

950ADVENTURE2004



BEDIENUNGSANLEITUNG

**OWNER'S MANUAL
MANUALE D'USO
MANUEL D'UTILISATION
MANUAL DE INSTRUCCIONES**

ART.NR: 3.210.88

The KTM logo, consisting of the letters 'KTM' in a bold, italicized, sans-serif font, is positioned in the bottom right corner of the page against an orange background.

IMPORTANTE

VI RACCOMANDIAMO DI LEGGERE ATTENTAMENTE E INTERAMENTE IL PRESENTE MANUALE PRIMA DI INTRAPRENDERE IL PRIMO VIAGGIO. CONTIENE MOLTE INFORMAZIONI E SUGGERIMENTI CHE VI FACILITERANNO L'USO ED IL MANEGGIO DELLA MOTO.

NEL VOSTRO PROPRIO INTERESSE FATE ATTENZIONE IN PARTICOLARE ALLE AVVERTENZE CONTRASSEGNALE NEL MODO SEGUENTE:



ATTENZIONE



SE TALE AVVERTIMENTO NON VIENE OSSERVATO SI METTE A RISCHIO LA VITA !



AVVERTIMENTO



NEL CASO IN CUI NON SI OSSERVINO TALI AVVERTIMENTI SI POTREBBERO DANNEGGIARE PARTI DELLA MOTOCICLETTA O LA MOTOCICLETTA NON SARÀ PIÙ SICURA.

Per favore scrivete sotto i numeri di matricola della vostra motocicletta

Numero telaio

Numero motore

Numero chiave

Timbro del concessionario

LA KTM SPORTMOTORCYCLE AG SI RISERVA IL DIRITTO DI APPORTARE MODIFICHE TECNICHE SENZA PREAVVISO. LE SPECIFICHE POSSONO VARIARE DA PAESE A PAESE. TUTTE LE INDICAZIONI SALVO ERRORI ORTOGRAFICI E DI STAMPA.

Cari clienti KTM,

Vorremmo congratularci con voi per aver scelto di acquistare una moto KTM.

Ora siete proprietari di una moto sportiva e moderna che vi renderà sicuramente molto contenti, se la trattate con l'adeguata cura e manutenzione. **Prima di mettere in funzione la vostra motocicletta per la prima volta, dovrete assolutamente leggere con attenzione il presente manuale d'uso per prendere conoscenza dell'uso e delle caratteristiche della vostra nuova motocicletta, anche se dovrete dedicarci parte del vostro tempo prezioso. Solo in questa maniera saprete come tarare la moto per adattarla nel migliore dei modi alle vostre esigenze personali e come potete proteggervi da eventuali lesioni. Il manuale inoltre contiene informazioni importanti sulla manutenzione della vostra nuova moto.** Al momento della stampa il presente manuale corrispondeva alla più recente evoluzione di questa serie. Piccole variazioni dovute ad un ulteriore sviluppo costruttivo delle motociclette però non possono mai essere escluse del tutto.

Il manuale d'uso è una parte importante in dotazione alla moto e dovrebbe essere consegnato al cliente al momento dell'acquisto della moto.

Facciamo notare espressamente che i lavori contrassegnati con * nel capitolo "Manutenzione ciclistica e motore" devono essere eseguiti da un'officina autorizzata KTM. Se tali lavori di manutenzione diventano necessari nel corso di un impegno agonistico, essi dovranno essere eseguiti da un meccanico qualificato.

Le descrizioni "sinistro, destro, anteriore, posteriore" sono sempre riferiti al senso di marcia.

Per la vostra sicurezza utilizzate solo ricambi ed accessori originali KTM. KTM non si assume alcuna responsabilità per l'uso di altri prodotti e danni da essi derivanti.

Per favore rispettate assolutamente i tempi di rodaggio e gli intervalli d'ispezione e di manutenzione prescritti. L'osservanza precisa di questi contribuisce notevolmente a prolungare la durata della vostra motocicletta. Fate eseguire le revisioni assolutamente da un'officina specializzata KTM.

Il motociclismo fuoristrada è uno sport meraviglioso e naturalmente speriamo che possiate godervelo appieno. Esso però porta con sé un potenziale di problemi con l'ambiente ed anche di conflitti con altre persone. Un maneggio prudente e responsabile della motocicletta però fa sì che questi problemi e conflitti non debbano sorgere. Per garantire il futuro dello sport motociclistico assicuratevi che utilizzate la motocicletta nell'ambito della legalità, mostrate coscienza ecologica e rispetto per i diritti altrui.

Vi auguriamo buon divertimento per la guida!

KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

CON RISERVA DI APPORTARE MODIFICHE DI COSTRUZIONE E DI ESECUZIONE.

© by KTM SPORTMOTORCYCLE AG, AUSTRIA Tutti i diritti riservati

AVVERTENZE IMPORTANTI SU GARANZIA LEGALE E GARANZIA COMMERCIALE

I modelli 950 Adventure sono concepiti e costruiti in maniera tale da resistere alle sollecitazioni correnti di un impiego regolare su strada e su terreno facile (strade non pavimentate).

Il presupposto per il corretto funzionamento e per evitare un'usura precoce è l'osservanza delle prescrizioni di manutenzione, cura ed uso di motore e ciclistica indicate nel manuale d'uso.

I lavori di manutenzione prescritti nella "Tabella lubrificazione e manutenzione" devono assolutamente essere eseguiti in un'officina autorizzata KTM che può documentare la partecipazione ai relativi corsi di addestramento. Solo là è a disposizione personale specificamente istruito per la 950 Adventure. I lavori di manutenzione devono essere confermati nel Libretto Tagliandi, altrimenti decade ogni diritto di garanzia.

Devono essere utilizzati come da programma di manutenzione i carburanti e lubrificanti nominati nel manuale d'uso oppure materiali d'esercizio aventi specifiche equivalenti.

In caso di danni e danni consequenziali causati da manipolazioni o modifiche alla motocicletta non può essere fatto valere alcun diritto di garanzia legale o commerciale.

L'uso delle motociclette in condizioni estreme, p.es. su terreno molto fangoso e bagnato, può portare ad un'usura superiore alla media di componenti come, ad esempio, gli organi di trasmissione o i freni. Pertanto è possibile che la manutenzione o la sostituzione di pezzi d'usura diventi necessaria già prima del raggiungimento del limite d'usura secondo il programma di manutenzione.



REG.NO. 12 100 6061

Ai sensi della norma internazionale sulla gestione qualità ISO 9001 la KTM applica processi di controllo qualità atti ad assicurare la massima qualità possibile dei prodotti.

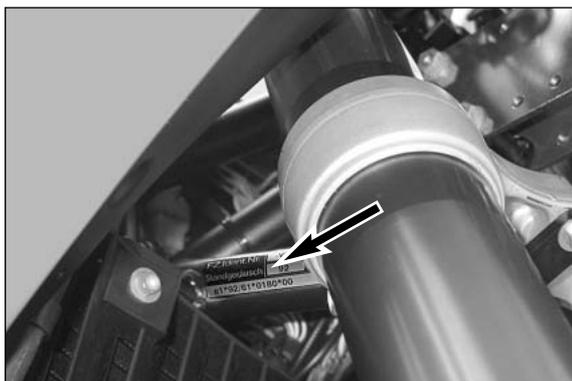
INDICE

	Página		Página
POSIZIONE DEI NUMERI DI MATRICOLA	5	Regolazione freno in compressione ammortizzatore	24
Numero telaio	5	Ammortizzamento ammortizzatore in estensione	24
Numero motore, tipo motore	5	Regolazione precarico molla ammortizzatore	25
ORGANI DI COMANDO	5	Spurgo steli forcella	25
Leva della frizione	5	Pulizia raschiapolvere forcella telescopica	25
Leva dell'aria	5	Controllo tensione catena	25
Leva freno a mano	5	Correzione tensione catena	26
Tachimetro digitale multifunzione	6	Manutenzione catena	26
Display	6	Controllo usura catena	26
Possibili impostazioni sul display	7	Indicazioni di base per i freni a disco KTM	27
Indicazione temperatura liquido di raffreddamento	8	Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano	28
Spie di controllo	8	Controllo livello liquido freno anteriore	28
Contagiri	8	Rabbocco liquido freno anteriore	28
Interruttore di accensione	9	Controllo pastiglie freno anteriore	28
Commutatore plurifunzionale	9	Modifica posizione base del pedale freno	29
Interruttore di arresto d'emergenza, L'interruttore		Controllo livello liquido freno posteriore	29
luci, Pulsante di avviamento	9	Rabbocco liquido freno posteriore	29
Scomparto portaoggetti	10	Controllo pastiglie freno posteriore	29
Tappi serbatoi	10	Smontaggio e montaggio ruota anteriore	30
Serratura sella	10	Smontaggio e montaggio della ruota posteriore	31
Rubinetti carburante	10	Controllo gomme di ammortizzamento del	
Leva del cambio	11	mozzo ruota posteriore	31
Cavalletto laterale	11	Pneumatici, pressione pneumatici	32
Cavalletto centrale	11	Controllo tensione raggi	32
Pedale freno	11	Batteria	32
Freno in compressione della forcella	11	Smontaggio e rimontaggio batteria	33
Freno in estensione della forcella	12	Carica batteria	33
Variazione precarico forcella	12	Collegamento cavi per avviamento	33
Freno in compressione dell'ammortizzatore	12	Fusibile principale	34
Freno in estensione dell'ammortizzatore	12	Fusibili per singole utenze elettriche	34
Precarico molla ammortizzatore	13	Sostituzione lampadine doppio faro	35
Piastra portapacchi	13	Regolazione profondità di illuminazione	36
Maniglie	13	Sostituzione lampadine luce di stop e luce posteriore	36
Pedane	13	Freccia – sostituzione lampadina	36
CONSIGLI ED AVVERTENZE GENERALI PER LA MESSA IN		Raffreddamento	37
SERVIZIO DELLA MOTOCICLETTA	14	Controllo livello liquido di raffreddamento nel	
Indicazioni per la prima messa in funzione	14	vaso d'espansione	37
Rodaggio del motore LC8	14	Controllo livello liquido di raffreddamento nel radiatore	38
Accessori e carico utile	14	Regolazione posizione base della leva frizione	38
ISTRUZIONI PER L'USO	15	Controllo livello olio della frizione idraulica	38
Controllo prima di ogni messa in funzione	15	Cavi gas – controllo e regolazione del gioco	38
Avviamento a motore freddo	16	Comando a cavo dell'aria – controllo e regolazione del gioco	39
Avviamento a motore caldo ed a temperatura		Regolazione del minimo	39
molto elevata	16	Olio motore	39
Partenza	17	Controllo livello olio motore	39
Cambiare le marce, marciare	17	Sostituzione olio motore e filtro olio, pulizia unità filtranti	40
Frenare	17	Attivazione curva d'accensione per carburanti a	
Arresto e parcheggio	17	basso numero di ottani	43
Benzina, rifornimento	18	DIAGNOSI DEI DIFETTI	44
TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE	20	PULIZIA	46
MANUTENZIONE TELAIO E MOTORE	22	CONSERVAZIONE PER L'USO INVERNALE	46
Smontaggio e rimontaggio sella	22	CONSERVAZIONE	46
Attrezzi di bordo	22	RIMESSA IN FUNZIONE DOPO IL RIPOSO	46
Taratura forcella ed ammortizzatore	23	DATI TECNICI - TELAIO	47
Regolazione freno in compressione della forcella	23	DATI TECNICI – MOTORE	49
Regolazione freno in estensione della forcella	23	INDICE ALFABETICO	51
Regolazione precarico molla forcella	23	SCHEMI ELETTRICI	Apéndice

POSIZIONE DEI NUMERI DI MATRICOLA

Numero telaio

Il numero del telaio si trova sul lato destro del canotto sterzo e sulla targhetta d'identificazione.



Numero motore, tipo motore

Il numero ed il tipo del motore sono incisi nel carter motore nella zona della leva cambio.

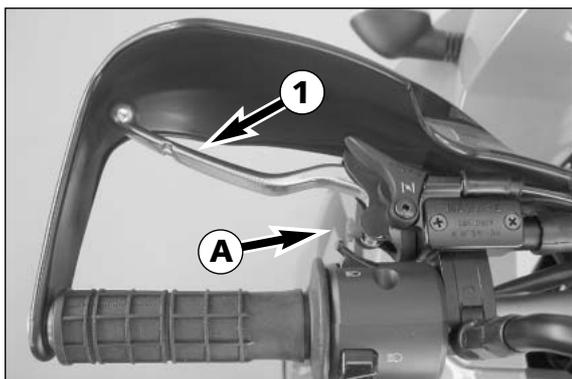


ORGANI DI COMANDO

Leva della frizione

La leva frizione ① è montata sul manubrio a sinistra. Con la vite di regolazione ④ può essere variata la posizione base della leva frizione (vedi lavori di manutenzione).

La frizione è ad azionamento idraulico con meccanismo autoregistrante.



Leva dell'aria

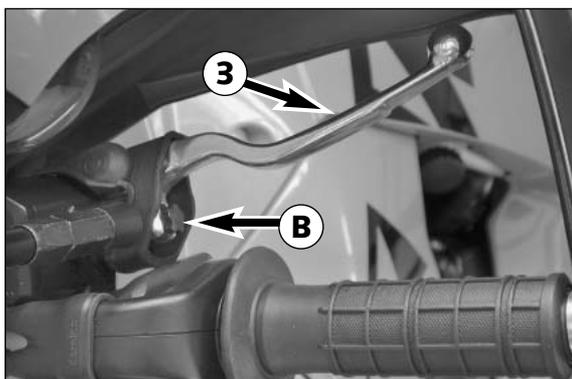
Tirando la leva dell'aria ②, si apre nei carburatori un foro attraverso il quale il motore può aspirare un quantitativo aggiuntivo di carburante. In questo modo risulta una miscela carburante aria "grassa", necessaria per l'avviamento a freddo. Il quantitativo di carburante e quindi anche il numero di giri del motore è determinato dalla posizione della leva dell'aria.

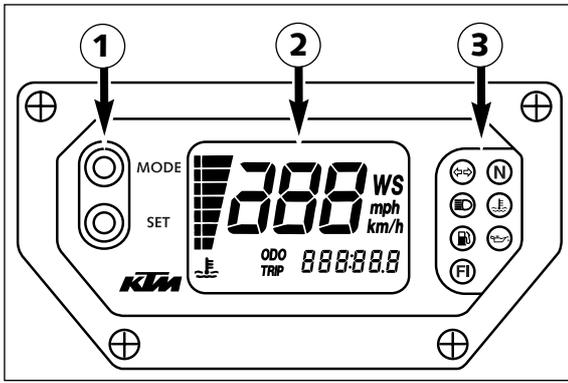
Con temperature superiori ai 10°C è sufficiente tirare la leva dell'aria fino a metà della sua corsa intera. Con temperature inferiori a 5°C la leva dell'aria dovrebbe essere tirata per tutta la sua corsa. Spingendo la leva dell'aria fino a battuta in avanti, il foro si richiude.



Leva freno a mano

La leva del freno a mano ③ è collocata sulla destra del manubrio ed aziona il freno della ruota anteriore. La posizione base può essere variata con la vite di registro ⑤ (vedi lavori di manutenzione).





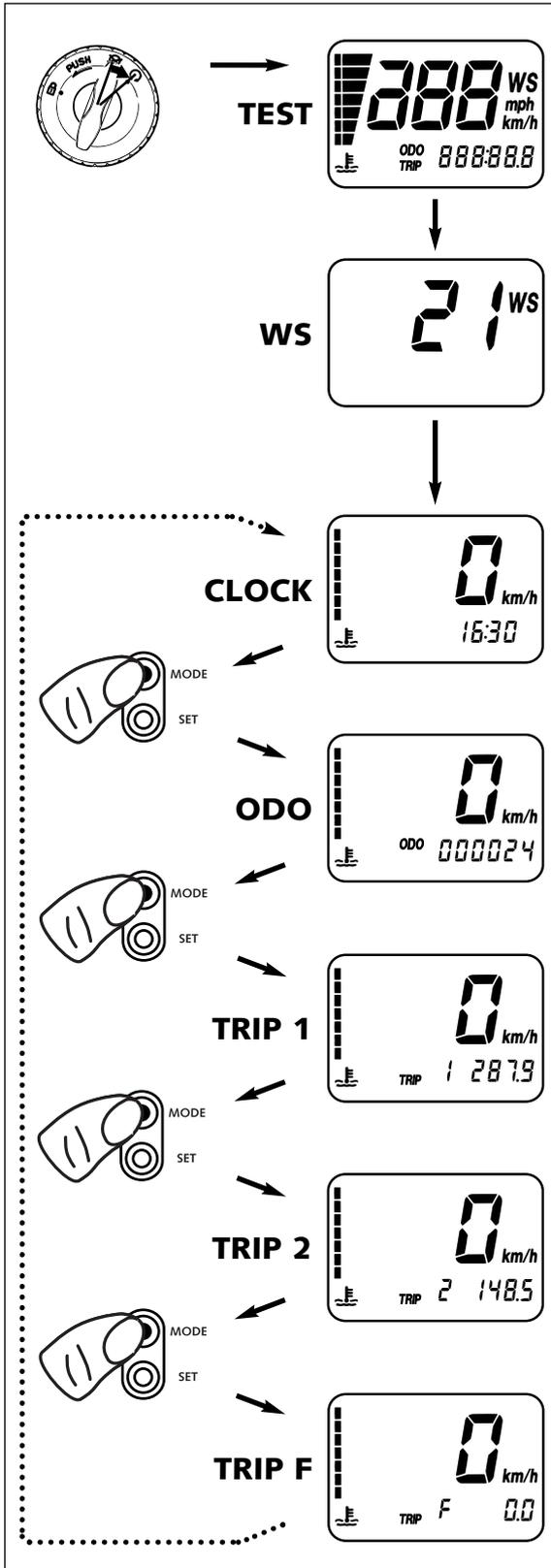
Tachimetro digitale multifunzione

Questo strumento universale è suddiviso in 3 parti.

Con i tasti funzionali MODE e SET ❶ è possibile variare la modalità di visualizzazione e le impostazioni base del display.

Il display ❷ visualizza tutti i dati interessanti. Con il tasto funzionale MODE è possibile scegliere fra 5 modalità di visualizzazione.

Le spie di controllo ❸ forniscono ulteriori informazioni sulle condizioni operative della motocicletta.



Display

TEST

Quando viene inserita l'accensione, tutti i segmenti di visualizzazione s'illuminano per 1 secondo per il test funzionale.

WS (wheel size)

La visualizzazione cambia e per 1 secondo viene visualizzato il diametro della ruota anteriore espresso in pollici (WS = wheel size).

Successivamente viene visualizzata la modalità ORA oppure quella modalità che era attiva al momento della disinserzione dell'accensione.

ORA

La visualizzazione dell'ORA è riconoscibile ai punti lampeggianti fra le ore ed i minuti. Vengono visualizzate la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento e l'ora.

Per andare alla prossima modalità di visualizzazione premere il tasto funzionale MODE.

ODO

Nella modalità ODO vengono visualizzate la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento e la somma dei chilometri o delle miglia percorsi.

Per andare alla prossima modalità di visualizzazione premere il tasto funzionale MODE.

TRIP 1

Nella modalità TRIP 1 vengono visualizzati la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento ed il contachilometri parziale 1.

Per andare alla prossima modalità di visualizzazione premere il tasto funzionale MODE.

TRIP 2

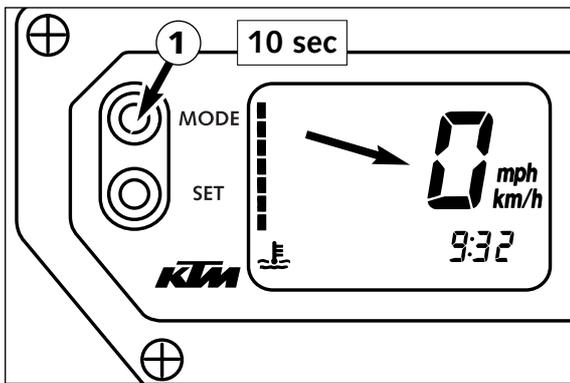
Nella modalità TRIP 2 vengono visualizzati la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento ed il contachilometri parziale 2.

Per andare alla prossima modalità di visualizzazione premere il tasto funzionale MODE.

TRIP F

Nella modalità TRIP F (fuel) vengono visualizzate la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento e la distanza percorsa dal momento del raggiungimento della riserva (la spia della riserva lampeggia).

Per ritornare alla modalità ORA, premere il tasto funzionale MODE.



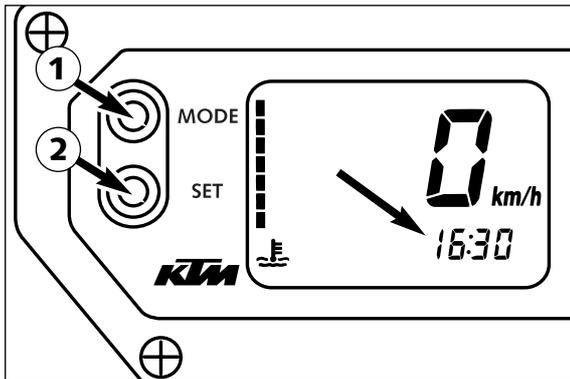
Possibili impostazioni sul display

CHILOMETRI O MIGLIA.

Velocità e distanze possono essere visualizzate sul display in chilometri o miglia. Per viaggi in paesi lontani la visualizzazione può essere adattata al relativo paese.

Per cambiare fra chilometri e miglia inserire l'accensione e premere per ca. 10 secondi il tasto funzionale MODE ①. La visualizzazione di **km/h** cambia a **mph**. La velocità e le distanze memorizzate vengono calcolate in miglia e visualizzate.

Per ritornare ai chilometri, procedere come sopra descritto.



ORA

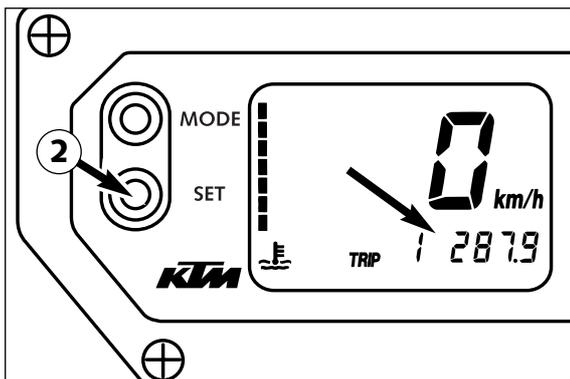
Inserire l'accensione ed andare alla modalità di visualizzazione ORA.

Premere contemporaneamente i tasti funzionali MODE ① e SET ②. Le cifre dell'orologio iniziano a lampeggiare. Con il tasto funzionale MODE vengono impostate le ore, con il tasto funzionale SET i minuti.

Dopodiché premere contemporaneamente i tasti funzionali MODE e SET.

INDICAZIONE:

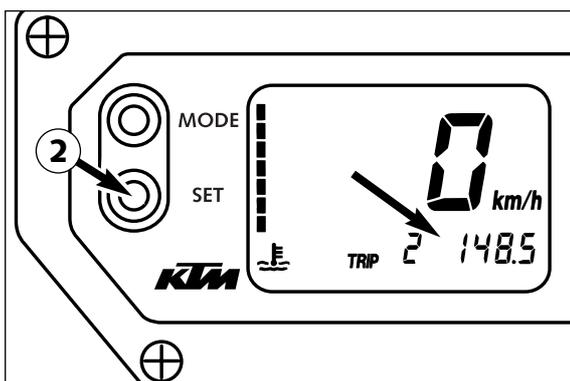
Se l'orologio non viene più alimentato di corrente, viene visualizzato **0:00**. La causa può essere un fusibile difettato oppure un danno nell'impianto elettrico di bordo (vedi Diagnosi dei difetti).



TRIP 1

Il contachilometri parziale 1 è sempre attivo e conta fino a 999,9. Con esso può essere misurata la distanza percorsa in escursioni o la distanza fra 2 rifornimenti di benzina.

Per azzerare il contachilometri parziale 1, inserire l'accensione, andare alla modalità TRIP 1 e premere il tasto funzionale SET.



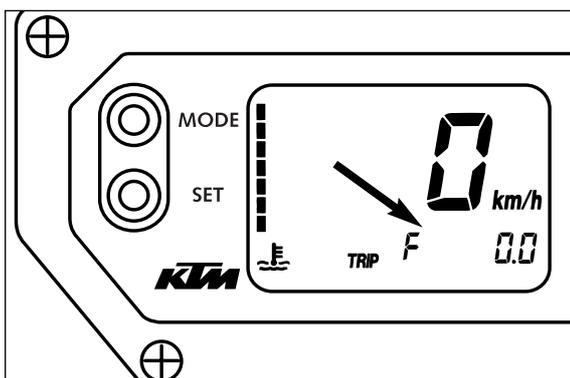
TRIP 2

Il contachilometri parziale 2 è sempre attivo e conta fino a 999,9. Esso può essere utilizzato come il TRIP 1, ma è adatto in combinazione con un interruttore disponibile come accessorio (vedi sotto) particolarmente per tours con road book.

Per azzerare il contachilometri parziale 2, inserire l'accensione, andare alla modalità TRIP 2 e premere il tasto funzionale SET.

INDICAZIONE:

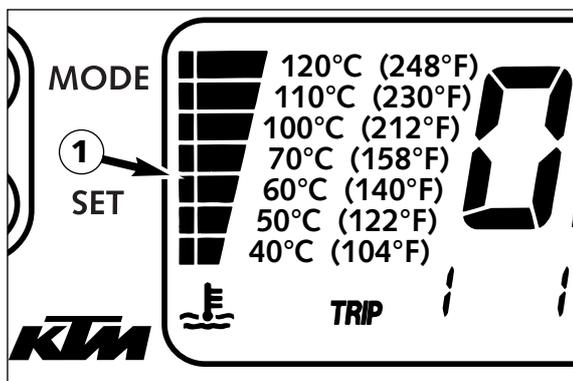
Come accessorio è disponibile un interruttore tripmaster (cod.art. 582.14.069.044) che allarga le funzioni del contachilometri parziale 2. Con esso è possibile correggere la distanza visualizzata a passi da 0,1 in su o in giù. Se, per esempio, si sbaglia strada durante un tour secondo il road book, è possibile adattare facilmente la visualizzazione di nuovo al road book. Esso permette inoltre di cambiare le modalità di visualizzazione. L'interruttore viene montato sul manubrio, quindi non è necessario togliere la mano dal manubrio.



TRIP F

Se il livello del carburante raggiunge la riserva, la visualizzazione cambia automaticamente a TRIP F ed inizia a contare (indipendentemente dalla modalità che era attiva prima). Contemporaneamente la spia della riserva inizia a lampeggiare. Il carburante di riserva basta ancora per almeno 50 chilometri.

Dopo il rifornimento ci vogliono ca. 3 minuti finché TRIP F si è automaticamente azzerata e ritorna alla modalità precedente.



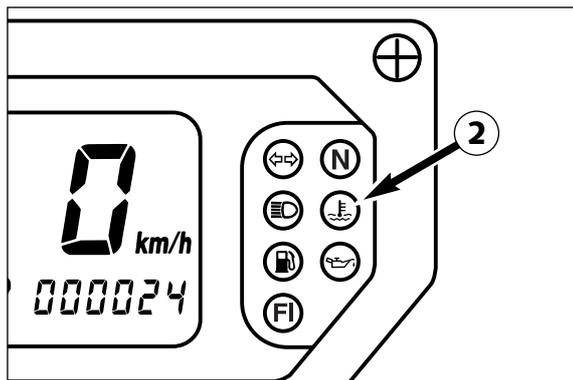
Indicazione temperatura liquido di raffreddamento

L'indicazione della temperatura **1** sul display consiste in 7 barre. Più barre sono illuminate, più caldo è il liquido di raffreddamento. Quando s'illumina la barra inferiore, il liquido di raffreddamento ha raggiunto ca. 40°C. Quando s'illumina la barra superiore (120°C), tutte le barre iniziano a lampeggiare contemporaneamente e la spia rossa di avvertimento 2 s'illumina.

! AVVERTIMENTO !

POSSIBILI CAUSE PER L'INNALZAMENTO DI TEMPERATURA E CON CIÒ PER L'ILLUMINARSI DELLA SPIA ROSSA DI AVVERTIMENTO TEMPERATURA LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

- GUIDA LENTA AD ALTO CARICO E CON ALTA TEMPERATURA DELL'ARIA
- QUANTITÀ INSUFFICIENTE DI LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO NEL SISTEMA
- NON FUNZIONA LA VENTOLA AL RADIATORE
- USO IMPROPRIO DELLA FRIZIONE CON GUIDA LENTA



Spie di controllo



Con l'indicatore di direzione acceso la spia di controllo verde lampeggia nel ritmo dell'indicatore.

INDICAZIONE:

Se si è guastato un indicatore di direzione, la spia di controllo lampeggia più veloce.



La spia di controllo s'illumina quando il cambio è messo in folle.



La spia di controllo blu è illuminata, quando è accesa la luce abbagliante.



La spia di avvertimento rossa s'illumina, quando il liquido di raffreddamento ha raggiunto ca. 120°C.



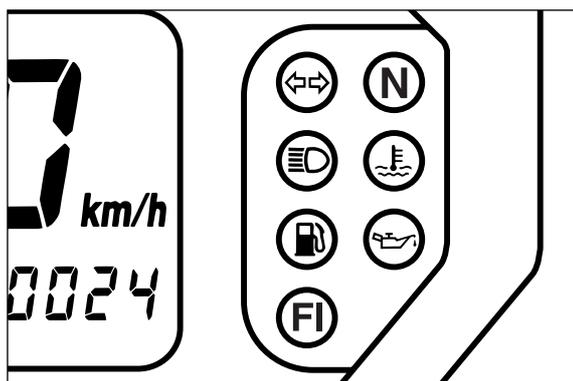
La spia di avvertimento arancione inizia a lampeggiare, quando il livello del carburante ha raggiunto la riserva. Contemporaneamente la modalità di visualizzazione sul display cambia a TRIP F (vedi TRIP F).



La spia di avvertimento rossa s'illumina, quando è inserita l'accensione senza che giri il motore. Una volta avviato il motore, la spia di avvertimento si spegne quando la pressione dell'olio è sufficiente.



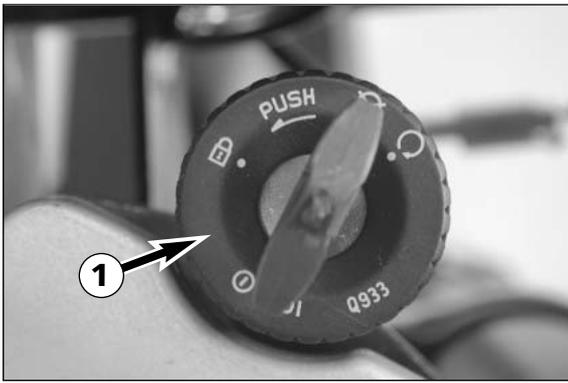
Questa spia di controllo è senza funzione.



Contagiri

Il contagiri indica il regime del motore in giri al minuto. Tirare il motore al massimo fino alla marcatura nera a 9500 giri/min.

Superati i 9600 giri/min entra in funzione il limitatore di giri che riduce notevolmente la potenza del motore al di sopra di questo numero di giri.



Interruttore di accensione

L'interruttore d'accensione ① ha 3 posizioni.

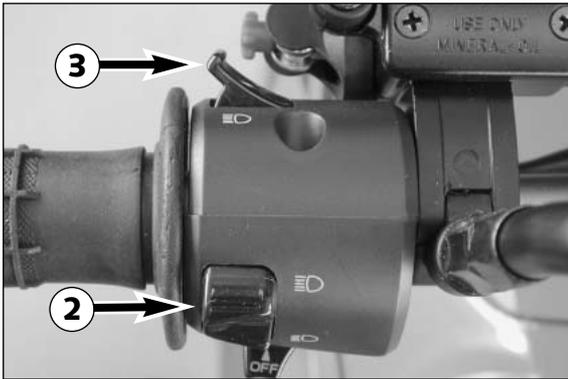
⊗ = accensione disinserita, (il motore non può essere avviato)

○ = accensione inserita, (il motore può essere avviato)

🔒 = accensione disinserita, sterzo bloccato.

