

BEDIENUNGSANLEITUNG 2005



950 ADVENTURE 950 ADVENTURE S

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

ART. NR. 3.211.51

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

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 contrassegnate 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

Le indicazioni contenute nel presente manuale non sono vincolanti. La KTM SPORTMOTORCYCLE AG si riserva il diritto di variare o cancellare senza sostituzione specifiche tecniche, prezzi, colori, forme, materiali, servizi d'assistenza, caratteristiche costruttive, equipaggiamento e simili senza preavviso e senza indicarne il motivo, di adattarli alle condizioni locali e di cessare senza preavviso la produzione di un determinato modello. La KTM non risponde per le possibilità di consegna, per eventuali deviazioni dalle descrizioni od immagini nonché per errori materiali e di stampa. I modelli illustrati sono in parte dotati di equipaggiamenti opzionali non inclusi nella dotazione di serie.

© 2004 by KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen AUSTRIA. Tutti i diritti riservati; ogni riproduzione totale o parziale solo previo consenso scritto della KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen.

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

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.

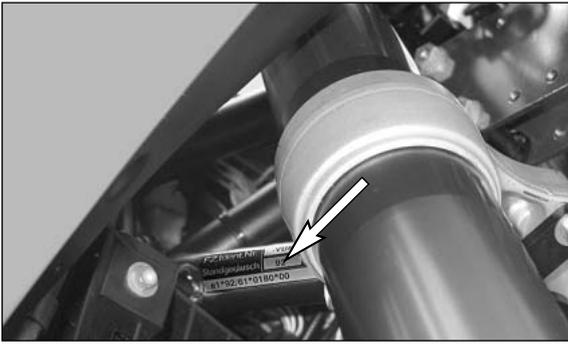


Ai sensi della norma internazionale sulla gestione qualità ISO 9001 la KTM applica processi di controllo qualità atti ad assicurare la massima qualità possibile dei prodotti.

	Pagina
POSIZIONE DEI NUMERI DI MATRICOLA	5
Numero telaio	5
Numero motore, tipo motore	5
ORGANI DI COMANDO	5
Leva della frizione	5
Leva dell'aria	5
Leva freno a mano	5
Tachimetro digitale multifunzione	6
Display	6
Possibili impostazioni sul display	7
Indicazione temperatura liquido di raffreddamento	8
Spie di controllo	8
Contagiri	8
Interruttore di accensione	9
Commutatore plurifunzionale	9
Interruttore di arresto d'emergenza, L'interruttore luci, Pulsante di avviamento	9
Scoperto portaoggetti	10
Tappi serbatoi	10
Serratura sella	10
Rubinetti carburante	10
Leva del cambio	11
Cavallo laterale	11
Cavallo centrale	11
Pedale freno	11
Freno in compressione della forcella	11
Freno in estensione della forcella	12
Variazione precarico forcella	12
Freno in compressione dell'ammortizzatore	12
Freno in estensione dell'ammortizzatore	12
Precarico molla ammortizzatore	13
Piastra portapacchi	13
Maniglie	13
Pedane	13
CONSIGLI ED AVVERTENZE GENERALI PER LA MESSA IN SERVIZIO DELLA MOTOCICLETTA	14
Indicazioni per la prima messa in funzione	14
Rodaggio del motore LC8	14
Accessori e carico utile	14
ISTRUZIONI PER L'USO	15
Controllo prima di ogni messa in funzione	15
Avviamento a motore freddo	16
Avviamento a motore caldo ed a temperatura molto elevata	16
Partenza	17
Cambiare le marce, marciare	17
Frenare	17
Arresto e parcheggio	17
Benzina, rifornimento	18
TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE	20
MANUTENZIONE TELAIO E MOTORE	22
Smontaggio e rimontaggio sella	22
Attrezzi di bordo	22
Taratura forcella ed ammortizzatore	23
Regolazione freno in compressione della forcella	23
Regolazione freno in estensione della forcella	23
Regolazione precarico molla forcella	23
Regolazione freno in compressione ammortizzatore	24

	Pagina
Ammortizzamento ammortizzatore in estensione	24
Regolazione precarico molla ammortizzatore	25
Spurgo steli forcella	25
Pulizia raschiapolvere forcella telescopica	25
Controllo tensione catena	25
Correzione tensione catena	26
Manutenzione catena	26
Controllo usura catena	26
Indicazioni di base per i freni a disco KTM	27
Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano	28
Controllo livello liquido freno anteriore	28
Rabbocco liquido freno anteriore	28
Controllo pastiglie freno anteriore	28
Modifica posizione base del pedale freno	29
Controllo livello liquido freno posteriore	29
Rabbocco liquido freno posteriore	29
Controllo pastiglie freno posteriore	29
Smontaggio e montaggio ruota anteriore	30
Smontaggio e montaggio della ruota posteriore	31
Controllo gomme di ammortizzamento del mozzo ruota posteriore	31
Pneumatici, pressione pneumatici	32
Controllo tensione raggi	32
Batteria	32
Smontaggio e rimontaggio batteria	33
Carica batteria	33
Collegamento cavi per avviamento	33
Fusibile principale	34
Fusibili per singole utenze elettriche	34
Sostituzione lampadine doppio faro	35
Regolazione profondità di illuminazione	36
Sostituzione lampadine luce di stop e luce posteriore	36
Freccia – sostituzione lampadina	36
Raffreddamento	37
Controllo livello liquido di raffreddamento nel vaso d'espansione	37
Controllo livello liquido di raffreddamento nel radiatore	38
Spurgo sistema di raffreddamento *	38
Regolazione posizione base della leva frizione	39
Controllo livello olio della frizione idraulica	39
Cavi gas – controllo e regolazione del gioco	39
Comando a cavo dell'aria – controllo e regolazione del gioco	40
Regolazione del minimo	40
Olio motore	40
Controllo livello olio motore	40
Sostituzione olio motore e filtro olio, pulizia unità filtranti	41
Attivazione curva d'accensione per carburanti a basso numero di ottani	44
DIAGNOSI DEI DIFETTI	45
PULIZIA	47
CONSERVAZIONE PER L'USO INVERNALE	47
CONSERVAZIONE	47
RIMESSA IN FUNZIONE DOPO IL RIPOSO	47
DATI TECNICI – CICLISTICA	48
DATI TECNICI – MOTORE	50
INDICE ALFABETICO	52
SCHEMI ELETTRICI	Apéndice

POSIZIONE DEI NUMERI DI MATRICOLA »



Numero telaio

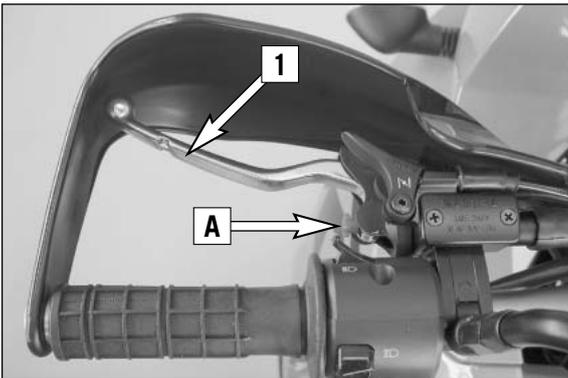
Il numero del telaio si trova sul lato destro del canotto sterzo e sulla targhetta d'identificazione.



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 [A] può essere variata la posizione base della leva frizione (vedi lavori di manutenzione).

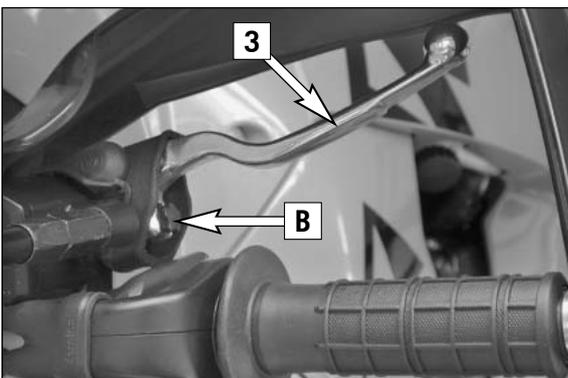
La frizione è ad azionamento idraulico con meccanismo autoregistrante.



Leva dell'aria

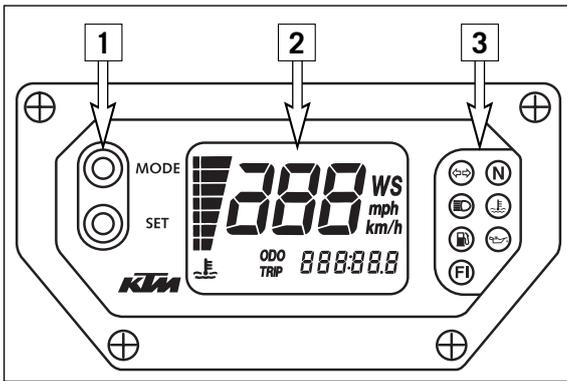
Tirando la leva dell'aria [2], si apre nei carburatori un foro attraverso il quale il motore può aspirare un quantitativo aggiuntivo di carburante. In questo modo risulta una miscela carburante aria „grassa“, necessaria per l'avviamento a freddo. Il quantitativo di carburante e quindi anche il numero 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 [B] (vedi lavori di manutenzione).

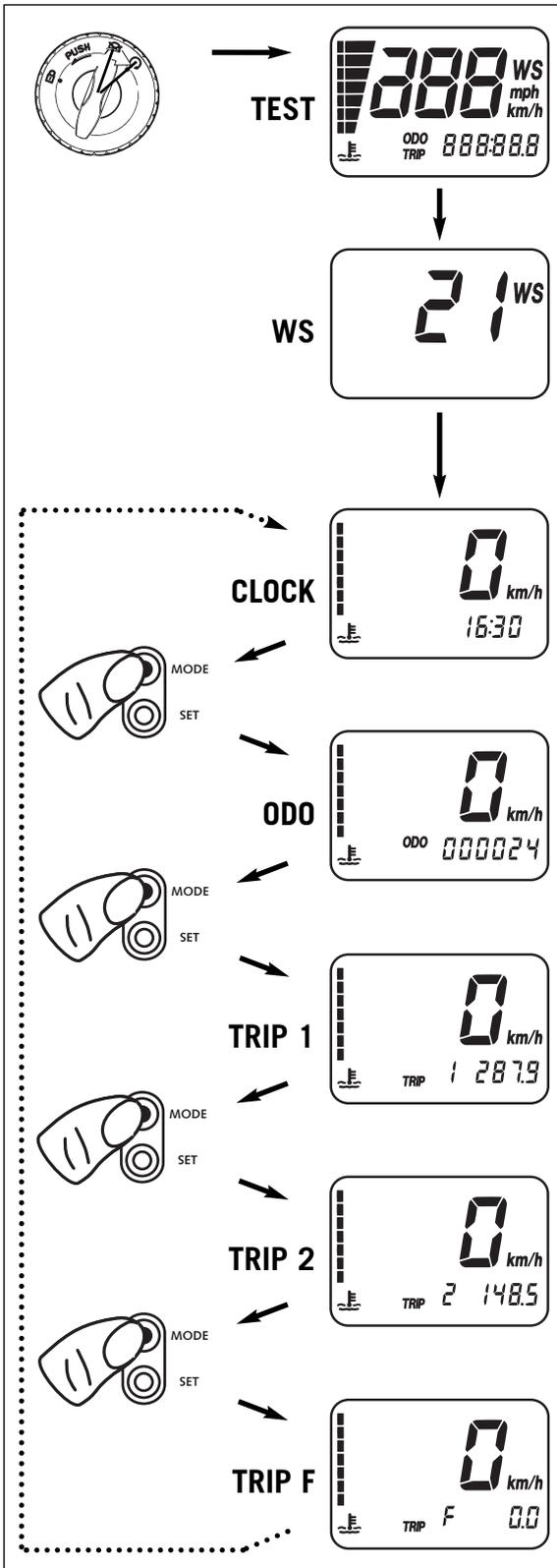


Tachimetro digitale multifunzione

Questo strumento universale è suddiviso in 3 parti. Con i tasti funzionali MODE e SET [1] è possibile variare la modalità di visualizzazione e le impostazioni base del display.

Il display [2] visualizza tutti i dati interessanti. Con il tasto funzionale MODE è possibile scegliere fra 5 modalità di visualizzazione.

