

**50** MINI ADVENTURE, **50** SX JUNIOR, **50** JR ADVENTURE, **50** SX SENIOR, **50** SR ADVENTURE

**KTM**  
SPORTMOTORCYCLES

## BEDIENUNGSANLEITUNG

OWNERS HANDBOOK  
MANUEL D'UTILISATION  
MANUAL DE INSTRUCCIONES

# 2000



Art. Nr. 3.205.81 7/99



## IMPORTANT

IL EST RECOMMANDÉ DE LIRE CE MANUEL D'UTILISATION COMPLÈTEMENT ET ATTENTIVEMENT AVANT QUE L'ENFANT SE SERVE POUR LA PREMIÈRE FOIS DE LA MOTO. IL CONTIENT NOMBRE DE CONSEILS ET D'INFORMATIONS QUI VOUS PERMETTRONT ET PERMETTRONT À VOTRE ENFANT D'UTILISER AU MIEUX LA MACHINE.

VEUILLEZ, DANS L'INTÉRÊT DE TOUS LES PARTICIPANTS, PORTER VÔTRE ATTENTION SURTOUT SUR LES CONSEILS SUIVANTS.



### 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.

Noter ci-dessous les numéros de série de la machine:

Numéro de cadre

Numéro de moteur

Cachet du concessionnaire

LA KTM SPORTMOTORCYCLE AG (SA) SE RÉSERVE LE DROIT DE MODIFIER OU DE RAYER SANS ÉQUIVALENT DES ÉQUIPEMENTS, DES DONNÉES TECHNIQUES, DES COULEURS, DES MATÉRIAUX, DES PRESTATIONS DE SERVICE, DES TRAVAUX D'ENTRETIEN ET DES CHOSES SIMILAIRES SELON LES DONNÉES LOCALES, SANS PRÉAVIS NI INDICATION DE RAISONS. EN OUTRE LA KTM EST AUTORISÉE À ARRÊTER LA PRODUCTION D'UN MODÈLE DÉTERMINÉ SANS PRÉAVIS. EN CAS DE TELLES MODIFICATIONS VEUILLEZ VOUS INFORMER AUPRÈS DE VOTRE COMMERÇANT KTM SUR PLACE.

## Cher client, cher ami,

Vous voilà en possession d'une machine moderne qui procurera à votre enfant et à vous-même beaucoup de plaisir si vous lui accordez le soin et l'attention nécessaires. Cette brochure contient les informations importantes concernant l'utilisation et l'entretien de votre nouvelle KTM. Elle a été réalisée en tenant compte des derniers développements techniques. Il se peut toutefois que depuis son impression de petites améliorations aient encore été apportées aux machines.

Peut-être faites-vous partie de ces motards qui possèdent de bonnes connaissances techniques et peuvent ainsi réaliser eux-mêmes, grâce à cette brochure, nombre de travaux d'entretien. Si ce n'était pas le cas, il serait préférable de faire effectuer les opérations marquées d'une \* dans le chapitre "Travaux d'entretien partie-cycle et moteur" par un atelier KTM, au bénéfice de votre propre sécurité et de celle de votre enfant.

Il est impératif de respecter les prescriptions de rodage ainsi que les intervalles de révision et d'entretien. Cela contribue de manière essentielle à prolonger la durée de vie de votre machine. Il est nécessaire de faire effectuer les révisions dans un atelier KTM.

Si vous avez des souhaits particuliers, il convient de vous adresser à un atelier KTM, qui bénéficie, s'il le faut, du soutien de l'importateur.

En tant que parent vous ferez spécialement attention au fait que la sécurité de votre enfant dépend de l'effort réalisé pour que son environnement, lorsqu'il conduit, soit sûr et que sa machine soit dans un état technique irréprochable. Evidemment, il n'en reste pas moins que, comme pour tout véhicule, il existe avec cette moto une possibilité de risque. C'est pourquoi il convient que vous vous assuriez que toutes les précautions élémentaires sont prises et que vous teniez compte des " Remarques aux parents concernant la sécurité ", page 4.

Faire de la moto en tout-terrain est un sport merveilleux et notre ambition est que vous-même et votre enfant en retiriez un maximum de plaisir. Toutefois il faut considérer les problèmes potentiels d'environnement et de conflit avec autrui. Un certain sens des responsabilités suffit à désamorcer ces problèmes avant qu'ils n'apparaissent. Et pour garder au sport motocycliste tout son avenir, assurez-vous de rester dans un cadre légal, faites preuve, ainsi que vos enfants, du sens de l'environnement et de respect pour les droits d'autrui.

Dans cet esprit, nous vous souhaitons, ainsi qu'à vos enfants, un maximum de plaisir.



La certification ISO 9001 du système de qualité de la KTM Sportmotorcycle AG est le début d'une amélioration continue de notre plan de qualité pour un meilleur avenir.

KTM SPORTMOTORCYCLE AG  
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

PJ: 1 Catalogue des pièces détachées - Partie-cycle, 1 Catalogue des pièces détachées - Moteur

SOUS RÉSERVE DE MODIFICATIONS DANS LA CONCEPTION ET LA RÉALISATION.

	Page
REMARQUES IMPORTANTES AUX PARENTS CONCERNANT LA SÉCURITÉ ..4	
EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE.....5	
Numéro de cadre.....5	
Numéro de moteur.....5	
Type de moteur.....5	
ORGANES DE COMMANDE .....5	
Piignée de gaz.....5	
Piignée de frein droite.....5	
Bouton de masse.....6	
Piignée de frein gauche.....6	
Bouchon de réservoir.....6	
Carburant.....6	
Robinet d'essence.....7	
Starter (carburateur Dell'Orto SHA1412).....7	
Starter (carburateur Mikuni VM18-144).....7	
Starter (carburateur Mikuni VM20-352).....7	
Kick.....7	
CONSEILS D'UTILISATION .....8	
Vérifications avant chaque mise en service .....8	
Remarques concernant la mise en service.....8	
Rodage.....8	
Démarrage moteur froid.....8	
Démarrage moteur chaud.....9	
Remède quand le moteur est noyé.....9	
Démarrage.....9	
Conduite.....9	
Freinage.....9	
Arrêt.....9	
PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN.....10	
TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR.....11	
Vérification et réglage des roulements de direction.....11	
Nettoyage des caches-poussière de la fourche.....11	
Entretien de la fourche (50 Mini Adventure).....12	
Vidange de la fourche (50 SX Junior, 50 SX Senior).....12	
Contrôle de la tension de la chaîne.....13	
Ajustement de la tension de chaîne.....13	
Entretien de la chaîne.....13	
Réglage du câble de frein avant.....14	
Contrôle de l'usure des garnitures de frein à l'avant.....14	
Réglage du câble de frein arrière.....14	
Contrôle de l'usure des garnitures de frein à l'arrière.....14	
Entretien des tambours de frein.....14	
Dépose et pose de la roue avant.....15	
Dépose et pose de la roue arrière.....15	
Pneus, pression.....15	
Vérifier la tension des rayons.....15	
Dépose de la selle.....16	
Nettoyage du filtre à air.....16	
Réglage du câble de gaz.....16	
Réglage du ralenti.....17	
Contrôle du niveau d'huile.....17	
Vidange.....18	
Modification de la hauteur de selle.....18	
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR.....19	
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE.....20	

## REMARQUES IMPORTANTES AUX PARENTS CONCERNANT LA SÉCURITÉ

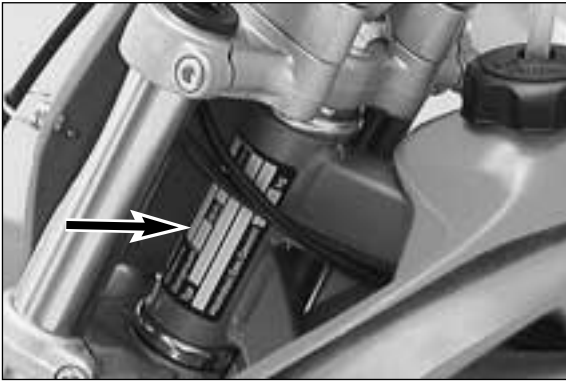


Les minimotos ne sont conçues que pour un usage en tout-terrain et une seule personne. Ces machines n'ont pas le droit de circuler sur les voies publiques.

Les différents éléments et les dimensions sont prévus pour:

