

950ADVENTURE2003



BEDIENUNGSANLEITUNG

OWNER'S MANUAL

MANUALE D'USO

MANUEL D'UTILISATION

MANUAL DE INSTRUCCIONES

ART.NR: 3.210.59

IMPORTANT

IL EST RECOMMANDE DE LIRE CE MANUAL D'UTILISATION COMPLETEMENT ET ATTENTIVEMENT AVANT DE SE SERVIR POUR LA PREMIERE FOIS DE LA MOTO.

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



ATTENTION



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



ATTENTION



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

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

Numéro de cadre

Numéro de moteur

Numéro de la clef

Cachet du concessionnaire

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

Cher client, cher ami,

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

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

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

Nous attirons particulièrement l'attention sur le fait que les travaux marqués d'un astérisque * dans le chapitre « Travaux d'entretien partie-cycle et moteur » doivent être effectués dans un atelier KTM. Si ces travaux se révèlent nécessaires au cours d'une compétition, ils doivent être effectués par un mécanicien qualifié.

Les mentions gauche, droit, avant, arrière s'entendent toujours dans le sens de marche de la machine.

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

Il est impératif de respecter les prescriptions de rodage ainsi que les intervalles de révision et d'entretien. Cela contribue de manière essentielle à prolonger la durée de vie de votre machine.

Le tout-terrain est un sport merveilleux, que l'on doit pouvoir goûter pleinement. Toutefois il peut engendrer des problèmes d'environnement et des conflits avec autrui. En utilisant la moto de manière responsable on désamorce ces problèmes avant même qu'ils n'apparaissent. Afin d'assurer la pérennité du sport moto, assurez-vous que vous restez dans la norme légale, montrez du respect pour l'environnement et pour les droits d'autrui.

Nous vous souhaitons un maximum de plaisir!

KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

SOUS RÉSERVE DE MODIFICATIONS DANS LA CONCEPTION ET LA RÉALISATION

© by KTM SPORTMOTORCYCLE AG, AUSTRIA Tous droits réservés

REMARQUES IMPORTANTES CONCERNANT LES GARANTIES LÉGALE ET DU CONSTRUCTEUR

Les modèles 950 Adventure ont été conçus et réalisés pour résister aux sollicitations habituelles lors d'un usage normal sur route et d'une utilisation en terrain varié facile (routes non asphaltées).

La condition pour un fonctionnement sans défaut et pour éviter une usure prématurée est que les indications portées dans le manuel d'utilisation et concernant la maintenance, l'entretien et l'utilisation soient respectées aussi bien pour le moteur que pour la partie-cycle.

Les travaux d'entretien consignés dans le "tableau de graissage et d'entretien" doivent impérativement être effectués dans un atelier KTM par un personnel formé. Ce personnel suit des stages spécifiquement pour la 950 Adventure. Les travaux d'entretien doivent être attestés dans le carnet de service après-vente, autrement la garantie ne saurait s'appliquer.

Il faut utiliser les lubrifiants et carburants indiqués dans le manuel d'utilisation, ou bien des produits aux spécifications identiques, et cela selon le plan d'entretien.

Pour les dégâts et leurs conséquences ayant été provoqués par des modifications et des transformations de la moto ni la garantie légale ni la garantie constructeur ne peuvent jouer.

L'utilisation des motos dans des conditions extrêmes, par exemple des terrains profondément boueux ou détrempés, peut mener à une usure au-delà de la normale d'éléments tels que les freins ou la transmission. Il peut en résulter que la révision ou le remplacement des pièces d'usure doivent être faits avant la limite indiquée dans le plan d'entretien.



REG.NO. 12 100 6061

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

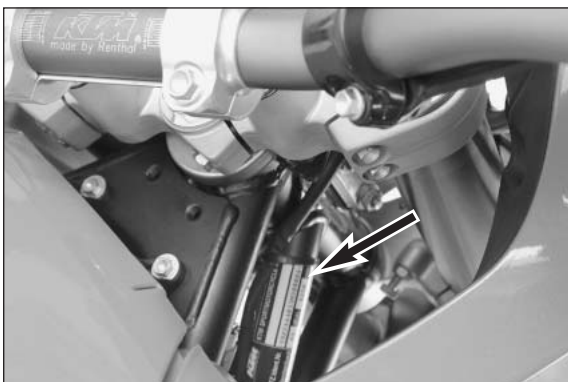
SOMMAIRE

	Page		Page
EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE .....	.5	Réglage de la précontrainte du ressort de l'amortisseur ..	.25
Numéro de cadre .....	.5	Purge de la fourche .....	.25
Type et numéro de moteur .....	.5	Nettoyage des cache-poussière de la fourche .....	.25
ORGANES DE COMMANDE .....	.5	Vérification de la tension de la chaîne .....	.25
Lever d'embrayage .....	.5	Ajustment de la tension de la chaîne .....	.26
Starter .....	.5	Entretien de la chaîne .....	.26
Lever de frein .....	.5	Contrôle de l'usure de la chaîne .....	.26
Compteur numérique multifonction .....	.6	Informations générales sur les freins à disque .....	.27
Ecran .....	.6	Réglage de la course à vide de la pignonnée de frein .....	.28
Possibilités de réglage de l'écran .....	.7	Vérification du niveau du liquide de frein avant .....	.28
Affichage de la température du liquide de refroidissement ..	.8	Complément de liquide de frein (frein avant) .....	.28
Témoins .....	.8	Vérification des plaquettes de frein à l'avant .....	.28
Compte-tours .....	.8	Modification de la position de base de la pédale de frein ..	.29
Contacteur .....	.9	Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière .....	.29
Commodo .....	.9	Complément le niveau de liquide de frein à l'arrière .....	.29
Bouton d'arrêt d'urgence, contacteur d'électrique, bouton	.9	Vérification des plaquettes de frein à l'arrière .....	.29
de démarreur .....	.9	Dépose et pose de la roue avant .....	.30
Vide-poches .....	.10	Dépose et pose de la roue arrière .....	.31
Bouchons de réservoir .....	.10	Contrôle des silent-blocs du moyeu arrière .....	.31
Serrure de selle .....	.10	Pneus, pression .....	.32
Robinets d'essence .....	.10	Vérifier la tension des rayons .....	.32
Selecteur .....	.11	Batterie .....	.32
Béquille latérale .....	.11	Dépose et pose de la batterie .....	.33
Pédale de frein .....	.11	Charge de la batterie .....	.33
Réglage de la compression de la fourche .....	.11	Raccordement de câbles de démarrage .....	.33
Réglage de la détente de la fourche .....	.11	Fusible principal .....	.34
Précontrainte de la fourche .....	.12	Fusibles individuels .....	.34
Amortissement à la compression de l'amortisseur .....	.12	Remplacement des ampoules de phare .....	.35
Amortissement à la détente de l'amortisseur .....	.12	Réglage de la portée du phare .....	.36
Précontrainte du ressort de l'amortisseur .....	.12	Remplacement d'une ampoule de feu rouge et de stop ..	.36
Plaque pour le porte-bagages .....	.13	Remplacement d'une ampoule de clignotant .....	.36
Poignées de maintien .....	.13	Système de refroidissement .....	.37
Repose-pied .....	.13	Vérification du niveau de liquide de refroidissement	.37
Accessoires et chargement .....	.14	dans le vase d'expansion .....	.37
Remarques concernant la mise en service .....	.14	Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans	.38
Rodage du moteur LC8 .....	.14	le radiateur .....	.38
CONSEILS D'UTILISATION ET D'AVERTISSEMENT POUR		Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage ..	.38
MISE EN MARCHÉ DE LA MOTO .....	.14	Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique ..	.38
CONSEILS D'UTILISATION .....	.15	Câbles de gaz - Vérification du jeu et réglage .....	.38
Vérifications avant chaque mise en service .....	.15	Câble de starter - Vérification du jeu et réglage .....	.39
Démarrage moteur froid .....	.16	Réglage du ralenti du moteur .....	.39
Démarrage moteur chaud ou très chaud .....	.16	Huile moteur .....	.39
Démarrage .....	.17	Contrôle du niveau d'huile .....	.39
Passage des vitesses, Conduite .....	.17	Vidange du moteur et changement du filtre à huile, net-	.40
Freinage .....	.17	toyage des crépines .....	.40
Arrêt et béquillage .....	.17	Activation du diagramme d'allumage pour les	.43
Carburant, mettre de l'essence .....	.18	carburants à faible indice d'octane .....	.43
PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN .....	.20	RECHERCHE DE PANNES .....	.44
TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR ..	.22	NETTOYAGE .....	.46
Dépose et pose de la selle .....	.22	CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER .....	.46
Trousse à outils .....	.22	STOCKAGE .....	.46
Réglage de la fourche et de l'amortisseur .....	.23	Remise en service après stockage .....	.46
Réglage de la compression de la fourche .....	.23	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE .....	.47
Réglage de la détente de la fourche .....	.23	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR .....	.49
Réglage de la précontrainte de la fourche .....	.23	INDEX ALPHABÉTIQUE .....	.51
Réglage de l'amortissement à la compression de l'amortisseur ..	.24	SCHEMAS DE CABLAGE	Appendice
Réglage de l'amortisseur, amortissement à la détente ..	.24		

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE

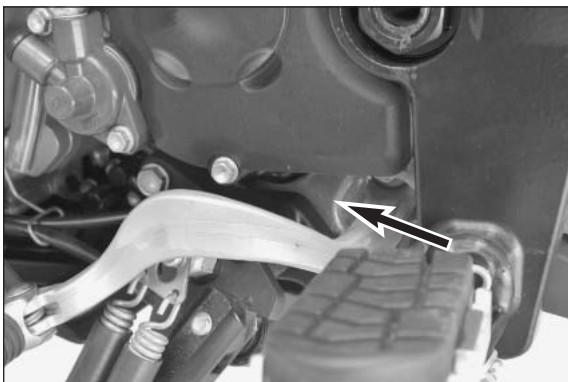
Numéro de cadre

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



Type et numéro de moteur

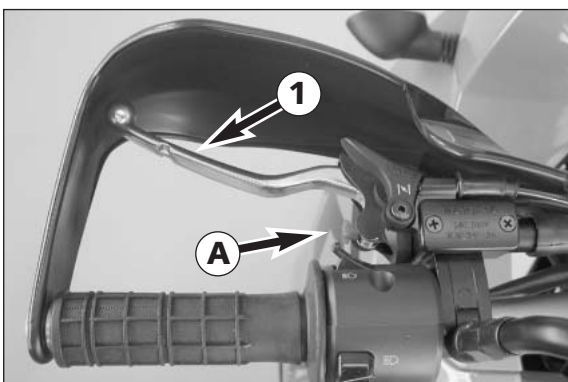
Le numéro et le type du moteur sont frappés sur le carter au niveau du sélecteur. Notez ce numéro dans l'espace prévu à la première page.



ORGANES DE COMMANDE

Levier d'embrayage

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



Starter

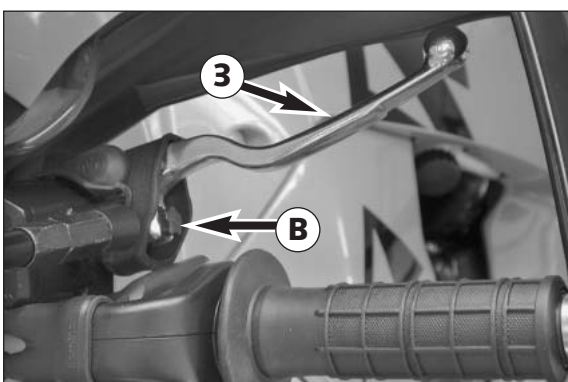
Quand on tire sur le levier de starter ② un passage s'ouvre dans les carburateurs, ce qui permet au moteur d'aspirer un peu d'essence supplémentaire. Ainsi s'établit un mélange air-carburant plus riche, comme cela est nécessaire pour un démarrage à froid. La quantité d'essence admise et donc le régime moteur sont fonctions de la position du levier de starter.

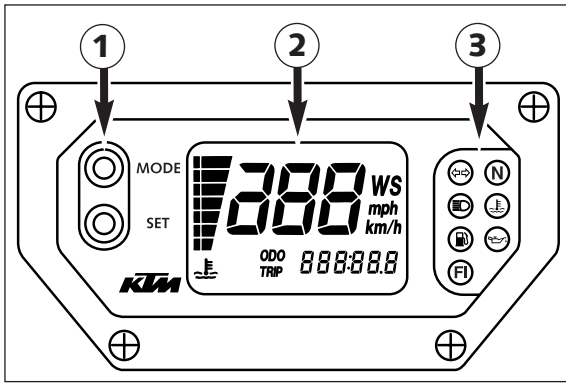
Pour des températures supérieures à 5° C il suffit d'actionner le levier de starter sur la moitié de sa course. Pour des températures inférieures à 5° C il convient de tirer à fond sur le levier. Quand on repousse le levier jusqu'en butée vers l'avant le passage se trouve refermé.



Levier de frein

Le levier de frein ③ à main est monté à droite du guidon. La vis de réglage B permet de faire varier la position de base de la poignée (cf. Travaux d'entretien).





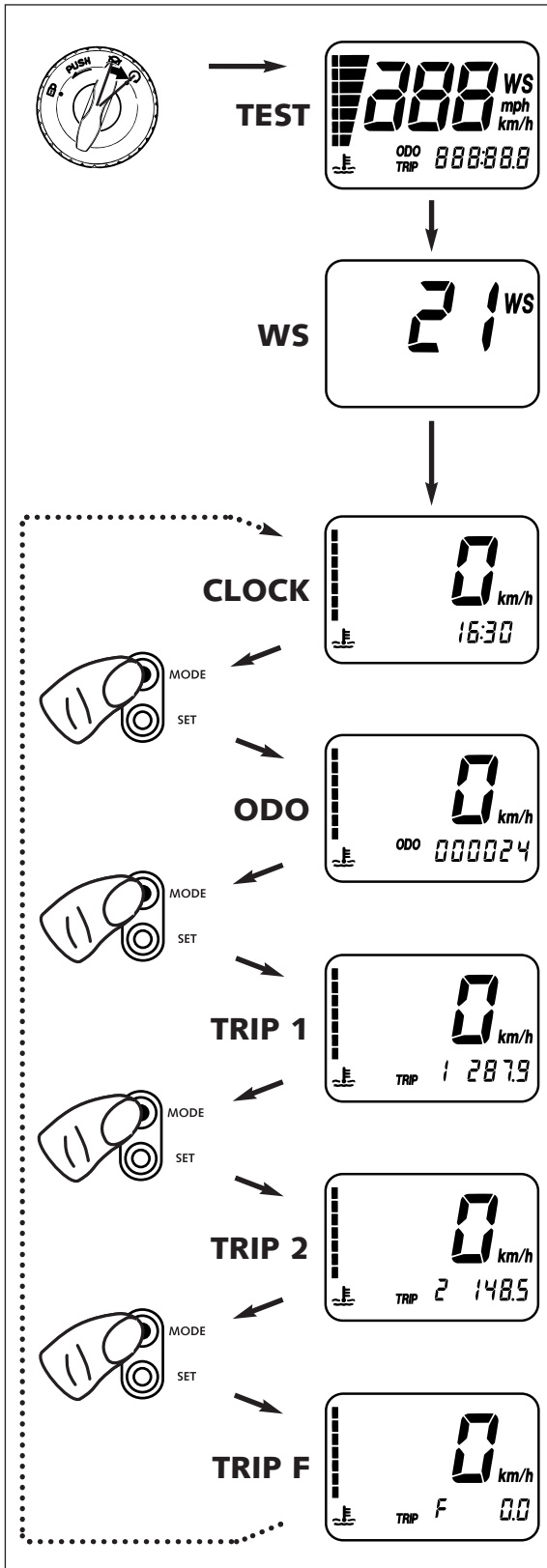
Compteur numérique multifonction

Ce compteur comprend trois parties.

Les touches MODE et SET ① permettent de modifier l'affichage et d'effectuer les réglages de base de l'écran.

L'écran ② affiche toutes les données importantes. Cinq modes différents d'affichage peuvent être sélectionnés grâce à la touche MODE.

Les témoins ③ donnent des informations supplémentaires sur l'état de la machine.



Ecran

TEST

Lorsque l'on met le contact, tous les champs s'allument durant une seconde comme test de fonctionnement.

WS (wheel size)

L'indication change et durant une seconde le diamètre de la roue avant est indiqué en pouces (WS = wheel size).

Puis s'affiche le mode UHR ou bien le mode qui était affiché lorsque l'on a coupé le contact.

HEURE

L'affichage HEURE se reconnaît aux points qui clignotent entre les heures et les minutes. Sont indiquées alors la vitesse, la température du liquide de refroidissement et l'heure. Pour passer au mode d'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.

ODO

Sur le mode ODO sont affichés la vitesse, la température du liquide de refroidissement et les kilomètres ou les miles parcourus.

Pour passer au mode d'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.

TRIP 1

Sur le mode TRIP 1 sont affichés la vitesse, la température du liquide de refroidissement et le kilométrage journalier.

Pour passer au mode d'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.

TRIP 2

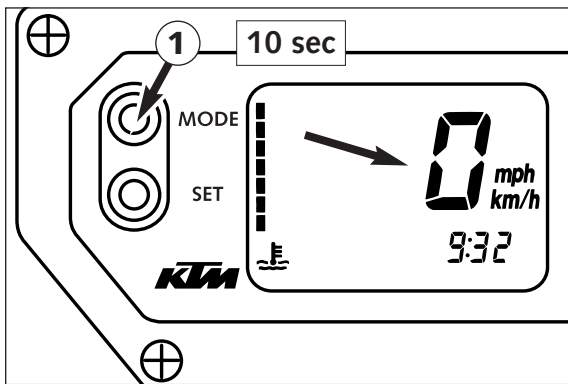
Sur le mode TRIP 2 sont affichés la vitesse, la température du liquide de refroidissement et le kilométrage journalier 2.

Pour passer au mode d'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.

TRIP F

Sur le mode TRIP F (fuel) sont affichés la vitesse, la température du liquide de refroidissement et les kilomètres parcourus depuis que la réserve de carburant a été atteinte (le témoin d'essence s'est mis à clignoter).

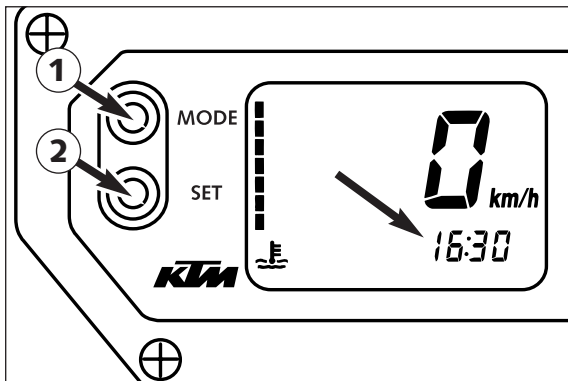
Pour revenir au mode UHR, appuyer sur la touche MODE.



Possibilités de réglage de l'écran

Kilomètres ou miles.

Il est possible de faire afficher la vitesse et le kilométrage en kilomètres ou en miles. On peut ainsi adapter le compteur au pays où l'on se trouve. Pour passer des kilomètres aux miles, mettre le contact et appuyer sur la touche MODE ❶ pendant environ 10 secondes. L'indication passe alors de **km/h** à **mph**. La vitesse et le kilométrage sont calculés et affichés en miles. Pour revenir aux kilomètres, procéder de la même façon.



HEURE

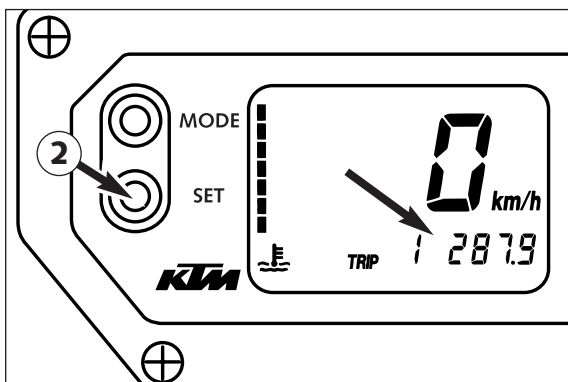
Mettre le contact et passer au mode HEURE.

Appuyer en même temps sur les touches MODE ❶ et SET ❷. Les chiffres de la montre se mettent alors à clignoter. La touche MODE permet de régler le chiffre des heures, la touche SET règle les minutes.

Le réglage fait, appuyer en même temps sur les touches MODE et SET.

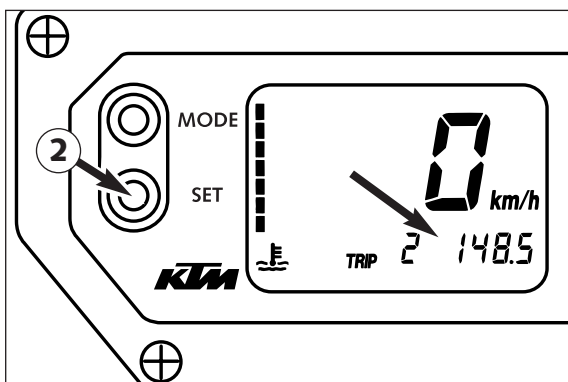
N.B. :

Quand la montre n'est plus alimentée en courant, elle passe sur **0:00**. La cause peut en être un fusible défectueux ou un défaut du circuit électrique (cf. recherche de panne).



TRIP 1

Le compteur journalier 1 tourne toujours et va jusqu'à 999,9. Il permet de mesurer une étape ou la distance entre deux pleins. Pour le ramener à zéro, mettre le contact, passer sur le mode TRIP 1 et appuyer sur la touche SET.



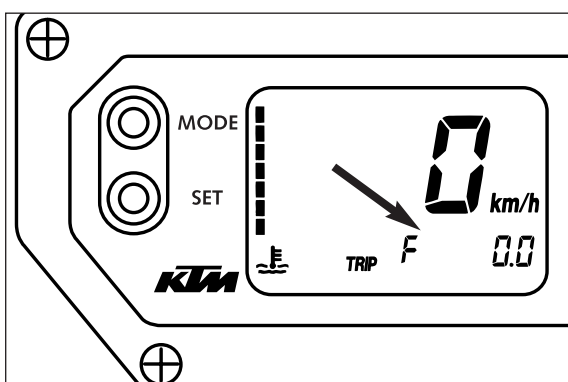
TRIP 2 MISE À ZÉRO

Le compteur journalier 2 tourne toujours et va jusqu'à 999,9. On peut l'utiliser de manière similaire à TRIP 1, mais il est particulièrement indiqué pour la navigation au roadbook et cela en liaison avec un bouton que l'on peut se procurer au titre des accessoires (cf. plus bas).

Pour le ramener à zéro, mettre le contact, passer sur le mode TRIP 2 et appuyer sur la touche SET.

N.B.:

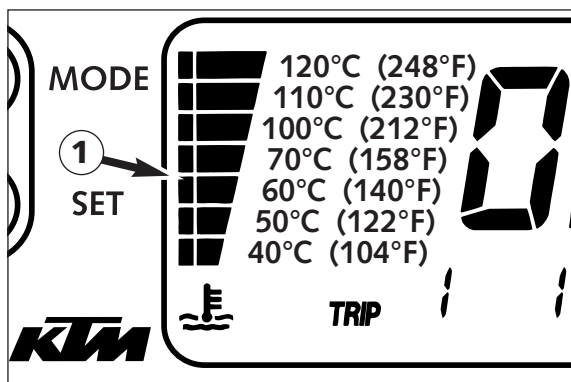
Au titre des accessoires on peut se procurer un bouton tripmaster (réf. 582.14.069.044) qui permet d'accroître les fonctions du compteur journalier 2. En effet, on peut ainsi corriger le kilométrage indiqué par tranche de 0,1 vers le haut et vers le bas. Ainsi quand on s'est écarté des indications du roadbook, on peut rectifier et adapter le compteur au roadbook. D'autre part ce bouton permet de changer de mode d'affichage. Il se monte au guidon et on l'a donc sous la main.



TRIP F

Quand le niveau d'essence atteint le niveau de réserve, l'affichage passe automatiquement sur le mode TRIP F et le comptage s'effectue ainsi, quel que fût le mode d'affichage précédent. En même temps le témoin de carburant se met à clignoter. La réserve suffit pour environ encore 50 km.

Quand le plein a été fait, il faut environ 3 minutes pour que TRIP F se remette à zéro et que l'on repasse sur le mode d'affichage précédent.



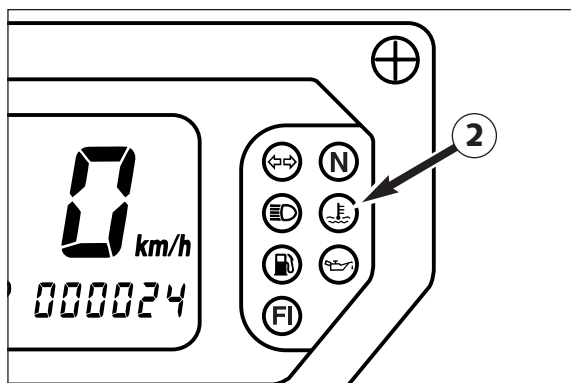
Affichage de la température du liquide de refroidissement

L'affichage de la température ❶ sur l'écran se fait au moyen de 7 barres. Plus il y a de barres qui s'allument, plus la température du liquide de refroidissement est élevée. Lorsque la barre du bas s'allume, le liquide a atteint environ 40°C. Lorsque la barre du haut (120°C) s'allume, toutes les barres se mettent à clignoter et le témoin rouge ❷ s'allume aussi.

! ATTENTION !

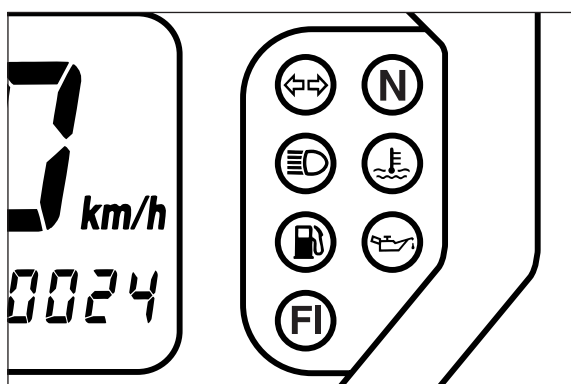
CAUSES POSSIBLES DE L'ÉCHAUFFEMENT ET DE L'ALLUMAGE DU TÉMOIN ROUGE DE TEMPÉRATURE

- FORTE CHARGE DU MOTEUR ALORS QUE L'ON ROULE DOUCEMENT ET QUE LA TEMPÉRATURE EXTÉRIEURE EST ÉLEVÉE,
- MANQUE DE LIQUIDE DANS LE CIRCUIT,
- LE VENTILATEUR SUR LE RADIATEUR NE FONCTIONNE PAS,
- MAUVAIS USAGE DE L'EMBRAYAGE À VITESSE RÉDUITE.



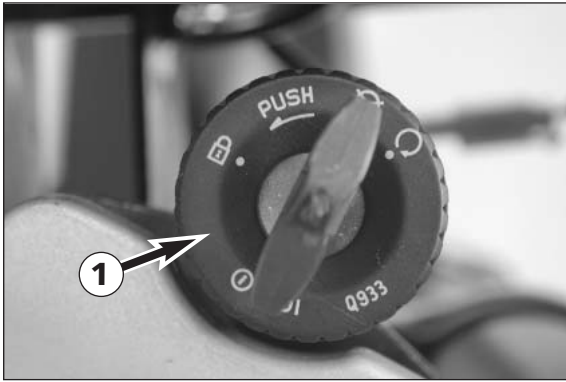
Témoins

- ❷ Le témoin vert clignote au rythme des clignotants.
N.B.: Lorsqu'un clignotant est hors service, le témoin clignote plus rapidement.
- N Le témoin vert est allumé quand la boîte de vitesses est au point mort.
- ☰ Le témoin bleu est allumé quand le feu de route est allumé.
- 🌊 Le témoin rouge s'allume quand le liquide de refroidissement atteint une température d'environ 120°C.
- 🛢 Le témoin orange se met à clignoter lorsque le carburant atteint le niveau de la réserve. Dans le même temps l'écran passe au mode TRIP F (cf. TRIP F).
- 🛢 Le témoin rouge s'allume quand le contact est mis et que le moteur ne tourne pas. Quand le moteur est lancé, le témoin s'éteint dès que la pression d'huile est suffisante.
- FI Ce témoin n'est pas attribué.



Compte-tours

Le compte-tours indique le nombre de tours moteur par minute. Monter les régimes seulement jusqu'au repère noir situé à 9500 t/mn. A 9600 t/mn le limiteur de régime entre en action. La puissance du moteur s'en trouve alors très réduite.