Le spie di controllo [3] 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

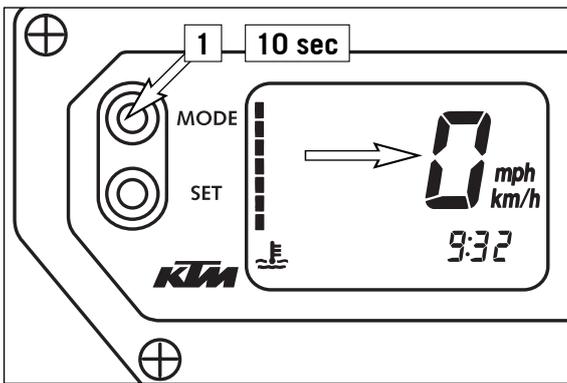
Nella modalità TRIP 2 vengono visualizzati la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento ed il contachilometri parziale 2.

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.



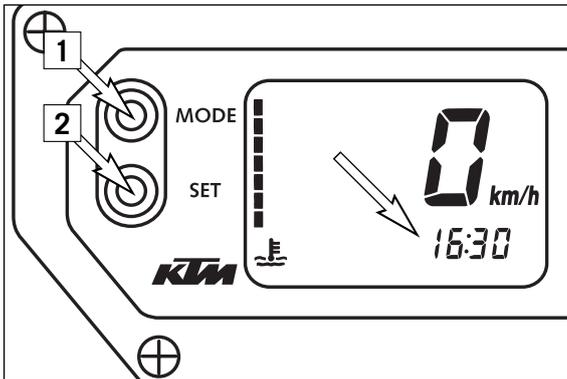
Possibili impostazioni sul display

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

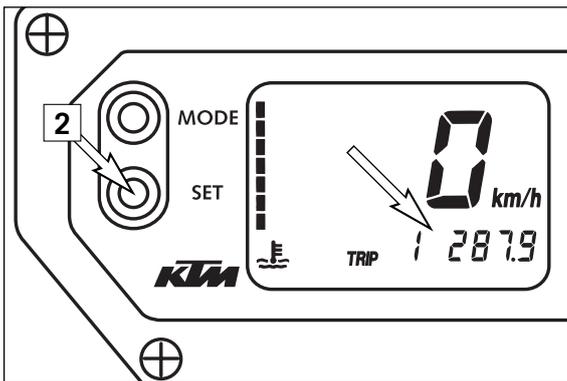
Inserire l'accensione ed andare alla modalità di visualizzazione ORA.

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:

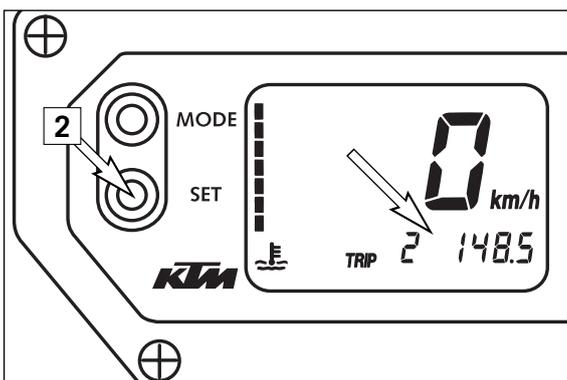
Se l'orologio non viene più alimentato di corrente, viene visualizzato **0:00**. La causa può essere un fusibile difettato oppure un danno nell'impianto elettrico di bordo (vedi Diagnosi dei difetti).



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.



AZZERARE 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.

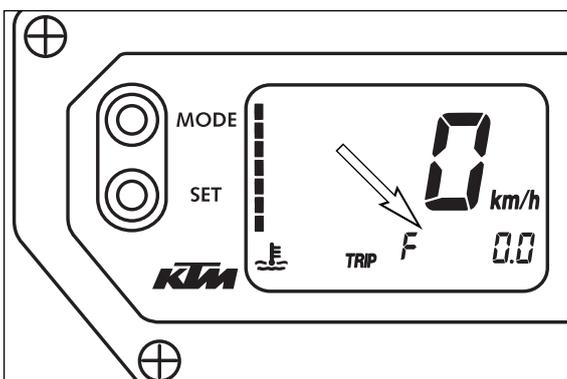
INDICAZIONE:

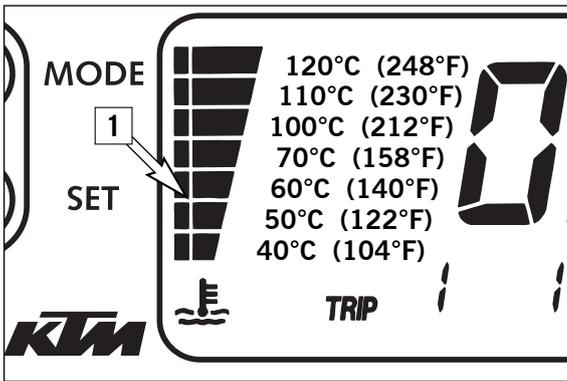
Come accessorio è disponibile un interruttore tripmaster (cod.art. 582.14.069.044) che allarga le funzioni del contachilometri parziale 2. Con esso è possibile correggere la distanza visualizzata a passi da 0,1 in su o in giù. Se, per esempio, si sbaglia strada durante un tour secondo il road book, è 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.





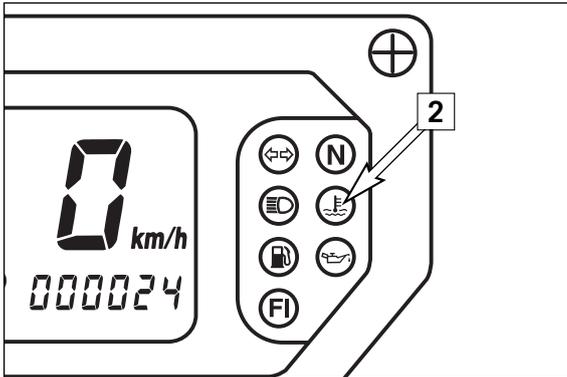
Indicazione temperatura liquido di raffreddamento

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.

⚠ ATTENZIONE

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.



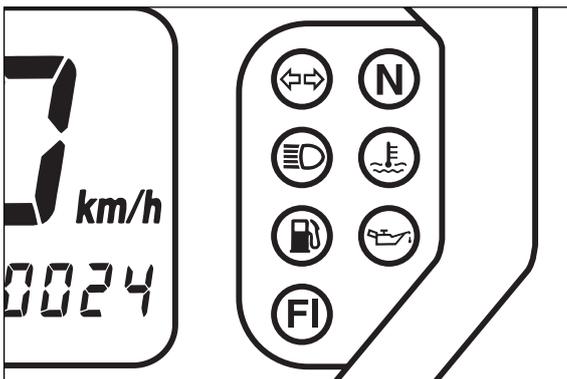
La spia di avvertimento arancione inizia a lampeggiare, quando il livello del carburante ha raggiunto la riserva. Contemporaneamente la modalità di visualizzazione sul display cambia a TRIP F (vedi TRIP F).



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.

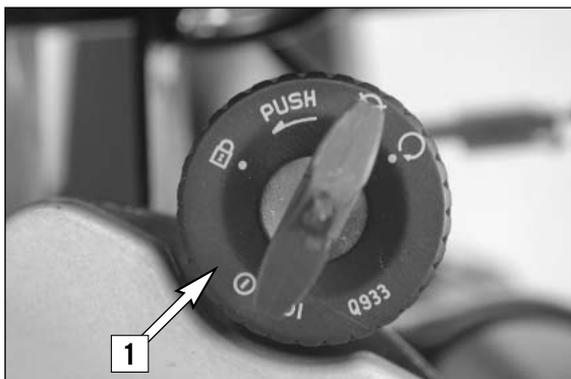


Contagiri

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.

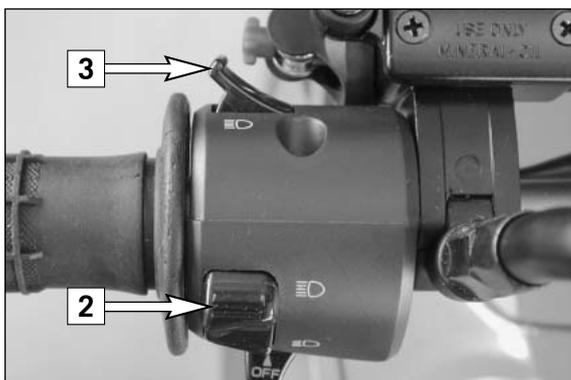
⊗ = accensione disinserita, (il motore non può essere avviato)

○ = 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 🔒.



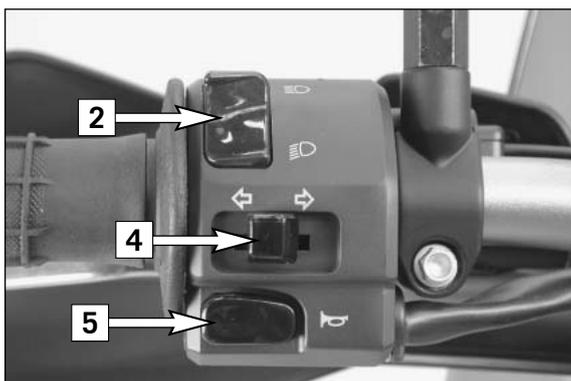
Commutatore plurifunzionale

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

☰☽ = abbaglianti

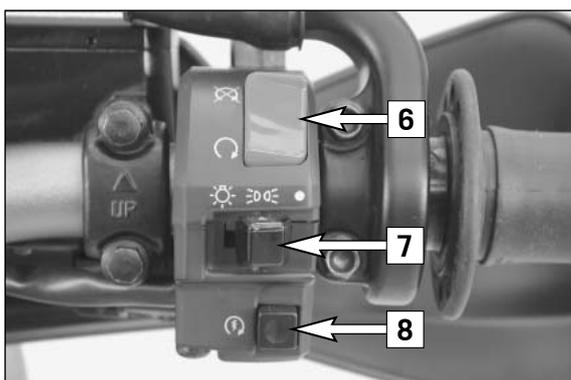
☰☽ = anabbaglianti

☰☽ 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).

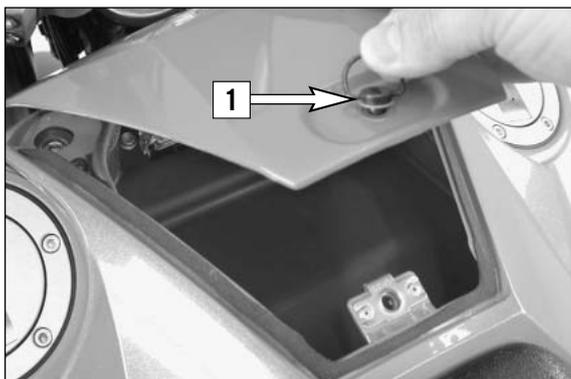
L'interruttore luci [7] ha 3 posizioni:

● = luci spente

☰☽ = luce di posizione accesa

☀ = faro acceso

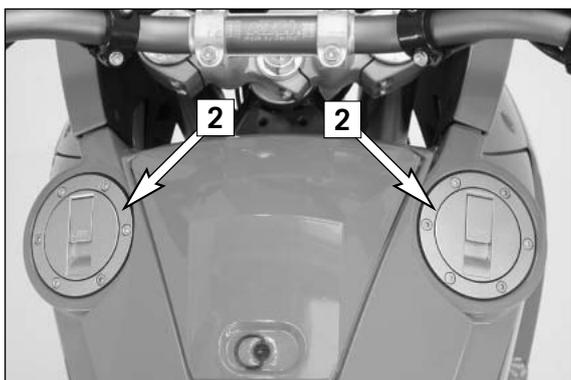
⚡ Con il pulsante di avviamento [8] si aziona l'avviatore elettrico.



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 [1] 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.



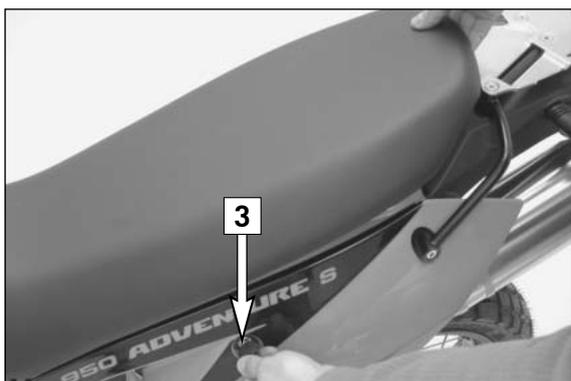
Tappi serbatoi

La 950 Adventure ha 2 serbatoi carburante separati.

I due tappi [2] dei serbatoi sono chiudibili a chiave e sono dotati di un sistema di aerazione.