Per poter commutare su posizione 🔒, premere la chiavetta d'accensione nella posizione ⊗, sterzare completamente a sinistra e girare la chiavetta a sinistra.

La chiavetta d'accensione può essere estratta nelle posizioni ⊗ e 🔒.



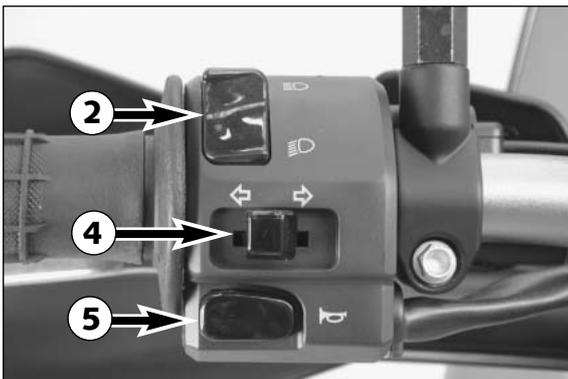
Commutatore plurifunzionale

Con l'interruttore ② si accendono gli abbaglianti e gli anabbaglianti.

☰☉ = abbaglianti

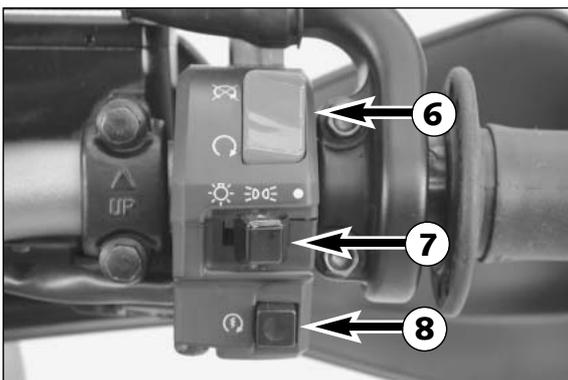
☰☉ = anabbaglianti

☰☉ Tramite il tasto ③ viene azionato il segnale luminoso (luce abbagliante).



↔ Il commutatore dei lampeggiatori ④ ritorna in posizione centrale dopo essere stato azionato. Per spegnere il lampeggiatore premere il commutatore verso la carcassa.

🔊 Tramite il tasto ⑤ viene azionato il clacson.



Interruttore di arresto d'emergenza, L'interruttore luci, Pulsante di avviamento

L'interruttore di arresto d'emergenza ⑥ è previsto per situazioni d'emergenza e non dovrebbe essere usato per spegnere il motore.

Nella posizione ○ il motore è pronto per partire (il circuito elettrico d'accensione ed il circuito del motorino d'avviamento sono inseriti).

Nella posizione ⊗ il motore non si fa avviare (il circuito elettrico d'accensione ed il circuito del motorino d'avviamento sono interrotti).

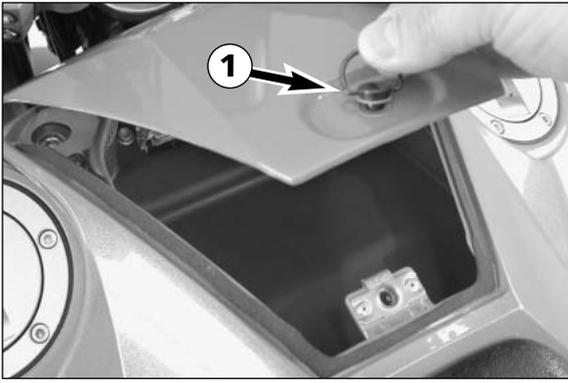
L'interruttore luci ⑦ ha 3 posizioni:

● = luci spente

☰☉ = luce di posizione accesa

☀ = faro acceso

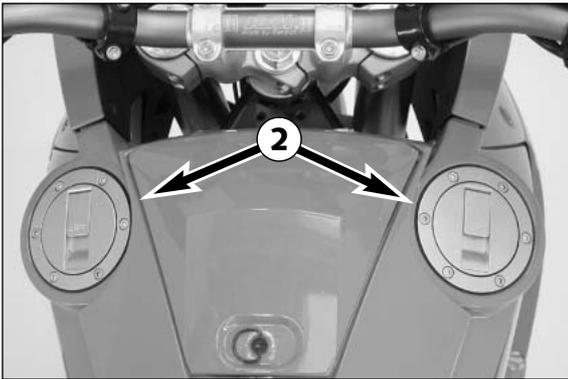
⚡ Con il pulsante di avviamento ⑧ si aziona l'avviatore elettrico.



Scomparto portaoggetti

Davanti la sella si trova uno scomparto nel quale si possono riporre piccoli oggetti di uso frequente.

Per aprirlo girare la chiusura rapida ❶ di ca. 180° in senso antiorario e sollevare il coperchio. Per chiuderlo abbassare il coperchio, innestare la chiusura e girarla di 180° in senso orario.



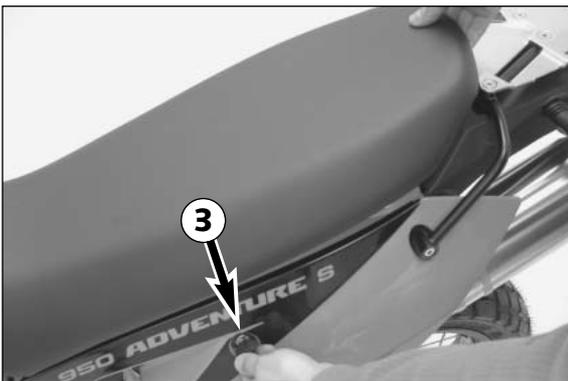
Tappi serbatoi

La 950 Adventure ha 2 serbatoi carburante separati.

I due tappi ❷ dei serbatoi sono chiudibili a chiave e sono dotati di un sistema di aerazione.

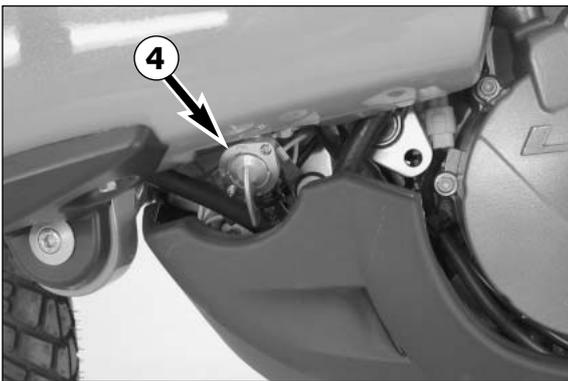
Per l'apertura inserire la chiave d'accensione, girarla di 45° in senso orario ed alzare il tappo.

La chiave d'accensione può essere estratta per aprire il secondo tappo. Alla fine premere semplicemente i tappi per chiuderli.



Serratura sella

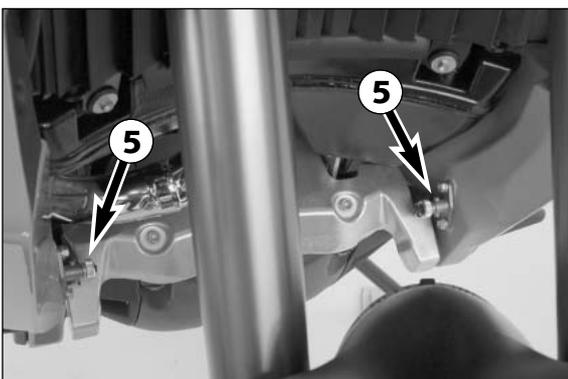
La sella può essere sbloccata con la serratura ❸ posta lateralmente. A questo scopo inserire la chiave d'accensione e girarla in senso antiorario. Per togliere e rimontare la sella – vedi Lavori di manutenzione.



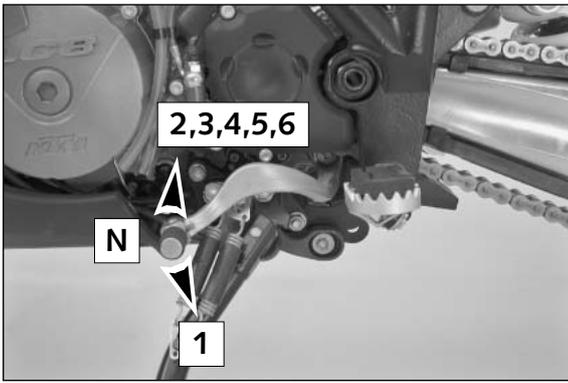
Rubinetti carburante

La 950 Adventure è dotata di 3 rubinetti carburante che devono essere chiusi solo per togliere i serbatoi.

Quando non è in funzione la pompa del carburante, non può arrivare alcun carburante ai carburatori. Perciò non è necessario chiudere il rubinetto ❹ quando la moto viene posteggiata.

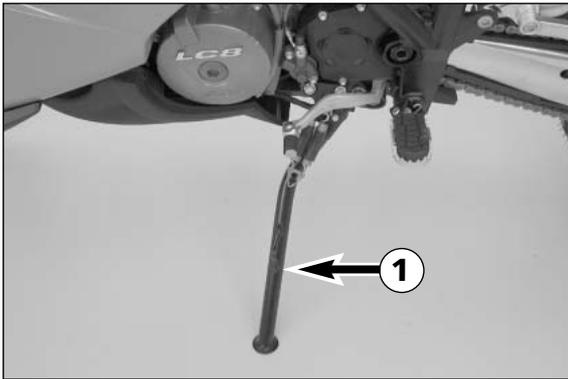


Durante il servizio i due rubinetti ❺ devono essere sempre aperti. Attraverso un tubo di collegamento viene ottenuta una compensazione del livello di carburante nei due serbatoi.



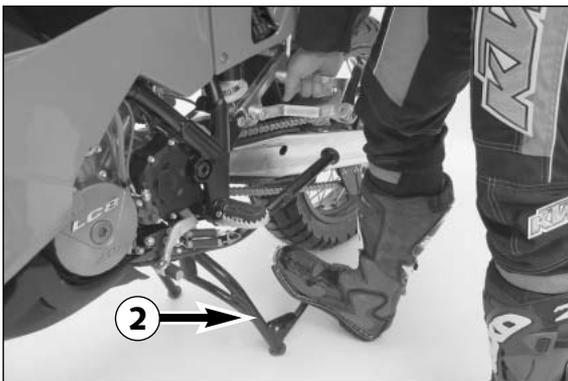
Leva del cambio

La leva del cambio è montata sul motore a sinistra. La posizione delle marce è indicata nell'illustrazione. La posizione di folle si trova fra la 1° e la 2° marcia.



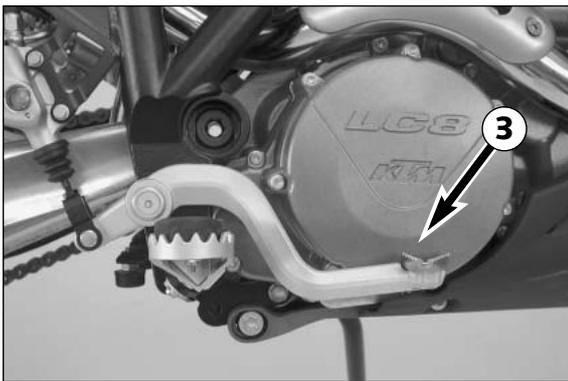
Cavalletto laterale

Il cavalletto laterale ❶ è accoppiato con il sistema di avviamento di sicurezza. Osservate le istruzioni per l'uso.



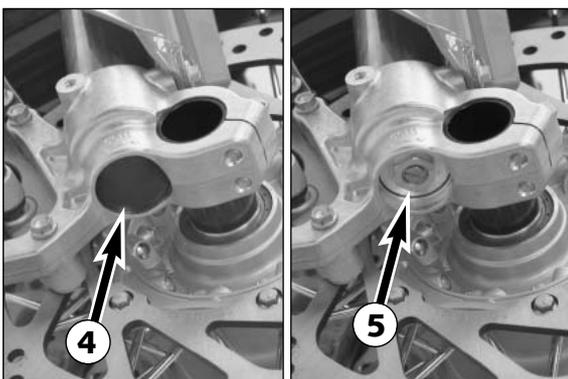
Cavalletto centrale

In aggiunta al cavalletto laterale, la moto è equipaggiata anche con un cavalletto centrale ❷.



Pedale freno

Il pedale del freno ❸ è posizionato davanti il poggiatesta destro. La posizione di base può essere regolata in base alla posizione del sedile (vedere lavori di manutenzione).

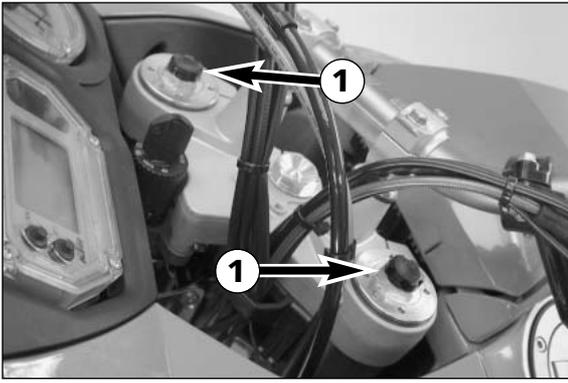


Freno in compressione della forcella

Alla forcella è possibile regolare il freno in compressione. Così le caratteristiche di frenatura della forcella possono essere adattate allo stile di guida personale ed al carico utile.

Le viti di registro ❺ si trovano sotto il tappo di chiusura ❹ alla base delle gambe forcella.

Troverete ulteriori descrizioni nel capitolo "Taratura forcella ed ammortizzatore".

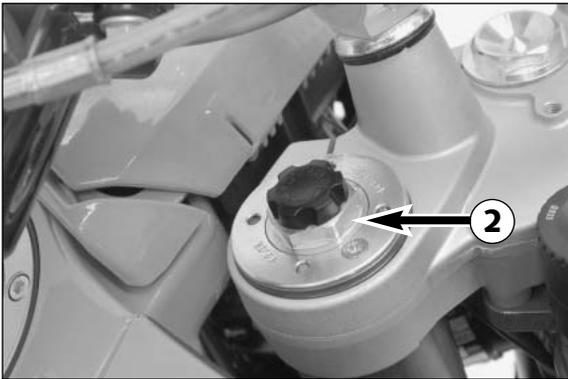


Freno in estensione della forcella

Alla forcella è anche possibile regolare il freno in estensione. Così le caratteristiche di frenatura della forcella in estensione possono essere adattate allo stile di guida personale ed al carico utile.

Le relative viti di registro ❶ si trovano all'estremità superiore delle gambe forcella.

Troverete ulteriori descrizioni nel capitolo "Taratura forcella ed ammortizzatore".



Variazione precarico forcella

Il precarico delle molle forcella può essere variato agendo sulle viti di registro ❷. A questo scopo utilizzare una chiave fissa da 24 mm.

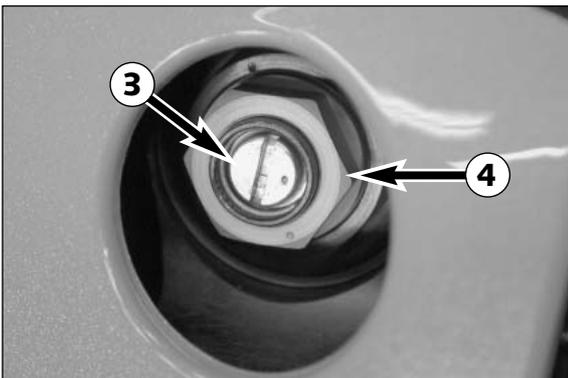
Troverete ulteriori descrizioni nel capitolo "Taratura forcella ed ammortizzatore".



Freno in compressione dell'ammortizzatore

All'ammortizzatore è possibile regolare il freno in compressione. Così le caratteristiche di frenatura dell'ammortizzatore possono essere adattate allo stile di guida personale ed al carico utile.

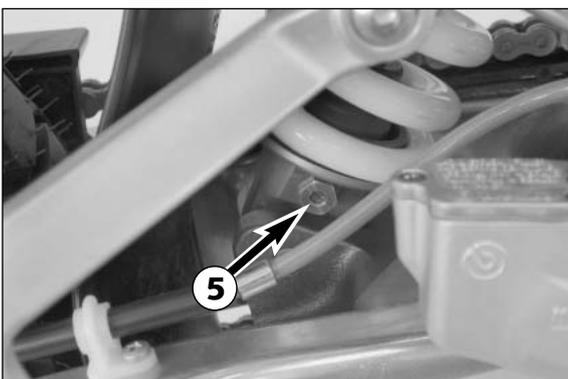
Il freno in compressione può essere regolato per basse ed alte velocità (Dual Compression Control). Con alte e basse velocità è inteso il movimento dell'ammortizzatore in compressione e non la velocità di marcia della motocicletta.



La vite di registro ❸ per le basse velocità di compressione può essere regolata con un cacciavite.

La vite di registro ❹ per le alte velocità di compressione può essere regolata con una chiave a tubo da 17 mm.

Troverete ulteriori descrizioni nel capitolo "Taratura forcella ed ammortizzatore".

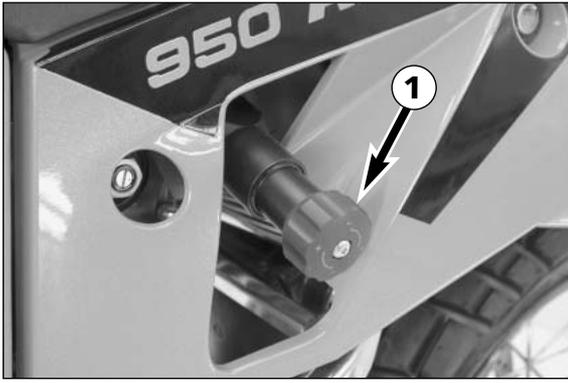


Freno in estensione dell'ammortizzatore

All'ammortizzatore è anche possibile regolare il freno in estensione. Così le caratteristiche di frenatura dell'ammortizzatore possono essere adattate allo stile di guida personale ed al carico utile.

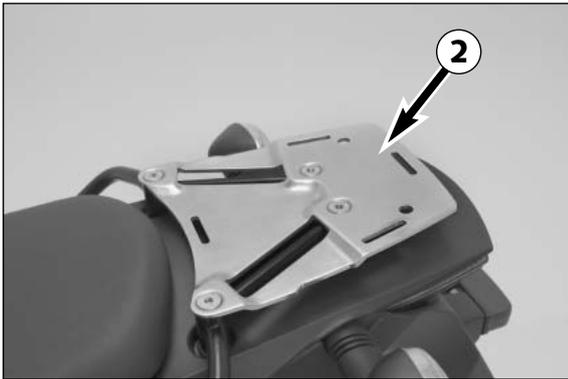
La vite di registro ❺ si trova alla base dell'ammortizzatore.

Troverete ulteriori descrizioni nel capitolo "Taratura forcella ed ammortizzatore".



Prearico molla ammortizzatore

Il prearico della molla dell'ammortizzatore può essere regolato in modo continuo mediante la manopola ❶. Così l'ammortizzatore può essere tarato in maniera ottimale in base al peso del corpo e di eventuali bagagli. Per la regolazione la manopola può essere orientata verso l'esterno.



Piastra portapacchi

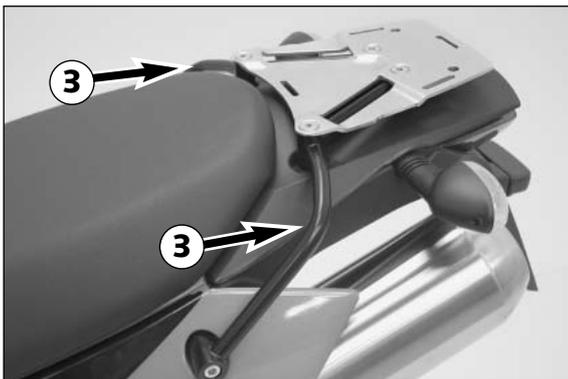
Sulla piastra portapacchi ❷ è possibile fissare la piastra base per il sistema di motovaligie o bauletto desiderato.



ATTENZIONE

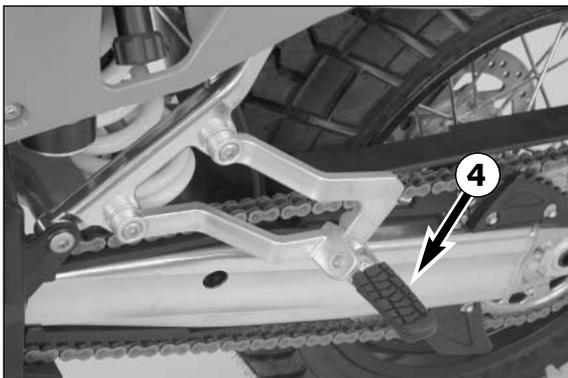


- LA PIASTRA PORTAPACCHI PUÒ ESSERE CARICATA CON MAX. 8 KG.
- OSSERVARE LE PRESCRIZIONI DEL PRODUTTORE DELLE MOTOVALIGIE.



Maniglie

Il passeggero può sorreggersi alle due maniglie ❸.



Pedane

Le pedane ❹ per il passeggero sono ripiegabili in alto.

Indicazioni per la prima messa in funzione

- Assicuratevi che i lavori di „PREPARAZIONE DELLA MOTOCICLETTA“ (vedi Libretto di Revisione) siano stati eseguiti dal vostro rivenditore KTM.
- Leggete attentamente tutte le istruzioni per l'uso prima di affrontare il primo viaggio.
- Riportare i numeri di telaio, motore e chiave d'accensione su pagina 1.
- Familiarizzatevi con gli organi di comando.
- Mettete la leva del freno a mano e del freno a pedale nella posizione per voi più comoda.
- Questa motocicletta è dotata di due catalizzatori. La benzina con piombo distrugge i catalizzatori. Perciò utilizzate solo benzina senza piombo.
- Abituatevi in un parcheggio vuoto al maneggio della motocicletta prima di percorrere tragitti lunghi. Cercate una volta anche di procedere nel modo più lento possibile in piedi, per abituarvi meglio alla moto.
- Non fate percorsi troppo difficili per le vostre capacità e per la vostra esperienza.
- Per strada tenete il manubrio con entrambe le mani e lasciate i piedi sui poggipiedi.
- Togliete il piede dalla leva del freno se non desiderate frenare. Se la leva del freno a pedale non viene lasciata, le pastiglie del freno sfregano in continuazione e il freno si surriscalda.
- Non apportate modifiche alla moto e utilizzate sempre parti di ricambio originali KTM. Le parti di ricambio di altri fabbricanti possono pregiudicare la sicurezza della motocicletta.
- Le motociclette reagiscono sensibilmente a variazioni nella distribuzione del peso. Osservate il paragrafo "Accessori e carico utile" quando trasportate dei bagagli.
- Seguire le istruzioni di rodaggio.

Rodaggio del motore LC8

Le superfici dei pezzi di un motore nuovo, per quanto sottoposte ad una lavorazione di precisione, risultano comunque meno lisce delle superfici di pezzi che scrono già da tempo tra di loro. Ogni motore quindi deve essere rodato e per questo durante i primi 1000 chilometri non deve essere portato fino al limite massimo della sua potenza. Durante i primi 1000 chilometri il veicolo deve essere rodato a carico basso ma alternante. Il regime massimo non deve superare i 6500 giri/min. Solo dopo i primi 1000 chilometri il motore può essere portato fino alla marcatura rossa del contagiri (9500 giri/min). Numeri di giri superiori a quelli summenzionati ed elevati numeri di giri a motore freddo influiscono negativamente sulla durata del motore.



ATTENZIONE



- **ABBIGLIATEVI IN MODO ADEGUATO QUANDO UTILIZZATE LA MOTOCICLETTA.** I MOTOCICLISTI AVVEDUTI GUIDANTI UNA KTM PORTANO SEMPRE UN CASCO, STIVALI, GUANTI E UN GIUBBOTTO, CHE SI TRATTI DI VIAGGI DI UN GIORNO O SOLO DI BREVI PERCORSI. GLI INDUMENTI PROTETTIVI DOVREBBERO ESSERE VISTOSI AFFINCHÉ IL MOTOCICLISTA VENGA RICO NOSCIUTO PRESTO DAGLI ALTRI UTENTI DEL TRAFFICO. NATURALMENTE ANCHE IL PASSEGGERO NECESSITA DEI RELATIVI INDUMENTI PROTETTIVI.
- **NON GUIDATE DOPO IL CONSUMO DI BEVANDE ALCOLICHE.**
- **DURANTE I VOSTRI VIAGGI ACCENDENTE SEMPRE IL FARO, AFFINCHÉ GLI ALTRI UTENTI DEL TRAFFICO VI POSSANO VEDERE PER TEMPO.**
- **I PRIMI CHILOMETRI DI OGNI VIAGGIO DEVONO ESSERE PERCORSI A VELOCITÀ MODERATA FINCHÉ I PNEUMATICI NON HANNO RAGGIUNTO LA TEMPERATURA DI ESERCIZIO NECESSARIA. SOLO ALLORA È GARANTITA L'ADERENZA OTTIMALE.**
- **LA RUOTA ANTERIORE E QUELLA POSTERIORE DEVONO ESSERE MUNITE DI PNEUMATICI DALLO STESSO TIPO DI PROFILO.**



ATTENZIONE



- **I PNEUMATICI DEVONO ESSERE PROGETTATI PER UNA VELOCITÀ MASSIMA DI 240 KM/H (CODICE DI VELOCITÀ "V") ED APPROVATI DALLA KTM.**
- **SE VENGO NO USATI PNEUMATICI CON UN CODICE DI VELOCITÀ INFERIORE A "V" (240 KM/H), LA CORRISPONDENTE VELOCITÀ MASSIMA NON DEVE ESSERE SUPERATA. SULLA MOTO DEVE ESSERE APPOSTO NEL CAMPO VISIVO DEL GUIDATORE UN ADESIVO CON L'INDICAZIONE DELLA VELOCITÀ MASSIMA CONSENTITA.**
- **PNEUMATICI NUOVI HANNO UNA SUPERFICIE LISCIA E PERTANTO GLI MANCA ANCORA LA PIENA ADERENZA. L'INTERO BATTISTRADA DEVE QUINDI ESSERE IRRUVIDITO NEI PRIMI 200 KM ATTRAVERSO UN RODAGGIO A VELOCITÀ MODERATA ALTERNANDO LA POSIZIONE INCLINATA. SOLO CON QUESTO RODAGGIO VIENE OTTENUTA AL CENTO PERCENTO L'ADERENZA DEL BATTISTRADA.**
- **RUOTE CON UN DIVERSO DIAMETRO O UNA DIVERSA LARGHEZZA DEI CERCHI NON DEVONO ASSOLUTAMENTE ESSERE MONTATE – ESSE RENDERE BBERO INSTABILI LE CARATTERISTICHE DI GUIDA.**
- **OSSERVATE LE NORME DEL TRAFFICO, GUIDATE IN MODO DIFENSIVO E PREVIDENTE ONDE RICONOSCERE I PERICOLI IL PIÙ PRESTO POSSIBILE.**
- **ADEGUATE LA VELOCITÀ DI GUIDA ALLE CONDIZIONI ED ALLE VOSTRE CAPACITÀ DI GUIDA.**
- **GUIDATE CON PRUDENZA SU STRADE O TERRENI SCONOSCIUTI**
- **SOSTITUIATE A TEMPO DEBITO LA VISIERA O IL LENTI DEGLI OCCHIALI. IN CASO DI CONTROLUCE SI È PRATICAMENTE CIECHI SE LA VISIERA O GLI OCCHIALI PRESENTANO GRAFFIATURE.**
- **NON LASCIARE MAI LA MOTOCICLETTA INCUSTODITA SE IL MOTORE È ACCESO.**

Accessori e carico utile

Accessori e bagagli possono ridurre notevolmente la stabilità di guida della motocicletta. Osservate quindi particolarmente le avvertenze sotto riportate.



ATTENZIONE



- **NON SUPERATE MAI LA VELOCITÀ DI 130 KM/H QUANDO AVETE MONTATO DEGLI ACCESSORI SULLA MOTO. ACCESSORI POSSONO PEGGIORARE NOTEVOLMENTE LE CARATTERISTICHE DI GUIDA DELLA MOTO SPECIALMENTE AD ALTE VELOCITÀ.**
- **NON SUPERATE MAI LA VELOCITÀ DI 130 KM/H QUANDO AVETE CARICATO LA MOTOCICLETTA CON VALIGIE O ALTRI BAGAGLI. A VELOCITÀ ELEVATE PEGGIORANO LE CARATTERISTICHE DI GUIDA E LA MOTOCICLETTA PUÒ FACILMENTE SFUGGIRE AL CONTROLLO.**
- **QUANDO AVETE MONTATO DELLE MOTOVALIGIE, FATE ATTENZIONE A NON SUPERARE IL CARICO UTILE MASSIMO PRESCRITTO DAL COSTRUTTORE.**
- **FISSATE IL BAGAGLIO IL PIÙ VICINO POSSIBILE AL CENTRO DEL VEICOLO E DISTRIBUITE IL PESO UNIFORMEMENTE SULLE RUOTE ANTERIORE E POSTERIORE ED A DESTRA E SINISTRA.**
- **TUTTI I BAGAGLI DEVONO ESSERE FISSATI IN MANIERA SUFFICIENTE E SICURA, BAGAGLI SCIOLTI COMPROMETTONO NOTEVOLMENTE LA SICUREZZA DI GUIDA.**
- **UN ALTO CARICO UTILE CAMBIA LE CARATTERISTICHE DI GUIDA DELLA MOTOCICLETTA ED ALLUNGA NOTEVOLMENTE LO SPAZIO DI FRENATA, PERCIÒ ADATTATE ADEGUATAMENTE LA VELOCITÀ DI GUIDA.**



Controllo prima di ogni messa in funzione

Per poter usare la motocicletta è necessario che questa si trovi in uno stato tecnico perfetto. Nell'interesse della sicurezza di marcia sarebbe opportuno abituarsi a procedere ad una verifica generale della motocicletta prima di ogni messa in funzione.

In questa occasione dovrebbero essere eseguiti i seguenti controlli:

1 CARBURANTE

Controllare la quantità di carburante nei serbatoi.

2 CATENA

Una catena troppo lenta può cadere dai pignoni, una catena soggetta a forte usura può strapparsi e una catena non lubrificata causa un'usura eccessiva della catena e dei pignoni.

3 PNEUMATICI

Controllare l'eventuale presenza di danni. Pneumatici che presentano tagli o rigonfiamenti devono essere sostituiti. La profondità del profilo deve corrispondere alle norme di legge. Va verificata anche la pressione d'aria. Poco profilo e pressione d'aria non adeguata peggiorano il comportamento su strada.

4 FRENI

Verificare il funzionamento dei freni e controllare il livello del liquido freni nei relativi recipienti. I recipienti sono dimensionati in modo tale che non è necessario un rabbocco neanche in caso di pastiglie del freno consumate. Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie del freno. Fate controllare il sistema di frenatura da un'officina specializzata della KTM, dato che è possibile che venga a mancare il funzionamento dei freni.

Occorre controllare inoltre lo stato dei tubi flessibili dei freni e lo spessore delle pastiglie.

Controllare corsa a vuota e scorrevolezza leva del freno a mano e pedale freni.

5 COMANDI A CAVO FLESSIBILE

Controllare la regolazione e la scorrevolezza dei cavi gas e del cavo dell'aria.

6 LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Verificare il livello del liquido di raffreddamento a motore freddo.

7 IMPIANTO ELETTRICO

Avviare il motore e controllare il funzionamento dei fari, del fanalino posteriore, della luce di stop, degli indicatori di direzione, delle spie di controllo e dell'avvisatore acustico.

8 CONTROLLARE IL LIVELLO D'OLIO DEL MOTORE

Quantitativi troppo esigui di olio del motore portano ad usura precoce e, in seguito, a danneggiamenti del motore.

9 BAGAGLI, CARICO UTILE

Non superare mai il peso totale ammissibile (400 kg) ed i carichi per ruota. Il peso totale ammissibile si compone dei seguenti pesi:

- motocicletta in ordine di marcia con il pieno di benzina (220 kg)

- bagagli ed accessori

- pilota e passeggero con abbigliamento protettivo e casco

Adattare la pressione dei pneumatici, il precarico molla e le caratteristiche di frenatura della forcella e dell'ammortizzatore al peso totale.

