précoce.



### Avertissement

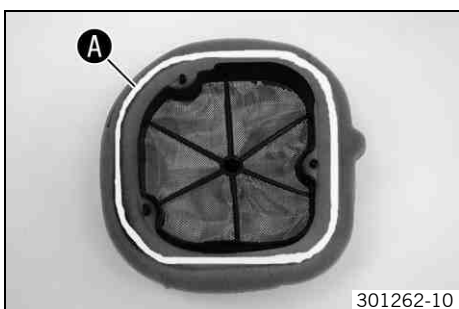
**Nuisance sur l'environnement** Certaines substances nuisent à l'environnement.

- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.



- Déposer le couvercle de boîtier de filtre à air. (☛ p. 82)
- Décrocher l'étrier de support du filtre à air **1** situé en bas et le basculer sur le côté. Retirer le filtre à air avec son support.
- Dégager le filtre à air de son support.

## Remonter le filtre à air



- Monter le filtre à air propre sur son support.
- Graisser le filtre à air dans sa partie **A**.

Graisse longue durée (☛ p. 132)



- Mettre en place et positionner simultanément les deux pièces et les fixer avec l'étrier de maintien du filtre à air ❶.

**i Info**

Si le filtre à air est mal monté, de la poussière et de la saleté peuvent pénétrer dans le moteur et occasionner des dégâts.

- Installer le couvercle de boîtier de filtre à air. (☛ p. 82)

## Nettoyer le filtre à air ☛

**Avertissement**

**Nuisance sur l'environnement** Certaines substances nuisent à l'environnement.

- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

**i Info**

Ne pas nettoyer le filtre à air au carburant ou au pétrole car ceux-ci sont agressifs et altèrent la mousse.

- Déposer le filtre à air. ☛ (☛ p. 82)
- Bien laver le filtre à air dans un nettoyant liquide spécial et le laisser sécher.

Nettoyants pour filtre à air (☛ p. 132)

**i Info**

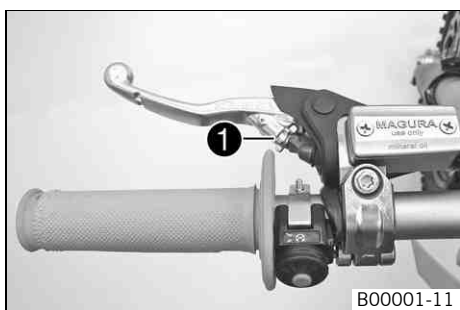
Uniquement presser le filtre à air, sans l'essorer en le tordant.

- Lubrifier le filtre à air sec à l'aide d'une huile à filtre de qualité.

Lubrifiant pour filtre à air mousse (☛ p. 132)

- Nettoyer le boîtier du filtre à air.
- Vérifier que le manchon du carburateur n'est pas endommagé et qu'il est bien serré.
- Remonter le filtre à air. ☛ (☛ p. 82)

## Régler la position de base du levier d'embrayage



**(Tous les modèles 125/150/200)**

- La vis de réglage ❶ permet de régler la position de base du levier d'embrayage en fonction de la taille de la main du pilote.

**i Info**

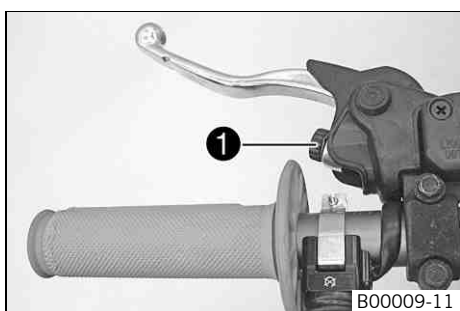
La rotation de la vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre éloigne le levier d'embrayage du guidon.

La rotation de la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre rapproche le levier d'embrayage du guidon.

La plage de réglage est limitée.

Ne tourner la vis de réglage qu'à la main et ne pas forcer.

Ne pas effectuer de travaux de réglage durant le trajet.



**(Tous les modèles 250/300)**

- La vis de réglage ❶ permet de régler la position de base du levier d'embrayage en fonction de la taille de la main du pilote.

**i Info**

La rotation de la vis de réglage dans le sens inverse des aiguilles d'une montre fait se rapprocher le levier d'embrayage du guidon.

La rotation de la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre fait s'éloigner le levier d'embrayage du guidon.

La plage de réglage est limitée.

Ne tourner la vis de réglage qu'à la main et ne pas forcer.

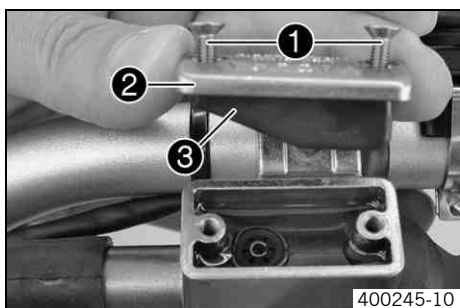
Ne pas effectuer de travaux de réglage durant le trajet.



## Vérifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique

**i Info**

Le niveau de liquide augmente au fur et à mesure de l'usure des lamelles de la garniture d'embrayage.



400245-10

**(Tous les modèles 125/150/200)**

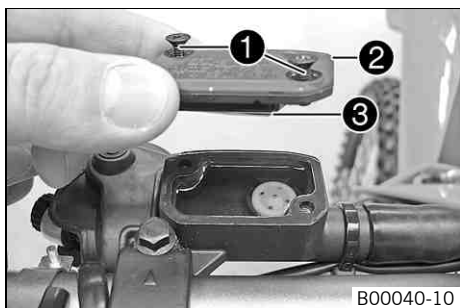
- Placer le réservoir de l'embrayage hydraulique sur le guidon en position horizontale.
- Enlever les vis ❶.
- Enlever le couvercle ❷ avec la membrane ❸.
- Contrôler le niveau de liquide.

|  |                |
|--|----------------|
| Niveau de liquide inférieur au bord supérieur du réservoir | 4 mm (0,16 in) |
|--|----------------|

- » Si le niveau de liquide ne correspond pas aux indications prescrites :
  - Rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.

|                                   |
|-----------------------------------|
| Huile hydraulique (15) (☛ p. 130) |
|-----------------------------------|

- Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.



B00040-10

**(Tous les modèles 250/300)**

- Placer le réservoir de l'embrayage hydraulique sur le guidon en position horizontale.
- Enlever les vis ❶.
- Enlever le couvercle ❷ avec la membrane ❸.
- Contrôler le niveau de liquide.

|  |                |
|--|----------------|
| Niveau de liquide inférieur au bord supérieur du réservoir | 4 mm (0,16 in) |
|--|----------------|

- » Si le niveau de liquide ne correspond pas aux indications prescrites :
  - Rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.

|   |
|---|
| Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☛ p. 131) |
|---|

- Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.

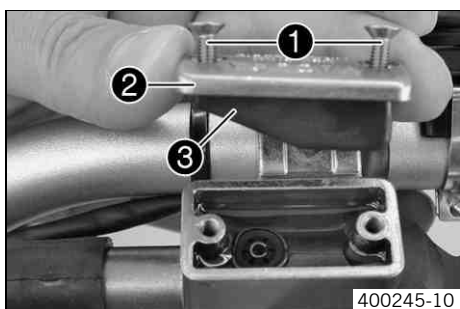
## Vidanger le liquide d'embrayage hydraulique



**Avertissement**

**Nuisance sur l'environnement** Certaines substances nuisent à l'environnement.

- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.



400245-10

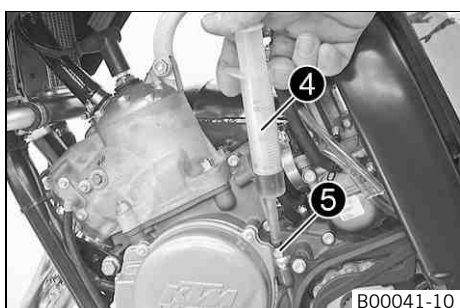
**(Tous les modèles 125/150/200)**

- Placer le réservoir de l'embrayage hydraulique sur le guidon en position horizontale.
- Enlever les vis ❶.
- Enlever le couvercle ❷ avec la membrane ❸.

- Remplir la seringue de purge ❹ de liquide approprié.

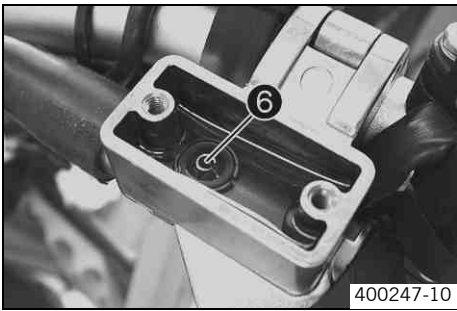
|                                   |
|-----------------------------------|
| Seringue de purge (50329050000)   |
| Huile hydraulique (15) (☛ p. 130) |

- Enlever la vis de purge ❺ située sur le cylindre récepteur et mettre en place la seringue de purge ❹.



B00041-10





400247-10

- Verser le liquide dans le circuit jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles par le passage 6 du maître-cylindre.
- Retirer régulièrement du liquide du bocal du maître-cylindre pour éviter un débordement.
- Retirer la seringue quand la purge est terminée. Remettre la vis de purge et la visser fermement.
- Rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.

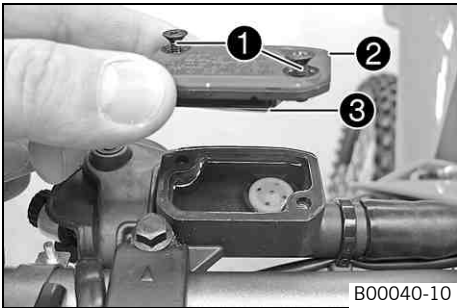
Indications prescrites

|  |                |
|--|----------------|
| Niveau de liquide inférieur au bord supérieur du réservoir | 4 mm (0,16 in) |
|--|----------------|

- Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.

**(Tous les modèles 250/300)**

- Placer le réservoir de l'embrayage hydraulique sur le guidon en position horizontale.
- Enlever les vis 1.
- Enlever le couvercle 2 avec la membrane 3.

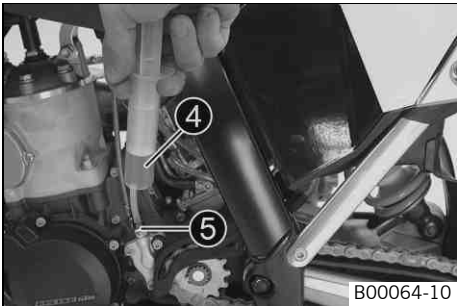


B00040-10

- Remplir la seringue de purge 4 de liquide approprié.

|   |
|---|
| Seringue de purge (50329050000)           |
| Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1 (☞ p. 131) |

- Enlever la vis de purge 5 située sur le cylindre récepteur et mettre en place la seringue de purge 4.



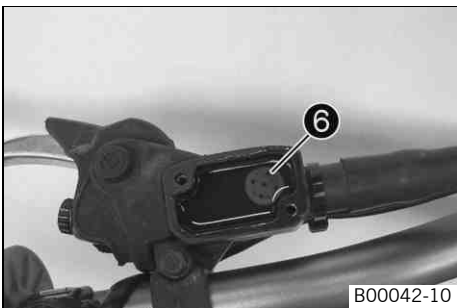
B00064-10

- Verser le liquide dans le circuit jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles par le passage 6 du maître-cylindre.
- Retirer régulièrement du liquide du bocal du maître-cylindre pour éviter un débordement.
- Retirer la seringue quand la purge est terminée. Remettre la vis de purge et la visser fermement.
- Rectifier le niveau de liquide de l'embrayage hydraulique.

Indications prescrites

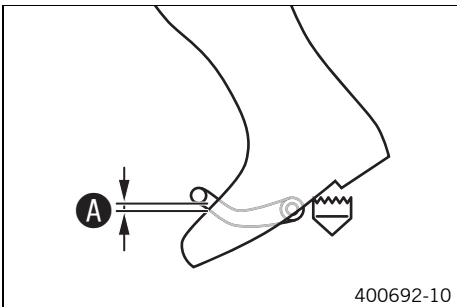
|  |                |
|--|----------------|
| Niveau de liquide inférieur au bord supérieur du réservoir | 4 mm (0,16 in) |
|--|----------------|

- Positionner le couvercle avec la membrane. Mettre les vis en place et serrer.



B00042-10

**Contrôler la position de base du sélecteur**



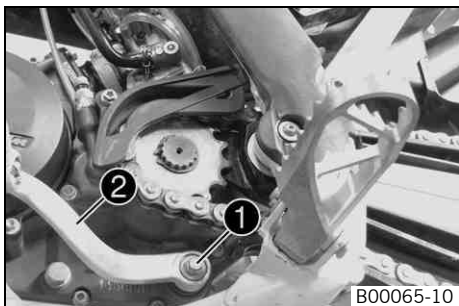
400692-10

- S'asseoir sur le véhicule en position de conduite et déterminer la distance entre le bord supérieur des bottes et le sélecteur A.

|  |                               |
|--|-------------------------------|
| Distance entre le sélecteur et le bord supérieur de la botte | 10... 20 mm (0,39... 0,79 in) |
|--|-------------------------------|

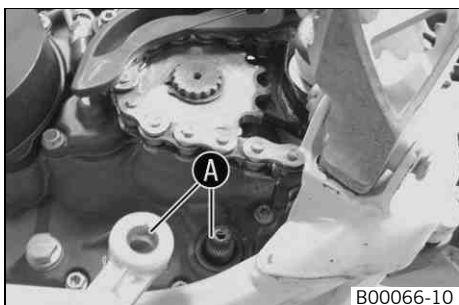
- » Le distance ne correspond pas à la spécification :
  - Régler la position de base du sélecteur. ☞ (☞ p. 86)

## Régler la position de base du sélecteur ↩



B00065-10

- Retirer la vis ❶ et déposer le sélecteur ❷.



B00066-10

- Nettoyer la denture A du sélecteur et de l'arbre de sélection.
- Placer le sélecteur dans la position souhaitée sur l'arbre de sélection et engrener la denture.

### **i** Info

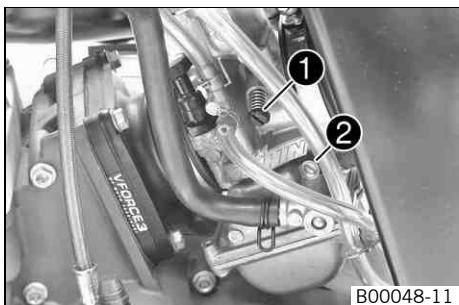
La plage de réglage est limitée. Lors du changement de vitesse, le sélecteur ne doit pas entrer en contact avec d'autres composants du véhicule.

- Mettre la vis en place et serrer.

Indications prescrites

|               |    |                        |                      |
|---------------|----|------------------------|----------------------|
| Vis sélecteur | M6 | 14 Nm<br>(10,3 lbf ft) | <b>Loctite® 243™</b> |
|---------------|----|------------------------|----------------------|

## Carburateur



B00048-11

Le réglage de ralenti du carburateur a une forte incidence sur le comportement au démarrage, la stabilité du ralenti et la réponse du carburateur lors d'accélération. Ceci signifie que lorsque le ralenti est réglé correctement, le moteur démarre plus facilement que lorsque le ralenti est mal réglé.

### **i** Info

Le carburateur et ses composants sont soumis à une forte usure du fait des vibrations du moteur. L'usure peut entraîner des dysfonctionnements.

Les réglages en usine du carburateur correspondent aux valeurs suivantes.

#### (150 XC USA)

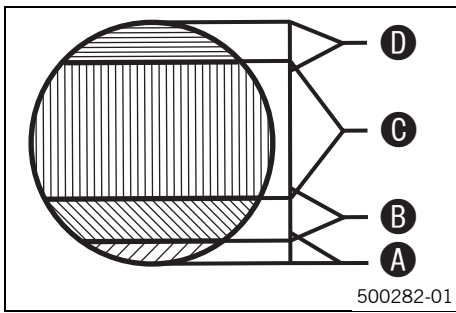
|  |                  |
|--|------------------|
| Altitude au-dessus du niveau de la mer   | 500 m (1.640 ft) |
| Température ambiante   | 20 °C (68 °F)    |
| Carburant Super sans plomb mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:40)<br>(☛ p. 130) |                  |

#### (EXC, EXC SIX DAYS, XC-W, 250/300 XC)

|  |                  |
|--|------------------|
| Altitude au-dessus du niveau de la mer   | 500 m (1.640 ft) |
| Température ambiante   | 20 °C (68 °F)    |
| Carburant Super sans plomb mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60)<br>(☛ p. 130) |                  |

La vis ❶ permet de régler le régime de ralenti.

La vis de régulation de l'air de ralenti ❷ permet de régler le mélange du régime de ralenti.



### Plage de ralenti A

Fonctionnement avec boisseau fermé. Cette plage est influencée par la vis de réglage ❶ et par la vis de régulation de l'air de ralenti ❷.

### Plage de transition B

Comportement du moteur à l'ouverture du boisseau. Cette plage est influencée par la buse de ralenti et par la forme du boisseau.

Si le moteur tressaute et dégage de fortes fumées malgré un réglage du ralenti et de charge partielle correct, et s'il n'atteint sa pleine puissance aux régimes supérieurs que de façon abrupte, cela signifie que la régulation au niveau du carburateur est trop riche resp. que le niveau du flotteur est trop élevé ou le pointeau n'est pas étanche.

### Plage de régime partiel C

Fonctionnement avec boisseau partiellement ouvert. Cette plage est influencée par l'aiguille d'injection (forme et position). Dans la plage inférieure, le réglage du ralenti influe sur le fonctionnement du moteur, dans la plage supérieure, c'est le gicleur principal.

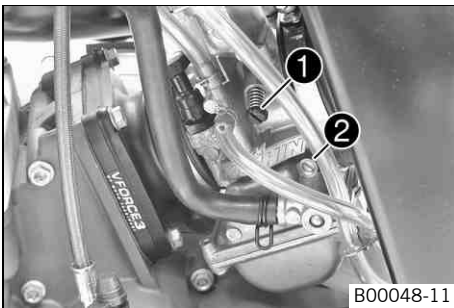
Lorsque le moteur a des ratés lors de l'accélération avec boisseau partiellement ouvert, l'aiguille d'injection doit être descendue d'un cran. Lorsque le moteur cliquète, spécialement lors de l'accélération, lorsqu'il atteint la plage de pleine puissance, l'aiguille d'injection doit être remontée. Si les phénomènes décrits ci-dessus surviennent au ralenti ou juste avant, il faut régler le système de ralenti sur un mélange plus pauvre en cas de dératés et sur un mélange plus riche en cas de cliquètement.