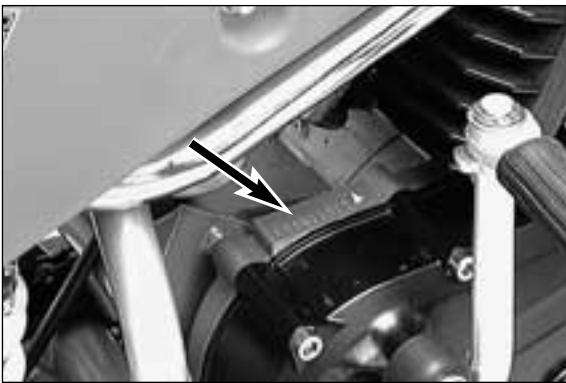
- 50 Mini Adventure: enfants de 4 à 6 ans ayant un poids maximum de 35 kg et une taille maximum de 130 cm
  - 50 SX Junior / JR Adventure: enfants de 4 à 6 ans ayant un poids maximum de 35 kg et une taille maximum de 130 cm
  - 50 SX Senior / SR Adventure: enfants de 7 à 8 ans ayant un poids maximum de 35 kg et une taille maximum de 130 cm
- Il faut pourvoir l'enfant d'un équipement adéquat avant de le laisser rouler. Cela comprend un casque, des lunettes, des protecteurs pour le buste, les bras et les jambes, ainsi que des gants et des bottes. Il convient d'être soi-même un modèle pour l'enfant et de porter également un équipement de protection quand on roule.
  - Régler les leviers de frein pour que l'enfant, portant ses gants, les ait bien en main.
  - Expliquer à l'enfant, avant qu'il démarre, le rôle de toutes les commandes, et s'assurer qu'il a effectivement compris. Le mieux est de lire avec lui, point après point, tout le manuel d'utilisation. Il faut attirer son attention sur les remarques particulières concernant la sécurité et l'avertir des dangers potentiels.
  - Il faut lui expliquer la technique de conduite et aussi ce qu'il faut faire quand on chute; de même il faut évoquer comment réagit une moto quand on déporte son poids etc.
  - Vérifier avant toute utilisation le bon fonctionnement de tous les éléments (cf. tableau d'entretien) et apprendre à l'enfant à faire lui-même cette vérification.
  - Si l'on sort en groupe, il faut adapter le rythme à l'enfant.
  - L'enfant doit comprendre qu'il faut suivre les indications et les conseils donnés par l'adulte qui est responsable de lui.
  - L'enfant doit être capable physiquement de conduire une moto. Il doit au moins savoir faire de la bicyclette. En ce sens, la pratique des sports exigeant des réactions rapides est un avantage. Il faut pour le moins que l'enfant ait la force de relever sa moto s'il vient à chuter.
  - Ne pas trop exiger de l'enfant. Il faut qu'il ait le temps de se familiariser avec la machine et d'améliorer sa conduite. C'est seulement lorsque sa condition physique, sa technique et sa motivation sont suffisantes qu'une participation à des compétitions peut être envisagée.
  - Il faut expliquer à l'enfant qu'il ne doit pas rouler plus vite que les conditions et ses capacités ne le permettent, sinon il peut chuter et se blesser gravement. Les enfants minimisent souvent les dangers, voire les méconnaissent totalement. En particulier sur un terrain inconnu la vitesse doit être réduite.
  - Ne jamais laisser rouler l'enfant sans surveillance. Il faut toujours la présence d'un adulte.
  - La machine n'est pas conçue pour un usage en duo. On ne peut donc pas emmener de passager.
  - Quand on part à moto avec l'enfant, il faut toujours avertir de la destination et de la durée approximative de la randonnée. Ainsi en cas de problème l'aide sera plus rapide.

## EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE



### Numéro de cadre

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



### Numéro de moteur

Le numéro de moteur est frappé sur le carter à droite près du kick. Notez ce numéro page 1

### Type de moteur

Type de machine	type de moteur
50 Mini Adventure .....	S5-E
50 SX Junior / JR Adventure .....	S5-GS
50 SX Senior / SR Adventure .....	S5-GS

## ORGANES DE COMMANDE



### Poignée de gaz

La poignée de gaz est à droite au guidon. Elle permet de faire varier le régime moteur et donc la vitesse.

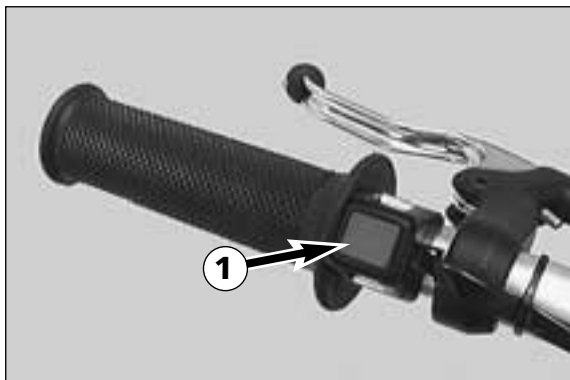


### Poignée de frein droite

La poignée de frein droite agit sur le frein avant par l'intermédiaire d'un câble. La vis ❶ permet d'ajuster la position de la poignée à la grandeur de la main de l'enfant.

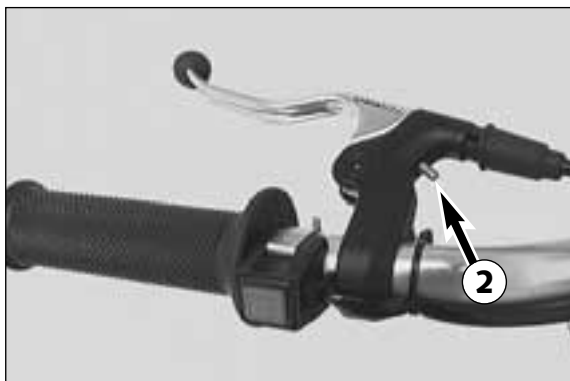
### ! ATTENTION !

LORSQUE L'ON MODIFIE LA POSITION DE LA POIGNÉE, IL FAUT VÉRIFIER SI LA ROUE AVANT TOURNE ENCORE LIBREMENT. DANS LE CAS CONTRAIRE, MODIFIER LE RÉGLAGE DU CÂBLE.



### Bouton de masse

Le bouton de masse ❶ permet d'arrêter le moteur. Il met l'allumage en court-circuit.



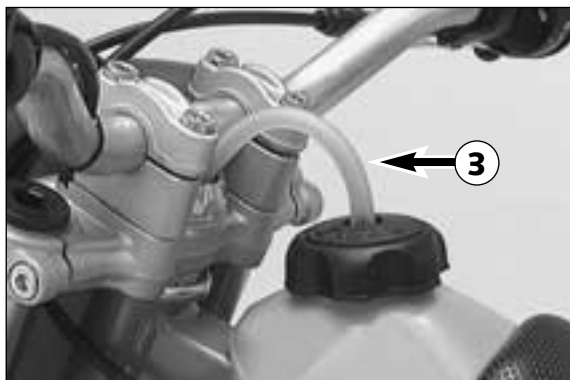
### Poignée de frein gauche

La poignée de frein gauche agit sur le frein arrière par l'intermédiaire d'un câble.

La vis ❷ permet d'ajuster la position de la poignée à la grandeur de la main de l'enfant.

#### ! ATTENTION !

LORSQUE L'ON MODIFIE LA POSITION DE LA POIGNÉE, IL FAUT VÉRIFIER SI LA ROUE ARRIÈRE TOURNE ENCORE LIBREMENT. DANS LE CAS CONTRAIRE, MODIFIER LE RÉGLAGE DU CÂBLE.



### Bouchon de réservoir

**Ouverture :** Tourner le bouchon dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre.

**Fermeture :** Mettre le bouchon, le faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.

Positionner le tuyau de mise à l'air ❸ de manière à ce qu'il ne fasse pas de croc.



### Carburant

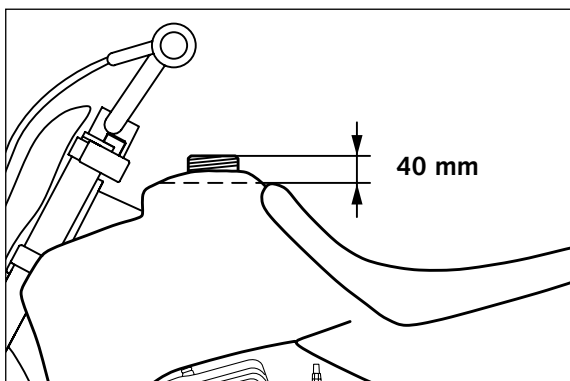
L'huile (huile moteur deux-temps de haute qualité) doit être mélangée à l'essence (indice d'octane 95) dans la proportion de 1:40.

#### ⚠ ATTENTION ⚠

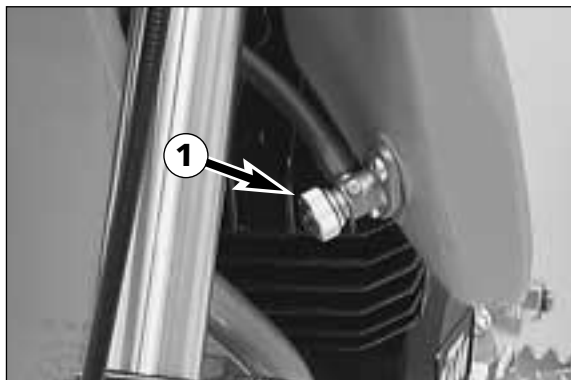
L'ESSENCE S'ENFLAMME FACILEMENT ET ELLE EST NOCIVE. LA PLUS GRANDE PRUDENCE EST RECOMMANDÉE. NE PAS METTRE D'ESSENCE DANS LE RÉSERVOIR À PROXIMITÉ D'UNE FLAMME OU D'UNE CIGARETTE ALLUMÉE. TOUJOURS ARRÊTER LE MOTEUR. FAIRE ATTENTION À NE PAS RENSERVER D'ESSENCE SUR L'ÉCHAPPEMENT OU LE MOTEUR TANT QUE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

#### ! ATTENTION !

- N'EMPLOYER QUE DU SUPERCARBURANT D'UN INDICE D'OCTANE DE 95 MÉLANGÉ À UNE HUILE 2-TEMPS DE QUALITÉ. UN AUTRE CARBURANT PEUT ENDOMMAGER LE MOTEUR (SHELL ADVANCE RACING X).
- EMPLOYER UNIQUEMENT DE L'HUILE 2-TEMPS DE QUALITÉ PRODUITE PAR UNE GRANDE MARQUE.
- UN MANQUE D'HUILE PROVOQUE UNE USURE PRÉMATURÉE DU MOTEUR. TROP D'HUILE PROVOQUE UN DÉGAGEMENT DE FUMÉE ET L'ENCRASSEMENT DE LA BOUGIE.
- LE CARBURANT AUGMENTE DE VOLUME AVEC LA TEMPÉRATURE. NE PAS REMPLIR LE RÉSERVOIR À RAS BORD (Cf. FIGURE).





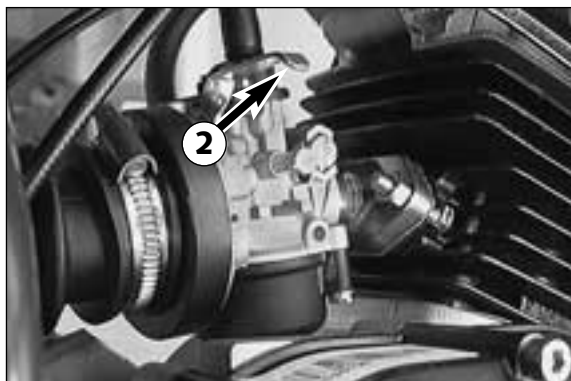


### Robinet d'essence

Le robinet d'essence ❶ est à la partie avant gauche du réservoir. Pour ouvrir, tourner le bouton jusqu'en butée dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre. Pour fermer, tourner le bouton jusqu'en butée dans le sens des aiguilles d'une montre.