10 SPECCHIETTI RETROVISORI

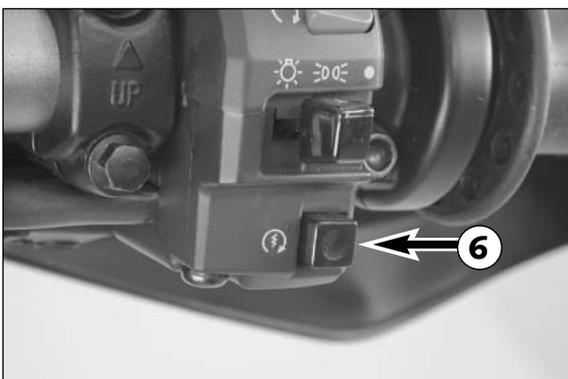
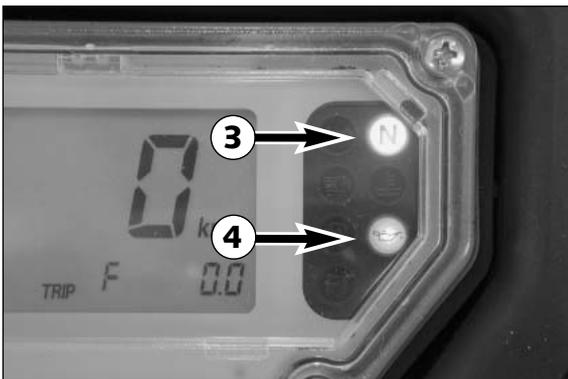
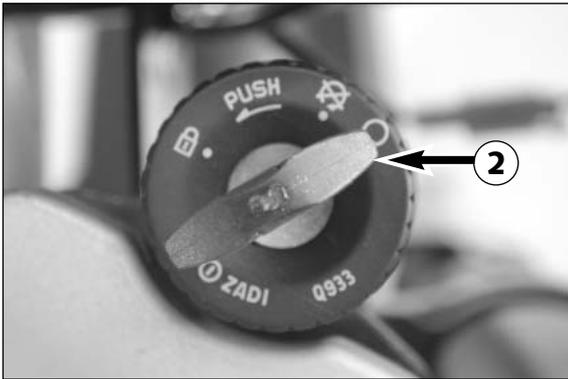
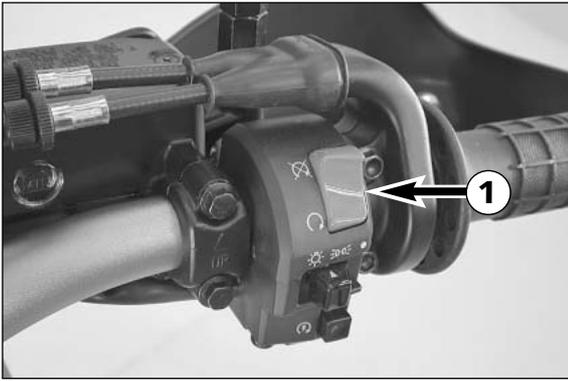
Salire in sella e controllare la regolazione degli specchietti retrovisori.



ATTENZIONE



NON SUPERATE MAI LA VELOCITÀ DI 130 KM/H QUANDO AVETE MONTATO DEGLI ACCESSORI SULLA MOTO. ACCESSORI POSSONO PEGGIORARE NOTEVOLMENTE LE CARATTERISTICHE DI GUIDA DELLA MOTO SPECIALMENTE AD ALTE VELOCITÀ.



Avviamento a motore freddo

- 1 Posizionare l'interruttore di arresto d'emergenza ❶
- 2 Inserire la chiavetta d'accensione ❷ in posizione ☉
AVVERTENZA:
Dopo l'azionamento dell'accensione di solito è udibile brevemente il rumore operativo della pompa del carburante.
- 3 Mettere il cambio in folle (s'illumina la spia di controllo verde N ❸)
- 4 Azionare la leva dell'aria ❺
Con temperature esterne superiori a 5°C tirare la leva dell'aria solo fino a metà della sua corsa. Con temperature esterne inferiori a 5°C tirare la leva dell'aria per tutta la sua corsa.
- 5 Senza dare gas azionare il pulsante di avviamento ❻
- 6 Appena il motore gira, la spia di avvertimento della pressione olio ❹ deve spegnersi.
- 7 Dopo breve tempo (max. 1 km) ritornare la leva dell'aria in posizione base.
- 8 Togliere la motocicletta dal cavalletto centrale o laterale.



ATTENZIONE



NON AVVIATE IL MOTORE IN UN LOCALE CHIUSO E NEANCHE LASCIATELO ACCESO IN TALI LOCALI. I GAS DI SCARICO SONO TOSSICI E POSSONO PORTARE ALLO SVENIMENTO E PERSINO ALLA MORTE. IN CASO DI FUNZIONAMENTO DEL MOTORE ASSICURATEVI SEMPRE DI UN'AERAZIONE SUFFICIENTE.



AVVERTIMENTO



- SE LA SPIA DI AVVERTIMENTO PER LA PRESSIONE OLIO NON SI SPEGNE APPENA GIRA IL MOTORE, SPEGNERE SUBITO IL MOTORE. SE IL MOTORE NON VIENE SPENTO, SI VERIFICA ENTRO POCO TEMPO UN DANNO AL MOTORE. CONTROLLARE IL LIVELLO OLIO OSSIA RECARSI IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM.
- AVVIARE AL MASSIMO 5 SECONDI DI SEGUITO. FINO AL PROSSIMO TENTATIVO DI AVVIAMENTO ATTENDERE ALMENO 5 SECONDI.
- NON FATE SALIRE DI GIRI IL MOTORE FREDDO. CIÒ POTREBBE CAUSARE DEI DANNI AL MOTORE, PERCHÉ IL PISTONE SI RISCALDA E, CONSEGUENTEMENTE, SI DILATE PIÙ RAPIDAMENTE DEL CILINDRO RAFFREDDATO AD ACQUA. FATE SEMPRE RISCALDARE PRIMA IL MOTORE DA FERMI OVVERO FATELO RISCALDARE AD UN NUMERO DI GIRI BASSO.

SE ALL'AZIONAMENTO DEL PULSANTE DI AVVIAMENTO IL MOTORE NON GIRA:

Controllate

- se il cambio sia messo in folle
- sia inserito l'interruttore di sicurezza
- se l'accensione sia azionata
- se il faro sia acceso (interruttore luci in posizione ☼)
- se di no, la batteria è scarica
- se di si, procedete come descritto nel capitolo „Diagnosi dei difetti“ oppure rivolgetevi ad un'officina specializzata KTM

SE ALL'AZIONAMENTO DEL PULSANTE DI AVVIAMENTO IL MOTORE GIRA, MA NON PARTE:

Controllate

- se il rubinetto del carburante sia aperto
- se avete azionato la leva dell'aria
- se ci sia sufficiente carburante nel serbatoio
- se di no, rabboccate con carburante
- se di si, procedete come descritto nel capitolo „Diagnosi dei difetti“ oppure rivolgetevi ad un'officina specializzata KTM

INDICAZIONE:

Questa motocicletta è dotata di un sistema di avviamento di sicurezza. Il motore può essere avviato solo con il cambio messo in folle o con la leva frizione tirata. Con il cavalletto laterale aperto il motore può essere avviato solo con il cambio in folle o con la leva frizione tirata. Se viene innestata una marcia quando il cavalletto laterale è aperto e la leva frizione viene rilasciata, il motore si spegne.

Avviamento a motore caldo ed a temperatura molto elevata

- 1 Posizionare l'interruttore di arresto d'emergenza ❶
- 2 Inserire la chiavetta (d'accensione ❷ in posizione ☉)
- 3 Mettere il cambio in folle (s'illumina la spia di controllo verde N ❸)
- 4 Senza dare gas azionare il pulsante di avviamento ❻
- 5 Appena il motore gira, la spia di avvertimento per la pressione olio ❹ deve spegnersi.
- 6 Togliere la motocicletta dal cavalletto centrale o laterale.

Partenza

Accendere la luce, tirare la leva frizione ed innestare la 1ª marcia. Rilasciare lentamente la leva frizione dando contemporaneamente gas.



ATTENZIONE



- PRIMA DI PARTIRE CONTROLLATE SEMPRE SE IL CAVALLETTINO PRINCIPALE È ORIENTATO IN ALTO FINO ALL'ARRESTO. SE IL CAVALLETTINO STRISCIA PER TERRA SI POTREBBE PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA.
- DURANTE LA GUIDA TENETE SEMPRE ACCESI I FARI, COSÌ GLI ALTRI UTENTI STRADALI VI RICONOSCONO MOLTO PRIMA.

Cambiare le marce, marciare

La 1ª marcia, con la quale marciate adesso, è la marcia di partenza e di salita. Se le circostanze lo permettono (traffico, pendenza) potete innestare marce superiori. Per fare questo togliere il gas, tirare contemporaneamente la leva della frizione, innestare la marcia successiva, lasciare la frizione e accelerare. Se è stata azionata la leva dell'aria, essa dovrà essere riportata una volta riscaldato il motore.

Date sempre tanto gas quanto permettono le condizioni stradali ed atmosferiche. Accelerate con prudenza specialmente nelle curve. A causa di "spalancate" repentine di gas la moto può sfuggire al controllo, inoltre aumenta il consumo di carburante.

Per tornare in marce inferiori frenare se necessario togliendo contemporaneamente il gas, tirare la leva della frizione e innestare una marcia inferiore, lasciare leggermente la frizione e accelerare o procedere a nuovo cambio di marcia.

Se il motore si spegne ad esempio ad un incrocio, semplicemente tirare la leva frizione ed avviare. Non è necessario mettere il cambio in folle.



ATTENZIONE



- EVITARE BRUSCHE VARIAZIONI DEI CARICHI IN CURVA E SU STRADA BAGNATA O SCIVOLOSA. LA MOTOCICLETTA POTREBBE FACILMENTE SFUGGIRE AL CONTROLLO.
- DURANTE IL VIAGGIO NON METTERE MAI L'INTERRUTTORE DI ACCENSIONE IN POSIZIONE O .
- NON TENTARE DI VARIARE LE IMPOSTAZIONI DURANTE LA GUIDA. QUESTO POTREBBE DISTOGLIERVI DAL TRAFFICO E FARVI PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA.
- DURANTE LA GUIDA IL PASSEGGERO DEVE SORREGGERSI AL GUIDATORE O ALLE APPOSITE MANIGLIE DEL PORTAPACCHI E TENERE I PIEDI SULLE PEDANE PER IL PASSEGGERO.
- CONTROLLATE RIPETUTAMENTE IL FISSAGGIO DEI BAGAGLI E DELLE VALIGIE.
- DOPO OGNI CADUTA LA MOTO DEVE ESSERE CONTROLLATA COME PRIMA DI OGNI MESSA IN FUNZIONE.
- UN MANUBRIO STORTO DEVE SEMPRE ESSERE SOSTITUITO. IN NESSUN CASO RADDRIZZARLO, PERCHÉ PERDEREBBE COSÌ LA SUA STABILITÀ.



AVVERTIMENTO



- NUMERI DI GIRI ELEVATI A MOTORE FREDDO SI RIPERCUOTONO NEGATIVAMENTE SULLA DURATA D'ESERCIZIO DEL MOTORE. È PERTANTO PREFERIBILE, PRIMA DI LANCIARE IL MOTORE A PIENO REGIME, RISCALDARLO PERCORRENDO QUALCHE CHILOMETRO IN CAMPO DI VELOCITÀ MEDIO. IL MOTORE HA RAGGIUNTO LA SUA TEMPERATURA D'ESERCIZIO QUANDO SI ILLUMINA LA 2ª BARRA DELL'INDICAZIONE DELLA TEMPERATURA.
- SE DURANTE LA GUIDA S'ILLUMINA LA SPIA ROSSA PER LA PRESSIONE OLIO, LA PRESSIONE DELL'OLIO È TROPPO BASSA PER UNA SUFFICIENTE LUBRIFICAZIONE DEL MOTORE. FERMATEVI SUBITO E SPEGNETE IL MOTORE. SE PROSEGUITE NONOSTANTE SIA ACCESA LA SPIA D'AVVERTIMENTO, SI VERIFICHERÀ ENTRO POCO TEMPO UN DANNO AL MOTORE. CONTROLLATE IL LIVELLO DELL'OLIO E/O CONTATTATE UN'OFFICINA AUTORIZZATA KTM.
- NON PASSATE MAI A TUTTO GAS IN UNA MARCIA INFERIORE. IL MOTORE VIENE PORTATO AD UN NUMERO DI GIRI ECCESSIVO E VENGONO DANNEGGIATE LE VALVOLE. INOLTRE SI POTREBBE PERDERE FACILMENTE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA IN SEGUITO AL BLOCCAGGIO DELLA RUOTA POSTERIORE.
- NON METTERE MAI IN FUNZIONE LA MOTO SENZA FILTRO ARIA, PERCHÉ POLVERE E SPORCO POSSONO GIUNGERE NEL MOTORE CAUSANDO UN'USURA ELEVATA.

- SE, DURANTE LA GUIDA, SI VERIFICA UNA SENSIBILE PERDITA DI POTENZA PERCHÉ UN CILINDRO INTERROMPE IL FUNZIONAMENTO O SI GUASTA COMPLETAMENTE A CAUSA DI UN DIFETTO DI ACCENSIONE, OCCORRE FERMARSI IMMEDIATAMENTE. SE DOVESSE GIUNGERE DELLA MISCELA CARBURANTE-ARIA NON COMBUSTA AL CATALIZZATORE, A CAUSA DEL CALORE LA MISCELA VERREBBE ACCESA AL CATALIZZATORE DISTRUGGENDO QUEST'ULTIMO ED I COMPONENTI ADIACENTI.
- LA SPIA ROSSA DI AVVERTIMENTO TEMPERATURA LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO SI ILLUMINA QUANDO IL LIQUIDO HA RAGGIUNTO UNA TEMPERATURA DI 120°. POSSIBILI CAUSE PER L'AUMENTO DELLA TEMPERATURA:
 - GUIDA LENTA AD ALTO CARICO ED ALTA TEMPERATURA DELL'ARIA
 - POCO LIQUIDO NEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO
 - LA VENTOLA AL RADIATORE NON FUNZIONA
 - USO IMPROPRIO DELLA FRIZIONE CON GUIDA LENTA.FATE RAFFREDDARE IL MOTORE E CONTROLLATE IL LIVELLO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO NEL RADIATORE. **ATTENZIONE - PERICOLO DI USTIONI!** SI DEVE PROSEGUIRE SOLO VI È ABBASTANZA LIQUIDO NEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO.
- SE DURANTE LA GUIDA SI MANIFESTANO DEI RUMORI ANOMALI, ARRESTATEVI SUBITO, SPEGNETE IL MOTORE E METTETEVI IN CONTATTO CON UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM.

Frenare

Togliere il gas e frenare contemporaneamente con il freno a mano ed il freno a pedale. Su fondi sabbiosi, bagnati da pioggia o scivolosi deve essere azionato soprattutto il freno della ruota posteriore. Frenate sempre con delicatezza, il bloccaggio delle ruote porta a sbandare o a cadere. Innestate anche marce inferiori in funzione della velocità.

In occasione di lunghi percorsi in discesa sfruttate l'effetto frenante del motore. Per fare ciò tornate in 1ª o in 2ª marcia, senza però salire eccessivamente di giri. In questo modo dovete frenare molto meno e i freni non si surriscaldano.



ATTENZIONE



- IN CASO DI PIOGGIA O DOPO IL LAVAGGIO DELLA MOTOCICLETTA L'AZIONE FRENANTE PUÒ ESSERE RITARDATA A CAUSA DEI DISCHI FRENO BAGNATI. AZIONARE I FRENI FINCHÉ SONO ASCIUTTI.
- ANCHE GUIDANDO SU STRADE SPORCHE O COSPARSE DI SALE I FRENI POSSONO REAGIRE CON RITARDO. AZIONARE I FRENI FINCHÉ SONO PULITI.
- TENETE CONTO DEL MAGGIOR SPAZIO DI FRENATA, QUANDO TRASPORTATE UN PASSEGGERO O DEI BAGAGLI.
- ALL'ATTO DI FRENARE IL DISCO, LE PASTIGLIE, LA PINZA ED IL LIQUIDO DEL FRENO SI RISCALDANO. PIÙ QUESTE PARTI SONO CALDE, PIÙ È DEBOLE L'EFFETTO DI FRENATURA. NEL CASO ESTREMO PUÒ NON FUNZIONARE TUTTO IL SISTEMA DI FRENATURA.

Arresto e parcheggio

Frenare la motocicletta e mettere il cambio in folle. Per spegnere il motore spegnere l'accensione. Posteggiate la moto su fondo solido e chiudetela a chiave.



ATTENZIONE



- PARCHEGGIATE LA MOTOCICLETTA SEMPRE SU FONDO SOLIDO E PIANO.
- NON LASCIARE MAI LA MOTOCICLETTA INCUSTODITA SE IL MOTORE È ACCESO.
- DURANTE IL FUNZIONAMENTO LE MOTOCICLETTE PRODUCONO MOLTO CALORE. IL MOTORE, I RADIATORI, L'IMPIANTO DI SCARICO, I DISCHI DEI FRENI NONCHÉ GLI AMMORTIZZATORI POSSONO DIVENTARE MOLTO CALDI. NON TOCCATE QUESTE PARTI DOPO AVER MESSO IN FUNZIONE IL MOTORE E POSTEGGIATE LA MOTOCICLETTA IN UN LUOGO DOVE È IMPROBABILE CHE I PEDONI LA TOCCHINO BRUCIANDOSI.
- NON PARCHEGGIATE MAI LA MOTOCICLETTA IN LUOGHI DOVE C'È IL PERICOLO D'INCENDIO PER ERBA SECCA O ALTRI MATERIALI FACILMENTE INFIAMMABILI.



AVVERTIMENTO



TOGLIETE SEMPRE LA CHIAVE DI ACCENSIONE QUANDO PARCHEGGIATE LA MOTOCICLETTA PER EVITARE CHE PERSONE NON AUTORIZZATE LA POSSANO METTERE IN MOTO.

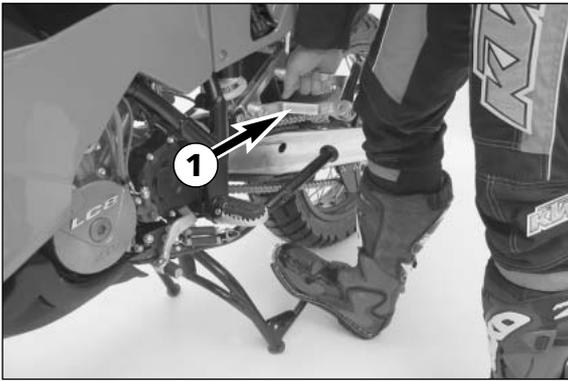


INDICAZIONI SUL CAVALLETTO LATERALE:

Con il piede aprire il cavalletto fino a battuta ed inclinare lateralmente il motociclo. Accertarsi che il suolo sia solido e che il motociclo sia posizionato in maniera stabile. Per sicurezza si può innestare una marcia.

! AVVERTIMENTO !

IL CAVALLETTO LATERALE È CONCEPITO SOLO PER IL PESO DEL MOTOCICLO. SE VI SEDETE SUL MOTOCICLO CARICANDO COSÌ ULTERIORMENTE IL CAVALLETTO LATERALE, ESSO OPPURE IL TELAIO POTREBBE ESSERE DANNEGGIATO ED IL MOTOCICLO POTREBBE RIBALTARSI.



INDICAZIONI SUL CAVALLETTO PRINCIPALE:

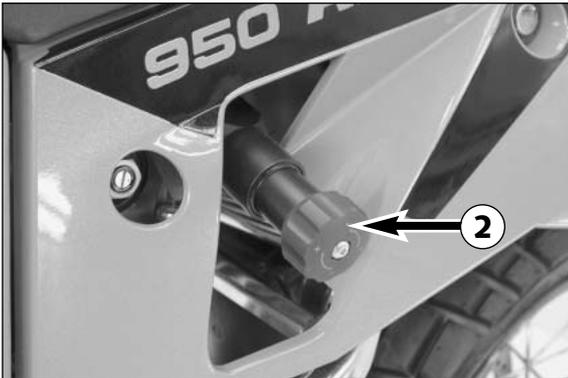
Per poter posizionare la motocicletta sul cavalletto principale con il minimo sforzo possibile raccomandiamo di procedere come segue:

- a) Premere il cavalletto principale sul suolo con il piede
- b) Caricare l'asta poggiapiede del cavalletto con il proprio peso corporeo e tirare indietro la motocicletta al supporto della pedana (vedi illustrazione).

Accertarsi che il terreno sia solido e che la posizione di parcheggio sia stabile.

! AVVERTIMENTO !

- IL CAVALLETTO CENTRALE È CONCEPITO SOLO PER IL PESO DELLA MOTOCICLETTA. SE VI SEDETE SULLA MOTOCICLETTA CARICANDO COSÌ ULTERIORMENTE IL CAVALLETTO CENTRALE, QUESTO OPPURE IL TELAIO PUÒ ESSERE DANNEGGIATO E LA MOTOCICLETTA PUÒ RIBALTARSI.
- PER METTERE LA MOTO SUL CAVALLETTO CENTRALE, NON TIRARLA INDIETRO ALLA MANOPOLA DI REGISTRO ② DELL'AMMORTIZZATORE (QUESTO POTREBBE CAUSARE UN DIFETTO DI TENUTA ALL'AMMORTIZZATORE), BENSÌ AL SUPPORTO PEDANA ① !



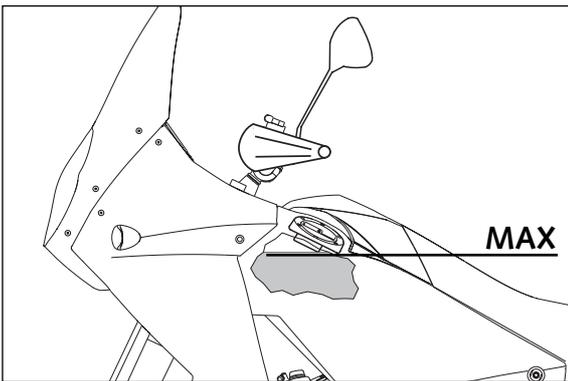
Benzina, rifornimento

Allo stato di consegna il motore LC8 richiede carburante super senza piombo ad almeno 95 ottani (RON).

Nel caso si utilizzi del carburante dotato di meno ottani, vi è la possibilità di cambiare semplicemente alla curva d'accensione preprogrammata per 80 - 94 ottani (RON) (vedi Attivazione curva d'accensione per carburanti a basso numero di ottani).

! AVVERTIMENTO !

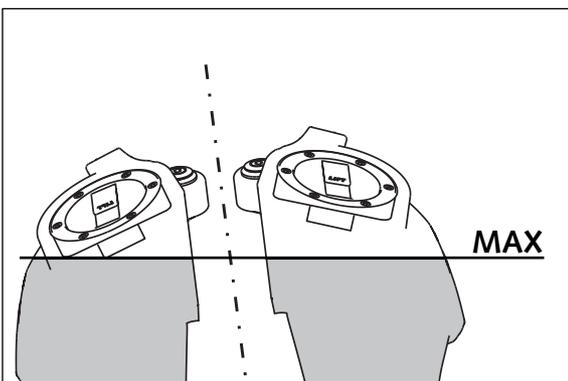
- UTILIZZARE CARBURANTE SUPER SENZA PIOMBO A 95 OTTANI (RON). NEL CASO SI UTILIZZI DEL CARBURANTE DOTATO DI MENO OTTANI, È NECESSARIO CAMBIARE LA CURVA D'ACCENSIONE PER EVITARE UN DANNO AL MOTORE.
- QUESTA MOTOCICLETTA È DOTATA DI DUE CATALIZZATORI. LA BENZINA CON PIOMBO DISTRUGGE I CATALIZZATORI. PERCIÒ UTILIZZATE SOLO BENZINA SENZA PIOMBO.



La 950 Adventure ha due serbatoi con un bocchettone di riempimento ciascuno. Riempire prima il serbatoio destro, poi quello sinistro (massimo livello di riempimento - vedi schizzo). Se il serbatoio destro viene riempito fino al bocchettone, si rischia che il carburante trabocchi quando la moto viene posteggiata dopo il rifornimento sul cavalletto laterale ed il carburante si riscalda.

⚠ ATTENZIONE ⚠

LA BENZINA È FACILMENTE INFIAMMABILE E TOSSICA. MANEGGIANDO LA BENZINA SI ADOTTI LA MASSIMA CAUTELA. NON FATE IL PIENO DI BENZINA NELLE VICINANZE DI FIAMME APERTE O SIGARETTE ACCESE. SPEGNETE SEMPRE IL MOTORE PER FARE BENZINA. FATE ATTENZIONE A NON VERSARE BENZINA SUL MOTORE O SUL TUBO DI SCAPPAMENTO. ELIMINARE IMMEDIATAMENTE CON UN PANNO LA BENZINA VERSATA. QUALORA LA BENZINA DOVESSE VENIRE INGOIATA O SPRUZZATA NEGLI OCCHI OCCORRE RECARSI IMMEDIATAMENTE DA UN MEDICO.



Un veicolo pulito permette ispezioni più brevi e risparmia soldi!		1° tagliando dopo 1000 km	ogni 7500 km ossia min. 1x anno	ogni 15000 km ossia ogni 2 anni
MOTORE	Sostituzione olio motore e filtro olio	●	●	●
	Pulizia unità filtranti motore e serbatoio olio	●	●	●
	Pulizia magneti viti di scarico motore e serbatoio olio	●	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe delle tubazioni olio	●	●	●
	Sostituzione candele			●
	Controllo e registrazione gioco valvole	●		●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●	●	●
	Controllo serraggio viti motore accessibili dall'esterno	●	●	●
	Controllo guarnizioni d'attrito frizione			●
	Controllo intensificatore della pressione di disinnesto frizione			●
CARBURATORE	Controllo condizioni (incrinature) e tenuta soffiotti filtro	●		●
	Controllo ed eventuale regolazione sincronizzazione carburatori mediante vacuometro	●		●
	Controllo regolazione minimo (1400 giri/min)	●		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei tubi di sfiato e dei tubi del carburante	●		●
GRUPPI DI MONTAGGIO	Controllo tenuta ed antigelo del sistema di raffreddamento	●	●	●
	Controllo funzionamento ventilatore del radiatore	●	●	●
	Controllo tenuta e sospensione impianto di scarico	●	●	●
	Controllo condizioni, scorrevolezza e sistemazione senza pieghe, regolazione e lubrificazione dei cavi di comando	●	●	●
	Controllo livello olio nel cilindro comando frizione idraulica		●	●
	Controllo e, se necessario, sostituzione filtro aria, pulizia cassa filtro			●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei cavi	●	●	●
	Controllo orientamento faro	●	●	●
	Controllo funzionamento impianto elettrico (anabbagliante, abbagliante, stop, frecce, spie di controllo, illuminazione tachimetro, clacson, interruttore cavalletto lat., interruttore frizione, interruttore di sicurezza,)	●	●	●
	Controllo serraggio viti e dadi	●	●	●
FRENI	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●	●	●
	Sostituzione liquido freni			●
	Controllo condizioni e tenuta tubazioni dei freni	●	●	●
	Controllo/regolazione scorrevolezza e corsa a vuoto leva freno ant. e pedale freno	●	●	●
	Controllo serraggio viti dell'impianto freni	●	●	●
CICLISTICA	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●	●	●
	Pulizia parapolveri		●	●
	Spurgo gambe forcella	●	●	●
	Controllo supporto forcellone	●	●	●
	Controllo/regolazione cuscinetti sterzo	●	●	●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella, dadi e viti dei perni ruota, supporto forcellone, controleva, ammortizzatore)	●	●	●
RUOTE	Controllo tensione raggi e coassialità cerchi	●	●	●
	Controllo condizioni e pressione pneumatici	●	●	●
	Controllo usura, sede fissa e tensione di catena e guide catena	●	●	●
	Controllo applicazione di Loctite e sede fissa di pignone e corona catena	●	●	●
	Lubrificazione catena	●	●	●
	Controllo gioco cuscinetti ruota e parastrappi		●	●

CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO AI 7500 KM VA ESEGUITO DOPO OGNI GARA!
 LA PERCORRENZA PER GLI INTERVALLI DI MANUTENZIONE NON DOVREBBE ASSOLUTAMENTE ESSERE SUPERATA DI 500 KM.
 I LAVORI DI MANUTENZIONE DELL'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM NON SOSTITUISCONO I LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DEL PILOTA!

IMPORTANTI LAVORI DI MANUTENZIONE CONSIGLIATI CHE POSSONO ESSERE ESEGUITI SU RICHIESTA SEPARATA

	almeno 1 x anno	ogni 2 anni o 15000 km
Manutenzione completa forcella		●
Manutenzione completa ammortizzatore		●
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti sterzo e relativi elementi di tenuta	●	
Pulizia e taratura carburatore		●
Trattamento contatti elettrici ed interruttori con spray di contatto	●	
Trattamento allacciamenti batteria con spray di contatto	●	
Sostituzione liquido di raffreddamento		●

ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA

	Vor jeder Inbetriebnahme	Dopo ogni pulizia	ogni 1000 km ossia dopo ogni uso fuori strada
Controllo livello olio	●		
Controllo livello liquido freni	●		
Controllo usura pastiglie	●		
Controllo funzionamento impianto luci	●		
Controllo funzionamento clacson	●		
Lubrificazione e regolazione cavi di comando e nippli		●	
Spurgo regolare gambe forcella			●
Pulizia catena			●
Lubrificazione catena		●	●
Controllo tensione catena	●		
Controllo pressione ed usura pneumatici	●		
Controllo livello liquido di raffreddamento	●		
Controllo tenuta tubazioni carburante	●		
Controllo scorrevolezza di tutti gli organi di comando	●		
Controllo effetto frenante	●	●	
Trattamento parti di metallo lucido (tranne impianto freni e scarico) con anticorrosivi a base di cera		●	
Trattamento blocchetto accensione/bloccasterzo ed interruttore luci con spray di contatto		●	

MANUTENZIONE TELAIO E MOTORE



ATTENZIONE



TUTTI I LAVORI DI MANUTENZIONE E REGOLAZIONE CONTRASSEGNA TI CON UN * RICHIEDONO CONOSCENZE SPECIALISTICHE. NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA SICUREZZA FATE ESEGUIRE QUESTI LAVORI PRESSO UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM! IL PERSONALE APPPOSITAMENTE ADDESTRATO ESEGUIRÀ IN MODO NELLA MANIERA OTTIMALE LA MANUTENZIONE DELLA VOSTRA MOTOCICLETTA.