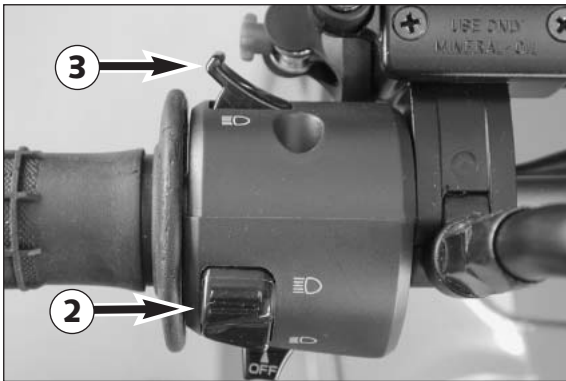


Contacteur

Le contacteur à clef ❶ présente 3 positions

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

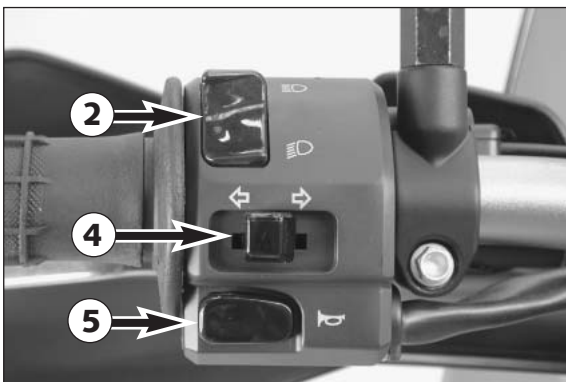
Dans les positions ⊗ et 🔒 la clé peut être retirée.



Commodo

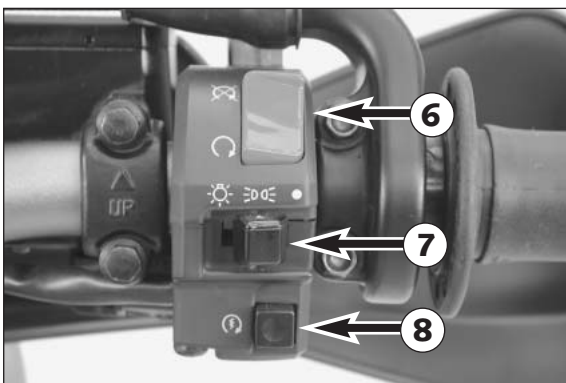
L'inverseur ❷ permet de passer de code en phare et inversement.

- ☰○ = feu de route (phare)
- ☰○ = feu de croisement (code)
- ☰○ Le bouton ❸ est l'appel de phare.



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

🔊 Le bouton ❺ actionne le klaxon.



Bouton d'arrêt d'urgence, contacteur d'électrique, bouton de démarreur

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

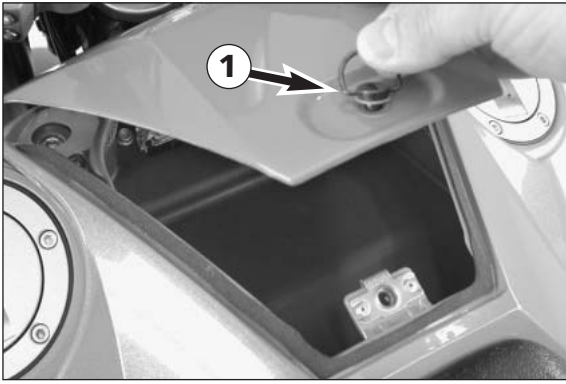
En position ○ le moteur est prêt à tourner (les circuits d'allumage et du démarreur sont fermés).

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

Le contacteur d'éclairage ❷ a trois positions:

- = lumière éteinte
- ☰☰ = veilleuse allumée
- ☀ = phare allumé

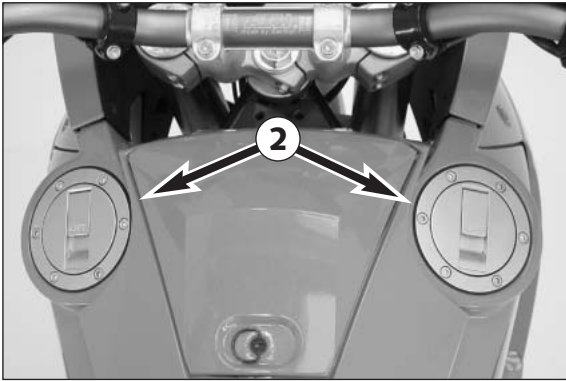
⚡ Le bouton ❸ permet d'actionner le démarreur.



Vide-poches

Devant la selle se situe un vide-poches qui permet de déposer les petits objets qu'il faut avoir sous la main.

Pour ouvrir, tourner la fermeture rapide ❶ d'environ 180° dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre puis soulever le couvercle. Pour refermer, rabattre le couvercle, faire prendre la fermeture et tourner de 180° dans le sens des aiguilles d'une montre.



Bouchons de réservoir

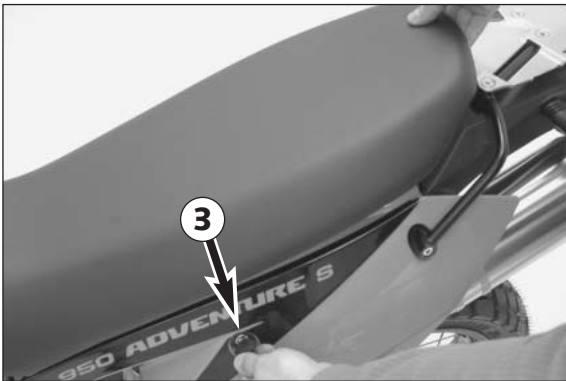
La 950 Adventure a deux réservoirs séparés.

Les deux bouchons ❷ se ferment à clef et sont équipés d'une mise à l'air.

Pour ouvrir, enfoncer la clef de contact, tourner de 45° dans le sens des aiguilles d'une montre et soulever le bouchon.

On peut retirer la clef pour ouvrir le deuxième bouchon

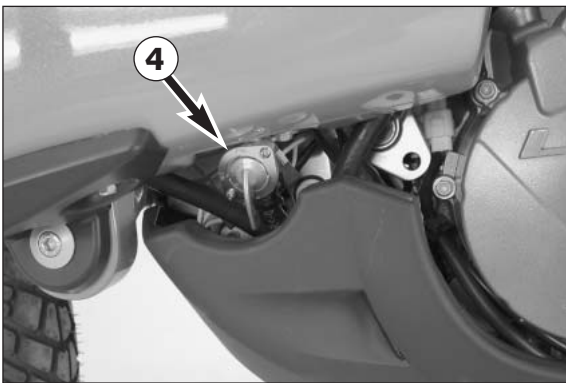
Pour fermer, rabattre simplement les bouchons et appuyer dessus.



Serrure de selle

La selle s'ouvre au moyen de la serrure ❸ placée sur le côté.

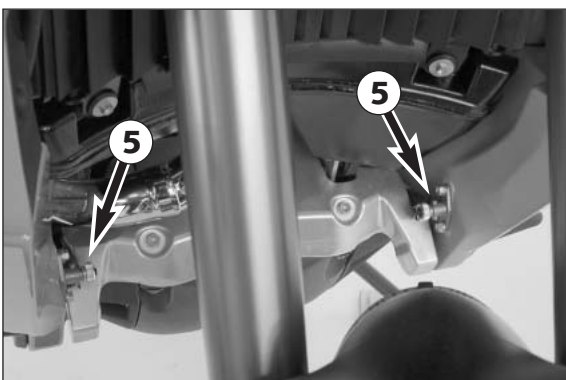
Enfoncer la clef et tourner dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre. Pour la dépose et la pose de la selle, voir Travaux d'entretien.



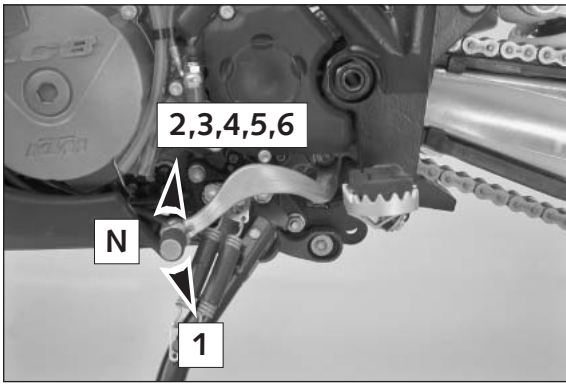
Robinets d'essence

La 950 Adventure est équipée de trois robinets d'essence. On les ferme seulement quand on dépose les réservoirs.

Quand la pompe à essence ne fonctionne pas, l'essence n'arrive pas aux carburateurs, c'est pour cela qu'il est inutile de fermer le robinet ❹ quand on ne se sert pas de la moto.

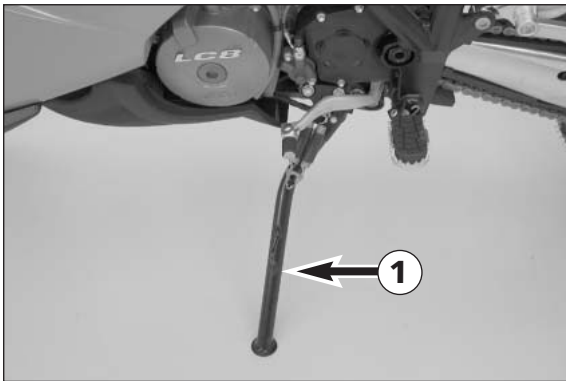


Les deux robinets ❺ doivent toujours être ouverts quand on utilise la moto. Un tuyau intermédiaire permet d'équilibrer les niveaux dans les réservoirs.



Selecteur

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

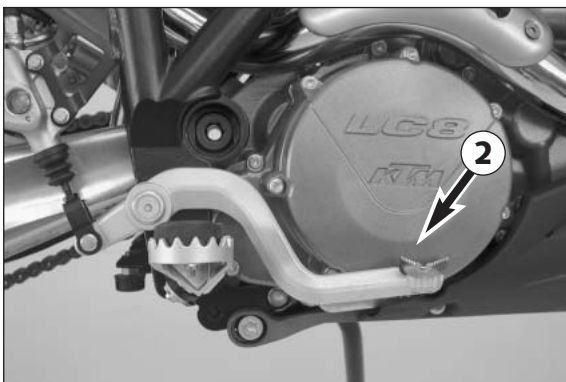


Béquille latérale

La béquille latérale ① est couplée au système de sécurité du démarrage. Lire la notice.

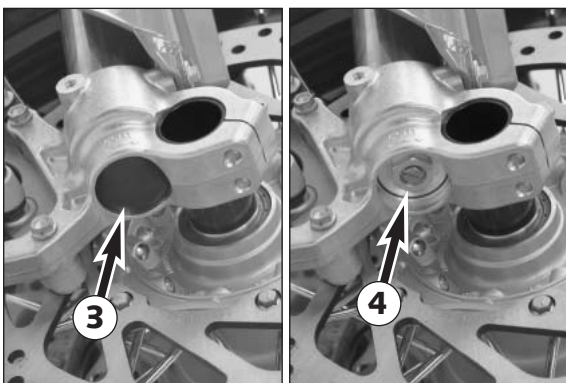
REMARQUE:

Les agents KTM proposent une béquille centrale en option. La béquille latérale n'a pas besoin d'être démontée.



Pédale de frein

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

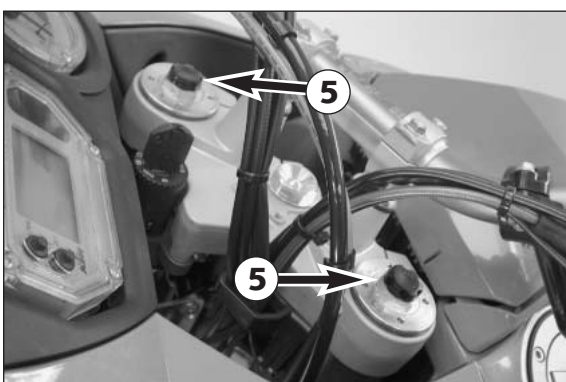


Réglage de la compression de la fourche

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

Les vis de réglage ④ se situent sous le capuchon ③ tout en bas des bras.

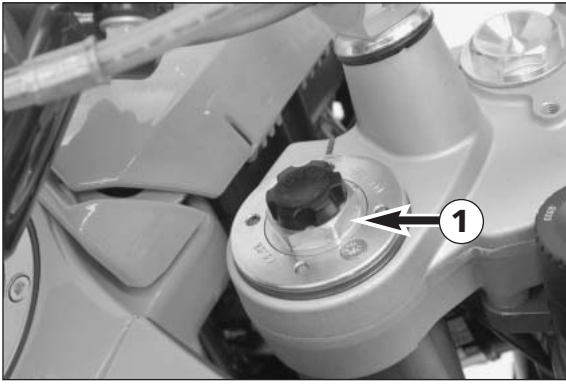
Une description plus détaillée se trouve au chapitre « Réglage de la fourche et de l'amortisseur ».



Réglage de la détente de la fourche

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

Les vis de réglage ⑤ se situent tout en haut des bras. Une description plus détaillée se trouve au chapitre « Réglage de la fourche et de l'amortisseur ».



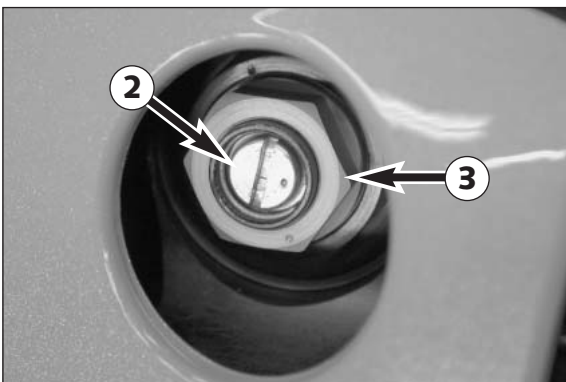
Précontrainte de la fourche

On peut modifier la précontrainte de la fourche au moyen des vis de réglage ❶. Utiliser pour cela une clef plate de 24. Des précisions supplémentaires se trouvent au chapitre « Réglage de la fourche et de l'amortisseur ».



Amortissement à la compression de l'amortisseur

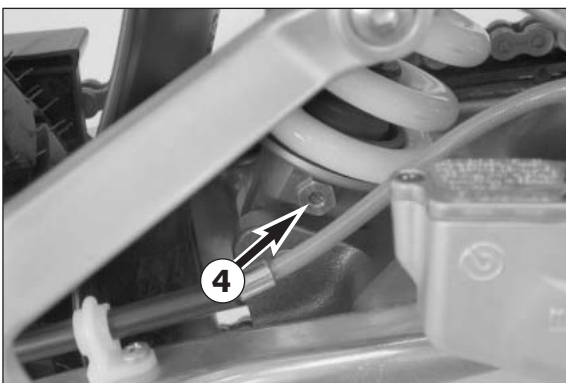
On peut régler le degré d'amortissement de l'amortisseur quand il s'enfonce (amortissement à la compression). Cela permet d'adapter les réactions de l'amortisseur à son style de conduite et à la charge de la moto. Le degré d'amortissement peut se régler pour petite et grande vitesse (Dual Compression Control). Par là il faut entendre la vitesse avec laquelle l'amortisseur travaille et non pas la vitesse à laquelle roule la moto.



La vis de réglage ❷ petite vitesse se tourne avec un tournevis.

La vis de réglage ❸ grande vitesse se tourne avec une clef à pipe de 17.

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



Amortissement à la détente de l'amortisseur

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

La vis de réglage ❹ se trouve au bas de l'amortisseur.

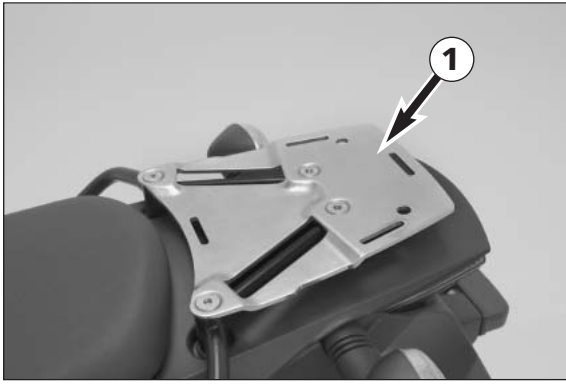
Des précisions supplémentaires se trouvent au chapitre « Réglage de la fourche et de l'amortisseur ».



Précontrainte du ressort de l'amortisseur

La précontrainte du ressort de l'amortisseur peut se régler en continu avec le bouton ❺. Cela permet d'adapter l'amortisseur de manière idéale au poids du pilote et à la charge de la machine.

Pour régler on peut basculer le bouton vers l'extérieur.



Plaque pour le porte-bagages

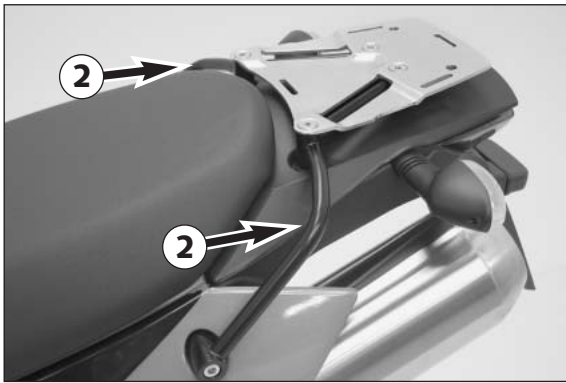
Sur la plaque de porte-bagages ❶ on peut fixer le socle de n'importe quel système de valises.



ATTENTION

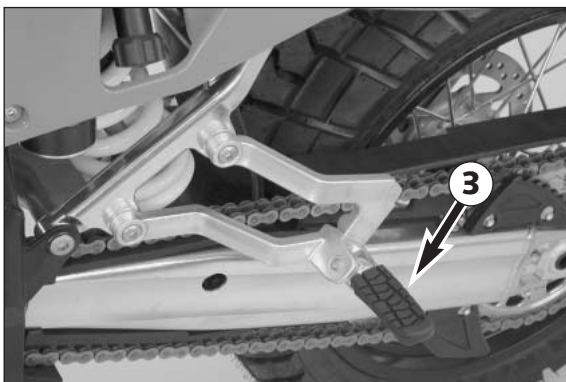


- LE SOCLE DU PORTE-BAGAGES NE DOIT PAS SUPPORTER PLUS DE 8 KG.
- TENIR COMPTE DES PRESCRIPTIONS DU FABRICANT DES VALISES.



Poignées de maintien

Le passager peut se tenir aux deux poignées de maintien ❷.



Repose-pied

Les repose-pied passager ❸ sont repliables.

Remarques concernant la mise en service

- S'assurer que les „PREPARATION DE LA MOTO“ (cf. carnet de révision) ont été effectués par votre agent KTM.
- Lire attentivement tout le manuel d'utilisation avant la mise en service de la machine.
- Porter sur la page 1 les numéros de cadre, de moteur et de clef.
- Se familiariser avec les commandes.
- Régler la poignée de frein et la pédale de frein de manière à ce que la position soit naturelle pour le pilote.
- Cette moto est équipée de deux pots à catalyse. L'essence au plomb détruit l'élément catalytique. N'employer que de l'essence sans plomb.
- Sur un parking vide s'habituer aux réactions de la machine avant d'entreprendre un grand trajet. Rouler également très lentement et debout sur les repose-pieds afin de bien sentir la machine.
- Ne pas se lancer sur un terrain qui dépasse vos compétences et vos possibilités.
- Toujours tenir le guidon à deux mains et laisser les pieds sur les repose-pieds.
- Ne pas laisser le pied sur le frein, sinon les plaquettes lèchent constamment le disque et chauffent.
- Ne pas modifier la machine et toujours utiliser des pièces détachées KTM d'origine. Des pièces d'une autre provenance peuvent diminuer la sécurité de la moto.
- Une moto réagit de manière sensible à une modification de la répartition des charges. Consulter le chapitre « Accessoires et chargement » quand on emporte des bagages.
- Respecter les prescriptions de rodage.

Rodage du moteur LC8

Quelle que soit la finesse de l'usinage, des pièces qui ont glissé un certain temps l'une sur l'autre ont un plus bel état de surface. Tout moteur doit donc être rodé. C'est pourquoi il ne faut pas le pousser au maximum durant les premiers 1000 km. Il faut alors au contraire lui demander des efforts limités et changeants. Le régime ne doit pas dépasser un maximum de 6500 t/mn. C'est seulement après cette période que l'on pourra monter le régime à la zone rouge (9500 t/mn). Dès régimes plus élevés ainsi que des régimes élevés à froid raccourcissent la durée de vie du moteur.

- | ⚠ | ATTENTION | ⚠ |
|---|--|---|
| - | LES PNEUS NEUFS ONT UNE SURFACE GLISSANTE ET NE TIENNENT PAS BIEN. DURANT LES 200 PREMIERS KILOMÈTRES IL FAUT ROULER AVEC PRÉCAUTION ET PRENDRE DES ANGLES DIFFÉRENTS DE MANIÈRE À RENDRE TOUTE LA SURFACE RUGUEUSE. C'EST SEULEMENT APRÈS QUE LE PNEU ACCROCHERA NORMALEMENT. | |
| - | IL NE FAUT EN AUCUN CAS MONTER DES JANTES D'UN DIAMÈTRE OU D'UNE LARGEUR NON D'ORIGINE. LA TENUE DE ROUTE NE SERAIT PLUS GARANTIE. | |
| - | RESPECTEZ LE CODE DE LA ROUTE, ROULEZ DE MANIÈRE DÉFENSIVE POUR PRÉVOIR LES DANGERS SUFFISAMMENT TÔT. | |
| - | ADAPTEZ VOTRE VITESSE AUX CIRCONSTANCES ET À VOS POSSIBILITÉS. | |
| - | ROULEZ PRUDEMMENT SUR LES ROUTES OU SUR UN TERRAIN QUE VOUS NE CONNAISSEZ PAS. | |
| - | REPLACER LA VISIÈRE DE CASQUE OU LES ÉCRANS DE LUNETTES DÈS QUE LE BESOIN S'EN FAIT SENTIR. EN EFFET, UNE VISIÈRE OU UN ÉCRAN RAYÉ FONT QUE L'ON EST AVEUGLÉ PAR LES PHARES OU LE SOLEIL. | |
| - | NE PAS ABANDONNER LA MACHINE TANT QUE LE MOTEUR TOURNE. | |

Accessoires et chargement

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

- | ⚠ | ATTENTION | ⚠ |
|---|---|---|
| - | NE JAMAIS ROULER À PLUS DE 130 KM/H APRÈS AVOIR MONTÉ DES ACCESSOIRES. CEUX-CI PEUVENT RENDRE LA TENUE DE ROUTE MAUVAISE, EN PARTICULIER À VITESSE ÉLEVÉE. | |
| - | NE JAMAIS ROULER À PLUS DE 130 KM/H QUAND LA MOTO EST ÉQUIPÉE DE VALISES OU CHARGÉE DE BAGAGES. À VITESSE ÉLEVÉE LA TENUE DE ROUTE EN EST INFLUENCÉE ET LA MOTO POURRAIT DEVENIR INCONTRÔLABLE. | |
| - | QUAND DES VALISES ONT ÉTÉ MONTÉES, IL NE FAUT PAS DÉPASSER LA CHARGE MAXIMALE AUTORISÉE PAR LE CONSTRUCTEUR. | |
| - | FIXER LES BAGAGES LE PLUS PRÈS POSSIBLE DU CENTRE DE LA MACHINE ET RÉPARTIR LE POIDS DE MANIÈRE À CHARGER PARALLÈLEMENT LA ROUE AVANT ET LA ROUE ARRIÈRE, LE CÔTÉ DROIT ET LE CÔTÉ GAUCHE. | |
| - | LES BAGAGES DOIVENT ÊTRE FIXÉS CORRECTEMENT ET FERMEMENT. S'ILS BOUGENT ILS INFLUENCENT TRÈS NÉGATIVEMENT LA TENUE DE ROUTE. | |
| - | UNE CHARGE ÉLEVÉE MODIFIE LA TENUE DE ROUTE ET ALLONGE BEAUCOUP LES DISTANCES DE FREINAGE. ADAPTER LA VITESSE EN CONSÉQUENCE. | |

- | ⚠ | ATTENTION | ⚠ |
|---|---|---|
| - | IL FAUT TOUJOURS REVÊTIR UN ÉQUIPEMENT ADÉQUAT. UN PILOTE SÉRIEUX PORTE TOUJOURS UN CASQUE, DES BOTTES, DES GANTS ET UN BLOUSON, QUE CE SOIT POUR UNE ÉTAPE D'UNE JOURNÉE OU POUR UN SIMPLE PETIT TOUR. LES VÊTEMENTS DOIVENT ÊTRE DE COULEUR VIVE, AFIN QUE L'ON SOIT VU SUFFISAMMENT TÔT PAR LES AUTRES USAGERS DE LA ROUTE. IL EST ÉVIDENT QUE LE PASSAGER DOIT AUSSI AVOIR UN BON ÉQUIPEMENT. | |
| - | NE PAS ROULER APRÈS AVOIR CONSOMMÉ DE L'ALCOOL. | |
| - | TOUJOURS METTRE LE PHARE QUAND ON ROULE, AFIN D'ÊTRE VU SUFFISAMMENT TÔT PAR LES AUTRES USAGERS. | |
| - | CHAQUE FOIS QUE L'ON PREND LA MOTO IL FAUT ROULER MODÉRÉMENT SUR LES PREMIERS KILOMÈTRES, JUSQU'À CE QUE LES PNEUS AIENT ATTEINT LEUR TEMPÉRATURE DE FONCTIONNEMENT. C'EST APRÈS SEULEMENT QU'ILS ONT LEUR PLEINE ADHÉRENCE. | |
| - | LES ROUES AVANT ET ARRIÈRE DOIVENT ÊTRE CHAUSSÉES DE PNEUS PRÉSENTANT DES DESSINS DE MÊME NATURE. | |
| - | LES PNEUS DOIVENT ÊTRE CONÇUS POUR UNE VITESSE JUSQU'À 240 KM/H (MARQUAGE V) ET DOIVENT ÊTRE HOMOLOGUÉS PAR KTM. | |
| - | SI LES PNEUS SONT D'UNE CATÉGORIE INFÉRIEURE À « V » (240 KM/H), LA VITESSE MAXIMALE CORRESPONDANT À CETTE CATÉGORIE NE DOIT PAS ÊTRE DÉPASSÉE. UN AUTOCOLLANT BIEN EN VUE DU PILOTE DOIT ÊTRE APPOSÉ SUR LA MACHINE ET INDIQUER LA VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE. | |

CONSEILS D'UTILISATION



Vérifications avant chaque mise en service

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

1 CARBURANT

Vérifier le niveau de carburant dans les réservoirs.

2 CHAÎNE

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

3 PNEUS

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

4 FREINS

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

5 CÂBLES

Vérifier le réglage des câbles de gaz et du câble de starter. Ils doivent coulisser sans problème.

6 LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid.

7 EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Faire démarrer le moteur et vérifier le bon fonctionnement du phare, du feu rouge, du stop, des clignotants, des témoins et du klaxon.

8 VÉRIFIER LE NIVEAU D'HUILE

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

9 BAGAGES, CHARGEMENT

Ne jamais dépasser le poids total en charge autorisé (400 kg) ainsi que la répartition des charges sur les roues. Le poids total en charge autorisé est composé de :

- La moto avec les pleins (220 kg)
- Bagages et accessoires
- Pilote et passager tout équipés

Adapter la pression des pneus, la précontrainte et l'amortissement de la fourche et de l'amortisseur au poids total.