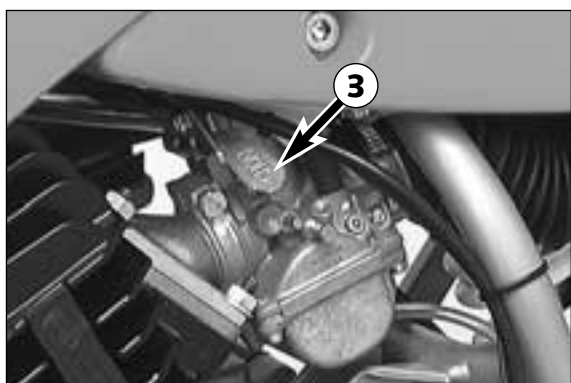
**! ATTENTION !**

LORSQU'ON ARRÊTE LE MOTEUR, IL FAUT FERMER LE ROBINET D'ESSENCE, SINON LE CARBURATEUR PEUT DÉBORDER ET L'ESSENCE RENTRER DANS LE MOTEUR.



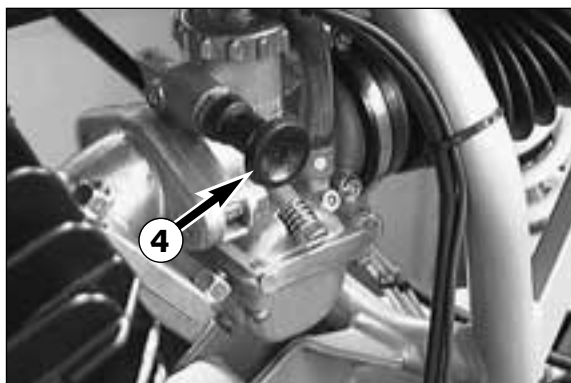
### Starter (carburateur Dell'Orto)

Le levier de starter ❷ est à droite sur le carburateur. Quand on appuie sur le levier vers le bas jusqu'à ce qu'il s'enclenche, l'entrée d'air au carburateur se trouve réduite, si bien que le mélange air/essence devient plus riche, comme il convient pour un démarrage à froid. Quand on donne un coup de gaz assez fort, le levier revient de lui-même à sa position de base et le dispositif de starter est désactivé.



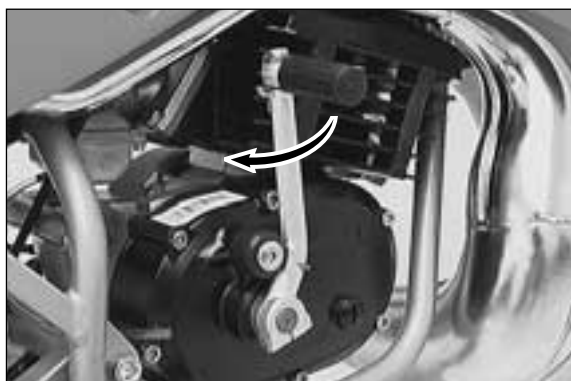
### Starter (carburateur Mikuni VM 18-144 / VM 16-519)

Le levier de starter ❸ est à gauche sur le carburateur. Quand on appuie sur le levier vers le bas, un passage s'ouvre dans le carburateur, si bien que le moteur peut aspirer un surcroît d'essence. De cette manière le mélange air/essence est plus riche, comme il convient pour un démarrage à froid. Quand on relève le levier et le remet à sa position initiale, on ferme le passage dans le carburateur.



### Starter (carburateur Mikuni VM 20-364)

Lorsqu'on tire le bouton de starter ❹ jusqu'en butée, on ouvre dans le carburateur un passage par où le moteur peut aspirer un supplément d'essence. Il en résulte un mélange air-essence "riche", comme il est nécessaire pour un démarrage à froid. Quand on repousse le bouton, le passage dans le carburateur se trouve à nouveau fermé.



### Kick

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

**⚠ ATTENTION ⚠**

TOUJOURS METTRE DES BOTTES POUR DÉMARRER LE MOTEUR. EN EFFET, ON PEUT DÉRAPER OU IL PEUT Y AVOIR DES RETOURS SI LE COUP DE KICK N'EST PAS ASSEZ ÉNERGIQUE.



## 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 VÉRIFICATION DU NIVEAU D'HUILE DE BOÎTE  
Une insuffisance d'huile cause une usure prématurée et mène à la destruction des pignons.
- 2 CARBURANT  
Vérifier le niveau dans le réservoir et bien remettre en place le tuyau de mise à l'air du bouchon.
- 3 CHAÎNE  
Une chaîne trop lâche peut sauter, une chaîne très usée peut casser et une chaîne non graissée s'use et use anormalement le pignon et la couronne.
- 4 PNEUS  
Vérifier l'état des pneus. S'ils présentent une entaille ou une hernie, les remplacer. Vérifier la pression. Une usure trop importante ou une pression incorrecte affecte la tenue de route.
- 5 FREINS  
Vérifier le réglage et le bon fonctionnement.
- 6 CÂBLE DE GAZ  
Vérifier le réglage et si le câble coulisse bien.



### ATTENTION



- IL FAUT POURVOIR L'ENFANT D'UN ÉQUIPEMENT ADÉQUAT AVANT DE LE LAISSER ROULER. CELA COMPREND UN CASQUE, DES LUNETTES, DES PROTECTEURS POUR LE BUSTE, LES BRAS ET LES JAMBES, AINSI QUE DES GANTS ET DES BOTTES. IL CONVIENT D'ÊTRE SOI-MÊME UN MODÈLE POUR L'ENFANT ET DE PORTER ÉGALEMENT UN ÉQUIPEMENT DE PROTECTION QUAND ON ROULE.
- N'UTILISER QUE DES ACCESSOIRES HOMOLOGUÉS PAR KTM.

## 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.
- Expliquer à l'enfant, avant qu'il démarre, le rôle de toutes les commandes, et s'assurer qu'il a effectivement compris. Le mieux est de lire avec lui, point après point, tout le manuel d'utilisation. Il faut attirer son attention sur les remarques particulières concernant la sécurité et l'avertir des dangers potentiels.
- Régler la position de base de la poignée de frein en fonction de la grandeur de la main de l'enfant. Celui-ci doit évidemment porter des gants.
- Faire les premiers essais dans le jardin ou dans un pré, afin que l'enfant ne se blesse pas en cas de chute. Il faut bien sûr qu'il y ait assez de place pour effectuer quelques manoeuvres. S'assurer que toute collision avec d'autres personnes est exclue.
- Afin que l'enfant apprenne à doser le freinage, les premiers essais doivent se faire en poussant la machine. C'est seulement lorsque l'enfant saura doser les deux freins qu'on démarrera le moteur.

- L'étape suivante est le dosage des gaz. Pour cela on fait démarrer le moteur mais on retient la machine tandis que l'enfant donne les gaz avec précaution. C'est après seulement que peuvent être faits les premiers tours de roue. L'enfant roulera vers une deuxième personne, qui l'aidera à s'arrêter. On expliquera à l'enfant comment procéder pour s'arrêter tout seul.
- Afin d'améliorer sa technique, l'enfant devra essayer de conduire debout et aussi lentement que possible. Disposer des obstacles à contourner, etc.
- Le regard, selon la vitesse, doit porter de 3 à 10 mètres en avant de la machine, afin de pouvoir éviter un obstacle. De même en courbe le regard doit largement anticiper la courbe.
- Respecter les conseils de rodage.



### ATTENTION



- LES MODÈLES MINI NE SONT CONÇUS QUE POUR UNE SEULE PERSONNE. ON NE PEUT DONC PAS EMMENER DE PASSAGER.
- CES MODÈLES NE CORRESPONDENT PAS AUX DISPOSITIONS LÉGALES ET AUX NORMES DE SÉCURITÉ. LEUR UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE CONTREVIENT À LA LOI.
- IL FAUT AVOIR CONSCIENCE QUE LES AUTRES PERSONNES PEUVENT SE SENTIR GÊNÉES PAR UN BRUIT EXCESSIF.

## Rodage

- Quelle que soit la finesse de l'usinage, les pièces en contact se font les unes aux autres, c'est pourquoi il faut roder un moteur. Durant les 5 premières heures d'utilisation on ne poussera pas la mécanique à fond.
- Il faut roder à régime modéré mais en changeant souvent de régime.
- DURANT LES 5 PREMIÈRES HEURES D'UTILISATION, ON NE ROULERA PAS À PLEIN RÉGIME.

## Démarrage moteur froid

- 1 Ouvrir le robinet d'essence
- 2 Mettre le starter
- 3 Relever la béquille jusqu'en butée
- 4 Actionner les deux freins
- 5 Ne pas donner de gaz et actionner énergiquement le kick sur toute sa course



### ATTENTION



- TOUJOURS METTRE DES BOTTES POUR FAIRE DÉMARRER LE MOTEUR, AFIN D'ÉVITER TOUTE BLESSURE.
- ACTIONNER TOUJOURS LES DEUX FREINS QUAND ON FAIT DÉMARRER LE MOTEUR ET LES RELÂCHER AVEC PRÉCAUTION QUAND LE MOTEUR TOURNE. QUAND LE STARTER EST MIS, LE RÉGIME MOTEUR AUGMENTE ET L'EMBRAYAGE CENTRIFUGE COMMENCE À ATTAQUER. IL PEUT DONC ARRIVER QUE LA MACHINE SE METTE À ROULER QUAND ON RELÂCHE LES FREINS.