AVVERTIMENTO

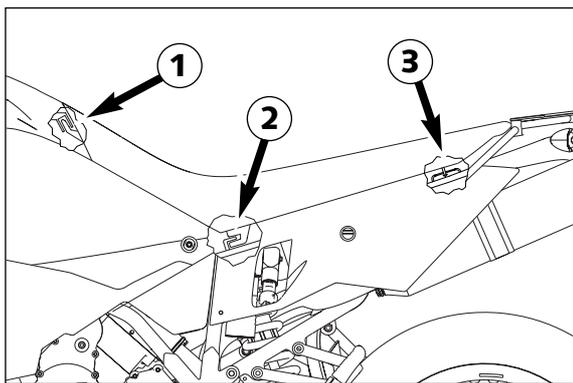


- PER IL LAVAGGIO DELLA MOTOCICLETTA SE POSSIBILE NON USATE UN GETTO AD ALTA PRESSIONE, PERCHÈ ALTRIMENTI L'ACQUA POTREBBE PENETRARE NEI CUSCINETTI, NEL CARBURATORE, NEL CONNETTORI ELETTRICI ECC.
- NON UTILIZZATE ROSETTE DENTATE O RONDELLE ELASTICHE PER LE VITI DI FISSAGGIO DEL MOTORE, PERCHÈ POTREBBERO PENETRARE IN PARTI DEL TELAIO ED ALLENTARSI QUINDI IN CONTINUAZIONE. UTILIZZATE DADI AUTOBLOCCANTI.
- PRIMA DI INIZIARE I LAVORI DI MANUTENZIONE LASCIATE RAFFREDDARE LA MOTOCICLETTA IN MODO DA EVITARE USTIONI.
- SMALTITE OLI, GRASSI, FILTRI, CARBURANTI, DETERGENTI, ECC. IN MANIERA REGOLAMENTARE. OSSERVATE LE RISPETTIVE NORME DEL PAESE.
- LIBERATEVI DELL'OLIO VECCHIO IN MODO REGOLARE ! NON VERSATE IN NESSUN CASO L'OLIO VECCHIO NELLA CANALIZZAZIONE O NELLA NATURA. 1 LITRO DI OLIO INQUINA 1,000.000 DI LITRI DI ACQUA.
- QUANDO SVITATE DADI AUTOBLOCCANTI, QUESTI VANNO SEMPRE SOSTITUITI DA DADI NUOVI.
- QUANDO SVITATE VITI O DADI ASSICURATI CON LOCTITE, QUESTI VANNO RIMONTATI E ASSICURATI NELLA STESSA MANIERA DI PRIMA, A QUESTO PROPOSITO VEDI DATI TECNICI – COPPIE DI SERRAGGIO



Smontaggio e rimontaggio sella

Inserire la chiave d'accensione nella serratura della sella e girarla in senso antiorario per sbloccare la sella. Sollevare la sella alla parte posteriore e tirarla indietro.



Per il rimontaggio agganciare la parte anteriore della sella con il nasello ❶, abbassare la parte posteriore e contemporaneamente spingere la sella in avanti. Così facendo i due naselli ❷ si devono agganciare al telaio. Inserire il perno di bloccaggio ❸ nella serratura e premere in basso la parte posteriore della sella finché il perno di bloccaggio non scatta in posizione con un clic udibile.

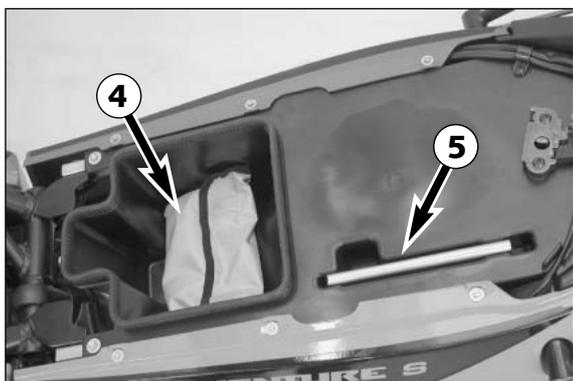
Infine verificare il corretto montaggio della sella.



ATTENZIONE



SE LA SELLA NON È MONTATA CORRETTAMENTE, PUÒ SPOSTARSI DURANTE LA GUIDA E LA MOTO PUÒ SFUGGIRE AL CONTROLLO.



Attrezzi di bordo

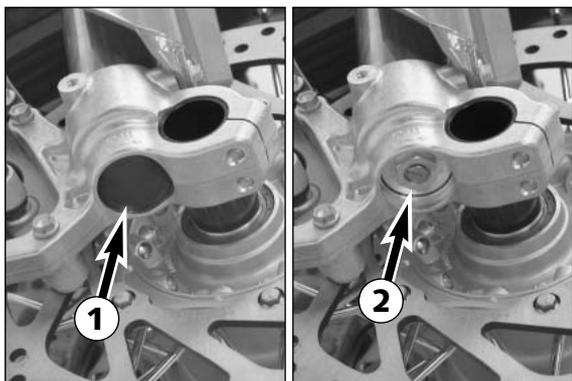
Gli attrezzi di bordo ❹ ed una prolunga ❺ per alcune chiavi degli attrezzi di bordo si trovano sotto la sella.

REGOLAZIONE STANDARD FORCELLA 950 Adventure 950 Adventure S	Da solo comfort	Regolazione standard	Da solo sport	Max. carico utile
Grado compressione (clicks)	20	15	15	15
Grado distensione (clicks)	18	18	15	18
Precarico molla (giri)	5	5	8	5

Taratura forcella ed ammortizzatore

La forcella e l'ammortizzatore offrono diverse possibilità di regolazione per tarare la ciclistica in funzione dello stile di guida personale e del carico utile. Per facilitarvi la taratura, abbiamo riassunto i nostri valori empirici in tabelle. Questi valori di taratura sono da considerarsi valori indicativi e dovrebbero essere sempre la base di partenza per la vostra taratura personale della ciclistica. Non modificate arbitrariamente le regolazioni (max. $\pm 40\%$), perché altrimenti potrebbero peggiorare le caratteristiche di guida (specialmente ad alta velocità).

Per la guida in fuoristrada su fondo morbido (p.es. sabbia) consigliamo la taratura "Sport", per la guida sempre in fuoristrada, ma su fondo duro (p.es. sassi), consigliamo la taratura "Comfort".



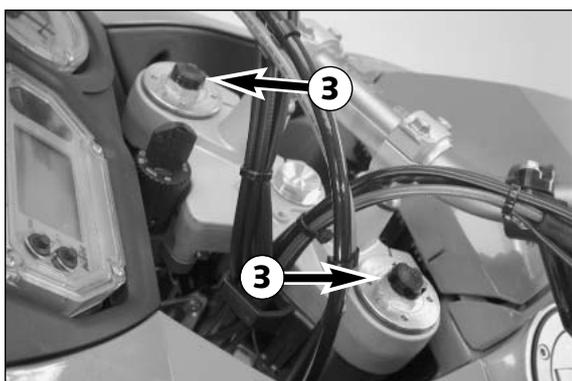
Regolazione freno in compressione della forcella

Il freno idraulico in compressione determina il comportamento della forcella in compressione. Togliere il tappo di protezione ❶.

Il freno in compressione può essere regolato con le viti di registro ❷ alla base delle gambe forcella. Girando in senso orario si aumenta il freno in compressione, girando in senso antiorario lo si diminuisce. La taratura della frenatura idraulica deve essere uguale su ambedue gli steli.

REGOLAZIONE STANDARD:

- girare la manopola in senso orario fino all'arresto
- girare indietro in senso antiorario di 15 scatti.

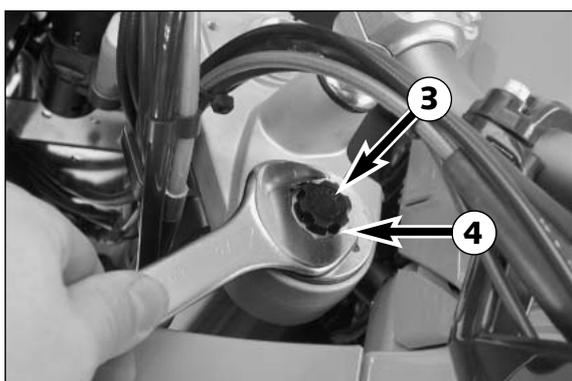


Regolazione freno in estensione della forcella

Il freno idraulico in estensione determina il comportamento della forcella in estensione. Il freno in estensione può essere regolato mediante le viti di registro ❸ (REB). Girando in senso orario si aumenta il freno in estensione, girando in senso antiorario lo si diminuisce. La taratura della frenatura idraulica deve essere uguale su ambedue gli steli.

REGOLAZIONE STANDARD:

- girare la manopola in senso orario fino all'arresto
- girare indietro in senso antiorario di 18 scatti.



Regolazione precarico molla forcella

Il precarico molla della forcella può essere variato girando le viti di registro ❹ (chiave da 24 mm) di ± 5 mm.

Girando in senso orario il precarico aumenta, girando in senso antiorario il precarico diminuisce. 1 giro varia il precarico molla di 1 mm.

Nonostante si giri automaticamente anche la vite di registro ❸, una variazione del precarico molla non influisce sulla regolazione del freno in estensione. Con un maggior precarico molla si dovrebbe regolare però per principio anche più frenatura in estensione.

REGOLAZIONE STANDARD:

Girare la vite di registro in senso antiorario fino a battuta e quindi per 5 giri in senso orario.

REGOLAZIONE STANDARD AMMORTIZZATORE 950 Adventure	Da solo comfort	Regolazione standard	Da solo sport	Max. carico utile
Grado compressione basse velocità (clicks)	12	8	6	6
Grado compressione alte velocità (giri)	1,5	1,5	1	1
Grado distensione (clicks)	17	12	10	10
Prearico molla (giri)	6	6	8	18

REGOLAZIONE STANDARD AMMORTIZZATORE 950 Adventure S	Da solo comfort	Regolazione standard	Da solo sport	Max. carico utile
Grado compressione basse velocità (clicks)	15	12	8	8
Grado compressione alte velocità (giri)	1,5	1,5	1	1
Grado distensione (clicks)	20	17	13	13
Prearico molla (giri)	6	6	12	12



Regolazione freno in compressione ammortizzatore

L'ammortizzatore offre la possibilità di una doppia regolazione del freno per le alte e le basse velocità di compressione (Dual Compression Control). Con alte e basse velocità è inteso il movimento dell'ammortizzatore in compressione e non la velocità di marcia della motocicletta. Questa tecnica per basse ed alte velocità lavora in maniera sinergica. Con una velocità di compressione lenta fino a normale dell'ammortizzatore agisce soprattutto la regolazione per basse velocità. La regolazione per alte velocità mostra il suo effetto nella compressione veloce. Girando in senso orario si aumenta il freno in compressione, girando in senso antiorario lo si diminuisce.

REGOLAZIONE STANDARD PER BASSE VELOCITÀ:

- girare la vite di registro ❶ con un cacciavite in senso orario fino all'arresto.
- a seconda del tipo di ammortizzatore girare indietro in senso antiorario di un corrispondente numero di click.

950 Adventure8 click
950 Adventure S.....12 click

REGOLAZIONE STANDARD PER ALTE VELOCITÀ:

- girare la vite di registro con una chiave a tubo (da 17 mm) in senso orario fino a battuta.
- girare indietro in senso antiorario per il numero di giri corrispondente al tipo di ammortizzatore.

950 Adventure1,5 giri
950 Adventure S1,5 giri

⚠ ATTENZIONE ⚠

L'UNITÀ DI AMMORTIZZAMENTO DELL'AMMORTIZZATORE È RIPIENA CON AZOTO ALTAMENTE COMPRESSO. NON PROVATE MAI A SMONTARE L'AMMORTIZZATORE O AD ESEGUIRE I LAVORI DI MANUTENZIONE SENZA L'AIUTO DI TECNICI, POTREBBERO ALTRIMENTI VERIFICARSI INCONVENIENTI POCO PIACEVOLI. PER QUESTO NON SVITARE MAI L'AVVITAMENTO NERO (24 MM).

Ammortizzamento ammortizzatore in estensione

Il freno in estensione può essere regolato mediante la vite di registro ❷. Girando in senso orario la frenatura in estensione aumenta, girando in senso antiorario la frenatura diminuisce.

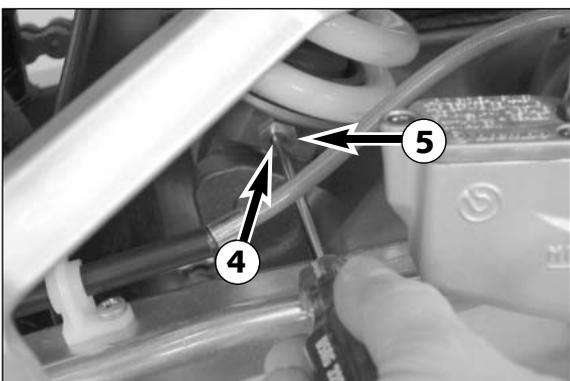
REGOLAZIONE STANDARD:

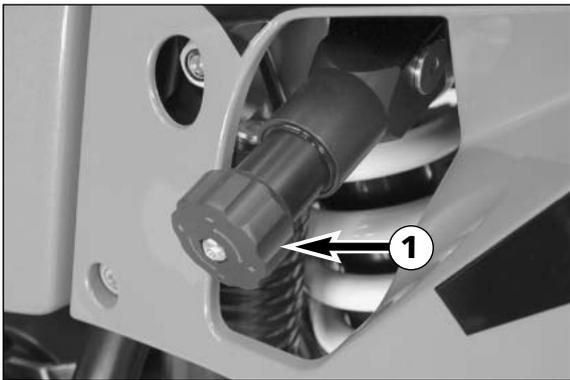
- Girare la vite di regolazione in senso orario fino a battuta,
- in senso antiorario girare indietro il numero di clic corrispondente al tipo di ammortizzatore.

950 Adventure12 click
950 Adventure S.....17 click

⚠ ATTENZIONE ⚠

L'UNITÀ DI AMMORTIZZAMENTO DELL'AMMORTIZZATORE È RIPIENA CON AZOTO ALTAMENTE COMPRESSO. NON PROVATE MAI A SMONTARE L'AMMORTIZZATORE O AD ESEGUIRE I LAVORI DI MANUTENZIONE SENZA L'AIUTO DI TECNICI, POTREBBERO ALTRIMENTI VERIFICARSI INCONVENIENTI POCO PIACEVOLI. PER QUESTO NON SVITARE MAI L'AVVITAMENTO NERO ❸ (15 MM).





Regolazione precarico molla ammortizzatore

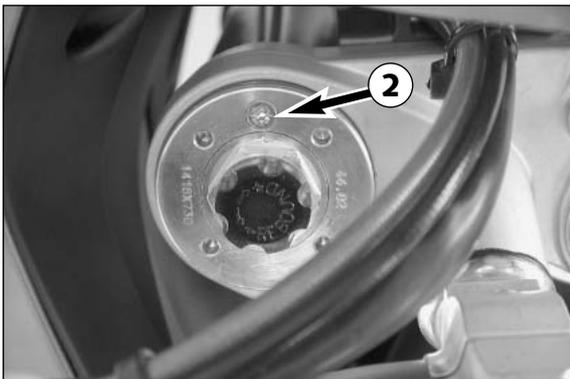
Bagagli e passeggero gravano soprattutto sull'ammortizzatore. Per garantire caratteristiche di guida ottimali, il precarico molla dell'ammortizzatore va adattato a questo carico.

Girando la manopola ❶, il precarico molla viene variato idraulicamente. Girando in senso orario si aumenta il precarico molla, mentre girando in senso antiorario lo si diminuisce.

Nella tabella "Taratura base ammortizzatore" troverete i nostri valori empirici che vi faciliteranno la regolazione.

REGOLAZIONE STANDARD:

- Girare la manopola in senso antiorario fino a battuta
- Girare la manopola per 6 giri in senso orario



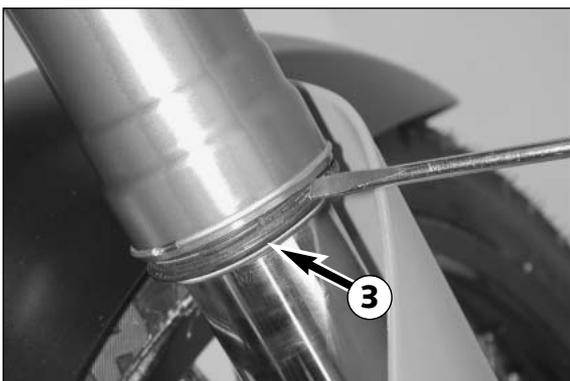
Spurgo steli forcella

Gli steli della forcella vanno spurgati regolarmente (vedi „Programma di manutenzione“).

A questo scopo posteggiare la motocicletta sul cavalletto laterale e togliere brevemente le viti di sfiato ❷ per scaricare un'eventuale sovrappressione dall'interno degli steli.

! AVVERTIMENTO !

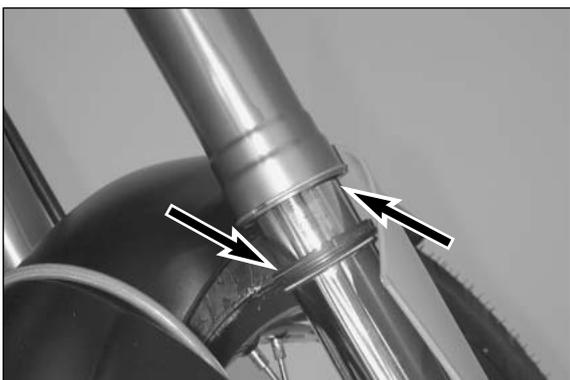
PRESSIONE TROPPO ALTA ALL'INTERNO DELLA FORCELLA PUÒ PROVOCARE MANCANZE DI TENUTA ALLA FORCELLA. SE LA VOSTRA FORCELLA PRESENTA UNA MANCANZA DI TENUTA, ALLENTATE LE VITI DI SFIATO PRIMA DI FAR SOSTITUIRE GLI ELEMENTI DI TENUTA.



Pulizia raschiapolvere forcella telescopica

I raschiapolvere ❸ devono raschiare polvere e sporco grosso dagli steli forcella. Però con il tempo può giungere dello sporco anche dietro i raschiapolvere. Se questo non viene rimosso, gli anelli paraolio, che si trovano dietro, possono perdere la tenuta.

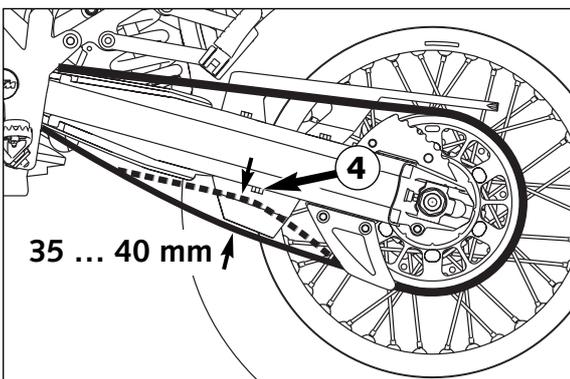
Con un cacciavite levare i raschiapolvere dai tubi esterni e spingerli in basso.



Pulire con cura i raschiapolvere, i tubi esterni e gli steli ed oliarli bene con spray al silicone o con olio motore. Infine spingere a mano i raschiapolvere nei tubi esterni.

⚠ ATTENZIONE ⚠

FAR ATTENZIONE CHE NON GIUNGA DELL'OLIO AL SILICONE SUL PNEUMATICO ANTERIORE O SUI DISCHI FRENO, PERCHÉ RIDURREBBE NOTEVOLMENTE L'ADERENZA AL SUOLO DEL BATTISTRADA E L'EFFETTO FRENANTE DEL FRENO ANTERIORE.



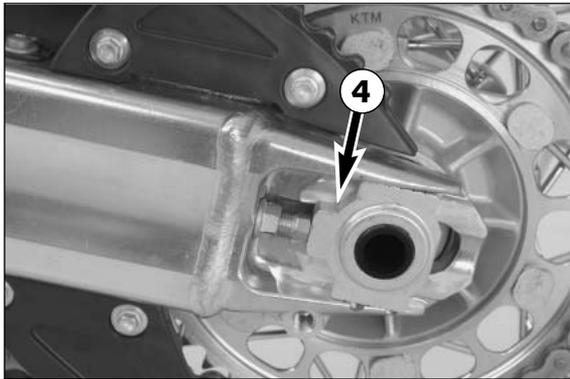
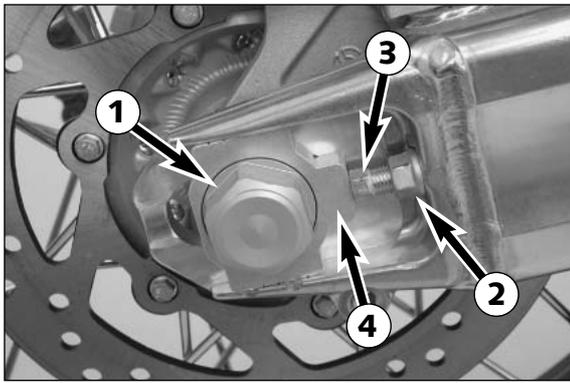
Controllo tensione catena

Posteggiare la moto sul cavalletto laterale e mettere il cambio in folle.

Nella zona della vite inferiore ❹ del carter catena l'escursione della catena dovrebbe essere di 35 ...40 mm.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- SE LA TENSIONE DELLA CATENA È ECCESSIVA SI DETERMINA UN CARICO AGGIUNTIVO PER I COMPONENTI DEL SISTEMA DI TRASMISSIONE SECONDARIO (CATENA, PIGNONI CATENA, CUSCINETTI DEL CAMBIO E DEL SUPPORTO DEI PIGNONI) CHE OLTRE AD ACCELERARE L'USURA PUÒ COMPORTARE LA ROTTURA DELLA CATENA.
- SE INVECE LA TENSIONE DELLA CATENA È INSUFFICIENTE, QUESTA PUÒ USCIRE DAI ROCCHETTO E BLOCCARE LA RUOTA POSTERIORE O CAUSARE DANNI AL MOTORE.
- IN ENTRAMBI I CASI SI PUÒ FACILMENTE PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA.



Correzione tensione catena

Allentare il dado con spallamento ❶, allentare i controdati ❷ e girare le le viti di regolazione ❸ a destra ed a sinistra della stessa misura. Serrare i controdati ❷.

Prima di bloccare il perno ruota controllare che i tendicatena ❹ siano adiacenti alle viti di regolazione e che la ruota posteriore sia allineata con la ruota anteriore.

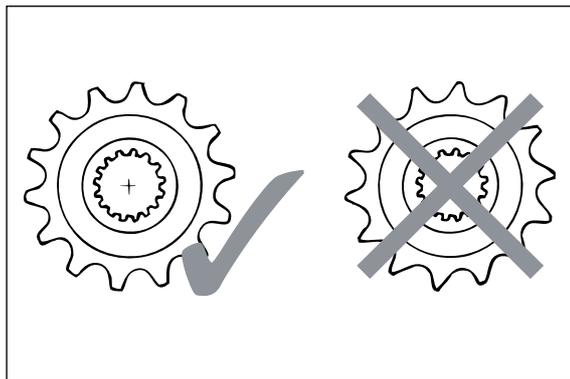
Serrare il dado con spallamento ❶ con 110 Nm.



ATTENZIONE



SE AL MONTAGGIO NON DISPONETE DI UNA CHIAVE DINAMOMETRICA, FATE CORREGGERE LA COPPIA DI SERRAGGIO AL PIÙ PRESTO POSSIBILE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM. UN PERNO RUOTA ALLENTATO PUÒ COMPORTARE UNA TENUTA DI STRADA INSTABILE.



Manutenzione catena

Con la catena X-ring la manutenzione è limitata al minimo. La pulizia avviene preferibilmente con un dolce getto d'acqua. In nessun caso utilizzare spazzole o solventi per la pulizia. Quando la catena è asciutta, si dovrebbe usare uno speciale spray per catene X-ring (Motorex Chainlube 622).

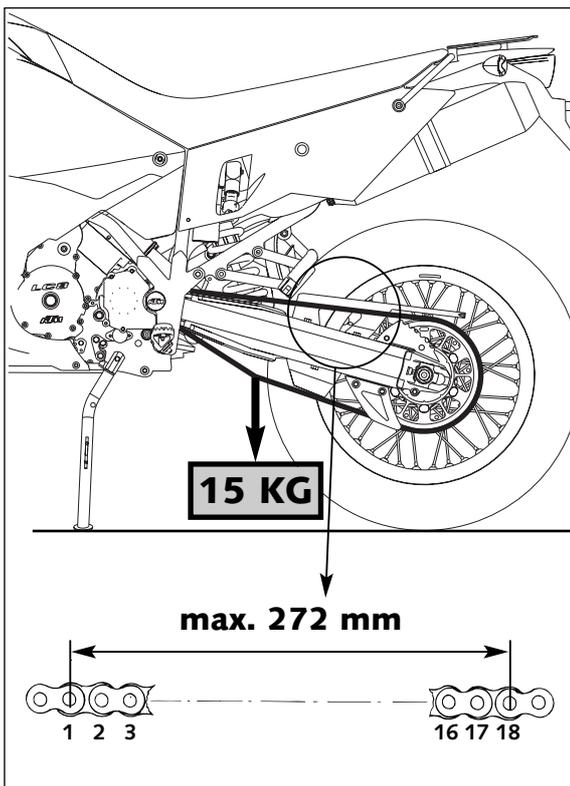


ATTENZIONE



- FARE IN MODO CHE IL LUBRIFICANTE NON RAGGIUNGA IN NESSUN CASO NÉ IL PNEUMATICO POSTERIORE NÉ IL DISCO DEL FRENO, ALTRIMENTI L'ADERENZA AL SUOLO DEL PNEUMATICO E L'AZIONE DEL FRENO POSTERIORE SI RIDURREBBERO NOTEVOLMENTE E SI POTREBBE FACILMENTE PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA.
- PER MOTIVI DI SICUREZZA LA CATENA NON È DOTATA DI UN GIUNTO CATENA. FATE SOSTITUIRE LA CATENA SEMPRE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM DOVE DISPONGONO DEGLI ATTREZZI NECESSARI PER APRIRE E CHIUDERE LE CATENA.
- NON DEVE ASSOLUTAMENTE ESSERE MONTATO UN NORMALE GIUNTO CATENA.

Controllare sempre anche l'usura dei pignoni e dei pattini guida. Se necessario, sostituire questi particolari.

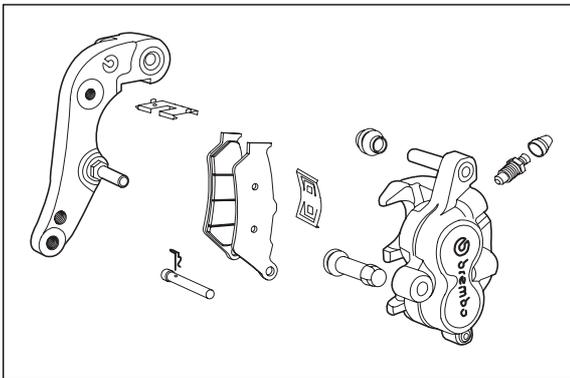


Controllo usura catena

Il miglior modo per controllare l'usura della catena è il seguente: Mettere il cambio in folle ed applicare un carico di ca. 15 chili al ramo inferiore della catena (vedi figura). Ora misurare la distanza di 18 rulli sul ramo superiore della catena. La catena dovrebbe essere sostituita al più tardi con una distanza di 272 mm. Le catene non si usano sempre in maniera uniforme, perciò ripetere questa misurazione in diversi punti della catena. Se mancano degli X-ring, la catena va sostituita.

INDICAZIONE:

Quando viene montata una catena nuova, si raccomanda di sostituire anche i pignoni. Catene nuove si usano più velocemente su pignoni vecchi e usurati.



Indicazioni di base per i freni a disco KTM

PINZE:

L'alloggiamento delle pinze di questa serie di modelli è "flottante", esse cioè non sono solidali al loro supporto. La compensazione laterale consente sempre un'appoggio ottimale delle pastiglie sui dischi. Le viti del supporto pinza freno vanno assicurate con Loctite 243 e serrate con 25 Nm.



ATTENZIONE



FATE ESEGUIRE I LAVORI DI MANUTENZIONE O RIPARAZIONE SULL'IMPIANTO FRENI PER MOTIVI DI SICUREZZA SEMPRE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM.



PASTIGLIE:

La motocicletta adotta pastiglie sinterizzate anteriori e posteriori e così è anche omologata. Esse garantiscono caratteristiche di frenatura ottimali.

Pastiglie freno ant.: Toshiba TT 2172 HH

Pastiglie freno post.: Toshiba TT 2101 HH



ATTENZIONE

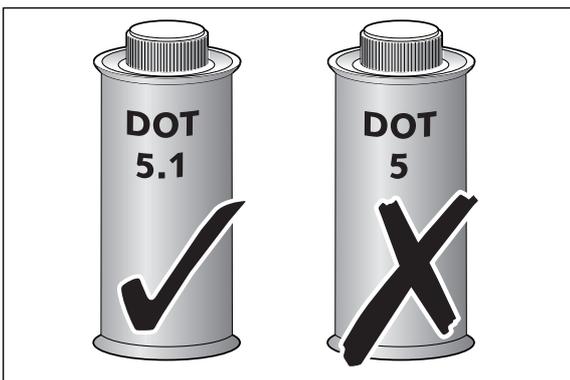


SPESO LE PASTIGLIE DISPONIBILI NEL COMMERCIO DI ACCESSORI NON SONO AMMESSI ALL'IMPIEGO STRADALE DELLA VOSTRA MOTOCICLETTA KTM. LA COSTRUZIONE ED IL COEFFICIENTE DI ATTRITO DELLE PASTIGLIE E QUINDI ANCHE IL LORO POTERE FRENANTE POSSONO DEVIARE NOTEVOLMENTE DALLE PASTIGLIE ORIGINALI KTM. SE UTILIZZATE PASTIGLIE DIVERSE DA QUELLE DI PRIMO MONTAGGIO, NON È GARANTITO CHE SIANO OMOLOGATE PER L'USO STRADALE. IN TAL CASO LA VOSTRA MOTOCICLETTA NON CORRISPONDE PIÙ ALL'OMOLOGAZIONE STRADALE E LA GARANZIA DECADE.



RECIPIENTI DI LIQUIDO FRENI:

I recipienti di liquido freni del freno anteriore e posteriore sono dimensionati in modo tale che non è necessario un rabbocco neanche in caso di ceppi del freno consumati. In condizioni normali non c'è motivo per togliere i coperchi dei recipienti del liquido freni. Se il livello del liquido freno scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie dei freni. In tal caso rivolgersi subito ad un'officina specializzata KTM.



LIQUIDO FRENI:

Gli impianti di frenatura vengono forniti dalla KTM riempiti con Liquido freni Motorex Brake Fluid DOT 5.1, uno dei liquidi per freni più pregiati attualmente in commercio. Raccomandiamo di continuare ad usare questo liquido per freni anche in futuro. Il DOT 5.1 è a base di etere glicolico ed è di color ambra. Qualora non si dovesse disporre per il rabbocco di DOT 5.1 si può all'occorrenza ripiegare su DOT 4, che andrà tuttavia sostituito quanto prima con DOT 5.1. Non utilizzare assolutamente del liquido freni DOT 5. Questo è basato su olio silconico ed è di color porpora. Guarnizioni e tubi flessibili freno non sono concepiti per questo tipo di olio.

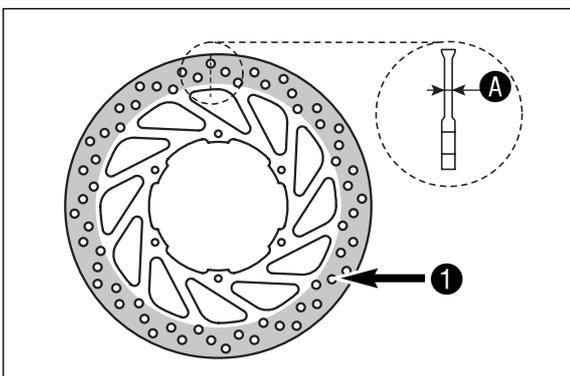
Il liquido freni è esposto ad alti carichi termici ed assorbe umidità dall'aria la quale abbassa il punto di ebollizione. Per questo motivo il liquido freni va sostituito agli intervalli prescritti.



ATTENZIONE



FATE SOSTITUIRE IL LIQUIDO DEI FRENI ANTERIORE E POSTERIORE OGNI DUE ANNI IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM.



DISCHI FRENO:

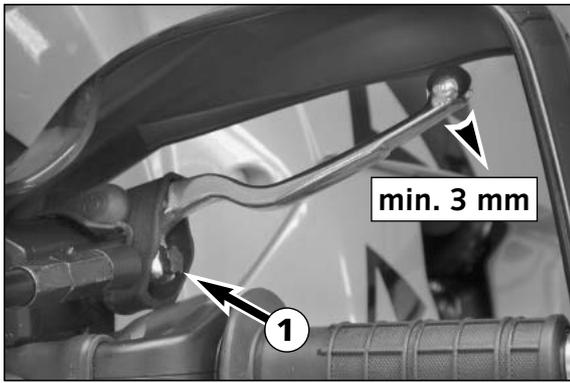
Con l'usura si riduce lo spessore dei dischi freno nella zona della superficie di contatto ❶ con le pastiglie. Nel punto più debole ❶ lo spessore del disco freno non deve scendere sotto i 4,5 mm. Controllare l'usura in diversi punti.