### Plage de plein régime D

Fonctionnement avec boisseau ouvert (plein gaz). Cette plage est influencée par l'aiguille principale et par l'aiguille d'injection.

Lorsque l'isolant d'une nouvelle bougie d'allumage devient très clair ou blanc après un bref trajet à plein régime, resp. si le moteur cliquète, une aiguille principale plus grande doit être utilisée. Si l'isolant devient marron ou rouille, une aiguille principale plus petite doit être utilisée.

## Carburateur - régler le ralenti ↩



- Visser la vis de régulation de l'air de ralenti ❷ jusqu'en butée puis effectuer le réglage de base prescrit.

Indications prescrites

|   |            |
|---|------------|
| Vis de régulation de l'air de ralenti (125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU)           |            |
| ouvert  | 2,5 tours  |
| Vis de régulation de l'air de ralenti (150 XC USA)                                |            |
| ouvert  | 1,5 tours  |
| Vis de régulation de l'air de ralenti (200 EXC EU)                                |            |
| ouvert  | 1,5 tours  |
| Vis de régulation de l'air de ralenti (200/250/300 XC-W, 250/300 XC, 200 EXC AUS) |            |
| ouvert  | 1 tour     |
| Vis de régulation de l'air de ralenti (250/300 EXC AUS)                           |            |
| ouvert  | 3,5 tours  |
| Vis de régulation de l'air de ralenti (250 EXC EU, 250 EXC SIX DAYS EU)           |            |
| ouvert  | 1,75 tours |
| Vis de régulation de l'air de ralenti (300 EXC EU, 300 EXC SIX DAYS EU)           |            |
| ouvert  | 1,75 tours |

- Rouler pour faire chauffer le moteur.

Indications prescrites

|                      |         |
|----------------------|---------|
| Durée d'échauffement | ≥ 5 min |
|----------------------|---------|



### Danger

**Danger d'intoxication** Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.

- Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ou ne pas laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

- Avec la vis de réglage ❶, régler le régime de ralenti.

Indications prescrites

|   |
|---|
| Fonction starter désactivée – Le starter est enfoncé jusqu'en butée. (EXC AUS, XC-W/XC) (☛ p. 22) |
|---|

|  |
|--|
| Fonction starter désactivée – Starter repoussé vers l'intérieur jusqu'en butée. (EXC EU, EXC SIX DAYS) (☛ p. 23) |
|--|

|                   |                      |
|-------------------|----------------------|
| Régime de ralenti | 1.400... 1.500 1/min |
|-------------------|----------------------|

- Tourner lentement la vis de régulation de l'air de ralenti ❷ dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le régime commence à baisser.
- Noter la position, puis tourner lentement la vis de régulation de l'air de ralenti en sens inverse, jusqu'à ce que le régime baisse.
- Entre ces deux positions, rechercher le point auquel le moteur tourne le plus vite.

## **i** Info

Si le régime de ralenti devait alors être trop élevé, le réduire à une valeur normale et recommencer les opérations précédentes.

Si la méthode décrite ne permet pas d'obtenir un résultat satisfaisant, le gicleur de ralenti n'est éventuellement pas correctement dimensionné.

Si le régime ne bouge pas alors que la vis de régulation de l'air de ralenti est vissée à fond, monter un gicleur plus petit.

Après le remplacement du gicleur, recommencer le réglage complet.

À la suite d'une variation importante de la température extérieure ou en cas de forte différence d'altitude, procéder à nouveau au réglage du ralenti.

## Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur ☞

### **!** Danger

**Danger d'incendie** Le carburant est facilement inflammable.

- Ne jamais faire le plein du véhicule à proximité de flammes ou de cigarettes allumées et toujours arrêter le moteur. Veiller à ne pas répandre de carburant sur des parties brûlantes du véhicule. Essuyer immédiatement le carburant répandu.
- Le carburant contenu dans le réservoir se dilate sous l'effet de la chaleur et peut déborder lorsque le réservoir est trop rempli. Tenir compte des indications concernant le remplissage du réservoir.

### **!** Avertissement

**Danger d'intoxication** Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

- Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements entrés en contact avec du carburant. Stocker le carburant conformément dans un jerrycan approprié et le tenir hors de portée des enfants.

### **☼** Avertissement

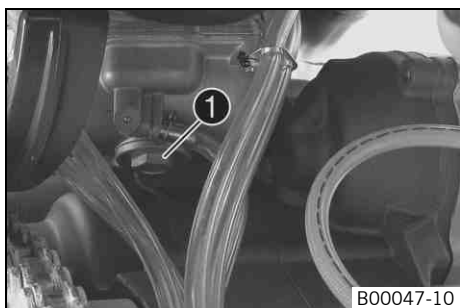
**Danger pour l'environnement** Une manipulation inadéquate du carburant constitue un danger pour l'environnement.

- Le carburant ne doit pas pénétrer dans la nappe phréatique, le sol ou les canalisations.

### **i** Info

Effectuer cette opération lorsque le moteur est froid.

La présence d'eau dans la cuve à niveau constant entraîne des anomalies de fonctionnement.



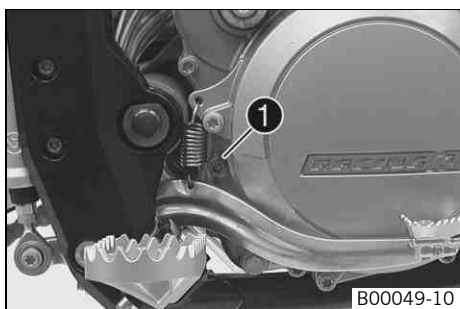
B00047-10

- Tourner le robinet d'essence ❶ en position **OFF**.  
 ✓ Le carburant ne s'écoule pas du réservoir vers le carburateur.
- Déposer un chiffon sous le carburateur pour absorber le carburant qui fuit.
- Retirer le vis d'arrêt ❶.
- Laisser le carburant s'écouler entièrement.
- Mettre le bouchon en place et serrer.

## Contrôler le niveau d'huile de boîte

### **i** Info

Le niveau d'huile de boîte doit être contrôlé lorsque le moteur est froid.



B00049-10

- Placer la moto à la verticale sur une surface horizontale.

### (Tous les modèles 125/150/200)

- Enlever la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte ❶.
- Contrôler le niveau d'huile de boîte.

Une petite quantité d'huile de boîte de vitesses doit s'écouler par l'alésage.

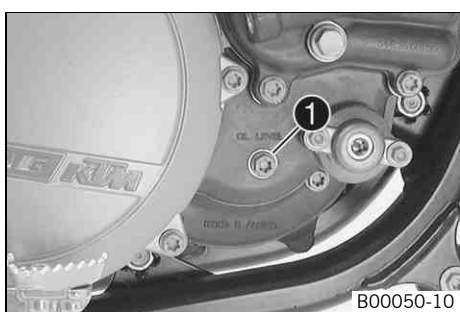
» Si aucune huile de boîte ne s'écoule :

- Faire l'appoint d'huile de boîte. 🛠️ (p. 91)

- Mettre la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte en place et serrer.

Indications prescrites

|   |    |                       |
|---|----|-----------------------|
| Vis contrôle de niveau d'huile de boîte de vitesses | M6 | 10 Nm<br>(7,4 lbf ft) |
|---|----|-----------------------|



B00050-10

### (Tous les modèles 250/300)

- Enlever la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte ❶.
- Contrôler le niveau d'huile de boîte.

Une petite quantité d'huile de boîte de vitesses doit s'écouler par l'alésage.

» Si aucune huile de boîte ne s'écoule :

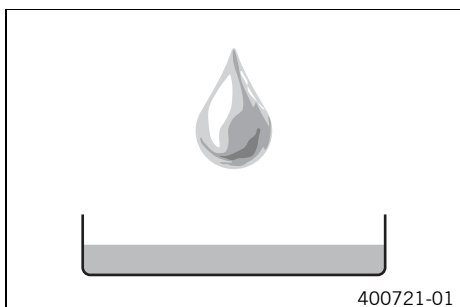
- Faire l'appoint d'huile de boîte. 🛠️ (p. 91)

- Mettre la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte en place et serrer.

Indications prescrites

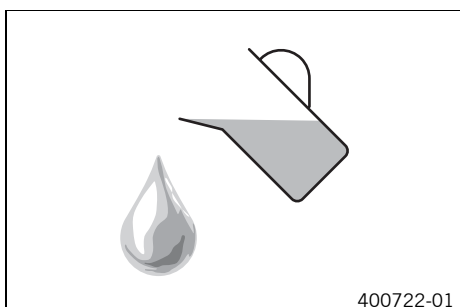
|   |    |                       |
|---|----|-----------------------|
| Vis contrôle de niveau d'huile de boîte de vitesses | M6 | 10 Nm<br>(7,4 lbf ft) |
|---|----|-----------------------|

## Vidanger l'huile de boîte de vitesses 🛠️



400721-01

- Vidanger l'huile de boîte de vitesses. 🛠️ (p. 90)



400722-01

- Remplir d'huile de boîte. 🛠️ (p. 90)

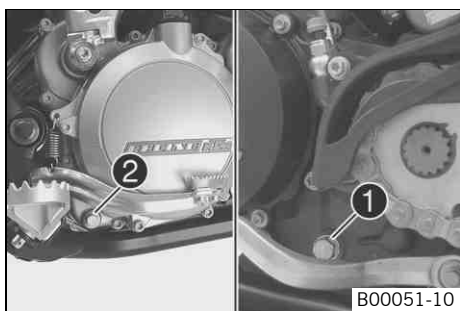
## Vidanger l'huile de boîte de vitesses ↩

- Avertissement**  
**Danger de brûlure** L'huile moteur et l'huile de boîte sont brûlantes pendant le fonctionnement de la moto.
- Porter des vêtements de protection adéquats et des gants de protection. En cas de brûlure, passer immédiatement les parties ébouillantées sous l'eau tiède.

- Avertissement**  
**Nuisance sur l'environnement** Certaines substances nuisent à l'environnement.
- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.

**i Info**  
 La vidange d'huile de boîte s'effectue moteur chaud.

- Garer la moto sur une surface horizontale.
- Placer un récipient approprié sous le moteur.



**(Tous les modèles 125/150/200)**

- Enlever la vis de purge d'huile de boîte de vitesses avec l'aimant ❶.
- Enlever la vis de vidange d'huile de boîte ❷.
- Vidanger entièrement l'huile de boîte.
- Nettoyer à fond les vis de vidange d'huile de boîte.
- Nettoyer la surface du joint sur le moteur.
- Mettre la vis de purge de l'huile de boîte de vitesses avec l'aimant ❶ en place ainsi que la bague d'étanchéité et serrer.

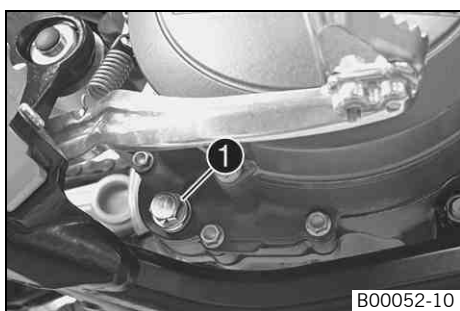
Indications prescrites

|   |         |                        |
|---|---------|------------------------|
| Vis de vidange d'huile de boîte avec aimant | M12x1,5 | 20 Nm<br>(14,8 lbf ft) |
|---|---------|------------------------|

- Monter la vis de vidange d'huile de boîte ❷ avec un joint et la serrer.

Indications prescrites

|                                 |       |                        |
|---------------------------------|-------|------------------------|
| Vis de vidange d'huile de boîte | M10x1 | 15 Nm<br>(11,1 lbf ft) |
|---------------------------------|-------|------------------------|



**(Tous les modèles 250/300)**

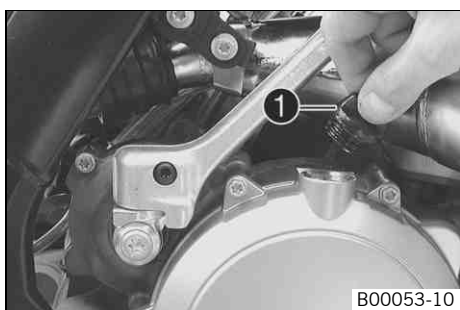
- Enlever la vis de purge d'huile de boîte de vitesses avec l'aimant ❶.
- Vidanger entièrement l'huile de boîte.
- Nettoyer à fond la vis de vidange d'huile de boîte et son aimant.
- Nettoyer la surface du joint sur le moteur.
- Mettre la vis de purge de l'huile de boîte de vitesses avec l'aimant ❶ en place ainsi que la bague d'étanchéité et serrer.

Indications prescrites

|   |         |                        |
|---|---------|------------------------|
| Vis de vidange d'huile de boîte avec aimant | M12x1,5 | 20 Nm<br>(14,8 lbf ft) |
|---|---------|------------------------|

## Remplir d'huile de boîte ↩

**i Info**  
 Une trop faible quantité d'huile de boîte ou une huile de basse qualité provoque une usure prématurée de la boîte.



- Enlever la vis ❶ et remplir l'huile de boîte.

|                |                   |                                  |
|----------------|-------------------|----------------------------------|
| Huile de boîte | 0,70 l (0,74 qt.) | Huile-moteur (15W/50) (↩ p. 130) |
|----------------|-------------------|----------------------------------|

- Mettre la vis en place et serrer.





**Danger**

**Danger d'intoxication** Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.

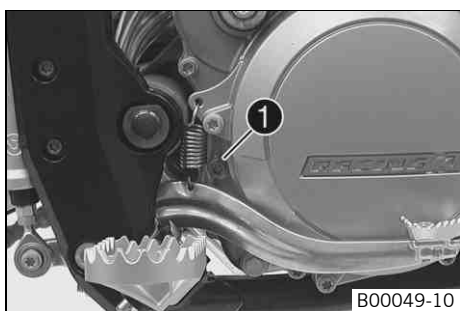
- Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ou ne pas laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

- Démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité.
- Contrôler le niveau d'huile de boîte. (☛ p. 89)

## Faire l'appoint d'huile de boîte

**i Info**

Une trop faible quantité d'huile de boîte ou une huile de basse qualité provoque une usure prématurée de la boîte. L'appoint en huile de boîte doit être fait lorsque le moteur est froid.

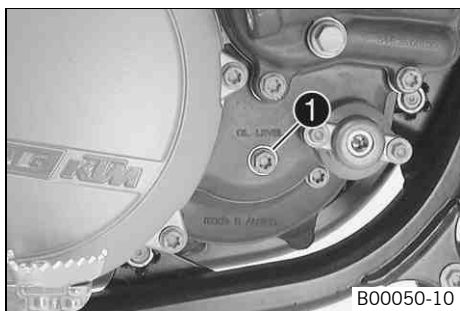


B00049-10

- Garer la moto sur une surface horizontale.

**(Tous les modèles 125/150/200)**

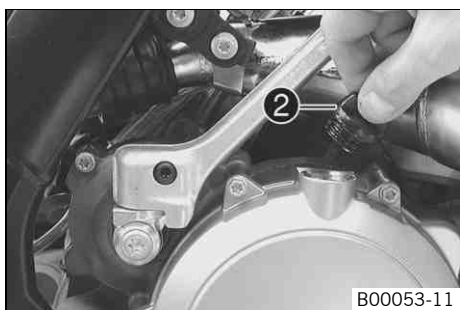
- Enlever la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte ①.



B00050-10

**(Tous les modèles 250/300)**

- Enlever la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte ①.



B00053-11

- Enlever la vis ②.
- Remplir d'huile de boîte jusqu'à ce qu'elle s'écoule par le passage de la vis de niveau de l'huile de boîte.

Huile-moteur (15W/50) (☛ p. 130)

- Mettre la vis de contrôle du niveau d'huile de boîte en place et serrer.

Indications prescrites

|   |    |                    |
|---|----|--------------------|
| Vis contrôle de niveau d'huile de boîte de vitesses | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |
|---|----|--------------------|

- Mettre la vis ② en place et serrer.



**Danger**

**Danger d'intoxication** Les gaz d'échappement sont toxiques et peuvent faire perdre conscience, ou même entraîner la mort.

- Ne laisser tourner le moteur qu'en milieu bien aéré, ne pas démarrer ou ne pas laisser le moteur fonctionner en milieu fermé sans système d'aération.