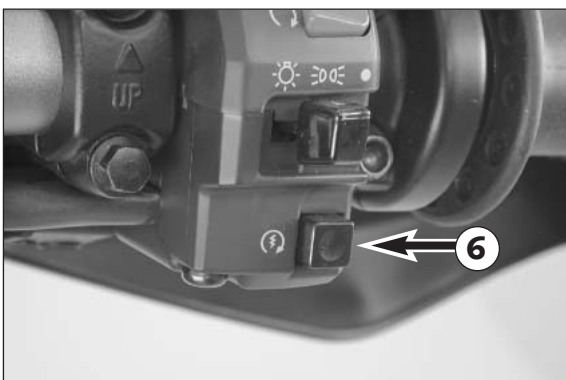
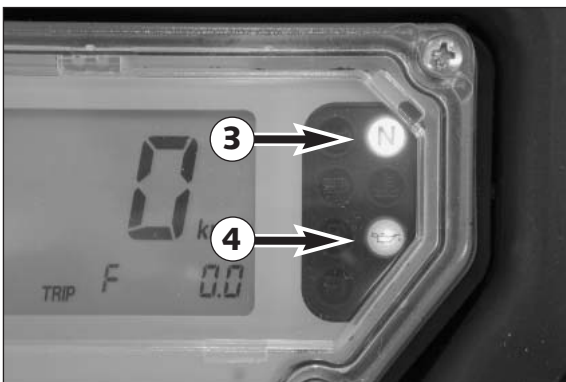
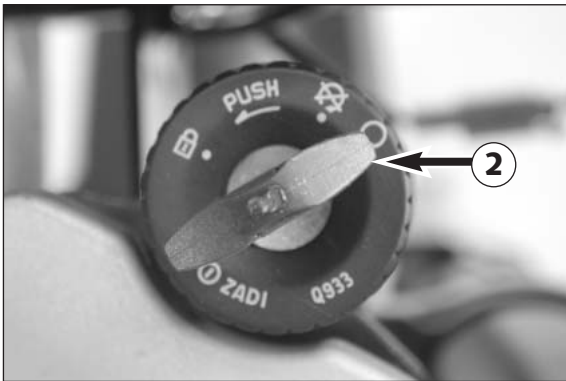
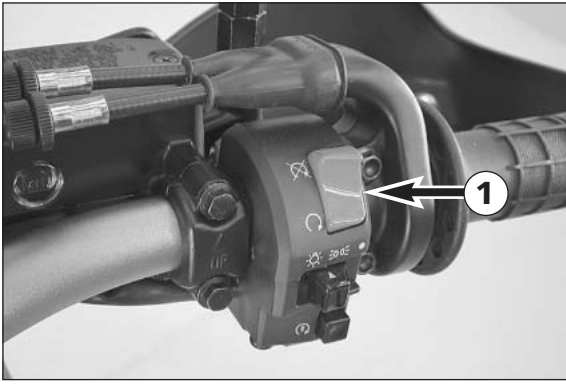


ATTENTION



NE JAMAIS ROULER À PLUS DE 130 KM/H QUAND LA MOTO EST ÉQUIPÉE DE VALISES OU CHARGÉE DE BAGAGES. À VITESSE ÉLEVÉE LA TENUE DE ROUTE EN EST INFLUENCÉE ET LA MOTO POURRAIT DEVENIR INCONTRÔLABLE.





Démarrage moteur froid

- 1 Mettre le bouton d'arrêt d'urgence ① sur la bonne position.
- 2 Mettre le contact (Clef ② en position ○).
- REMARQUE: Quand on a mis le contact on entend en général travailler la pompe à essence un court instant.
- 3 Mettre la boîte au point mort (Le témoin vert N ③ doit être allumé).
- 4 Mettre le starter ④.
- Pour des températures extérieures supérieures à 5° C n'actionner le starter que sur la moitié de sa course. Pour des températures inférieures à 5° C, l'actionner sur toute sa course.
- 5 Ne pas donner de gaz et appuyer sur le bouton de démarreur ⑥.
- 6 Dès que le moteur tourne le témoin de pression d'huile ④ doit s'éteindre.
- 7 Repousser le levier de starter au bout d'un moment (maximum 1 km).
- 8 Descendre la moto de la béquille centrale ou relever la béquille latérale.



ATTENTION



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



ATTENTION



- SI LE TÉMOIN DE PRESSION D'HUILE NE S'ÉTEINT PAS DÈS QUE LE MOTEUR TOURNE, IL FAUT IMMÉDIATEMENT COUPER LE MOTEUR. SI ON NE LE FAIT PAS, IL SE PRODUIT TRÈS RAPIDEMENT UNE CASSE MOTEUR. VÉRIFIER LE NIVEAU D'HUILE, CONSULTER SI NÉCESSAIRE UN ATELIER KTM.
- ACTIONNER LE DÉMARREUR PENDANT 5 SECONDES AU MAXIMUM. ATTENDRE AU MOINS 5 SECONDES AVANT DE RECOMMENCER.
- NE PAS FAIRE PRENDRE DE TOURS AU MOTEUR FROID. IL PEUT SE PRODUIRE UN SERRAGE, CAR LE PISTON CHAUFFE PLUS VITE ET DONC SE DILATE PLUS RAPIDEMENT QUE LE CYLINDRE, QUI EST REFROIDI PAR EAU. TOUJOURS LAISSER CHAUFFER UN PEU LE MOTEUR.

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

Vérifiera

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

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

Vérifiera

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

REMARQUE:

Cette moto est équipée d'un système de sécurité pour le démarrage. Le moteur peut démarrer seulement quand la boîte de vitesses est au point mort ou que l'on tire sur la poignée d'embrayage. Quand la béquille latérale est déployée, le moteur démarre seulement quand la boîte de vitesses est au point mort ou que l'on tire sur la poignée d'embrayage. Si la béquille n'est pas rentrée, que l'on engage une vitesse et que l'on relâche l'embrayage, le moteur se coupe.

Démarrage moteur chaud ou très chaud

- 1 Mettre le bouton d'arrêt d'urgence ① sur la bonne position.
- 2 Mettre le contact (Clef ② en position ○).
- 3 Mettre la boîte au point mort (Le témoin vert N ③ doit être allumé).
- 4 Ne pas donner de gaz et appuyer sur le bouton de démarreur ⑥.
- 5 Dès que le moteur tourne le témoin de pression d'huile ④ doit s'éteindre.
- 6 Descendre la moto de la béquille centrale ou relever la béquille latérale.

Démarrage

Mettre la lumière, tirer sur la poignée d'embrayage et passer la première. Relâcher doucement la poignée d'embrayage tout en donnant les gaz.



ATTENTION



- AVANT DE DÉMARRER, VÉRIFIER TOUJOURS SI LA BÉQUILLE CENTRALE SONT COMPLÈTEMENT RELEVÉES. SI UNE BÉQUILLE TRAÎNE SUR LE SOL, ON PEUT PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.
- TOUJOURS METTRE LA LUMIÈRE POUR ROULER. ON EST AINSI VU BEAUCOUP PLUS TÔT PAR LES AUTRES USAGERS DE LA ROUTE.

Passage des vitesses, Conduite

Le premier rapport sert au démarrage ainsi que dans une forte pente. Lorsque les circonstances le permettent (circulation, pente) on passe le rapport supérieur. Pour cela on coupe les gaz tout en tirant sur la poignée d'embrayage, on passe la vitesse, on relâche l'embrayage et l'on redonne les gaz. Si le starter est mis, il faut l'enlever dès que le moteur est chaud.

Ne jamais donner plus de gaz que le permettent l'état de la route et le temps. Dans les virages surtout il faut accélérer prudemment. En ouvrant brutalement on peut perdre le contrôle de la machine, d'autre part cela fait augmenter la consommation.

Pour descendre un rapport, freiner éventuellement tout en coupant les gaz. Tirer sur la poignée d'embrayage et engager le rapport inférieur. Relâcher doucement l'embrayage et redonner les gaz, ou descendre un nouveau rapport.

Si le moteur a calé à un carrefour par exemple, simplement débrayer et actionner le démarreur. Il n'est pas nécessaire de repasser au point mort.



ATTENTION



- ÉVITER DE COUPER OU D'ACCÉLÉRER BRUTALEMENT EN COURBE OU SUR UNE SURFACE MOUILLÉE OU GLISSANTE. EN EFFET ON PEUT ALORS FACILEMENT PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.
- NE JAMAIS METTRE LE CONTACTEUR À CLEF SUR LA POSITION OU ALORS QU'ON ROULE.
- NE PAS RÉGLER LE COMPTEUR EN ROULANT. CELA DISTRAIT DE LA CIRCULATION ET ON PEUT PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.
- QUAND ON ROULE LE PASSAGER DOIT SE TENIR AU PILOTE OU AUX POIGNÉES DE MAINTIEN. IL DOIT GARDER LES PIEDS SUR LES REPOSE-PIED.
- VÉRIFIER RÉGULIÈREMENT LA FIXATION DES BAGAGES ET DES VALISES.
- APRÈS UNE CHUTE, IL FAUT INSPECTER LA MACHINE COMME AVANT TOUTE UTILISATION.



ATTENTION



- UN RÉGIME ÉLEVÉ QUAND LE MOTEUR EST FROID NUIT À LA LONGÉVITÉ DE CE DERNIER. IL EST PRÉFÉRABLE D'EFFECTUER QUELQUES KILOMÈTRES À RÉGIME MOYEN AVANT D'OUVRIRE EN GRAND. LE MOTEUR A ATTEINT SA TEMPÉRATURE DE FONCTIONNEMENT LORSQUE LE DEUXIÈME TRAIT DE LA JAUGE DE TEMPÉRATURE S'ALLUME.
- SI LE TÉMOIN ROUGE DE PRESSION D'HUILE S'ALLUME ALORS QU'ON ROULE, C'EST QUE LA PRESSION EST INSUFFISANTE POUR LUBRIFIER CORRECTEMENT LE MOTEUR. ARRÊTER IMMÉDIATEMENT ET COUPER LE MOTEUR. SI L'ON CONTINUE MALGRÉ TOUT, IL SE PRODUIT TRÈS RAPIDEMENT UNE CASSE MOTEUR. VÉRIFIER LE NIVEAU D'HUILE, CONSULTER SI NÉCESSAIRE UN ATELIER KTM.
- NE JAMAIS DESCENDRE UNE VITESSE À PLEIN RÉGIME. IL SE PRODUIRAIT UN SURRÉGIME QUI POURRAIT ENDOMMAGER LE MOTEUR. D'AUTRE PART, LE BLOCAGE DE LA ROUE ARRIÈRE POURRAIT FACILEMENT FAIRE PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.
- NE JAMAIS FAIRE DÉMARRER LA MOTO SANS FILTRE À AIR CAR LA SALETÉ RENTRE ALORS DANS LE MOTEUR ET PROVOQUE UNE USURE PRÉMATURÉE.



ATTENTION



- LE TÉMOIN ROUGE DU CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT S'ALLUME QUAND LE LIQUIDE A ATTEINT 120° CELSIUS. LES CAUSES DE LA MONTÉE EN TEMPÉRATURE PEUVENT ÊTRE LES SUIVANTES:
 - ON ROULE DOUCEMENT EN DEMANDANT UN EFFORT AU MOTEUR ALORS QUE LA TEMPÉRATURE DE L'AIR EST ÉLEVÉE
 - MANQUE DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DANS LE SYSTÈME
 - LE VENTILATEUR SUR LE RADIATEUR NE FONCTIONNE PAS
 - MAUVAISE UTILISATION DE L'EMBRAYAGE POUR ROULER DOUCEMENT LAISSER LE MOTEUR REFROIDIR. VÉRIFIER LE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DANS LE RADIATEUR. VÉRIFIER LE NIVEAU DE LIQUIDE EN FAISANT ATTENTION DE NE PAS S'ÉBOUILLANTER. ON PEUT REPARTIR SEULEMENT S'IL Y A ASSEZ DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT DANS LE SYSTÈME.
- SI DES BRUITS NON FONCTIONNELS APPARAÎSSENT QUAND ON ROULE, IL FAUT S'ARRÊTER TOUT DE SUITE, COUPER LE MOTEUR ET PRENDRE CONTACT AVEC UN ATELIER KTM.

Freinage

Couper les gaz et freiner en même temps de l'avant et de l'arrière. Sur le sable, le mouillé ou un sol glissant, on freinera principalement de l'arrière. Toujours bien doser, car des roues qui bloquent déstabilisent la moto et conduisent à la chute. Descendre les vitesses en fonction du ralentissement.

Dans les grandes descentes, utiliser le frein moteur. Descendre une à deux vitesses en prenant garde toutefois de ne pas effectuer de surrégime. Ainsi on aura moins à freiner et les freins ne chaufferont pas.



ATTENTION



- LORSQU'IL PLEUT OU QUE L'ON A NETTOYÉ LA MOTO IL PEUT SE FAIRE QU'IL Y AIT UN TEMPS DE RÉPONSE AU FREINAGE PARCE QUE LES DISQUES SONT MOUILLÉS. IL FAUT QUE LES DISQUES COMMENCENT PAR SÉCHER.
- QUAND ON ROULE SUR UNE CHAUSSÉE QUI A ÉTÉ SALÉE EN HIVER OU QUI EST SALE IL SE PEUT QU'IL Y AIT AUSSI UN TEMPS DE RÉPONSE AU FREINAGE. LÀ IL FAUT QUE LES DISQUES COMMENCENT PAR SE NETTOYER.
- TENIR COMPTE QUE LES DISTANCES DE FREINAGE S'ALLONGENT QUAND ON TRANSPORTE UN PASSAGER OU DES BAGAGES.
- LORS DU FREINAGE, LE DISQUE, LES PLAQUETTES, LA PINCE ET LE LIQUIDE S'ÉCHAUFFENT. PLUS ILS CHAUFFENT, MOINS LE FREINAGE EST BON. DANS LES CAS EXTRÊMES, LE FREINAGE DEVIENT NUL.

Arrêt et béquillage

Ralentir la moto et mettre la boîte de vitesses au point mort. Pour arrêter le moteur, couper le contact. Mettre la moto sur un sol stable. Mettre l'antivol.



ATTENTION



- TOUJOURS GARER LA MOTO SUR UN SOL PLAN ET DUR.
- NE PAS ABANDONNER LA MACHINE TANT QUE LE MOTEUR TOURNE.
- LES DÉGAGEMENTS DE CHALEUR PEUVENT ÊTRE INTENSES TANT AU NIVEAU DU MOTEUR, QUE DE L'ÉCHAPPEMENT, QUE DU RADIATEUR, QUE DES DISQUES DE FREIN, QUE DES AMORTISSEURS. ON FERA DONC ATTENTION AVANT D'Y TOUCHER ET ON GARERA LA MACHINE DE MANIÈRE À ÉVITER TOUT CONTACT FORTUIT.
- NE JAMAIS GARER LA MOTO LÀ OÙ SE TROUVERAIENT DES HERBES SÈCHES OU DES MATÉRIAUX FACILEMENT INFLAMMABLES.



ATTENTION



IL CONVIENT DE TOUJOURS RETIRER LA CLEF DE CONTACT QUAND ON GARE LA MOTO, AFIN DE PRÉVENIR UNE UTILISATION ABUSIVE.



REMARQUE CONCERNANT LA BÉQUILLE LATÉRALE:

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

! ATTENTION !

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



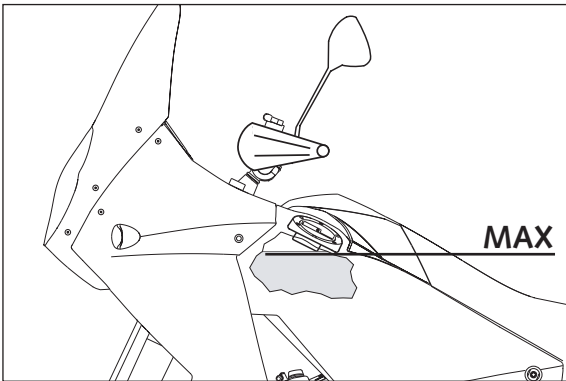
REMARQUE CONCERNANT LA BÉQUILLE PRINCIPALE:(des accessoires on peut se procurer)

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

- a) Avec le pied, appuyer la béquille contre le sol
 - b) Faire porter le poids du corps sur la patte de la béquille et tirer la moto vers l'arrière en prenant par le support de repose-pied (cf. Illustration).
- Faire attention à ce que le sol soit dur et permette une bonne assise.

! ATTENTION !

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



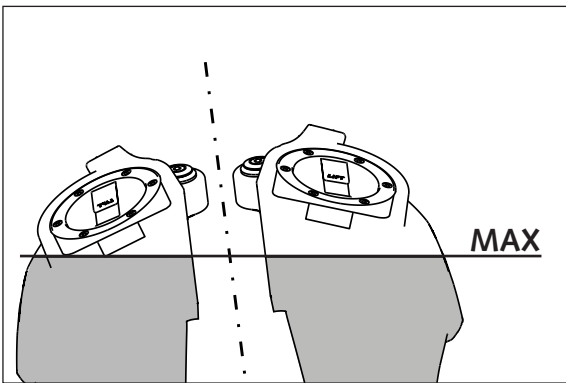
Carburant, mettre de l'essence

Telle qu'elle est livrée, la LC8 consomme du super non d'un indice d'octane au moins égal à 95.

Si l'on utilise un carburant inférieur, on peut très facilement passer sur le diagramme d'allumage programmé pour des essences comprises entre 80 et 94 d'indice d'octane. (voir Choix du diagramme d'allumage pour les carburant à faible indice d'octane).

! ATTENTION !

- UTILISER DES ESSENCES NON D'UN INDICE D'OCTANE AU MOINS ÉGAL À 95. SI L'ON UTILISE UN CARBURANT INFÉRIEUR, IL FAUT MODIFIER LE DIAGRAMME D'ALLUMAGE SINON IL SE PRODUIT UNE CASSE MOTEUR.
- CETTE MOTO EST ÉQUIPÉE DE DEUX POTS À CATALYSE. L'ESSENCE AU PLOMB DÉTRUIT L'ÉLÉMENT CATALYTIQUE. N'EMPLOYER QUE DE L'ESSENCE SANS PLOMB.



La 950 Adventure possède deux réservoirs ayant chacun leur bouchon. Remplir d'abord le réservoir droit, puis le gauche (pour le niveau maximum, voir dessin). Si l'on remplit le réservoir droit jusqu'au ras du bouchon, l'essence peut déborder quand on met la moto sur la béquille et que le carburant se réchauffe.

⚠ ATTENTION ⚠

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

Une moto propre fait économiser temps et argent!		1ère révision après 1000 km	Tous les 7500 km ou min. 1 fois par an	Tous les 15 000 km ou min. tous les 2
MOTEUR	Vidanger, changer filtre	●	●	●
	Nettoyer les crépines moteur et réservoir d'huile	●	●	●
	Nettoyer les aimants des bouchons de vidange moteur et réservoir d'huile	●	●	●
	Vérifier état et position des durites d'huile	●	●	●
	Remplacer les bougies			●
	Vérifier jeu aux soupapes, régler	●		●
	Vérifier fixations moteur	●	●	●
	Vérifier le serrage de toutes les vis moteur accessibles	●	●	●
	Vérifier les disques d'embrayage			●
	Vérifier le plateau à rampes de l'embrayage			●
CARBURA-	Vérifier état et étanchéité pipe et manchon de carbu	●		●
	Vérifier synchronisation carburateurs avec dépressiomètre et régler si nécessaire	●		●
	Vérifier le ralenti (1400 r/min)	●		●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●		●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●	●
	Vérifier fonctionnement du ventilateur	●	●	●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement	●	●	●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●	●
	Vérifier le filtre à air, le remplacer si nécessaire, nettoyer le boîtier			●
	Vérifier état et position des fils électriques	●	●	●
	Vérifier réglage du phare	●	●	●
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, cligno, appel de phare, témoins, éclairage compteur, klaxon, contacteur béquille atérale, contacteur embrayage, coupe-circuit)	●	●	●
Vérifier le serrage de tous les écrous et vis	●	●	●	
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●	●
	Bremsflüssigkeit erneuern			
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●	●
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●	●	●
	Vérifier serrage vis circuit de frein	●	●	●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●	●
	Nettoyer les cache-poussière		●	●
	Purger les bras de fourche	●	●	●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant	●	●	●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●	●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, biellette de renvoi, amortisseur)	●	●	●
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●	●
	Vérifier état et pression des pneus	●	●	●
	Vérifier l'état et la fixation des guide-chaîne, l'état et la tension de la chaîne	●	●	●
	Vérifier si le pignon de sortie de boîte et la couronne sont bien fixés et freinés	●	●	●
	Graisser la chaîne	●	●	●
Vérifier jeu roulements de roue et amortisseur de transmission		●	●	

**EN USAGE COMPÉTITION IL FAUT FAIRE LA RÉVISION DES 7500 KM APRÈS CHAQUE COURSE!
IL NE FAUT PAS DÉPASSER LA RÉVISION DE PLUS DE 500 KM.
LES RÉVISIONS DANS LES ATELIERS KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN PAR LE PILOTE.**

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!

	au moins 1x par an	Tous les 2 ans ou 15000 km
Entretien complet de la fourche		●
Entretien complet de l'amortisseur		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches	●	
Nettoyer et régler le carburateur		●
Traiter raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●	
Mettre graisse spéciale sur les cosses de batterie	●	
Remplacer le liquide de refroidissement		●

VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE

	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	Tous les 1000 km en tout-terrain
Vérifier niveau huile	●		
Vérifier niveau liquide de frein	●		
Vérifier état des garnitures de frein	●		
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●		
Vérifier fonctionnement du klaxon	●		
Graisser câbles et embouts, régler		●	
Purger régulièrement les bras de fourche			●
Nettoyer la chaîne			●
Graisser la chaîne		●	●
Vérifier tension	●		
Vérifier état des pneus et pression	●		
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●		
Vérifier étanchéité durites d'essence	●		
Vérifier si toutes les commandes fonctionnent bien	●		
Vérifier freinage	●	●	
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (sauf freins, échappement)		●	
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●	

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR



ATTENTION



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



ATTENTION

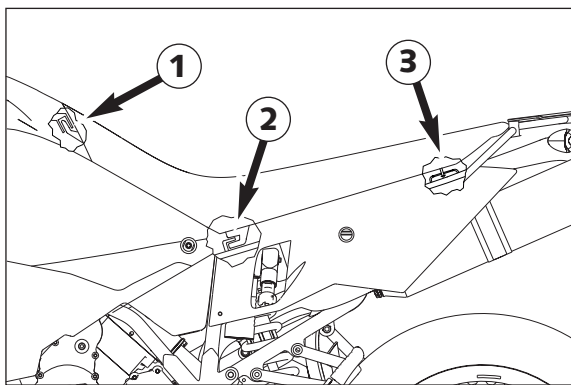


- AUTANT QUE POSSIBLE NE PAS EMPLOYER DE NETTOYER HAUTE PRESSION POUR NETTOYER LA MACHINE, CAR DE L'EAU POURRAIT ALORS PÉNÉTRER DANS LES ROUEMENTS, LE CARBURATEUR, LES CONNEXIONS ÉLECTRIQUES, ETC.
- NE PAS EMPLOYER DE RONDELLES GROWER OU ÉVENTAIL SOUS LES ÉCROUS DE FIXATION MOTEUR. CES RONDELLES S'INCRUSTENT DANS LE CADRE ET L'ÉCROU SE DESSERRE. IL FAUT EMPLOYER DES ÉCROUS AUTO-BLOQUANTS.
- AVANT D'EFFECTUER TOUT TRAVAIL D'ENTRETIEN, IL FAUT LAISSER REFROIDIR LA MACHINE, AFIN D'ÉVITER DE SE BRÛLER.
- L'HUILE, LA GRAISSE, LES FILTRES, L'ESSENCE, LES DÉTERGENTS ETC. DOIVENT ÊTRE ÉLIMINÉS CORRECTEMENT. RESPECTER LA RÉGLEMENTATION LOCALE.
- NE DÉVERSEZ JAMAIS L'HUILE USAGÉE DANS DES CANALISATIONS OU DANS LA NATURE. UN LITRE D'HUILE PEUT POLLUER 1 MILLION DE LITRES D'EAU.
- QUAND ON DESSERRE UN ÉCROU AUTOBLOQUANT IL FAUT LE REMPLACER PAR UN ÉCROU NEUF.
- QUAND ON DESSERRE UNE VIS OU UN ÉCROU FREINÉ À LA LOCTITE, IL FAUT LE FREINER DE LA MÊME FAÇON AU REMONTAGE. CF. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES; COUPLES DE SERRAGE.



Dépose et pose de la selle

Enfoncer la clef de contact dans la serrure de selle et tourner dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre. Ainsi on déverrouille la selle. La lever à l'arrière et la retirer par l'arrière.



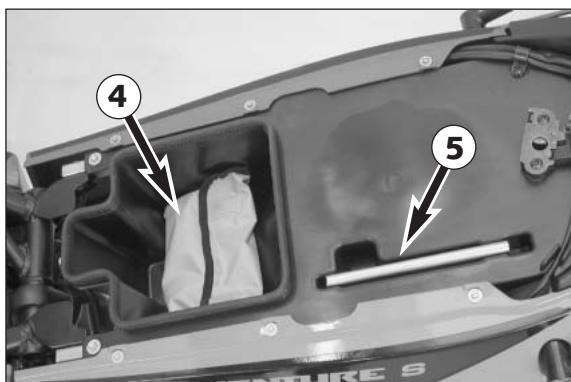
Pour la pose, faire prendre la patte ❶, baisser à l'arrière tout en poussant vers l'avant. Les deux pattes ❷ doivent s'accrocher sur le cadre. Enfiler le doigt de la serrure ❸ dans le logement et appuyer sur l'arrière de la selle jusqu'à ce qu'on entende que le doigt a pris sa place. Vérifier si la selle tient bien.



ATTENTION



SI LA SELLE EST MAL MONTÉE, ELLE PEUT GLISSER ALORS QU'ON ROULE, CE QUI PEUT FAIRE PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MOTO.



Trousse à outils

La trousse à outils ❷ de même qu'une rallonge ❸ pour différentes clefs se trouve sous la selle.

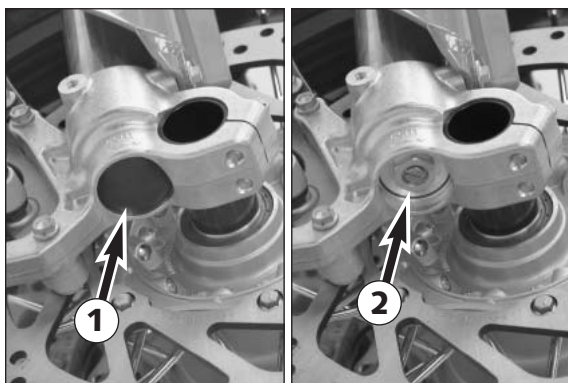
REGLAGE DE BASE FOURCHE 950 Adventure 950 Adventure S	Comfort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale
Amortissement à la compression (crans)	20	15	15	15
Amortissement à la détente (crans)	18	18	15	18
Précontrainte du ressort (tours)	5	5	8	5

Réglage de la fourche et de l'amortisseur

La fourche et l'amortisseur présentent de nombreuses possibilités de réglage permettant d'adapter la machine à un style de conduite et à la charge transportée.

Afin de faciliter le réglage, nous avons rassemblé les valeurs d'expérience dans des tableaux. Il s'agit là de valeurs de base servant aux réglages personnels. Ne pas procéder arbitrairement (max. +/- 40%), car on pourrait alors diminuer la tenue de route, en particulier à grande vitesse.

Pour le terrain varié avec un sol mou (par ex. du sable), nous préconisons le réglage « sport », pour un terrain dur (par ex. des pierres), nous préconisons l'option « confort ».



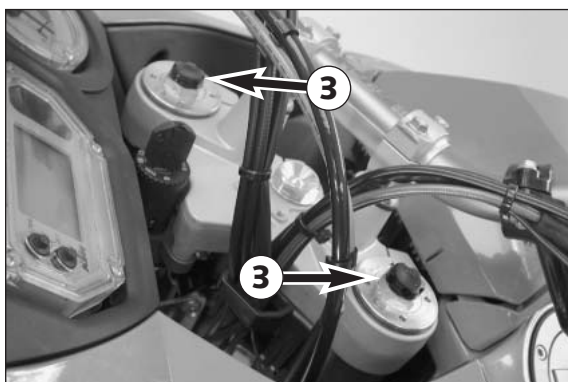
Réglage de la compression de la fourche

L'amortissement à la compression se règle à la partie inférieure du bras de fourche. Il règle l'importance de l'amortissement uniquement lorsque la fourche s'enfonce. Enlever le capuchon ①. Le réglage s'effectue avec la molette ② (COM).

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

REGLAGE DE BASE:

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



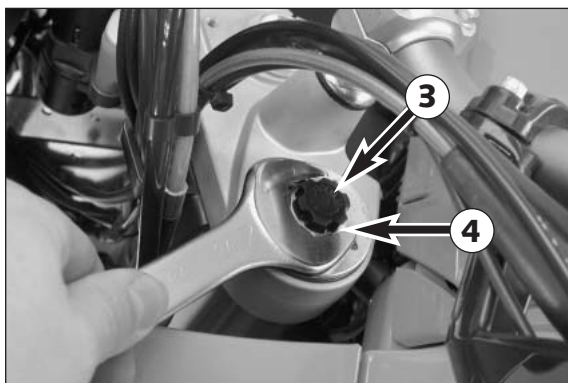
Réglage de la détente de la fourche

L'amortissement à la détente se règle à la partie supérieure du bras de fourche. Il règle l'importance de l'amortissement uniquement lorsque la fourche se détend. Le réglage s'effectue avec la molette ③ (REB).