- LA MACHINE EST ÉQUIPÉE D'UN EMBRAYAGE CENTRIFUGE, SI BIEN QU'ELLE SE MET À ROULER DÈS QU'ON DONNE LES GAZ.
- NE PAS FAIRE DÉMARRER LE MOTEUR ET NE PAS LE LAISSER TOURNER DANS UN LOCAL CLOS. EN EFFET, LES GAZ D'ÉCHAPPEMENT SONT NOCIFIS ET PEUVENT AMENER UNE PERTE DE CONNAISSANCE POUVANT CONDUIRE À LA MORT. TOUJOURS PRÉVOIR UNE VENTILATION SUFFISANTE.

### Démarrage moteur chaud

- 1 Ouvrir le robinet d'essence
- 2 Relever la béquille jusqu'en butée
- 3 Actionner les deux freins
- 4 Ne pas donner de gaz et actionner énergiquement le kick sur toute sa course

### Remède quand le moteur est noyé

- 1 Fermer le robinet d'essence
- 2 Relever la béquille jusqu'en butée
- 3 Ouvrir la poignée des gaz à fond. Démonter et sécher la bougie si nécessaire.
- 4 Quand le moteur tourne, ouvrir à nouveau le robinet d'essence.

### Démarrage

Relâcher doucement les freins et en même temps donner les gaz.

▲ **ATTENTION** ▲

AVANT DE DÉMARRER, VÉRIFIER TOUJOURS SI LA BÉQUILLE LATÉRALE SONT COMPLÈTEMENT RELEVÉES. SI UNE BÉQUILLE TRAÎNE SUR LE SOL, ON PEUT PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.

### Conduite

Le régime moteur, et donc la vitesse, est commandé par l'ouverture de la poignée de gaz.

Si le starter est mis, il faut l'enlever dès que le moteur est chaud. Sur le carburateur Dell'Orto, cela se fait en donnant un grand coup de gaz. Le levier de starter revient alors à sa position de base.

Sur le carburateur Mikuni il faut repousser le levier avec le doigt, jusqu'à la position de base.

▲ **ATTENTION** ▲

- L'ENFANT DOIT TOUJOURS ADAPTER SA VITESSE À SES POSSIBILITÉS ET À LA NATURE DU TERRAIN.
- NE JAMAIS LAISSER L'ENFANT ROULER SANS SURVEILLANCE.
- QUAND LE RÉGIME MOTEUR TOMBE AU POINT QUE L'EMBRAYAGE CENTRIFUGE N'EST PLUS EN PRISE, IL N'Y A PLUS DE FREIN MOTEUR. ON NE PEUT ALORS PLUS RÉDUIRE LA VITESSE QU'AVEC LES FREINS.
- REMPLACER LA VISIÈRE DE CASQUE OU LES ÉCRANS DE LUNETTES DÈS QUE LE BESOIN S'EN FAIT SENTIR. EN EFFET, UNE VISIÈRE OU UN ÉCRAN RAYÉ FONT QUE L'ON EST AVEUGLÉ PAR LES PHARES OU LE SOLEIL.
- APRÈS UNE CHUTE, IL FAUT INSPECTER LA MACHINE COMME AVANT TOUTE UTILISATION.
- IL FAUT TOUJOURS REMPLACER UN GUIDON QUI A ÉTÉ TORDU. EN AUCUN CAS IL NE FAUT LE REDRESSER, CAR IL PERDRAIT AINSI DE SA SOLIDITÉ.

! **ATTENTION** !

- DES RÉGIMES ÉLEVÉS QUAND LE MOTEUR EST FROID ONT UNE INFLUENCE NÉGATIVE SUR SA DURÉE DE VIE. LE MIEUX EST DE FAIRE CHAUFFER LE MOTEUR EN ROULANT QUELQUES MINUTES À RÉGIME MOYEN. C'EST SEULEMENT APRÈS QUE L'ON PEUT METTRE PLEIN GAZ.
- NE JAMAIS FAIRE CHAUFFER LE MOTEUR EN LAISSANT LA MACHINE REPOSER SUR LA BÉQUILLE LATÉRALE (CF. ILLUSTRATION). IL PEUT EN RÉSULTER UNE CASSE MOTEUR.
- SI DES BRUITS NON FONCTIONNELS APPARAISSENT QUAND ON ROULE, IL FAUT S'ARRÊTER TOUT DE SUITE, COUPER LE MOTEUR ET PRENDRE CONTACT AVEC UN ATELIER KTM.



**CONVENABLE**



**ERRONE**

### Freinage

Couper les gaz et freiner en même temps des deux freins. Sur le sable, le mouillé ou un sol glissant, il faut utiliser principalement le frein arrière. Toujours freiner avec doigté. Des roues qui bloquent déstabilisent la machine et peuvent mener à la chute.

▲ **ATTENTION** ▲

LES GARNITURES ET LES TAMBOURS S'ÉCHAUFFENT QUAND ON FREINE. PLUS ILS SONT CHAUDS, MOINS LE FREINAGE EST EFFICACE.

### Arrêt

Ralentir la vitesse et juste avant l'arrêt complet sortir le pied gauche comme appui. Appuyer sur le bouton de masse jusqu'à l'arrêt complet du moteur. Fermer le robinet d'essence.

▲ **ATTENTION** ▲

- NE PAS ABANDONNER LA MACHINE TANT QUE LE MOTEUR TOURNE.
- UNE MOTO QUI TOURNE PRODUIT BEAUCOUP DE CHALEUR. LE MOTEUR, L'ÉCHAPPEMENT ET LES FREINS PEUVENT ÊTRE BRÛLANTS. FAIRE ATTENTION À NE PAS TOUCHER CES ÉLÉMENTS ET GARER LA MACHINE DE MANIÈRE À CE QUE D'AUTRES PERSONNES NE SE BRÛLENT PAS NON PLUS.

! **ATTENTION** !

- LORSQU'ON ARRÊTE LE MOTEUR, IL FAUT FERMER LE ROBINET D'ESSENCE, SINON LE CARBURATEUR PEUT DÉBORDER ET L'ESSENCE RENTRER DANS LE MOTEUR.

# PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN



50 Mini Adventure  
50 SX Junior  
50 JR Adventure  
50 SX Senior  
50 RS Adventure  
7. 99

## Pilote KTM

## Atelier KTM

avant chaque mise  
en service

après chaque  
nettoyage

tous les 10 heures

au moins  
une fois par an

Vérifier le niveau d'huile de boîte			●	
Vidanger la boîte				●
Vérifier la bougie, régler l'écartement			●	
Vérifier la position du carburateur		●	●	
Vider et nettoyer la cuve de carburateur		●	●	
Régler le ralenti			●	
Nettoyer le filtre à air, le boîtier et la pipe d'admission		●		
Contrôler la chaîne, le pignon, la couronne et le guide-chaîne		●	●	
Nettoyer et graisser la chaîne	●	●	●	
Vérifier la tension de la chaîne	●		●	
Vérifier l'échappement		●	●	
Vérifier les fixation de l'échappement		●	●	
Vérifier l'épaisseur des garnitures			●	
Vérifier le tambour de frein			●	
Vérifier la course à vide de la poignée de frein	●		●	
Vérifier l'amortissement et l'étanchéité de la fourche		●	●	
Révision complète de la fourche				●
Contrôler les roulements de direction		●	●	
Nettoyer et graisser les roulements de la direction			●	
Vérifier et régler l'amortisseur	●		●	
Vérifier le bras oscillant			●	
Nettoyer et graisser le bras oscillant				●
Contrôler les rayons et les jantes	●		●	
Vérifier les roulements de roue		●	●	
Contrôler les pneus et leur pression	●		●	
Vérifier l'état des câbles	●		●	
Régler et huiler les câbles		●	●	
Vérifier le serrage des vis, écrous et colliers	●		●	
Lubrifier toutes les articulations et pièces qui coulissent		●	●	

# TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR



## ATTENTION



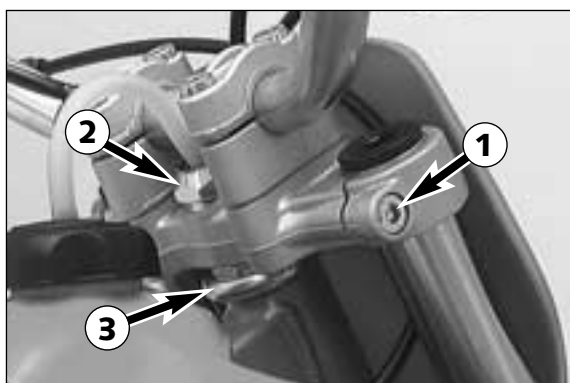
**TOUS LES TRAVAUX D'ENTRETIEN ET LES RÉGLAGES MARQUÉS D'UNE \* EXIGENT DES CONNAISSANCES TECHNIQUES. POUR LA SÉCURITÉ DE L'ENFANT, FAIRE EFFECTUER CES OPÉRATIONS DANS UN ATELIER KTM.**



## ATTENTION



- AUTANT QUE POSSIBLE NE PAS EMPLOYER DE NETTOYER HAUTE PRESSION POUR NETTOYER LA MACHINE, CAR DE L'EAU POURRAIT ALORS PÉNÉTRER DANS LES ROUEMENTS, LE CARBURATEUR, LES CONNEXIONS ÉLECTRIQUES, ETC.
- LORS DU TRANSPORT, VEILLER À CE QUE LA MACHINE SOIT TENUE BIEN DROITE PAR DES SANGLES OU D'AUTRES MOYENS DE FIXATION MÉCANIQUES ET À CE QUE LE ROBINET D'ESSENCE SOIT FERMÉ. EN EFFET, SI LA MOTO VENAIT À SE RENVERSER, DE L'ESSENCE POURRAIT S'ÉCHAPPER DU CARBURATEUR OU DU RÉSERVOIR.
- NE PAS EMPLOYER DE RONDELLES GROWER OU ÉVENTAIL SOUS LES ÉCROUS DE FIXATION MOTEUR. CES RONDELLES S'INCRUSTENT DANS LE CADRE ET L'ÉCROU SE DESSERRE. IL FAUT EMPLOYER DES ÉCROUS AUTO-BLOQUANTS.
- AVANT D'EFFECTUER TOUT TRAVAIL D'ENTRETIEN, IL FAUT LAISSER REFROIDIR LA MACHINE, AFIN D'ÉVITER DE SE BRÛLER.
- L'HUILE, LA GRAISSE, LES FILTRES, L'ESSENCE, LES DÉTERGENTS ETC. DOIVENT ÊTRE ÉLIMINÉS CORRECTEMENT. RESPECTER LA RÉGLEMENTATION LOCALE.
- NE DÉVERSEZ JAMAIS L'HUILE USAGÉE DANS DES CANALISATIONS OU DANS LA NATURE. UN LITRE D'HUILE PEUT POLLUER 1 MILLION DE LITRES D'EAU.