ATTENZIONE



DISCHI FRENO CON UNO SPESORE INFERIORE A 4,5 MM RAPPRESENTANO UN RISCHIO PER LA SICUREZZA. FATE SOSTITUIRE IMMEDIATAMENTE DISCHI FRENO ECCESSIVAMENTE USURATI.

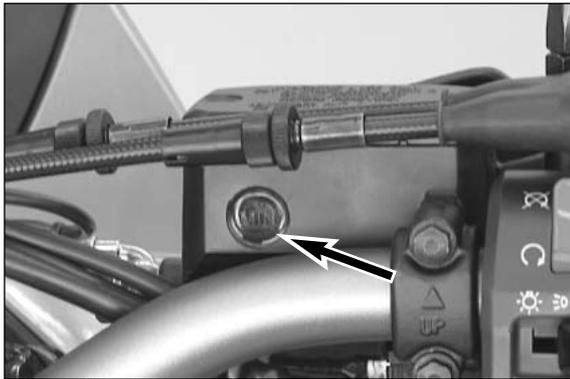


Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano

La corsa a vuoto alla leva freno a mano può essere variata con la vite di registro ❶. In questo modo la posizione del punto di pressione (la resistenza che diventa percepibile alla leva freno a mano, quando le pastiglie vengono pressate contro il disco del freno) può essere regolata per qualsiasi grandezza della mano.

! AVVERTIMENTO !

LA CORSA A VUOTO ALLA LEVA FRENO A MANO DEVE ESSERE DI ALMENO 3 MM. SOLO ALLORA IL PISTONE DEVE ESSERE MOSSO NELLA POMPA FRENO A MANO (PERCEPIBILE ALLA MAGGIORE RESISTENZA ALLA LEVA FRENO A MANO). SE MANCA QUESTA CORSA A VUOTO, SI FORMA DELLA PRESSIONE NEL SISTEMA DI FRENATURA E LA CONSEGUENZA PUÒ ESSERE UN MANCATO FUNZIONAMENTO DEL FRENO RUOTA ANTERIORE DOVUTO A SURRISCALDAMENTO.

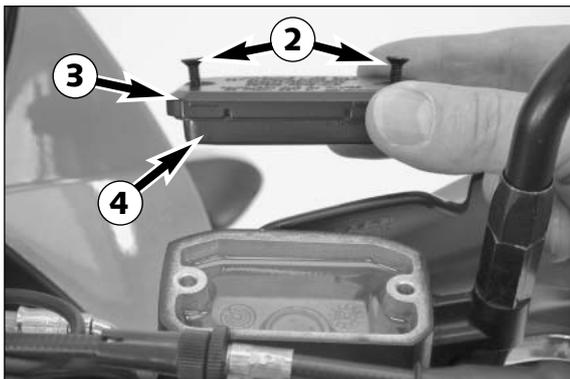


Controllo livello liquido freno anteriore

Il serbatoio del liquido fa corpo unico con la pompa di comando posta al manubrio ed è provvisto di una spia di ispezione: con serbatoio in posizione orizzontale, il livello del liquido non deve mai scendere sotto la mezziera della spia.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- SE IL LIVELLO DEL LIQUIDO FRENI SCENDE AL DI SOTTO DEL VALORE MINIMO, QUESTO INDICA PERDITE DEL SISTEMA DI FRENATURA O IL CONSUMO COMPLETO DELLE PASTIGLIE DEL FRENO. IN TAL CASO RIVOLGERSI SUBITO AD UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM.
- FATE SOSTITUIRE IL LIQUIDO DEI FRENI ANTERIORE E POSTERIORE OGNI DUE ANNI IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM.



Rabbocco liquido freno anteriore *

In condizioni normali non è necessario un rabbocco del liquido freni (vedi Indicazioni di base sui freni a disco KTM).

Appena il livello del liquido freni raggiunge la marcatura MIN, è necessario rabboccare.

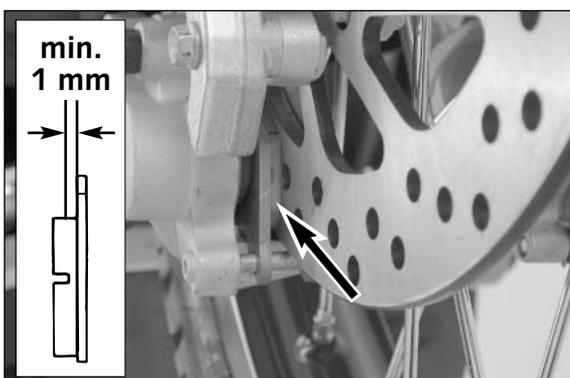
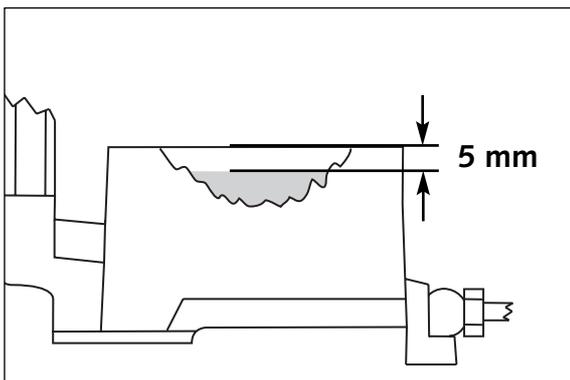
Svitare le viti ❷ e togliere il coperchietto ❸ unitamente alla membrana in gomma ❹. Spingere i pistoncini delle pinze freno anteriore completamente indietro, se necessario smontare la ruota anteriore. Portare la pompa freno in posizione orizzontale e rabboccare con liquido freni DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) fino a 5 mm sotto il bordo superiore del recipiente. Rimontare membrana, coperchietto e viti. Lavare con acqua eventuale liquido freno traboccato o versato. Azionare il freno anteriore fino ad ottenere il punto di pressione.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- AZIONARE IL FRENO ANTERIORE FINO AD OTTENERE IL PUNTO DI PRESSIONE.
- NON UTILIZZARE IN NESSUN CASO DEL LIQUIDO FRENI DOT 5 ! SI TRATTA DI UN LIQUIDO PER FRENI A BASE DI OLIO DI SILICONE ED È COLOR PORPORA. ESSO RICHIEDE L'IMPIEGO DI GUARNIZIONI E TUBI SPECIALI.
- CONSERVATE IL LIQUIDO FRENI FUORI PORTATA DEI BAMBINI.
- IL LIQUIDO FRENI PUÒ PROVOCARE IRRITAZIONI PELLE. NON PORTATELO A CONTATTO CON LA PELLE O CON GLI OCCHI. SE DOVESSE SPRUZZARE DEL LIQUIDO FRENI NEGLI OCCHI, SCIACQUATE ACCURATAMENTE CON ACQUA E CONSULTATE UN MEDICO.

! AVVERTIMENTO !

- NON PORTARE IL LIQUIDO FRENI A CONTATTO CON PARTI VERNICIATE, IL LIQUIDO FRENI CORRODE LA VERNICE !
- UTILIZZATE SOLO LIQUIDO FRENI PULITO DA UN CONTENITORE A TENUTA ERMETICA.



Controllo pastiglie freno anteriore

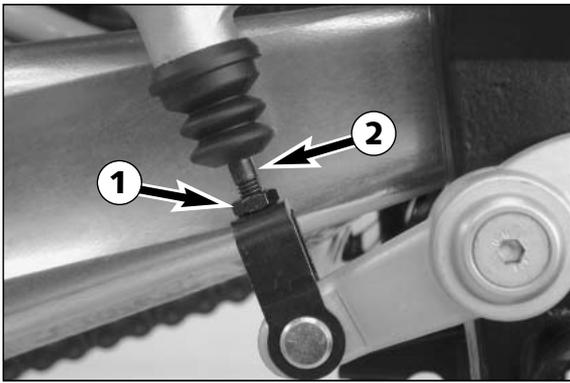
Le pastiglie del freno vanno controllate dal basso. Lo spessore delle pastiglie non deve essere inferiore a 1 mm.

⚠ ATTENZIONE ⚠

AL PUNTO PIÙ SOTTILE LO SPESSORE DELLE PASTIGLIE DEI FRENI NON DEVE ESSERE INFERIORE 1 MM, ALTRIMENTI SI POTREBBE VERIFICARE UN GUASTO AI FRENI. NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA PROPRIA SICUREZZA FATE PERCIÒ SOSTITUIRE IN TEMPO LE PASTIGLIE.

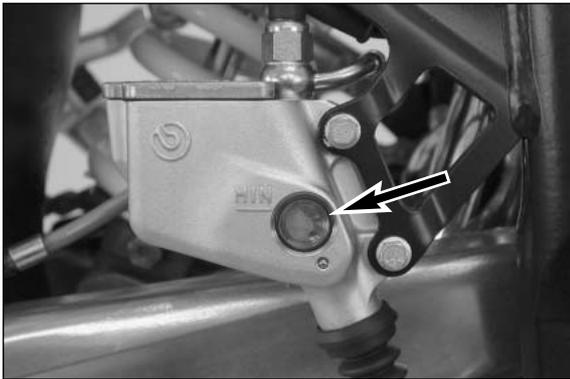
! AVVERTIMENTO !

SE LE PASTIGLIE VENGONO SOSTITuite TROPPO TARDI COSICCHÉ LE GUARNIZIONI RISULTANO PARZIALMENTE O COMPLETAMENTE CONSUMATE, LE PARTI IN ACCIAIO DELLE PASTIGLIE SFREGANO SUI DISCHI FRENO. CIÒ COMPORTA UNA NOTEVOLE DIMINUIZIONE DELL'EFFETTO FRENANTE E LA DISTRUZIONE DEI DISCHI FRENO.



Modifica posizione base del pedale freno *

Svitare il controdado ❶ e girare l'asta di spinta ❷ finché il pedale freno non ha raggiunto la posizione ottimale. Dopodiché serrare di nuovo il controdado.

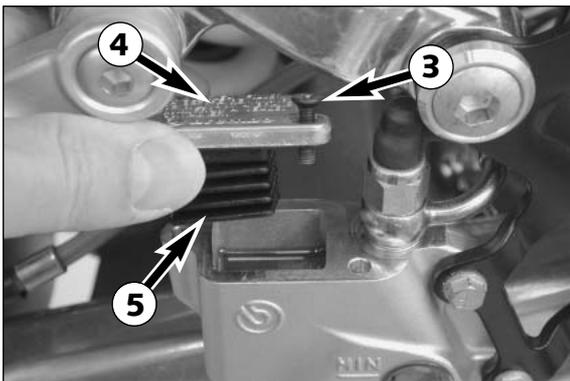


Controllo livello liquido freno posteriore

Il recipiente del liquido per il freno a disco posteriore e combinato con la pompa freno posteriore e ha un vetro spia. A veicolo posteggiato in posizione verticale, il livello del liquido freno non deve scendere sotto la marcatura MIN.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- SE IL LIVELLO DEL LIQUIDO FRENI SCENDE AL DI SOTTO DEL VALORE MINIMO, QUESTO INDICA PERDITE DEL SISTEMA DI FRENATURA O IL CONSUMO COMPLETO DELLE PASTIGLIE DEL FRENO. IN TAL CASO RIVOLGERSI SUBITO AD UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM.
- FATE SOSTITUIRE IL LIQUIDO DEI FRENI ANTERIORE E POSTERIORE OGNI DUE ANNI IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM.



Rabbocco liquido freno posteriore *

In condizioni normali non è necessario un rabbocco del liquido freni (vedi Indicazioni di base sui freni a disco KTM).

Appena il livello del liquido freni raggiunge la marcatura MIN, è necessario rabboccare.

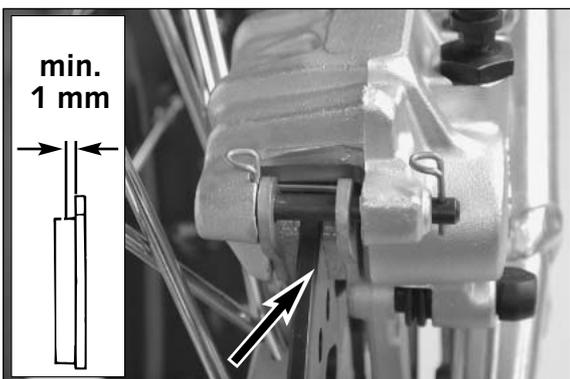
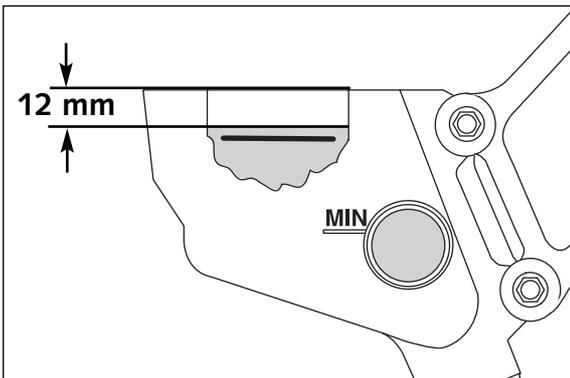
A questo scopo svitare le viti ❸ e togliere il coperchietto ❹ unitamente al soffiello in gomma ❺. Spingere i pistoncini della pinza freno posteriore completamente indietro, se necessario smontare la ruota posteriore. Rabboccare con liquido freni DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) fino a 12 mm sotto il bordo superiore del recipiente. Rimontare soffiello, coperchietto e viti. Lavare con acqua eventuale liquido freno traboccato o versato. Azionare il freno posteriore fino ad ottenere il punto di pressione.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- AZIONARE IL FRENO POSTERIORE FINO AD OTTENERE IL PUNTO DI PRESSIONE.
- NON UTILIZZARE IN NESSUN CASO DEL LIQUIDO FRENI DOT5 ! SI TRATTA DI UN LIQUIDO PER FRENI A BASE DI OLIO DI SILICONE ED È COLOR PORPORA. ESSO RICHIEDE L'IMPIEGO DI GUARNIZIONI E TUBI SPECIALI.
- CONSERVATE IL LIQUIDO FRENI FUORI PORTATA DEI BAMBINI.
- IL LIQUIDO FRENI PUÒ PROVOCARE IRRITAZIONI PELLE. NON PORTATELO A CONTATTO CON LA PELLE O CON GLI OCCHI. SE DOVESSE SPRUZZARE DEL LIQUIDO FRENI NEGLI OCCHI, SCIACQUATE ACCURATAMENTE CON ACQUA E CONSULTATE UN MEDICO.

! AVVERTIMENTO !

- NON PORTARE IL LIQUIDO FRENI A CONTATTO CON PARTI VERNICIATE, IL LIQUIDO FRENI CORRODE LA VERNICE !
- UTILIZZATE SOLO LIQUIDO FRENI PULITO DA UN CONTENITORE A TENUTA ERMETICA.



Controllo pastiglie freno posteriore

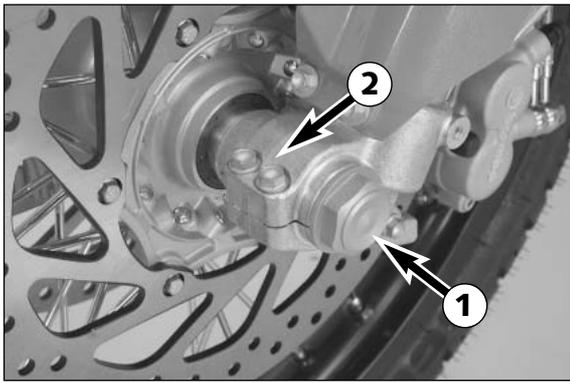
Le pastiglie del freno vanno controllate dal lato posteriore. Lo spessore delle pastiglie non deve essere inferiore a 1 mm.

⚠ ATTENZIONE ⚠

AL PUNTO PIÙ SOTTILE LO SPESSORE DELLE PASTIGLIE DEI FRENI NON DEVE ESSERE INFERIORE 1 MM, ALTRIMENTI SI POTREBBE VERIFICARE UN GUASTO AI FRENI. NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA PROPRIA SICUREZZA FATE PERCIÒ SOSTITUIRE IN TEMPO LE PASTIGLIE.

! AVVERTIMENTO !

SE LE PASTIGLIE DEL FRENO VENGONO SOSTITuite TROPPO TARDI COSICCHÈ ESSE RISULTANO PARZIALMENTE O COMPLETAMENTE CONSUMATE, LE PARTI IN ACCIAIO DELLE PASTIGLIE SFREGANO SUL DISCO. CIÒ COMPORTA UNA NOTEVOLE DIMINUIZIONE DELL'EFFETTO FRENATE ED IL DETERIORAMENTO DEL DISCO DEL FRENO.

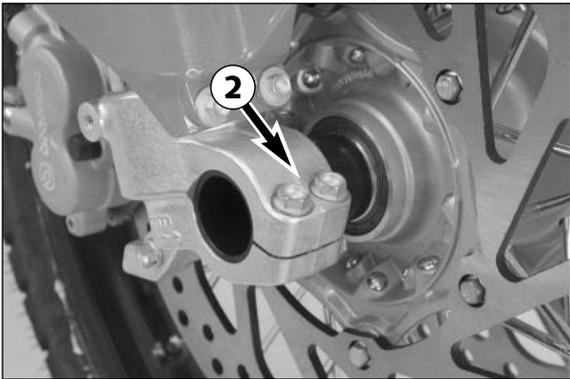


Smontaggio e montaggio ruota anteriore

Posizionare la moto con il paramotore su un cavalletto di modo che la ruota anteriore non tocchi più terra.

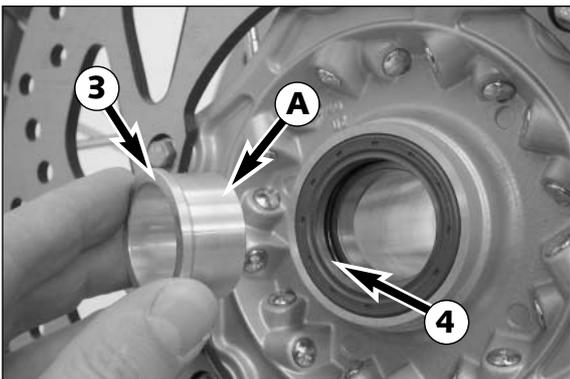
Allentare la vite flangiata ① e le viti di serraggio ② ai due fondelli forcella. Svitare la vite flangiata di ca. 8 giri, premere con la mano sulla vite flangiata per spingere fuori il perno ruota dal fondello forcella e togliere la vite flangiata. Tenendo ferma la ruota anteriore estrarre il perno ruota. Tirare una pinza freno leggermente verso l'esterno e levare la ruota anteriore dalla forcella.

Togliere le boccole distanziali sinistra ③ e destra dai paraoli.

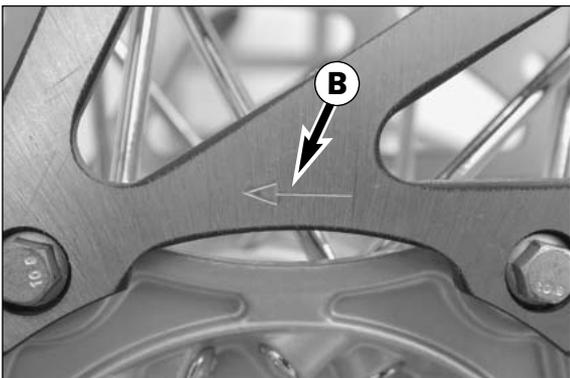


! AVVERTIMENTO !

- NON AZIONARE IL FRENO A MANO QUANDO LA RUOTA ANTERIORE È SMONTATA.
- APPOGGIARE LA RUOTA ANTERIORE SEMPRE IN MANIERA CHE NON VENGANO DANNEGGIATI I DISCHI FRENO.



Prima di rimontare la ruota anteriore, pulire ed ingrassare i paraoli ④ e la superficie di scorrimento ④ delle boccole distanziali e montare queste ultime (la boccola distanziale larga nel paraolio sinistro). Con un cacciavite spingere le pastiglie leggermente indietro. Preparare la ruota anteriore posizionata in direzione di marcia, vedi freccia ⑤ sui dischi freno.



Per rimontare la ruota anteriore inserirla nella forcella, tirare una pinza freno leggermente verso l'esterno e spingere il pneumatico fra le pinze freno. Inserire i dischi freno nelle pinze e montare il perno ruota.

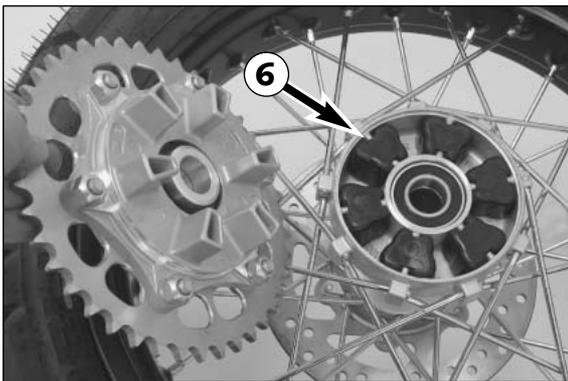
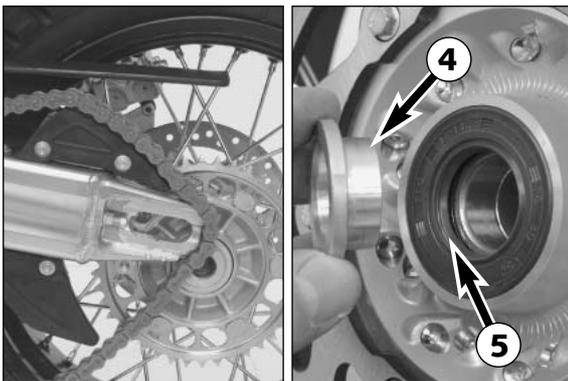
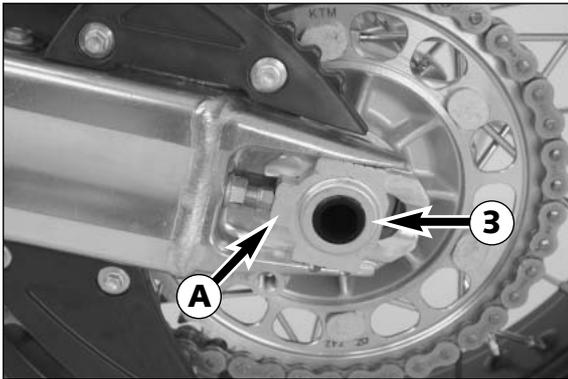
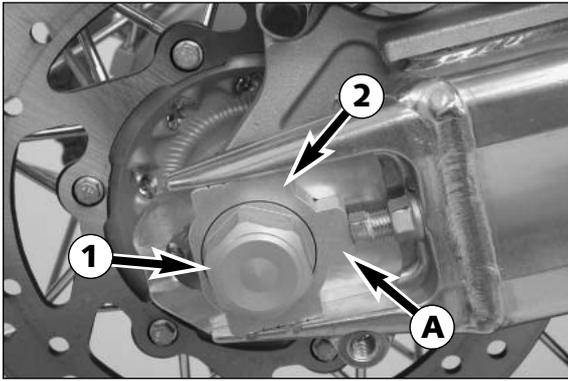
Montare la vite flangiata ① e stringerla leggermente, serrare le viti di serraggio ② al fondello forcella destro (guardando in direzione di marcia) per evitare che il perno ruota si giri, e serrare la vite flangiata a 60 Nm.

Svitare le viti di serraggio al fondello destro, togliere la motocicletta dal cavalletto, azionare il freno anteriore e comprimere alcune volte energeticamente la forcella per scaricare la tensione sugli steli.

Solo allora serrare le viti di serraggio ai due fondelli forcella a 10 Nm.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- SE AL RIMONTAGGIO NON AVETE A DISPOSIZIONE UNA CHIAVE DINAMOMETRICA, FATE CORREGGERE LE COPPIE DI SERRAGGIO APPENA POSSIBILE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM. UN PERNO RUOTA LENTO PUÒ COMPORTARE CARATTERISTICHE DI GUIDA INSTABILI DELLA MOTOCICLETTA.
- DOPO AVER MONTATO LA RUOTA POSTERIORE AZIONATE SEMPRE IL FRENO A PEDALE FINO A RIPRISTINARE IL CORRETTO PUNTO DI PRESSIONE.
- I DISCHI FRENO VANNO MANTENUTI SEMPRE PERFETTAMENTE PULITI DA OLIO E GRASSO, ALTRIMENTI VERREBBE FORTEMENTE RIDOTTO L'EFFETTO FRENANTE.



Smontaggio e montaggio della ruota posteriore

Posizionare la motocicletta sul cavalletto centrale di modo che la ruota posteriore non tocchi più terra.

Svitare il dado flangiato ❶, togliere il tendicatena ❷, tener ferma la ruota posteriore e sfilare il perno ruota ❸. Spingere la ruota posteriore il più possibile in avanti, togliere la catena dalla corona ed appoggiarla sulla protezione della corona. Levare con cautela la ruota posteriore dal forcellone.

! AVVERTIMENTO !

- NON AZIONARE IL FRENO A PEDALE QUANDO LA RUOTA POSTERIORE È SMONTATA.
- APPOGGIATE LA RUOTA SEMPRE CON IL DISCO FRENO IN ALTO PER EVITARE DI DANNEGGIARLO.
- QUANDO VIENE SMONTATO IL PERNO RUOTA OCCORRE PULIRE ACCURATAMENTE LE FILETTATURE DEL PERNO RUOTA E DEL DADO A COLLETTO E REINGRASSARLE PER EVITARE UN GRIPPAGGIO DELLE FILETTATURE (MOTOREX LONG THERM 2000).

INDICAZIONE: Una volta smontata la ruota posteriore, dovrebbero essere controllati anche i parastrappi nel mozzo della ruota posteriore.

Prima di rimontare la ruota posteriore pulire ed ingrassare la superficie di scorrimento della boccola ❹ ed il paraolio ❺.

Per il montaggio si proceda in senso inverso. Fate attenzione alla corretta posizione di montaggio del perno ruota e del tendicatena, i naselli ❹ devono indicare in avanti. Prima di serrare il dado a colletto con 110 Nm spingere in avanti la ruota posteriore affinché i tendicatena siano a contatto con le viti di serraggio.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- SE AL MONTAGGIO NON DISPONETE DI UNA CHIAVE DINAMOMETRICA, FATE CORREGGERE LA COPPIA DI SERRAGGIO AL PIÙ PRESTO POSSIBILE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM. UN PERNO RUOTA ALLENTATO PUÒ COMPORTARE UN COMPORTAMENTO DI GUIDA INSTABILE DELLA MOTO.
- DOPO AVER MONTATO LA RUOTA POSTERIORE AZIONATE SEMPRE IL FRENO A PEDALE FINO A RIPRISTINARE IL CORRETTO PUNTO DI PRESSIONE.
- IL DISCO DEL FRENO VA MANTENUTO SEMPRE PERFETTAMENTE PULITO DA OLIO E GRASSO. IN CASO CONTRARIO L'EFFETTO FRENANTE VERREBBE NOTEVOLMENTE RIDOTTO.

Controllo gomme di ammortamento del mozzo ruota posteriore *

I modelli Adventure hanno il mozzo della ruota posteriore dotato di parastrappi. La potenza del motore viene trasmessa sulla ruota posteriore dal pignone catena mediante 6 gomme di ammortamento ❹. Queste 6 gomme di ammortamento si usurano con l'uso. Quando la ruota posteriore è smontata, approfittare dell'occasione per controllare l'usura di queste gomme.

Per far questo, appoggiare la ruota posteriore con il pignone in alto su un banco di lavoro ed inserire il perno ruota nel mozzo. Ora tenere ferma la ruota e cercare di girare il pignone. Misurando dall'esterno, il pignone deve farsi girare al massimo di 5 mm. Se il gioco è maggiore, si devono sostituire tutte le 6 gomme di ammortamento.

Controllare le gomme di ammortamento anche per quanto riguarda eventuali danni ed insudiciamenti.

! AVVERTIMENTO !

SE LE GOMME NON VENGONO SOSTITuite IN TEMPO, IL DISPOSITIVO DI TRASCINAMENTO DEL PIGNONE CATENA ED IL MOZZO DELLA RUOTA POSTERIORE VENGONO DANNEGGIATI. SOSTITUIRE SEMPRE TUTTE LE 6 GOMME INSIEME.



PRESSIONE PNEUMATICI		
950 Adventure	anteriore	posteriore
Strada, solo guidatore	2,4 bar	2,6 bar
Strada, con passeggero	2,4 bar	2,8 bar
Max. carico utile	2,4 bar	2,8 bar

Pneumatici, pressione pneumatici

Il tipo, lo stato e la pressione dei pneumatici condizionano il comportamento su strada della motocicletta e vanno pertanto controllati prima di ogni viaggio.



ATTENZIONE



- PER GARANTIRE LA SICUREZZA DI MARCIA E CARATTERISTICHE DI MARCIA OTTIMALI, UTILIZZARE SOLO PNEUMATICI INDICATI DALLA KTM. ALTRI PNEUMATICI POSSONO INFLUIRE NEGATIVAMENTE SULLA TENUTA DI STRADA (AS ESEMPIO "OSCILLARE" ALLE ALTE VELOCITÀ).
- SE VENGONO USATI PNEUMATICI CON UN CODICE DI VELOCITÀ INFERIORE A "V" (240 KM/H), LA CORRISPONDENTE VELOCITÀ MASSIMA NON DEVE ESSERE SUPERATA. SULLA MOTO DEVE ESSERE APPOSTO NEL CAMPO VISIVO DEL GUIDATORE UN ADESIVO CON L'INDICAZIONE DELLA VELOCITÀ MASSIMA CONSENTITA.
- La misura dei pneumatici è indicata nei dati tecnici e nel libretto della moto.
- Lo stato dei pneumatici deve essere controllato prima di ogni viaggio. Controllare i pneumatici verificando che non presentino tagli, chiodi conficcati o altri oggetti appuntiti.
- Riguardo alla profondità minima del profilo rispettate le normative vigenti nel vostro paese. Noi raccomandiamo di cambiare i pneumatici al più tardi quando il profilo ha raggiunto una profondità di 2 mm.
- La pressione d'aria dei pneumatici va controllata regolarmente a pneumatici „freddi“. Adattate la pressione d'aria al peso totale della moto. La corretta regolazione della pressione garantisce ottimale confort di viaggio e massima durata del pneumatico.



ATTENZIONE



- FAR MONTARE ESCLUSIVAMENTE PNEUMATICI AUTORIZZATI DALLA KTM. PNEUMATICI DIVERSI POSSONO CONDIZIONARE NEGATIVAMENTE IL COMPORTAMENTO SU STRADA DELLA MOTOCICLETTA.
- PER LA RUOTA ANTERIORE E PER LA RUOTA POSTERIORE UTILIZZARE PNEUMATICI DELLA STESSA MARCA E DELLO TIPO.
- PER GARANTIRE LA VOSTRA INCOLUMITÀ, PNEUMATICI DANNEGGIATI VANNO SOSTITUITI IMMEDIATAMENTE.
- PNEUMATICI LISCI CONDIZIONANO NEGATIVAMENTE IL COMPORTAMENTO SU STRADA DEL MOTOCICLO, SOPRATTUTTO SU CARREGGIATA BAGNATA.
- PNEUMATICI NUOVI HANNO UNA SUPERFICIE LISCIA E PERTANTO GLI MANCA ANCORA LA PIENA ADERENZA. L'INTERO BATTISTRADA DEVE QUINDI ESSERE IRRUVIDITO NEI PRIMI 200 KM ATTRAVERSO UN RODAGGIO A VELOCITÀ MODERATA ALTERNANDO LA POSIZIONE INCLINATA. SOLO CON QUESTO RODAGGIO VIENE OTTENUTA AL CENTO PERCENTO L'ADERENZA DEL BATTISTRADA.
- UNA PRESSIONE INSUFFICIENTE COMPORTA UN'USURA ANOMALA ED IL SURRISCALDAMENTO DEL PNEUMATICO.

Controllo tensione raggi

Una corretta tensione dei raggi è molto importante per la stabilità della ruota e quindi per la sicurezza su strada. Un raggio insufficientemente teso comporta lo squilibrio della ruota ed in breve tempo l'allentamento di altri raggi. Controllare regolarmente la tensione dei raggi, particolarmente su motociclette nuove. A tal fine colpire brevemente ogni raggio con la punta di un cacciavite (vedi foto): il raggio dovrà produrre un suono chiaro. Suoni cupi invece significano raggi lenti. In tal caso occorrerà far registrare i raggi in un'officina specializzata e far centrare la ruota.