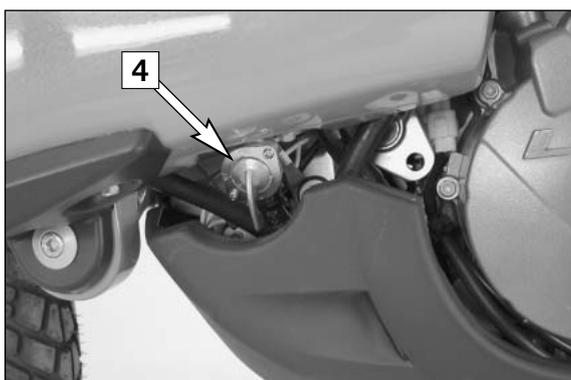
Per l'apertura inserire la chiave d'accensione, girarla di 45° in senso orario ed alzare il tappo.

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



Serratura sella

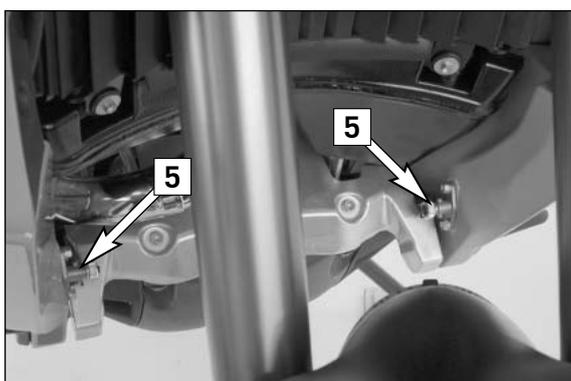
La sella può essere sbloccata con la serratura [3] posta lateralmente. A questo scopo inserire la chiave d'accensione e girarla in senso antiorario. Per togliere e rimontare la sella – vedi Lavori di manutenzione.



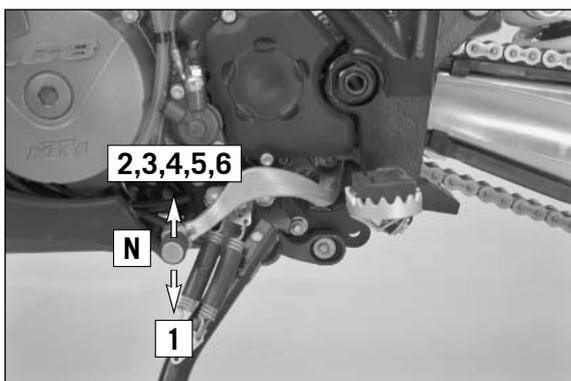
Rubinetti carburante

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 [4] quando la moto viene posteggiata.

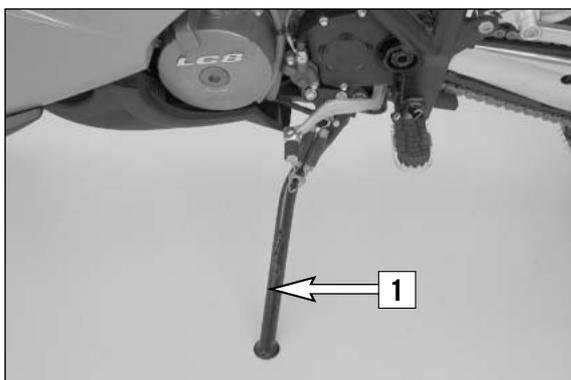


Durante il servizio i due rubinetti [5] devono essere sempre aperti. Attraverso un tubo di collegamento viene ottenuta una compensazione del livello di carburante nei due serbatoi.



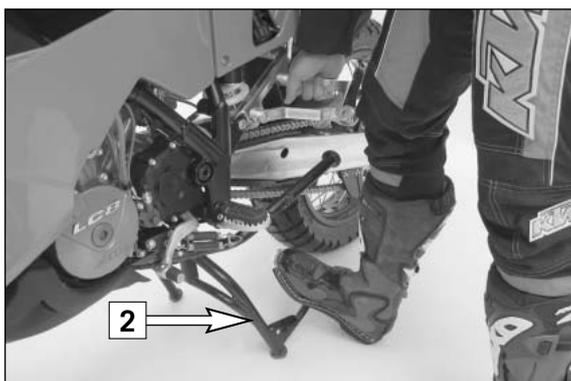
Leva del cambio

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 [1] è accoppiato con il sistema di avviamento di sicurezza. Osservate le istruzioni per l'uso.



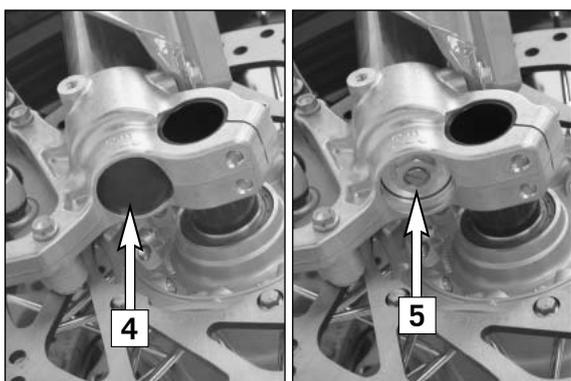
Cavalletto centrale

In aggiunta al cavalletto laterale, la moto è equipaggiata anche con un cavalletto centrale [2].



Pedale freno

Il pedale del freno [3] è posizionato davanti il poggiatesta destro. La posizione di base può essere regolata in base alla posizione del sedile (vedere lavori di manutenzione).

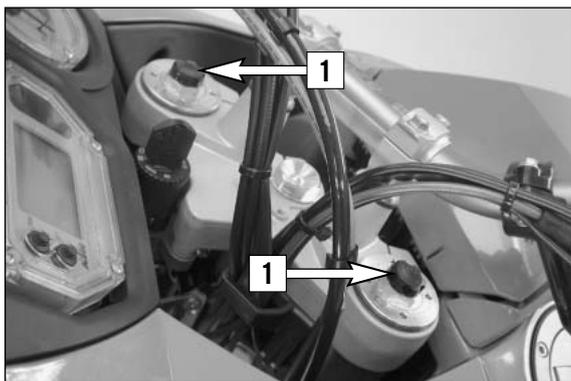


Freno in compressione della forcella

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 [5] si trovano sotto il tappo di chiusura [4] alla base delle gambe forcella.

Troverete ulteriori descrizioni nel capitolo „Taratura forcella ed ammortizzatore“.

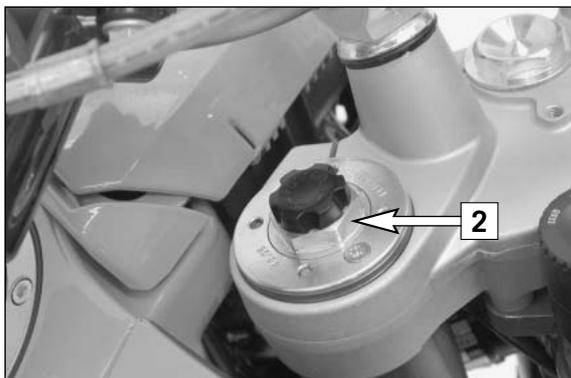


Freno in estensione della forcella

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 [1] 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 [2]. A questo scopo utilizzare una chiave fissa da 24 mm.

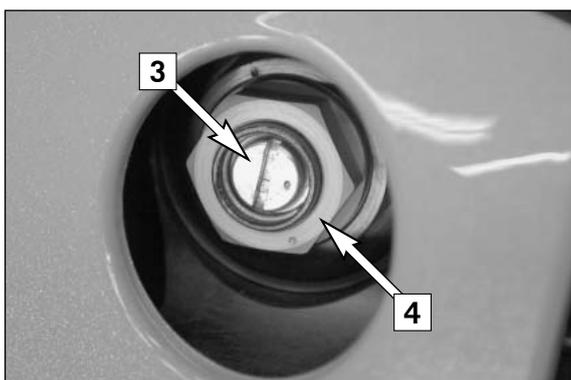
Troverete ulteriori descrizioni nel capitolo „Taratura forcella ed ammortizzatore“.



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.

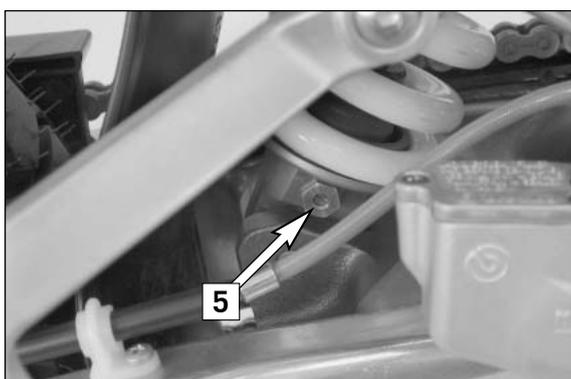
Il freno in compressione può essere regolato per basse ed alte velocità (Dual Compression Control). Con alte e basse velocità è inteso il movimento dell'ammortizzatore in compressione e non la velocità di marcia della motocicletta.



La vite di registro [3] per le basse velocità di compressione può essere regolata con un cacciavite.

La vite di registro [4] 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“.

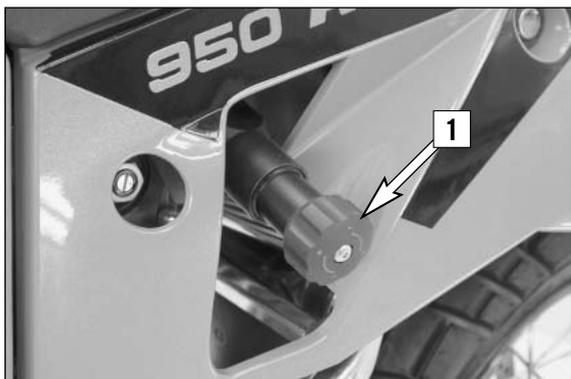


Freno in estensione dell'ammortizzatore

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.

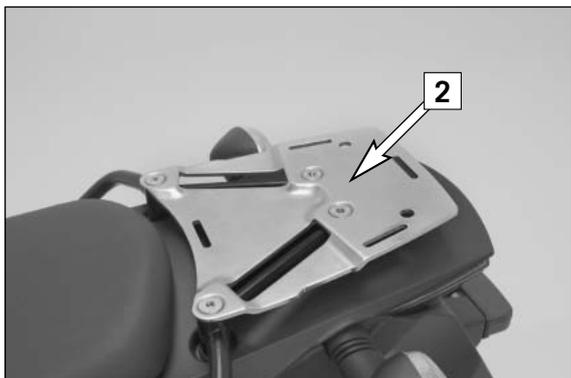
La vite di registro [5] si trova alla base dell'ammortizzatore.

Troverete ulteriori descrizioni nel capitolo „Taratura forcella ed ammortizzatore“.



Precarico molla ammortizzatore

Il precarico della molla dell'ammortizzatore può essere regolato in modo continuo mediante la manopola [1]. 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.

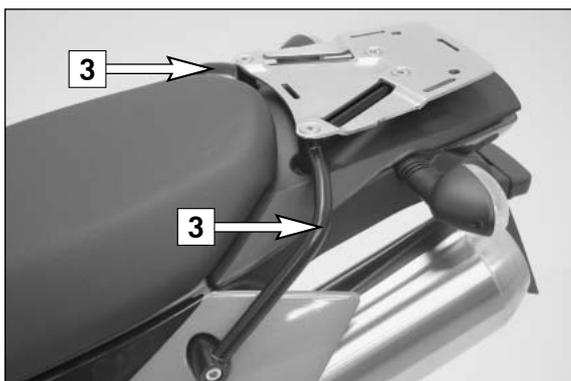


Piastra portapacchi

Sulla piastra portapacchi [2] è possibile fissare la piastra base per il sistema di motovaligie o bauletto desiderato.

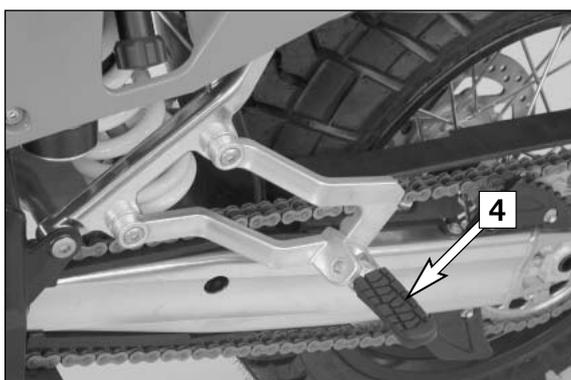
⚠ ATTENZIONE

- 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 [3].