- Démarrer le moteur et vérifier l'étanchéité.



| Défaut   | Cause possible  | Mesure   |
|--|---|--|
| Le moteur n'est pas entraîné (démarrateur électrique)<br>(250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300) | Erreur de manipulation  | – Exécuter les étapes de démarrage. (☞ p. 31)  |
|  | Batterie déchargée  | – Charger la batterie. ☞ (☞ p. 72)<br>– Contrôler la tension de charge. ☞<br>– Contrôler le courant de repos. ☞<br>– Contrôler l'alternateur. ☞  |
|  | Fusible fondu   | – Déposer le fusible. (☞ p. 73)<br>– Installer le fusible. (☞ p. 74)   |
|  | Relais de démarrage défectueux  | – Contrôler le relais de démarrage. ☞  |
|  | Démarrateur électrique défectueux   | – Contrôler le démarreur électrique. ☞   |
| Le moteur est entraîné mais ne démarre pas   | Erreur de manipulation  | – Exécuter les étapes de démarrage. (☞ p. 31)  |
|  | La moto n'a pas fonctionné depuis longtemps, carburant dans la cuve à niveau constant | – Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur. ☞ (☞ p. 88)   |
|  | Rupture de l'alimentation en carburant  | – Contrôler la ventilation du réservoir de carburant.<br>– Nettoyer la conduite d'alimentation en carburant.<br>– Contrôler/régler les composants du carburateur.  |
|  | Bougie encrassée ou humide  | – Nettoyer la bougie, la laisser sécher. La remplacer le cas échéant.  |
|  | Distance trop importante des électrodes de la bougie d'allumage                       | – Régler la distance entre les électrodes.<br>Indications prescrites<br><b>(Tous les modèles 125/150/200)</b><br>Distance entre les électrodes des bougies 0,60 mm (0,0236 in)<br><b>(Tous les modèles 250/300)</b><br>Distance entre les électrodes des bougies 0,60 mm (0,0236 in) |
|  | Dysfonctionnement du système d'allumage   | – Contrôler le système d'allumage. ☞   |
|  | Coupe-circuit endommagé dans le faisceau de câbles, contacteur de masse défectueux    | – Vérifier le bouton de masse. ☞   |
|  | Connecteur ou bobine d'allumage lâche ou oxydé  | – Nettoyer les cosses et les traiter avec un aérosol anti-humidité.  |
| Présence d'eau dans le carburateur ou gicleurs bouchés   | – Contrôler/régler les composants du carburateur.                                     |  |
| Le moteur n'a pas de ralenti   | Gicleur de ralenti bouché   | – Contrôler/régler les composants du carburateur.  |
|  | Vis de réglage du carburateur mal réglée  | – Carburateur - Régler le ralenti. ☞ (☞ p. 87)   |
|  | Bougie défectueuse  | – Remplacer la bougie.   |
|  | Allumage défectueux   | – Vérifier la bobine d'allumage. ☞<br>– Vérifier le capuchon de bougie. ☞  |
| Le moteur ne monte pas en régime   | Le carburateur déborde car le pointeau est encrassé ou usé                            | – Contrôler/régler les composants du carburateur.  |
|  | Gicleurs dévissés   | – Contrôler/régler les composants du carburateur.  |
|  | Dysfonctionnement du système d'allumage   | – Contrôler le système d'allumage. ☞   |
| Le moteur ne tire pas  | Rupture de l'alimentation en carburant  | – Contrôler la ventilation du réservoir de carburant.<br>– Nettoyer la conduite d'alimentation en carburant.<br>– Contrôler/régler les composants du carburateur.  |
|  | Filtre à air très encrassé  | – Nettoyer le filtre à air. ☞ (☞ p. 83)  |

| Défaut  | Cause possible   | Mesure  |
|---|--|---|
| Le moteur ne tire pas                                   | Échappement qui fuit, est déformé ou bien ne contient pas assez de laine de roche dans le silencieux arrière | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vérifier que l'échappement n'est pas endommagé.</li> <li>– Remplacer la laine de roche du silencieux arrière. 🛠️ (📖 p. 81)</li> </ul>      |
|   | Dysfonctionnement du système d'allumage  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Contrôler le système d'allumage. 🛠️</li> </ul>   |
|   | Membrane ou boîte à membrane abîmée  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vérifier l'état de la membrane ou de la boîte à membrane.</li> </ul>   |
| Le moteur s'arrête ou empêche le carburateur de tourner | Insuffisance de carburant  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Tourner le robinet d'essence 🔑 en position <b>ON</b>.</li> <li>– Faire le plein de carburant. (📖 p. 33)</li> </ul>                         |
|   | Le moteur n'aspire pas l'air adéquat   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Contrôler la mise en place de l'embout de purge et du carburateur.</li> </ul>  |
|   | Connecteur ou bobine d'allumage lâche ou oxydé   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nettoyer les cosses et les traiter avec un aérosol anti-humidité.</li> </ul>   |
| Le moteur chauffe                                       | Liquide de refroidissement insuffisant   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vérifier que le système de refroidissement ne fuit pas.</li> <li>– Contrôler le niveau de liquide de refroidissement. (📖 p. 78)</li> </ul> |
|   | Pas assez de vent de face  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Arrêter le moteur lorsque la moto est immobilisée.</li> </ul>  |
|   | Ailettes de radiateur largement recouvertes de boue  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nettoyer le radiateur.</li> </ul>  |
|   | Formation de mousse dans le système de refroidissement   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vidanger le circuit de refroidissement. 🛠️ (📖 p. 78)</li> <li>– Remplir de liquide de refroidissement. 🛠️ (📖 p. 79)</li> </ul>             |
|   | Tête de cylindre ou joint de la tête de cylindre abîmé   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vérifier l'état de la tête de cylindre et du joint de la tête de cylindre.</li> </ul>  |
|   | Conduite de liquide de refroidissement pliée   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Remplacer la conduite de liquide de refroidissement. 🛠️</li> </ul>   |
|   | Mauvais point d'allumage à cause d'un stator trop lâche  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Régler l'allumage. 🛠️</li> </ul>   |
| Développement d'une fumée blanche (vapeur dans le gaz)  | Tête de cylindre ou joint de la tête de cylindre abîmé   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vérifier l'état de la tête de cylindre et du joint de la tête de cylindre.</li> </ul>  |
| L'huile de boîte de vitesses s'écoule du tuyau de purge | Trop rempli d'huile de boîte   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Contrôler le niveau d'huile de boîte. (📖 p. 89)</li> </ul>   |
| Présence d'eau dans l'huile de boîte                    | Joint d'étanchéité ou pompe à eau abîmé  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vérifier l'état du joint d'étanchéité et de la pompe à eau.</li> </ul>   |

## Nettoyer la moto

### Remarque

**Détérioration du matériel** Détérioration et destruction de composants dues aux nettoyeurs à haute pression.

- Ne jamais nettoyer la moto au moyen d'un nettoyeur haute pression ou bien d'un jet d'eau puissant. De par la puissance, l'eau peut pénétrer dans les composants électriques, les raccords électriques, les câbles Bowden, les roulements etc. et occasionner des perturbations, voire détruire ces composants.



### Avertissement

**Nuisance sur l'environnement** Certaines substances nuisent à l'environnement.

- Se débarrasser des huiles, des graisses, des filtres, des carburants, des agents nettoyants, des liquides de frein etc. dans les règles de l'art, conformément aux prescriptions en vigueur.



### Info

Nettoyer régulièrement la moto pour qu'elle conserve longtemps sa valeur et son bel aspect. Pendant le nettoyage, éviter l'influence du rayonnement solaire direct sur la moto.

- Obturer l'échappement pour empêcher la pénétration de l'eau.
- Enlever les plus grosses salissures avec un jet d'eau de puissance moyenne.
- Vaporiser les parties très sales avec un détergent spécial pour motos, tel qu'on en trouve dans le commerce, et les traiter en outre avec un pinceau.

Nettoyant spécial moto (☛ p. 132)



### Info

Utiliser une éponge douce et de l'eau chaude avec un détergent spécial pour motos, comme on en trouve dans le commerce.

- Après avoir soigneusement rincé la moto avec un jet d'eau de puissance moyenne, la sécher.
- Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur. ☛ (☛ p. 88)



### Avertissement

**Risque d'accident** Freinage réduit en raison de freins mouillés ou encrassés.

- Sécher les freins mouillés ou nettoyer les freins encrassés en freinant prudemment.
- À l'issue du nettoyage, parcourir une courte distance jusqu'à ce que le moteur atteigne la température fonctionnement.



### Info

Ainsi, la chaleur permet à l'eau de s'évaporer même dans les endroits les plus inaccessibles du moteur et des freins.

- Repousser les capuchons sur les guidons pour que l'eau qui a pénétré puisse s'évaporer.
- Quand la machine a refroidi, huiler ou graisser toutes les articulations et les pièces en frottement.
- Nettoyer la chaîne. (☛ p. 55)
- Traiter les pièces métalliques (sauf les disques de frein et le tuyau d'échappement) avec un produit anticorrosif.

Produits d'entretien et de maintenance pour les métaux, le caoutchouc et les plastiques (☛ p. 133)

- Traiter l'ensemble des pièces en plastique et des pièces époxy avec un produit de nettoyage et d'entretien doux.

Produits d'entretien et de maintenance pour les métaux, le caoutchouc et les plastiques (☛ p. 133)

- Afin d'éviter les problèmes électriques, traiter les contacts électriques et les boutons avec un aérosol spécial.

Aérosol anti-humidité (☛ p. 132)

### (EXC, EXC SIX DAYS)

- Appliquer de l'aérosol sur le verrouillage de direction.

Lubrifiant universel en aérosol (☛ p. 132)

## Stockage



### Avertissement

**Danger d'intoxication** Le carburant est toxique et constitue un danger pour la santé.

- Éviter tout contact de la peau, des yeux ou des vêtements avec le carburant. Ne pas respirer les vapeurs de carburant. En cas de contact avec les yeux, rincer à l'eau et consulter immédiatement un médecin. Laver immédiatement à l'eau et au savon les parties entrées en contact avec le carburant. En cas d'ingestion de carburant, consulter immédiatement un médecin. Changer immédiatement les vêtements entrés en contact avec du carburant. Stocker le carburant conformément dans un jerrycan approprié et le tenir hors de portée des enfants.



### Info

Si la machine n'est pas utilisée pendant une période prolongée, il est préférable d'effectuer (ou de faire effectuer) les travaux suivants.

Avant de remettre la machine, vérifier l'état d'usure 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. L'attente est ainsi moins longue qu'en début de saison.

- Nettoyer la moto. (☞ p. 94)
- Vidanger l'huile de boîte de vitesses. 🛠️ (☞ p. 89)
- Contrôler l'antigel et le niveau de liquide de refroidissement. (☞ p. 77)
- Vidanger le réservoir de carburant en utilisant un bidon adéquat.
- Vidanger la cuve à niveau constant du carburateur. 🛠️ (☞ p. 88)
- Contrôler la pression de l'air des pneus. (☞ p. 70)

#### (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300)

- Déposer la batterie. 🛠️ (☞ p. 72)

#### (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300)

- Charger la batterie. 🛠️ (☞ p. 72)

Indications prescrites

|  |                          |
|--|--------------------------|
| Température de stockage de la batterie sans action directe du soleil | 0... 35 °C (32... 95 °F) |
|--|--------------------------|

- Immobiliser le véhicule sur un endroit sec, ne subissant pas de variations importantes de température.



### Info

KTM recommande de mettre la moto sur béquilles.

- Placer la moto sur des cales. (☞ p. 38)
- Recouvrir le véhicule avec une bâche respirante ou une couverture.



### Info

N'utiliser en aucun cas de bâches étanches, qui retiennent l'humidité et entraînent la corrosion.

Ne jamais faire tourner le moteur d'une moto remisee pour un court instant. En effet, il n'atteint pas sa température normale de fonctionnement, si bien que la vapeur d'eau issue de la combustion se condense et fait rouiller les pièces du moteur et l'échappement.

## Mise en service après le stockage

- Descendre la moto du lève-moto. (☞ p. 38)

#### (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300)

- Poser la batterie. 🛠️ (☞ p. 72)
- Faire le plein de carburant. (☞ p. 33)
- Vérifications avant chaque mise en service. (☞ p. 31)
- Effectuer un essai sur route.

## 125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU

|   |   |
|---|---|
| Type  | Moteur monocylindre Otto à 2 temps, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement |
| Cylindrée   | 124,8 cm <sup>3</sup> (7,616 cu in)   |
| Course  | 54,5 mm (2,146 in)  |
| Alésage   | 54 mm (2,13 in)   |
| Roulements de vilebrequin   | 1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux  |
| Palier de bielle  | Roulement à aiguilles   |
| Portée de piston  | Roulement à aiguilles   |
| Piston  | Moulé en aluminium  |
| Segments de piston  | 2 segments à section trapézoïdale   |
| Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre) | 0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)   |
| Cote Z (hauteur du tiroir de distribution)                          | 43,5 mm (1,713 in)  |
| Transmission primaire   | 23:73   |
| Embrayage   | Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique   |
| Boîte de vitesses   | 6 vitesse à crabots   |
| Réduction boîte de vitesses   |   |
| 1er rapport   | 12:33   |
| 2e vitesse  | 15:31   |
| 3e vitesse  | 17:28   |
| 4e vitesse  | 19:26   |
| 5e vitesse  | 21:25   |
| 6e rapport  | 20:20   |
| Système d'allumage  | Kokusan 2K-3  |
| Point d'allumage (avant PMH)  | 1,4 mm (0,055 in)   |
| Bougie d'allumage   | NGK BR9 ECMVX   |
| Distance entre les électrodes des bougies                           | 0,60 mm (0,0236 in)   |
| Auxiliaire de démarrage   | Kick  |

## 150 XC USA

|   |   |
|---|---|
| Type  | Moteur monocylindre Otto à 2 temps, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement |
| Cylindrée   | 143,6 cm <sup>3</sup> (8,763 cu in)   |
| Course  | 58,4 mm (2,299 in)  |
| Alésage   | 56 mm (2,2 in)  |
| Roulements de vilebrequin   | 1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux  |
| Palier de bielle  | Roulement à aiguilles   |
| Portée de piston  | Roulement à aiguilles   |
| Piston  | Moulé en aluminium  |
| Segments de piston  | 2 segments à section trapézoïdale   |
| Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre) | 0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)   |
| Cote Z (hauteur du tiroir de distribution)                          | 43,1 mm (1,697 in)  |
| Transmission primaire   | 23:73   |
| Embrayage   | Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique   |
| Boîte de vitesses   | 6 vitesse à crabots   |
| Réduction boîte de vitesses   |   |
| 1er rapport   | 13:32   |
| 2e vitesse  | 15:30   |
| 3e vitesse  | 17:28   |

|   |                     |
|---|---------------------|
| 4e vitesse                                | 19:26               |
| 5e vitesse                                | 21:25               |
| 6e rapport                                | 22:23               |
| Système d'allumage                        | Kokusan 2K-3        |
| Point d'allumage (avant PMH)              | 1,4 mm (0,055 in)   |
| Bougie d'allumage                         | NGK BR9 ECMVX       |
| Distance entre les électrodes des bougies | 0,60 mm (0,0236 in) |
| Auxiliaire de démarrage                   | Kick                |

## Tous les modèles 200

|   |   |
|---|---|
| Type  | Moteur monocylindre Otto à 2 temps, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement |
| Cylindrée   | 193 cm <sup>3</sup> (11,78 cu in)   |
| Course  | 60 mm (2,36 in)   |
| Alésage   | 64 mm (2,52 in)   |
| Roulements de vilebrequin   | 1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux  |
| Palier de bielle  | Roulement à aiguilles   |
| Portée de piston  | Roulement à aiguilles   |
| Piston  | Moulé en aluminium  |
| Segments de piston  | 2 segments à section rectangulaire  |
| Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre) | 0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)   |
| Cote Z (hauteur du tiroir de distribution)                          | 47 mm (1,85 in)   |
| Transmission primaire   | 23:73   |
| Embrayage   | Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique   |
| Boîte de vitesses   | 6 vitesse à crabots   |
| Réduction boîte de vitesses   |   |
| 1er rapport   | 13:33   |
| 2e vitesse  | 15:31   |
| 3e vitesse  | 17:28   |
| 4e vitesse  | 19:26   |
| 5e vitesse  | 17:19   |
| 6e rapport  | 22:20   |
| Système d'allumage  | Kokusan 2K-3  |
| Point d'allumage (avant PMH)  | 1,6 mm (0,063 in)   |
| Bougie d'allumage   | NGK BR 8 EG   |
| Distance entre les électrodes des bougies                           | 0,60 mm (0,0236 in)   |
| Auxiliaire de démarrage   | Kick  |

## Tous les modèles 250

|   |   |
|---|---|
| Type  | Moteur monocylindre Otto à 2 temps, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement |
| Cylindrée   | 249 cm <sup>3</sup> (15,19 cu in)   |
| Course  | 72 mm (2,83 in)   |
| Alésage   | 66,4 mm (2,614 in)  |
| Valve d'échappement - début de régulation                             | 5.500 1/min   |
| Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort secondaire rouge | 7.300 1/min   |
| Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort secondaire jaune | 7.800 1/min   |
| Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort secondaire vert  | 8.300 1/min   |

|  |   |
|--|---|
| Roulements de vilebrequin  | 1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux    |
| Palier de bielle   | Roulement à aiguilles   |
| Portée de piston   | Roulement à aiguilles   |
| Piston   | Moulé en aluminium  |
| Segments de piston   | 2 segments à section rectangulaire                                |
| Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre)                      | 0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)                                     |
| Cote Z (hauteur du tiroir de distribution)   | 47,5 mm (1,87 in)   |
| Transmission primaire  | 26:72   |
| Embrayage  | Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique |
| Boîte de vitesses  | 5 vitesses à crabots  |
| Réduction boîte de vitesses (250 XC EU/USA)  |   |
| 1er rapport  | 14:30   |
| 2e vitesse   | 16:26   |
| 3e vitesse   | 18:24   |
| 4e vitesse   | 21:24   |
| 5e vitesse   | 22:21   |
| Réduction boîte de vitesses (250 EXC EU, 250 EXC SIX DAYS EU, 250 EXC AUS, 250 XC-W USA) |   |
| 1er rapport  | 14:30   |
| 2e vitesse   | 17:26   |
| 3e vitesse   | 19:23   |
| 4e vitesse   | 20:20   |
| 5e vitesse   | 29:23   |
| Système d'allumage   | Kokusan E   |
| Point d'allumage (avant PMH)   | 1,9 mm (0,075 in)   |
| Bougie d'allumage  | NGK BR 7 ES   |
| Distance entre les électrodes des bougies  | 0,60 mm (0,0236 in)   |
| Auxiliaire de démarrage (250 EXC EU, 250 EXC SIX DAYS EU)                                | Kick  |
| Auxiliaire de démarrage  | Kick et démarreur électrique                                      |

## Tous les modèles 300

|   |   |
|---|---|
| Type  | Moteur monocylindre Otto à 2 temps, refroidi par liquide, avec soupape de membrane et valve d'échappement |
| Cylindrée   | 293 cm <sup>3</sup> (17,88 cu in)   |
| Course  | 72 mm (2,83 in)   |
| Alésage   | 72 mm (2,83 in)   |
| Valve d'échappement - début de régulation                             | 5.500 1/min   |
| Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort secondaire rouge | 7.300 1/min   |
| Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort secondaire jaune | 7.800 1/min   |
| Valve d'échappement - fin de régulation avec ressort secondaire vert  | 8.300 1/min   |
| Roulements de vilebrequin   | 1 roulement à billes à gorges profondes/1 roulement à rouleaux  |
| Palier de bielle  | Roulement à aiguilles   |
| Portée de piston  | Roulement à aiguilles   |
| Piston  | Moulé en aluminium  |
| Segments de piston  | 2 segments à section rectangulaire  |
| Cote X (entre arête supérieure piston et arête supérieure cylindre)   | 0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)   |
| Cote Z (hauteur du tiroir de distribution)                            | 47,5 mm (1,87 in)   |
| Transmission primaire   | 26:72   |



|  |   |
|--|---|
| Embrayage  | Embrayage multidisques en bain d'huile/à actionnement hydraulique |
| Boîte de vitesses  | 5 vitesses à crabots  |
| Réduction boîte de vitesses (300 XC EU/USA)  |   |
| 1er rapport  | 14:30   |
| 2e vitesse   | 16:26   |
| 3e vitesse   | 18:24   |
| 4e vitesse   | 21:24   |
| 5e vitesse   | 22:21   |
| Réduction boîte de vitesses (300 EXC EU, 300 EXC SIX DAYS EU, 300 EXC AUS, 300 XC-W USA) |   |
| 1er rapport  | 14:30   |
| 2e vitesse   | 17:26   |
| 3e vitesse   | 19:23   |
| 4e vitesse   | 20:20   |
| 5e vitesse   | 29:23   |
| Système d'allumage   | Kokusan E   |
| Point d'allumage (avant PMH)   | 1,9 mm (0,075 in)   |
| Bougie d'allumage  | NGK BR 7 ES   |
| Distance entre les électrodes des bougies  | 0,60 mm (0,0236 in)   |
| Auxiliaire de démarrage  | Kick et démarreur électrique                                      |