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

REGLAGE DE BASE:

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir de 18 crans en arrière dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.



Réglage de la précontrainte de la fourche

La précontrainte de la fourche peut se régler de +/- 5 mm au moyen des vis ④ (clef de 24).

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la précontrainte, en tournant dans le sens inverse, on la réduit. Un tour de vis représente 1 mm.

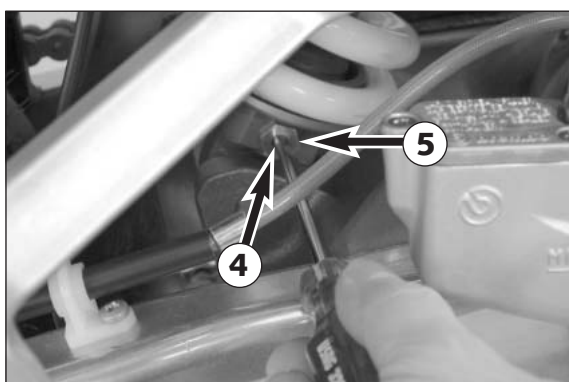
Quand on modifie la précontrainte on ne change pas l'amortissement à la détente, même si la vis de réglage ③ tourne aussi. Toutefois, il faudrait fondamentalement mettre plus d'amortissement à la détente quand on augmente la précontrainte.

RÉGLAGE DE BASE:

Tourner la vis de réglage jusqu'en butée dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre puis revenir de 5 tours dans le sens des aiguilles d'une montre.

REGLAGE DE BASE AMORTISSEUR 950 Adventure	Comfort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale
Amortissement à la compression petite vitesse (crans)	12	8	6	6
Amortissement à la compression grande vitesse (tours)	1,5	1,5	1	1
Amortissement a la detente (crans)	17	12	10	10
Précontrainte di ressort (tours)	6	6	8	18

REGLAGE DE BASE AMORTISSEUR 950 Adventure S	Comfort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale
Amortissement à la compression petite vitesse (crans)	15	12	8	8
Amortissement à la compression grande vitesse (tours)	1,5	1,5	1	1
Amortissement a la detente (crans)	20	17	13	13
Précontrainte di ressort (tours)	6	6	12	12



Reglage da la amortissement à la compression de l'amortisseur

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

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

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

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

RÉGLAGE DE BASE "PETITE VITESSE":

- Visser la vis de réglage ❶ avec un tournevis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Tourner dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre d'un nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

950 Adventure8 crans

950 Adventure S12 crans

RÉGLAGE DE BASE "GRANDE VITESSE":

- Tourner la vis de réglage avec une clef à pipe de 17, jusqu'en butée dans le sens des aiguilles d'une montre.
- Tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de l'amortisseur.

950 Adventure1,5 tours

950 Adventure S1,5 tours



ATTENTION



L'AMORTISSEUR EST REMPLI D'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE PAS ESSAYER DE LE DÉMONTÉ OU TENTER DE LE RÉPARER SOI-MÊME. ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT. NE JAMAIS TOUCHER À LA GROSSE VIS NOIRE (24 MM).

Réglage de l'amortisseur, amortissement à la détente

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

RÉGLAGE DE BASE:

- Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

950 Adventure12 crans

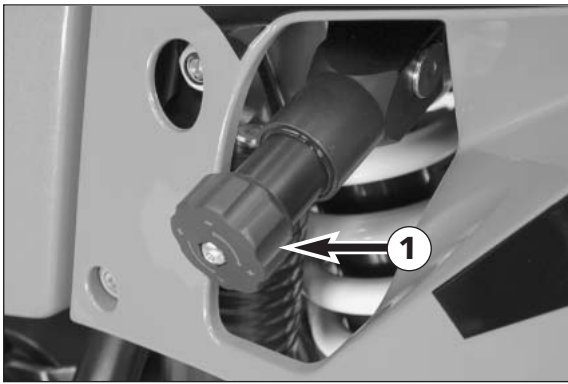
950 Adventure S17 crans



ATTENTION



L'AMORTISSEUR EST REMPLI D'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE PAS ESSAYER DE LE DÉMONTÉ OU TENTER DE LE RÉPARER SOI-MÊME. ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT. NE JAMAIS TOUCHER À LA GROSSE VIS NOIRE ❸ (15 MM).



Réglage de la précontrainte du ressort de l'amortisseur

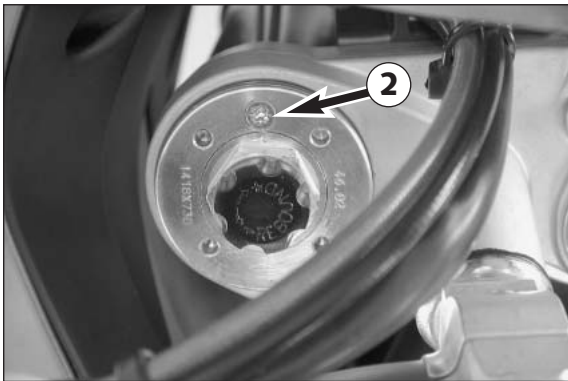
C'est l'amortisseur principalement qui subit le poids du passager et des bagages. Afin de garantir un bon comportement de la machine il convient d'adapter la précontrainte du ressort de l'amortisseur à la charge transportée.

En tournant la molette ① on modifie hydrauliquement la précontrainte. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la précontrainte, en tournant dans le sens contraire on la diminue.

Dans le tableau « Réglage de base de l'amortisseur » sont indiquées les valeurs d'expérience qui permettent de simplifier le réglage.

RÉGLAGE DE BASE:

- Tourner la molette dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Tourner la molette de 6 tours dans le sens des aiguilles d'une montre.



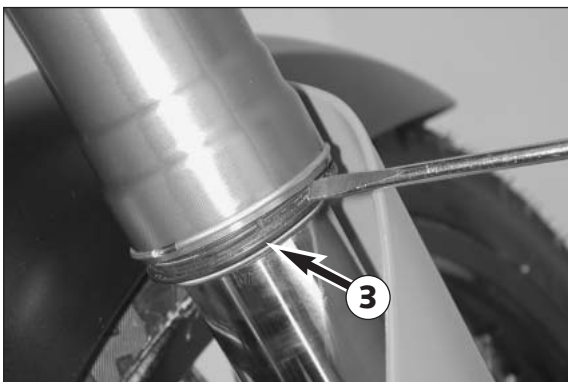
Purge de la fourche

Il faut purger régulièrement les bras de fourche (voir plan d'entretien).

Pour ce faire mettre la machine sur la béquille latérale et retirer les vis de purge ② afin de laisser s'échapper une surpression éventuelle.

⚠ **ATTENTION** ⚠

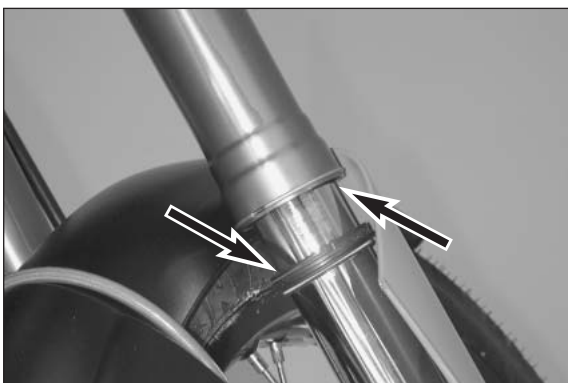
UNE PRESSION TROP FORTE DANS LA FOURCHE PEUT CAUSER UNE FUITE. SI LA FOURCHE FUIT, IL FAUT COMMENCER PAR DÉVISSER LES VIS DE PURGE, AVANT QUE DE FAIRE CHANGER LES JOINTS.



Nettoyage des cache-poussière de la fourche

Les cache-poussière ③ ont pour but d'essuyer la poussière et la saleté qui se déposent sur les tubes de fourche. Avec le temps la saleté peut toutefois passer derrière le cache-poussière. Si on ne l'enlève pas, c'est l'étanchéité des joints spi qui peut être remise en cause.

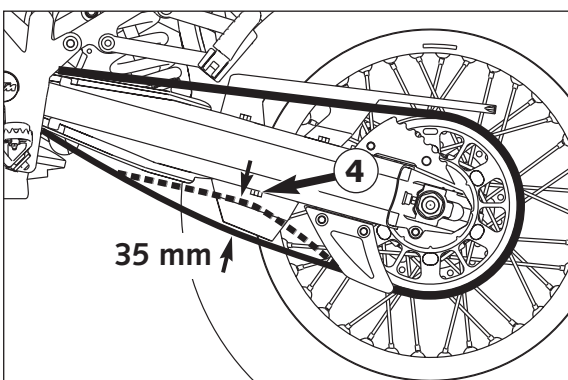
Avec un tournevis faire sortir les cache-poussière de leur logement et les pousser vers le bas.



Nettoyer à fond les cache-poussière, les tubes plongeurs et les tubes extérieurs et bien les lubrifier avec un aérosol au silicone ou avec de l'huile moteur. A la main, renfoncer les cache-poussière dans leur logement.

⚠ **ATTENTION** ⚠

NE PAS METTRE DE SILICONE SUR LE PNEU AVANT OU LES DISQUES DE FREIN. L'ADHÉRENCE DU PNEU ET L'EFFICACITÉ DU FREIN S'EN TROUVERAIENT TRÈS RÉDUITES.



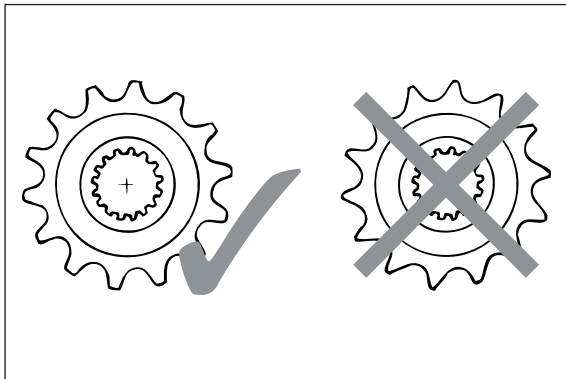
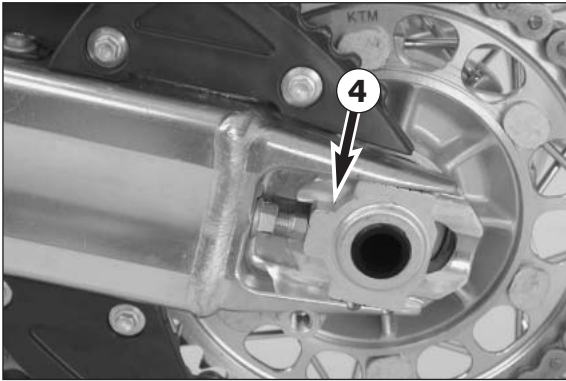
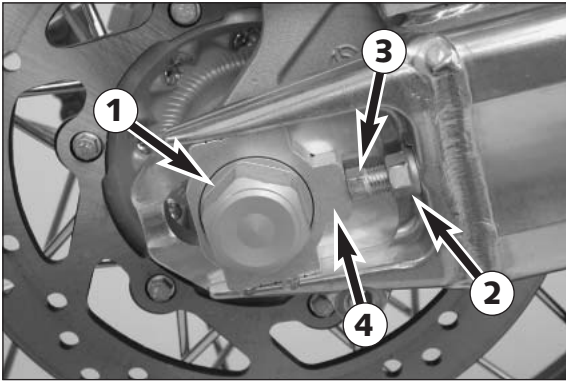
Vérification de la tension de la chaîne

Mettre la moto sur la béquille latérale et mettre la boîte de vitesses au point mort.

Au niveau de la vis inférieure du protège-chaîne ④ la flèche de la chaîne doit être de 35 mm.

⚠ **ATTENTION** ⚠

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



Ajustment de la tension de la chaîne

Desserrer l'écrou à épaulement ❶, débloquer les contre-écrous ❷ et faire tourner de manière égale les vis de réglage ❸ à gauche et à droite. Bloquer les contre-écrous ❷.

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

Serrer l'écrou à épaulement ❶ à 110 Nm.



ATTENTION



AU CAS OÙ VOUS NE DISPOSERIEZ PAS DE CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE LORS DU MONTAGE, FAITES AJUSTER LE COUPLE DE SERRAGE DÈS QUE POSSIBLE DANS UN ATELIER KTM. UNE BROCHE DE ROUE MAL SERRÉE PEUT ENTRAÎNER UN DÉFAUT DE TENUE DE ROUTE.

Entretien de la chaîne

Sur la chaîne à joints X l'entretien est réduit au minimum. Laver avec un jet d'eau peu puissant. Ne jamais employer de brosse ou de dissolvant. Quand la chaîne est sèche, passer dessus un aérosol spécial pour chaîne à joints X (Motorex Chainlube 622).



ATTENTION



- VEILLER À CE QU'AUCUN LUBRIFIANT NE SE DÉPOSE SUR LE PNEU ARRIÈRE OU LE DISQUE DE FREIN. LE PNEU GLISSERAIT ET LE FREIN PERDRAIT BEAUCOUP EN EFFICACITÉ, CE QUI POURRAIT AMENER UNE PERTE DE CONTRÔLE DE LA MOTO.
- POUR DES RAISONS DE SÉCURITÉ LA CHAÎNE N'EST PAS POURVUE D'UNE ATTACHE RAPIDE. TOUJOURS FAIRE REMPLACER LA CHAÎNE DANS UN ATELIER KTM. CET ATELIER POSSÈDE L'OUTIL SPÉCIAL POUR RIVER LES CHAÎNES.
- IL NE FAUT JAMAIS MONTER UNE ATTACHE RAPIDE ORDINAIRE.

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

Contrôle de l'usure de la chaîne

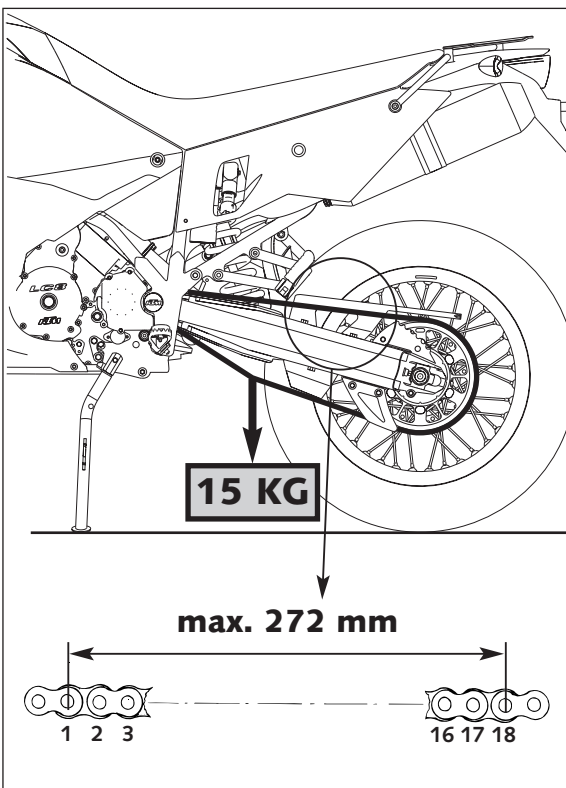
Pour vérifier l'usure de la chaîne il convient de procéder comme suit :

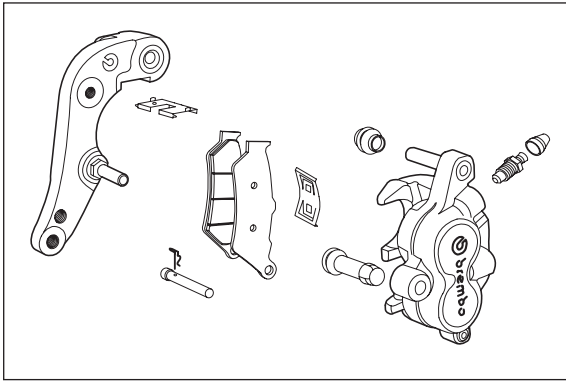
Mettre la boîte de vitesses au point mort et tirer sur le brin inférieur de la chaîne avec une force d'environ 15 kg (voir illustration). On mesure alors la distance entre 18 rouleaux sur le brin supérieur. Quand la valeur de 272 mm est atteinte, il faut changer la chaîne. Dans la mesure où une chaîne ne s'use pas de manière régulière, il est préférable d'effectuer la mesure en plusieurs endroits.

Si des joints X sont abîmés, remplacer la chaîne.

REMARQUE:

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





Informations générales sur les freins à disque

PINCES:

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



ATTENTION



POUR DES RAISONS DE SÉCURITÉ IL CONVIENT DE TOUJOURS FAIRE EFFECTUER L'ENTRETIEN ET LES RÉPARATIONS SUR LES FREINS DANS UN ATELIER KTM.



PLAQUETTES:

La moto est équipée à l'avant comme à l'arrière de garnitures frittées et elle est homologuée ainsi. Ces plaquettes assurent un freinage optimal.

Plaquettes avant: Toshiba TT 2172 HH

Plaquettes arrière: Toshiba TT 2701 HH



ATTENTION

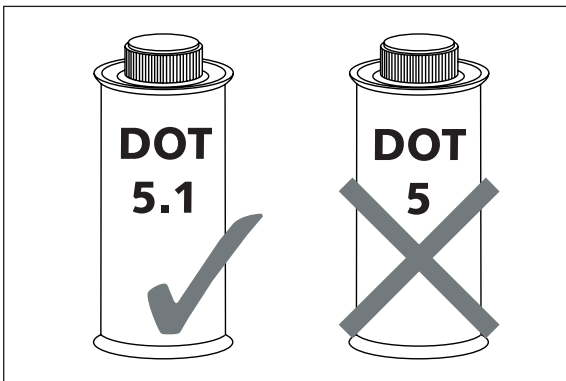


LES PLAQUETTES DE FREIN QUE L'ON TROUVE CHEZ LES ACCESSOIRISTES SOUVENT NE SONT PAS HOMOLOGUÉES POUR UNE UTILISATION SUR ROUTE DE VOTRE KTM. LEUR MODE DE FABRICATION ET LEUR COEFFICIENT DE FROTTEMENT, DONC LA PUISSANCE DE FREINAGE, PEUVENT ÊTRE TRÈS DIFFÉRENTS DE CEUX DES PLAQUETTES D'ORIGINE KTM. EN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



BOCAUX DE LIQUIDE DE FREIN:

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



LIQUIDE DE FREIN:

KTM remplit les circuits de frein avec du liquide „Motorex Brake Fluid DOT 5.1“, un des plus performants actuellement sur le marché. Nous recommandons son emploi par la suite également. Le DOT 5.1 est constitué d'une base d'éther de glycol, sa couleur est ambrée. Si l'on ne dispose pas de DOT 5.1 pour effectuer un complément, on peut à la rigueur rajouter du DOT 4. Il est conseillé toutefois d'effectuer le remplacement dès que possible. Ne jamais employer de liquide de frein DOT 5. Il est à base d'huile de silicone et de couleur pourpre. Les joints et les durites ne sont pas prévus pour un tel liquide.

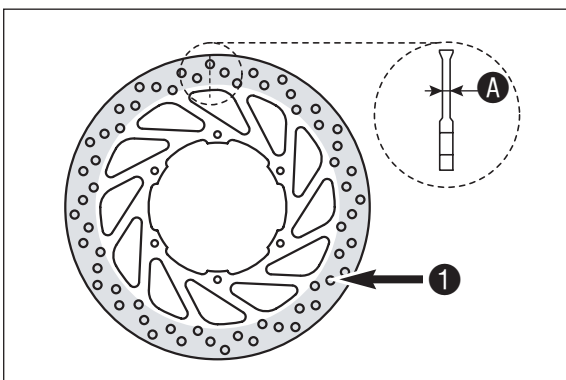
Le liquide de frein est soumis à des contraintes thermiques importantes et absorbe l'humidité de l'air. Cela abaisse le point d'ébullition. C'est pourquoi il convient de remplacer le liquide de frein selon les intervalles prescrits.



ATTENTION



FAIRE REMPLACER LE LIQUIDE DE FREIN DU CIRCUIT AVANT ET DU CIRCUIT ARRIÈRE TOUTS LES DEUX ANS DANS UN ATELIER KTM.



DISQUES DE FREIN :

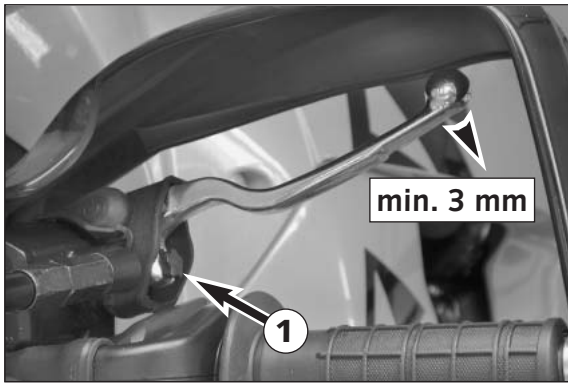
L'usure réduit l'épaisseur des disques au niveau de la piste de freinage ❶. A l'endroit le plus fin ❶, l'épaisseur du disque ne doit pas être inférieure à 4,5 mm. Contrôler l'usure à plusieurs endroits.



ATTENTION



UN DISQUE DE MOINS DE 4,5 MM D'ÉPAISSEUR EST UN FACTEUR DE RISQUE. FAIRE REMPLACER IMMÉDIATEMENT UN DISQUE TROP USÉ.

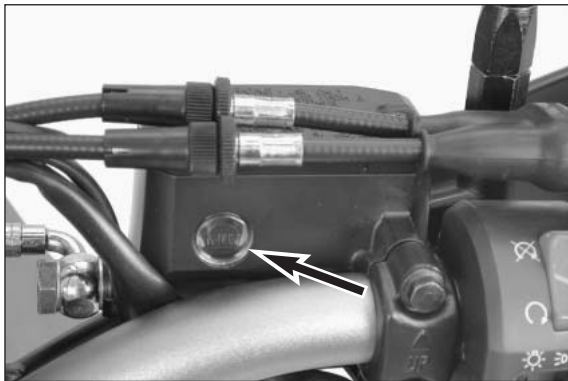


Réglage de la course à vide de la poignée de frein

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

! ATTENTION !

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

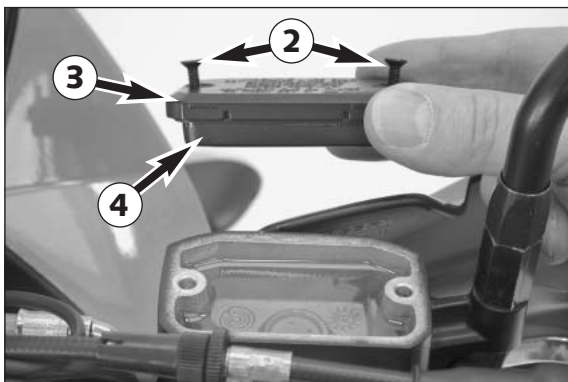


Vérification du niveau du liquide de frein avant

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

⚠ ATTENTION ⚠

- SI LE NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN SE SITUE EN DESSOUS DU MINIMA, CECI SIGNIFIE QUE LE SYSTÈME PRÉSENTE UNE FUITE OU QUE LES PLAQUETTES DE FREIN SONT TOTALEMENT USÉES. DANS CE CAS IL FAUT SE RENDRE IMMÉDIATEMENT DANS UN ATELIER KTM.
- FAIRE CHANGER LE LIQUIDE DE FREIN TOUTS LES DEUX ANS DANS UN ATELIER KTM.



Complément de liquide de frein (frein avant) *

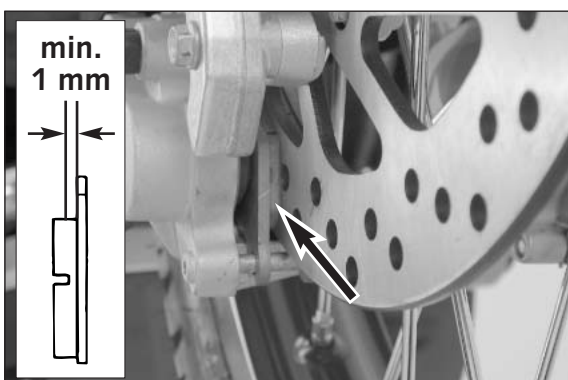
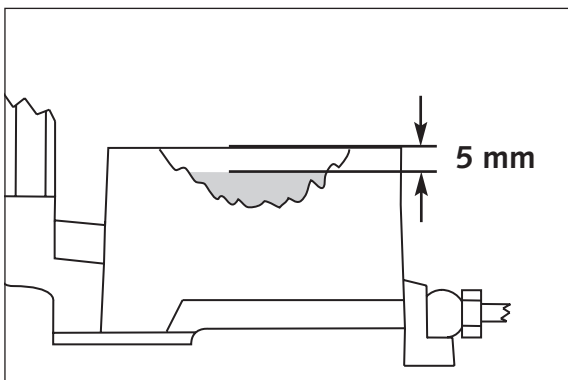
Dans des conditions normales il n'est pas nécessaire de rajouter du liquide de frein (voir Remarques de principe concernant les freins à disque KTM). Dès que le niveau a atteint le repère MIN il faut toutefois rajouter. Enlever les vis ❷ et retirer le couvercle ❸ avec la membrane ❹. Repousser à fond les pistons de la pince avant. Pour ce faire, démonter la roue si nécessaire. Faire en sorte que le maître-cylindre soit bien à l'horizontale et rajouter du liquide DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) jusqu'à 5 mm du bord supérieur du bocal. Remettre la membrane, le couvercle et les vis. Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait pu être renversé. Actionner le frein avant jusqu'à sentir une légère résistance.

⚠ ATTENTION ⚠

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

! ATTENTION !

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



Vérification des plaquettes de frein à l'avant

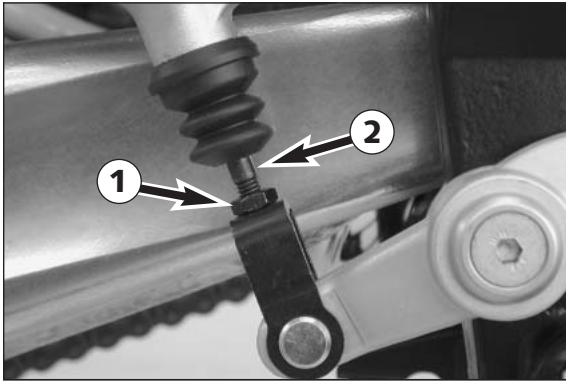
On contrôle les plaquettes par en dessous. L'épaisseur de la garniture ne doit pas être inférieure à 1 mm.

⚠ ATTENTION ⚠

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

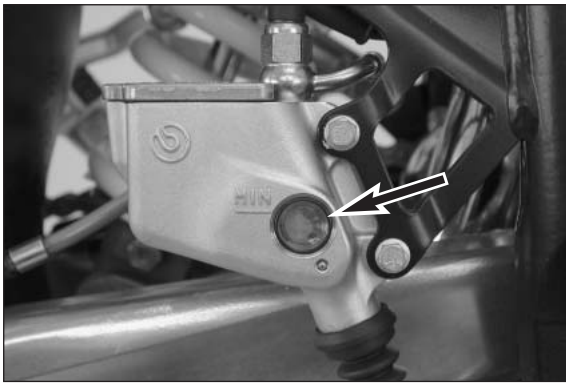
! ATTENTION !

SI L'ON REMPLACE LES PLAQUETTES TROP TARD, QUAND LA GARNITURE EST TROP USÉE, C'EST LA PARTIE MÉTALLIQUE DES PLAQUETTES QUI FROTTE CONTRE LE DISQUE. L'EFFICACITÉ DU FREINAGE EN EST TRÈS COMPROMISE ET LES DISQUES SONT IRRÉMÉDIABLEMENT ABÎMÉS.



Modification de la position de base de la pédale de frein *

Desserrer le contre-écrou ① et faire tourner la tige ② jusqu'à ce que la pédale ait la position désirée. Resserrer alors le contre-écrou.



Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière

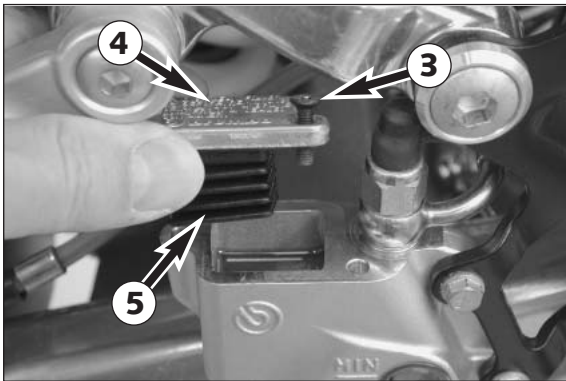
Le bocal de liquide de frein pour le disque arrière est combiné au maître-cylindre. Il possède un regard. Quand la moto est bien droite, le niveau ne doit pas descendre sous le repère « MIN ».



ATTENTION



- SI LE NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN SE SITUE EN DESSOUS DU MINIMA, CECI SIGNIFIE QUE LE SYSTÈME PRÉSENTE UNE FUITE OU QUE LES PLAQUETTES DE FREIN SONT TOTALEMENT USÉES. DANS CE CAS IL FAUT SE RENDRE IMMÉDIATEMENT DANS UN ATELIER KTM.
- FAIRE CHANGER LE LIQUIDE DE FREIN TOUTS LES DEUX ANS DANS UN ATELIER KTM.



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

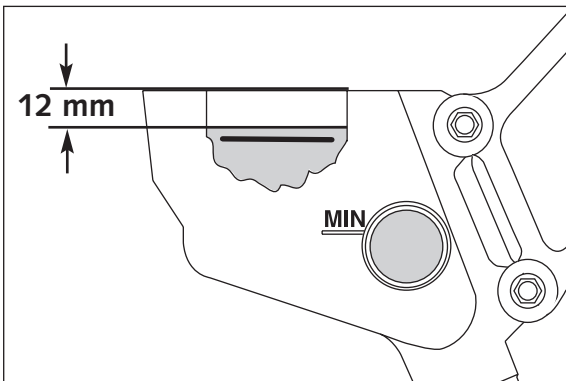
Dans des conditions normales il n'est pas nécessaire de rajouter du liquide de frein (voir Remarques de principe concernant les freins à disque KTM). Dès que le niveau a atteint le repère MIN il faut toutefois rajouter. Enlever les vis ⑥ et retirer le couvercle ④ avec la membrane ⑤. Repousser à fond les pistons de la pince arrière. Pour ce faire, démonter la roue si nécessaire. Rajouter du liquide DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) jusqu'à 12 mm du bord supérieur du bocal. Remettre la membrane, le couvercle et les vis. Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait pu être renversé. Actionner le frein arrière jusqu'à sentir une légère résistance.



ATTENTION



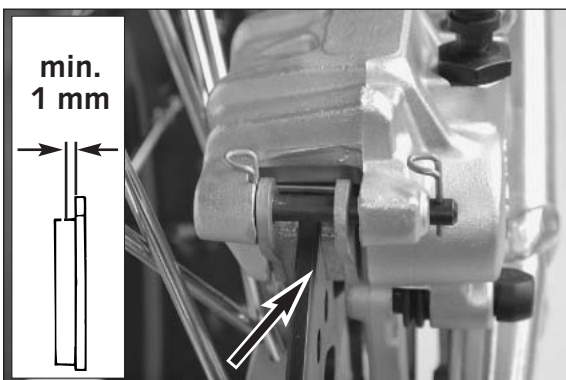
- ACTIONNER LE FREIN ARRIÈRE JUSQU'À SENTIR UNE LÉGÈRE RÉSISTANCE.
- NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5 ! IL EST CONSTITUÉ D'UNE BASE D'HUILE DE SILICONE ET SA COULEUR EST POURPRE. LES JOINTS ET LES DURITES DOIVENT ÊTRE SPÉCIAUX POUR CE LIQUIDE.
- ENTREPOSER LE LIQUIDE DE FREIN HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.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



ATTENTION



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



Vérification des plaquettes de frein à l'arrière

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



ATTENTION



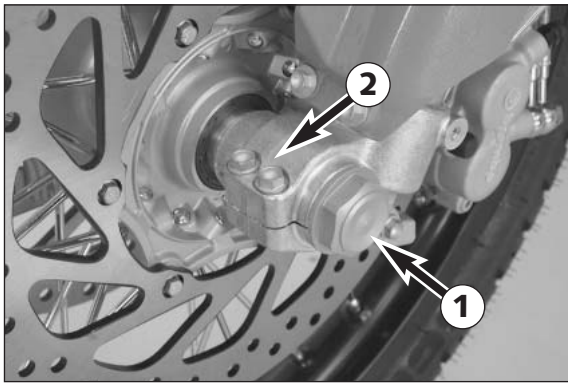
L'ÉPAISSEUR DES GARNITURES DES PLAQUETTES DE FREIN NE DOIT PAS ÊTRE INFÉRIEURE À 1 MM À L'EMPLACEMENT LE PLUS FAIBLE. DANS LE CAS CONTRAIRE, LES FREINS PEUVENT LÂCHER. POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ, CHANGEZ DONC LES PLAQUETTES DE FREIN PENDANT QU'IL EN EST ENCORE TEMPS.



ATTENTION



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

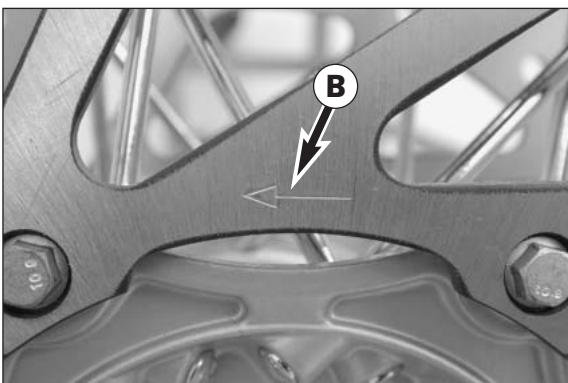
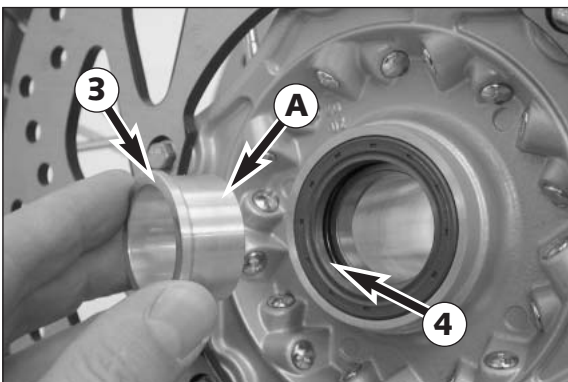
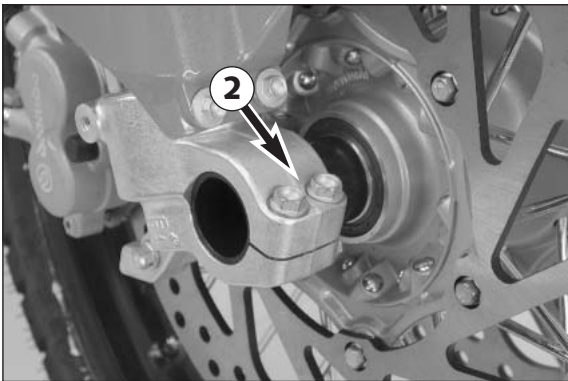


Dépose et pose de la roue avant *

Caler la moto sous le sabot de manière à ce que la roue avant ne repose plus sur le sol.

Débloquer la vis à épaulement ① et les vis de fixation ② au bas de chaque bras. Desserrer la vis à épaulement d'environ 8 tours, appuyer dessus avec la main pour faire sortir la broche du bas de fourche. Retirer la vis. Tenir la roue et sortir la broche. Ecarter un peu une pince de frein vers l'extérieur et sortir la roue de la fourche.

Retirer des joints spi les entretoises gauche ③ et droite.



! ATTENTION !

- NE PAS ACTIONNER LE FREIN LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.
- TOUJOURS POSER LA ROUE DE MANIÈRE TELLE QUE LES DISQUES NE SOIENT PAS ABÎMÉS.

Avant de reposer la roue il convient de nettoyer les joints spi ④ et la surface de contact des entretoises ⑤. Les graisser. Mettre les entretoises en place (celle qui est large va dans le joint spi gauche). Avec un tournevis repousser un peu les plaquettes. Présenter la roue dans le bon sens de roulement (voir les flèches ⑥ sur les disques).

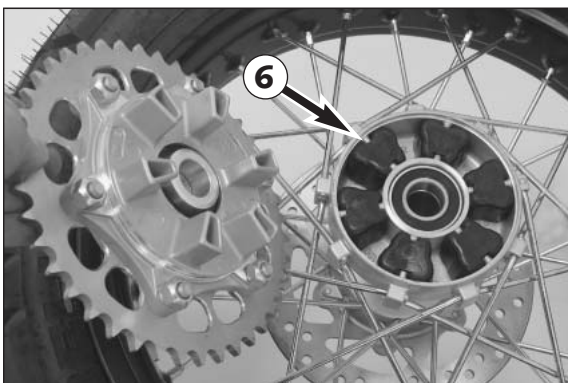
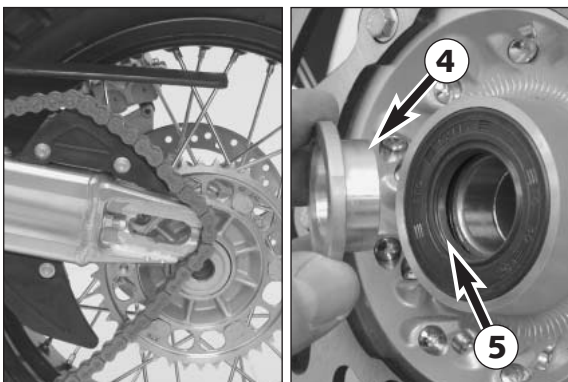
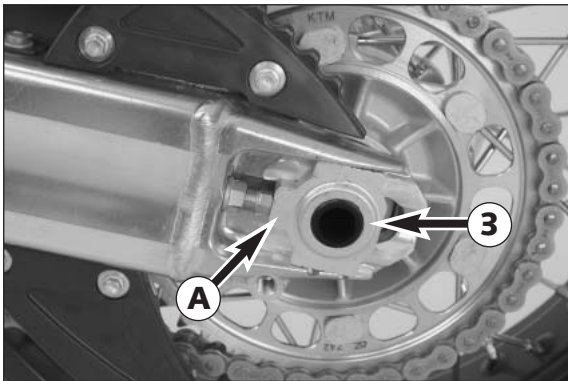
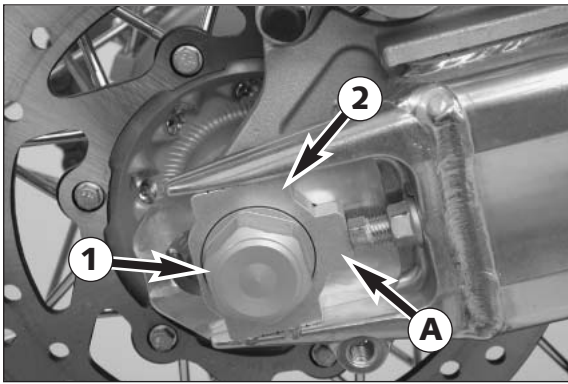
Présenter la roue dans la fourche. Tirer une des pinces un peu sur le côté et faire passer le pneu entre les pinces. Enfiler les disques dans les pinces et mettre la broche. Visser la vis à épaulement 1 et la serrer légèrement. Serrer les vis de fixation 2 au bas du bras droit (dans le sens de la marche) pour empêcher que la broche tourne. Serrer l'écrou à épaulement à 60 Nm.

Desserrer les vis au bas du bras droit, remettre la moto sur ses roues, actionner le frein avant et actionner la fourche plusieurs fois avec vigueur pour que les bras prennent leur place.

C'est seulement après que l'on peut serrer les vis de fixation au bas de chaque bras à 10 Nm.

⚠ ATTENTION ⚠

- SI L'ON NE DISPOSE PAS DE CLEF DYNAMOMÉTRIQUE AU MOMENT DE LA POSE, IL FAUT FAIRE CONTRÔLER LE SERRAGE DÈS QUE POSSIBLE DANS UN ATELIER KTM. EN EFFET, SI LA BROCHE A DU JEU LA TENUE DE ROUTE PEUT EN ÊTRE AFFECTÉE.
- QUAND LA ROUE EST EN PLACE, TOUJOURS ACTIONNER LE FREIN DE MANIÈRE À CE QUE LES PLAQUETTES PRENNENT LEUR PLACE.
- ÉVITER ABSOLUMENT QU'IL Y AIT DE LA GRAISSE OU DE L'HUILE SUR LES DISQUES DE FREIN. L'EFFICACITÉ S'EN TROUVERAIT CONSIDÉRABLEMENT RÉDUITE.



Dépose et pose de la roue arrière *

Caler la moto sous le sabot afin que la roue arrière ne touche plus le sol. Dévisser l'écrou à épaulement ①, retirer le tendeur de chaîne ②, tenir la roue et retirer la broche ③. Pousser la roue vers l'avant aussi loin que possible, faire descendre la chaîne de la couronne et la poser sur le cache de la couronne. Sortir la roue du bras oscillant avec précaution.

! ATTENTION !

- NE PAS ACTIONNER LE FREIN LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.
- TOUJOURS POSER LA ROUE AVEC LE DISQUE VERS LE HAUT DE MANIÈRE À NE PAS ENDOMMAGER CELUI-CI.
- SI L'ON RETIRE LA BROCHE, IL FAUT BIEN NETTOYER SON FILETAGE AINSI QUE CELUI DE L'ÉCROU ET LES ENDUIRE À NOUVEAU DE GRAISSE POUR ÉVITER UN GRIPPAGE (MOTOREX LONGTHERM 2000).

REMARQUE: Quand la roue arrière est déposée, il convient de vérifier les caoutchoucs de l'amortisseur de transmission dans le moyeu.

Avant d'effectuer la pose il faut nettoyer et graisser la surface de contact de la bague ④ et le joint spi ⑤.

La pose s'effectue en sens inverse. Faire attention à la position de la broche et du tendeur de chaîne. Les tétons A doivent être vers l'avant. Avant de resserrer l'écrou à 110 Nm, il faut pousser sur la roue vers l'avant, afin que les tendeurs soient en appui contre les vis de réglage.

⚠ ATTENTION ⚠

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

Contrôle des silent-blocs du moyeu arrière *

Les modèles LC8 ont un moyeu arrière avec un amortisseur de transmission. La puissance du moteur, qui s'exerce par la chaîne sur la couronne, se transmet à la roue arrière par l'intermédiaire de 6 silent-blocs ⑥. Ces 6 caoutchoucs s'usent avec le temps. Lorsque la roue est démontée, il faut en profiter pour vérifier leur usure.

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

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

! ATTENTION !

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



PRESSION		
950 Adventure	avant	arrière
Route en solo	2,4 bar	2,6 bar
Route en duo	2,4 bar	2,8 bar
Charge maximal	2,4 bar	2,8 bar

Pneus, pression

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



ATTENTION



- AFIN DE GARANTIR LA SÉCURITÉ ET UNE TENUE DE ROUTE OPTIMALE, IL NE FAUT UTILISER QUE DES PNEUS AGRÉÉS PAR KTM. D'AUTRES PNEUS PEUVENT AFFECTER LE COMPORTEMENT (PAR EXEMPLE PROVOQUER UN GUIDONNAGE À HAUTE VITESSE).
- QUAND SONT MONTÉS DES PNEUS AVEC UN MARQUAGE INFÉRIEUR À « V » (240 KM/H), IL NE FAUT PAS DÉPASSER LA VITESSE CORRESPONDANTE. IL FAUT APPOSER SUR LA MOTO, BIEN EN VUE DU PILOTE, UN AUTOCOLLANT PORTANT L'INDICATION DE LA VITESSE MAXIMUM.
- Les dimensions sont indiquées dans les caractéristiques techniques et sur la feuille des mines.
- L'état doit être vérifié avant chaque utilisation. On regardera en particulier s'il n'y a pas de coupures, de clous ou d'autres objets pointus.
- Pour ce qui est de la profondeur du dessin, se conformer à la réglementation locale. Nous recommandons de changer le pneu au plus tard quand la profondeur n'est plus que de 2 mm.
- La pression doit être vérifiée régulièrement lorsque le pneu est froid. Adapter la pression au poids total de la machine. Une bonne pression est garante du confort de conduite et d'une longévité optimale du pneu.



ATTENTION



- NE FAITES MONTER QUE DES PNEUS AUTORISÉS PAR KTM. D'AUTRES PNEUS PEUVENT AVOIR UNE INFLUENCE NÉGATIVE SUR LA TENUE DE ROUTE.
- EMPLOYER DES PNEUS DE MÊME MARQUE ET DE MÊME NATURE POUR LA ROUE AVANT ET LA ROUE ARRIÈRE.
- POUR VOTRE SÉCURITÉ, UN PNEU ABÎMÉ DOIT AUSSITÔT ÊTRE REMPLACÉ.
- DES PNEUS USÉS SE COMPORTENT MAL, EN PARTICULIER SUR CHAUSSÉE MOUILLÉE.
- UNE PRESSON TROP FAIBLE ENTRAÎNE UNE USURE ANORMALE ET UN ÉCHAUFFEMENT TROP IMPORTANT DU PNEU.
- LES PNEUS NEUFS ONT UNE SURFACE GLISSANTE ET NE TIENNENT PAS BIEN. DURANT LES 200 PREMIERS KILOMÈTRES IL FAUT ROULER AVEC PRÉCAUTION ET PRENDRE DES ANGLES DIFFÉRENTS DE MANIÈRE À RENDRE TOUTE LA SURFACE RUGUEUSE. C'EST SEULEMENT APRÈS QUE LE PNEU ACCROCHERA NORMALEMENT.
- PAR PRÉCAUTION IL EST RECOMMANDÉ DE CHANGER ÉGALEMENT LA VALVE QUAND ON CHANGE LE PNEU.

Vérifier la tension des rayons

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



ATTENTION



- QUAND ON ROULE AVEC DES RAYONS DESSERRÉS, ILS PEUVENT CASSER ET INFLUENCER NÉGATIVEMENT LA TENUE DE ROUTE. UN RAYON CASSÉ PEUT ENDOMMAGER LA CHAMBRE À AIR ET LA CREVAISON QUI S'ENSUIT PEUT ENTRAÎNER UNE PERTE DE CONTRÔLE DE LA MOTO.
- DES RAYONS TROP TENDUS PEUVENT ÉGALEMENT CASSER EN RAISON DE CONTRAINTES MAL RÉPARTIES. SEULS DES RAYONS CORRECTEMENT TENDUS RÉPARTISSENT LES CHARGES DE MANIÈRE OPTIMALE. LES RAYONS DOIVENT ÊTRE SERRÉS À UN COUPLE DE 4-6 Nm.

Batterie

La batterie se trouve devant le moteur dans le sabot. Elle est sans entretien. Il n'est donc pas nécessaire de vérifier le niveau d'électrolyte ni de rajouter d'eau. Il suffit de maintenir les bornes propres et de les enduire éventuellement d'un peu de graisse non acide.

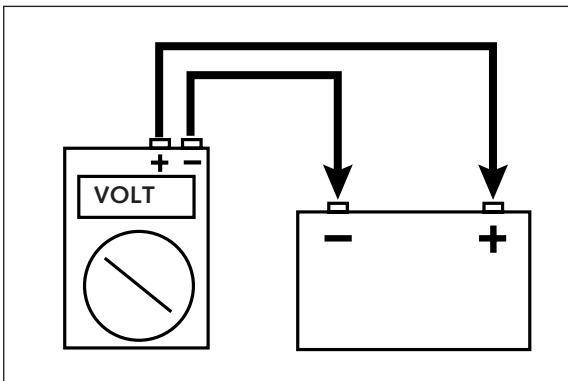
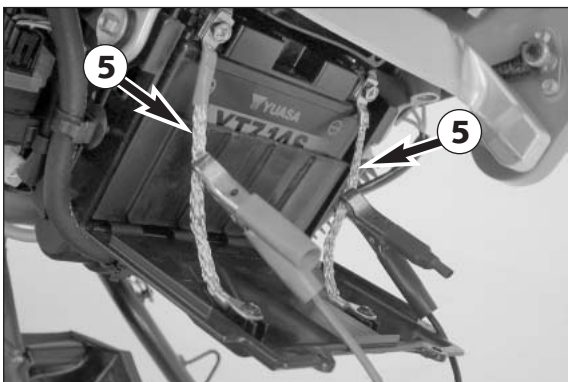
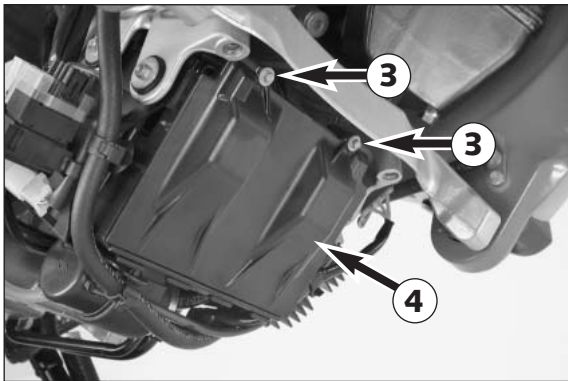
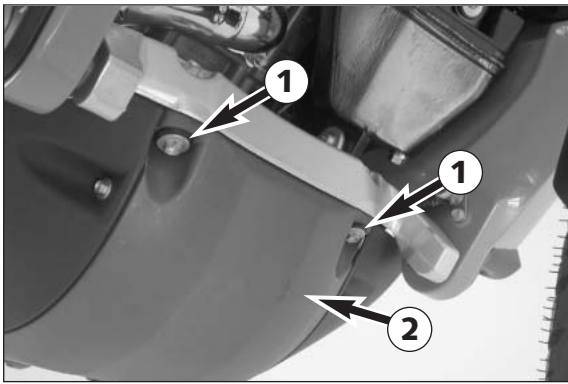


ATTENTION



LE COUVERCLE ❶ NE DOIT JAMAIS ÊTRE ENLEVÉ. ON ENDOMMAGERAIT LA BATTERIE.





Dépose et pose de la batterie *

La batterie sera enlevée seulement quand on remise la moto.

Enlever les vis ① et basculer le sabot ② vers le bas. Enlever les vis ③ et faire basculer la trappe ④ vers l'avant. Débrancher d'abord la borne moins puis la borne plus. Retirer la trappe et sortir la batterie dans son enveloppe.

Charger la batterie avant de la ranger et avant de la remonter. La ranger dans un endroit où la température se situe entre 0 et 35° C.

A la pose, enfilez la batterie dans son compartiment avec son enveloppe. Remettre la trappe. Raccorder les fils au plus puis au moins afin d'éviter un court-circuit. Refermer la trappe et la fixer avec deux vis. Basculer le sabot vers le haut et mettre de la loctite 243 (frein filet) sur le filetage des deux vis. Mettre les vis et les serrer à 25 Nm.



ATTENTION



- SI POUR UNE RAISON QUELCONQUE DE L'ÉLECTROLYTE VENAIT À S'ÉCHAPPER DE LA BATTERIE, IL FAUDRAIT FAIRE TRÈS ATTENTION. IL CONTIENT DE L'ACIDE SULFURIQUE, QUI PEUT PROVOQUER DES BRÛLURES GRAVES.
- RINCER ABONDAMMENT À L'EAU EN CAS DE CONTACT AVEC LA PEAU.
- EN CAS DE PROJECTION DANS LES YEUX, RINCER PENDANT AU MOINS 15 MN À L'EAU ET CONSULTER AUSSITÔT UN MÉDECIN.
- BIEN QU'IL S'AGISSE D'UNE BATTERIE EN CIRCUIT FERMÉ, DES GAZ EXPLOSIFS PEUVENT NÉANMOINS S'ÉCHAPPER. NE PAS PROVOQUER D'ÉTINCELLES AUTOUR DE LA BATTERIE ET NE PAS EN APPROCHER DE FLAMME.
- GARDER LES VIEILLES BATTERIES HORS DE PORTÉE DES ENFANTS ET LES ÉLIMINER SELON LES PRESCRIPTIONS EN VIGUEUR.
- LES VIS DU SABOT DOIVENT IMPÉRATIVEMENT ÊTRE FREINÉES À LA LOCTITE 243 POUR ÉVITER QU'ELLES SE DESSERRENT.



ATTENTION



NE SURTOUT PAS DÉBRANCHER LA BATTERIE QUAND LE MOTEUR TOURNE, SINON LE RÉGULATEUR-REDRESSEUR SE TROUVE DÉTRUIT.

Charge de la batterie

Basculer le sabot et la trappe vers le bas afin de pouvoir vérifier la charge de la batterie. Pour ce faire, on mesure avec un voltmètre la tension entre les bornes (tension de repos). Pour que la mesure soit exacte, il faut que la batterie n'ait pas travaillé pendant au moins 30 minutes.

Si la tension est supérieure à 12,4 volts, il n'est pas nécessaire de recharger. Si elle est en dessous, il faut recharger.

CHARGE:

Raccorder le chargeur aux câbles ⑤ fixés sur la trappe. Ces câbles ont été mis en place parce que les bornes de la batterie sont difficilement accessibles et que l'on s'expose ainsi à faire un court-circuit.

Charger la batterie entre 5 et maximum 10 heures à 1,4 ampères et avec un maximum de 14,4 volts.

En cas de charge rapide, il ne faut pas dépasser une heure à 4,5 ampères et avec un maximum de 14,4 volts.



ATTENTION



- SI L'ON NE PEUT PAS DÉTERMINER L'ÉTAT DE CHARGE, IL FAUT CHARGER ENTRE 5 ET MAXIMUM 10 HEURES À 1,4 AMPÈRE ET AVEC UN MAXIMUM DE 14,4 VOLTS.
- D'ABORD RELIER LA BATTERIE AU CHARGEUR, ET ENSUITE SEULEMENT BRANCHER LE CHARGEUR.
- SI L'ON TRAVAILLE DANS UN LOCAL FERMÉ, IL FAUT PRÉVOIR UNE BONNE VENTILATION, CAR PENDANT LA CHARGE SE DÉGAGENT DES GAZ EXPLOSIFS.
- SI LA BATTERIE EST EN CHARGE TROP LONGTEMPS OU AVEC UNE INTENSITÉ TROP IMPORTANTE, DE L'ÉLECTROLYTE S'ÉCHAPPE PAR LES MISES À L'AIR DE SÉCURITÉ ET LA CAPACITÉ DIMINUE.
- IL FAUT ÉVITER LES MISES EN CHARGE RAPIDES.
- LA BARRETTE AVEC LES BOUCHONS NE DOIT SURTOUT PAS ÊTRE ENLEVÉE, SINON ELLE SE TROUVE ENDOMMAGÉE.

Raccordement de câbles de démarrage

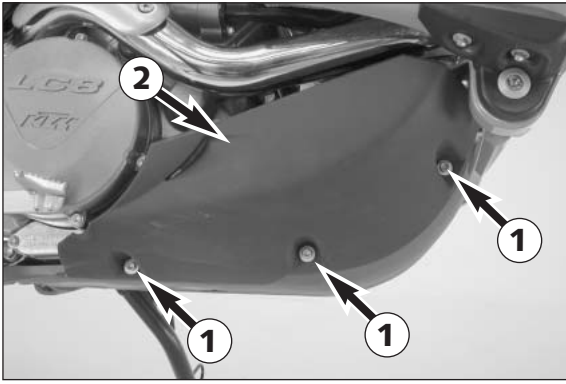
Basculer le sabot et la trappe vers le bas (voir Dépose et pose de la batterie). Brancher les câbles de démarrage aux câbles allant sur la trappe. Brancher d'abord le plus.



ATTENTION



- LES PARTIES NON ISOLÉES DES CÂBLES DE DÉMARRAGE NE DOIVENT ABSOLUMENT PAS SE TOUCHER. UN COURT-CIRCUIT POURRAIT ENDOMMAGER LES CIRCUITS ÉLECTRIQUES DES DEUX VÉHICULES.
- LAISSER LES DEUX BATTERIES BRANCHÉES ENSEMBLE AUSSI PEU QUE POSSIBLE AFIN D'ÉVITER UNE SURCHARGE DU CIRCUIT.



Fusible principal

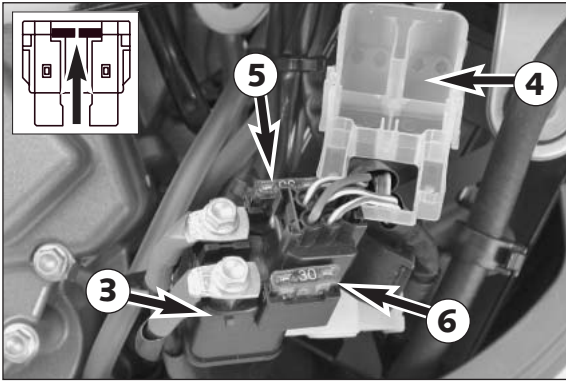
Le fusible principal protège l'ensemble des éléments électriques de la moto. Il se trouve dans le relais de démarreur sous le cache latéral droit du sabot. Enlever les vis ❶ et retirer le cache ❷.