Pedane

Le pedane [4] per il passeggero sono ripiegabili in alto.

Indicazioni per la prima messa in funzione

- Assicuratevi che la vostra officina specializzata KTM abbia eseguito tutte le „ispezioni pre-consegna“. Al momento della consegna della moto riceverete il CERTIFICATO DI CONSEGNA ed il LIBRETTO TAGLIANDI
- 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.
- Abituatvi 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 poggiatesta.
- 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 scorrono 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 nera 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 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.
- 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
- SOSTITuite 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.
- NON OLTREPASSATE PER NESSUN MOTIVO IL MASSIMO PESO AMMISSIBILE E I CARICHI SUGLI ASSI. IL MASSIMO PESO COMPLESSIVO AMMISSIBILE RISULTA DAI SEGUENTI PESI:
 - MOTOCICLETTA PRONTA PER IL FUNZIONAMENTO E CON SERBATOIO PIENO
 - BAGAGLI
 - CONDUCENTE E PASSEGGERO CON INDUMENTI PROTETTIVI E CASCHI.



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 abituarci 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

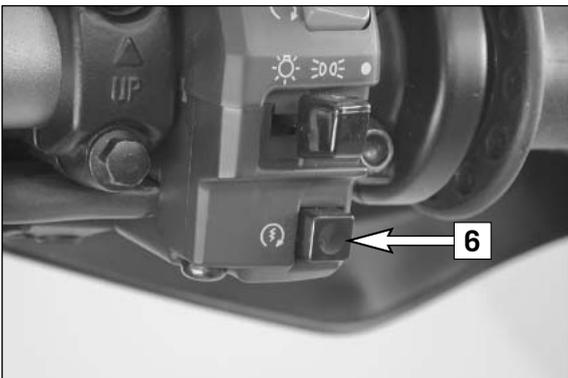
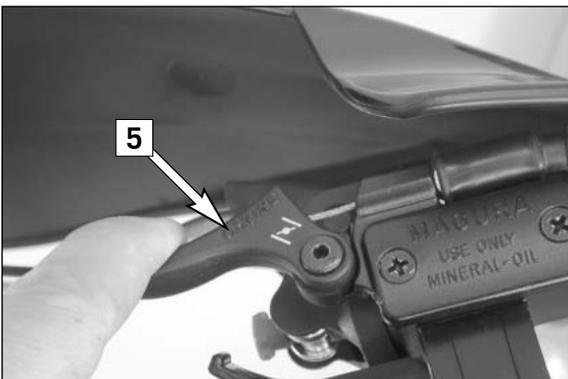
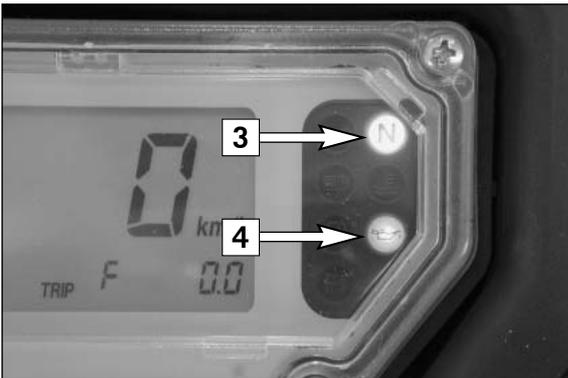
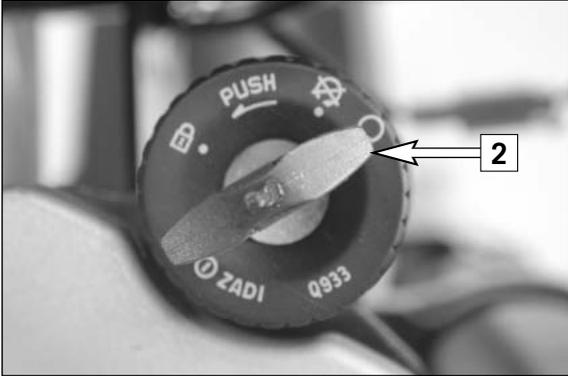
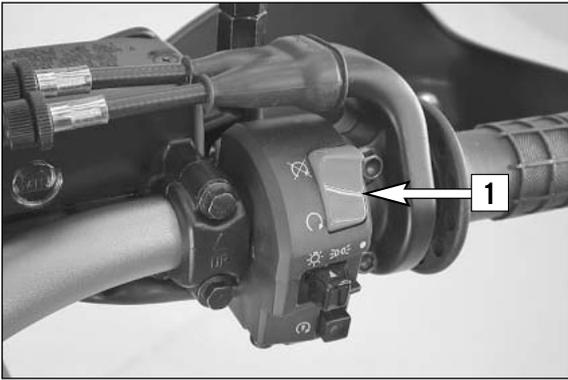
Adattare la pressione dei pneumatici, il precarico molla e le caratteristiche di frenatura della forcella e dell'ammortizzatore al peso totale.

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 [1]
 - 2 Inserire la chiavetta d'accensione [2] 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** [3])
 - 4 Azionare la leva dell'aria [5]
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 [6].
 - 6 Appena il motore gira, la spia di avvertimento della pressione olio [4] 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 sì, 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 sì, 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 [1]
- 2 Inserire la chiavetta (d'accensione [2] in posizione
- 3 Mettere il cambio in folle (s'illumina la spia di controllo verde **N** [3])
- 4 Senza dare gas azionare il pulsante di avviamento [6].
- 5 Appena il motore gira, la spia di avvertimento per la pressione olio [4] 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 CAVALLETTO PRINCIPALE È ORIENTATO IN ALTO FINO ALL'ARRESTO. SE IL CAVALLETTO 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 RUMORATEVI 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 TOCCINO 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.

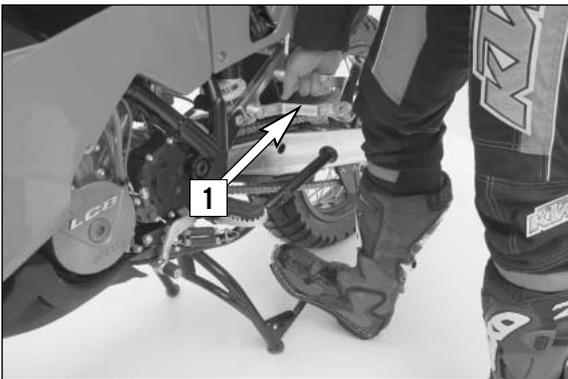


INDICAZIONI SUL CAVALLETTO LATERALE:

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 CARTER MOTORE POTREBBE ESSERE DANNEGGIATO ED IL MOTOCICLO POTREBBE RIBALTARSI.



INDICAZIONI SUL CAVALLETTO PRINCIPALE:

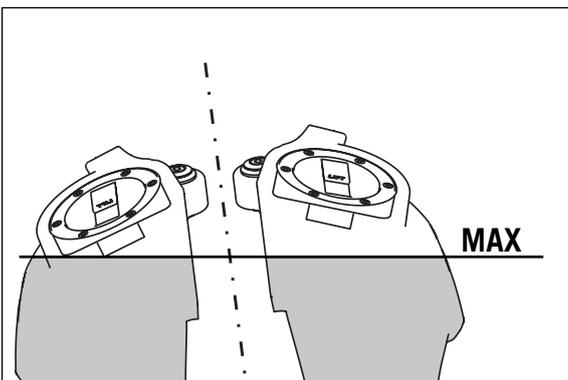
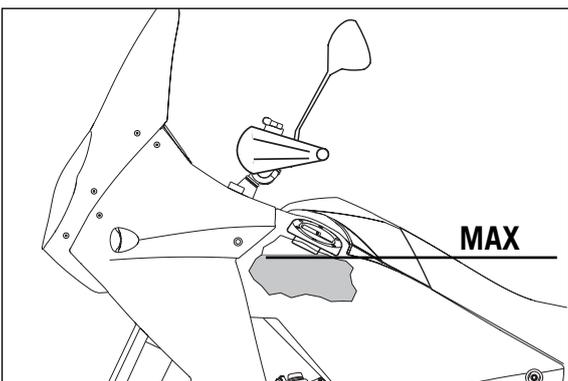
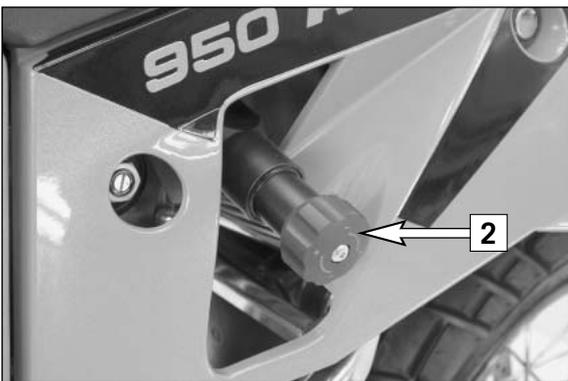
Per poter posizionare la motocicletta sul cavalletto principale con il minimo sforzo possibile raccomandiamo di procedere come segue:

- Premere il cavalletto principale sul suolo con il piede
- Caricare l'asta poggiatesta 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 ACESE. 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 RECARSÌ IMMEDIATAMENTE DA UN MEDICO.

TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE »

UN VEICOLO PULITO PERMETTE ISPEZIONI PIÙ BREVI E RISPARMIA SOLDI!		950 ADVENTURE 2005	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/registrazione 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, pignone, corona dentata 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!

TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE »

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			
	Prima di ogni messa in servizio	Dopo ogni pulizia	ogni 1000 km ossia dopo ogni uso fuoristrada
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		●	

⚠ 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.

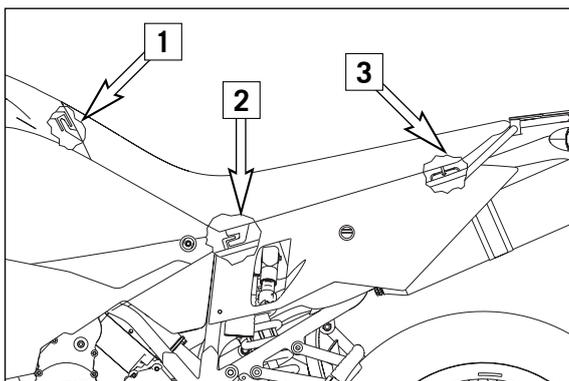
! AVVERTIMENTO

- PER IL LAVAGGIO DELLA MOTOCICLETTA SE POSSIBILE NON USATE UN GETTO AD ALTA PRESSIONE, PERCHÉ 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, PERCHÉ POTREBBERO PENETRARE IN PARTI DEL TELAIO ED ALLENTARSI QUINDI IN CONTINUAZIONE. UTILIZZATE DADI AUTOBLOCCANTI.
- SE APRITE COLLEGAMENTI A VITE CON DADI AUTOBLOCCANTI, PRIMA DEL RIMONTAGGIO I DADI DEVONO ESSERE SOSTITUITI. SE NON AVETE A DISPOSIZIONE NUOVI DADI AUTOBLOCCANTI, È NECESSARIO ASSICURARE I FILETTI CON LOCTITE 243. NEL CASO I FILETTI SIANO DANNEGGIATI, BISOGNA SOSTITUIRE SIA LE VITI SIA I DADI.
- TUTTE LE VITI E DADI VANNO SERRATI CON UNA CHIAVE DINAMOMETRICA ALLE COPPIE DI SERRAGGIO INDICATE. SE LE VITI ED I DADI VENGONO SERRATI INSUFFICIENTEMENTE, ESSI SI POSSONO ALLENTARE E DURANTE LA GUIDA LA MOTO POTREBBE SFUGGIRE AL VOSTRO CONTROLLO. UN SERRAGGIO ECCESSIVO INVECE PUÒ DANNEGGIARE I FILETTI ED I COMPONENTI INTERESSATI.
- 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.



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.