## Quantité de remplissage - huile de boîte

|                |                   |                                  |
|----------------|-------------------|----------------------------------|
| Huile de boîte | 0,70 l (0,74 qt.) | Huile-moteur (15W/50) (☛ p. 130) |
|----------------|-------------------|----------------------------------|

## Quantité de remplissage - liquide de refroidissement

|                            |                 |   |
|----------------------------|-----------------|---|
| Liquide de refroidissement | 1,2 l (1,3 qt.) | Liquide de refroidissement (☛ p. 131)                           |
|                            |                 | Liquide de refroidissement (mélange prêt à l'emploi) (☛ p. 131) |

## Tous les modèles 125/150/200

|   |           |                      |                      |
|---|-----------|----------------------|----------------------|
| Autres vis moteur                                   | M5        | 6 Nm (4,4 lbf ft)    | –                    |
| Vis allumage stator                                 | M5        | 6 Nm (4,4 lbf ft)    | <b>Loctite® 222</b>  |
| Vis couvercle de valve d'échappement                | M5        | 5 Nm (3,7 lbf ft)    | –                    |
| Vis couvercle du générateur                         | M5        | 5 Nm (3,7 lbf ft)    | –                    |
| Vis roue de pompe à eau                             | M5        | 6 Nm (4,4 lbf ft)    | <b>Loctite® 243™</b> |
| Autres vis moteur                                   | M6        | 10 Nm (7,4 lbf ft)   | –                    |
| Vis carter de moteur                                | M6        | 10 Nm (7,4 lbf ft)   | –                    |
| Vis carter d'embrayage                              | M6        | 10 Nm (7,4 lbf ft)   | –                    |
| Vis contrôle de niveau d'huile de boîte de vitesses | M6        | 10 Nm (7,4 lbf ft)   | –                    |
| Vis couvercle pompe à eau                           | M6        | 10 Nm (7,4 lbf ft)   | <b>Loctite® 243™</b> |
| Vis ressort d'embrayage                             | M6        | 10 Nm (7,4 lbf ft)   | –                    |
| Vis sélecteur                                       | M6        | 14 Nm (10,3 lbf ft)  | <b>Loctite® 243™</b> |
| Vis de culasse                                      | M7        | 18 Nm (13,3 lbf ft)  | –                    |
| Autres vis moteur                                   | M8        | 25 Nm (18,4 lbf ft)  | –                    |
| Écrous pied de cylindre                             | M8        | 30 Nm (22,1 lbf ft)  | –                    |
| Vis blocage sélecteur                               | M8        | 25 Nm (18,4 lbf ft)  | <b>Loctite® 243™</b> |
| Vis de kick   | M8        | 25 Nm (18,4 lbf ft)  | <b>Loctite® 243™</b> |
| Autres vis moteur                                   | M10       | 45 Nm (33,2 lbf ft)  | –                    |
| Vis de vidange couvercle de pompe à eau             | M10x1     | 15 Nm (11,1 lbf ft)  | –                    |
| Vis de vidange d'huile de boîte                     | M10x1     | 15 Nm (11,1 lbf ft)  | –                    |
| Écrou rotor   | M12x1     | 60 Nm (44,3 lbf ft)  | –                    |
| Vis de vidange d'huile de boîte avec aimant         | M12x1,5   | 20 Nm (14,8 lbf ft)  | –                    |
| Bougie d'allumage                                   | M14x1,25  | 25 Nm (18,4 lbf ft)  | –                    |
| Écrou pignon de distribution                        | M16LHx1,5 | 130 Nm (95,9 lbf ft) | <b>Loctite® 243™</b> |
| Écrou cloche d'embrayage                            | M18x1,5   | 130 Nm (95,9 lbf ft) | <b>Loctite® 243™</b> |

## Tous les modèles 250/300

|  |    |                    |                      |
|--|----|--------------------|----------------------|
| Autres vis moteur  | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft)  | –                    |
| Écrou tôle de fixation de la valve d'échappement   | M5 | 7 Nm (5,2 lbf ft)  | <b>Loctite® 243™</b> |
| Vis couvercle de valve d'échappement   | M5 | 5 Nm (3,7 lbf ft)  | –                    |
| Vis générateur d'impulsions  | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft)  | <b>Loctite® 243™</b> |
| Vis roue de pompe à eau  | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft)  | <b>Loctite® 243™</b> |
| Autres vis moteur  | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | –                    |
| Écrou tiroir de distribution de la valve d'échappement   | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | <b>Loctite® 243™</b> |
| Vis blocage sélecteur  | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | <b>Loctite® 243™</b> |
| Vis boulon de pignon intermédiaire   | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft)  | <b>Loctite® 2701</b> |
| Vis carter de moteur   | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | –                    |
| Vis carter d'embrayage   | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | –                    |
| Vis contrôle de niveau d'huile de boîte de vitesses  | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | –                    |
| Vis couvercle du générateur / démarreur électrique (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300) | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft)  | –                    |
| Vis couvercle pompe à eau  | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | <b>Loctite® 243™</b> |
| Vis d'embout de purge  | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft)  | –                    |
| Vis fixation stator  | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft)  | <b>Loctite® 243™</b> |

|   |           |                       |                      |
|---|-----------|-----------------------|----------------------|
| Vis ressort d'embrayage                     | M6        | 10 Nm (7,4 lbf ft)    | –                    |
| Vis sélecteur                               | M6        | 14 Nm (10,3 lbf ft)   | <b>Loctite® 243™</b> |
| Autres vis moteur                           | M8        | 25 Nm (18,4 lbf ft)   | –                    |
| Vis de culasse                              | M8        | 27 Nm (19,9 lbf ft)   | –                    |
| Vis de kick                                 | M8        | 25 Nm (18,4 lbf ft)   | <b>Loctite® 243™</b> |
| Autres vis moteur                           | M10       | 45 Nm (33,2 lbf ft)   | –                    |
| Écrous pied de cylindre                     | M10       | 35 Nm (25,8 lbf ft)   | –                    |
| Vis de vidange couvercle de pompe à eau     | M10x1     | 15 Nm (11,1 lbf ft)   | –                    |
| Écrou rotor                                 | M12x1     | 60 Nm (44,3 lbf ft)   | –                    |
| Vis de vidange d'huile de boîte avec aimant | M12x1,5   | 20 Nm (14,8 lbf ft)   | –                    |
| Bougie d'allumage                           | M14x1,25  | 25 Nm (18,4 lbf ft)   | –                    |
| Écrou cloche d'embrayage                    | M18x1,5   | 100 Nm (73,8 lbf ft)  | <b>Loctite® 2701</b> |
| Écrou pignon de distribution                | M18LHx1,5 | 150 Nm (110,6 lbf ft) | <b>Loctite® 243™</b> |

## 125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur                    | KEIHIN PWK 36S AG              |
| Numéro d'identification du carburateur | FK0191                         |
| Position de l'aiguille                 | 5e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur                    | N84I (NOZE / NOZF)             |
| Gicleur principal                      | 140 (168 / 170 / 172)          |
| Gicleur de ralenti                     | 38x38 (45 / 48)                |
| Gicleur de starter                     | 50 (85)                        |
| Vis de régulation de l'air de ralenti  |                                |
| ouvert                                 | 2,5 tours                      |
| Boisseau                               | 7 avec découpe                 |
| Tiroir d'étranglement butée            | -                              |

## 150 XC USA

|  |                       |
|--|-----------------------|
| Type de carburateur                    | KEIHIN PWK 38S AG     |
| Numéro d'identification du carburateur | AQ8                   |
| Position de l'aiguille                 | 2e position du dessus |
| Aiguille de gicleur                    | NOZI (NOZH / NOZJ)    |
| Gicleur principal                      | 182 (180 / 185)       |
| Gicleur de ralenti                     | 42 (40 / 45)          |
| Gicleur de starter                     | 85                    |
| Vis de régulation de l'air de ralenti  |                       |
| ouvert                                 | 1,5 tours             |
| Boisseau                               | 6,5 avec découpe      |
| Tiroir d'étranglement butée            | -                     |

## 200 EXC EU

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur                    | KEIHIN PWK 36S AG              |
| Numéro d'identification du carburateur | FK0211                         |
| Position de l'aiguille                 | 4e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur                    | N84I (NOZG / NOZH)             |
| Gicleur principal                      | 100 (160 / 162 / 165)          |
| Gicleur de ralenti                     | 35x35 (42)                     |
| Gicleur de starter                     | 50 (85)                        |
| Vis de régulation de l'air de ralenti  |                                |
| ouvert                                 | 1,5 tours                      |
| Boisseau                               | 7 avec découpe                 |
| Tiroir d'étranglement butée            | disponible                     |

## 200 EXC AUS

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur                    | KEIHIN PWK 36S AG              |
| Numéro d'identification du carburateur | FK0121                         |
| Position de l'aiguille                 | 3e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur                    | R1475J (NOZG / NOZH)           |
| Gicleur principal                      | 162 (160 / 165)                |
| Gicleur de ralenti                     | 35 (42)                        |
| Gicleur de starter                     | 85                             |
| Vis de régulation de l'air de ralenti  |                                |
| ouvert                                 | 1 tour                         |
| Boisseau                               | 7 avec découpe                 |
| Tiroir d'étranglement butée            | disponible                     |

## 200 XC-W USA

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur                    | KEIHIN PWK 36S AG              |
| Numéro d'identification du carburateur | FK0200                         |
| Position de l'aiguille                 | 4e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur                    | NOZH (NOZG)                    |
| Gicleur principal                      | 162 (160 / 165)                |
| Gicleur de ralenti                     | 42                             |
| Gicleur de starter                     | 85                             |
| Vis de régulation de l'air de ralenti  |                                |
| ouvert                                 | 1 tour                         |
| Boisseau                               | 7 avec découpe                 |
| Tiroir d'étranglement butée            | -                              |

## 250 EXC EU, 250 EXC SIX DAYS EU

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur                    | KEIHIN PWK 36S AG              |
| Numéro d'identification du carburateur | FK0251                         |
| Position de l'aiguille                 | 3e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur                    | N84K (N8RH / N8RJ / N8RW)      |
| Gicleur principal                      | 115 (162 / 165)                |
| Gicleur de ralenti                     | 38X38 (35)                     |
| Gicleur de starter                     | 50 (85)                        |
| Vis de régulation de l'air de ralenti  |                                |
| ouvert                                 | 1,75 tours                     |
| Boisseau                               | 7 avec découpe                 |
| Tiroir d'étranglement butée            | disponible                     |

## 250 EXC AUS

|  |   |
|--|---|
| Type de carburateur                    | KEIHIN PWK 36S AG                       |
| Numéro d'identification du carburateur | 3600C                                   |
| Position de l'aiguille                 | 1re position en partant du haut         |
| Aiguille de gicleur                    | N3CJ (N8RH / N8RJ / N8RW / N2ZJ / N2ZW) |
| Gicleur principal                      | 160 (162 / 165)                         |
| Gicleur de ralenti                     | 35                                      |
| Gicleur de starter                     | 85                                      |
| Vis de régulation de l'air de ralenti  |   |
| ouvert                                 | 3,5 tours                               |
| Boisseau                               | 7 avec découpe                          |
| Tiroir d'étranglement butée            | disponible                              |

## 250 XC EU/USA

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur                    | KEIHIN PWK 36S AG              |
| Numéro d'identification du carburateur | FK0220                         |
| Position de l'aiguille                 | 4e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur                    | N8RH (N8RG)                    |
| Gicleur principal                      | 168 (170)                      |
| Gicleur de ralenti                     | 35                             |
| Gicleur de starter                     | 85                             |
| Vis de régulation de l'air de ralenti  |                                |
| ouvert                                 | 1 tour                         |
| Boisseau                               | 7 avec découpe                 |
| Tiroir d'étranglement butée            | -                              |

## 250 XC-W USA

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur                    | KEIHIN PWK 36S AG              |
| Numéro d'identification du carburateur | FK0230                         |
| Position de l'aiguille                 | 4e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur                    | N8RW (N8RH / N8RJ)             |
| Gicleur principal                      | 165 (162)                      |
| Gicleur de ralenti                     | 35                             |
| Gicleur de starter                     | 85                             |
| Vis de régulation de l'air de ralenti  |                                |
| ouvert                                 | 1 tour                         |
| Boisseau                               | 7 avec découpe                 |
| Tiroir d'étranglement butée            | -                              |

## 300 EXC EU, 300 EXC SIX DAYS EU

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur                    | KEIHIN PWK 36S AG              |
| Numéro d'identification du carburateur | FK0261                         |
| Position de l'aiguille                 | 3e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur                    | N84K (N2ZJ / N2ZW / NOZG)      |
| Gicleur principal                      | 115 (162 / 165)                |
| Gicleur de ralenti                     | 38X38 (35)                     |
| Gicleur de starter                     | 50 (85)                        |
| Vis de régulation de l'air de ralenti  |                                |
| ouvert                                 | 1,75 tours                     |
| Boisseau                               | 7 avec découpe                 |
| Tiroir d'étranglement butée            | disponible                     |

## 300 EXC AUS

|  |   |
|--|---|
| Type de carburateur                    | KEIHIN PWK 36S AG                       |
| Numéro d'identification du carburateur | 3600C                                   |
| Position de l'aiguille                 | 1re position en partant du haut         |
| Aiguille de gicleur                    | N3CJ (N8RH / N8RJ / N8RW / N2ZJ / N2ZW) |
| Gicleur principal                      | 160 (162 / 165)                         |
| Gicleur de ralenti                     | 35                                      |
| Gicleur de starter                     | 85                                      |
| Vis de régulation de l'air de ralenti  |   |
| ouvert                                 | 3,5 tours                               |
| Boisseau                               | 7 avec découpe                          |
| Tiroir d'étranglement butée            | disponible                              |

## 300 XC EU/USA, 300 XC-W USA

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| Type de carburateur                    | KEIHIN PWK 36S AG              |
| Numéro d'identification du carburateur | FK0240                         |
| Position de l'aiguille                 | 4e position en partant du haut |
| Aiguille de gicleur                    | N2ZJ (N2ZW)                    |
| Gicleur principal                      | 165 (162)                      |
| Gicleur de ralenti                     | 35                             |
| Gicleur de starter                     | 85                             |
| Vis de régulation de l'air de ralenti  |                                |
| ouvert                                 | 1 tour                         |
| Boisseau                               | 7 avec découpe                 |
| Tiroir d'étranglement butée            | -                              |

## Configuration du carburateur (125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU) ↻

**Danger**  
**Annulation de l'autorisation de circulation sur routes et de l'assurance** Seule la version homologuée (bridée) est autorisée sur les routes ouvertes au public.

- Débridée, la moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.

| KEIHIN PWK 36S AG         |                               |                                |                                |                                |  |                               |                               |
|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--|-------------------------------|-------------------------------|
| M/FT ASL<br>↓             | TEMP<br>→                     | -20°C ... -7°C                 | -6°C ... 5°C                   | 6°C ... 15°C                   | 16°C ... 24°C  | 25°C ... 36°C                 | 37°C ... 49°C                 |
|                           |                               | -2°F ... 20°F                  | 19°F ... 41°F                  | 42°F ... 60°F                  | 61°F ... 78°F  | 79°F ... 98°F                 | 99°F ... 120°F                |
| 3.000 m<br>10,000 ft<br>↑ | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>45<br>NOZE<br>4<br>170    | 1,5<br>45<br>NOZE<br>3<br>168  | 1,5<br>42<br>NOZF<br>3<br>165  | 2<br>40<br>NOZF<br>2<br>162                                    | 2<br>38<br>NOZG<br>2<br>160   |                               |
| 2.301 m<br>7,501 ft<br>↑  | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>48<br>NOZE<br>4<br>170    | 1<br>45<br>NOZE<br>4<br>170    | 1,5<br>45<br>NOZE<br>3<br>168  | 1,5<br>42<br>NOZF<br>3<br>165                                  | 2<br>40<br>NOZF<br>2<br>162   | 2<br>38<br>NOZG<br>2<br>160   |
| 1.500 m<br>5,000 ft<br>↑  | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 0,75<br>48<br>NOZD<br>4<br>172 | 1<br>48<br>NOZE<br>4<br>170    | 1<br>45<br>NOZE<br>4<br>170    | 1,5<br>45<br>NOZE<br>3<br>168                                  | 1,5<br>42<br>NOZF<br>3<br>165 | 2<br>40<br>NOZF<br>2<br>162   |
| 750 m<br>2,500 ft<br>↑    | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 0,75<br>50<br>NOZD<br>5<br>175 | 0,75<br>48<br>NOZD<br>4<br>172 | 1<br>48<br>NOZE<br>4<br>170    | <b>1</b><br><b>45</b><br><b>NOZE</b><br><b>4</b><br><b>170</b> | 1,5<br>45<br>NOZE<br>3<br>168 | 1,5<br>42<br>NOZF<br>3<br>165 |
| 300 m<br>1,000 ft<br>↑    | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 0,75<br>52<br>NOZC<br>5<br>178 | 0,75<br>50<br>NOZD<br>5<br>175 | 0,75<br>48<br>NOZD<br>4<br>172 | 1<br>48<br>NOZE<br>4<br>170                                    | 1<br>45<br>NOZE<br>4<br>170   | 1,5<br>45<br>NOZE<br>3<br>168 |

400748-01

|          |   |
|----------|---|
| M/FT ASL | Altitude au-dessus du niveau de la mer        |
| TEMP     | Température                                   |
| ASO      | Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte |
| IJ       | Gicleur de ralenti                            |
| NDL      | Aiguille                                      |
| POS      | Position de l'aiguille du haut                |
| MJ       | Gicleur principal                             |

Non valable sur pistes !