ATTENZIONE



- SE SI PROSEGUE CON RAGGI LENTI, QUESTI SI POSSONO ROMPERE E PROVOCARE COSÌ CARATTERISTICHE DI GUIDA INSTABILI. RAGGI ROTTI POSSONO DANNEGGIARE LA CAMERA D'ARIA ED A CAUSA DELLA PERDITA DI ARIA LA MOTOCICLETTA PUÒ FACILMENTE SFUGGIRE AL CONTROLLO.
- RAGGI ECCESSIVAMENTE TESI SI POSSONO STRAPPARE A CAUSA DI UN SOVRACCARICO LOCALE. I RAGGI DEVONO ESSERE TESI CON UNA COPPIA DI SERRAGGIO DA 4-6 NM.

Batteria

La batteria si trova davanti il motore sotto il paramotore ed è esente da manutenzione.

Non è necessario controllare il livello dell'elettrolita o rabboccare con acqua. Bisogna soltanto tenere puliti i poli della batteria e, se necessario, ingrassarli leggermente con grasso privo di acidi.

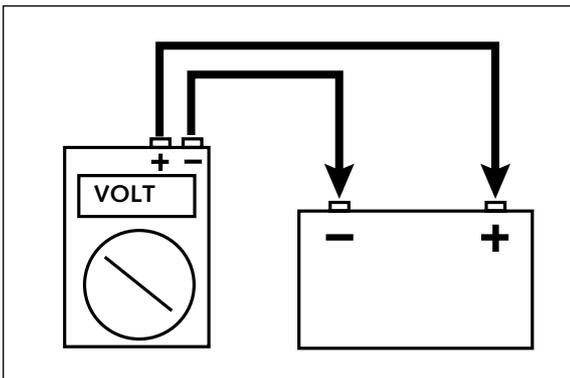
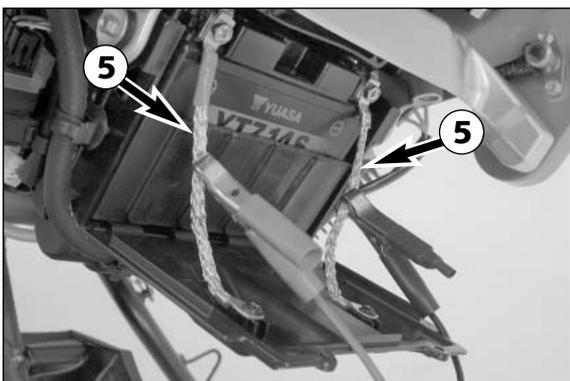
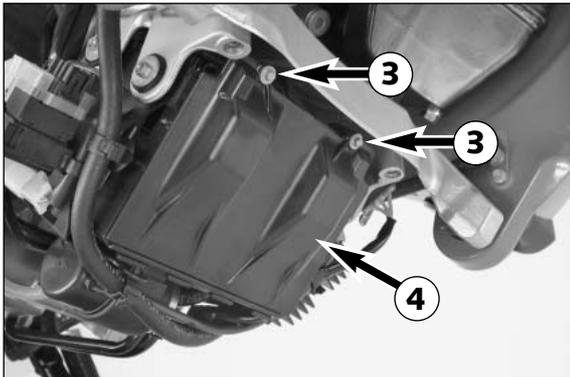
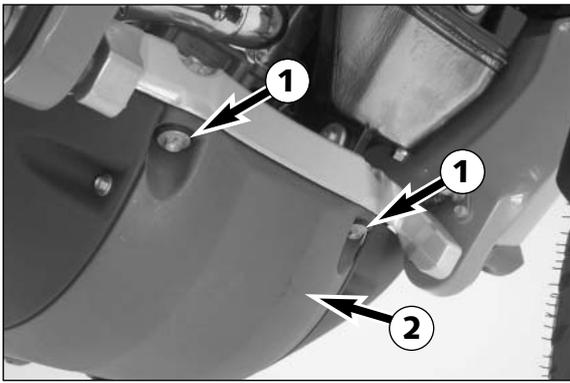


AVVERTIMENTO



IL COPERCHIO DI CHIUSURA ❶ NON DEVE ASSOLUTAMENTE ESSERE TOLTO, PERCHÉ ALTRIMENTI VERREBBE DANNEGGIATA LA BATTERIA.





Smontaggio e rimontaggio batteria *

La batteria deve essere smontata solo quando la moto viene messa a riposo. A questo scopo togliere le viti ❶ e ribaltare verso il basso il paramotore ❷. Togliere le viti ❸ e ribaltare verso il basso la copertura della batteria ❹. Scollegare prima il polo negativo e poi quello positivo della batteria. Togliere la copertura della batteria ed estrarre la batteria completa di involucro.

Caricare la batteria prima e dopo la messa a riposo. Temperatura di conservazione 0 – 35°C.

Al rimontaggio inserire la batteria completa di involucro nella cassetta portabatteria e montare la copertura. Collegare i cavi prima al polo positivo poi a quello negativo della batteria per evitare cortocircuiti. Ribaltare verso l'alto la copertura della batteria e fissarla con 2 viti. Ribaltare verso l'alto il paramotore, spalmare Loctite 243 (frenafiletto) sui filetti delle due viti, rimontare le viti e serrarle a 25 Nm.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- SE PER QUALUNQUE MOTIVO CI DOVESSE ESSERE UNA FUORIUSCITA DI ELETTRILITA (ACIDO SOLFORICO) DALLA BATTERIA, SI RACCOMANDA LA MASSIMA PRECAUZIONE. L'ELETTRILITA PUÒ PROVOCARE GRAVI USTIONI.
- AL CONTATTO CON LA PELLE SCIACQUARE ABBONDANTEMENTE CON ACQUA.
- SE DELL'ELETTRILITA ENTRA NEGLI OCCHI, SCIALCQUARE ALMENO PER 15 MINUTI CON ACQUA E CONSULTARE SUBITO UN MEDICO.
- BENCHÉ SI TRATTI DI UNA BATTERIA CHIUSA. È POSSIBILE CHE FUORIESCANO DEI GAS ESPLOSIVI. TENERE SCINTILLE O FIAMME APERTE LONTANE DALLA BATTERIA.
- TENERE BATTERIE DIFETTOSE FUORI DALLA PORTATA DI BAMBINI E PROVVEDERE AD UN REGOLARE SMALTIMENTO.
- LE VITI DEL PARAMOTORE VANNO ASSOLUTAMENTE ASSICURATE CON LOCTITE 243 PER EVITARE UN ALLENTAMENTO.

! AVVERTIMENTO !

IN NESSUN CASO STACCARE LA BATTERIA A MOTORE ACCESO, PERCHÉ ALTRIMENTI IL REGOLATORE-RADDRIZZATORE VERREBBE DISTRUTTO.

Carica batteria

AVVERTENZA: Presso il vostro concessionario KTM è disponibile un carica-batterie con il cod.art. 58429074000. Con questo caricabatterie potete misurare, inoltre, la tensione di riposo, la capacità di avviamento della batteria e la potenza del generatore.

Ribaltare verso il basso il paramotore e la copertura della batteria e determinare lo stato di carica della batteria. A questo scopo misurare con un voltmetro la tensione fra i poli della batteria (tensione di riposo). Per ottenere una misurazione esatta, prima della misurazione la batteria non deve essere né caricata né scaricata per almeno 30 minuti.

Se la tensione supera 12,4 V, non è necessario caricarla.

Se invece è inferiore a 12,4 V, è consigliabile ricaricarla.

RICARICA:

Collegare il carica-batterie ai cavi ❺ che vanno alla copertura della batteria. Questi cavi sono stati montati perché i poli della batteria sono di difficile accesso per cui, maneggiando con le mani, si possono verificare facilmente dei cortocircuiti.

Ricaricare la batteria per 5 fino a max. 10 ore con 1,4 ampere e max. 14,4 volt. Con una ricarica rapida la batteria dovrebbe essere caricata, per non più di 1 ora, con 4,5 ampere e max. 14,4 volt.

! AVVERTIMENTO !

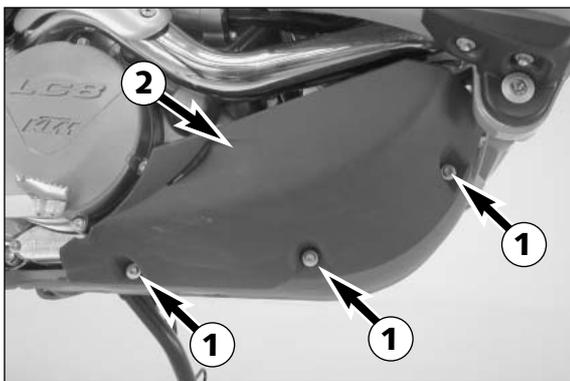
- SE NON È POSSIBILE DETERMINARE LO STATO DI CARICA, LA BATTERIA PUÒ ESSERE RICARICATA PER 5 FINO A MAX. 10 ORE CON 1,4 AMPERE E MAX. 14,4 VOLT.
- PER LA CARICA COLLEGARE PRIMA LA BATTERIA AL CARICA-BATTERIE, POI ACCENDERE IL CARICA-BATTERIE.
- ALLA CARICA IN LOCALI CHIUSI PROVVEDERE AD UNA BUONA AERAZIONE. DURANTE LA CARICA LA BATTERIE PRODUCE GAS ESPLOSIVI.
- SE LA BATTERIA VIENE CARICATA PER TROPPO TEMPO O CON UNA TENSIONE TROPPO ALTA FUORIESCE DELL'ELETTRILITA ATTRAVERSO LE VALVOLE DI SICUREZZA. COSÌ LA BATTERIA PERDE CAPACITÀ.
- TRALASCIARE POSSIBILMENTE DELLE CARICHE VELOCI.
- IL LISTELLO DI CHIUSURA NON VA ASSOLUTAMENTE RIMOSSO, PERCHÉ ALTRIMENTI ESSO VIENE DANNEGGIATO.

Collegamento cavi per avviamento

Ribaltare verso il basso il paramotore e la copertura della batteria (vedi Smontaggio e rimontaggio batteria). Collegare la coppia di cavi per avviamento ai cavi che vanno alla copertura della batteria. Collegare prima il cavo positivo.

! AVVERTIMENTO !

- I PUNTI NUDI DEI CAVI PER AVVIAMENTO NON DEVONO ASSOLUTAMENTE TOCCARSI. UN CORTOCIRCUITO PUÒ DANNEGGIARE L'IMPIANTO ELETTRICO DI AMBEDUE I VEICOLI.
- COLLEGARE LE DUE BATTERIE SOLO PER POCO TEMPO PER EVITARE UN SOVRACCARICO.



Fusibile principale

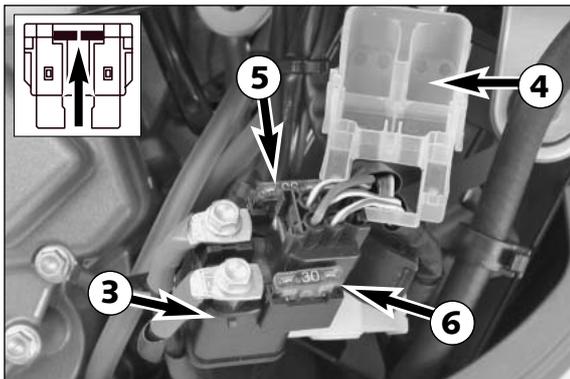
Con il fusibile principale sono protette tutte le utenze elettriche della moto. Il fusibile principale si trova nel relè d'avviamento sotto il rivestimento destro del motore. - Svitare le viti ❶ e togliere il rivestimento del motore ❷.



ATTENZIONE



NON VI SCOTTATE AL TUBO DI SCARICO CALDO.



Togliere il relè d'avviamento ❸ verso l'alto dal suo supporto, staccare la cuffia ❹ e controllare il fusibile principale ❺. Nel relè d'avviamento si trova anche un fusibile di scorta ❻ (30 ampere).

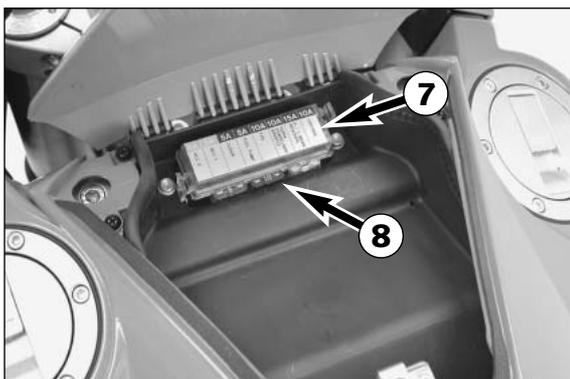
Un fusibile bruciato deve essere sostituito esclusivamente con un altro equivalente. Se anche il nuovo fusibile dovesse bruciarsi una volta montato, rivolgersi assolutamente ad un'officina specializzata KTM.



AVVERTIMENTO



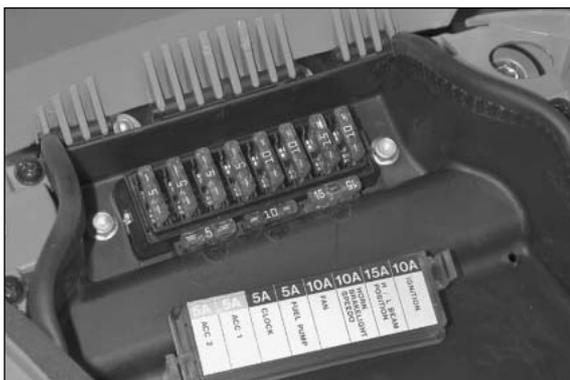
NON MONTARE IN NESSUN CASO UN FUSIBILE CON MAGGIORE POTENZA O TENTARE DI "AGGIUSTARE" LO STESSO FUSIBILE. TRATTAMENTI NON APPROPRIATI POTREBBERO CAUSARE IL GUASTO DELL'INTERO IMPIANTO ELETTRICO.



Fusibili per singole utenze elettriche

Nello scomparto portaoggetti è montata la scatola fusibili con ulteriori fusibili che proteggono separatamente le utenze elettriche.

Sul coperchio della scatola fusibili ❷ sono indicate le utenze elettriche e la capacità dei rispettivi fusibili. La scatola fusibili contiene anche fusibili di scorta ❸ con 5, 10 e 15 ampere.



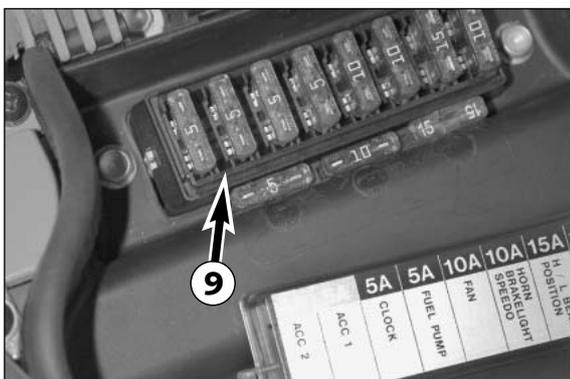
Un fusibile bruciato deve essere sostituito esclusivamente con un altro equivalente. Se anche il nuovo fusibile dovesse bruciarsi una volta montato, rivolgersi assolutamente ad un'officina specializzata KTM.



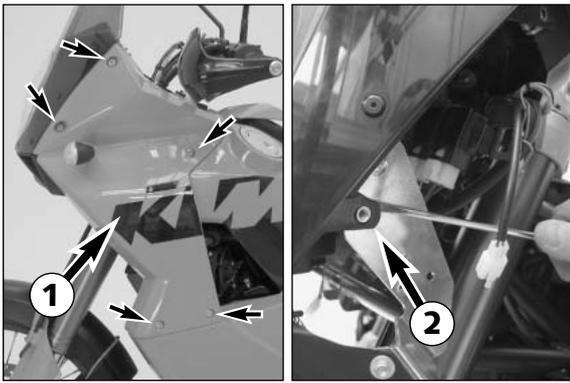
AVVERTIMENTO



NON MONTARE IN NESSUN CASO UN FUSIBILE CON MAGGIORE POTENZA O TENTARE DI "AGGIUSTARE" LO STESSO FUSIBILE. TRATTAMENTI NON APPROPRIATI POTREBBERO CAUSARE IL GUASTO DELL'INTERO IMPIANTO ELETTRICO.



Allo stato di consegna i fusibili ACC 1 e ACC 2 ❹ non sono ancora occupati da utenze elettriche. Essi sono previsti per strumenti supplementari con un consumo massimo di corrente di 5 ampere ciascuno. Per la connessione di tali strumenti sono previsti appositi connettori sotto la mascherina portafaro. Per maggiori dettagli rivolgetevi alla vostra officina specializzata KTM.

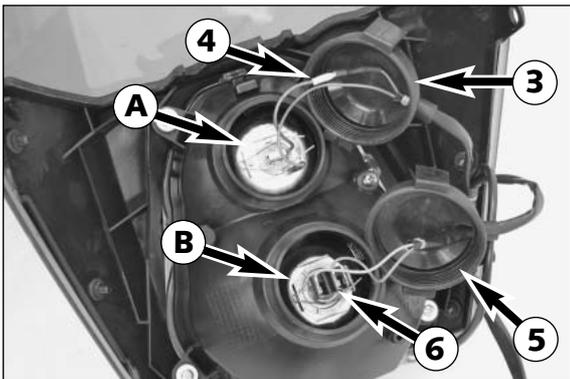


Sostituzione lampadine doppio faro *

Svitare 5 viti a sinistra ed a destra e togliere i due rivestimenti laterali ①. Con un cacciavite sganciare le linguette di fissaggio ②, ribaltare in avanti il cupolino completo di doppio faro e staccare il connettore dal pannello di connessione. Appoggiare i fari su un fondo morbido per evitare danneggiamenti.

! AVVERTIMENTO !

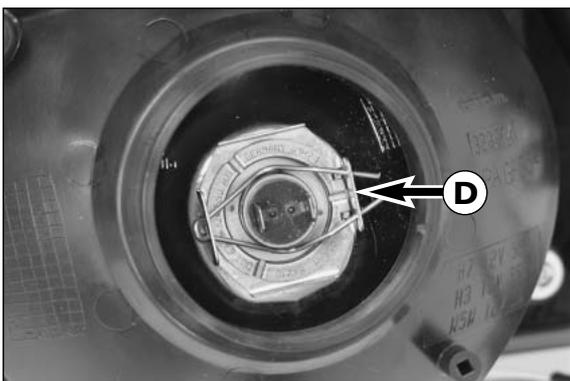
NON TOCCARE IL BULBO DI VETRO DELLA LAMPADINA CON LE DITA, ONDE EVITARE IL DANNEGGIAMENTO DELLA PARABOLA.



LAMPADINA LUCE ABBAGLIANTE ①:

Togliere la cuffia in gomma ③ e staccare il connettore ④. Sganciare la staffetta di fissaggio e togliere la lampadina.

Riagganciare la staffetta di fissaggio, collegare il connettore e montare il cappuccio in gomma.

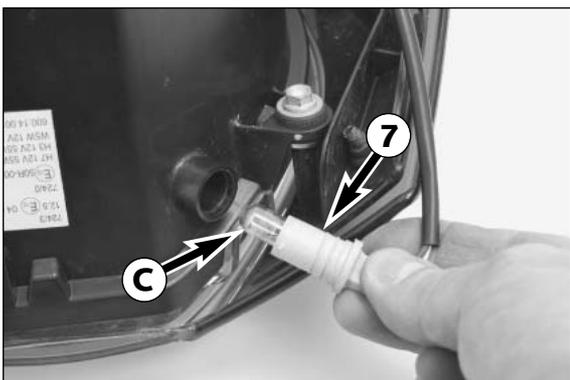


LAMPADINA LUCE ABBAGLIANTE ②:

Togliere la cuffia in gomma ⑤ e staccare il connettore ⑥. Sganciare la staffetta di fissaggio e togliere la lampadina.

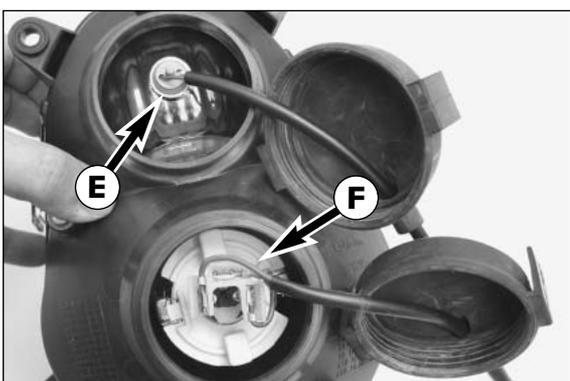
All'inserimento di una nuova lampadina far attenzione che la linguetta ① risieda nell'apposita apertura del portalampada.

Riagganciare la staffetta, innestare il connettore sulla lampadina e montare il cappuccio in gomma.



LAMPADINA LUCE DI POSIZIONE ③:

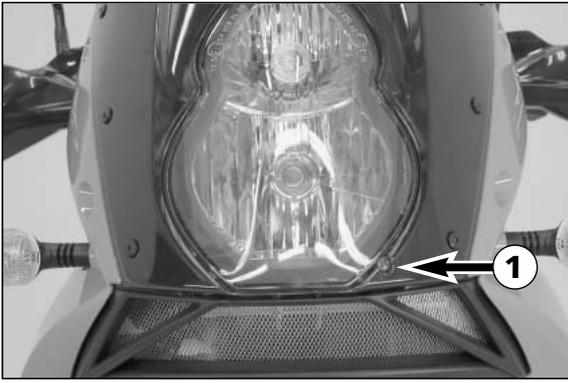
Estrarre il portalampada ⑦ dal riflettore e togliere la lampadina dal portalampada.



Esecuzione USA:

Nell'esecuzione USA la lampadina della luce di posizione ③ si trova nel faro superiore. Nel faro inferiore è montata una lampadina ④ per la luce abbagliante ed anabbagliante.

Prima di rimontare il doppio faro collegare il connettore sul pannello di connessione e verificare il funzionamento di tutte le lampadine.



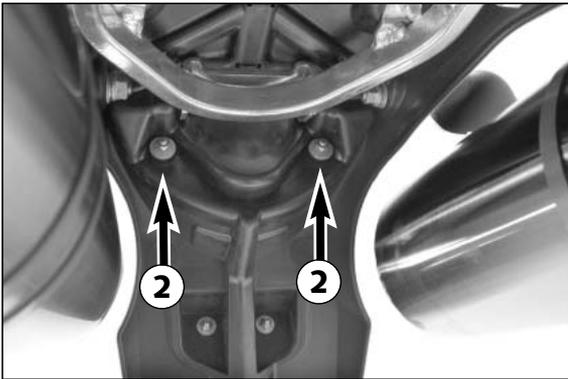
Regolazione profondità di illuminazione

Un alto carico utile può richiedere una correzione della profondità di illuminazione del doppio faro.

La profondità di illuminazione del doppio faro può essere regolata con la vite di registro ❶. Girando in senso orario si aumenta la profondità di illuminazione, girando in senso antiorario la si diminuisce.

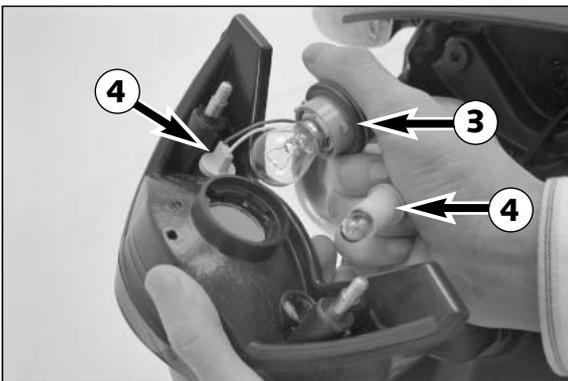
CONTROLLO:

Effettuate ad un'altezza di 850 mm (950 Adventure S) ossia di 810 mm (950 Adventure) un segno su un muro chiaro davanti il quale si estende una superficie orizzontale. Posizionatevi con la motocicletta pronta per il viaggio (con bagagli, guidatore, passeggero) ad una distanza di 10 metri dal muro ed accendete la luce anabbagliante. La delimitazione delle zone chiare e scure dovrebbe trovarsi in corrispondenza del segno effettuato sul muro.



Sostituzione lampadine luce di stop e luce posteriore

Togliere ambedue i dadi esagonali ❷ dal lato inferiore del parafango posteriore e togliere il fanalino.



LAMPADINA LUCE DI STOP:

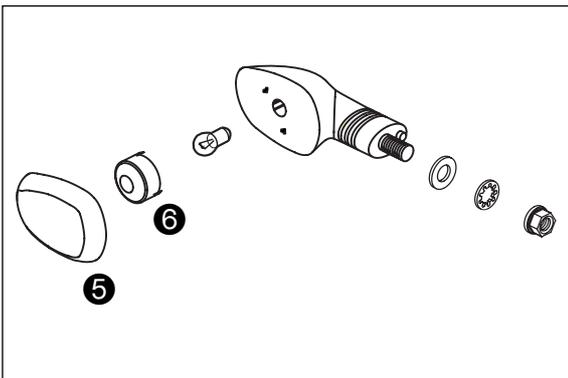
Girare il portalampada ❸ di ca. 30° in senso antiorario ed estrarlo dal fanalino.

Premere leggermente la lampadina, girarla di ca. 45° in senso antiorario ed estrarla dal portalampada.

Il montaggio avviene in ordine inverso.

LAMPADINE LUCE POSTERIORE:

Estrarre il portalampada ❹ dal corpo del fanalino e togliere la lampadina dal portalampada.

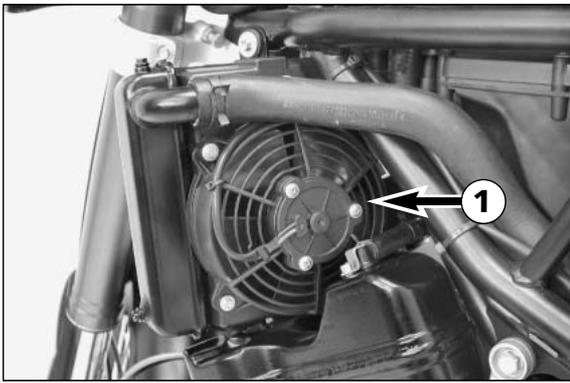


Freccia – sostituzione lampadina

Togliere la vite sulla parte posteriore dell'indicatore di direzione, orientare il vetro ❺ con cautela verso il veicolo e toglierlo. Girare il cappuccio ❻ di ca. 15° in senso antiorario e toglierlo.



Girare il portalampada di ca. 30° in senso antiorario ed estrarlo dal fanalino. Il montaggio avviene in ordine inverso.

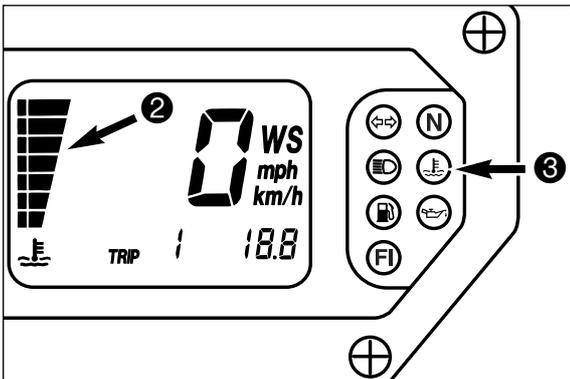


Raffreddamento

La pompa dell'acqua nel motore provvede alla circolazione forzata del liquido di raffreddamento. A motore freddo il liquido di raffreddamento circola solo nei cilindri e nelle teste cilindro. Quando il motore ha raggiunto la sua temperatura d'esercizio (ca. 75°C), il termostato apre ed il liquido di raffreddamento viene pompato anche attraverso il radiatore in alluminio.

Il raffreddamento avviene attraverso la corrente d'aria naturale. Più la velocità di guida è bassa, minore è l'effetto refrigerante. Anche alette di raffreddamento sporche riducono l'efficacia del raffreddamento.

Quando soffia poca o niente aria attraverso il radiatore, ad esempio nel lento traffico urbano o durante la sosta ad un semaforo, la temperatura del liquido di raffreddamento sale. Quando il liquido di raffreddamento raggiunge 102°C, entra in funzione la ventola ❶ del radiatore. Così viene soffiata ulteriore aria attraverso il radiatore ed impedito un surriscaldamento del sistema di raffreddamento.

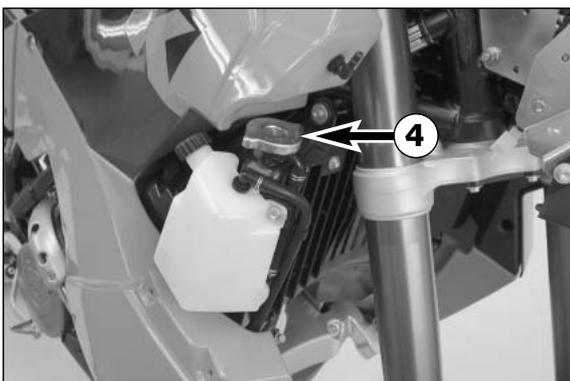


! AVVERTIMENTO !

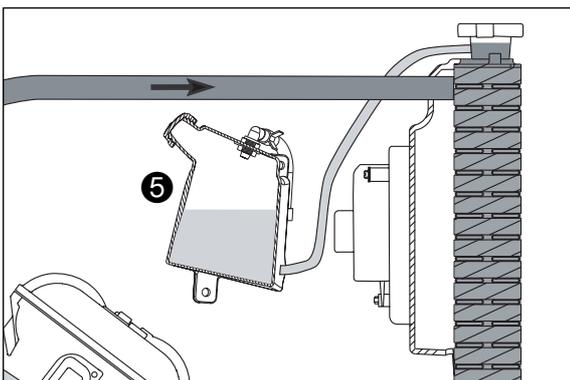
L'INDICAZIONE DELLA TEMPERATURA ❷ INIZIA A LAMPEGGIARE E LA RELATIVA SPIA DI AVVERTIMENTO ROSSA ❸ S'ILLUMINA QUANDO IL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO HA RAGGIUNTO UNA TEMPERATURA DI CA. 120°C E QUINDI HA SUPERATO LA TEMPERATURA D'ESERCIZIO NORMALE.

POSSIBILI CAUSE:

- GUIDA LENTA AD ALTO CARICO ED ALTA TEMPERATURA DELL'ARIA:
AUMENTATE POSSIBILMENTE LA VELOCITÀ DI GUIDA PER FAR ARRIVARE PIÙ VENTO AI RADIATORI. SE CIONONOSTANTE LA SPIA NON SI SPEGNE DOPO 1500 METRI, FERMA-TEVI SUBITO, SPEGNETE IL MOTORE E CERCATE ALTRE CAUSE.
- LA VENTOLA DEL RADIATORE NON GIRA:
AD UNA TEMPERATURA DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO DI 120°, LA VENTOLA DEVE GIRARE, SE L'ACCENSIONE È INSERITA. SE INVECE NON GIRA PUR ESSENDOCI ABBASTANZA LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO, POTETE PROSEGUIRE A CARICO MOTORE MOLTO RIDOTTO FINO ALL'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM PIÙ VICINA.
- POCO LIQUIDO NEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO:
CONTROLLATE SE FUORISCE DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO (ANCHE SUL LATO INFERIORE DEL VEICOLO). FATE RAFFREDDARE IL MOTORE E CONTROLLATE IL LIVELLO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO NEL RADIATORE (VEDI CAPITOLO CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO NEL RADIATORE).
PROSEGUITE SOLO ED ESCLUSIVAMENTE SE VI È SUFFICIENTE LIQUIDO NEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO. RECA TEVI SUBITO IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM PER FAR ELIMINARE IL DIFETTO. SE PROSEGUITE NONOSTANTE SIA ACCESA LA SPIA D'AVVERTIMENTO PER LA TEMPERATURA DEL LIQUIDO, SI VERIFICHERÀ ENTRO POCO TEMPO UN DANNO AL MOTORE.
- USO CONTINUO DELLA FRIZIONE (LASCIANDOLA SLITTARE) A BASSA VELOCITÀ.