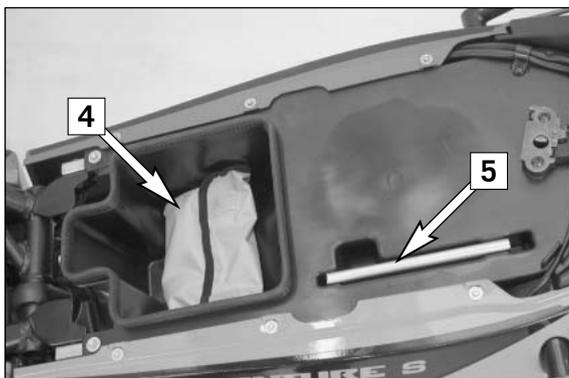


Per il rimontaggio agganciare la parte anteriore della sella con il nasello [1], abbassare la parte posteriore e contemporaneamente spingere la sella in avanti. Così facendo i due naselli [2] si devono agganciare al telaio. Inserire il perno di bloccaggio [3] nella serratura e premere in basso la parte 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

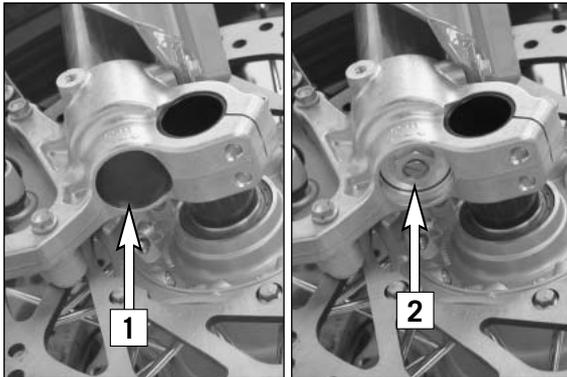
Gli attrezzi di bordo [4] ed una prolunga [5] per alcune chiavi degli attrezzi di bordo si trovano sotto la sella.

REGOLAZIONE STANDARD FORCELLA 950 ADVENTURE 950 ADVENTURE S	Da solo comfort	Regolazione standard	Da solo sport	Max. carico utile
	Grado compressione (scatti)	20	15	10
Grado distensione (scatti)	23	18	13	13
Precarico molla (giri)	5	5	8	7

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“.



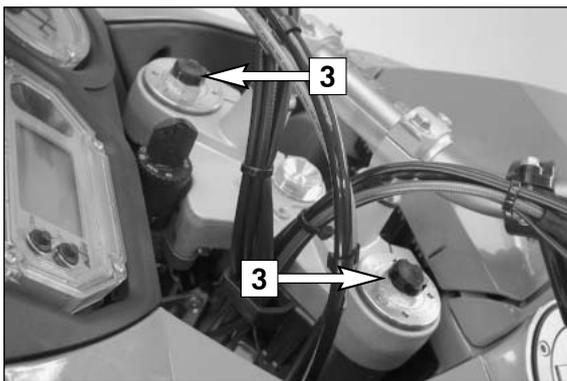
Regolazione freno in compressione della forcella

Il freno idraulico in compressione determina il comportamento della forcella in compressione. Togliere il tappo di protezione [1].

Il freno in compressione può essere regolato con le viti di registro [2] 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.

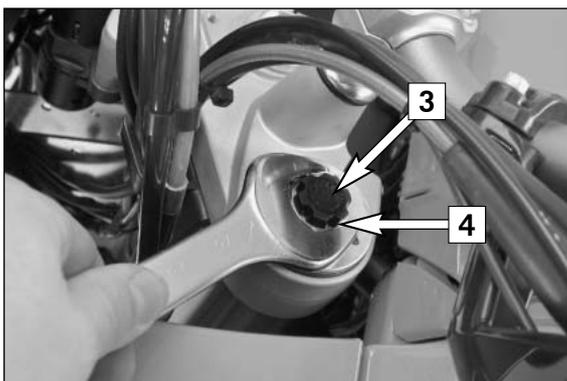


Regolazione freno in estensione della forcella

Il freno idraulico in estensione determina il comportamento della forcella in estensione. Il freno in estensione può essere regolato mediante le viti di registro [3] (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 [4] (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 [3], 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 (scatti)	25	20	15
Grado compressione alte velocità (giri)	2	1,5	1	1
Grado distensione (scatti)	20	15	10	10
Precarico molla (giri)	6	6	10	18

REGOLAZIONE STANDARD AMMORTIZZATORE 950 ADVENTURE S	Da solo comfort	Regolazione standard	Da solo sport	Max. carico utile
	Grado compressione basse velocità (scatti)	25	20	15
Grado compressione alte velocità (giri)	2	1,5	1	1
Grado distensione (scatti)	20	15	10	10
Precarico molla (giri)	6	6	10	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 1 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 Adventure20 scatti
950 Adventure S20 scatti

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 RIEMPIA 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).

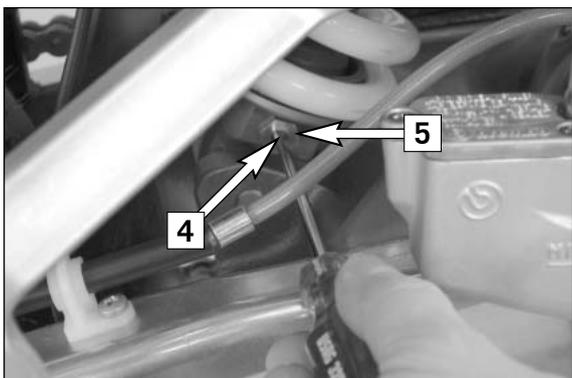
Ammortizzamento ammortizzatore in estensione

Il freno in estensione può essere regolato mediante la vite di registro [4]. Girando in senso orario la frenatura in estensione aumenta, girando in senso antiorario la frenatura diminuisce.

REGOLAZIONE STANDARD:

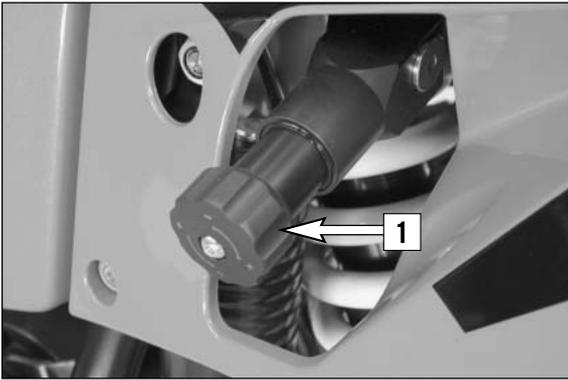
- Girare la vite di regolazione in senso orario fino a battuta,
- in senso antiorario girare indietro il numero di clic corrispondente al tipo di ammortizzatore.

950 Adventure15 scatti
950 Adventure S15 scatti



⚠ ATTENZIONE

L'UNITÀ DI AMMORTIZZAMENTO DELL'AMMORTIZZATORE È RIEMPIA 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 [5] (15 MM).



Regolazione precarico molla ammortizzatore

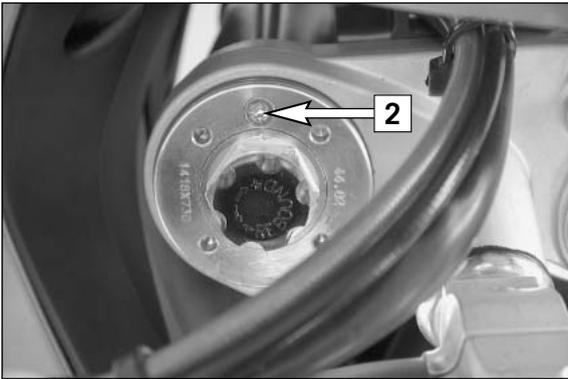
Bagagli e passeggero gravano soprattutto sull'ammortizzatore. Per garantire caratteristiche di guida ottimali, il precarico molla dell'ammortizzatore va adattato a questo carico.

Girando la manopola [1], 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



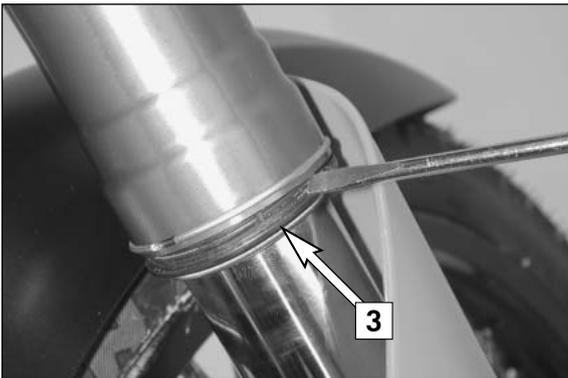
Spurgo steli forcella

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 [2] per scaricare un'eventuale sovrappressione dall'interno degli steli.

! AVVERTIMENTO

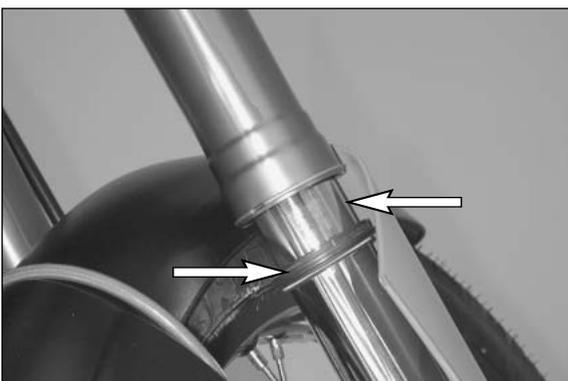
PRESSIONE TROPPO ALTA ALL'INTERNO DELLA FORCELLA PUÒ PROVOCARE MANCANZE DI TENUTA ALLA FORCELLA. SE LA VOSTRA FORCELLA PRESENTA UNA MANCANZA DI TENUTA, ALLENTATE LE VITI DI SFIATO PRIMA DI FAR SOSTITUIRE GLI ELEMENTI DI TENUTA.



Pulizia raschiapolvere forcella telescopica

I raschiapolvere [3] 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.

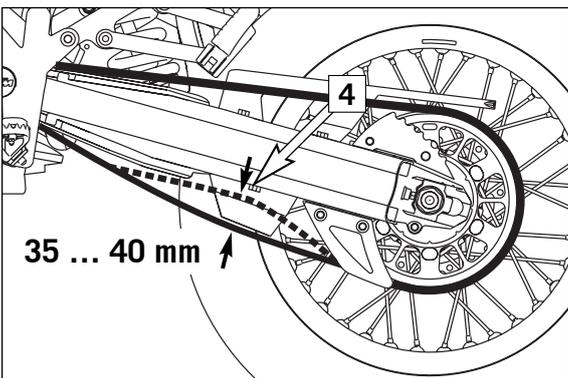
Con un cacciavite levare i raschiapolvere dai tubi esterni e spingerli in basso.



Pulire con cura i raschiapolvere, i tubi esterni e gli steli ed oliarli bene con Olio spray universal (Motorex Joker 440) o con olio motore. Infine spingere a mano i raschiapolvere nei tubi esterni.

⚠ ATTENZIONE

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



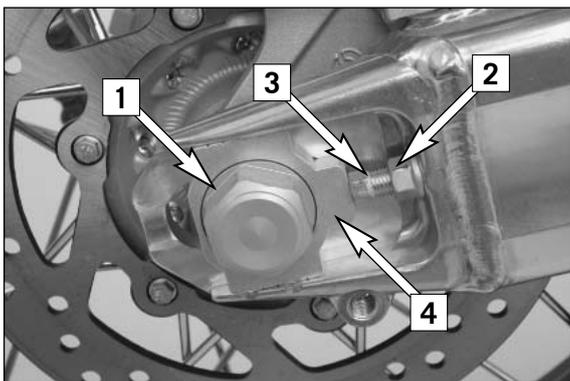
Controllo tensione catena

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

Nella zona della vite inferiore [4] 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

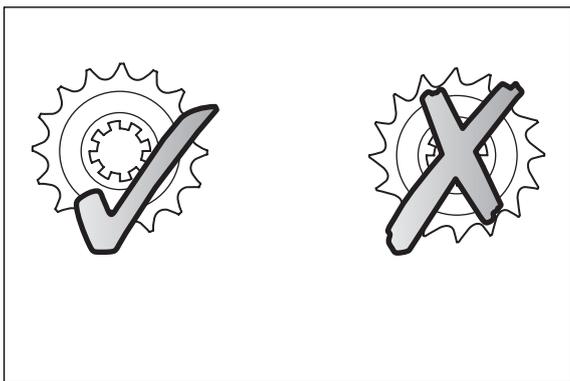
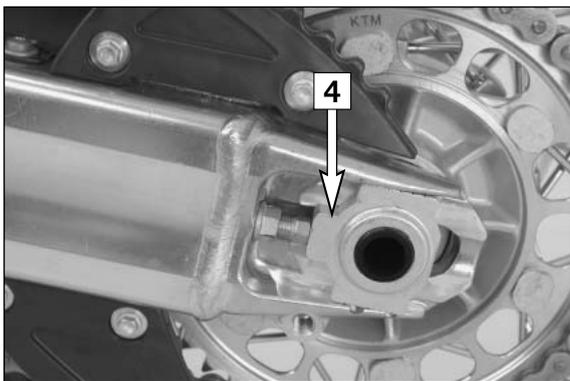
Allentare il dado con spallamento [1], allentare i controdati [2] e girare le viti di regolazione [3] a destra ed a sinistra della stessa misura. Serrare i controdati [2].