## Configuration du carburateur (150 XC USA) ↘

| KEIHIN PWK 38S AG         |                               |                               |                               |                               |  |                               |                               |
|---------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--|-------------------------------|-------------------------------|
| M/FT ASL<br>↓             | TEMP<br>→                     | -20°C ... -7°C                | -6°C ... 5°C                  | 6°C ... 15°C                  | 16°C ... 24°C  | 25°C ... 36°C                 | 37°C ... 49°C                 |
|                           |                               | -2°F ... 20°F                 | 19°F ... 41°F                 | 42°F ... 60°F                 | 61°F ... 78°F  | 79°F ... 98°F                 | 99°F ... 120°F                |
| 3.000 m<br>10,000 ft<br>↑ | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>42<br>NOZI<br>2<br>182 | 2<br>42<br>NOZI<br>2<br>182   | 2,5<br>40<br>NOZI<br>2<br>180 | 2,5<br>40<br>NOZJ<br>1<br>178                                    | 3<br>38<br>NOZK<br>1<br>175   |                               |
| 2.301 m<br>7,501 ft<br>↑  | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>42<br>NOZI<br>3<br>185 | 1,5<br>42<br>NOZI<br>2<br>182 | 2<br>42<br>NOZI<br>2<br>182   | 2<br>40<br>NOZI<br>2<br>180                                      | 2,5<br>40<br>NOZJ<br>1<br>178 | 3<br>38<br>NOZK<br>1<br>175   |
| 1.500 m<br>5,000 ft<br>↑  | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>45<br>NOZH<br>3<br>188 | 1,5<br>42<br>NOZI<br>3<br>185 | 1,5<br>42<br>NOZI<br>2<br>182 | 2<br>42<br>NOZI<br>2<br>182                                      | 2<br>40<br>NOZI<br>2<br>180   | 2,5<br>40<br>NOZJ<br>1<br>178 |
| 750 m<br>2,500 ft<br>↑    | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>48<br>NOZG<br>4<br>190 | 1,5<br>45<br>NOZH<br>3<br>188 | 1,5<br>42<br>NOZI<br>3<br>185 | <b>1,5</b><br><b>42</b><br><b>NOZI</b><br><b>2</b><br><b>182</b> | 2<br>42<br>NOZI<br>2<br>182   | 2<br>40<br>NOZI<br>2<br>180   |
| 300 m<br>1,000 ft<br>↑    | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>48<br>NOZF<br>5<br>192 | 1,5<br>48<br>NOZG<br>4<br>190 | 1,5<br>45<br>NOZH<br>3<br>188 | 1,5<br>42<br>NOZI<br>3<br>185                                    | 1,5<br>42<br>NOZI<br>2<br>182 | 2<br>42<br>NOZI<br>2<br>182   |
| 0 m<br>0 ft               |                               |                               |                               |                               |  |                               |                               |

400710-01

|          |   |
|----------|---|
| M/FT ASL | Altitude au-dessus du niveau de la mer        |
| TEMP     | Température                                   |
| ASO      | Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte |
| IJ       | Gicleur de ralenti                            |
| NDL      | Aiguille                                      |
| POS      | Position de l'aiguille du haut                |
| MJ       | Gicleur principal                             |

Non valable sur pistes !

## Configuration du carburateur (Tous les modèles 200) ↘

**Danger**  
**Annulation de l'autorisation de circulation sur routes et de l'assurance** Seule la version homologuée (bridée) est autorisée sur les routes ouvertes au public.

- Débridée, la moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.

| KEIHIN PWK 36S AG         |                               |                                |                             |                               |  |                               |                               |
|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|--|-------------------------------|-------------------------------|
| M/FT ASL<br>↓             | TEMP<br>→                     | -20°C ... -7°C                 | -6°C ... 5°C                | 6°C ... 15°C                  | 16°C ... 24°C  | 25°C ... 36°C                 | 37°C ... 49°C                 |
|                           |                               | -2°F ... 20°F                  | 19°F ... 41°F               | 42°F ... 60°F                 | 61°F ... 78°F  | 79°F ... 98°F                 | 99°F ... 120°F                |
| 3.000 m<br>10,000 ft<br>↑ | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>42<br>NOZH<br>4<br>162    | 1<br>42<br>NOZH<br>3<br>160 | 1,5<br>42<br>NOZI<br>3<br>158 | 1,5<br>40<br>NOZI<br>2<br>155                                  | 2<br>40<br>NOZJ<br>2<br>152   |                               |
| 2.301 m<br>7,501 ft<br>↑  | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>45<br>NOZH<br>4<br>162    | 1<br>42<br>NOZH<br>4<br>162 | 1<br>42<br>NOZH<br>3<br>160   | 1,5<br>42<br>NOZI<br>3<br>158                                  | 1,5<br>40<br>NOZI<br>2<br>155 | 2<br>40<br>NOZJ<br>2<br>152   |
| 1.500 m<br>5,000 ft<br>↑  | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>45<br>NOZG<br>4<br>165    | 1<br>45<br>NOZH<br>4<br>162 | 1<br>42<br>NOZH<br>4<br>162   | 1<br>42<br>NOZH<br>3<br>160                                    | 1,5<br>42<br>NOZI<br>3<br>158 | 1,5<br>40<br>NOZI<br>2<br>155 |
| 750 m<br>2,500 ft<br>↑    | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>48<br>NOZG<br>4<br>168    | 1<br>45<br>NOZG<br>4<br>165 | 1<br>45<br>NOZH<br>4<br>162   | <b>1</b><br><b>42</b><br><b>NOZH</b><br><b>4</b><br><b>162</b> | 1<br>42<br>NOZH<br>3<br>160   | 1,5<br>42<br>NOZI<br>3<br>158 |
| 300 m<br>1,000 ft<br>↑    | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 0,75<br>50<br>NOZF<br>5<br>170 | 1<br>48<br>NOZG<br>4<br>168 | 1<br>48<br>NOZG<br>4<br>165   | 1<br>45<br>NOZH<br>4<br>162                                    | 1<br>42<br>NOZH<br>4<br>162   | 1<br>42<br>NOZH<br>3<br>160   |
| 0 m<br>0 ft               |                               |                                |                             |                               |  |                               | 400749-01                     |

|          |   |
|----------|---|
| M/FT ASL | Altitude au-dessus du niveau de la mer        |
| TEMP     | Température                                   |
| ASO      | Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte |
| IJ       | Gicleur de ralenti                            |
| NDL      | Aiguille                                      |
| POS      | Position de l'aiguille du haut                |
| MJ       | Gicleur principal                             |

Non valable sur pistes !

## Configuration du carburateur (250 EXC EU, 250 EXC SIX DAYS EU, 250 EXC AUS, 250 XC-W USA) ↘

**Danger**  
**Annulation de l'autorisation de circulation sur routes et de l'assurance** Seule la version homologuée (bridée) est autorisée sur les routes ouvertes au public.

– Débridée, la moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.

| KEIHIN PWK 36S AG                                |                               |                                |                             |                               |  |                               |                               |
|--|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|--|-------------------------------|-------------------------------|
| M/FT ASL<br>↓                                    | TEMP<br>→                     | -20°C ... -7°C                 | -6°C ... 5°C                | 6°C ... 15°C                  | 16°C ... 24°C  | 25°C ... 36°C                 | 37°C ... 49°C                 |
|  |                               | -2°F ... 20°F                  | 19°F ... 41°F               | 42°F ... 60°F                 | 61°F ... 78°F  | 79°F ... 98°F                 | 99°F ... 120°F                |
| 3.000 m<br>10,000 ft<br>↑<br>2.301 m<br>7,501 ft | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>35<br>N8RW<br>4<br>165    | 1<br>35<br>N8RW<br>3<br>165 | 1,5<br>35<br>N8RJ<br>3<br>162 | 1,5<br>35<br>N8RJ<br>2<br>160                                  | 2<br>35<br>N8RK<br>2<br>158   |                               |
| 2.300 m<br>7,500 ft<br>↑<br>1.501 m<br>5,001 ft  | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>35<br>N8RH<br>4<br>168    | 1<br>35<br>N8RW<br>4<br>165 | 1<br>35<br>N8RW<br>3<br>165   | 1,5<br>35<br>N8RJ<br>3<br>162                                  | 1,5<br>35<br>N8RJ<br>2<br>160 | 2<br>35<br>N8RK<br>2<br>158   |
| 1.500 m<br>5,000 ft<br>↑<br>751 m<br>2,501 ft    | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>35<br>N8RG<br>4<br>170    | 1<br>35<br>N8RH<br>4<br>168 | 1<br>35<br>N8RW<br>4<br>165   | 1<br>35<br>N8RW<br>3<br>165                                    | 1,5<br>35<br>N8RJ<br>3<br>162 | 1,5<br>35<br>N8RJ<br>2<br>160 |
| 750 m<br>2,500 ft<br>↑<br>301 m<br>1,001 ft      | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>38<br>N8RG<br>5<br>172    | 1<br>35<br>N8RG<br>4<br>170 | 1<br>35<br>N8RH<br>4<br>168   | <b>1</b><br><b>35</b><br><b>N8RW</b><br><b>4</b><br><b>165</b> | 1<br>35<br>N8RW<br>3<br>165   | 1,5<br>35<br>N8RJ<br>3<br>162 |
| 300 m<br>1,000 ft<br>↑<br>0 m<br>0 ft            | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 0,75<br>40<br>N8RG<br>5<br>175 | 1<br>38<br>N8RG<br>5<br>172 | 1<br>35<br>N8RG<br>4<br>170   | 1<br>35<br>N8RH<br>4<br>168                                    | 1<br>35<br>N8RW<br>4<br>165   | 1<br>35<br>N8RW<br>3<br>165   |

400751-01

|          |   |
|----------|---|
| M/FT ASL | Altitude au-dessus du niveau de la mer        |
| TEMP     | Température                                   |
| ASO      | Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte |
| IJ       | Gicleur de ralenti                            |
| NDL      | Aiguille                                      |
| POS      | Position de l'aiguille du haut                |
| MJ       | Gicleur principal                             |

Non valable sur pistes !

## Configuration du carburateur (250 XC EU/USA) ↴

| KEIHIN PWK 36S AG         |                               |                                |                             |                               |  |                                |                                |
|---------------------------|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|--|--------------------------------|--------------------------------|
| M/FT ASL<br>↓             | TEMP<br>→                     | -20°C ... -7°C                 | -6°C ... 5°C                | 6°C ... 15°C                  | 16°C ... 24°C  | 25°C ... 36°C                  | 37°C ... 49°C                  |
|                           |                               | -2°F ... 20°F                  | 19°F ... 41°F               | 42°F ... 60°F                 | 61°F ... 78°F  | 79°F ... 98°F                  | 99°F ... 120°F                 |
| 3.000 m<br>10,000 ft<br>↑ | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>35<br>N8RH<br>4<br>168    | 1<br>35<br>N8RH<br>3<br>168 | 1,5<br>35<br>N8RW<br>3<br>165 | 1,75<br>35<br>N8RW<br>2<br>162                                 | 2<br>35<br>N8RJ<br>2<br>160    |                                |
| 2.300 m<br>7,500 ft<br>↑  | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>35<br>N8RG<br>4<br>170    | 1<br>35<br>N8RH<br>4<br>168 | 1<br>35<br>N8RH<br>3<br>168   | 1,5<br>35<br>N8RW<br>3<br>165                                  | 1,75<br>35<br>N8RW<br>2<br>162 | 2<br>35<br>N8RJ<br>2<br>160    |
| 1.500 m<br>5,000 ft<br>↑  | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>38<br>N8RG<br>4<br>172    | 1<br>35<br>N8RG<br>4<br>170 | 1<br>35<br>N8RH<br>4<br>168   | 1<br>35<br>N8RH<br>3<br>168                                    | 1,5<br>35<br>N8RW<br>3<br>165  | 1,75<br>35<br>N8RW<br>2<br>162 |
| 750 m<br>2,500 ft<br>↑    | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>40<br>N8RF<br>5<br>175    | 1<br>38<br>N8RG<br>4<br>172 | 1<br>35<br>N8RG<br>4<br>170   | <b>1</b><br><b>35</b><br><b>N8RH</b><br><b>4</b><br><b>168</b> | 1<br>35<br>N8RH<br>3<br>168    | 1,5<br>35<br>N8RW<br>3<br>165  |
| 300 m<br>1,000 ft<br>↑    | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 0,75<br>42<br>N8RF<br>5<br>178 | 1<br>40<br>N8RF<br>5<br>175 | 1<br>38<br>N8RG<br>4<br>172   | 1<br>35<br>N8RG<br>4<br>170                                    | 1<br>35<br>N8RH<br>4<br>168    | 1<br>35<br>N8RH<br>3<br>168    |
| 0 m<br>0 ft               |                               |                                |                             |                               |  |                                |                                |

400750-01

|          |   |
|----------|---|
| M/FT ASL | Altitude au-dessus du niveau de la mer        |
| TEMP     | Température                                   |
| ASO      | Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte |
| IJ       | Gicleur de ralenti                            |
| NDL      | Aiguille                                      |
| POS      | Position de l'aiguille du haut                |
| MJ       | Gicleur principal                             |

Non valable sur pistes !

## Configuration du carburateur (Tous les modèles 300) ↘

**Danger**  
**Annulation de l'autorisation de circulation sur routes et de l'assurance** Seule la version homologuée (bridée) est autorisée sur les routes ouvertes au public.

- Débridée, la moto ne doit être utilisée qu'en circuit fermé sur des routes non ouvertes au public.

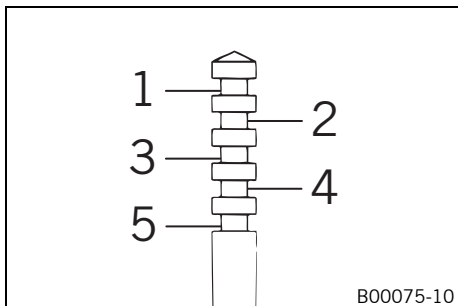
| KEIHIN PWK 36S AG                                |                               |                                |                             |                               |  |                               |                               |
|--|-------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|--|-------------------------------|-------------------------------|
| M/FT ASL<br>↓                                    | TEMP<br>→                     | -20°C ... -7°C                 | -6°C ... 5°C                | 6°C ... 15°C                  | 16°C ... 24°C  | 25°C ... 36°C                 | 37°C ... 49°C                 |
|  |                               | -2°F ... 20°F                  | 19°F ... 41°F               | 42°F ... 60°F                 | 61°F ... 78°F  | 79°F ... 98°F                 | 99°F ... 120°F                |
| 3.000 m<br>10,000 ft<br>↑<br>2.301 m<br>7,501 ft | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>35<br>N2ZJ<br>4<br>165    | 1<br>35<br>N2ZJ<br>3<br>165 | 1,5<br>35<br>N2ZJ<br>3<br>162 | 1,5<br>35<br>N2ZK<br>2<br>160                                  | 2<br>35<br>N2ZK<br>2<br>158   |                               |
| 2.300 m<br>7,500 ft<br>↑<br>1.501 m<br>5,001 ft  | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>35<br>N2ZW<br>4<br>168    | 1<br>35<br>N2ZJ<br>4<br>165 | 1<br>35<br>N2ZJ<br>3<br>165   | 1,5<br>35<br>N2ZJ<br>3<br>162                                  | 1,5<br>35<br>N2ZK<br>2<br>160 | 2<br>35<br>N2ZK<br>2<br>158   |
| 1.500 m<br>5,000 ft<br>↑<br>751 m<br>2,501 ft    | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>35<br>N2ZH<br>4<br>170    | 1<br>35<br>N2ZW<br>4<br>168 | 1<br>35<br>N2ZJ<br>4<br>165   | 1<br>35<br>N2ZJ<br>3<br>165                                    | 1,5<br>35<br>N2ZJ<br>3<br>162 | 1,5<br>35<br>N2ZK<br>2<br>160 |
| 750 m<br>2,500 ft<br>↑<br>301 m<br>1,001 ft      | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>38<br>N2ZH<br>5<br>172    | 1<br>35<br>N2ZH<br>4<br>170 | 1<br>35<br>N2ZW<br>4<br>168   | <b>1</b><br><b>35</b><br><b>N2ZJ</b><br><b>4</b><br><b>165</b> | 1<br>35<br>N2ZJ<br>3<br>165   | 1,5<br>35<br>N2ZJ<br>3<br>162 |
| 300 m<br>1,000 ft<br>↑<br>0 m<br>0 ft            | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 0,75<br>40<br>N2ZG<br>5<br>175 | 1<br>38<br>N2ZH<br>5<br>172 | 1<br>35<br>N2ZW<br>4<br>170   | 1<br>35<br>N2ZW<br>4<br>168                                    | 1<br>35<br>N2ZJ<br>4<br>165   | 1<br>35<br>N2ZJ<br>3<br>165   |

400752-01

|          |   |
|----------|---|
| M/FT ASL | Altitude au-dessus du niveau de la mer        |
| TEMP     | Température                                   |
| ASO      | Vis de régulation de l'air de ralenti ouverte |
| IJ       | Gicleur de ralenti                            |
| NDL      | Aiguille                                      |
| POS      | Position de l'aiguille du haut                |
| MJ       | Gicleur principal                             |

Non valable sur pistes !