ATTENTION



FAIRE ATTENTION DE NE PAS SE BRÛLER AU TUYAU D'ÉCHAPPEMENT.



Sortir le relais de démarreur ❸ de sa fixation par le haut. Retirer le cache ❹ et vérifier le fusible principal ❺. Dans le relais de démarreur il y a aussi un fusible de rechange ❻ de 30 ampères.

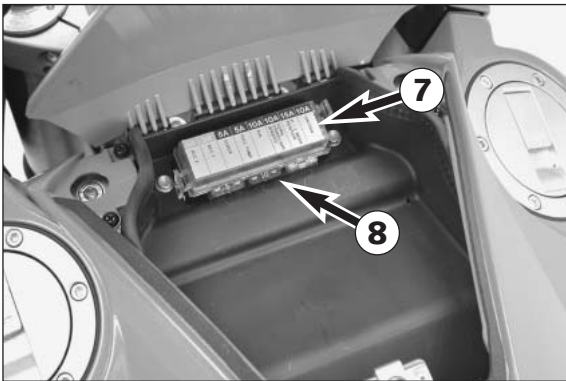
Si le fusible saute, le remplacer uniquement par un fusible de même valeur. Si le fusible neuf fond aussitôt, consulter impérativement un agent KTM.



ATTENTION



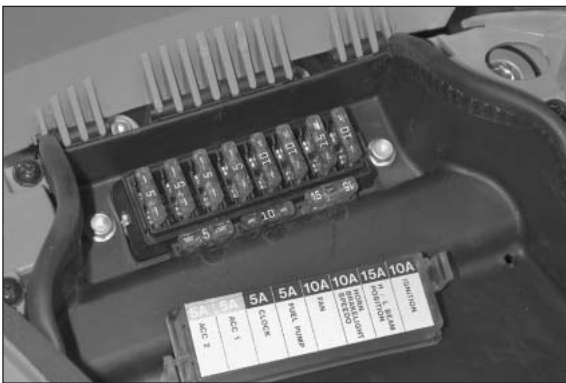
NE METTRE EN AUCUN CAS UN FUSIBLE PLUS FORT OU UN FUSIBLE "BRICOLÉ". CELA POURRAIT CONDUIRE À LA DESTRUCTION DE TOUTE L'INSTALLATION ÉLECTRIQUE!



Fusibles individuels

La boîte à fusibles contenant les fusibles protégeant les éléments individuels est montée dans le compartiment réservoir.

Sur le couvercle de la boîte à fusibles ❷ sont notés les éléments et la valeur du fusible correspondant. La boîte contient également des fusibles de rechange ❸ de 5, 10 et 15 ampères.



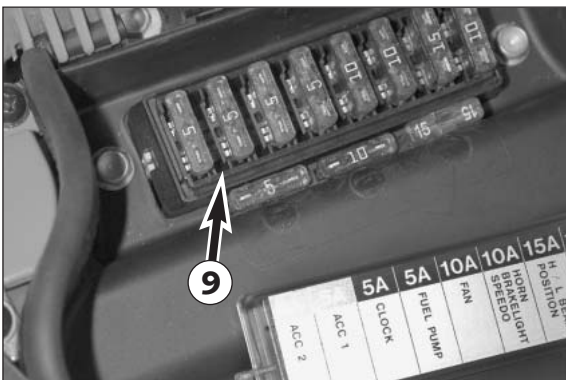
Si le fusible saute, le remplacer uniquement par un fusible de même valeur. Si le fusible neuf fond aussitôt, consulter impérativement un agent KTM.



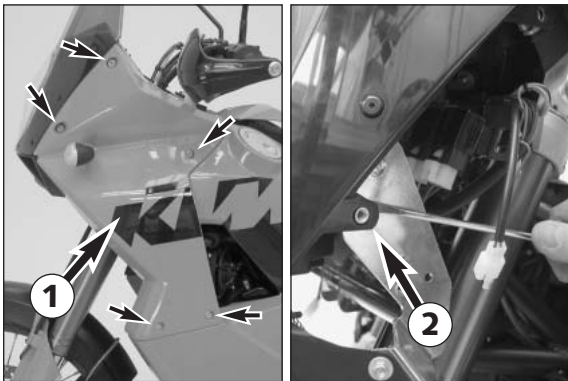
ATTENTION



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



Les fusibles ACC 1 et ACC 2 ❹ n'ont pas d'utilité sur la machine telle qu'elle est livrée. Ils sont destinés à des accessoires d'une capacité maximum de 5 ampères chacun. Pour brancher de tels accessoires il existe des prises de raccordement sous le capotage de phare. On peut se renseigner auprès des ateliers KTM.

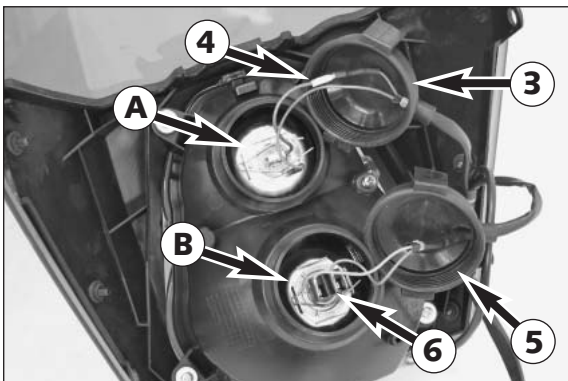


Remplacement des ampoules de phare *

Retirer 5 vis à droite et à gauche et déposer les deux côtés du carénage ❶. Avec un tournevis débrancher les pattes de fixation ❷. Faire basculer vers l'avant le phare avec le saute-vent et débrancher la prise sur le tableau. Poser le phare sur une surface douce afin de ne pas l'abîmer.

! ATTENTION !

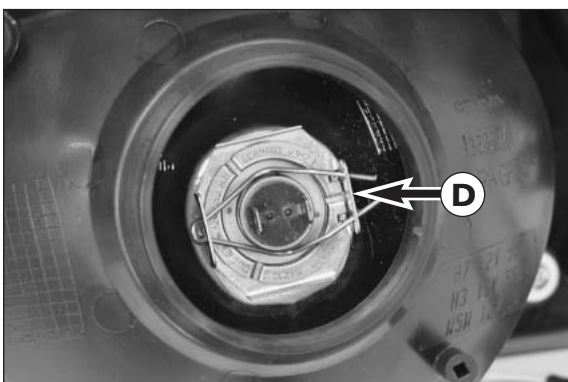
NE PAS TOUCHER LE VERRE DE L'AMPOULE AVEC LES DOIGTS POUR NE PAS Y METTRE DE GRAS, CAR CE GRAS SE VAPORISE ET SE DÉPOSE ENSUITE SUR LE DÉFLECTEUR.



AMPOULE DE FEU DE ROUTE A:

Retirer le capuchon en caoutchouc ❸ et débrancher la prise ❹. Décrocher la patte et sortir l'ampoule.

Raccrocher la patte, brancher la prise et remettre le capuchon en caoutchouc.

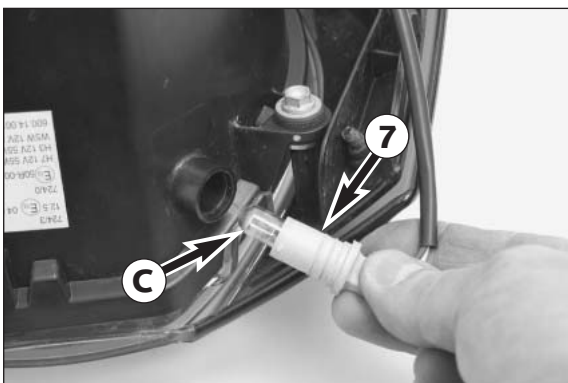


AMPOULE DE FEU DE CROISEMENT B:

Retirer le capuchon en caoutchouc ❺ et débrancher la prise ❻. Décrocher la patte et sortir l'ampoule.

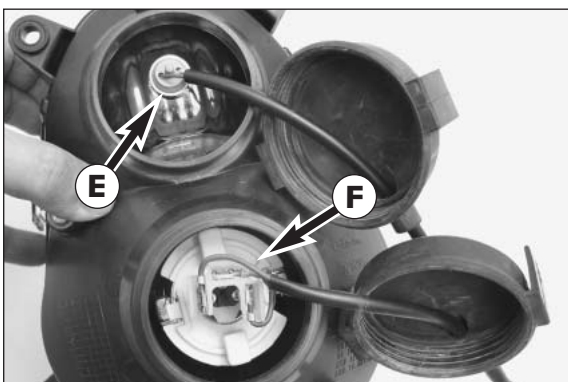
Quand on pose la nouvelle ampoule, faire attention à ce que la languette ❶ prenne bien sa place dans le support.

Raccrocher la patte, brancher la prise sur l'ampoule et remettre le capuchon en caoutchouc.



AMPOULE DE FEU DE POSITION C:

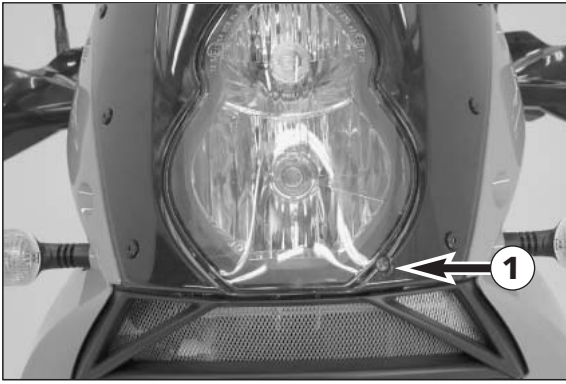
Retirer le porte-ampoule ❷ de la parabole et sortir l'ampoule du porte-ampoule.



Modèle USA :

Sur le modèle USA le feu de position E se trouve dans la partie supérieure du phare. Dans la partie inférieure il y a une ampoule F faisant code/phare.

Avant de reposer le phare il convient de rebrancher la prise sur le tableau et de vérifier si toutes les ampoules fonctionnent correctement.

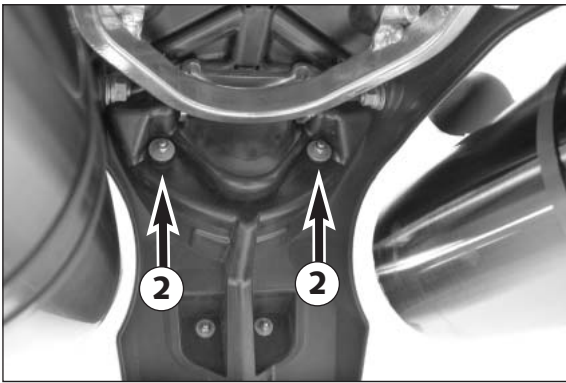


Réglage de la portée du phare

Le chargement de la machine peut obliger à corriger la portée du phare. La vis de réglage ❶ permet de modifier la portée. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la portée, dans le sens contraire on la réduit.

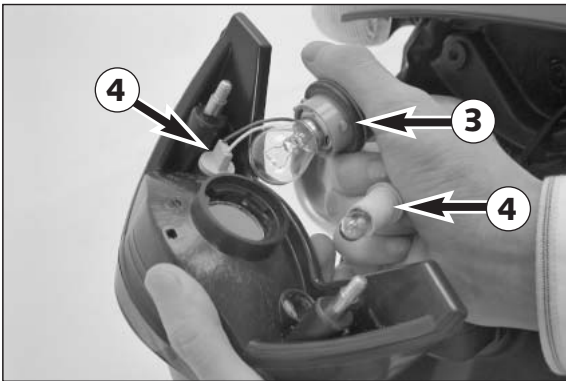
CONTRÔLE

Sur un mur clair devant lequel le sol est horizontal on trace un repère à 850 mm (950 Adventure S) ou à 810 mm (950 Adventure). La moto étant chargée (pilote, passager, bagages), on se place à 10 m du mur et l'on met en feu de croisement. La limite entre la zone éclairée et la zone sombre doit se trouver au niveau du repère.



Remplacement d'une ampoule de feu rouge et de stop

Enlever les deux vis ❷ se trouvant à la partie inférieure du garde-boue et retirer le feu rouge vers l'arrière.



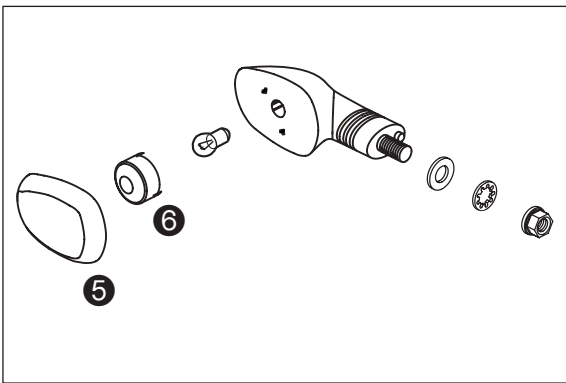
AMPOULE DE STOP

Faire tourner le porte-lampe ❸ d'environ 30° dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre et le sortir du boîtier de feu rouge. Appuyer légèrement sur l'ampoule et la faire tourner d'environ 30° dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre. On peut alors la retirer.

La pose s'effectue en sens inverse.

AMPOULE DE FEU ROUGE

Retirer le porte-lampe ❹ du boîtier et sortir l'ampoule du porte-lampe.



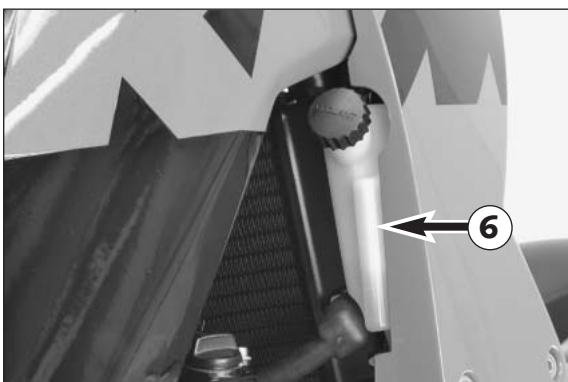
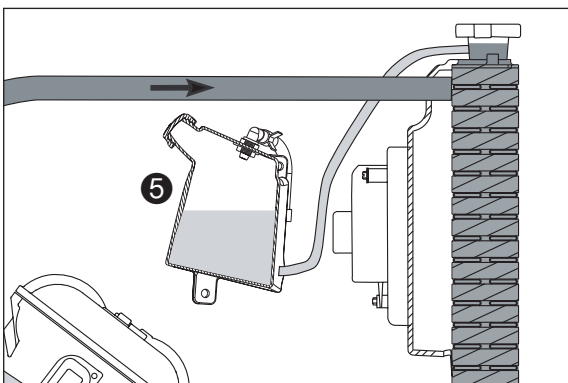
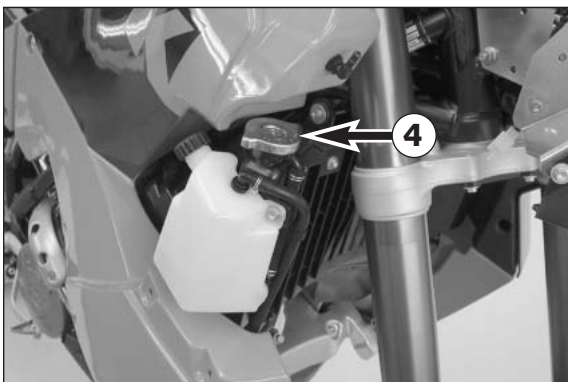
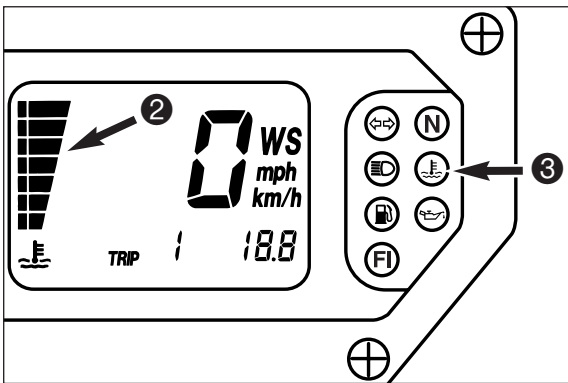
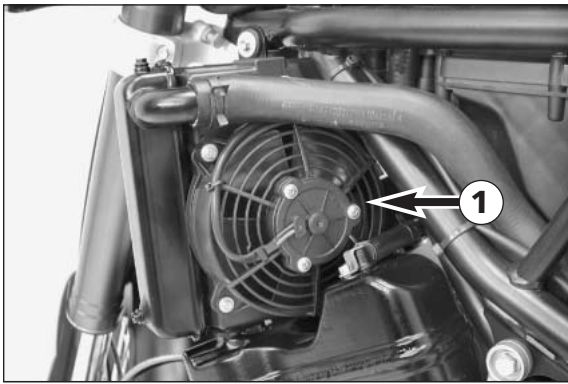
Remplacement d'une ampoule de clignotant

Enlever la vis se trouvant à la partie arrière du clignotant. Faire basculer avec précaution le verre ❺ vers la moto et le retirer. Faire tourner le capuchon ❻ d'environ 15° dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre et le retirer.



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

La pose s'effectue en sens inverse.



Système de refroidissement

La pompe à eau située dans le moteur fait circuler le liquide de refroidissement. Quand le moteur est froid, la circulation ne se fait que dans les cylindres et les culasses. Quand le moteur a atteint sa température de fonctionnement (environ 75° C), le thermostat s'ouvre et le liquide passe aussi dans le radiateur en aluminium.

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

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

! ATTENTION !

LA JAUGE DE TEMPÉRATURE ❷ SE MET À CLIGNOTER ET LE TÉMOIN ROUGE DE TEMPÉRATURE ❸ S'ALLUME QUAND LE LIQUIDE A ATTEINT ENVIRON 120° C ET QUE LA TEMPÉRATURE NORMALE DE FONCTIONNEMENT EST DÉPASSÉE.

LES CAUSES POSSIBLES SONT LES SUIVANTES :

- ON ROULE DOUCEMENT EN DEMANDANT UN EFFORT AU MOTEUR ALORS QUE LA TEMPÉRATURE DE L'AIR EST ÉLEVÉE:
AUGMENTER LA VITESSE DANS LA MESURE DU POSSIBLE AFIN QUE LE VENT RELATIF SOIT PLUS FORT. SI AU BOUT DE 1500 M LE TÉMOIN NE S'ÉTEINT TOUJOURS PAS, IL FAUT S'ARRÊTER IMMÉDIATEMENT, COUPER LE MOTEUR ET RECHERCHER L'ORIGINE DU PROBLÈME.
- LE VENTILATEUR SUR LE RADIATEUR NE FONCTIONNE PAS:
QUAND LA TEMPÉRATURE DU LIQUIDE DE REFOUILLISSEMENT A ATTEINT 120° CELSIUS, LE VENTILATEUR DOIT TOURNER QUAND LE CONTACT EST MIS. SI LE VENTILATEUR NE TOURNE PAS MAIS QU'IL Y A SUFFISAMMENT DE LIQUIDE DANS LE CIRCUIT, IL EST POSSIBLE DE SE RENDRE EN ROULANT JUSQU'AU PROCHAIN ATELIER KTM, MAIS SANS DEMANDER D'EFFORT AU MOTEUR.
- MANQUE DE LIQUIDE DE REFOUILLISSEMENT DANS LE CIRCUIT:
VÉRIFIER S'IL Y A UNE FUITE DE LIQUIDE (REGARDER AUSSI SOUS LA MOTO). LAISSER LE MOTEUR REFOUILLISSEMENT ET VÉRIFIER LE NIVEAU DE LIQUIDE DANS LE RADIATEUR (VOIR CHAPITRE CONTRÔLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE REFOUILLISSEMENT DANS LE RADIATEUR).
ON NE PEUT REPRENDRE LA ROUTE QUE S'IL Y A ASSEZ DE LIQUIDE DANS LE RADIATEUR. CONSULTER SANS ATTENDRE UN ATELIER KTM POUR ÉLIMINER LA PANNE. SI L'ON CONTINUE À ROULER ALORS QUE LE TÉMOIN DE TEMPÉRATURE D'EAU EST ALLUMÉ, IL SE PRODUIT UNE CASSE MOTEUR.
- USAGE INTENSIF DE L'EMBRAYAGE À PETITE VITESSE (FAIRE CIRER)

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

! ATTENTION !

- IL EST NÉCESSAIRE D'EMPLOYER UN ANTIGEL DE QUALITÉ ET D'UNE MARQUE CONNUE (MOTOREX ANTI-FREEZE). UN ANTIGEL DE BASSE QUALITÉ PEUT PROVOQUER DE LA CORROSION ET LA FORMATION DE MOUSSE.
- SI L'ON UTILISE LA MACHINE DANS DES RÉGIONS OÙ LA TEMPÉRATURE PEUT ÊTRE INFÉRIEURE À -25°C, IL FAUT AUGMENTER EN CONSÉQUENCE LA PART D'ANTIGEL.

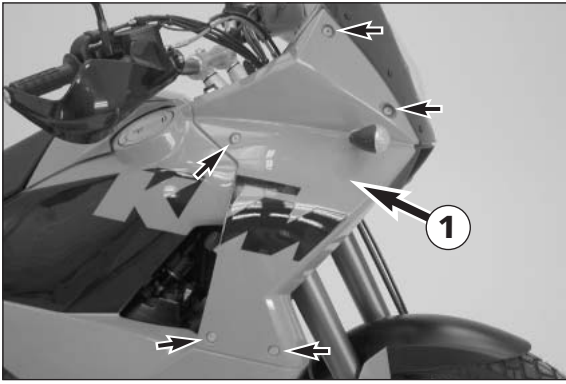
La surpression qui apparaît lorsque le liquide chauffe est réglée par un système de soupape dans le bouchon du radiateur ❹. On peut atteindre une température de 125°C sans gêner le fonctionnement.

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

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

On contrôle le niveau du liquide de refroidissement quand le moteur est froid. Ce niveau doit se situer entre les repères MIN et MAX portés sur le vase ❻. Si le niveau est en dessous du repère MIN, il faut rajouter du liquide (pour la composition, voir ci-dessus).

S'il faut rajouter fréquemment du liquide, c'est vraisemblablement qu'il y a une fuite. Si le vase est vide, il faut également contrôler le niveau dans le radiateur. Faire vérifier le circuit de refroidissement dans un atelier KTM.



Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur *

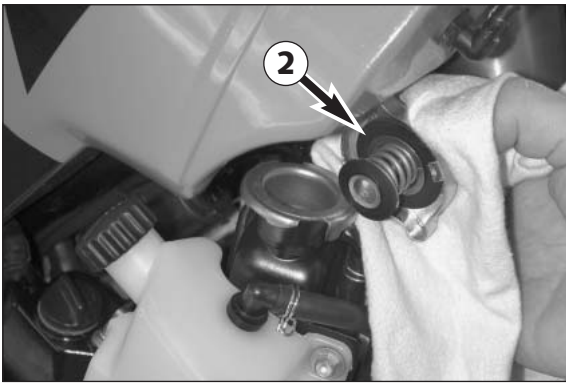
Enlever les 5 vis, déposer le côté droit du carénage ① et débrancher le fil du clignotant.



ATTENTION



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



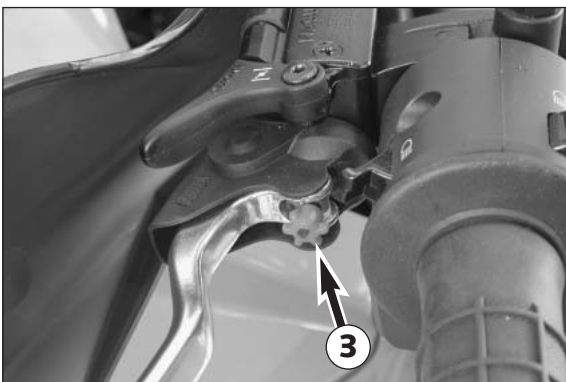
Recouvrir le bouchon du radiateur ② d'un chiffon. Tourner avec précaution dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre et retirer le bouchon. Le radiateur doit être totalement plein, sans qu'il y ait d'air. S'il manque du liquide, c'est vraisemblablement qu'il y a une fuite. Dans ce cas, faire vérifier le circuit de refroidissement dans un atelier KTM.



ATTENTION



SI L'ON RAJOUTE PLUS D'UN LITRE DE LIQUIDE, IL FAUT PURGER LE CIRCUIT DE REFROIDISSEMENT.



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

La vis de réglage ③ permet de régler la position de base de la poignée d'embrayage de manière optimale en fonction de la grandeur de la main du pilote.

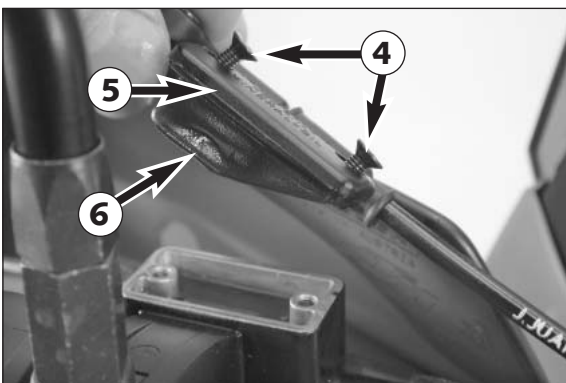
Lorsqu'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, la poignée se rapproche du guidon. Quand on tourne dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre, la poignée s'éloigne du guidon



ATTENTION



LA PLAGE DE RÉGLAGE EST LIMITÉE. TOURNER LA VIS SEULEMENT AVEC LES DOIGTS ET NE PAS FORCER.



Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique *

Pour vérifier le niveau de l'huile dans le maître-cylindre de l'embrayage, il faut enlever le couvercle. Pour ce faire retirer les vis ④ et déposer le couvercle ⑤ avec la membrane caoutchouc ⑥. Lorsque le maître-cylindre est bien à l'horizontale le niveau d'huile doit se situer à 4 mm sous le bord supérieur.

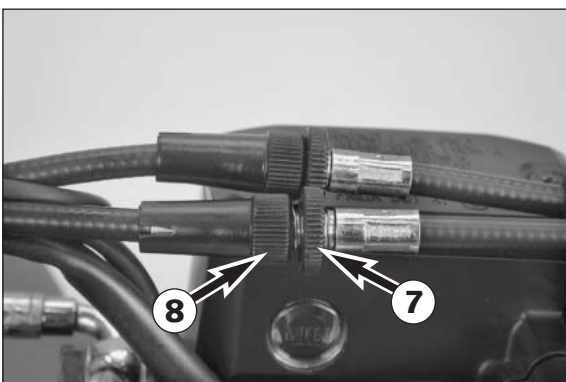
Si besoin est, rajouter de l'huile biologiquement dégradable pour circuit hydraulique SAE 10 (Motorex Kupplungsfluid 75). Cette huile est en vente chez les agents KTM.



ATTENTION



POUR LA COMMANDE HYDRAULIQUE DE L'EMBRAYAGE, KTM UTILISE DE L'HUILE BIODÉGRADABLE. LES HUILES HYDRAULIQUES BIODÉGRADABLES NE DOIVENT JAMAIS ÊTRE MÉLANGÉES À DES HUILES MINÉRALES. NE JAMAIS METTRE D'HUILE HYDRAULIQUE MINÉRALE OU DE LIQUIDE DE FREIN.



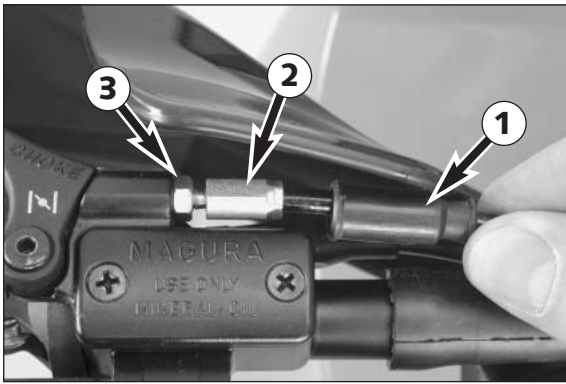
Câbles de gaz - Vérification du jeu et réglage *

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

Pour régler, dévisser le contre-écrou ⑦, tourner la vis de réglage ⑧ comme il convient et bloquer à nouveau le contre-écrou.

Faire attention à ce que la poignée tournante revienne d'elle-même quand on la lâche.