Prima di bloccare il perno ruota controllare che i tendicatena [4] siano adiacenti alle viti di regolazione e che la ruota posteriore sia allineata con la ruota anteriore.

Serrare il dado con spallamento [1] con 90 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 CATENE.
- NON DEVE ASSOLUTAMENTE ESSERE MONTATO UN NORMALE GIUNTO CATENA.

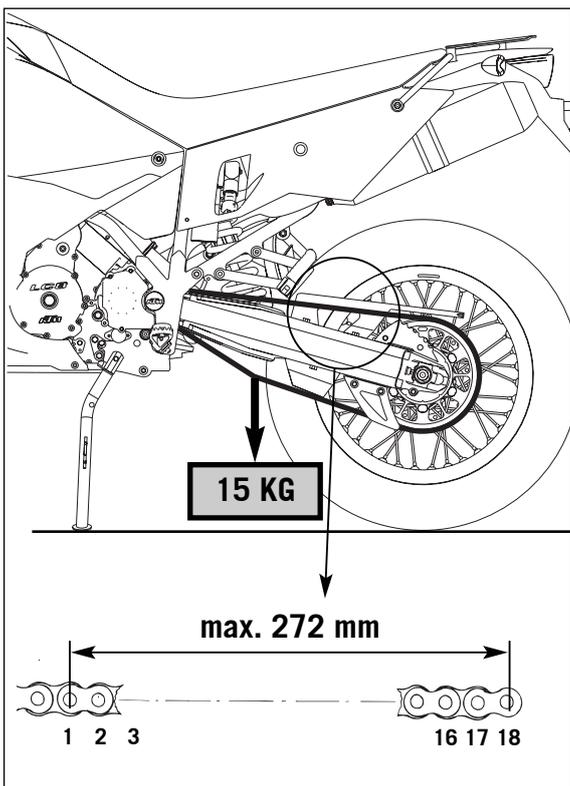
Controllare sempre anche l'usura dei pignoni e dei pattini guida. Se necessario, sostituire questi particolari.

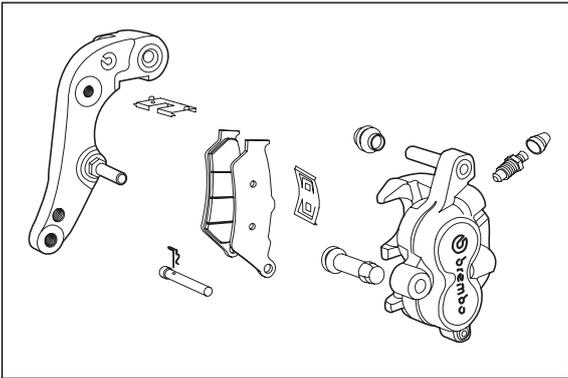
Controllo usura catena

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 usurano 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 usurano 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 ESEGUIREI 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

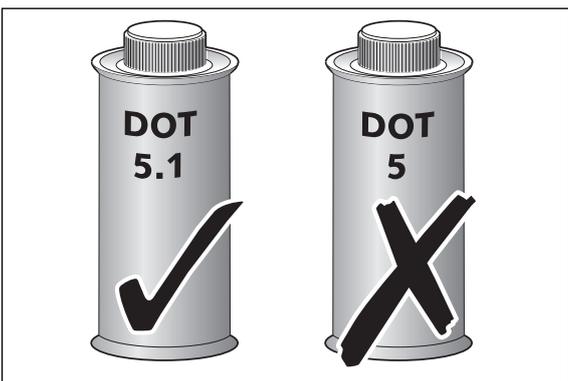
⚠ ATTENZIONE

SPESSE LE PASTIGLIE DISPONIBILI NEL COMMERCIO DI ACCESSORI NON SONO AMMESSI ALL'IMPIEGO STRADALE DELLA VOSTRA MOTOCICLETТА 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 MOTOCICLETТА 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.



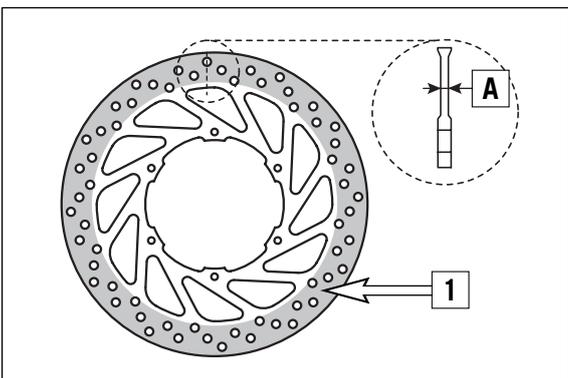
LIQUIDO FRENI:

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 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.

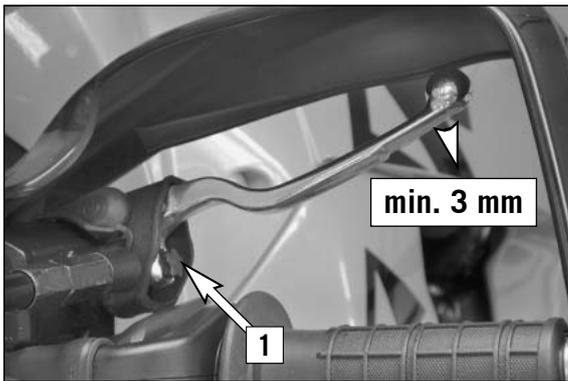


DISCHI FRENO:

Con l'usura si riduce lo spessore dei dischi freno nella zona della superficie di contatto [1] con le pastiglie. Nel punto più debole [A] lo spessore del disco freno non deve scendere sotto i 4,5 mm. Controllare l'usura in diversi punti.

⚠ ATTENZIONE

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

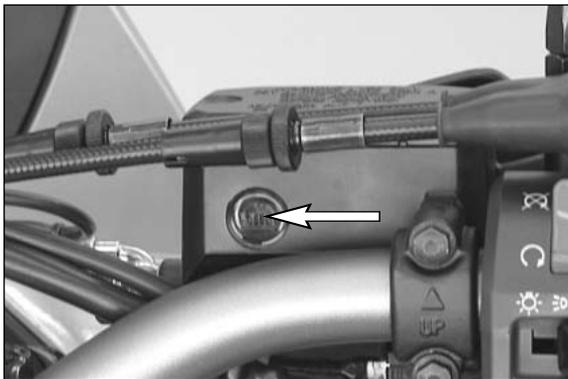


Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano

La corsa a vuoto alla leva freno a mano può essere variata con la vite di registro [1]. In questo modo la posizione del punto di pressione (la resistenza che diventa percepibile alla leva freno a mano, quando le pastiglie vengono premute 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.

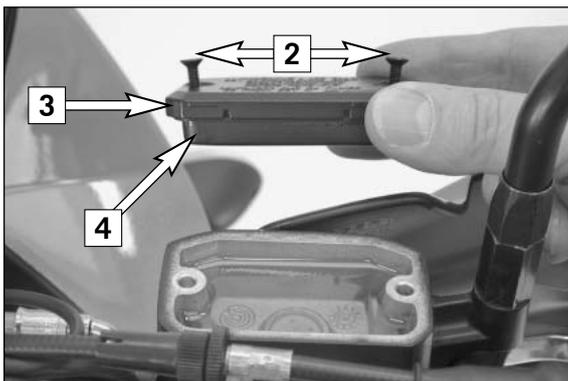


Controllo livello liquido freno anteriore

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

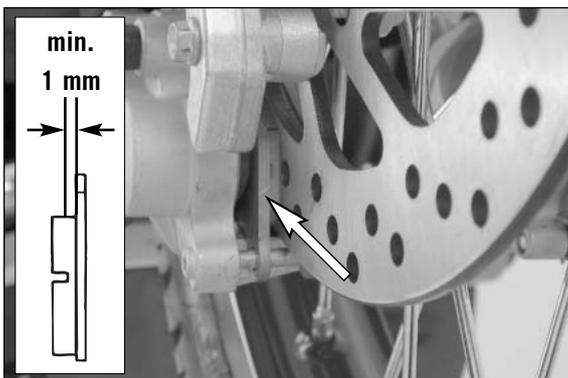
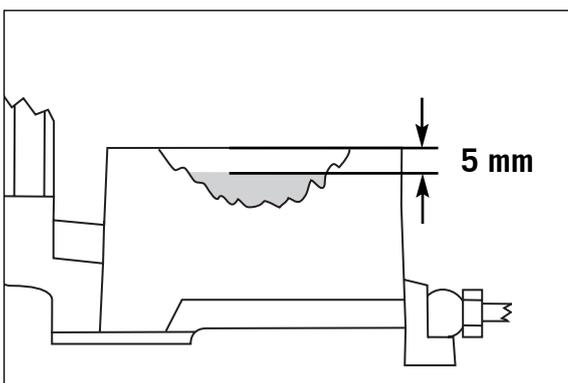
Svitare le viti [2] e togliere il coperchietto [3] unitamente alla membrana in gomma [4]. Spingere i pistoncini delle pinze freno anteriore completamente indietro, se necessario smontare la ruota anteriore. Portare la pompa freno in posizione orizzontale e rabboccare con liquido freni DOT 5.1 (Motorex 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

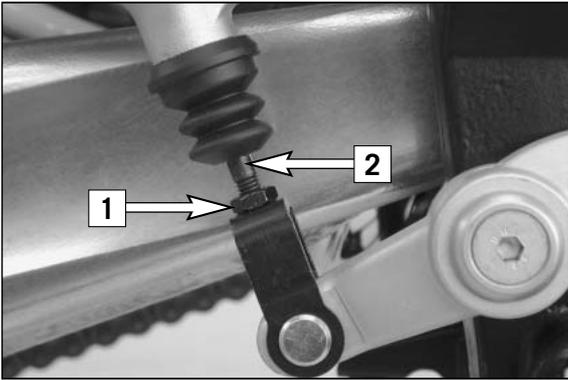
Le pastiglie del freno vanno controllate dal basso. Lo spessore delle pastiglie non deve essere inferiore a 1 mm.

⚠ ATTENZIONE

AL PUNTO PIÙ SOTTILE LO SPESSORE DELLE PASTIGLIE DEI FRENI NON DEVE ESSER 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 controdamo [1] e girare l'asta di spinta [2] finché il pedale freno non ha raggiunto la posizione ottimale. Dopodiché serrare di nuovo il controdamo.

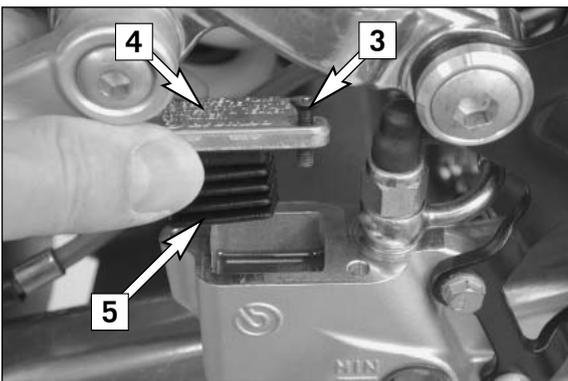


Controllo livello liquido freno posteriore

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.