## Configuration du carburateur, généralités ↗



1... 5

Position de l'aiguille du haut

Les cinq positions possibles de l'aiguille sont illustrées ici.  
La configuration du carburateur dépend des conditions environnantes et d'utilisation définies.

|   |  |   |
|---|--|---|
| Cadre   | Cadre tubulaire central en acier au chrome-molybdène |   |
| Fourche (EXC, EXC SIX DAYS, XC-W)   | <b>WP Suspension</b> Up Side Down 4860 MXMA PA       |   |
| Fourche (XC)  | <b>WP Suspension</b> Up Side Down 4860 MXMA CC       |   |
| Débattement   |  |   |
| avant   | 300 mm (11,81 in)                                    |   |
| arrière   | 335 mm (13,19 in)                                    |   |
| Déport de fourche   | 22 mm (0,87 in)                                      |   |
| Amortisseur   | <b>WP Suspension</b> PDS 5018 DCC                    |   |
| Système de frein  | Freins à disques, étriers de frein flottants         |   |
| Diamètre des disques de freins  |  |   |
| avant   | 260 mm (10,24 in)                                    |   |
| arrière   | 220 mm (8,66 in)                                     |   |
| Usure limite des disques de freins  |  |   |
| avant   | 2,5 mm (0,098 in)                                    |   |
| arrière   | 3,5 mm (0,138 in)                                    |   |
| Pression d'air du pneu tout-terrain   |  |   |
| avant   | 1,0 bar (15 psi)                                     |   |
| arrière   | 1,0 bar (15 psi)                                     |   |
| Démultiplication secondaire (125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU, 200 EXC EU, 200 EXC AUS)                          | 14:42  |   |
| Démultiplication secondaire (250/300 XC-W, 150 XC USA)  | 13:50  |   |
| Démultiplication secondaire (200 XC-W USA)  | 14:48  |   |
| Démultiplication secondaire (250/300 EXC AUS, 250 EXC EU, 250 EXC SIX DAYS EU, 300 EXC EU, 300 EXC SIX DAYS EU) | 13:40  |   |
| Démultiplication secondaire (250/300 XC)  | 14:50  |   |
| Chaîne  | 5/8 x 1/4"   |   |
| Couronnes livrables   | 38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52                   |   |
| Angle de chasse   | 63,5°  |   |
| Empattement (Tous les modèles 125/200)  | 1.471±10 mm (57,91±0,39 in)                          |   |
| Empattement (Tous les modèles 200/250/300)  | 1.475±10 mm (58,07±0,39 in)                          |   |
| Hauteur du siège à vide   | 985 mm (38,78 in)                                    |   |
| Garde au sol à vide (Tous les modèles 125/200)  | 390 mm (15,35 in)                                    |   |
| Garde au sol à vide (Tous les modèles 250/300, XC)  | 385 mm (15,16 in)                                    |   |
| Poids sans carburant env. (125 EXC EU, 200 EXC EU, 200 EXC AUS)   | 97 kg (214 lb.)                                      |   |
| Poids sans carburant env. (150 XC USA)  | 94,4 kg (208,1 lb.)                                  |   |
| Poids sans carburant env. (200 XC-W USA)  | 94,8 kg (209 lb.)                                    |   |
| Poids sans carburant env. (250 EXC EU, 250 EXC SIX DAYS EU, 250 EXC AUS)  | 100,8 kg (222,2 lb.)                                 |   |
| Poids sans carburant env. (250/300 XC-W)  | 101,8 kg (224,4 lb.)                                 |   |
| Poids sans carburant env. (250 XC EU/USA)   | 97,6 kg (215,2 lb.)                                  |   |
| Poids sans carburant env. (300 EXC EU, 300 EXC SIX DAYS EU, 300 EXC AUS)  | 103,1 kg (227,3 lb.)                                 |   |
| Poids sans carburant env. (250/300 XC-W)  | 100,4 kg (221,3 lb.)                                 |   |
| Poids sans carburant env. (300 XC EU/USA)   | 98 kg (216 lb.)                                      |   |
| Charge maximale admissible sur l'axe avant  | 145 kg (320 lb.)                                     |   |
| Charge maximale admissible sur l'axe arrière  | 190 kg (419 lb.)                                     |   |
| Poids total roulant autorisé  | 335 kg (739 lb.)                                     |   |
| Batterie (250 EXC AUS/XC-W/XC, tous les modèles 300)  | YTX4L-BS   | Tension de la batterie : 12 V<br>Capacité nominale : 3 Ah<br>Sans entretien |



## Ampoules utilisées

|  |                         |                 |
|--|-------------------------|-----------------|
| Phare (EXC, EXC SIX DAYS)                  | S2 / douille BA20d      | 12 V<br>35/35 W |
| Veilleuse (EXC, EXC SIX DAYS)              | W5W / douille W2,1x9,5d | 12 V<br>5 W     |
| Témoins (EXC, EXC SIX DAYS)                | W2,3W / douille W2x4,6d | 12 V<br>2,3 W   |
| Clignotant (EXC, EXC SIX DAYS)             | R10W / douille BA15s    | 12 V<br>10 W    |
| Feu stop - feu arrière (EXC, EXC SIX DAYS) | LED                     |                 |
| Éclairage de plaque (EXC, EXC SIX DAYS)    | W5W / douille W2,1x9,5d | 12 V<br>5 W     |

## Pneus

| Validité  | Pneu avant  | Pneu arrière   |
|---|---|--|
| (EXC, EXC SIX DAYS)   | <b>90/90 - 21 M/C 54M M+S TT</b><br>Metzeler MCE 6 DAYS EXTREME | <b>140/80 - 18 M/C 70M M+S TT</b><br>Metzeler MCE 6 DAYS EXTREME |
| (XC-W/XC)   | <b>80/100 - 21 51M TT</b><br>Bridgestone M59                    | <b>110/100 - 18 64M TT</b><br>Bridgestone M402                   |
| Pour plus d'informations, consulter la rubrique SAV, à l'adresse :<br><a href="http://www.ktm.com">http://www.ktm.com</a> |   |  |

## Quantité de remplissage - carburant

|   |                      |   |
|---|----------------------|---|
| Capacité totale du réservoir à carburant env. | 9,5 l (2,51 US gal)  | Carburant Super sans plomb mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60) (☛ p. 130) (EXC EU, EXC SIX DAYS)                  |
| Capacité totale du réservoir à carburant env. | 11,5 l (3,04 US gal) | Carburant Super sans plomb mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:40) (☛ p. 130) (150 XC USA)                            |
|   |                      | Carburant Super sans plomb mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60) (☛ p. 130) (200/250/300 XC-W, 250/300 XC, EXC AUS) |
| Réserve de carburant env.                     | 2 l (2 qt.)          |   |

## Tous les modèles 125/200

|   |  |
|---|--|
| Référence de la fourche                           | 14.18.7J.02  |
| Fourche   | <b>WP Suspension</b> Up Side Down 4860 MXMA PA                                   |
| Amortissement en compression                      |  |
| Confort   | 26 clics   |
| Standard  | 22 clics   |
| Sport   | 18 clics   |
| Amortissement de détente                          |  |
| Confort   | 24 clics   |
| Standard  | 20 clics   |
| Sport   | 20 clics   |
| Longueur de ressort avec fourreau(x) de préension |  |
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)    | 510 mm (20,08 in)  |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)    | 513 mm (20,2 in)   |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)    | 510 mm (20,08 in)  |
| Taux d'élasticité                                 |  |
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)    | 3,8 N/mm (21,7 lb/in)  |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)    | 4,0 N/mm (22,8 lb/in)  |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)    | 4,2 N/mm (24 lb/in)  |
| Longueur de fourche                               | 940 mm (37,01 in)  |
| Longueur de la chambre d'air                      | 110 <sup>+20</sup> <sub>-30</sub> mm (4,33 <sup>+0,79</sup> <sub>-1,18</sub> in) |
| Préension du ressort - <b>Preload Adjuster</b>    |  |
| Confort   | 0 tour   |
| Standard  | 2 tours  |
| Sport   | 4 tours  |
| Huile de fourche par bras de fourche              | Huile de fourche (SAE 5) (☛ p. 130)  |

## 150 XC USA

|   |  |                                     |
|---|--|-------------------------------------|
| Référence de la fourche                                     | 14.18.7J.27                                    |                                     |
| Fourche   | <b>WP Suspension</b> Up Side Down 4860 MXMA CC |                                     |
| Amortissement en compression                                |  |                                     |
| Confort   | 14 clics                                       |                                     |
| Standard  | 12 clics                                       |                                     |
| Sport   | 10 clics                                       |                                     |
| Amortissement de détente                                    |  |                                     |
| Confort   | 14 clics                                       |                                     |
| Standard  | 12 clics                                       |                                     |
| Sport   | 10 clics                                       |                                     |
| Longueur de ressort avec fourreau(x) de préension           | 492 mm (19,37 in)                              |                                     |
| Taux d'élasticité   |  |                                     |
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)              | 4,0 N/mm (22,8 lb/in)                          |                                     |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)              | 4,2 N/mm (24 lb/in)                            |                                     |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)              | 4,4 N/mm (25,1 lb/in)                          |                                     |
| Pression gaz  | 1,2 bar (17 psi)                               |                                     |
| Longueur de fourche   | 940 mm (37,01 in)                              |                                     |
| Quantité d'huile par cartouche                              | 195 ml (6,59 fl. oz.)                          | Huile de fourche (SAE 5) (☛ p. 130) |
| Quantité d'huile pour chaque bras de fourche sans cartouche | 365 ml (12,34 fl. oz.)                         | Huile de fourche (SAE 5) (☛ p. 130) |

## Tous les modèles 250/300 EXC/XC-W

|   |  |
|---|--|
| Référence de la fourche                             | 14.18.7J.04  |
| Fourche   | <b>WP Suspension</b> Up Side Down 4860 MXMA PA                                   |
| Amortissement en compression                        |  |
| Confort   | 26 clics   |
| Standard  | 22 clics   |
| Sport   | 18 clics   |
| Amortissement de détente                            |  |
| Confort   | 24 clics   |
| Standard  | 20 clics   |
| Sport   | 20 clics   |
| Longueur de ressort avec fourreau(x) de pré-tension |  |
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)      | 510 mm (20,08 in)  |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)      | 513 mm (20,2 in)   |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)      | 510 mm (20,08 in)  |
| Taux d'élasticité                                   |  |
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)      | 4,0 N/mm (22,8 lb/in)  |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)      | 4,2 N/mm (24 lb/in)  |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)      | 4,4 N/mm (25,1 lb/in)  |
| Longueur de fourche                                 | 940 mm (37,01 in)  |
| Longueur de la chambre d'air                        | 110 <sup>+20</sup> <sub>-30</sub> mm (4,33 <sup>+0,79</sup> <sub>-1,18</sub> in) |
| Pré-tension du ressort - <b>Preload Adjuster</b>    |  |
| Confort   | 0 tour   |
| Standard  | 2 tours  |
| Sport   | 4 tours  |
| Huile de fourche par bras de fourche                | Huile de fourche (SAE 5) (☛ p. 130)  |

## 250/300 XC

|   |  |                                     |
|---|--|-------------------------------------|
| Référence de la fourche                                     | 14.18.7J.28                                    |                                     |
| Fourche   | <b>WP Suspension</b> Up Side Down 4860 MXMA CC |                                     |
| Amortissement en compression                                |  |                                     |
| Confort   | 14 clics                                       |                                     |
| Standard  | 12 clics                                       |                                     |
| Sport   | 10 clics                                       |                                     |
| Amortissement de détente                                    |  |                                     |
| Confort   | 14 clics                                       |                                     |
| Standard  | 12 clics                                       |                                     |
| Sport   | 10 clics                                       |                                     |
| Longueur de ressort avec fourreau(x) de pré-tension         | 492 mm (19,37 in)                              |                                     |
| Taux d'élasticité   |  |                                     |
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.)              | 4,2 N/mm (24 lb/in)                            |                                     |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.)              | 4,4 N/mm (25,1 lb/in)                          |                                     |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.)              | 4,6 N/mm (26,3 lb/in)                          |                                     |
| Pression gaz  | 1,2 bar (17 psi)                               |                                     |
| Longueur de fourche   | 940 mm (37,01 in)                              |                                     |
| Quantité d'huile par cartouche                              | 195 ml (6,59 fl. oz.)                          | Huile de fourche (SAE 5) (☛ p. 130) |
| Quantité d'huile pour chaque bras de fourche sans cartouche | 365 ml (12,34 fl. oz.)                         | Huile de fourche (SAE 5) (☛ p. 130) |

## Tous les modèles 125/200

|  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| Référence de l'amortisseur                     | 12.18.7J.02                       |
| Amortisseur                                    | <b>WP Suspension</b> PDS 5018 DCC |
| Amortissement en compression Low Speed         |                                   |
| Confort  | 22 clics                          |
| Standard                                       | 20 clics                          |
| Sport  | 15 clics                          |
| Amortissement en compression High Speed        |                                   |
| Confort  | 2 tours                           |
| Standard                                       | 1,5 tours                         |
| Sport  | 1,25 tours                        |
| Amortissement de détente                       |                                   |
| Confort  | 26 clics                          |
| Standard                                       | 24 clics                          |
| Sport  | 22 clics                          |
| Prétension du ressort                          | 6 mm (0,24 in)                    |
| Taux d'élasticité                              |                                   |
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 63 N/mm (360 lb/in)               |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 66 N/mm (377 lb/in)               |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 69 N/mm (394 lb/in)               |
| Longueur de ressort                            | 250 mm (9,84 in)                  |
| Pression gaz                                   | 10 bar (145 psi)                  |
| Enfoncement en statique                        | 35 mm (1,38 in)                   |
| Enfoncement en charge                          | 105 mm (4,13 in)                  |
| Longueur de montage                            | 411 mm (16,18 in)                 |
| Huile d'amortisseur (☛ p. 130)                 | SAE 2,5                           |

## 150 XC USA

|  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| Référence de l'amortisseur                     | 12.18.7J.27                       |
| Amortisseur                                    | <b>WP Suspension</b> PDS 5018 DCC |
| Amortissement en compression Low Speed         |                                   |
| Confort  | 17 clics                          |
| Standard                                       | 15 clics                          |
| Sport  | 13 clics                          |
| Amortissement en compression High Speed        |                                   |
| Confort  | 2 tours                           |
| Standard                                       | 1,5 tours                         |
| Sport  | 1 tour                            |
| Amortissement de détente                       |                                   |
| Confort  | 24 clics                          |
| Standard                                       | 22 clics                          |
| Sport  | 22 clics                          |
| Prétension du ressort                          | 5 mm (0,2 in)                     |
| Taux d'élasticité                              |                                   |
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 60 N/mm (343 lb/in)               |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 63 N/mm (360 lb/in)               |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 66 N/mm (377 lb/in)               |
| Longueur de ressort                            | 250 mm (9,84 in)                  |
| Pression gaz                                   | 10 bar (145 psi)                  |
| Enfoncement en statique                        | 33 mm (1,3 in)                    |
| Enfoncement en charge                          | 107 mm (4,21 in)                  |

|                                |                   |
|--------------------------------|-------------------|
| Longueur de montage            | 411 mm (16,18 in) |
| Huile d'amortisseur (☛ p. 130) | SAE 2,5           |

## Tous les modèles 250/300 EXC/XC-W

|  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| Référence de l'amortisseur                     | 12.18.7J.04                       |
| Amortisseur                                    | <b>WP Suspension</b> PDS 5018 DCC |
| Amortissement en compression Low Speed         |                                   |
| Confort  | 22 clics                          |
| Standard                                       | 20 clics                          |
| Sport  | 15 clics                          |
| Amortissement en compression High Speed        |                                   |
| Confort  | 2 tours                           |
| Standard                                       | 1,5 tours                         |
| Sport  | 1,25 tours                        |
| Amortissement de détente                       |                                   |
| Confort  | 26 clics                          |
| Standard                                       | 24 clics                          |
| Sport  | 22 clics                          |
| Prétension du ressort                          | 8 mm (0,31 in)                    |
| Taux d'élasticité                              |                                   |
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 66 N/mm (377 lb/in)               |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 69 N/mm (394 lb/in)               |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 72 N/mm (411 lb/in)               |
| Longueur de ressort                            | 250 mm (9,84 in)                  |
| Pression gaz                                   | 10 bar (145 psi)                  |
| Enfoncement en statique                        | 35 mm (1,38 in)                   |
| Enfoncement en charge                          | 105 mm (4,13 in)                  |
| Longueur de montage                            | 411 mm (16,18 in)                 |
| Huile d'amortisseur (☛ p. 130)                 | SAE 2,5                           |

## 250/300 XC

|  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| Référence de l'amortisseur                     | 12.18.7J.28                       |
| Amortisseur                                    | <b>WP Suspension</b> PDS 5018 DCC |
| Amortissement en compression Low Speed         |                                   |
| Confort  | 17 clics                          |
| Standard                                       | 15 clics                          |
| Sport  | 13 clics                          |
| Amortissement en compression High Speed        |                                   |
| Confort  | 2 tours                           |
| Standard                                       | 1,5 tours                         |
| Sport  | 1 tour                            |
| Amortissement de détente                       |                                   |
| Confort  | 24 clics                          |
| Standard                                       | 22 clics                          |
| Sport  | 22 clics                          |
| Prétension du ressort                          | 5 mm (0,2 in)                     |
| Taux d'élasticité                              |                                   |
| Poids du pilote : 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 66 N/mm (377 lb/in)               |
| Poids du pilote : 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 69 N/mm (394 lb/in)               |
| Poids du pilote : 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 72 N/mm (411 lb/in)               |
| Longueur de ressort                            | 250 mm (9,84 in)                  |
| Pression gaz                                   | 10 bar (145 psi)                  |

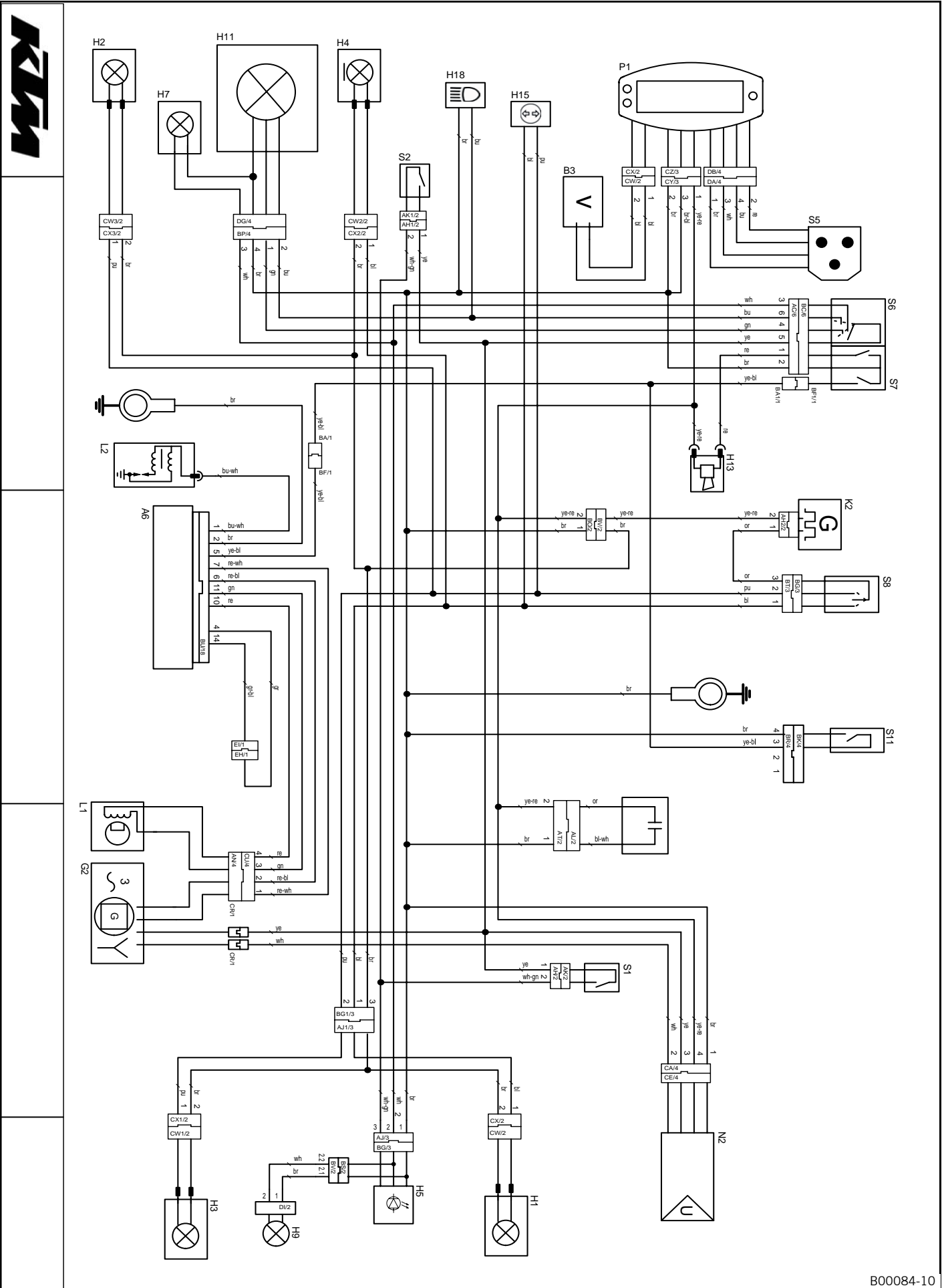
|                                |                   |
|--------------------------------|-------------------|
| Enfoncement en statique        | 33 mm (1,3 in)    |
| Enfoncement en charge          | 107 mm (4,21 in)  |
| Longueur de montage            | 411 mm (16,18 in) |
| Huile d'amortisseur (☛ p. 130) | SAE 2,5           |