## Vérification et réglage des roulements de direction

Il faut vérifier régulièrement le jeu des roulements de direction. Caler sous le cadre de manière à ce que la roue avant ne porte plus sur le sol. Essayer de secouer la fourche d'avant en arrière. Aucun jeu ne doit être perceptible. Pour régler, desserrer les deux vis de fixation ❶ du té supérieur ainsi que le contre-écrou ❷. Serrer l'écrou de réglage ❸ de manière à ce qu'il n'y ait presque plus aucun jeu. En aucun cas ne serrer vigoureusement, car alors les roulements se trouveraient endommagés. Quand on serre le contre-écrou ❷, le jeu se trouve encore un peu réduit. Frapper légèrement avec un maillet en plastique sur le té supérieur afin d'éliminer les contraintes éventuelles et resserrer les deux vis de fixation à 15 Nm.



## ATTENTION



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

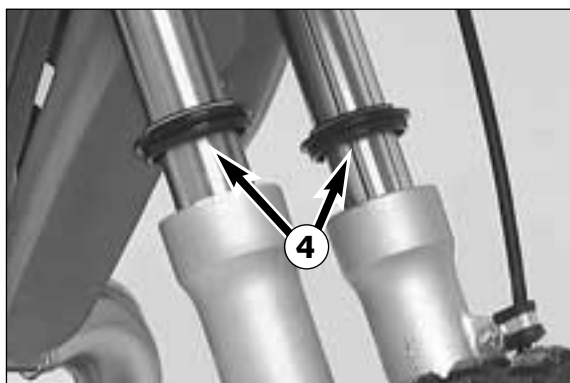
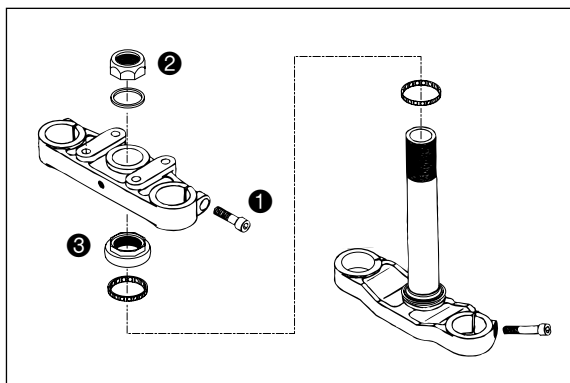


## ATTENTION



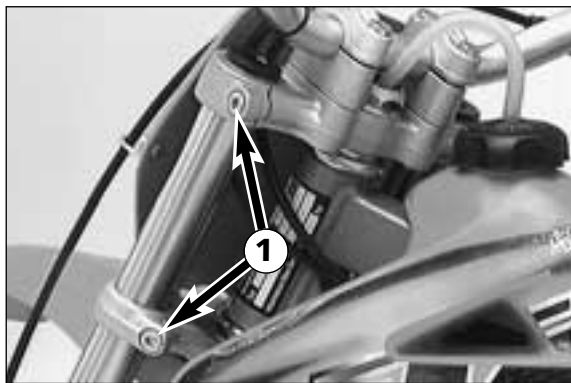
- EN AUCUN CAS LA DIRECTION NE DOIT ÊTRE DURE, SINON LES ROUEMENTS SE TROUVENT DÉTRUITS.
- SI L'ON ROULE QUELQUE TEMPS AVEC DU JEU DANS LES ROUEMENTS DE DIRECTION, LES ROUEMENTS AINSI QUE LEUR LOGEMENT DANS LA COLONNE SE TROUVENT ENDOMMAGÉS.

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



## Nettoyage des caches-poussière de la fourche

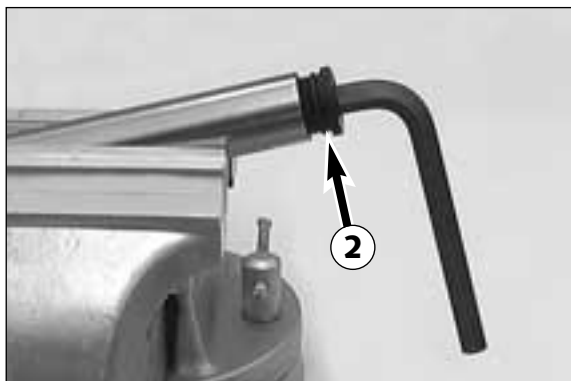
Les caches-poussière ❹ doivent être nettoyés régulièrement. Pour cela, avec un tournevis, on fait sortir le cache de son logement. Le nettoyer soigneusement à l'air comprimé. Passer un lubrifiant au silicone sur les caches et la fourche et enfoncer les caches dans leur logement.



### Entretien de la fourche (50 Mini Adventure) \*

L'entretien de la fourche doit être fait au moins une fois par an.

- Caler la machine sous le cadre de manière à ce que la roue avant ne porte plus sur le sol.
- Déposer la roue avant et le guide du câble de frein.
- Desserrer les vis de fixation ❶ sur les tés de fourche et sortir les bras de fourche par le bas.



- Fixer le bras de fourche dans l'étau (employer des mordaches) et dévisser le bouchon ❷.
- Retirer du tube l'entretoise de précontrainte et le ressort.
- Retirer la vis ❸ à la partie inférieure du bas de fourche et sortir le tube.
- Déposer le cache-poussière ❹.



- Nettoyer à fond toutes les pièces et vérifier leur état d'usure.
- Bien graisser les joints et les ressorts et assembler la fourche.
- Serrer la vis à la partie inférieure du bas de fourche à 30 Nm.
- Enfiler les bras dans les tés (le tube doit affleurer le té supérieur) et serrer les vis de fixation à 15 Nm.
- Poser la roue avant.



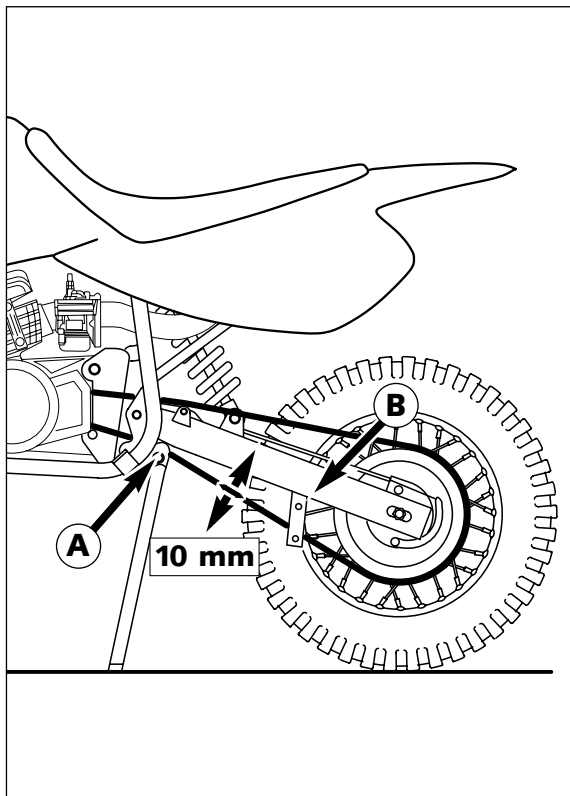
### Vidange de la fourche \*

(50 SX Junior, 50 JR Adventure, 50 SX Senior, 50 SR Adventure)

- Déposer la roue avant et les bras de fourche (cf. ci-dessus).
- Enlever les bouchons, les entretoises de précontrainte et les ressorts.
- Laisser l'huile s'écouler dans un récipient.
- Nettoyer les caches-poussière.



- Mettre de l'huile neuve SAE 7,5 dans les bras de fourche  
50 SX Junior, 50 JR Adventure: 150 cm<sup>3</sup> par bras  
50 SX Senior, 50 SR Adventure: 160 cm<sup>3</sup> par bras.
- Remettre les ressorts et les entretoises de précontrainte.
- Vérifier l'état des joints toriques et les graisser; remettre les bouchons.
- Reposer les bras et la roue avant (cf. ci-dessus) et remettre le guide pour le câble.



### Contrôle de la tension de la chaîne

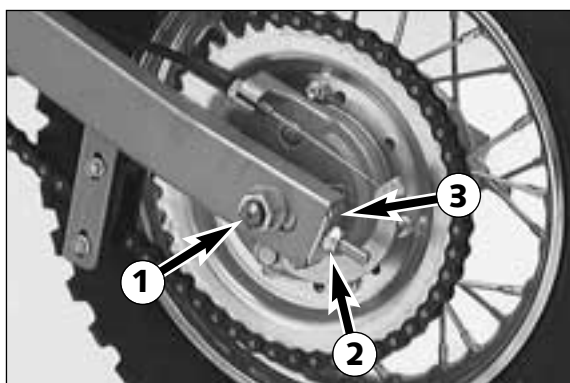
- Mettre la machine sur la béquille centrale.
- On contrôle la tension environ à mi-distance des guide-chaîne **A** et **B**. A cet endroit la chaîne doit pouvoir être bougée de 10 mm vers le bas et vers le haut sans qu'il soit besoin de forcer.
- Corriger la tension si nécessaire.