Come liquido di raffreddamento viene impiegata una miscela al 40% di antigelo e 60% di acqua distillata. Il limite della protezione anticongelamento deve però essere di almeno -25° C. Questa miscela offre oltre alla protezione contro il congelamento anche una buona protezione contro la corrosione e non dovrebbe quindi essere sostituita da acqua pura.

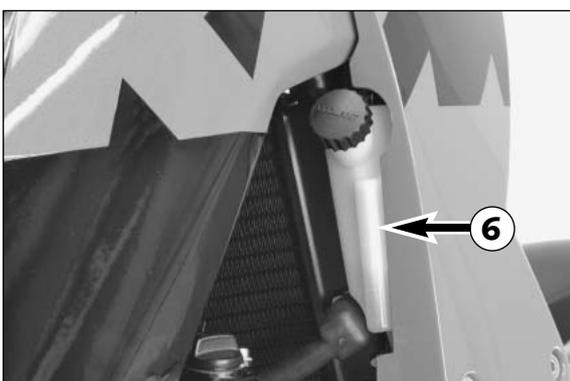


! AVVERTIMENTO !

- USARE SEMPRE PRODOTTI DI BUONA QUALITÀ (MOTOREX ANTI-FREEZE) PER EVITARE L'INSORGERE DI CORROSIONE O LA FORMAZIONE DI SCHIUMA.
- SE VI RECA TE IN TERRITORI DOVE SONO PROBABILI TEMPERATURE SOTTO I -25°C, DOVETE AUMENTARE ADEGUATAMENTE LA PROTEZIONE ANTIGELO.

La pressione causata dall'elevata temperatura del liquido viene regolata da una valvola sul tappo del radiatore ❹; si possono raggiungere temperature prossime ai 125° C senza timore di inconvenienti.

Il liquido di raffreddamento in eccesso a causa della dilatazione termica viene condotto nel vaso d'espansione ❺. Quando la temperatura nel sistema di raffreddamento scende, questa parte del liquido viene di nuovo aspirata nel radiatore.

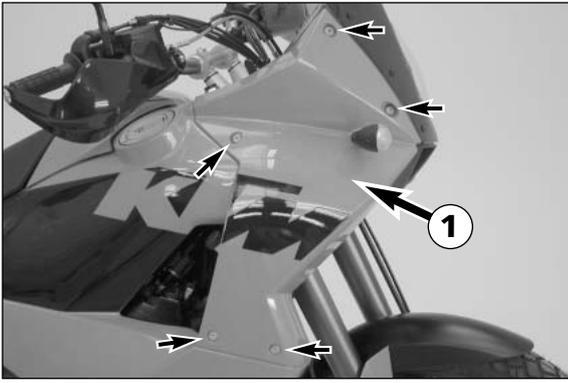


Controllo livello liquido di raffreddamento nel vaso d'espansione

Il livello del liquido di raffreddamento viene controllato a motore freddo. Il livello dovrebbe trovarsi fra le marcature MIN e MAX sul vaso d'espansione ❻.

Se il livello del liquido si trova sotto la marcatura MIN, è necessario rabboccare con liquido di raffreddamento (rapporto di miscela - vedi sopra).

Se capita di dover rabboccare spesso, il sistema di raffreddamento probabilmente ha un difetto di tenuta. Se il vaso d'espansione è vuoto, va controllato anche il livello del liquido di raffreddamento nel radiatore. Fate controllare il sistema di raffreddamento in un'officina specializzata KTM.



Controllo livello liquido di raffreddamento nel radiatore *

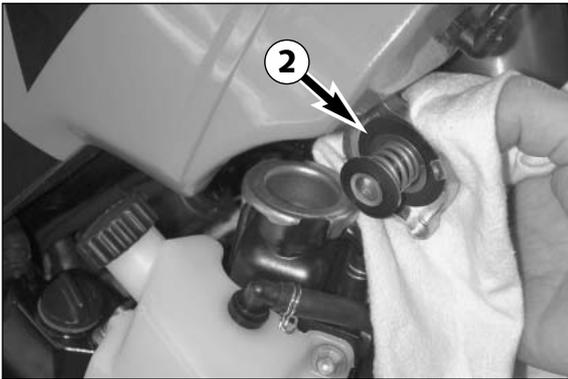
Svitare le cinque viti, togliere il rivestimento destro ① e scollegare il cavo dell'indicatore di direzione.



ATTENZIONE



CONTROLLATE IL LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO POSSIBILMENTE A MOTORE FREDDO. SE DOVETE TOGLIERE IL TAPPO DEL RADIATORE A MOTORE CALDO, COPRILO CON UN PANNO ED APRITelo LENTAMENTE PER SCARICARE LA SOVRAPPRESSIONE.



Coprire il tappo del radiatore ② con un panno, girarlo con cautela in senso antiorario e toglierlo. Il radiatore deve essere riempito completamente di liquido di raffreddamento e non ci deve essere dell'aria nel radiatore.

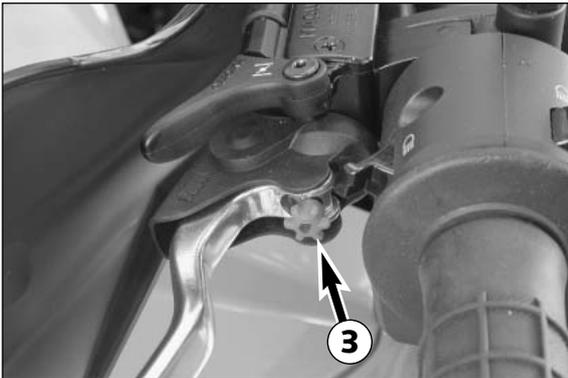
Se manca del liquido di raffreddamento, il sistema di raffreddamento probabilmente ha un difetto di tenuta. In questo caso fate controllare il sistema di raffreddamento in un'officina specializzata KTM.



AVVERTIMENTO



SE È NECESSARIO RABBOCCARE PIÙ DI UN LITRO DI LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO, IL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO VA SPURGATO.



Regolazione posizione base della leva frizione

Con la vite di regolazione ③ la posizione base della leva frizione può essere individualmente regolata. Così può essere regolata la posizione ottimale della leva frizione per qualsiasi misura della mano.

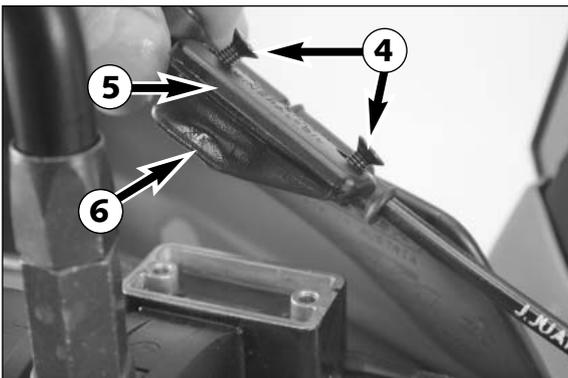
Se la vite di regolazione viene girata in senso orario, la leva frizione si avvicina al manubrio. Se la vite di regolazione viene girata in senso antiorario, la leva frizione si allontana dal manubrio.



AVVERTIMENTO



IL CAMPO DI REGOLAZIONE È LIMITATO. GIRARE LA VITE DI REGOLAZIONE SOLO MANUALMENTE SENZA SFORZARE.



Controllo livello olio della frizione idraulica

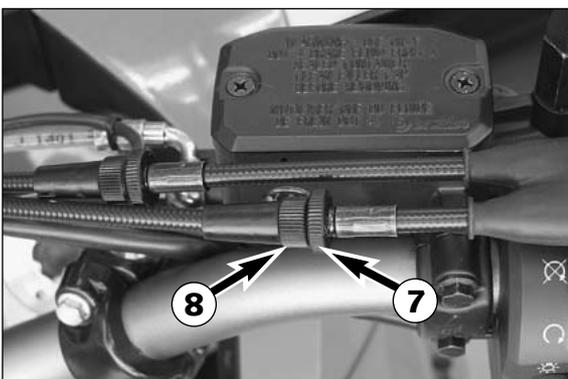
Per il controllo del livello olio nel cilindro pompa frizione va tolto il coperchio. A questo scopo rimuovere le viti ④ e togliere il coperchio ⑤ unitamente al soffietto di gomma ⑥. A cilindro pompa frizione in posizione orizzontale il livello dell'olio dovrebbe trovarsi 4 mm sotto il bordo superiore. All'occorrenza rabboccare con olio idraulico biodegradabile SAE 10 (fluido per frizioni **Motorex Kupplungsfluid 75**), disponibile presso la vostra officina specializzata KTM.



AVVERTIMENTO



PER IL COMANDO IDRAULICO DELLA FRIZIONE LA KTM UTILIZZA OLIO IDRAULICO BIODERADABILE. OLI IDRAULICI BIODERADABILI NON VANNO MAI MISCELATI CON OLI MINERALI. IN NESSUN CASO RIEMPIRE OLIO IDRAULICO MINERALE O LIQUIDO PER FRENI.



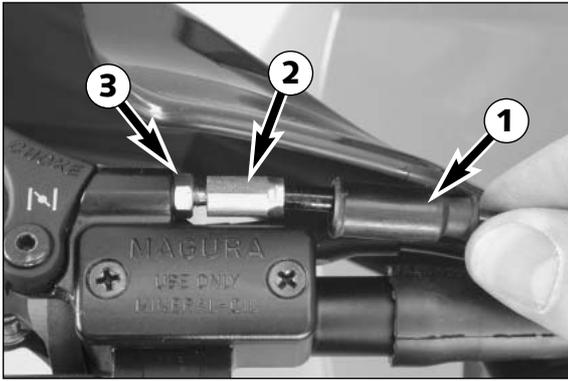
Cavi gas – controllo e regolazione del gioco *

Girando la manopola comando gas, si deve percepire all'inizio una corsa a vuoto di 3-5 mm.

Per regolare il gioco allentare il controdado ⑦, regolare la vite di registro ⑧ e serrare di nuovo il controdado.

Controllare che la manopola gas dopo il rilascio ritorni da sé in posizione di folle.

Per controllare la correttezza della regolazione, avviate il motore, sterzate a sinistra ed a destra rispettivamente fino all'arresto. In questo i giri del minimo non devono variare. In caso contrario dovete aumentare il gioco al cavo del gas.



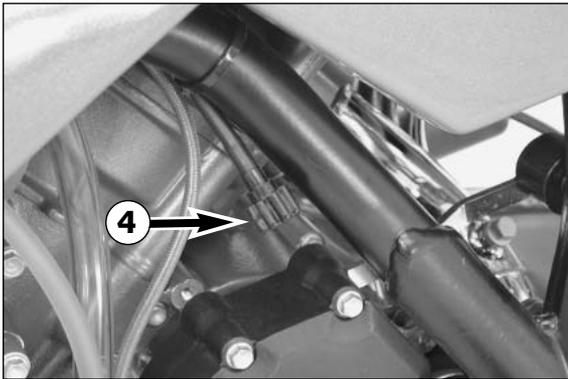
Comando a cavo dell'aria – controllo e regolazione del gioco *

Il cavo dell'aria deve avere sempre un gioco di ca. 3 mm. Per controllarlo, spingere indietro il cappuccio protettivo ❶. Il cavo dell'aria deve staccarsi di ca. 3 mm dalla vite di registro ❷.

Se necessario, allentare il controdado ❸, regolare adeguatamente la vite di registro, serrare di nuovo il controdado e reinfilare il cappuccio protettivo.

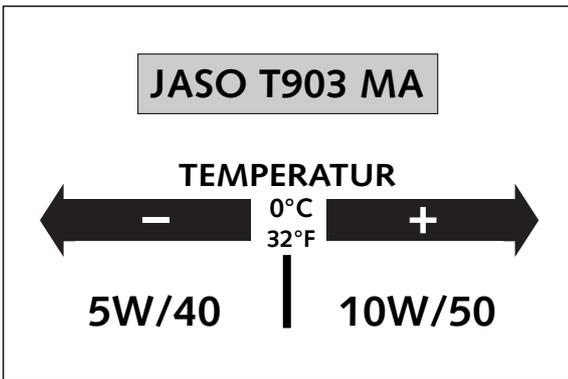
! AVVERTIMENTO !

SE IL COMANDO A CAVO FLESSIBILE DELL'ARIA NON PRESENTA GIOCO, IL FORO DEL SISTEMA DI AVVIAMENTO A FREDDO NON PUÒ ESSERE CHIUSO COMPLETAMENTE. LE CONSEGUENZE SONO UN ELEVATO CONSUMO DI CARBURANTE, UN FUNZIONAMENTO IRREGOLARE DEL MOTORE ED UN'ELEVATA USURA DEL PISTONE E DEL CILINDRO.



Regolazione del minimo

A motore caldo il regime del minimo dovrebbe essere di ca. 1400 giri/min. Il regime del minimo può essere regolato mediante la rotella di registro ❷ in corrispondenza del tubo sinistro del telaio. Girando in senso orario si aumenta il regime del minimo, girando in senso antiorario lo si abbassa.

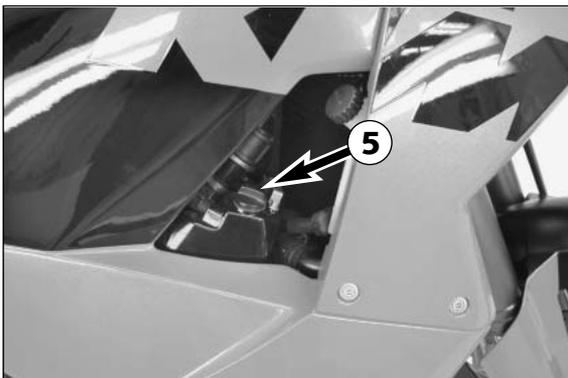


Olio motore

In mancanza di apposite specifiche si usavano per le moto 4 tempi oli motore dal settore automobilistico. Diverse direzioni di sviluppo tecnico però richiedevano una propria specifica per le moto 4 tempi – la norma JASO T903 MA. Mentre per i motori automobilistici si esigono lunghi intervalli per il cambio dell'olio, nei motori delle moto, invece, si dà importanza soprattutto ad un alto rendimento di potenza ad alti regimi. Nella maggior parte dei motori motociclistici vengono lubrificati con lo stesso olio anche gli organi del cambio e la frizione. La norma Jaso MA tiene conto di queste esigenze specifiche.

Usate solo oli motore completamente sintetici che soddisfino i requisiti qualitativi della norma JASO MA (vedi indicazioni sulla confezione).

La KTM raccomanda l'olio Motorex Power Synt 4T nelle viscosità 10W/50 (per temperature superiori a 0°C) e 5W/40 (per temperature inferiori a 0°C).



Controllo livello olio motore

Il livello dell'olio motore va controllato a motore caldo (quando sono illuminate almeno 4 barre dell'indicazione della temperatura). Far girare il motore caldo per ca. un minuto al minimo e posteggiare la moto in posizione verticale (quindi non sul cavalletto laterale) su un fondo orizzontale.

Spegnere il motore, svitare l'astina livello olio ❷ e pulirla con un panno. Avvitare l'astina livello olio **fino in fondo** e poi svitarla.

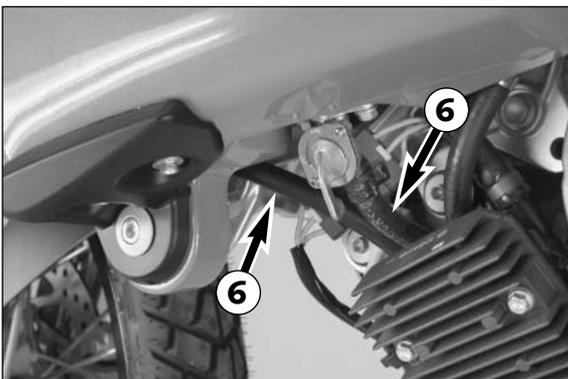
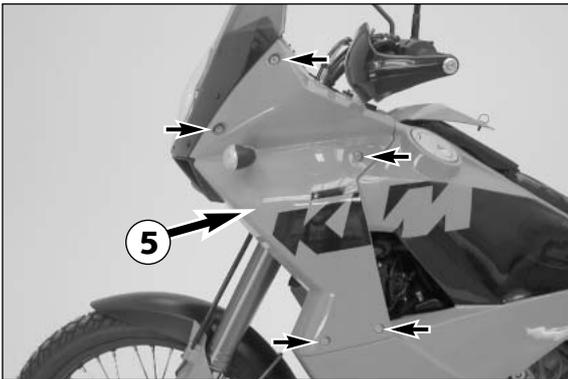
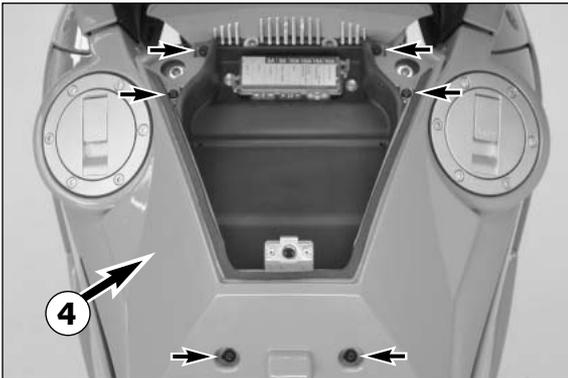
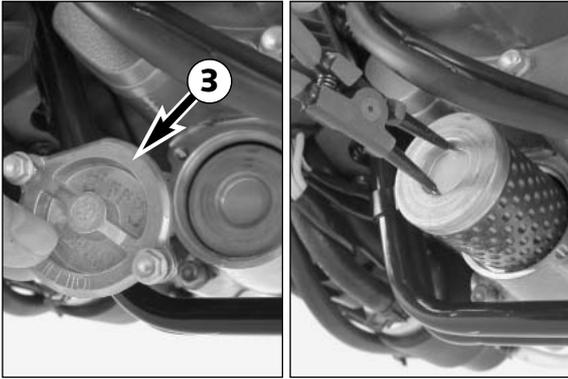
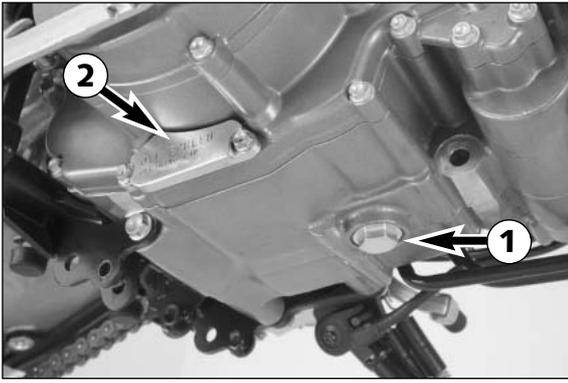


Il livello dell'olio deve trovarsi sempre tra l'estremità inferiore dell'astina (MIN) e la marcatura MAX.

La quantità dell'olio fra le marcature MIN e MAX è di 0,5 litri. All'occorrenza rabboccare con olio e controllare la tenuta del motore.

! AVVERTIMENTO !

- QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE OPPURE OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.
- NON SUPERARE IL LIVELLO MASSIMO.
- NON ANDARE SOTTO IL LIVELLO MINIMO.



Sostituzione olio motore e filtro olio, pulizia unità filtranti *

INDICAZIONE: Il motore LC8 ha la lubrificazione a carter secco. L'olio motore viene pompato dalla coppa dell'olio del carter motore nel serbatoio olio. Ad un cambio dell'olio l'olio motore quindi va scaricato anche dal serbatoio olio. Poiché il cambio dell'olio richiede lo smontaggio di molti pezzi, raccomandiamo di farlo eseguire in un'officina specializzata KTM. Entro il periodo di garanzia il cambio olio deve essere eseguito in un'officina specializzata KTM, altrimenti la garanzia decade.

Il cambio olio va eseguito a motore caldo.



ATTENZIONE



IL MOTORE A TEMPERATURA D'ESERCIZIO E L'OLIO CHE SI TROVA AL SUO INTERNO SONO MOLTO CALDI - FARE ATTENZIONE A NON USTIONARSI.

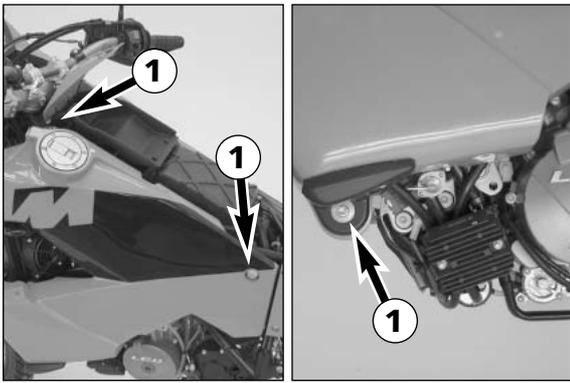
Posteggiare la motocicletta in posizione verticale su un fondo piano. Svitare 4 viti, togliere il paramotore e posizionare un recipiente di raccolta per l'olio esausto sotto il motore. Svitare la vite di scarico olio ❶, togliere il coperchio ❷ ed estrarre l'unità filtrante con una pinza dal carter motore.

Togliere il coperchio ❸ del filtro olio ed estrarre il filtro con una pinza per anelli Seeger (esterni) dal carter motore.

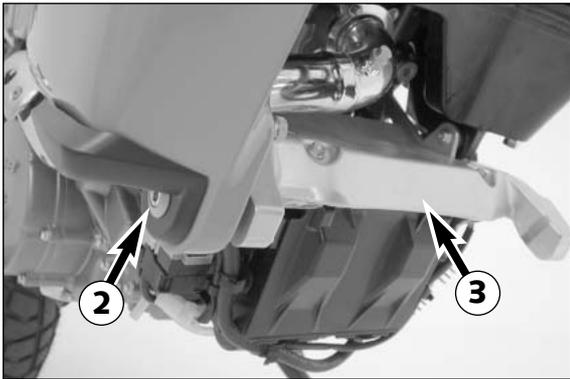
Svitare le 6 viti e togliere la copertura ❹.

Svitare le cinque viti, togliere il rivestimento sinistro ❺ e scollegare il cavo dell'indicatore di direzione.

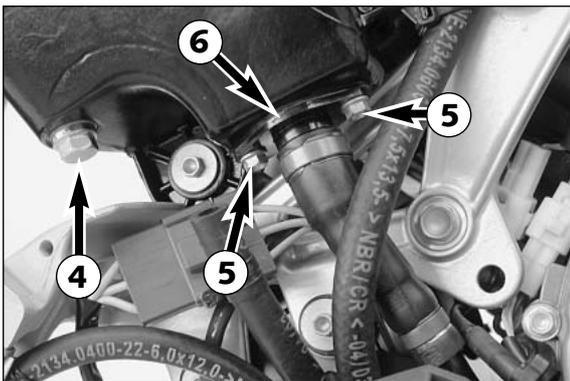
Chiudere tutti i tre rubinetti e staccare i tubi carburante ❻ del serbatoio sinistro.



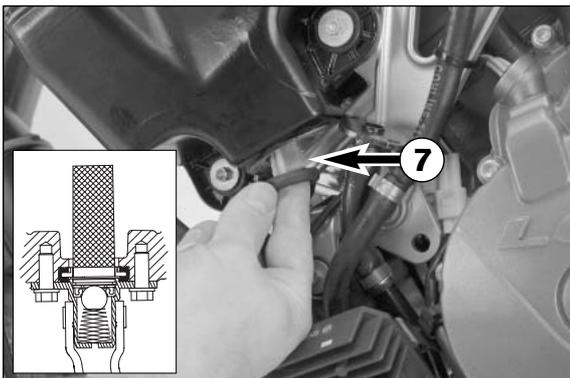
Svitare le tre viti **1**, sollevare il serbatoio di ca. 15 mm e girarlo con cautela sul lato. Staccare il connettore del cavo del sensore livello carburante e poggiare il serbatoio.



Svitare la vite **2** del serbatoio destro. Svitare le viti TE e togliere la copertura della batteria **3**.

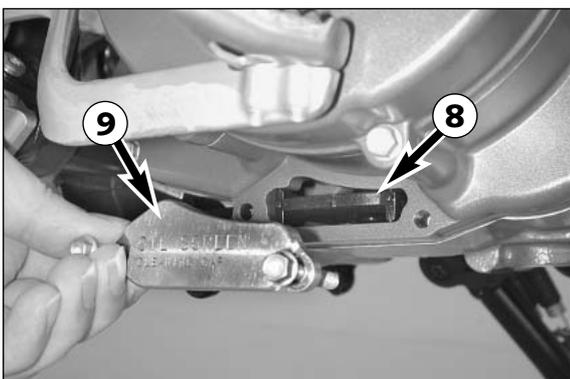


Svitare la vite di scarico **4** dal serbatoio olio e far defluire l'olio in un recipiente. Svitare le viti **5** e girare la valvola di ritorno dell'olio **6** sul lato.



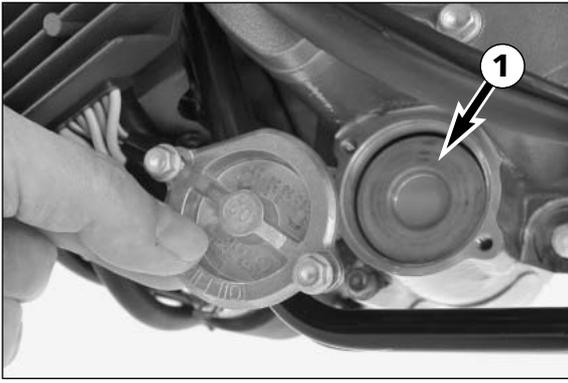
Estrarre con cautela l'unità filtrante **7** dal serbatoio olio.

Pulire accuratamente le viti di scarico, i coperchi e le due unità filtranti. Pulire tutti gli anelli di tenuta in gomma e controllarne le condizioni, se sono danneggiati sostituirli.



Montare la vite di scarico con un nuovo anello di tenuta sul motore e serrarla a 20 Nm.

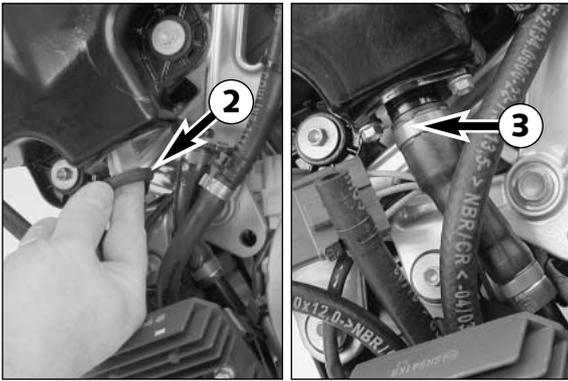
Spingere l'unità filtrante **9** con la marcatura TOP in alto nelle guide del corpo pompe olio. Controllare la sede corretta dell'anello sagomato e montare il coperchio di chiusura **9**. Serrare le viti a 10 Nm.



Introdurre un nuovo filtro olio ❶ nel carter motore, ingrassare l'O-ring e montare il coperchio del filtro olio completo di O-ring. Serrare le viti a 6 Nm.

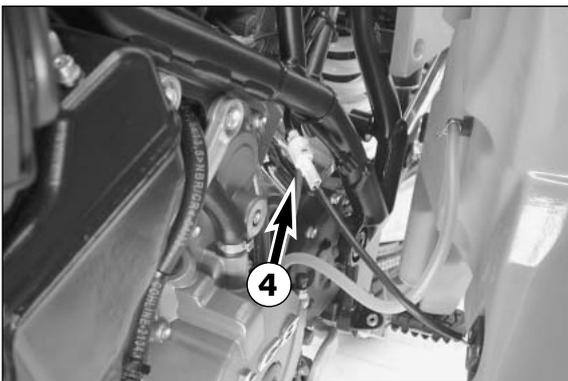
! AVVERTIMENTO !

USATE SOLO FILTRI OLIO ORIGINALI KTM. L'USO DI ALTRI FILTRI PUÒ DANNEGGIARE IL MOTORE.



Montare la vite di scarico olio con un nuovo anello di tenuta sul serbatoio olio e serrarla a 20 Nm.

Ingrassare l'anello di tenuta ❷ e spingere con cautela l'unità filtrante nel serbatoio olio. Posizionare la valvola di ritorno olio ❸, montare le viti e serrarle a 10 Nm.



Montare la copertura della batteria e serrare le viti a 25 Nm. Montare la vite inferiore del serbatoio destro e serrarla a 25 Nm.

Collegare il cavo ❹ del sensore livello carburante al serbatoio sinistro e fissare il serbatoio con tre viti. Serrare le viti a 25 Nm. Collegare i tubi del carburante ed aprire tutti i tre rubinetti.



Versare 2,5 litri di olio motore secondo le specifiche JASO MA (p.es. Motorex Power Synt 4T) e montare l'astina livello olio. Avviare il motore, farlo girare per 4 minuti per scaldarlo e spegnerlo. Togliere l'astina livello olio e rabboccare l'olio motore fino alla marcatura MAX (ca. 0,5 litri).

Verificare che non ci siano perdite di olio al motore e al serbatoio olio.



Spalmare Loctite 243 sui filetti delle quattro viti, montare il paramotore e serrare le viti a 25 Nm.

⚠ ATTENZIONE ⚠

LE VITI DEL PARAMOTORE VANNO ASSOLUTAMENTE ASSICURATE CON LOCTITE 243 PER EVITARE UN ALLENTAMENTO.

Collegare il cavo dell'indicatore di direzione ed il tubo di sfiato e montare il rivestimento sinistro. Montare la copertura dello scomparto portaoggetti.



Attivazione curva d'accensione per carburanti a basso numero di ottani

Se viaggiate con la vostra motocicletta in paesi dove non è disponibile del carburante ad almeno 95 ottani (RON), potete semplicemente attivare la curva d'accensione adatta.

In corrispondenza del fissaggio superiore dell'ammortizzatore si trova un connettore ❶ ad un cavo nero-marrone.

Se il connettore è collegato, è attivata la curva d'accensione per carburante ad almeno 95 ottani (RON).

Staccando questo connettore, si attiva la curva d'accensione per carburanti ad 80 – 94 ottani (RON). È vero che così il motore perde un po' di potenza, ma si impediscono autoaccensioni dovute alla scarsa qualità del carburante e conseguenti danni al motore.

! AVVERTIMENTO !

QUALORA NON SIA DISPONIBILE DEL CARBURANTE AD ALMENO 95 OTTANI (RON), È ASSOLUTAMENTE NECESSARIO ATTIVARE LA CURVA D'ACCENSIONE PER 80 – 94 OTTANI (RON) PER EVITARE UN DANNO AL MOTORE.

DIAGNOSI DEI DIFETTI

Se fate eseguire sulla Vostra motocicletta i lavori di manutenzione previsti difficilmente si verificheranno dei guasti. Nel caso in cui tuttavia dovessero presentarsi eventuali difetti, Vi raccomandiamo di ricercare nella seguente tabella il difetto che vi riguarda. Vi facciamo però notare che molti lavori non possono essere eseguiti senza l'aiuto di tecnici. Nel caso in cui abbiate dei dubbi, Vi raccomandiamo di rivolgervi ad un rivenditore di KTM.