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



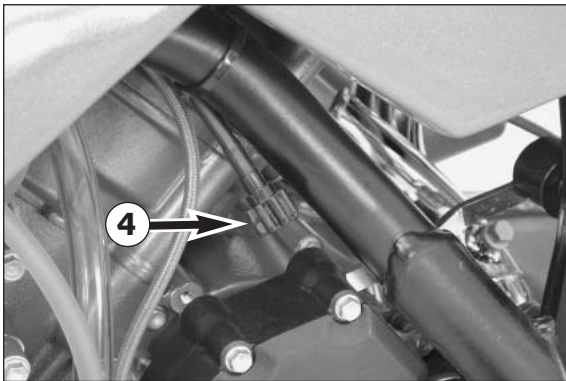
Câble de starter - Vérification du jeu et réglage *

Le câble de starter doit toujours avoir un jeu d'environ 3 mm. Pour vérifier on repousse le capuchon ①. Le câble doit avoir une course à vide d'environ 3 mm par rapport à la vis de réglage ②.

Si besoin est, débloquer le contre-écrou ③ et tourner la vis de réglage comme il convient. Bloquer à nouveau le contre-écrou et remettre en place le capuchon.

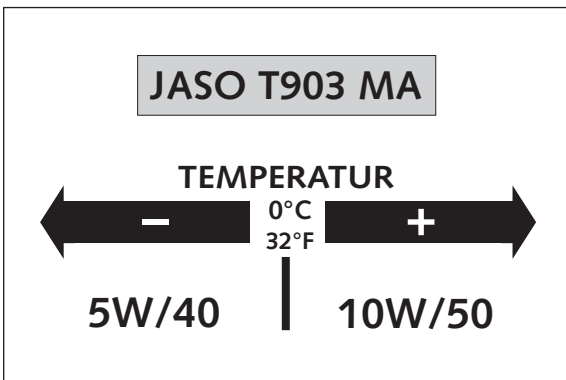
! ATTENTION !

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



Réglage du ralenti du moteur

Lorsque le moteur est chaud le ralenti doit se situer à 1400 t/mn. La molette ④ qui se trouve près du tube de cadre à gauche permet de régler le ralenti. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on monte le ralenti, dans le sens contraire on le réduit.

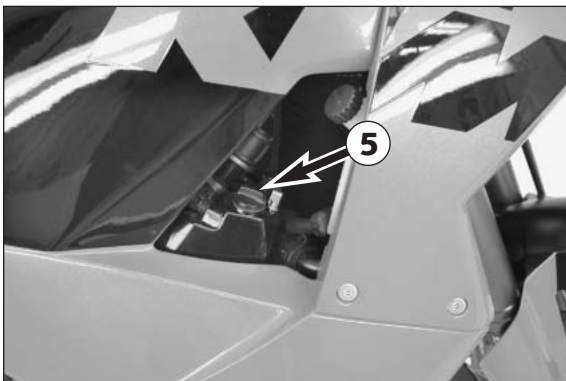


Huile moteur

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

N'utiliser que des huiles moteur totalement de synthèse qui répondent à la norme JASO MA (voir les indications sur le bidon).

KTM recommande Motorex Power Synt 4T de viscosité 10W/50 (pour des températures supérieures à 0° C) ou 5W/40 (pour des températures inférieures à 0° C).



Contrôle du niveau d'huile

Le contrôle du niveau d'huile s'effectue moteur chaud (quand au moins quatre champs de la jauge de température sont allumés). Laisser tourner le moteur chaud environ 1 mn au point mort et mettre la machine bien de niveau et d'aplomb (donc pas sur la béquille latérale).

Couper le moteur, dévisser la jauge ⑤ et l'essuyer avec un chiffon. Visser la jauge à fond puis la sortir à nouveau.

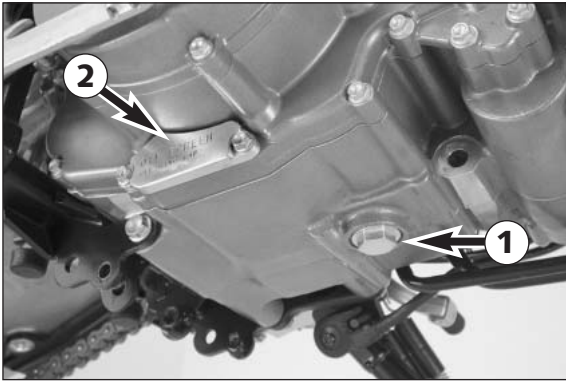
Le niveau d'huile doit se situer entre le bas de la jauge (MIN) et le repère MAX.

La différence entre MIN et MAX représente 0,5 litre. Si besoin est, rajouter de l'huile et vérifier l'étanchéité du moteur.

! ATTENTION !

- UNE TROP FAIBLE QUANTITÉ D'HUILE OU UNE HUILE DE BASSE QUALITÉ PROVOQUENT UNE USURE PRÉMATURÉE DU MOTEUR.
- NE PAS DÉPASSER LE NIVEAU MAXIMAL.
- NE PAS DESCENDRE SOUS LE NIVEAU MINIMAL.





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

REMARQUE: Le graissage du moteur LC8 est à carter sec. L'huile est aspirée dans le bas du carter et pompée dans le réservoir d'huile. Lors de la vidange, il convient aussi de vidanger le réservoir d'huile. Comme de nombreuses pièces doivent être démontées, il est conseillé de faire effectuer la vidange dans un atelier KTM.

C'est pourquoi nous recommandons de faire effectuer la vidange par un atelier KTM. Durant la période de garantie, cela est obligatoire, sinon la garantie ne peut s'appliquer.

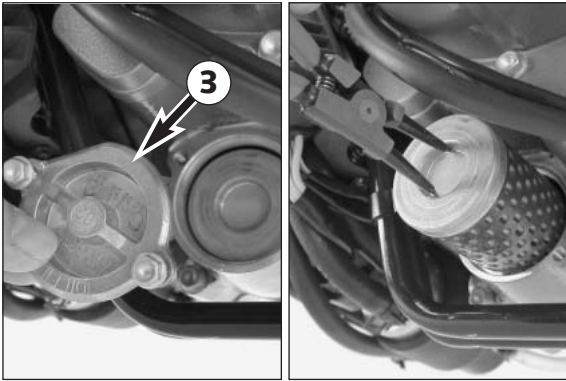
La vidange s'effectue moteur chaud.



ATTENTION

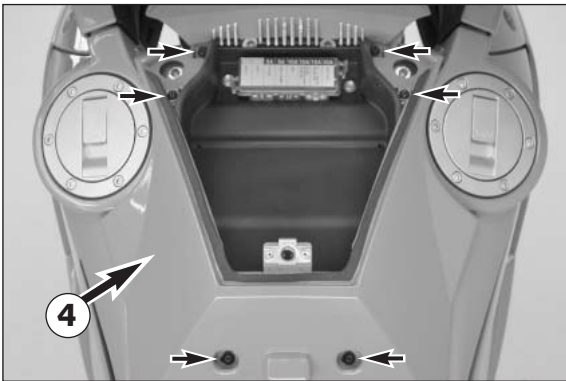


LE MOTEUR ET SON HUILE À TEMPÉRATURE DE FONCTIONNEMENT SONT TRÈS CHAUDS. NE PAS SE BRÛLER!

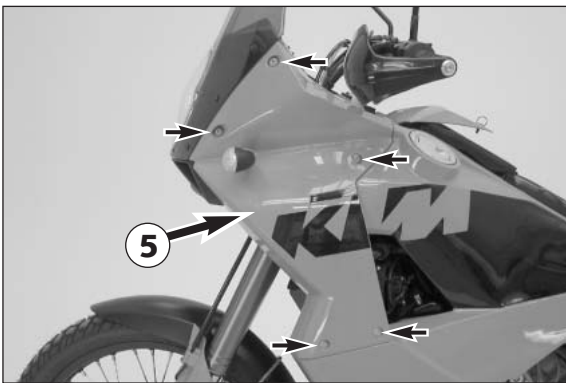


Mettre la moto bien droite sur un sol plat. Enlever les 4 vis et déposer le sabot. Mettre un récipient sous le moteur pour recueillir l'huile. Enlever le bouchon de vidange ①, retirer le couvercle ② et sortir la crépine du moteur en utilisant une pince.

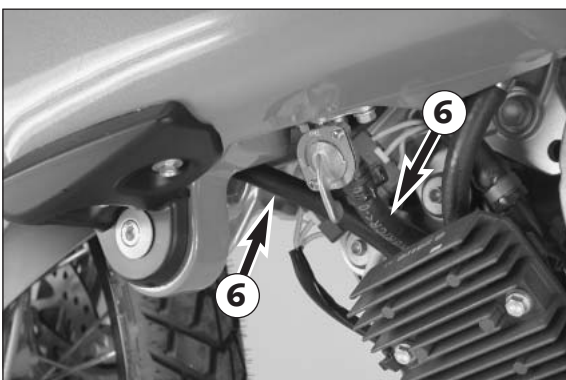
Enlever le couvercle du filtre à huile ③ et retirer le filtre du carter en utilisant une pince à circlips extérieurs.



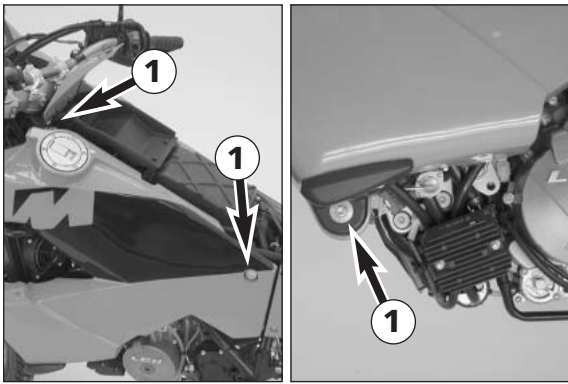
Retirer les 6 vis et déposer le cache ④.



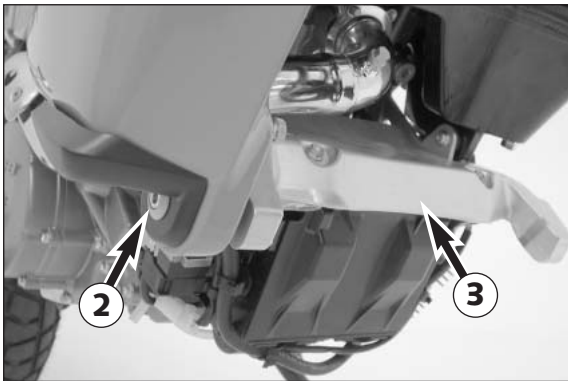
Retirer les 5 vis, déposer le flanc gauche du carénage ⑤ et débrancher le cli-
notant.



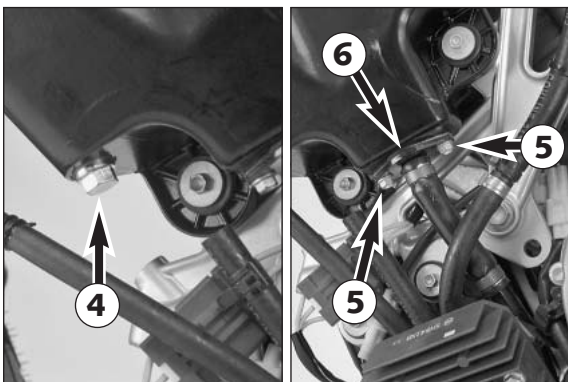
Fermer les trois robinets d'essence et débrancher les durites ⑥ du réservoir gauche.



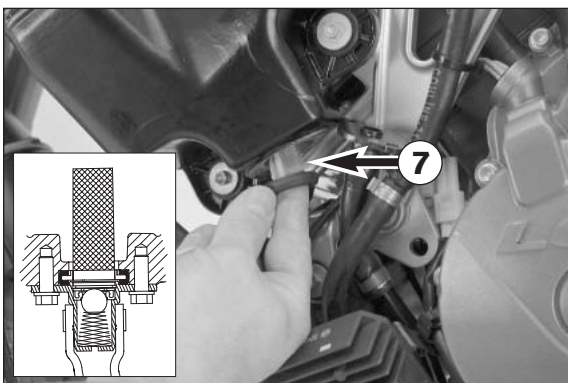
Retirer les trois vis ❶, lever le réservoir d'environ 15 mm et le faire pivoter en haut sur le côté avec précaution. Débrancher la cosse de la jauge à essence et retirer le réservoir.



Enlever la vis du bas ❷ du réservoir droit. Enlever les vis six pans creux et retirer le cache ❸ de la batterie.

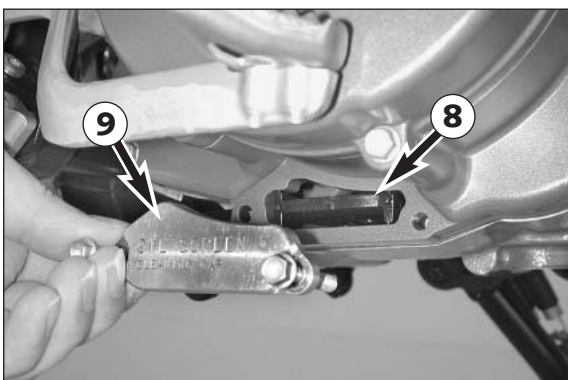


Enlever le bouchon de vidange ❹ du réservoir d'huile et laisser l'huile s'écouler dans un récipient. Retirer les vis ❺ et basculer sur le côté le clapet anti-retour ❻.



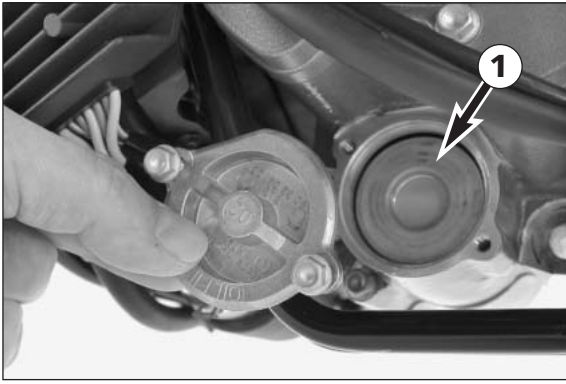
Avec précaution, retirer la crépine ❷ du réservoir d'huile.

Nettoyer avec soin les bouchons de vidange, les couvercles et les deux crépines. Nettoyer tous les joints en caoutchouc et vérifier s'ils sont en bon état. Les remplacer si nécessaire.



Remonter le bouchon de vidange du moteur avec un joint neuf et le serrer à 20 Nm.

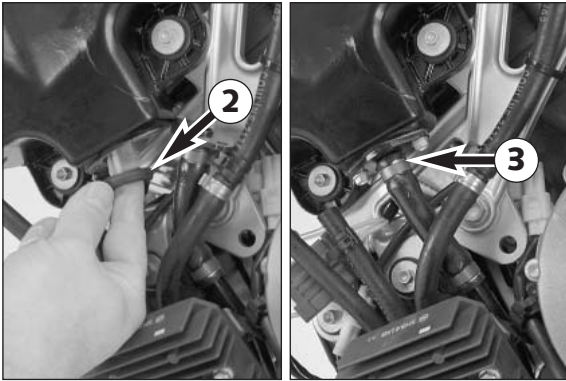
Enfiler la crépine ❸ sur les guides dans la pompe à huile, avec l'indication TOP vers le haut. Vérifier que le joint est bien en place et mettre le couvercle ❹. Serrer les vis à 10 Nm.



Enfiler un filtre à huile neuf ① dans le carter. Graisser le joint torique et monter le couvercle avec le joint. Serrer les vis à 6 Nm.

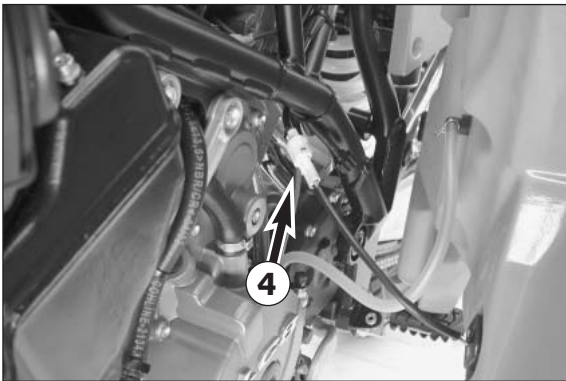
! ATTENTION !

N'UTILISER QUE DES FILTRES À HUILE D'ORIGINE KTM. AVEC D'AUTRES FILTRES LE MOTEUR PEUT S'ABÎMER.



Monter le bouchon de vidange du réservoir d'huile avec un joint neuf. Serrer à 20 Nm.

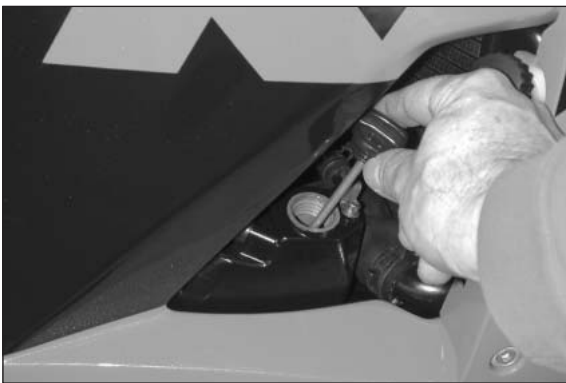
Graisser le joint ② et enfiler la crépine avec précaution dans le réservoir d'huile. Mettre en place le clapet anti-retour ③, mettre les vis et serrer à 10 Nm.



Mettre le cache de la batterie et serrer les vis à 25 Nm. Mettre la vis du bas du réservoir droit et la serrer à 25 Nm.

Brancher sur le réservoir gauche le fil de la jauge ④ et fixer le réservoir avec trois vis. Les serrer à 25 Nm.

Brancher les durites d'essence et ouvrir les 3 robinets.



Remplir avec 2,5 litres d'huile de synthèse selon la norme JASO MA (par ex. Motorex Power Synt 4T) et mettre la jauge à huile. Faire démarrer le moteur, le laisser chauffer 4 minutes puis le couper. Retirer la jauge et rajouter de l'huile jusqu'au repère MAX (environ 0,5 litre).

Vérifier l'étanchéité du moteur et du réservoir d'huile.



Mettre de la loctite 243 sur les 4 vis qui tiennent le sabot. Les serrer à 25 Nm.

⚠ ATTENTION ⚠

LES VIS DU SABOT DOIVENT ÊTRE IMPÉRATIVEMENT FREINÉES À LA LOCTITE 243 AFIN QU'ELLES NE SE DESSERRENT PAS.

Brancher le fil du clignotant et le tuyau de mise à l'air du réservoir. Poser le flanc de carénage gauche. Monter le cache du compartiment réservoir.



Activation du diagramme d'allumage pour les carburants à faible indice d'octane

Si l'on circule dans des pays où le carburant a un indice d'octane inférieur à 95, on peut facilement passer sur un diagramme d'allumage adéquat.

Au niveau de la fixation supérieure de l'amortisseur se trouve une prise ❶ sur un fil marron/noir.

Lorsque les cosses sont reliées, c'est le diagramme d'allumage pour le carburant d'un indice d'octane au moins égal à 95 qui est activé.

Si l'on débranche la prise, c'est le diagramme d'allumage pour les carburants d'un indice d'octane entre 80 et 94 qui est activé. Le moteur perd ainsi un peu de puissance mais l'on empêche que se produise de l'autoallumage à cause de l'essence pauvre et que n'en résulte une casse moteur.

! ATTENTION !

QUAND ON NE DISPOSE PAS DE CARBURANT D'UN INDICE D'OCTANE AU MOINS ÉGAL À 95 IL FAUT IMPÉRATIVEMENT ACTIVER LE DIAGRAMME D'ALLUMAGE POUR CARBURANT PAUVRE (80 À 94 D'INDICE D'OCTANE) AFIN D'ÉVITER UNE CASSE MOTEUR.

RECHERCHE DE PANNES

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

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur n'est pas entraîné quand on appuie sur le bouton de démarreur	Erreur du pilote	Mettre le contact, mettre la boîte au point mort, mettre le bouton d'arrêt d'urgence sur la bonne position,
	La batterie est déchargée	Charger la batterie et déterminer pourquoi elle est déchargée. Consulter un atelier KTM
	Fusible IGNITION grillé	Remplacer le fusible IGNITION dans la boîte à fusibles
	Fusible général grillé	Enlever le cache moteur droit et remplacer le fusible principal dans le relais de démarreur
	Contacteur ou bouton d'arrêt d'urgence défectueux	Vérifier le contacteur et le bouton d'arrêt d'urgence, consulter un atelier KTM
	Dispositif de sécurité défectueux	Consulter un atelier KTM
Le démarreur entraîne seulement lorsqu'on débraye	Une vitesse est enclenchée	Mettre la boîte au point mort
	Une vitesse est enclenchée et la béquille est déployée	Mettre la boîte au point mort
	Dispositif de sécurité défectueux	Consulter un atelier KTM
Le moteur est entraîné bien qu'une vitesse soit engagée	Dispositif de sécurité défectueux	Consulter un atelier KTM
Le moteur est entraîné, mais ne démarre pas	Erreur du pilote	Ouvrir les robinets d'essence, mettre de l'essence, mettre le starter, respecter la procédure de démarrage (cf. recommandations).
	Fusible de la pompe à essence grillé	Remplacer le fusible FUEL PUMP
	Cosses du faisceau oxydées	Déposer le carénage et les réservoirs, nettoyer les cosses, les traiter avec un aérosol de contact
Le moteur ne tire pas	L'alimentation se fait mal	Vérifier les robinets d'essence, vérifier qu'il n'y a pas de croc dans les durites
	Manque d'étanchéité au niveau des carburateurs	Vérifier si les durites de dépression et celles de mise à l'air sont bien en place sur le carburateur et si elles ne font pas de croc
	Filtre à air encrassé	Faire remplacer le filtre à air dans un atelier KTM
	Le diagramme d'allumage indice 80 est activé	Activer le diagramme indice 95, à condition que l'on dispose de carburant de 95 d'indice d'octane
Le moteur chauffe	Manque de liquide de refroidissement	Rajouter du liquide de refroidissement, vérifier l'état du circuit (cf. Travaux d'entretien)
	Ailettes du radiateur encrassées	Nettoyer les ailettes au jet d'eau
	Formation de mousse	Remplacer le liquide de refroidissement, utiliser un antigel de qualité
	Durite de radiateur pincée ou abîmée	Bien mettre la durite ou la remplacer
	Thermostat défectueux	Faire vérifier le thermostat (doit s'ouvrir à 75° C), éventuellement le remplacer, consulter un atelier KTM
	Fusible du ventilateur sauté	Remplacer le fusible FAN
	Ventilateur ou thermocontacteur défaillant	Consulter un atelier KTM

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur ne prend pas ses tours	Soupape EPC mal montée, qui s'ouvre avec les vibrations	Vérifier la position de la soupape EPC (au niveau de la jauge à huile) ; elle ne doit pas toucher le cadre
Le moteur se coupe quand on roule	Pas d'essence Erreur du pilote Fusible de la pompe à essence grillé	Mettre de l'essence Ouvrir les robinets d'essence Remplacer le fusible FUEL PUMP
Consommation d'huile élevée	Niveau d'huile moteur trop élevé Huile moteur trop fluide (viscosité)	Vérifier le niveau d'huile avec le moteur à chaud, corriger le cas échéant. Utiliser de l'huile moteur plus visqueuse, observez le chapitre «Huile moteur»
Le phare et le feu de position ne marchent pas	Fusible grillé	Remplacer le fusible H/L BEAM POSITION
Les clignotants, le stop, le klaxon et le compteur numérique multifonction ne fonctionnent pas.	Fusible grillé	Remplacer le fusible HORN BRAKELIGHT SPEEDO
L'heure affichée est fausse ou ne s'affiche plus	Fusible grillé, donc le courant ne passe plus	Remplacer le fusible CLOCK et régler l'heure
Batterie déchargée	Allumage non coupé (a consommé le courant) La génératrice ne charge pas la batterie	Charger la batterie selon les prescriptions Déposer le cache moteur gauche et vérifier la cosse marron du régulateur. Faire tester le régulateur et la génératrice dans un atelier
Pas d'indication sur l'écran du compteur numérique multifonction	Fusible grillé	Remplacer le fusible HORN BRAKELIGHT SPEEDO
L'indicateur de vitesse du compteur numérique multifonction ne fonctionne pas	Fil d'impulsion abîmé ou fiche raccord oxydée	Vérifier le fil du capteur, déposer le carénage à gauche et vérifier la cosse. Consulter un atelier KTM

NETTOYAGE

Un nettoyage régulier et l'entretien de la peinture font partie de l'entretien général et conservent sa valeur à la moto.



ATTENTION



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

- Boucher l'embout d'échappement avant lavage.
- Utiliser de l'eau chaude avec un produit de lavage du commerce et une éponge. Le gros de la saleté peut d'abord être enlevé avec un jet d'eau sans puissance. Les endroits très sales peuvent être traités avec un nettoyant moto (par ex. Motorex 900) et brossés avec un pinceau.
- Quand la moto aura été soigneusement rincée à l'eau, mais sans pression, on la séchera avec un chiffon ou à l'air comprimé. Puis on roulera un peu, de manière à ce que le moteur atteigne sa température normale de fonctionnement. On utilisera aussi les freins. De cette manière l'eau qui aurait pu rester dans les recoins s'évaporerait d'elle-même.
- Repousser les capuchons de protection des cocottes au guidon de manière à ce que l'eau qui a pu pénétrer puisse s'évaporer.
- Quand la moto est froide, tous les paliers et articulations doivent être huilés ou graissés. La chaîne sera traitée avec un aérosol. Mettre un produit anti-corrosion sur toutes les parties non peintes (à l'exception des disques de frein). On peut utiliser Motorex Protect & Shine.
- On peut traiter les tuyaux d'échappement avec un lustreur pour chrome. Les pots sont en inox et doivent recevoir un traitement approprié.
- Nettoyer la bulle avec beaucoup d'eau et une éponge douce. Les détergents chimiques attaquent le plastique.
- Pour éviter les pannes électriques, il convient de traiter le contacteur général, le bouton de masse, le bouton d'arrêt d'urgence, le connecteur par fiches et le contacteur de phare avec un aérosol antihumidité.
- Traiter toutes les parties peintes avec un produit doux de polissage (par ex. Motorex Moto Polish).

CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER

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

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



ATTENTION



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



ATTENTION



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

STOCKAGE

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

- Si possible rouler jusqu'à vider les réservoirs et mettre de l'essence fraîche à la remise en service.
- Nettoyage complet (voir chapitre Nettoyage).
- Vidanger l'huile et changer le filtre (la vieille huile contient des agents agressifs).
- Vérifier le niveau du liquide de refroidissement et sa teneur en antigel.
- Faire chauffer une nouvelle fois le moteur, fermer le robinet d'essence et attendre que le moteur s'arrête de lui-même. Ainsi les cuves des carburateurs se vident.
- Vérifier la pression des pneus.
- Déposer la batterie et la charger (voir chapitre Batterie).
- Caler si possible la moto de manière à ce que les roues ne touchent pas le sol.
- Le lieu de stockage doit être sec et non soumis à des écarts importants de température.
- Recouvrir la machine d'une toile ou d'une couverture laissant passer l'air. Ne pas utiliser de bâches étanches, qui retiennent l'humidité, ce qui provoque de la corrosion.



ATTENTION



IL EST TRÈS MAUVAIS DE FAIRE TOURNER UN PEU LE MOTEUR D'UNE MOTO STOCKÉE. EN EFFET, IL N'ATTEINT PAS ALORS SA TEMPÉRATURE NORMALE DE FONCTIONNEMENT, SI BIEN QUE LA VAPEUR D'EAU ISSUE DE LA COMBUSTION SE CONDENSE ET FAIT ROUILLER LES SOUPAPES ET L'ÉCHAPPEMENT.