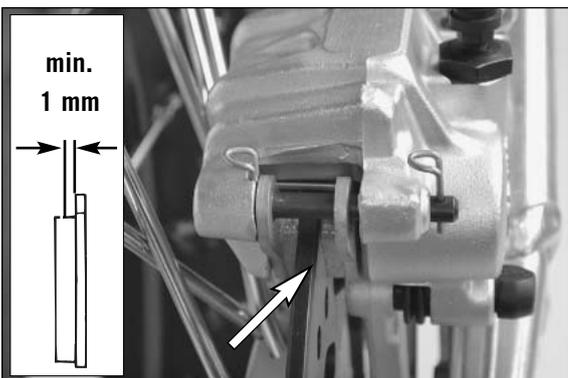
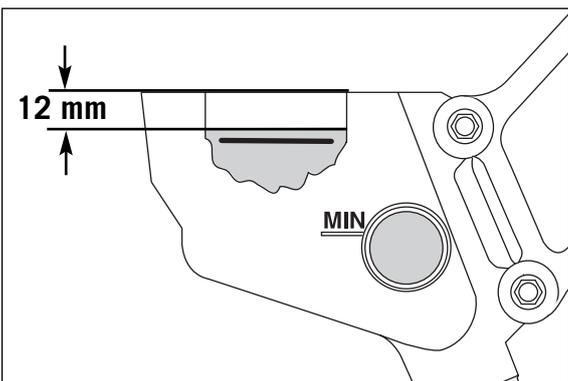
A questo scopo svitare le viti [3] e togliere il coperchietto [4] unitamente al soffietto in gomma [5]. Spingere i pistoncini della pinza freno posteriore completamente indietro, se necessario smontare la ruota posteriore. Rabboccare con liquido freni DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) fino a 12 mm sotto il bordo superiore del recipiente. Rimontare soffietto, 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

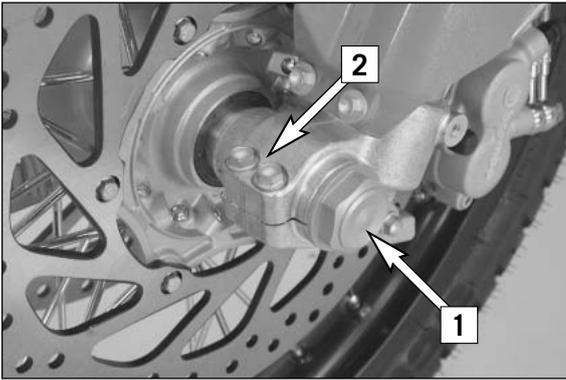
Le pastiglie del freno vanno controllate dal lato posteriore. Lo spessore delle pastiglie non deve essere inferiore a 1 mm.

⚠ 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 DIMINUTIONE DELL'EFFETTO FRENATE ED IL DETERIORAMENTO DEL DISCO DEL FRENO.

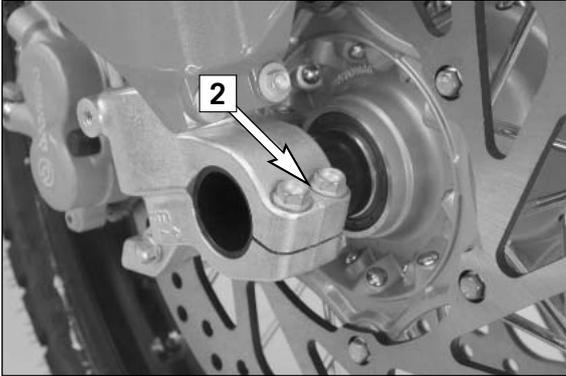


Smontaggio e montaggio ruota anteriore

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

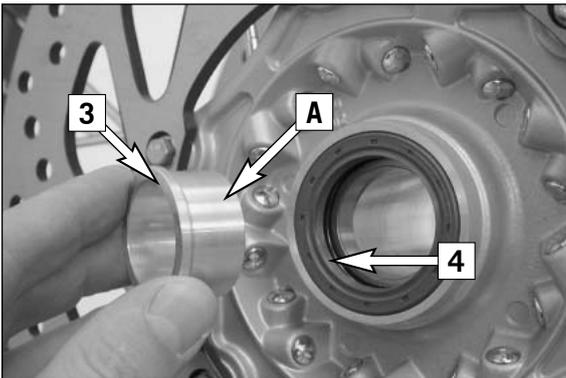
Allentare la vite flangiata [1] e le viti di serraggio [2] ai due fondelli forcella. Svitare la vite flangiata di ca. 8 giri, premere con la mano sulla vite flangiata per spingere fuori il perno ruota dal fondello forcella e togliere la vite flangiata. Tenendo ferma la ruota anteriore estrarre il perno 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.

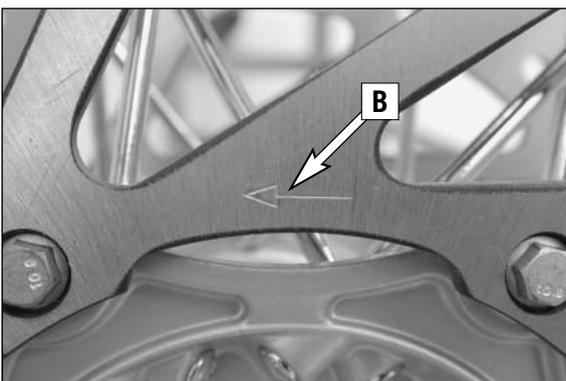


! AVVERTIMENTO

- NON AZIONARE IL FRENO A MANO QUANDO LA RUOTA ANTERIORE È SMONTATA.
- APOGGIARE 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 [A] 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 [B] 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.

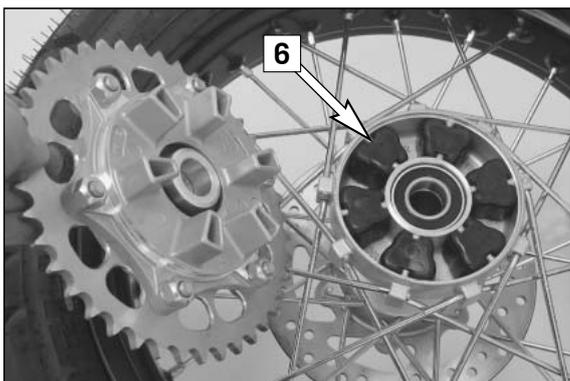
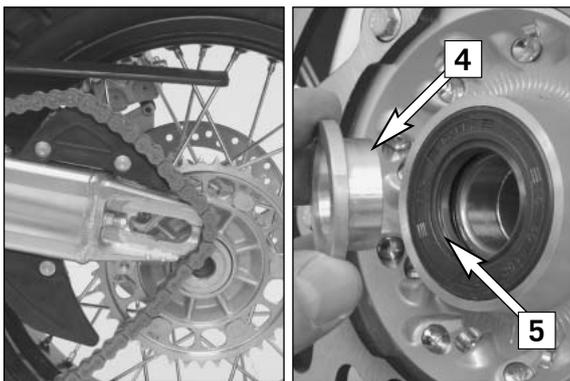
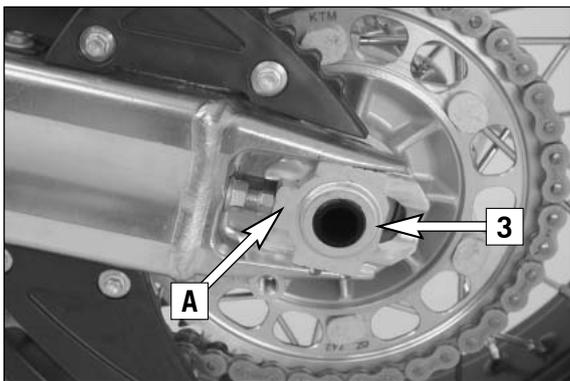
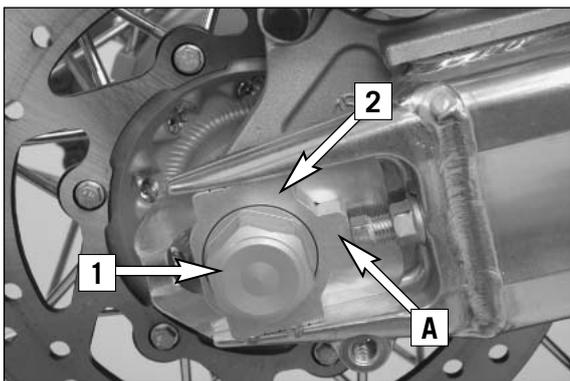
Montare la vite flangiata [1] e stringerla leggermente, serrare le viti di serraggio [2] al fondello forcella destro (guardando in direzione di marcia) per evitare che il perno ruota si giri, e serrare la vite flangiata a 60 Nm.

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

Solo allora serrare le viti di serraggio ai due fondelli forcella a 15 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 [1], togliere il tendicatena [2], tener ferma la ruota posteriore e sfilare il perno ruota [3]. 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 COLLETO 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 boccia [4] ed il paraolio [5].

Per il montaggio si proceda in senso inverso. Fate attenzione alla corretta posizione di montaggio del perno ruota e del tendicatena, i naselli A devono indicare in avanti. Prima di serrare il dado a colletto con 90 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 ammortizzamento 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 ammortizzamento [6]. Queste 6 gomme di ammortizzamento si usano 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 ammortizzamento.

Controllare le gomme di ammortizzamento 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 5 NM \pm 1 NM.

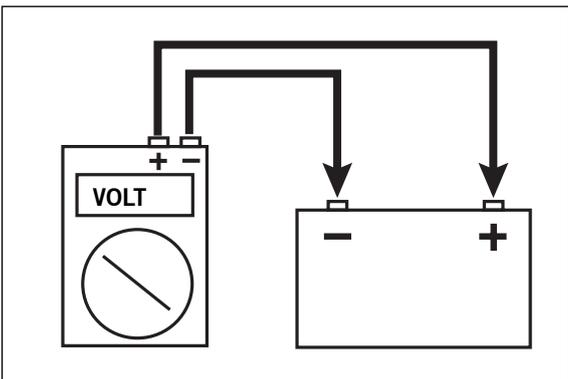
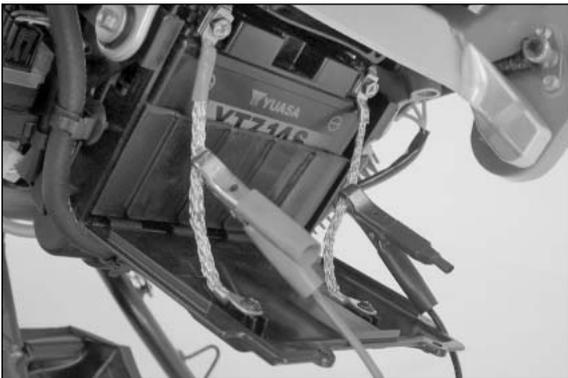
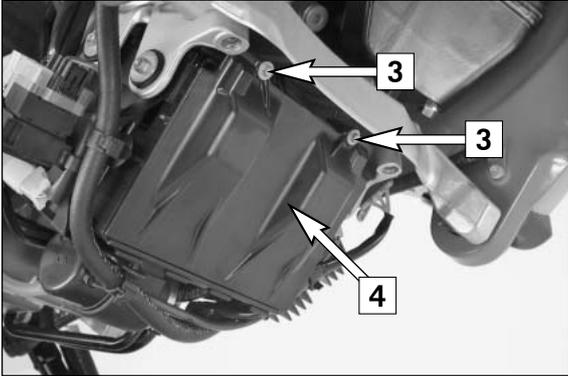
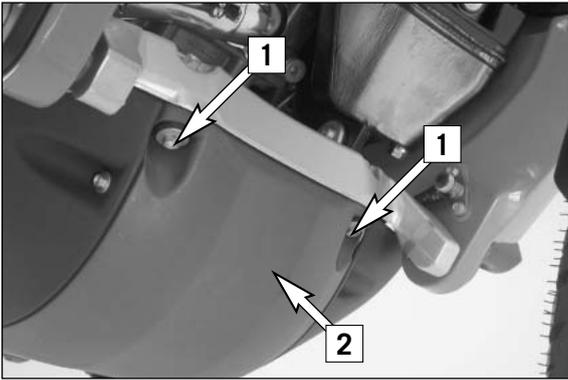
Batteria

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 [1] 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 [1] e ribaltare verso il basso il paramotore [2]. Togliere le viti [3] e ribaltare verso il basso la copertura della batteria [4]. 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 (frenafilette) sui filetti delle due viti, rimontare le viti e serrarle a 25 Nm.