|   |         |                               |                      |
|---|---------|-------------------------------|----------------------|
| Vis de rayon roue avant                                     | M4,5    | 5... 6 Nm (3,7... 4,4 lbf ft) | –                    |
| Vis de rayon roue arrière                                   | M5      | 5... 6 Nm (3,7... 4,4 lbf ft) | –                    |
| Vis défecteur au niveau du réservoir de carburant (XC-W/XC) | M5x12   | 1,5 Nm (1,1 lbf ft)           | –                    |
| Autres écrous châssis                                       | M6      | 15 Nm (11,1 lbf ft)           | –                    |
| Autres vis châssis  | M6      | 10 Nm (7,4 lbf ft)            | –                    |
| Vis de disque de frein avant                                | M6      | 14 Nm (10,3 lbf ft)           | –                    |
| Vis disque de frein arrière                                 | M6      | 14 Nm (10,3 lbf ft)           | –                    |
| Vis écrou de réglage amortisseur                            | M6      | 5 Nm (3,7 lbf ft)             | –                    |
| Vis rotule tige sur cylindre de frein à pédale              | M6      | 10 Nm (7,4 lbf ft)            | –                    |
| Autres écrous châssis                                       | M8      | 30 Nm (22,1 lbf ft)           | –                    |
| Autres vis châssis  | M8      | 25 Nm (18,4 lbf ft)           | –                    |
| Écrou porte-pneu  | M8      | 10 Nm (7,4 lbf ft)            | –                    |
| Écrou vis de couronne                                       | M8      | 35 Nm (25,8 lbf ft)           | <b>Loctite® 243™</b> |
| Vis étrier de frein avant                                   | M8      | 25 Nm (18,4 lbf ft)           | <b>Loctite® 243™</b> |
| Vis fixation de l'axe de roue avant                         | M8      | 15 Nm (11,1 lbf ft)           | –                    |
| Vis fixation moteur   | M8      | 33 Nm (24,3 lbf ft)           | –                    |
| Vis partie arrière du cadre                                 | M8      | 35 Nm (25,8 lbf ft)           | <b>Loctite® 243™</b> |
| Vis té inférieur de fourche (EXC EU/AUS)                    | M8      | 15 Nm (11,1 lbf ft)           | –                    |
| Vis té inférieur de fourche (EXC SIX DAYS, XC-W)            | M8      | 12 Nm (8,9 lbf ft)            | –                    |
| Vis té supérieur de fourche (EXC EU/AUS)                    | M8      | 20 Nm (14,8 lbf ft)           | –                    |
| Vis té supérieur de fourche (EXC SIX DAYS, XC-W, XC-W/XC)   | M8      | 17 Nm (12,5 lbf ft)           | –                    |
| Vis tube de fourche en haut (EXC EU/AUS)                    | M8      | 20 Nm (14,8 lbf ft)           | –                    |
| Vis tube de fourche en haut (EXC SIX DAYS, XC-W, XC-W/XC)   | M8      | 17 Nm (12,5 lbf ft)           | <b>Loctite® 243™</b> |
| Autres écrous châssis                                       | M10     | 50 Nm (36,9 lbf ft)           | –                    |
| Autres vis châssis  | M10     | 45 Nm (33,2 lbf ft)           | –                    |
| Vis du support moteur                                       | M10     | 60 Nm (44,3 lbf ft)           | –                    |
| Vis fixation de guidon                                      | M10     | 40 Nm (29,5 lbf ft)           | <b>Loctite® 243™</b> |
| Vis amortisseur en bas                                      | M12     | 80 Nm (59 lbf ft)             | <b>Loctite® 243™</b> |
| Vis amortisseur en haut                                     | M12     | 80 Nm (59 lbf ft)             | <b>Loctite® 243™</b> |
| Écrou fixation de la selle                                  | M12x1   | 20 Nm (14,8 lbf ft)           | –                    |
| Écrou axe de bras oscillant                                 | M16x1,5 | 100 Nm (73,8 lbf ft)          | –                    |
| Écrou axe arrière   | M20x1,5 | 80 Nm (59 lbf ft)             | –                    |
| Tubulure fileté refroidissement                             | M20x1,5 | 12 Nm (8,9 lbf ft)            | <b>Loctite® 243™</b> |
| Vis tête de direction en haut                               | M20x1,5 | 10 Nm (7,4 lbf ft)            | –                    |
| Vis axe avant   | M24x1,5 | 45 Nm (33,2 lbf ft)           | –                    |





Schéma de câblage (125 EXC EU, 125 EXC SIX DAYS EU, 200 EXC EU, 200 EXC AUS, 250 EXC EU, 250 EXC SIX DAYS EU)



## Composants

|     |  |
|-----|--|
| A6  | Boîtier de commande CDI                      |
| B3  | Capteur de vitesse de rotation des roues     |
| G2  | Alternateur                                  |
| H1  | Clignotant arrière droit                     |
| H2  | Clignotant avant gauche                      |
| H3  | Clignotant arrière gauche                    |
| H4  | Clignotant avant droit                       |
| H5  | Feu stop - feu arrière                       |
| H7  | Veilleuse                                    |
| H9  | Éclairage de plaque                          |
| H11 | Feu de croisement/feu de route               |
| H13 | Avertisseur sonore                           |
| H15 | Témoin de clignotant                         |
| H18 | Témoin feu de route                          |
| K1  | Relais de démarrage avec fusible général     |
| K2  | Relais de clignotants                        |
| L1  | Générateur d'impulsions                      |
| L2  | Bobine                                       |
| N2  | Régulateur/redresseur                        |
| P1  | Compteur de vitesse                          |
| S1  | Contacteur de feu stop arrière               |
| S2  | Contacteur de feu stop avant                 |
| S5  | Bouton tripmaster (en option)                |
| S6  | Contacteur de l'éclairage                    |
| S7  | Bouton d'avertisseur sonore, bouton de masse |
| S8  | Bouton de clignotants                        |
| S11 | Bouton d'arrêt d'urgence (EXC AUS)           |

## Couleurs des câbles

|       |             |
|-------|-------------|
| bl    | noir        |
| bl-wh | noir-blanc  |
| br    | marron      |
| br-bl | marron-noir |
| bu    | bleu        |
| bu-wh | bleu-blanc  |
| gn    | vert        |
| gr    | gris        |
| or    | orange      |
| pu    | violet      |
| re    | rouge       |
| re-bl | rouge-noir  |
| re-wh | rouge-blanc |
| wh    | blanc       |
| wh-gn | blanc-vert  |
| wh-re | blanc-rouge |
| ye    | jaune       |
| ye-bl | jaune-noir  |
| ye-re | jaune-rouge |





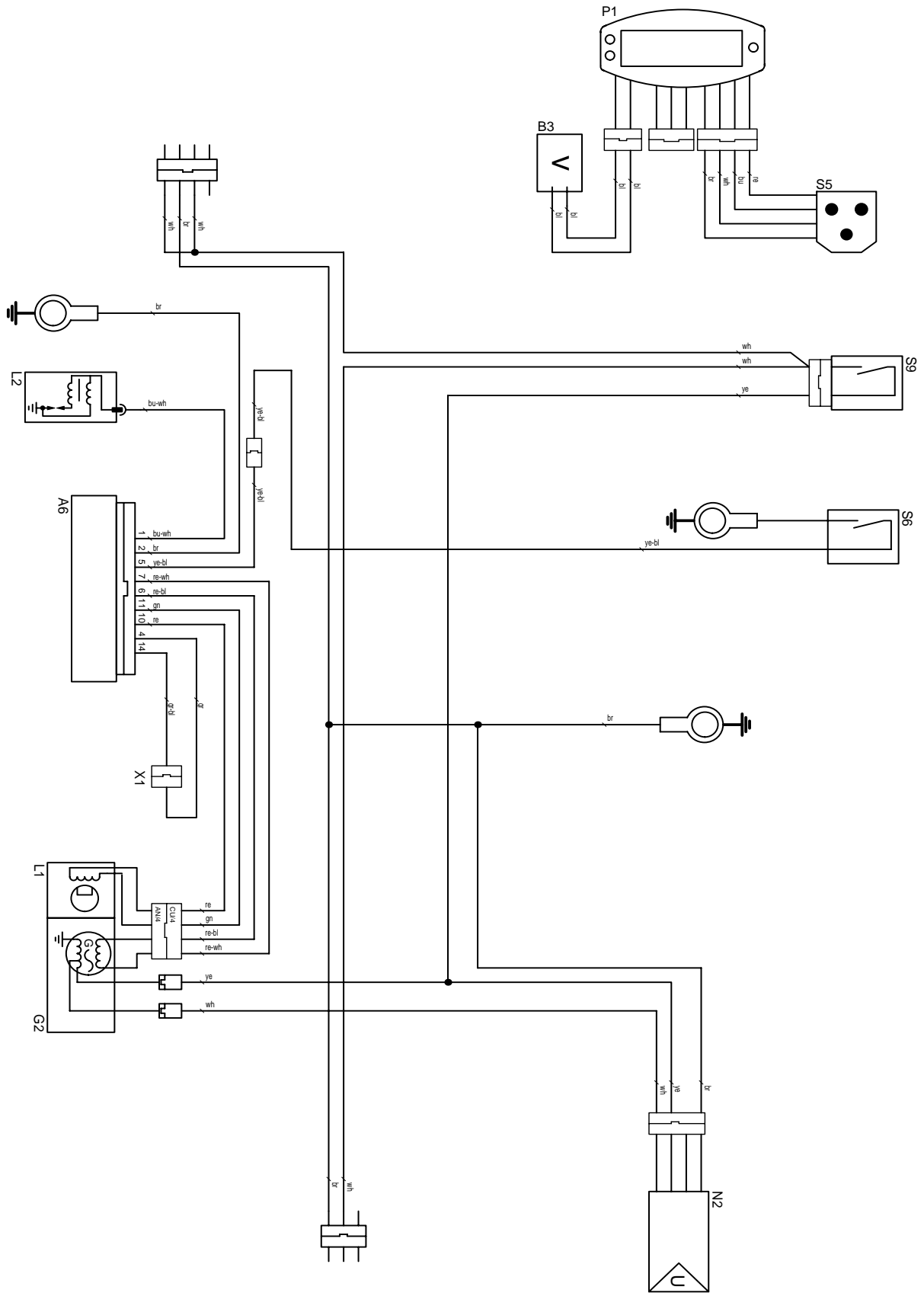
## Composants

|     |  |
|-----|--|
| A6  | Boîtier de commande CDI                      |
| B3  | Capteur de vitesse de rotation des roues     |
| G1  | Batterie                                     |
| G2  | Alternateur                                  |
| H1  | Clignotant arrière droit                     |
| H2  | Clignotant avant gauche                      |
| H3  | Clignotant arrière gauche                    |
| H4  | Clignotant avant droit                       |
| H5  | Feu stop - feu arrière                       |
| H7  | Veilleuse                                    |
| H9  | Éclairage de plaque                          |
| H11 | Feu de croisement/feu de route               |
| H13 | Avertisseur sonore                           |
| H15 | Témoin de clignotant                         |
| H18 | Témoin feu de route                          |
| K1  | Relais de démarrage avec fusible général     |
| K2  | Relais de clignotants                        |
| L1  | Générateur d'impulsions                      |
| L2  | Bobine                                       |
| M1  | Démarrateur électrique                       |
| N2  | Régulateur/redresseur                        |
| P1  | Compteur de vitesse                          |
| S1  | Contacteur de feu stop arrière               |
| S2  | Contacteur de feu stop avant                 |
| S5  | Bouton tripmaster (en option)                |
| S6  | Contacteur de l'éclairage                    |
| S7  | Bouton d'avertisseur sonore, bouton de masse |
| S8  | Bouton de clignotants                        |
| S10 | Bouton de démarrage                          |
| S11 | Bouton d'arrêt d'urgence (EXC AUS)           |

## Couleurs des câbles

|       |             |
|-------|-------------|
| bl    | noir        |
| bl-wh | noir-blanc  |
| br    | marron      |
| br-bl | marron-noir |
| bu    | bleu        |
| bu-wh | bleu-blanc  |
| gn    | vert        |
| gr    | gris        |
| or    | orange      |
| pu    | violet      |
| re    | rouge       |
| re-bl | rouge-noir  |
| re-wh | rouge-blanc |
| wh    | blanc       |
| wh-gn | blanc-vert  |
| wh-re | blanc-rouge |
| ye    | jaune       |
| ye-bl | jaune-noir  |
| ye-re | jaune-rouge |

## Schéma de câblage (150 XC USA, 200 XC-W USA)





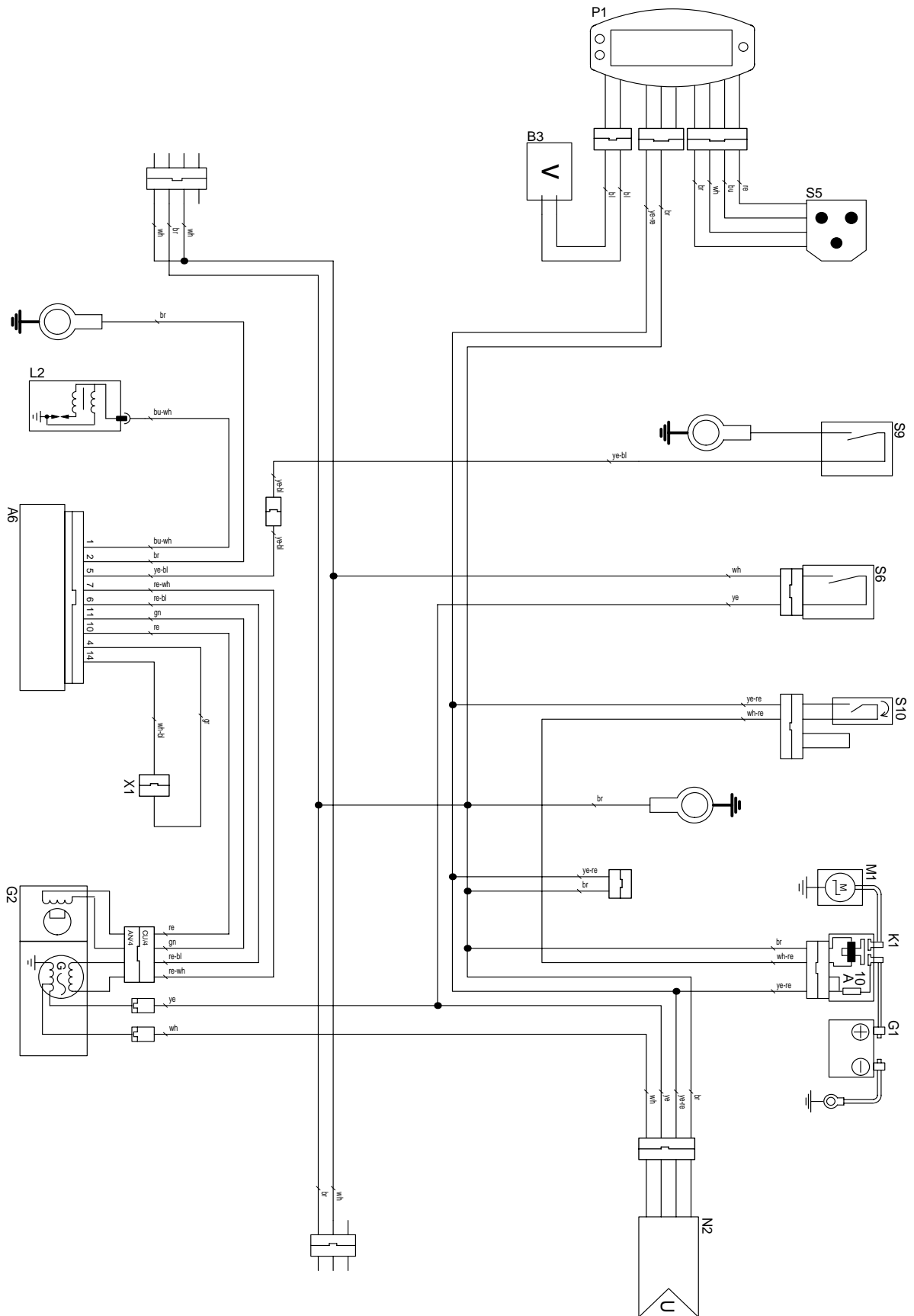
## Composants

|    |   |
|----|---|
| A6 | Boîtier de commande CDI                         |
| B3 | Capteur de vitesse de rotation des roues (XC-W) |
| G2 | Alternateur                                     |
| L1 | Générateur d'impulsions                         |
| L2 | Bobine  |
| N2 | Régulateur/redresseur                           |
| P1 | Compteur de vitesse (XC-W)                      |
| S5 | Bouton tripmaster (en option)                   |
| S6 | Contacteur de l'éclairage (XC-W)                |
| S9 | Bouton de masse                                 |
| X1 | Connecteur de courbe d'allumage                 |

## Couleurs des câbles

|       |             |
|-------|-------------|
| bl    | noir        |
| bl-wh | noir-blanc  |
| br    | marron      |
| bu    | bleu        |
| bu-wh | bleu-blanc  |
| gn    | vert        |
| gr    | gris        |
| re    | rouge       |
| re-bl | rouge-noir  |
| re-wh | rouge-blanc |
| wh    | blanc       |
| wh-re | blanc-rouge |
| ye    | jaune       |
| ye-bl | jaune-noir  |
| ye-re | jaune-rouge |

## Schéma de câblage (250/300 XC-W, 250/300 XC)



## Composants

|     |  |
|-----|--|
| A6  | Boîtier de commande CDI                  |
| B3  | Capteur de vitesse de rotation des roues |
| G1  | Batterie                                 |
| G2  | Alternateur                              |
| K1  | Relais de démarrage avec fusible général |
| L1  | Générateur d'impulsions                  |
| L2  | Bobine                                   |
| M1  | Démarrateur électrique                   |
| N2  | Régulateur/redresseur                    |
| P1  | Compteur de vitesse (XC-W)               |
| S5  | Bouton tripmaster (en option)            |
| S6  | Contacteur de l'éclairage (XC-W)         |
| S9  | Bouton de masse                          |
| S10 | Bouton de démarrage                      |
| X1  | Connecteur de courbe d'allumage          |

## Couleurs des câbles

|       |             |
|-------|-------------|
| bl    | noir        |
| bl-wh | noir-blanc  |
| br    | marron      |
| bu    | bleu        |
| bu-wh | bleu-blanc  |
| gn    | vert        |
| gr    | gris        |
| re    | rouge       |
| re-bl | rouge-noir  |
| re-wh | rouge-blanc |
| wh    | blanc       |
| wh-re | blanc-rouge |
| ye    | jaune       |
| ye-bl | jaune-noir  |
| ye-re | jaune-rouge |

## Carburant Super sans plomb mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:60)

### Selon

- DIN EN 228
- JASO FC (☛ p. 134) (1:60)

### Mélange

|      |  |
|------|--|
| 1:60 | Huile-moteur 2 temps<br>Supercarburant sans plomb (ROZ 95/RON 95/PON 91) |
|------|--|

## Carburant Super sans plomb mélangé avec de l'huile-moteur 2 temps (1:40)

### Selon

- DIN EN 228
- JASO FC (☛ p. 134) (1:40)

### Mélange

|      |  |
|------|--|
| 1:40 | Huile-moteur 2 temps<br>Supercarburant sans plomb (ROZ 95/RON 95/PON 91) |
|------|--|

## Huile d'amortisseur (SAE 2,5) (50180342S1)

### Selon

- SAE (☛ p. 134) (SAE 2,5)

### Indications prescrites

- N'utiliser que des huiles répondant aux normes spécifiées (voir les indications sur le bidon) et possédant les propriétés correspondantes.