### ATTENTION

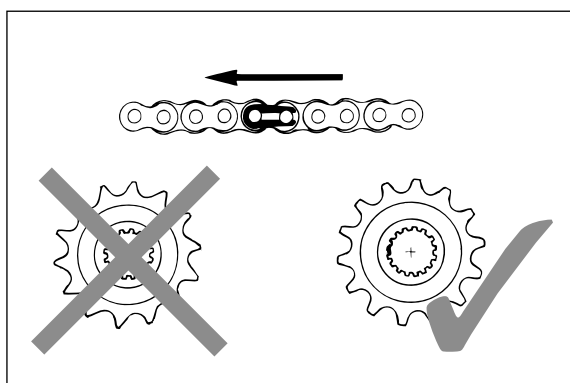
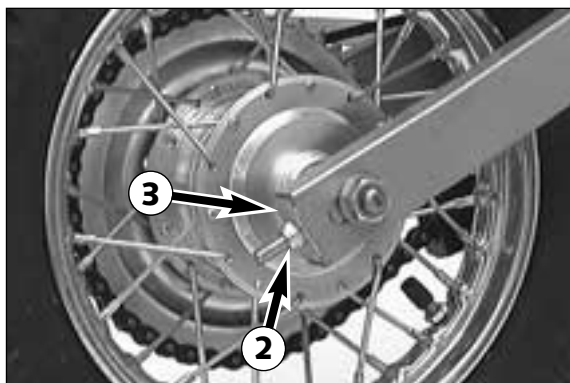


- Si LA CHAÎNE EST TROP TENDUE, LES ÉLÉMENTS DE LA TRANSMISSION SENCONDAIRE, À SAVOIR LA CHAÎNE, LE PIGNON, LA COURONNE, LES ROUEMENTS EN SORTIE DE BOÎTE ET À LA ROUE ARRIÈRE SUBISSENT UNE CONTRAINTE SUPPLÉMENTAIRE. EN PLUS D'UNE USURE PRÉMATURÉE IL PEUT MÊME SE PRODUIRE UNE RUPTURE DE CHAÎNE.
- Si EN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



### Ajustement de la tension de chaîne

- Débloquer l'écrou de la broche de roue **1** et tourner les écrous **2** de chaque côté du bras de manière égale.
- Avant de resserrer l'écrou de la broche à 30 Nm, il faut vérifier que les plaquettes d'appui **3** sont bien en contact avec le bras et que les deux roues sont bien alignées.



### Entretien de la chaîne

La durée de vie de la chaîne dépend en grande partie de l'entretien. Les chaînes sans joints toriques doivent être nettoyées régulièrement au pétrole, puis plongées dans de la graisse bouillante ou traitées avec un aérosol spécial (Shell Advance Bio Chain).



### ATTENTION



IL NE FAUT PAS QUE LA GRAISSE SE DÉPOSE SUR LE PNEU, CAR CELA RÉDUIRAIT CONSIDÉRABLEMENT L'ADHÉRENCE, SI BIEN QUE L'ON POURRAIT PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.

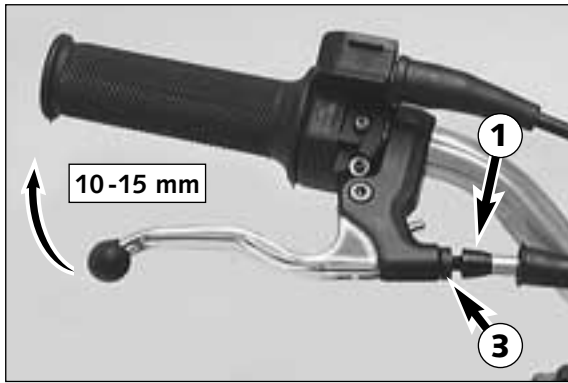


### ATTENTION



L'ATTACHE RAPIDE DOIT AVOIR SON CÔTÉ FERMÉ VERS L'AVANT DANS LE SENS NORMAL DE ROTATION.

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



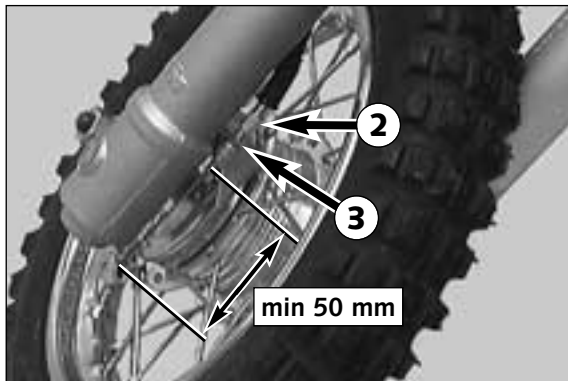
### Réglage du câble de frein avant

Le levier de frein avant doit avoir une course à vide de 10 à 15 mm avant que le frein attaque.

Le réglage du câble peut s'effectuer avec la vis ① sur le levier au guidon ou avec la vis ② sur le flasque. Dans les deux cas il convient de desserrer d'abord le contre-écrou ③ et de le resserrer après réglage.

**! ATTENTION !**

TOUJOURS VÉRIFIER À LA FIN DE L'OPÉRATION SI LA ROUE TOURNE LIBREMENT.

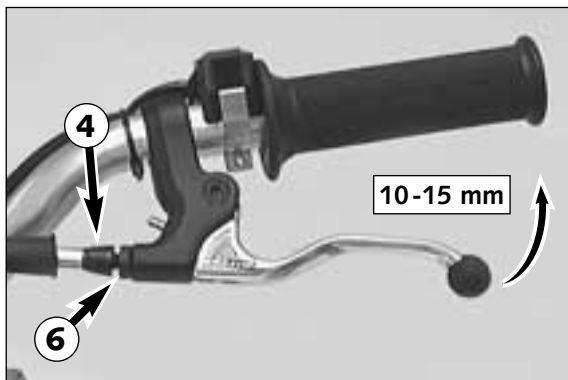


### Contrôle de l'usure des garnitures de frein à l'avant

Les garnitures doivent être remplacées lorsque la distance entre la biellette et l'ancrage du câble est inférieure à 50 mm quand le frein est tiré (cf. figure).

**! ATTENTION !**

SI L'ON ATTEND TROP POUR CHANGER LES GARNITURES ET QU'ELLES SONT COMPLÈTEMENT USÉES, CE SONT LES MÂCHOIRES QUI FROTTENT SUR LE TAMBOUR, MÉTAL CONTRE MÉTAL. LE FREINAGE EST ALORS TRÈS DÉFICIENT ET LE TAMBOUR DEVIENT INUTILISABLE.



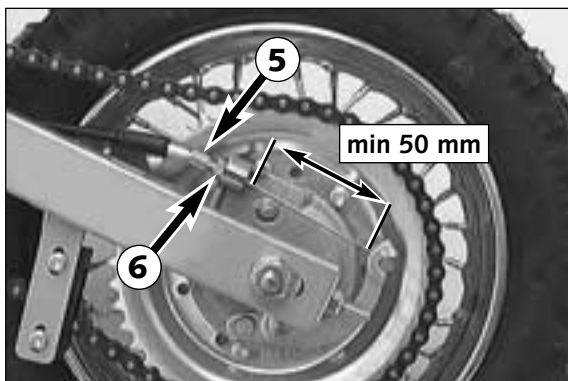
### Réglage du câble de frein arrière

Le levier de frein arrière doit avoir une course à vide de 10 à 15 mm avant que le frein attaque.

Le réglage du câble peut s'effectuer avec la vis ④ sur le levier au guidon ou avec la vis ⑤ sur le flasque. Dans les deux cas il convient de desserrer d'abord le contre-écrou ⑥ et de le resserrer après réglage.

**! ATTENTION !**

TOUJOURS VÉRIFIER À LA FIN DE L'OPÉRATION SI LA ROUE TOURNE LIBREMENT.



### Contrôle de l'usure des garnitures de frein à l'arrière

Les garnitures doivent être remplacées lorsque la distance entre la biellette et l'ancrage du câble est inférieure à 50 mm quand le frein est tiré (cf. figure).

**! ATTENTION !**

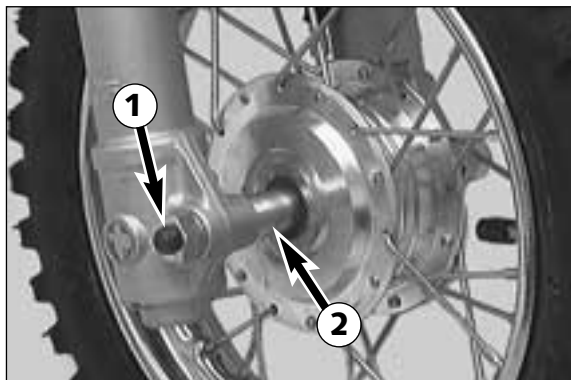
SI L'ON ATTEND TROP POUR CHANGER LES GARNITURES ET QU'ELLES SONT COMPLÈTEMENT USÉES, CE SONT LES MÂCHOIRES QUI FROTTENT SUR LE TAMBOUR, MÉTAL CONTRE MÉTAL. LE FREINAGE EST ALORS TRÈS DÉFICIENT ET LE TAMBOUR DEVIENT INUTILISABLE.



### Entretien des tambours de frein

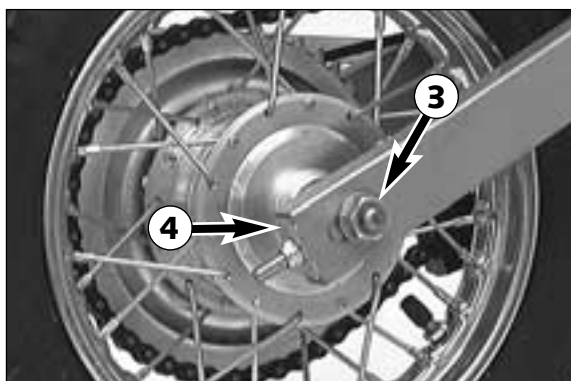
L'entretien se limite à un dépoussiérage occasionnel des tambours et des mâchoires. On peut éventuellement passer un coup léger de toile émeri dans les tambours et sur les garnitures.