REMISE EN SERVICE APRÈS STOCKAGE

- Mettre la batterie en place en respectant la polarité, freiner les vis du sabot à la loctite 243.
- Remplir le réservoir d'essence neuve
- Effectuer le contrôle habituel de mise en service (Cf. conseils d'utilisation)
- Bref essai en roulant avec prudence

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

CARACTÉRISTIQUES TECHN. - PARTIE-CYCLE 950 ADVENTURE / ADVENTURE S 2003

950 ADVENTURE / 950 ADVENTURE S	
Cadre	Cadre treillis en tube d'acier au chrome-molybdène, époxy
Fourche télescopique Debattement avant	Withe Power – Up Side Down 4860 MXMA (Multiadjuster) ADVENTURE = 230 mm, ADVENTURE S = 265 mm
Suspension arrière Debattement arrière	Amortisseur WP Progressive Damping System avec réglage hydraulique de la précontrainte du ressort (Preload Adjuster), bras oscillant monté sur aiguilles ADVENTURE = 230 mm, ADVENTURE S = 265 mm
Frein avant	Deux disques percés Ø 300 mm, pince flottante
Frein arrière	Un disque percé Ø 240 mm, pince flottante
Pneu avant	Pirelli MT90 90/90-21 M/C 54V (Metzeler MCE Karoo 2 90/90-21 M/C 54R M+S max. 170 km/h)
Pression	Route en solo 2,4 bar Route en duo 2,4 bar
Pneu arrière	Pirelli MT90 150/70-18 M/C 70V (Metzeler MCE Karoo 150/70R18 M/C 70H M+S max. 170 km/h)
Pression	Route en solo 2,6 bar Route en duo 2,8 bar
Réservoir	22 litre, réserve 4 litre
Démultiplication secondaire	17:42
Chaîne	525 HV (5/8 x 5/16") X-Ring, 118 rouleaux
Lampe	Feu de croisement H3 12V 55W (douille PK22s) Feu de route H7 12V 55W (douille PX26d) Phare feu de croisement + feu de route H4 12V60/55W (douille P43t) (USA) Feu de position avant + arrière 12V 5W (douille W2,1x9,5d) Éclairage du tableau de bord + témoin LED Feu stop 12V 21W (douille Ba15s) Clignoteur 12V 10W (douille Ba15s) De plaque d'immatriculation 12V 5W (douille W2,1x9,5d)
Batterie	batterie sans entretien 12V 14Ah
Angle de la colonne de direction	63,4°
Empattement	1570 mm
Hauteur de selle à vide	ADVENTURE: 880 mm, ADVENTURE S: 915 mm
Garde au sol à vide	ADVENTURE: 281 mm, ADVENTURE S: 316 mm
Poids sans les pleins	206 kg
Poids autorisé Roue avant	170 kg
Poids autorisé Roue arrière	245 kg
Poids total roulant autorisé	400 kg

REGLAGE DE BASE – FOURCHE ET AMMORTISSEUR

	950 ADVENTURE								950 ADVENTURE S							
	FOURCHE				AMMORTISSEUR				FOURCHE				AMMORTISSEUR			
	Comfort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale	Comfort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale	Comfort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale	Comfort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale
Amortissement a la compression (crans)	20	15	15	15	-	-	-	-	20	15	15	15	-	-	-	-
Amortiss. à la compression petite vitesse (crans)	-	-	-	-	12	8	6	6	-	-	-	-	15	12	8	8
Amortiss. à la compression grande vitesse (tours)	-	-	-	-	1,5	1,5	1	1	-	-	-	-	1,5	1,5	1	1
Amortissement a la detente (crans)	18	18	15	18	17	12	10	10	18	18	15	18	20	17	13	13
Précontrainte di ressort (tours)	5	5	8	5	6	6	8	18	5	5	8	5	6	6	12	12

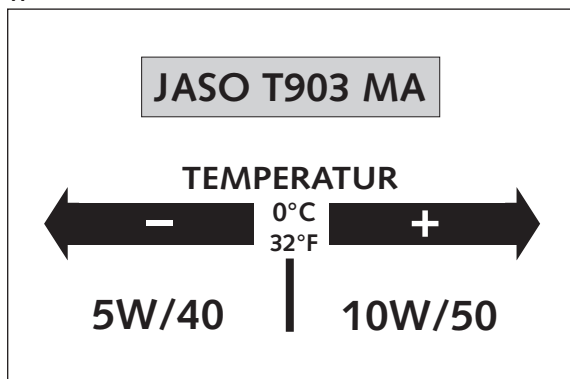
COUPLES DE SERRAGE - PARTIE-CYCLE

Vis axe de roue avant	M24x1,5	60 Nm
Ecrou à épaulement axe de roue arrière	M25x1,5	110 Nm
Vis six pans fixation haute amortisseur	M14x1,5	100 Nm
Vis six pans fixation basse amortisseur	M14x1,5	loctite 243 + 45 Nm
Ecrou à épaulement axe de bras oscillant	M19x1,5	130 Nm
Vis six pans creux arrière de cadre	M10x1,25	loctite 243 + 45 Nm
Vis six pans creux support repose-pied arriere	M8	loctite 243 + 25 Nm
Vis fixation moteur	M10	45 Nm
Vis fixation fourche dans té supérieur	M8	23 Nm
Vis fixation fourche dans té inférieur	M8	18 Nm
Vis fixation axe dans bas de fourche	M8	10 Nm
Vis à épaulement pontets fixation de guidon	M8	20 Nm
Vis six pans creux fixation de guidon	M10	loctite 243 + 20 Nm
Vis de fixation bras de fourche	M8	23 Nm
Vis du disque avant	M6	loctite 243 + 10 Nm
Vis du disque arrière	M6	loctite 243 + 10 Nm
Vis six pans de la pince de frein avant	M8	loctite 243 + 25 Nm
Vis six pans du maître-cylindre de frein avant	M6	10 Nm
Vis six pans du maître-cylindre de frein arrière	M6	loctite 243 + 10 Nm
Palier 6 pans creux pédale de frein	M8	loctite 243 + 25 Nm
Vis six pans creux patte durite de frein en haut	M6	loctite 243 + 8 Nm
Vis six pans plaquette pédale de frein	M5	loctite 243 + 6 Nm
Ecrous de la couronne	M10x1,25	loctite 243 + 50 Nm
Têtes de rayon	M5	4 Nm
Vis six pans platine de béquille latérale - moteur	M10	loctite 243 + 45 Nm
Vis six pans fixation de béquille/platine	M10	loctite 243 + 25 Nm
Vis six pans palier de la béquille latérale	M10	loctite 243 + 45 Nm
Vis six pans patte pour ressort de béquille	M8	loctite 243 + 25 Nm
Vis six pans contacteur de béquille latérale	M6	loctite 243 + 10 Nm
Bouchon de vidange réservoir d'huile	M12x1,5	20 Nm
Ecrous tube d'échappement	M8	serrage régulier, sans tordre la tôle
Vis six pans fixation d'échappement	M6	loctite 243 + 12 Nm
Vis six pans du sabot moteur	M8	loctite 243 + 25 Nm
Vis six pans jauge à essence	M5	3 Nm
Vis six pans creux bouchon de réservoir	M5	5 Nm
Vis six pans creux fixation de réservoir	M8	25 Nm
Vis six pans robinets d'essence	M6	6 Nm
Autres vis partie-cycle	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Autres écrous à épaulement partie-cycle	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR LC8 2003

Moteur	950 LC8
Type	Bicylindre 4 temps en V à 75°, arbre d'équilibrage, démarreur électrique, refroidissement liquide
Cylindrée	942 cm ³
Alésage/course	100/60 mm
Compression	11,5:1
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane (80 à 94 avec l'autre diagramme d'allumage)
Distribution	4 soupapes actionnées par des poussoirs et 2 arbres à cames, entraînement des arbres à cames par chaîne et pignons
Diamètre des soupapes	Admission : 38 mm Echappement : 33 mm
Jeu aux soupapes (à froid)	Admission : 0,15 mm, Echappement : 0,25 mm
Embiellage	Paliers lisses (2 principaux, 1 en bout)
Tête de bielle	Palier lisse
Pied de bielle	Bimétal
Piston	En alliage léger, forgé
Segments	1 en L, 1 en biais, 1 racleur
Graissage	Carter sec, deux pompes trochoïdes (aspirante et refoulante)
Huile	SAE 10W-50 (Motorex Power Synt 4T) #
Capacité d'huile	env. 3,2 l lors de la vidange avec changement de filtre; env. 3,6 l lorsque le moteur est vide
Transmission primaire	Pignons à taille droite 67:35
Embrayage	Embrayage multidisque en bain d'huile
Boîte de vitesses	6 rapports, à crabots
Rapports	1ère 35:12 2ème 32:15 3ème 30:18 4ème 27:20 5ème 27:24 6ème 26:27
Allumage	Allumage électronique transistorisé, avance numérique
Point d'allumage	5° avant le point mort haut à 1200 t/mn
Alternateur	12 V 450 W à 6000 t/mn
Bougie	NGK CR 8 EK
Ecartement des électrodes	0,6 mm
Refroidissement	Liquide, brassage permanent par pompe
Liquide de refroidissement	2,1 l, 40% d'antigel, 60% d'eau, au moins -25° C
Démarrage	Démarreur électrique 0,9 kW

#



Huile moteur

N'utiliser que des huiles moteur totalement de synthèse qui répondent à la norme JASO MA (voir les indications sur le bidon).

KTM recommande Motorex Power Synt 4T de viscosité 10W/50 (pour des températures supérieures à 0° C) ou 5W/40 (pour des températures inférieures à 0° C).

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR

	950 LC8 ADVENTURE
Type du carburateur	CVRD 43
Gicleur principal	155 avant / 160 arrière
Puits d'aiguille	40
Gicleur de ralenti	42
Gicleur d'air de ralenti	50
Gicleur de coupure d'air (ACV)	80
Aiguille	N DFA
Position de l'aiguille	2ème cran à partir du haut
Vis de richesse ouverte de	2 tours 1/4
Gicleur de starter	68

COUPLES DE SERRAGE - MOTEUR		
Ecrou six pans pignon en bout de vilebrequin	M33x1,5 à gauche	loctite 243 + 130 Nm
Vis en étoile des chapeaux de bielle	M10x1	25 Nm/30 Nm/60°
Ecrou six pans de l'arbre d'équilibrage	M20x1,5	loctite 243 + 150 Nm
Ecrou six pans de fixation de culasse	M10	25 Nm/43 Nm
Vis six pans creux de fixation de culasse	M8	18 Nm/23 Nm
Ecrou six pans de fixation de culasse	M6	8 Nm
Vis longues prenant dans le carter moteur	M6	10 Nm
Vis longues prenant dans le carter moteur	M10	20 Nm
Goujon sortie d'échappement	M8	15 Nm
Bouchon culasse avant	M12x1,5	15 Nm
Vis freinant les roulements	M5	loctite 243 + 6 Nm
Vis de blocage de l'embellage	M8	10 Nm
Doigt du patin de chaîne	M8	loctite 243 + 20 Nm
Doigt du guide-chaîne	M8	loctite 243 + 15 Nm
Palier vissé du pignon double de distribution	M10	30 Nm
Bouchon du tendeur de chaîne	M16x1,5	20 Nm
Vis six pans creux des demi-paliers des arbres à cames	M8	10 Nm/18 Nm
Vis six pans creux des demi-paliers des arbres à cames	M6	5 Nm/10 Nm
Vis six pans des couvre-culasse	M6	10 Nm
Vis six pans d'assemblage du carter	M6	10 Nm
Vis six pans d'assemblage du carter	M8	20 Nm
Vis six pans creux du support de roue libre	M6 10.9	loctite 648 + 13 Nm
Vis six pans du support de roue libre	M6	loctite 243 + 10 Nm
Bouchon d'huile (graissage de l'embrayage)	M10	15 Nm
Bouchon de vidange	M22x1,5	20 Nm
Fixation des canalisations d'huile	M6	10 Nm
Vis six pans du couvercle de pompe à huile	M6	loctite 243 + 10 Nm
Bouchon filtre à huile	M14x1,5	loctite 243 + 15 Nm
Gicleurs d'huile	M6x0,75	loctite 243 + 10 Nm
Contacteur de pression d'huile	M10x1	10 Nm
Vis six pans creux du verrouillage de la sélection	M6	loctite 243 + 10 Nm
Vis six pans du levier de verrouillage	M5	loctite 243 + 8 Nm
Vis six pans du sélecteur	M6	loctite 243 + 10 Nm
Ecrou six pans de la noix d'embrayage	M22x1,5	loctite 243 + 130 Nm
Vis six pans du plateau de pression	M6	10 Nm
Vis six pans du carter d'embrayage	M6	10 Nm
Vis six pans du carter d'embrayage	M8	15 Nm
Vis six pans du couvercle d'embrayage	M6	10 Nm
Vis six pans creux rotor d'allumage	M16	loctite 243 + 150 Nm
Vis six pans du carter d'alternateur	M6	10 Nm
Vis de fixation du stator	M6	loctite 243 + 10 Nm
Bouchon couvercle d'alternateur	M24x1,5	8 Nm
Mise à l'air couvercle d'alternateur	M16x1,5	loctite 243 + 10 Nm
Palier dans couvercle d'alternateur	M6	loctite 243 + 10 Nm
Vis de fixation du capteur d'allumage	M6	loctite 243 + 10 Nm
Vis six pans du capteur de rapport engagé	M5	4 Nm
Bougies	M10x1,0	12 Nm
Vis à épaulement du rotor de pompe à eau	M6	loctite 243 + 10 Nm
Vis six pans du couvercle de pompe à eau	M6	10 Nm
Capteur de température d'eau	M12x1,5	12 Nm
Raccords des durites d'eau culasse	M20x1,5	loctite 577 + 10 Nm
Vis six pans du démarreur	M6	10 Nm
Raccords de dépression canal d'admission	M6	loctite 243 + 8 Nm
Ecrou six pans du pignon de chaîne	M20x1,5	rondelle frein + 60 Nm
Autres vis du moteur	M5	6 Nm
	M6	10 Nm

Index alphabétique

Page	Page		
Accessoires et chargement	14	Plan de graissage et d'entretien	20
Activation du diagramme d'allumage pour les carburants à faible indice d'octane	43	Plaque pour le porte-bagages	13
Affichage de la température du liquide de refroidissement	8	Pneus, pression	32
Ajustement de la tension de la chaîne	26	Poignées de maintien	13
Amortissement à la compression de l'amortisseur	12	Possibilités de réglage de l'écran	7
Amortissement à la détente de l'amortisseur	12	Précontrainte de la fourche	12
Arrêt et béquillage	17	Précontrainte du ressort de l'amortisseur	12
Batterie	32	Purge de la fourche	25
Béquille latérale	11	Raccordement de câbles de démarrage	33
Bouchons de réservoir	10	Recherche de pannes	44
Bouton d'arrêt d'urgence, contacteur d'électrique, bouton de démarreur	9	Reglage de la compression de l'amortisseur	24
Câble de starter - Vérification du jeu et réglage	39	Reglage de l'amortisseur, amortissement à la détente	24
Câbles de gaz - Vérification du jeu et réglage	38	Reglage de la compression de la fourche	23
Caractéristiques techniques - Partie-cycle	47	Reglage de la compression de la fourche	11
Caractéristiques techniques - Moteur LC8 2003	49	Reglage de la course à vide de la poignée de frein	28
Carburant, mettre de l'essence	18	Reglage de la détente de la fourche	23
Charge de la batterie	33	Reglage de la détente de la fourche	11
Commodo	9	Reglage de la fourche et de l'amortisseur	23
Complément de liquide de frein (frein avant)	28	Reglage de la portée du phare	36
Complément le niveau de liquide de frein à l'arrière	29	Reglage de la position de base de la poignée d'embrayage	38
Compte-tours	8	Reglage de la précontrainte de la fourche	23
Compteur numérique multifonction	6	Reglage de la précontrainte du ressort de l'amortisseur	25
Conseils d'utilisation et d'avertissement pour mise en marche de la moto	14	Reglage du ralenti du moteur	39
Conseils d'utilisation	15	Remarques concernant la mise en service	14
Conservation pour l'usure d'hiver	46	Remise en service après stockage	46
Contacteur	9	Remplacement d'une ampoule de clignotant	36
Contrôle de l'usure de la chaîne	26	Remplacement d'une ampoule de feu rouge et de stop	36
Contrôle des silent-blocs du moyeu arrière	31	Remplacement des ampoules de phare	35
Contrôle du niveau d'huile	39	Repose-pied	13
Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique	38	Robinets d'essence	10
Démarrage	17	Rodage du moteur LC8	14
Démarrage moteur chaud ou très chaud	16	Schemas de câblage	Appendice
Démarrage moteur froid	16	Selecteur	11
Dépose et pose de la batterie	33	Serrure de selle	10
Dépose et pose de la roue arrière	31	Starter	5
Dépose et pose de la roue avant	30	Stockage	46
Dépose et pose de la selle	22	Système de refroidissement	37
Ecran	6	Témoins	8
Emplacement des numéros de série	5	Travaux d'entretien partie-cycle et moteur	22
Entretien de la chaîne	26	Trousse à outils	22
Freinage	17	Type et numéro de moteur	5
Fusible principal	34	Vérification de la tension de la chaîne	25
Fusibles individuels	34	Vérification des plaquettes de frein à l'arrière	29
Huile moteur	39	Vérification des plaquettes de frein à l'avant	28
Informations générales sur les freins à disque	27	Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière	29
Levier d'embrayage	5	Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur	38
Levier de frein	5	Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion	37
Modification de la position de base de la pédale de frein	29	Vérification du niveau du liquide de frein avant	28
Nettoyage	46	Vérifications avant chaque mise en service	15
Nettoyage des cache-poussière de la fourche	25	Vérifier la tension des rayons	32
Numéro de cadre	5	Vidange du moteur et changement du filtre à huile, nettoyage des crépines	40
Organes de commande	5	Vide-poches	10
Passage des vitesses, Conduite	17		
Pédale de frein	11		

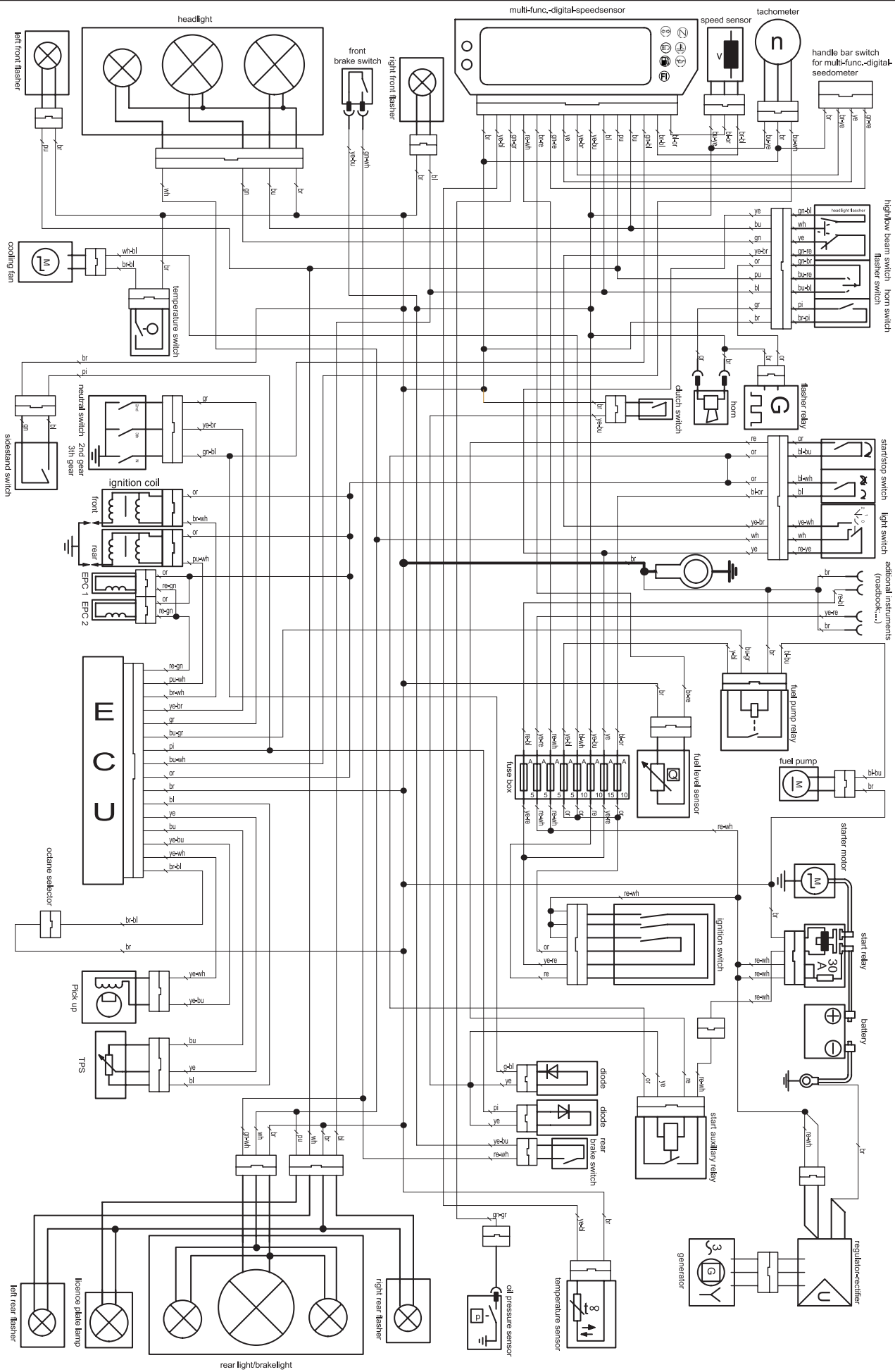


950-Adventure 03

wiring diagram

front - 600 11 075 000
rear - 600 11 076 000

oil pressure switch -
600 11 092 000



ENGLISCH	DEUTSCH	ITALIENISCH
Additional instruments (roadbook;...)	Externe Instrumente	Strumenti supplementari
Battery	Batterie	Batteria
Clutch switch	Kupplungsschalter	Interruttore frizione
Cooling fan	Lüftermotor	Motorino ventola
Diode	Diode	Diodo
Flasher relay	Blinkerrelais	Relè indicatori
Flasher switch	Blinkerschalter	Deviatore indicatori di direzione
Front brake switch	vorderer Bremslichtschalter	Interruttore luce ant. di stop
Fuel level sensor	Benzinstandgeber	Sensore livello benzina
Fuel pump	Kraftstoffpumpe	Pompa benzina
Fuel pump relay	Kraftstoffpumpenrelais	Relè pompa benzina
Fuse box	Sicherungskasten	Scatola fusibili
Gear sensor	Gangerkennung	Sensore marce
Generator	Generator	Generatore
Handle bar switch for multi-func.-digital-speedometer	Lenkerschalter für Kombiinstrument	Interruttore sul manubrio per tachimetro multifunzione
Headlight	Scheinwerfer	Faro anteriore
High / low beam switch	Auf-Abblendschalter	Commutatore abbagliante/anabbagliante
Horn	Hupe	Avvisatore acustico
Horn switch	Hornschalter	Interruttore avvisatore acustico
Ignition coil	Zündspule	Bobina d'accensione
Ignition switch	Zündschloss	Interruttore d'accensione
Left front flasher	linker vorderer Blinker	Indicatore ant. sx
Left rear flasher	linker hinterer Blinker	Indicatore post. sx
Licence plate lamp	Kennzeichenbeleuchtung	Luce targa
Light switch	Lichtschalter	Deviatore luci
Multi-func.-digital-speedometer	Multifunktionsdigitaltacho	Tachimetro digitale multifunzione
Neutral switch	Leerlaufschalter	Interruttore folle
Octane selector	Oktanangepassung	Adattamento anticipo agli ottano
Oil pressure sensor	Öldruckschalter	Pressostato olio
Pick up	Impulsgeber	Pick up
Rear brake switch	hinterer Bremslichtschalter	Interruttore luce post. di stop
Rear light / brakelight	hinteres Begrenzungslicht / Bremslicht	Luce post. di posizione/stop
Regulator-rectifier	Regelgleichrichter	Regolatore-raddrizzatore
Right front flasher	rechter vorderer Blinker	Indicatore ant. dx
Right rear flasher	Rechter hinterer Blinker	Indicatore post. dx
Sidestand switch	Seitenständerschalter	Interruttore cavalletto lat.
Speed sensor	Geschwindigkeitssensor	Sensore velocità
Start auxillary relay	Starterhilfsrelais	Relè ausiliario d'avviamento
Start relay	Startrelais	Relè d'avviamento
Start/stop switch	Start / stop schalter	Interruttore combinato d'avviamento e d'emergenza
Starter motor	Startermotor	Motorino d'avviamento
Tachometer	Drehzahlmesser	Contagiri
Temperature sensor	Temperatursensor	Sensore temperatura
Temperature switch	Temperaturschalter	Interruttore termico
Throttle position sensor (TPS)	Vergaserpotentiometer	Potenziometro carburatore (sensore TPS)

Cable colours

bl: black
ye: yellow
bu: blue
gr: green
re: red
wh: white
br: brown
or: orange
pi: pink
gr: grey
pu: purple

Kabelfarben

bl: blau
ye: gelb
bu: blau
gr: grün
re: rot
wh: weiß
br: braun
or: orange
pi: rosa
gr: grau
pu: violett

Cavo colorato

bl: nero
ye: giallo
bu: blu
gr: verde
re: rosso
wh: bianco
br: marrone
or: arancione
pi: rosa
gr: grigio
pu: violetto

ENGLISCH	FRANZÖSISCH	SPANISCH
Additional instruments (roadbook;...)	Accessoires	Instrumentos externos
Battery	Batterie	Batería
Clutch switch	Contacteur d'embrayage	Interruptor de embrague
Cooling fan	Ventilateur	Motor del ventilador
Diode	Diode	Diodos
Flasher relay	Relais de clignotants	Relé de la luz intermitente
Flasher switch	Bouton de clignotants	Interruptor de la luz intermitente
Front brake switch	Contacteur de frein avant	Interruptor de luz del freno delantero
Fuel level sensor	Jauge à essence	Indicador del nivel de gasolina
Fuel pump	Pompe à essence	Bomba de gasolina
Fuel pump relay	Relais de pompe à essence	Relé de la bomba de gasolina
Fuse box	Boîte à fusibles	Caja de fusibles
Gear sensor	Contacteur de rapport de boîte engagé	Reconocimiento de marchas
Generator	Alternateur	Generador
Handle bar switch for multi-func.-digital-speedometer	Contacteur au guidon pour ordinateur de bord	Interruptor de manillar para instrumento combinado
Headlight	Phare	Faro
High / low beam switch	Contacteur code/phare	Interruptor de encender/apagar la luz larga
Horn	Avertisseur sonore	Cláxon
Horn switch	Bouton d'avertisseur sonore	Interruptor del cláxon
Ignition coil	Bobine d'allumage	Bobina de encendido
Ignition switch	Contacteur d'allumage	Cerradura de encendido
Left front flasher	Clignotant avant gauche	Luz intermitente izquierda delantera
Left rear flasher	Clignotant arrière gauche	Luz intermitente izquierda trasera
Licence plate lamp	Eclairage de plaque	Luz de la matrícula
Light switch	Contacteur d'éclairage	Interruptor de luces
Multi-func.-digital-speedometer	Ordinateur de bord	Velocímetro digital multifuncional
Neutral switch	Contacteur de point mort	Interruptor de ralenti
Octane selector	Sélection pour l'indice d'octane	Ajuste de octano
Oil pressure sensor	Contacteur de pression d'huile	Interruptor de la presión del aceite
Pick up	Capteur d'allumage	Generador de impulsos
Rear brake switch	Contacteur de frein arrière	Interruptor de luz del freno trasero
Rear light / brakelight	Feu rouge/stop	Luces de parqueo traseras /luces de freno
Regulator-rectifier	Régulateur/redresseur	Regulador rectificador
Right front flasher	Clignotant avant droit	Luz intermitente derecha delantera
Right rear flasher	Clignotant arrière droit	Luz intermitente derecha trasera
Sidestand switch	Contacteur de béquille latérale	Interruptor del caballete lateral
Speed sensor	Capteur de vitesse	Sensor de velocidad
Start auxillary relay	Relais secondaire de démarreur	Relé auxiliar del arranque
Start relay	Relais de démarreur	Relé del arranque
Start/stop switch	Contacteur start/stop	Interruptor arranque / parada
Starter motor	Démarreur	Motor de arranque eléctrico
Tachometer	Compte-tours	Cuenta revoluciones
Temperature sensor	Sonde de température	Sensor de temperatura
Temperature switch	Contacteur de température	Interruptor de temperatura
Throttle position sensor (TPS)	Capteur d'ouverture de carburateur	Potenciómetro del carburador

Cable colours

bl: black
ye: yellow
bu: blue
gr: green
re: red
wh: white
br: brown
or: orange
pi: pink
gr: grey
pu: purple

Couleur de cable

bl: noir
ye: jaune
bu: bleu
gr: vert
re: rouge
wh: blanc
br: brun
or: orange
pi: rose
gr: gris
pu: violet

Color de cable

bl: negro
ye: amarillo
bu: azul
gr: verde
re: rojo
wh: blanco
br: marron
or: naranja
pi: rosado
gr: gris
pu: violeta