## Huile de fourche (SAE 5)

### Selon

- SAE (☛ p. 134) (SAE 5)

### Indications prescrites

- N'utiliser que des huiles répondant aux normes spécifiées (voir les indications sur le bidon) et possédant les propriétés correspondantes. KTM recommande les produits **Motorex®**.

### Fournisseur

#### Motorex®

- **Racing Fork Oil**

## Huile hydraulique (15)

### Selon

- ISO VG (15)

### Indications prescrites

- N'utiliser qu'une huile hydraulique répondant à la norme spécifiée (voir les indications sur le bidon) et possédant les propriétés correspondantes. KTM recommande les produits **Motorex®**.

### Fournisseur

#### Motorex®

- **Hydraulic Fluid 75**

## Huile-moteur (15W/50)

### Selon

- JASO T903 MA (☛ p. 134)
- SAE (☛ p. 134) (15W/50)

### Indications prescrites

- N'utiliser que des huiles-moteur conformes aux normes spécifiées (voir les indications sur le bidon) et possédant les propriétés correspondantes. KTM recommande les produits **Motorex®**.

### Fournisseur

#### Motorex®

- **Top Speed 4T**

## Liquide de frein DOT 4/DOT 5.1

### Selon

- DOT

### Indications prescrites

- N'utiliser qu'un liquide de frein répondant à la norme spécifiée (voir les indications sur le bidon) et possédant les propriétés correspondantes. KTM recommande les produits **Castrol** et **Motorex®**.

### Fournisseur

#### Castrol

- **RESPONSE BRAKE FLUID SUPER DOT 4**

#### Motorex®

- **Brake Fluid DOT 5.1**

## Liquide de refroidissement

### Indications prescrites

- Utiliser toujours un liquide de refroidissement approprié (même dans les pays chauds). Des produits antigel de qualité inférieure peuvent entraîner de la corrosion ou la formation de mousse. KTM recommande les produits **Motorex®**.

### Mélange

|  |  |
|--|--|
| Protection antigel : -25... -45 °C (-13... -49 °F) | 50 % de produit antigel et anticorrosion<br>50 % d'eau distillée |
|--|--|

## Liquide de refroidissement (mélange prêt à l'emploi)

|                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| Protection antigel | -40 °C (-40 °F) |
|--------------------|-----------------|

### Fournisseur

#### Motorex®

- **Anti Freeze**

## Aérosol anti-humidité

### Indications prescrites

- KTM recommande les produits **Motorex®**.

### Fournisseur

#### Motorex®

- **Accu Contact**

## Aérosol pour chaîne Offroad

### Indications prescrites

- KTM recommande les produits **Motorex®**.

### Fournisseur

#### Motorex®

- **Chain Lube 622**

## Graisse longue durée

### Indications prescrites

- KTM recommande les produits **Motorex®**.

### Fournisseur

#### Motorex®

- **Fett 2000**

## Lubrifiant pour filtre à air mousse

### Indications prescrites

- KTM recommande les produits **Motorex®**.

### Fournisseur

#### Motorex®

- **Twin Air Liquid Bio Power**

## Lubrifiant universel en aérosol

### Indications prescrites

- KTM recommande les produits **Motorex®**.

### Fournisseur

#### Motorex®

- **Joker 440 Universal**

## Nettoyant pour chaîne

### Indications prescrites

- KTM recommande les produits **Motorex®**.

### Fournisseur

#### Motorex®

- **Chain Clean 611**

## Nettoyant spécial moto

### Indications prescrites

- KTM recommande les produits **Motorex®**.

### Fournisseur

#### Motorex®

- **Moto Clean 900**

## Nettoyants pour filtre à air

### Indications prescrites

- KTM recommande les produits **Motorex®**.

### Fournisseur

#### Motorex®

- **Twin Air Dirt Bio Remover**

## Produits d'entretien et de maintenance pour les métaux, le caoutchouc et les plastiques

### Indications prescrites

- KTM recommande les produits **Motorex®**.

### Fournisseur

#### **Motorex®**

- **Protect & Shine 645**

## **JASO FC**

JASO FC désigne une classification pour une huile pour moteurs à deux temps spécialement développé pour les conditions extrêmes de la course. Les esters synthétiques de grande qualité et les additifs spécialement adaptés permettent une combustion impeccable, même dans des conditions extrêmes.

## **SAE**

Les classes de viscosité SAE ont été définies par la Society of Automotive Engineers et permettent de différencier les huiles d'après leur viscosité. La viscosité ne sert qu'à décrire la propriété d'une huile définie et ne fournit pas d'informations sur la qualité de cette dernière.

## **JASO T903 MA**

Les différentes évolutions techniques ont entraîné la mise en place d'une spécification particulière pour les motos quatre-temps, la norme JASO T903 MA. Autrefois, des huiles automobiles étaient employées pour les motos quatre-temps, dans la mesure où il n'existait pas de spécifications spéciales pour les motos. Alors que pour les voitures, les huiles doivent permettre de diminuer la fréquence des vidanges, les caractéristiques déterminantes pour les motos 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.



|  |         |
|--|---------|
| <b>A</b>   |         |
| <b>Accessoires</b> .....   | 6       |
| <b>Amortissement de détente</b>  |         |
| Régler sur la fourche .....  | 45      |
| Régler sur l'amortisseur .....   | 40      |
| <b>Amortissement en compression</b>  |         |
| Régler sur la fourche .....  | 44      |
| <b>Amortissement en compression Haute Vitesse</b>                                  |         |
| Régler sur l'amortisseur .....   | 38      |
| <b>Amortissement en compression Petite Vitesse</b>                                 |         |
| Régler sur l'amortisseur .....   | 39      |
| <b>Amortisseur</b>   |         |
| Contrôler l'enfoncement en charge .....  | 42      |
| Déposer .....  | 43      |
| Monter .....   | 44      |
| Vérifier l'enfoncement statique de l'amortisseur .....                             | 41      |
| <b>Antigel</b>   |         |
| Contrôler .....  | 77      |
| <b>B</b>   |         |
| <b>Batterie</b>  |         |
| Charger .....  | 72      |
| Déposer .....  | 72      |
| Monter .....   | 72      |
| <b>Béquille latérale</b> .....   | 24      |
| <b>Bouchon du réservoir</b>  |         |
| Fermer .....   | 22      |
| Ouvrir .....   | 22      |
| <b>Bouton d'arrêt d'urgence</b> .....  | 13      |
| <b>Bouton d'avertisseur sonore</b> .....   | 14      |
| <b>Bouton de clignotants</b> .....   | 14      |
| <b>Bouton de démarrage</b> .....   | 13      |
| <b>Bouton de masse</b> .....   | 12-13   |
| <b>Bras de fourche</b>   |         |
| Déposer .....  | 50      |
| Monter .....   | 50      |
| Nettoyer les cache-poussières .....  | 47      |
| Purger .....   | 47      |
| <b>C</b>   |         |
| <b>Caractéristique du moteur</b>   |         |
| Ressort .....  | 71      |
| Ressort secondaire .....   | 71      |
| <b>Carburants, lubrifiants ou produits aux spécifications de même nature</b> ..... | 6       |
| <b>Carburateur</b> .....   | 86      |
| Régler le ralenti .....  | 87      |
| Vidanger la cuve à niveau constant .....   | 88      |
| <b>Chaîne</b>  |         |
| Nettoyer .....   | 55      |
| <b>Compteur de vitesse</b>   |         |
| Description du fonctionnement .....  | 15      |
| Régler .....   | 16      |
| Régler l'heure .....   | 16      |
| Régler sur kilomètres ou sur miles .....   | 15      |
| <b>Conditions d'utilisation difficiles</b> .....                                   | 27      |
| Neige .....  | 30      |
| Routes boueuses .....  | 29      |
| Sable humide .....   | 28      |
| Sable sec .....  | 27      |
| Température élevée .....   | 30      |
| Température faible .....   | 30      |
| Trajets à faible vitesse .....   | 30      |
| Voies humides .....  | 29      |
| <b>Contacteur de l'éclairage</b> .....   | 14      |
| <b>Couronne/pignon de chaîne</b>   |         |
| Vérifier l'usure .....   | 56      |
| <b>Couvercle de boîtier de filtre à air</b>  |         |
| Déposer .....  | 82      |
| Monter .....   | 82      |
| <b>D</b>   |         |
| <b>Définition de l'application</b> .....   | 6       |
| <b>Démarrage</b> .....   | 31      |
| <b>Diagnostic</b> .....  | 92-93   |
| <b>Direction</b>   |         |
| Déverrouiller la direction .....   | 25      |
| Verrouiller la direction .....   | 25      |
| <b>Disques de freins</b>   |         |
| Contrôler .....  | 58      |
| <b>Données techniques</b>  |         |
| Amortisseur .....  | 116-118 |
| Carburateur .....  | 102-111 |
| Couples de serrage moteur .....  | 100-101 |
| Couples de serrage partie-cycle .....  | 119     |
| Fourche .....  | 114-115 |
| Moteur .....   | 96-99   |
| Partie-cycle .....   | 112-113 |
| <b>E</b>   |         |
| <b>Embrayage</b>   |         |
| Contrôler le niveau de liquide .....   | 84      |
| Vidanger le liquide .....  | 84      |
| <b>Enfoncement en charge</b>   |         |
| Régler .....   | 43      |
| <b>Environnement</b> .....   | 7       |
| <b>É</b>   |         |
| <b>État des pneus</b>  |         |
| Contrôler .....  | 69      |
| <b>F</b>   |         |
| <b>Faire le plein</b>  |         |
| Carburant .....  | 33      |
| <b>Filtre à air</b>  |         |
| Déposer .....  | 82      |
| Monter .....   | 82      |
| Nettoyer .....   | 83      |
| <b>Fourche</b>   |         |
| Vérifier le réglage de base .....  | 44      |
| <b>Fusible</b>   |         |
| Déposer .....  | 73      |
| Monter .....   | 74      |
| <b>G</b>   |         |
| <b>Garantie</b> .....  | 6       |
| <b>Garde-boue avant</b>  |         |
| Déposer .....  | 52      |

|  |       |
|--|-------|
| Monter .....                                     | 52    |
| <b>Guide-chaîne</b>                              |       |
| Régler .....                                     | 58    |
| <b>H</b>   |       |
| <b>Huile de boîte</b>                            |       |
| Remplacer .....                                  | 89    |
| Remplir .....                                    | 90    |
| <b>Huile de boîte de vitesses</b>                |       |
| Faire l'appoint .....                            | 91    |
| Vidanger .....                                   | 90    |
| <b>J</b>   |       |
| <b>Jeu du câble d'accélérateur</b>               |       |
| Contrôler .....                                  | 54    |
| Régler .....                                     | 54    |
| <b>Jeu du palier de la tête de direction</b>     |       |
| Contrôler .....                                  | 48    |
| Régler .....                                     | 49    |
| <b>K</b>   |       |
| <b>Kick</b> .....                                | 23    |
| <b>L</b>   |       |
| <b>Levier de frein à main</b> .....              | 12    |
| <b>Levier d'embrayage</b> .....                  | 12    |
| Régler la position de base .....                 | 83    |
| <b>Liquide de frein</b>                          |       |
| Faire l'appoint à l'arrière .....                | 64    |
| Faire l'appoint à l'avant .....                  | 60    |
| <b>Liquide de refroidissement</b>                |       |
| Remplir .....                                    | 79    |
| Vidanger .....                                   | 78    |
| <b>M</b>   |       |
| <b>Maintenance</b> .....                         | 6     |
| <b>Manuel d'utilisation</b> .....                | 7     |
| <b>Mise en service</b>                           |       |
| Après le stockage .....                          | 95    |
| Consignes pour la première mise en service ..... | 26    |
| Vérifications avant chaque mise en service ..... | 31    |
| <b>Moteur</b>                                    |       |
| Rodage .....                                     | 27    |
| <b>Moto</b>                                      |       |
| Nettoyer .....                                   | 94    |
| <b>N</b>   |       |
| <b>Nettoyage</b> .....                           | 94    |
| <b>Niveau de liquide de frein</b>                |       |
| Contrôler à l'arrière .....                      | 64    |
| Contrôler à l'avant .....                        | 60    |
| <b>Niveau de liquide de refroidissement</b>      |       |
| Contrôler .....                                  | 77-78 |
| <b>Niveau d'huile de boîte de vitesses</b>       |       |
| Contrôler .....                                  | 89    |
| <b>Numéro de châssis</b> .....                   | 10    |
| <b>Numéro de clé</b> .....                       | 10    |
| <b>Numéro de moteur</b> .....                    | 10    |

|  |       |
|--|-------|
| <b>P</b>                                       |       |
| <b>Pédale de frein arrière</b> .....           | 24    |
| Régler la position de base .....               | 63    |
| Vérifier la course libre .....                 | 63    |
| <b>Phare</b>                                   |       |
| Régler la portée .....                         | 74    |
| <b>Pièces détachées</b> .....                  | 6     |
| <b>Plan d'entretien</b> .....                  | 35-37 |
| <b>Plaque frontale</b>                         |       |
| Déposer .....                                  | 53    |
| Monter .....                                   | 53    |
| <b>Plaque signalétique</b> .....               | 10    |
| <b>Plaque-phare et phare</b>                   |       |
| Déposer .....                                  | 52    |
| Monter .....                                   | 53    |
| <b>Plaquettes de frein</b>                     |       |
| Contrôler à l'arrière .....                    | 65    |
| Contrôler à l'avant .....                      | 61    |
| Déposer à l'arrière .....                      | 65    |
| Monter à l'arrière .....                       | 65    |
| Remplacer à l'arrière .....                    | 66    |
| Remplacer à l'avant .....                      | 61    |
| <b>Poignée de frein à main</b>                 |       |
| Régler la course libre .....                   | 59    |
| Régler la position de base .....               | 59    |
| Vérifier la course libre .....                 | 59    |
| <b>Poignée des gaz</b> .....                   | 12    |
| <b>Position du guidon</b> .....                | 53    |
| Régler .....                                   | 54    |
| <b>Pression d'air des pneus</b>                |       |
| Contrôler .....                                | 70    |
| <b>Prétension de l'amortisseur</b>             |       |
| Régler sur la fourche .....                    | 46    |
| Régler sur l'amortisseur .....                 | 42    |
| <b>Protection de fourche</b>                   |       |
| Déposer .....                                  | 51    |
| Monter .....                                   | 52    |
| <b>R</b>                                       |       |
| <b>Référence de la fourche</b> .....           | 10    |
| <b>Référence de l'amortisseur</b> .....        | 11    |
| <b>Réglage de base de la partie-cycle</b>      |       |
| Contrôler en fonction du poids du pilote ..... | 38    |
| <b>Réglage des phares</b>                      |       |
| Contrôler .....                                | 74    |
| <b>Règles de travail</b> .....                 | 6     |
| <b>Réservoir de carburant</b>                  |       |
| Déposer .....                                  | 75    |
| Monter .....                                   | 76    |
| <b>Robinet d'essence</b> .....                 | 22    |
| <b>Roue arrière</b>                            |       |
| Déposer .....                                  | 68    |
| Monter .....                                   | 68    |
| <b>Roue avant</b>                              |       |
| Déposer .....                                  | 67    |
| Monter .....                                   | 67    |

**S**

|   |         |
|---|---------|
| <b>Schéma de câblage</b> .....          | 120-129 |
| <b>Sélecteur</b> .....                  | 23      |
| Contrôler la position de base .....     | 85      |
| Régler la position de base .....        | 86      |
| <b>Selle</b>                            |         |
| Monter .....                            | 75      |
| Retirer .....                           | 75      |
| <b>Silencieux arrière</b>               |         |
| Démonter la laine de roche .....        | 81      |
| Déposer .....                           | 80      |
| Monter .....                            | 80      |
| Monter la laine de roche .....          | 81      |
| Remplacer la laine de roche .....       | 81      |
| <b>Starter</b> .....                    | 22-23   |
| <b>Stockage</b> .....                   | 95      |
| <b>Système de refroidissement</b> ..... | 77      |

**T**

|                           |    |
|---------------------------|----|
| <b>Tension de chaîne</b>  |    |
| Contrôler .....           | 55 |
| Régler .....              | 57 |
| <b>Tension des rayons</b> |    |
| Contrôler .....           | 70 |
| <b>Transport</b> .....    | 7  |

**U**

|                           |    |
|---------------------------|----|
| <b>Usure de la chaîne</b> |    |
| Contrôler .....           | 56 |

**V**

|   |    |
|---|----|
| <b>Vue d'ensemble des témoins</b> ..... | 14 |
| <b>Vue du véhicule</b>                  |    |
| Arrière droite .....                    | 9  |



3211466fr



09/2009 Illustration : Mitterbauer



**KTM-Sportmotorcycle AG**  
5230 Mattighofen/Autriche  
<http://www.ktm.com>