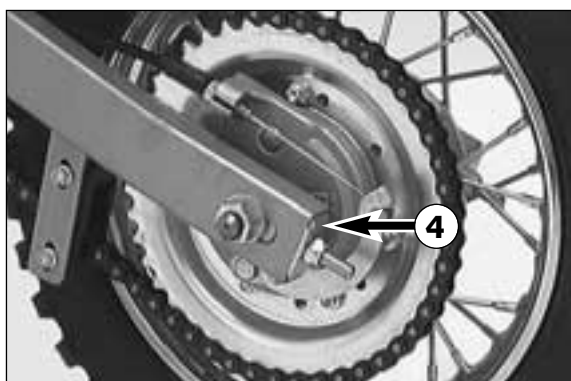
### Dépose et pose de la roue avant

- Caler la moto sous le cadre.
  - Dévisser l'écrou de la broche à droite ① et retirer la rondelle.
  - Sortir la broche de moitié et retirer l'entretoise ②.
  - Continuer à sortir la broche de manière à ce que la roue puisse être délogée mais que le flasque de frein soit encore maintenu.
  - Faire pivoter la roue vers la gauche en même temps que le bas de fourche et la retirer.
- La pose s'effectue en sens inverse.  
- Serrer l'écrou à 30 Nm.



### Dépose et pose de la roue arrière

- Caler la moto sous le cadre.
- Dévisser l'écrou de la broche à droite ③ et retirer la rondelle.
- Maintenir la roue et sortir la broche.
- Laisser descendre la roue vers le bas, retirer la chaîne et dégager la roue du bras.



- La pose s'effectue en sens inverse.
- Faire attention à bien accrocher le flasque de frein à son ancrage sur le bras.
- Avant de resserrer l'écrou de la broche, il faut vérifier que les plaquettes d'appui ④ sont bien en contact avec le bras et que les deux roues sont bien alignées.
- Serrer l'écrou à 30 Nm.



### Pneus, pression

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

- Les dimensions sont indiquées dans les caractéristiques techniques.
- 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.
- La pression des pneus doit être vérifiée régulièrement, lorsque les pneus sont froids. Une pression correcte (1,0 bar) permet au pneu de bien accrocher et lui assure une durée de vie optimale.



**ATTENTION**



- POUR LA SÉCURITÉ DE L'ENFANT, UN PNEU ABÎMÉ DOIT AUSSITÔT ÊTRE REMPLACÉ.
- POUR VOTRE SÉCURITÉ, UN PNEU ABÎMÉ DOIT AUSSITÔT ÊTRE REMPLACÉ.
- UNE PRESSION INSUFFISANTE CAUSE UNE USURE ANORMALE DU PNEU.



### Vérifier la tension des rayons

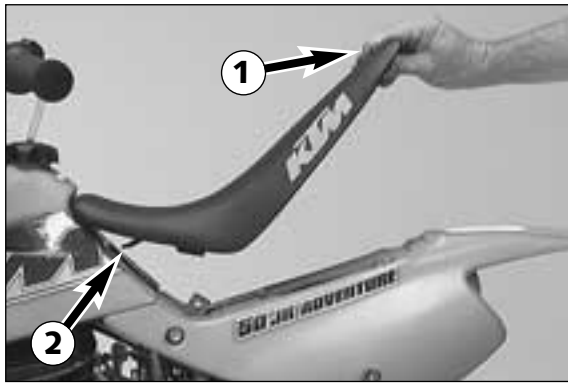
Une tension des rayons correcte est très importante pour la stabilité de la roue et donc aussi pour la sécurité. Un rayon détendu crée un balourd et rapidement d'autres rayons se détendent. Faire alors tendre les rayons dans un atelier, où l'on centrera aussi la roue.



**ATTENTION**



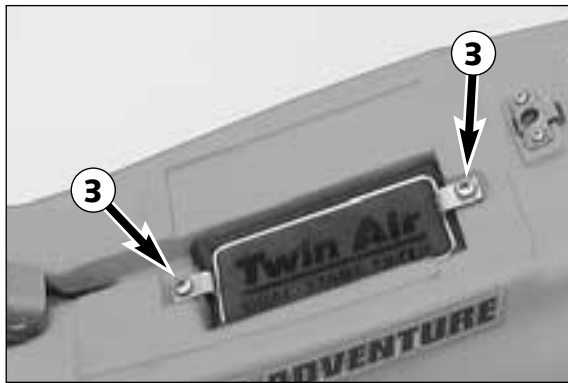
SI VOUS ROULEZ AVEC DES RAYONS DESSERRÉS, CEUX-CI PEUVENT S'ARRACHER ET PAR CONSÉQUENT DÉSTABILISER LA TENUE DE ROUTE DE LA MOTO.



## Dépose de la selle

La fixation rapide ❶ permet de déposer la selle sans qu'aucun outil soit nécessaire. Faire tourner la fixation rapide d'environ 180° dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre. Lever l'arrière de la selle et la tirer vers l'arrière.

Au montage, veillez à ce que le crochet ❷ s'accroche au réservoir.



## Nettoyage du filtre à air \*

Le filtre à air se nettoie en fonction de la poussière soulevée. Pour cela il faut déposer la selle. Enlever les deux vis ❸, retirer le support et le filtre ❹. La cartouche est en mousse et doit être imprégnée d'huile à filtre.

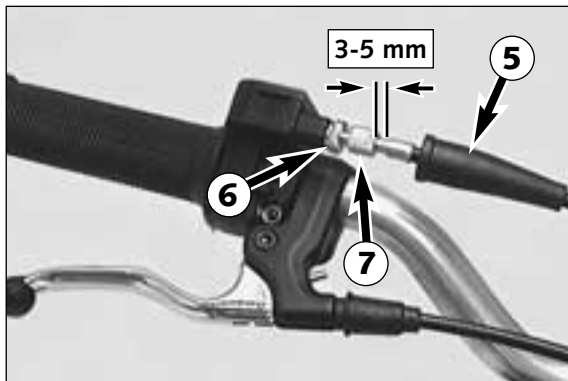
### ! ATTENTION !

- NE PAS NETTOYER LA CARTOUCHE À L'ESSENCE OU AU PÉTROLE, CAR CES PRODUITS ATTAQUENT LA MOUSSE. KTM RECOMMANDE LES PRODUITS DE LA SOCIÉTÉ PUTOLINE, „ACTION CLEANER” POUR LE NETTOYAGE ET „ACTION FLUID” POUR HUILER LA CARTOUCHE.
- NE JAMAIS FAIRE DÉMARRER LA MACHINE SANS FILTRE À AIR. DE LA SALETÉ ET DE LA POUSSIÈRE POURRAIENT ENTRER DANS LE MOTEUR ET CAUSER UNE USURE PRÉMATURÉE.



Nettoyer la cartouche dans le produit spécial et bien la faire sécher. La presser seulement et ne pas la tordre. Lorsque la cartouche est sèche, l'enduire d'une huile spéciale de haute qualité. Nettoyer également le boîtier. Vérifier l'état et la position de la pipe d'admission.

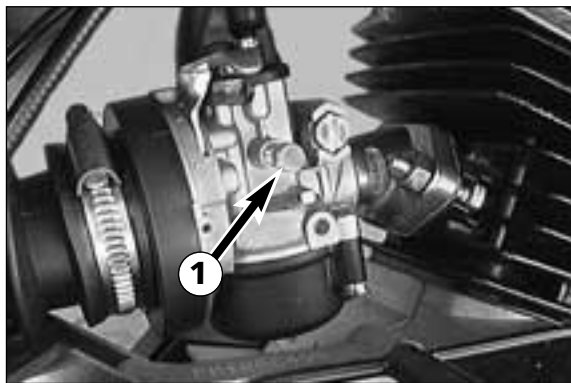
Mettre la cartouche dans son logement et la fixer au moyen du support. Poser la selle.



## Réglage du câble de gaz \*

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

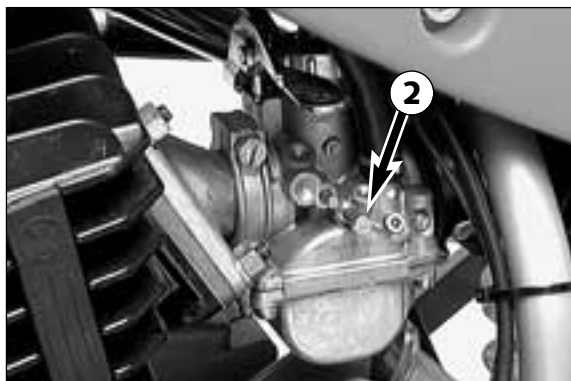
Pour régler, desserrer le contre-écrou ❻ et tourner la vis de réglage comme il faut. Enfin, resserrer le contre-écrou et remettre en place l'embout de protection.



### Réglage du ralenti (Dell'Orto SHA 1412) \*

Le régime de ralenti se règle à l'aide de la vis de larenti ❶.

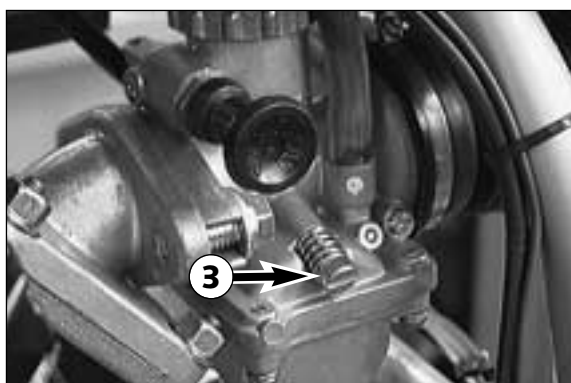
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente le régime de ralenti, dans le sens contraire le diminue.



### Réglage du ralenti (Mikuni VM18-144 / VM 16-519) \*

Le régime de ralenti se règle à l'aide de la vis de larenti ❷.

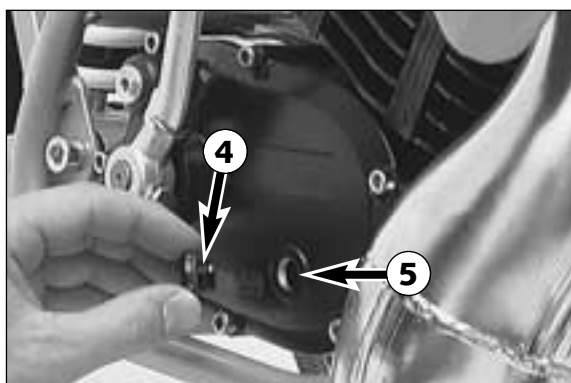
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente le régime de ralenti, dans le sens contraire le diminue.