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
All'azionamento del bottone d'avviamento il motore non gira	<p>Errore di comando</p> <p>Batteria scarica</p> <p>Il fusibile IGNITION è bruciato</p> <p>Fusibile principale bruciato</p> <p>Interruttore di accensione o interruttore di arresto d'emergenza difettoso</p> <p>Sistema di sicurezza per l'avviamento difettoso</p>	<p>Azionare l'accensione, mettere il cambio in folle, innestare l'interruttore di arresto d'emergenza</p> <p>Caricare la batteria e determinare la causa della scarica, rivolgersi ad un'officina specializzata KTM</p> <p>Sostituire il fusibile IGNITION nella scatola fusibili</p> <p>Togliere il rivestimento laterale del motore e sostituire il fusibile principale nel relè d'avviamento</p> <p>Controllare l'interruttore di accensione e l'interruttore di arresto d'emergenza, rivolgersi ad un'officina specializzata KTM</p> <p>Rivolgersi ad un'officina specializzata KTM</p>
L'avviatore elettrico fa girare il motore solo quando la leva della frizione è tirata	<p>È innestata una marcia</p> <p>È innestata una marcia ed il cavalletto laterale è aperto</p> <p>Sistema di sicurezza per l'avviamento difettoso</p>	<p>Mettere il cambio in folle</p> <p>Mettere il cambio in folle</p> <p>Rivolgersi ad un'officina specializzata KTM</p>
L'avviatore elettrico fa girare il motore benché sia innestata una marcia	<p>Sistema di sicurezza per l'avviamento difettoso</p>	<p>Rivolgersi ad un'officina specializzata KTM</p>
L'avviatore elettrico fa girare il motore, ma il motore non parte	<p>Errore di comando</p> <p>Il fusibile della pompa benzina è bruciato</p> <p>I connettori del cablaggio sono ossidati</p>	<p>Aprire i rubinetti del carburante, fare rifornimento di carburante, osservare le avvertenze per l'avviamento (vedi „Istruzioni per l'uso“)</p> <p>Sostituire il fusibile FUEL PUMP</p> <p>Togliere i rivestimenti ed i serbatoi del carburante, pulire i connettori del cablaggio e trattarli con spray per contatti elettrici</p>
Potenza del motore troppo bassa	<p>Alimentazione del carburante parzialmente interrotta</p> <p>Difetti di tenuta ai carburatori</p> <p>Filtro dell'aria molto sporco</p> <p>È attivata la curva d'accensione per 80 ottani</p>	<p>Controllare i rubinetti del carburante, sistemare i tubi del carburante senza pieghe</p> <p>Controllare che i tubi a depressione ed i tubi di sfiato del carburatore siano fissati bene e sistemati senza pieghe</p> <p>Far sostituire il filtro aria in un'officina specializzata KTM</p> <p>Attivare la curva d'accensione per 95 ottani a condizione che sia impiegato del carburante a 95 ottani (RON)</p>
Il motore si surriscalda	<p>Non vi è sufficiente liquido di raffreddamento nel sistema di raffreddamento</p> <p>Lamelle del radiatore molto sporche</p> <p>Formazione di schiuma nel sistema di raffreddamento</p> <p>Manicotto del radiatore piegato o danneggiato</p>	<p>Rabboccare con liquido di raffreddamento (vedere lavori di manutenzione), controllare la tenuta del sistema di raffreddamento</p> <p>Pulire le lamelle del radiatore con un getto d'acqua</p> <p>Sostituire il liquido di raffreddamento, utilizzare anticongelanti di buona marca</p> <p>Sistemare correttamente il manicotto del radiatore o sostituirlo</p>

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motore si surriscalda	Termostato difettoso	Far controllare il termostato (temperatura di apertura 75°C) o sostituirlo, recarsi in un'officina specializzata KTM
	Fusibile del ventilatore bruciato	Sostituire il fusibile FAN
	Ventola o interruttore termico per la ventola difettoso	Rivolgersi ad un'officina specializzata KTM
Il motore non sale di giri	La valvola EPC non è montata correttamente, apre a causa di vibrazioni	Controllare la posizione della valvola EPC (in corrispondenza dell'astina livello olio), essa non deve toccare il telaio
Il motore si spegne durante la marcia	Niente carburante	Far rifornimento
	Errore di comando	Aprire i rubinetti del carburante
	Il fusibile della pompa benzina è bruciato	Sostituire il fusibile FUEL PUMP
Eccessivo consumo di olio	Livello olio motore troppo alto	Controllare il livello olio motore a motore caldo e correggerlo se necessario
	Olio motore troppo fluido (viscosità)	Utilizzare dell'olio motore più viscoso, vedere capitolo „Olio motore“
Il faro e la luce di posizione non si accendono	Fusibile bruciato	Sostituire il fusibile H/L BEAM POSITION
Indicatori di direzione, luce posteriore di arresto, avvisatore acustico e tachimetro non funzionano	Fusibile bruciato	Sostituire il fusibile HORN BRAKELIGHT SPEEDO
L'ora non viene visualizzata correttamente o affatto	Il fusibile è bruciato, perciò l'alimentazione elettrica è discontinua	Sostituire il fusibile CLOCK ed impostare l'ora
La batteria è scarica	L'accensione (l'utenza) non è stata spenta	Caricare la batteria secondo le istruzioni
	La batteria non viene caricata dal generatore	Togliere il rivestimento sinistro del motore e controllare il connettore marrone del regolatore di tensione, far controllare il regolatore della tensione ed il generatore da un'officina specializzata KTM
Nessun'indicazione sul display del tachimetro digitale multifunzione	Fusibile principale bruciato	Sostituire il fusibile HORN BRAKELIGHT SPEEDO
Non funziona l'indicatore della velocità del tachimetro digitale multifunzione	Cavo di trasmissione danneggiato o connettore ossidato	Controllare che non sia danneggiato il cavo del sensore velocità, togliere il rivestimento sinistro e controllare il connettore. Rivolgersi ad un'officina specializzata KTM

PULIZIA

Una regolare pulizia e cura della vernice fa parte della manutenzione e contribuisce a mantenere il valore della vostra motocicletta.

AVVERTIMENTO

NON PULIRE MAI LA MOTOCICLETTA CON UN PULITORE AD ALTA PRESSIONE O CON UN FORTE GETTO D'ACQUA! ALTRIMENTI A CAUSA DELL'ALTA PRESSIONE L'ACQUA POTREBBE RAGGIUNGERE LE PARTI ELETTRICHE, I CONNETTORI, I COMANDI A CAVO FLESSIBILE, IL CUSCINETTO, IL CARBURATORE ECC... E CAUSARE GUASTI O PORTARE ALLA PRECOCE ROTTURA DI QUESTE PARTI.

- Prima del lavaggioappare le aperture dei silenziatori.
- Usate preferibilmente dell'acqua calda con l'aggiunta di un detergente disponibile in commercio ed una spugna. Lo sporco più grosso può essere rimosso prima con un dolce getto d'acqua. Punti con sporco incrostato possono essere spruzzati con un detergente spray per moto (p.es. Motorex 900) e puliti con un pennello.
- Dopo avere sciacquato a fondo la motocicletta con un leggero getto d'acqua asciugare con aria compressa e con un panno. Fare subito dopo un breve giro finché il motore non abbia raggiunto la temperatura d'esercizio e a questo punto azionare anche i freni. Attraverso il calore l'acqua rimasta nei punti non raggiungibili del motore e dei freni evaporerà.
- Tirare indietro i cappucci protettivi agli strumenti sul manubrio per far evaporare anche qui l'acqua che si è eventualmente infiltrata.
- Dopo il raffreddamento della moto tutti i punti di scorrimento e di supporto vanno oliati o ingrassati e la catena trattata con un apposito spray per catene. Trattare tutte le superfici non trattate (tranne i dischi freno) con un anticorrosivo (p.es. Motorex Protect & Shine).
- I tubi di scarico possono essere lucidati con un apposito detergente per superfici cromate. I silenziatori sono in acciaio INOX e dovrebbero essere trattati con un detergente adatto.
- Pulire lo schermo con molta acqua ed una spugna morbida. Detergenti chimici aggrediscono la plastica.
- Onde impedire disfunzioni dell'impianto elettrico trattare l'interruttore di accensione, l'interruttore di arresto d'emergenza, il tasto di corto circuito, l'interruttore luci e l'innesto a spina con spray di contatto.
- Trattare tutte le parti verniciate con un apposito detergente delicato (p.es. Motorex Moto Polish).

CONSERVAZIONE PER L'USO INVERNALE

Se la moto viene utilizzata anche d'inverno e si deve tener conto di spargimento di sale sulle strade, è necessario prendere dei provvedimenti contro il sale aggressivo.

- Pulire a fondo la moto e lasciarla asciugare.
- Trattare motore, carburatore, forcellone e tutti gli altri componenti lucidi o zincati (dischi dei freni esclusi) con anticorrosivi a base di cera.



ATTENZIONE



NON DEVE FINIRE DELL'ANTICORROSIVO SUI DISCHI DEI FRENI. CIÒ RIDURREBBE FORTEMENTE L'EFFETTO DI FRENATURA.

AVVERTIMENTO

DOPO VIAGGI SU STRADE SPARSE DI SALE, PULIRE A FONDO LA MOTO CON ACQUA FREDDA E FARLA ASCIUGARE BENE.

CONSERVAZIONE

Se avete intenzione di non usare il motociclo per un lungo periodo, dovete prendere le seguenti misure:

- Consumare più carburante possibile per poter riempire, alla rimessa in servizio, i serbatoi con carburante fresco.
- Pulire accuratamente la motocicletta (vedi il capitolo PULIZIA)
- Cambiare l'olio motore ed il filtro olio (l'olio motore esausto contiene impurità aggressive).
- Controllare l'anticongelante e la quantità del liquido di raffreddamento.
- Far riscaldare nuovamente il motore, chiudere il rubinetto del carburante e attendere finché il motore si spegne da solo. Così si svuotano le vaschette dei carburatori.
- Regolare la pressione dei pneumatici.
- Smontare la batteria e caricarla (vedere capitolo BATTERIA).
- Se possibile, mettere la motocicletta su un cavalletto perché le ruote non tocchino più terra.
- Il luogo di conservazione dovrebbe essere asciutto e non soggetto a forti sbalzi di temperatura.
- Coprire la motocicletta preferibilmente con un telone o una coperta permeabile all'aria. Non usare materiali non permeabili all'aria, dal momento che l'umidità non riuscirebbe a fuoriuscire e potrebbe causare corrosioni.

AVVERTIMENTO

E' ASSOLUTAMENTE SCONSIGLIABILE ACCENDERE PER POCO TEMPO IL MOTORE DI UNA MOTO MESSA A RIPOSO. IL MOTORE NON SI RISCALDEREBBE SUFFICIENTEMENTE, E QUINDI IL VAPORE D'ACQUA CREATOSI DURANTE IL PROCESSO DI COMBUSTIONE SI CONDENSEREBBE CAUSANDO L'ARRUGGINIMENTO DELLE VALVOLE E DELLO SCAPPAMENTO.

RIMESSA IN FUNZIONE DOPO IL RIPOSO

- Montare la batteria carica (far attenzione alla polarità), assicurare le viti del paramotore con Loctite 243.
- Riempire il serbatoio con carburante nuovo
- Controllare la motocicletta come prima di ogni messa in funzione (vedere istruzioni per l'uso)
- Fare un breve giro di collaudo.

AVVERTENZA: Prima di mettere a riposo stagionale la moto, controllare il funzionamento e l'usura di tutti i componenti. Se sono necessari lavori di manutenzione, riparazioni o modifiche, è opportuno farli eseguire durante il riposo (meno impegni di lavoro nelle officine). In questo modo si possono evitare i lunghi tempi di attesa nelle officine all'inizio della stagione.

DATI TECNICI - TELAIO 950 ADVENTURE / 950 ADVENTURE S 2004

	950 ADVENTURE / 950 ADVENTURE S
Telaio	Telaio a traliccio in tubi di acciaio al cromo-molibdenu, verniciato a polve
Forcella	Withe Power - Up Side Down 4860 MXMA (Multiadjuster)
Corsa sospensione anteriore	ADVENTURE = 230 mm, ADVENTURE S = 265 mm
Sospensione posteriore	ammortizzatore WP Progressive Damping System con regolazione idraulica del precarico molla (Preload Adjuster), forcellone in alluminio
Corsa sospensione posteriore	ADVENTURE = 230 mm, ADVENTURE S = 265 mm
Freno anteriore	Freno a doppio disco, 2 dischi forati Ø 300 mm, pinze flottanti
Freno posteriore	Freno a disco, un disco forato Ø 240 mm, pinza flottante
Pneumatici anteriore	Pirelli MT90 90/90-21 M/C 54V (Metzeler MCE Karoo 2 90/90-21 M/C 54R M+S max. 170 km/h)
Pressione aria	strada da solo 2,4 bar strada con passeggero 2,4 bar
Pneumatici posteriore	Pirelli MT90 150/70-18 M/C 70V (Metzeler MCE Karoo 150/70R18 M/C 70H M+S max. 170 km/h)
Pressione aria	strada da solo 2,6 bar strada con passeggero 2,8 bar
Capacità serbatoio	22 litri, riserva 4 litri
Trasmissione finale	17:42
Catena	525 HV (5/8 x 5/16") anello-X, 118 rulli
Lampadina	Faro luce abbagliante H3 12V 55W (zoccolo PK22s) Faro luce anabbagliante H7 12V 55W (zoccolo PX26d) Faro luce abbagliante + abbagliante H4 12V 60/55 W (zoccolo P43t) (USA) Luce d'ingombro anteriore + posteriore 12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d) Luci della strumentazione di bordo LED Luce d'arresto 12V 21W (zoccolo BA15s) Lampeggiatore 12V 10W (zoccolo BA15s) Luce di targa 12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d)
Batteria	12 V 14 Ah, esente da manutenzione
Inclinazione forcella	63,4°
Interasse	1570 mm
Altezza sella	ADVENTURE: 880 mm, ADVENTURE S: 915 mm
Altezza minima	ADVENTURE: 281 mm, ADVENTURE S: 316 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	206 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	170 kg
Massimo carico assiale ammissibile dietro	245 kg
Massimo peso complessivo ammissibile	400 kg

REGOLAZIONI - FORCELLA E AMMORTIZZATORE

	950 ADVENTURE								950 ADVENTURE S							
	FORCELLA				AMMORTIZZATORE				FORCELLA				AMMORTIZZATORE			
	Da solo comfort	Regolazione standard	Da solo sport	Max. carico utile	Da solo comfort	Regolazione standard	Da solo sport	Max. carico utile	Da solo comfort	Regolazione standard	Da solo sport	Max. carico utile	Da solo comfort	Regolazione standard	Da solo sport	Max. carico utile
Grado compressione (clicks)	20	15	15	15	-	-	-	-	20	15	15	15	-	-	-	-
Grado compressione basse velocità (clicks)	-	-	-	-	12	8	6	6	-	-	-	-	15	12	8	8
Grado compressione alte velocità (giri)	-	-	-	-	1,5	1,5	1	1	-	-	-	-	1,5	1,5	1	1
Grado distensione (clicks)	18	18	15	18	17	12	10	10	18	18	15	18	20	17	13	13
Precarico molla (giri)	5	5	8	5	6	6	8	18	5	5	8	5	6	6	12	12

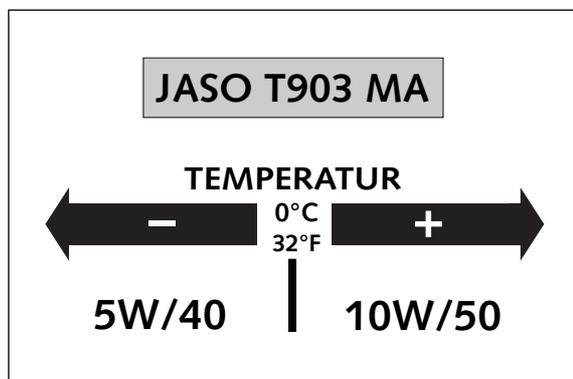
COPPIE DI SERRAGGIO - CICLISTICA

Viti di serraggio TE piastra forcella superiore	M8	20 Nm
Viti di serraggio TE perno di sterzo	M8	20 Nm
Viti di serraggio TE piastra forcella inferiore	M8	15 Nm
Vite TCEI supporto manubrio	M10	Loctite 243 + 20 Nm
Viti flangiate morsetti serramanubrio	M8	20 Nm
Viti di serraggio TE fondelli forcella	M8	10 Nm
Vite flangiata perno ruota anteriore	M24x1,5	60 Nm
Dado flangiato perno ruota posteriore	M25x1,5	110 Nm
Dado flangiato perno forcellone	M19x1,5	130 Nm
Vite TCEI ammortizzatore in alto	M14x1,5	100 Nm
Vite TCEI ammortizzatore in basso	M14x1,5	Loctite 243 + 45 Nm
Vite TE guida per tubo freno in alto	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Viti TE pinza freno anteriore	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vite flangiata pompa freno posteriore	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vite flangiata disco freno anteriore	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vite flangiata disco freno posteriore	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Perno di supporto ad esagono incassato pedale freno	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Viti TE copri-pedale pedale freno	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Viti TCEI telaietto posteriore	M10x1,25	Loctite 243 + 45 Nm
Viti TCEI supporto pedana posteriore	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Viti TCEI tappo serbatoio	M5	5 Nm
Vite TE sensore livello benzina	M5	3 Nm
Viti TA rubinetti benzina	M6	6 Nm
Viti TCEI fissaggio serbatoio	M8	25 Nm
Dadi collettore di scarico	M8	serrare uniformemente senza piegare la lamiera
Viti TE sospensione scarico	M6	Loctite 243 + 12 Nm
Nippli dei raggi	M5	4 Nm
Dadi viti corona catena	M10x1,25	Loctite 243 + 50 Nm
Dado esagonale pignone catena	M20x1,5	piastrina di sicurezza + 100 Nm
Viti di supporto motore	M10	45 Nm
Viti TCEI consolle cavalletto laterale - motore	M10	Loctite 243 + 45 Nm
Viti TE inserto porta cavaletto - console cavaletto laterale	M10	Loctite 243 + 25 Nm
Vite supporto cavaletto laterale	M10	Loctite 243 + 45 Nm
Vite portamolla cavaletto laterale	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vite TE interruttore cavaletto laterale	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Viti TE paramotore	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vite di scarico serbatoio olio	M12x1,5	20 Nm
Viti rimanenti ciclistica	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Dadi flangiati rimanenti ciclistica	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm

DATI TECNICI – MOTORE LC8 2004

Motore	950 LC8
Tipo	motore Otto bicilindrico a V 75°, 4 tempi con contralbero ed avviamento elettrico, raffreddato a liquido
Cilindrata	942 cc
Alesaggio / corsa	100/60 mm
Compressione	11,5 : 1
Carburante	carburante super senza piombo ad almeno 95 ottani (RON) (80 - 94 ottani con la relativa curva d'accensione)
Distribuzione	4 valvole comandate da punterie a bicchiere e 2 alberi a camme comandati ad ingranaggi/catena
Diametro valvole	aspirazione: 38 mm scarico: 33 mm
Gioco valvole a freddo	aspirazione: 0,15 mm, scarico: 0,25 mm
Cuscinetti albero motore	cuscinetti a strisciamento (2 di banco/1 di supporto)
Cuscinetti testa biella	cuscinetti a strisciamento
Cuscinetti piede biella	cuscinetti bimetallici
Pistoni	lega leggera - forgiati
Segmenti pistone	1 segmento a L, 1 segmento smussato raccogliolio, 1 segmento raschiaolio con molla ad espansione
Lubrificazione motore	a carter secco con 2 pompe trocoifali (pompa di mandate e pompa di recupero)
Olio motore	SAE 5W/40, 10W-50 (z.B. Motorex Power Synt 4T) #
Quantitativo di riempimento	olio motore ca. 3,0 litri al cambio olio/filtro e ca. 3,3 litri a motore secco
Trasmissione primaria	ingranaggi a denti dritti 67:35
Frizione	frizione multidisco a bagno d'olio
Cambio	6 rapporti, ad innesti frontali
Rapporti al cambio	1a marcia 35:12 2a marcia 32:15 3a marcia 30:18 4a marcia 27:20 5a marcia 27:24 6a marcia 26:27
Accensione	accensione transistorizzata senza contatti con regolazione anticipo digitale
Punto d'accensione	5° prima del PMS a 1200 giri/min
Generatore	12V 450W a 6000 giri/min
Candela d'accensione	NGK CR 8 EK
Distanza elettrodi	0,6 mm
Raffreddamento	a liquido, ricircolo permanente del liquido di raffreddamento con pompa acqua
Liquido di raffreddamento	2,1 litri, rapporto miscela 40% antigelo, 60% acqua, almeno fino a -25°C
Avviamento ausiliario	starter elettrico 0,9 kW

#



Olio motore

Usate solo oli motore completamente sintetici che soddisfino i requisiti qualitativi della norma JASO MA (vedi indicazioni sulla confezione).

La KTM raccomanda l'olio Motorex Power Synt 4T nelle viscosità 10W/50 (per temperature superiori a 0°C) e 5W/40 (per temperature inferiori a 0°C).

TARATURA CARBURATORI IN ORIGINE	
	950 LC8 ADVENTURE
Tipo carburatore	CVRD 43
Getto massimo	155 anteriore/160 posteriore
Polverizzatore	40
Getto minimo	42
Getto aria minimo	50
Getto ACV	80
Spillo conico	NDF A
Posizione spillo	2a dall'alto
Vite registro miscela aperta di	2 1/4 giri
Getto avviamento	68

COPPIE DI SERRAGGIO - MOTORE

Dado esagonale pignone primaria	M33x1,5 sinistrorso	Loctite 243 + 130 Nm
Viti impronta XZN cappelli di biella	M10x1	25 Nm/30 Nm/60°
Dado esagonale contralbero	M20x1,5	Loctite 243 + 150 Nm
Dado esagonale testa cilindro	M10	25 Nm/46 Nm
Vite TCEI testa cilindro	M8	18 Nm/23 Nm
Dado esagonale testa cilindro	M6	8 Nm
Prigionieri nel carter motore	M6	10 Nm
Prigionieri nel carter motore	M10	20 Nm
Vite prigioniera flangia dello scarico	M8	15 Nm
Vite di chiusura testa cilindro anteriore	M12x1,5	15 Nm
Viti per fissaggio cuscinetti	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Vite bloccaggio albero motore	M8	10 Nm
Perno di supporto pattino tendicatena	M8	Loctite 243 + 20 Nm
Perno di supporto pattino guidacatena	M8	Loctite 243 + 15 Nm
Perno di supporto ingranaggio doppio distribuzione	M10	30 Nm
Vite di chiusura tendicatena	M16x1,5	20 Nm
Viti TCEI coperchio supporti alberi a camme	M8 10.9	10 Nm/18 Nm
Viti TCEI coperchio supporti alberi a camme	M6 10.9	10 Nm
Viti TE coperchi valvole	M6	10 Nm
Viti TE semicartermotore	M6	10 Nm
Viti TE semicartermotore	M8	20 Nm
Viti TCEI supporto ruota libera	M6 10.9	Loctite 648 + 13 Nm
Viti TE fermo ruota libera	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vite chiusura olio (lubrificazione frizione)	M10	15 Nm
Vite scarico olio	M22x1,5	20 Nm
Raccordi tubazioni olio	M6	10 Nm
Viti TE coperchi pompe olio	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vite di chiusura carter filtro olio	M14x1,5	Loctite 243 + 15 Nm
Spruzzatori olio	M6x0,75	Loctite 243 + 10 Nm
Pressostato olio	M10x1	10 Nm
Vite TCEI piastra selettore sagomata	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vite TE leva selettore	M5	Loctite 243 + 8 Nm
Vite TE leva cambio	M6 10.9	Loctite 243 + 18 Nm
Dado esagonale per mozzo frizione	M22x1,5	Loctite 243 + 130 Nm
Viti TE piatto spingidisco	M6	10 Nm
Viti TE coperchio frizione	M6	10 Nm
Viti TE coperchio frizione	M8	15 Nm
Viti TE coperchio frizione esterno	M6	10 Nm
Vite TCEI rotore accensione	M16	Loctite 243 + 150 Nm
Viti TE coperchio generatore	M6	10 Nm
Viti di fissaggio statore	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Tappo di chiusura coperchio generatore	M24x1,5	8 Nm
Bocchettone di sfiato coperchio generatore	M16x1,5	Loctite 243 + 10 Nm
Perno di supporto coperchio generatore	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Viti di fissaggio pick-up	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Viti TE sensore marce	M5	4 Nm
Candele accensione	M10x1,0	12 Nm
Vite flangiata girante pompa acqua	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Viti TE coperchio pompa acqua	M6	10 Nm
Sensore temperatura acqua	M12x1,5	12 Nm
Raccordi acqua testa cilindro	M20x1,5	Loctite 577 + 10 Nm
Vite TE motorino d'avviamento	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Raccordi depressione canale di aspirazione	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Dado esagonale pignone catena	M20x1,5	piastrina di sicurezza + 100 Nm
Altre viti al motore	M5	6 Nm
	M6	10 Nm

INDICE ALFABETICO

Página	Página		
Accessori e carico utile	14	Interruttore di arresto d'emergenza, L'interruttore luci, Pulsante di avviamento	9
Ammortizzamento ammortizzatore in estensione	24	Istruzioni per l'uso	15
Arresto e parcheggio	17	Leva del cambio	11
Attivazione curva d'accensione per carburanti a basso numero di ottani	43	Leva dell'aria	5
Attrezzi di bordo	22	Leva della frizione	5
Avviamento a motore caldo ed a temperatura molto elevata	16	Leva freno a mano	5
Avviamento a motore freddo	16	Maniglie	13
Batteria	32	Manutenzione catena	26
Benzina, rifornimento	18	Manutenzione telaio e motore	22
Cambiare le marce, marciare	17	Modifica posizione base del pedale freno	29
Carica batteria	33	Numero motore, tipo motore	5
Cavalletto centrale	11	Numero telaio	5
Cavalletto laterale	11	Olio motore	39
Cavi gas – controllo e regolazione del gioco	38	Organi di comando	5
Collegamento cavi per avviamento	33	Partenza	17
Comando a cavo dell'aria – controllo e regolazione del gioco	39	Pedale freno	11
Commutatore plurifunzionale	9	Pedane	13
Conservazione	46	Piastra portapacchi	13
Conservazione per l'uso invernale	46	Pneumatici, pressione pneumatici	32
Consigli ed avvertenze generali per la messa in servizio della motocicletta	14	Posizione dei numeri di matricola	5
Contagiri	8	Possibili impostazioni sul display	7
Controllo gomme di ammortizzamento del mozzo ruota posteriore	31	Precarico molla ammortizzatore	13
Controllo livello liquido di raffreddamento nel radiatore	38	Pulizia	46
Controllo livello liquido di raffreddamento nel vaso d'espansione	37	Pulizia raschiapolvere forcella telescopica	25
Controllo livello liquido freno anteriore	28	Rabbocco liquido freno anteriore	28
Controllo livello liquido freno posteriore	29	Rabbocco liquido freno posteriore	29
Controllo livello olio della frizione idraulica	38	Raffreddamento	37
Controllo livello olio motore	39	Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano	28
Controllo pastiglie freno anteriore	28	Regolazione del minimo	39
Controllo pastiglie freno posteriore	29	Regolazione freno in compressione ammortizzatore	24
Controllo prima di ogni messa in funzione	15	Regolazione freno in compressione della forcella	23
Controllo tensione catena	25	Regolazione freno in estensione della forcella	23
Controllo tensione raggi	32	Regolazione posizione base della leva frizione	38
Controllo usura catena	26	Regolazione precarico molla ammortizzatore	25
Correzione tensione catena	26	Regolazione precarico molla forcella	23
Dati tecnici - telaio	47	Regolazione profondità di illuminazione	36
Dati tecnici – motore	49	Rimessa in funzione dopo il riposo	46
Diagnosi dei difetti	44	Rodaggio del motore LC8	14
Display	6	Rubinetto carburante	10
Freccia – sostituzione lampadina	36	Schemi elettrici	Apéndice
Frenare	17	Scoperto portaoggetti	10
Freno in compressione dell'ammortizzatore	12	Serratura sella	10
Freno in compressione della forcella	11	Smontaggio e montaggio della ruota posteriore	31
Freno in estensione dell'ammortizzatore	12	Smontaggio e montaggio ruota anteriore	30
Freno in estensione della forcella	12	Smontaggio e rimontaggio batteria	33
Fusibile principale	34	Smontaggio e rimontaggio sella	22
Fusibili per singole utenze elettriche	34	Sostituzione lampadine doppio faro	35
Indicazione temperatura liquido di raffreddamento	8	Sostituzione lampadine luce di stop e luce posteriore	36
Indicazioni di base per i freni a disco KTM	27	Sostituzione olio motore e filtro olio, pulizia unità filtranti	40
Indicazioni per la prima messa in funzione	14	Spie di controllo	8
Indice alfabetico	52	Spurgo steli forcella	25
Interruttore di accensione	9	Tabella lubrificazione e manutenzione	20
		Tachimetro digitale multifunzione	6
		Tappi serbatoi	10
		Taratura forcella ed ammortizzatore	23
		Variazione precarico forcella	12

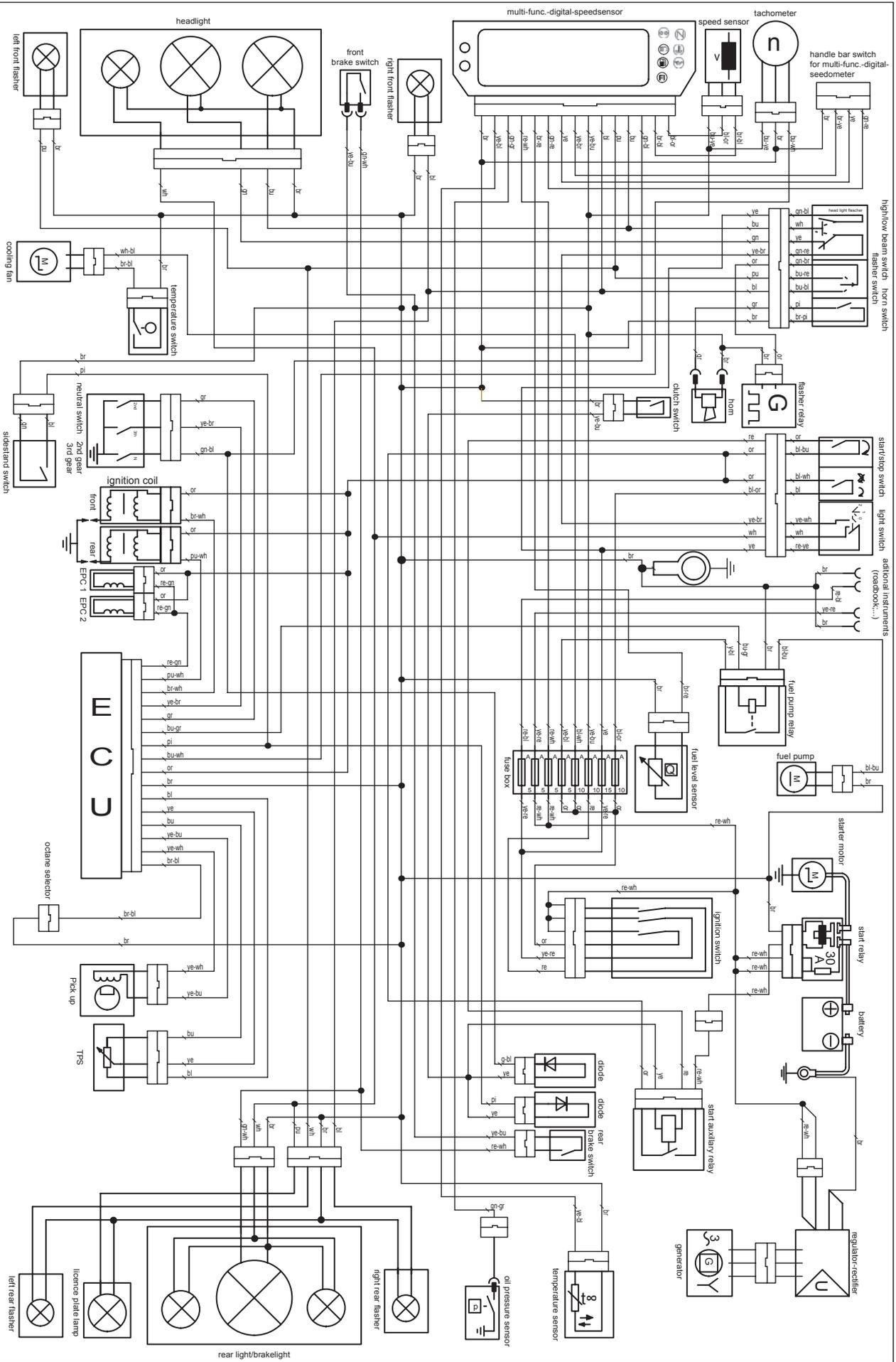


950-Adventure 03/04

wiring diagram

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

oil pressure switch -
600 11 092 000



Wiring diagram for KTM 950-Adventure 03/04 motorcycle, showing electrical components and their connections.

ENGLISH	DEUTSCH	ITALIANO
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



KTM Group Partner



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