### Réglage du ralenti (Mikuni VM20-364) \*

Le régime de ralenti se règle à l'aide de la vis de larenti ❸.

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente le régime de ralenti, dans le sens contraire le diminue.

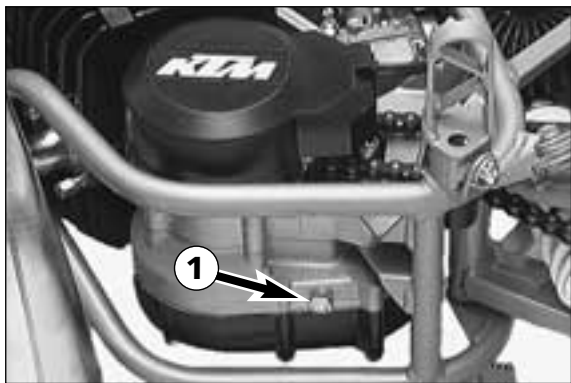


### Contrôle du niveau d'huile

Pour contrôler le niveau d'huile, il faut enlever le bouchon ❹. La machine étant verticale, l'huile doit à peine couler par l'ouverture ❺. Si besoin est, incliner la moto de manière à pouvoir rajouter de l'huile de boîte SAE 30 (Shell Advance VSX 4).

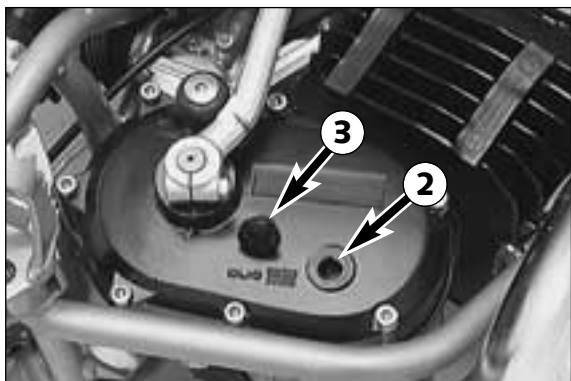
**! ATTENTION !**

UN MANQUE D'HUILE OU UNE HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ ENTRAÎNE UNE USURE PRÉMATURÉE DU MÉCANISME. N'EMPLOYER QUE DES HUILES DE MARQUE (SHELL ADVANCE VSX4).



### Vidange \*

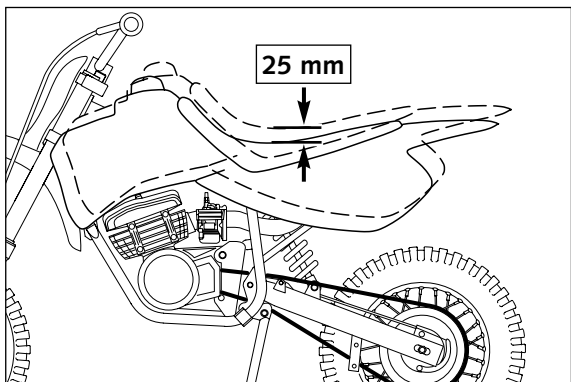
Pour vidanger le carter, faire chauffer le moteur et mettre la machine bien verticale. Enlever le bouchon ❶ et laisser l'huile s'écouler dans un récipient. Nettoyer le tour du bouchon, remonter celui-ci avec un joint et serrer à 15 Nm.



Incliner la moto et remplir avec 0,25 litre d'huile de boîte SAE 30 (Shell Advance VSX 4). Remettre le bouchon ❸ et vérifier l'étanchéité.

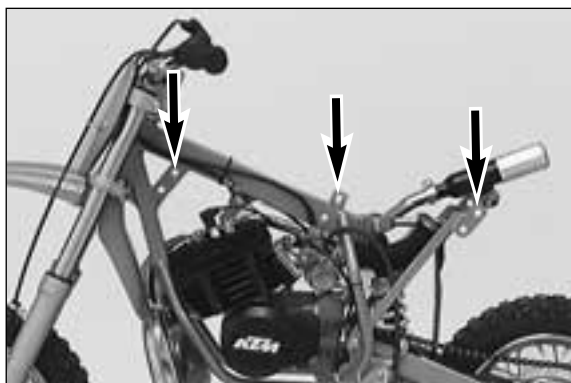
**! ATTENTION !**

UN MANQUE D'HUILE OU UNE HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ ENTRAÎNE UNE USURE PRÉMATURÉE DU MÉCANISME. N'EMPLOYER QUE DES HUILES DE MARQUE (SHELL ADVANCE VSX4).



### Modification de la hauteur de selle

Sur tous les modèles 50 Mini il est possible d'augmenter sans difficulté la hauteur de selle de 25 mm. Sur le cadre sont prévues des fixations supplémentaires pour accrocher le réservoir et l'arrière de cadre. Cela permet d'augmenter la hauteur de selle lorsque l'enfant grandit.



# CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR S5-E, S5-GS 2000

Moteur	S5-E (50 Mini Adventure)	S5-GS (50 SX Junior, 50 JR Adventure 50 SX Senior, 50 SR Adventure)
Type	monocylindre 2-temps refroidi pas air	
Cylindrée	49,8 cm <sup>3</sup>	
Alésage/Course	39 / 41,7 mm	
Compression	9 : 1	
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane et huiles 2-temps	
Mélange	1 : 40 si l'on utilise des huiles 2-temps de haut qualité (Shell Advance Racing X). En cas de doute contactez notre importateur ou mélanger par précaution à 1 : 33	
Graissage	graissage par mélange essence-huile	
Roulements d'embellage	2 roulements à billes	
Tête de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Segments	1 segment de section carrée, 1 segment L	2 segments de compression
Transmission primaire	pignosa droite à denture oblique, 15 : 52, moulé	pignosa droite à denture oblique, 15 : 52, fraise
Huile de boîte	0,25 litre d'huile de boîte SAE 30	
Bougie	Bosch W 4 AC	
Ecartement des électrodes	0,6 mm	
Carburateur	Dell'Orto SHA 1412	50 SX Junior: Mikuni VM 18-144 50 JR Adventure: Mikuni VM16-519 50 SX Senior / 50 SR Adventure: Mikuni VM 20-364
Filtre à air	cartouche en mousse imprégnée	

## RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR

Carburateur type	Dell'Orto SHA 1412	Mikuni VM 16-519	Mikuni VM 18-144	Mikuni VM 20-364
Gicleur principal	60	70	70	110
Gicleur d'aiguille	—	D-8	145	N-6
Gicleur de ralenti	—	25	30	30
Aiguille	—	3DJ3-3	4F18-4	4J13-3
Position de l'aiguille	—	3.	4.	3.
Vis d'air ouvert	—	2,0 tours	1,5 tours	1,5 tours
Boisseau	—	2,5	1	2

## COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR

Écrou de pignon en bout de vilebrequin	M12x1,25	40 Nm
Écrou du volant	M8	35 Nm
Écrou d'embrayage	M10	Loctite 242 + 35 Nm
Écrous culasse	M6	12 Nm
Écrous flasque échappement	M6	12 Nm
Bouchon de vidange huile	M8	15 Nm
Autres vis	M5	7 Nm
	M6	10 Nm

# CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE **Mini 2000**

	50 Mini Adventure	50 SX Junior / 50 JR Adventure	50 SX Senior / 50 SR Adventure
Cadre	Cadre en tube d'acier		
Fourche	fourche télescopique Paioli Ø = 31,8 mm		
Débattement avant/arrière	115 / 135 mm	140 / 160 mm	165 / 170 mm
Suspension arrière	amortisseur central		
	Paioli MC24 (l = 248 mm)	Paioli MC30 (l = 255 mm)	Paioli MC30 (l = 275 mm)
Frein avant	frein à tambour Ø 90 mm		
Frein arrière	rein à tambour Ø 90 mm		
Pneus	avant/arrière: Vee Rubber 2,50x10" VRM-140		
Pression	avant/arrière: 1,0 bar / 1,0 bar		
Réservoir	2,9 litre		
Démultiplication secondaire	10 : 45	11 : 45	11 : 45
Chaîne	1/2 x 3/16" 94 rouleaux		1/2 x 3/16" 102 rouleaux
Angle de la colonne de direction	63°		
Empattement	895 mm	910 mm	1030 mm
Hauteur de selle à vide	560 ou 585 mm (réglable)	585 ou 610 mm (réglable)	650 ou 675 mm (réglable)
Garde au sol à vide	205 mm	230 mm	255 mm
Poids sans carburant	39 kg	39,5 kg	40,5 kg
Taille du pilote	max. 130 cm		
Poids du pilote	max. 35 kg		
Age recommandé pour le pilote	4 - 6 Ans		7 - 8 Ans
Moteur type	S5-E	S5-GS	S5-GS

## RÉGLAGES DE BASE - FOURCHE

	50 Mini Adventure	50 SX Junior 50 JR Adventure	50 SX Senior 50 SR Adventure
Ressort	2,55 N/mm	2,55 N/mm	2,55 N/mm
Précontrainte du ressort	10 mm	20 mm	15 mm
Volume d'huile par bras	—	ca 150 cm <sup>3</sup>	ca 160 cm <sup>3</sup>
Qualité d'huile	—	SAE 7,5	SAE 7,5

## COUPLES DE SERRAGE

Écrou broche avant	M12x1	30 Nm
Écrou broche arrière	M12x1	30 Nm
Écrou d'axe de bras oscillant	M10	20 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M8	15 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M8	15 Nm
Autres vis partie cycle	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm



**KTM SPORTMOTORCYCLE AG**

Hartochnerstr. 13 · A - 5230 Mattighofen  
Tel. +43(0)7742/6000 · Fax +43(0)7742/6000-7  
Internet: <http://www.ktm.at>