⚠ ATTENZIONE

- SE PER QUALUNQUE MOTIVO CI DOVESSE ESSERE UNA FUORIUSCITA DI ELETTRICITA' (ACIDO SOLFORICO) DALLA BATTERIA, SI RACCOMANDA LA MASSIMA PRECAUZIONE. L'ELETTRICITA' PUO' PROVOCARE GRAVI USTIONI.
- AL CONTATTO CON LA PELLE SCIACQUARE ABBONDANTEMENTE CON ACQUA.
- SE DELL'ELETTRICITA' 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 LOC-TITE 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 caricabatterie 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 (a 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 caricabatterie ai cavi [5] 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

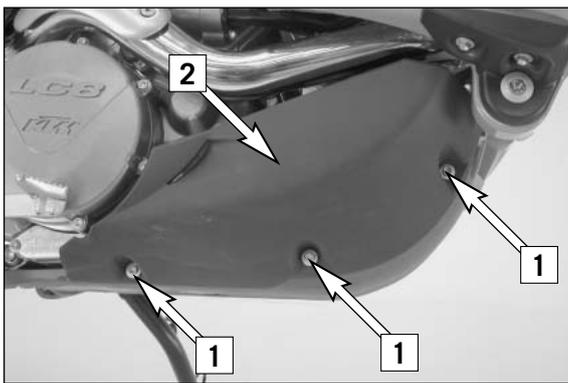
- SE NON È POSSIBILE DETERMINARE LO STATO DI CARICA, LA BATTERIA PUÒ ESSERE RICARICATA PER 5 FINO A MAX. 10 ORE CON 1,4 AMPERE E MAX. 14,4 VOLT.
- PER LA CARICA COLLEGARE PRIMA LA BATTERIA AL CARICA-BATTERIE, POI ACCENDERE IL CARICA-BATTERIE.
- ALLA CARICA IN LOCALI CHIUSI PROVVEDERE AD UNA BUONA AERAZIONE. DURANTE LA CARICA LA BATTERIE PRODUCE GAS ESPLOSIVI.
- SE LA BATTERIA VIENE CARICATA PER TROPPO TEMPO O CON UNA TENSIONE TROPPO ALTA FUORIESCE DELL'ELETTRICITA' 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.

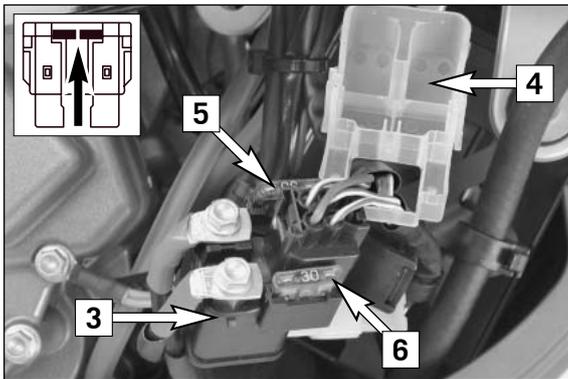


Fusibile principale

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 [1] e togliere il rivestimento del motore [2].

⚠ ATTENZIONE

NON VI SCOTTATE AL TUBO DI SCARICO CALDO.

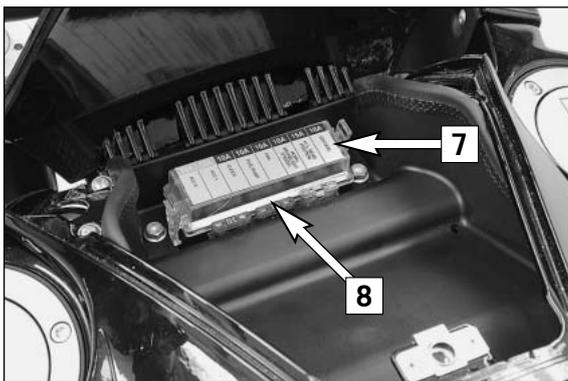


Togliere il relè d'avviamento [3] verso l'alto dal suo supporto, staccare la cuffia [4] e controllare il fusibile principale [5]. Nel relè d'avviamento si trova anche un fusibile di scorta [6] (30 ampere).

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.

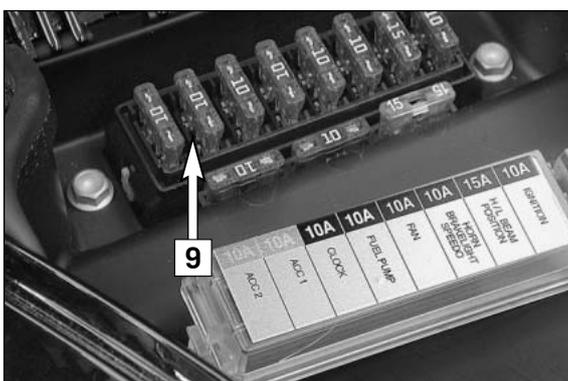
Sul coperchio della scatola fusibili [7] sono indicate le utenze elettriche e la capacità dei rispettivi fusibili. La scatola fusibili contiene anche fusibili di scorta [8] con 10 e 15 ampere.



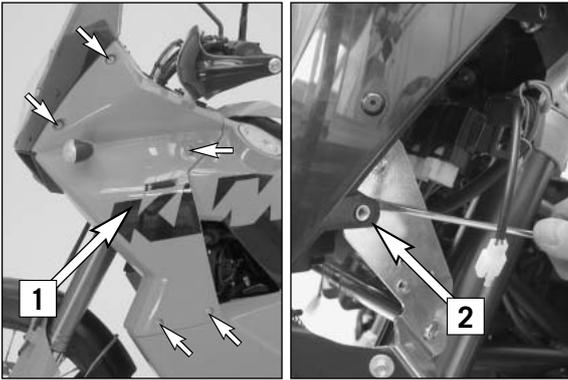
Un fusibile bruciato deve essere sostituito esclusivamente con un altro equivalente. Se anche il nuovo fusibile dovesse bruciarsi una volta montato, rivolgersi assolutamente ad un'officina specializzata KTM.

! 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.



I fusibili ACC 1 ed ACC 2 [9] sono previsti rispettivamente per dispositivi supplementari con un consumo massimo di 10 ampere. Per la connessione di tali strumenti sono previsti appositi connettori sotto la mascherina portafaro. Per maggiori dettagli rivolgetevi alla vostra officina specializzata KTM.

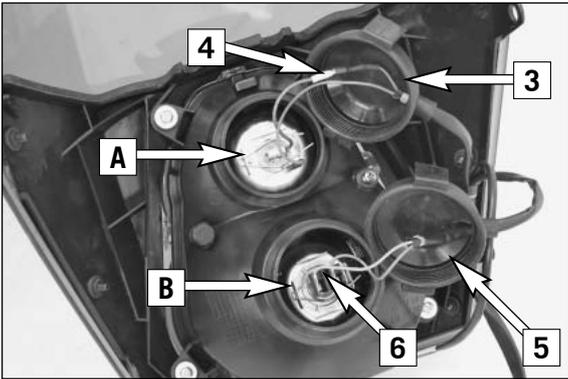


Sostituzione lampadine doppio faro *

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

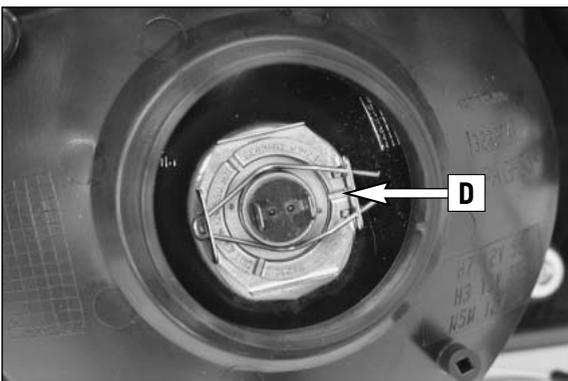
NON TOCCARE IL BULBO DI VETRO DELLA LAMPADINA CON LE DITA, ONDE EVITARE IL DANNEGGIAMENTO DELLA PARABOLA.



LAMPADINA LUCE ABBAGLIANTE [A]:

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.

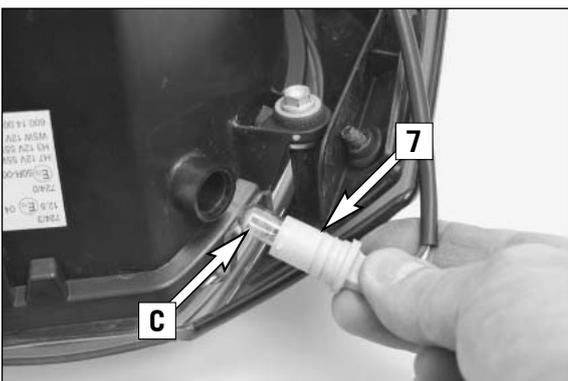


LAMPADINA LUCE ABBAGLIANTE [B]:

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

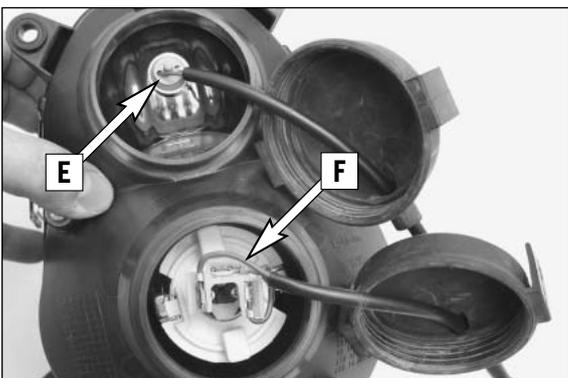
All'inserimento di una nuova lampadina far attenzione che la linguetta [D] risieda nell'apposita apertura del portalamпада.

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



LAMPADINA LUCE DI POSIZIONE [C]:

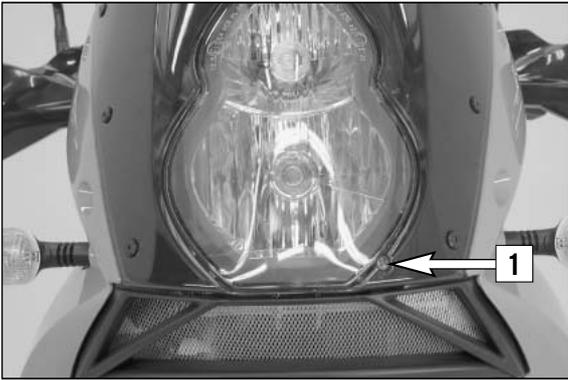
Estrarre il portalamпада [7] dal riflettore e togliere la lampadina dal portalamпада.



Esecuzione USA:

Nell'esecuzione USA la lampadina della luce di posizione [E] si trova nel faro superiore. Nel faro inferiore è montata una lampadina [F] 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.



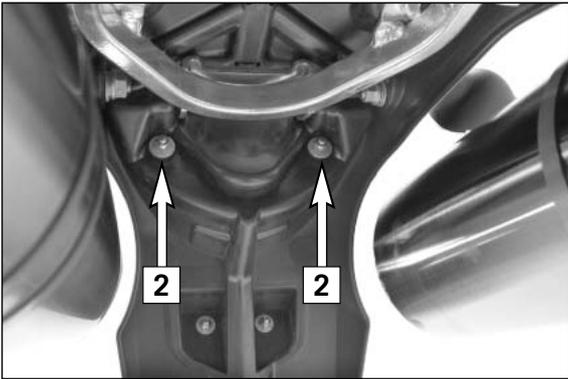
Regolazione profondità di illuminazione

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 [1]. Girando in senso orario si aumenta la profondità di illuminazione, girando in senso antiorario la si diminuisce.

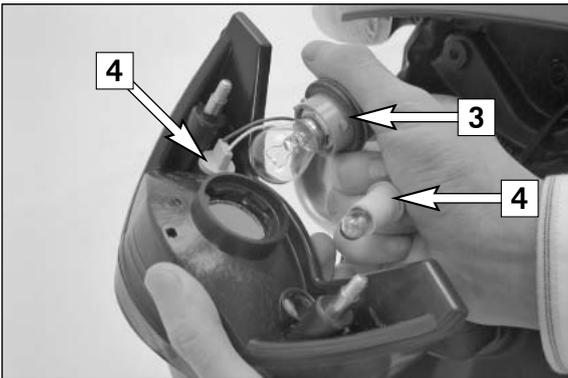
CONTROLLO:

Effettuate ad un'altezza di 830 mm (950 Adventure S) ossia di 790 mm (950 Adventure) un segno su un muro chiaro davanti al 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 [2] dal lato inferiore del parafrangente posteriore e togliere il fanalino.



LAMPADINA LUCE DI STOP:

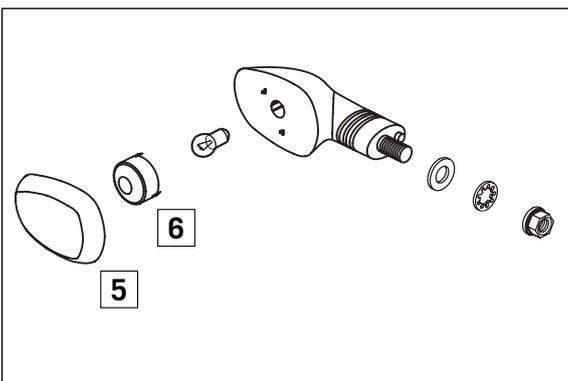
Girare il portalampada [3] di ca. 30° in senso antiorario ed estrarlo dal fanalino.

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

Il montaggio avviene in ordine inverso.

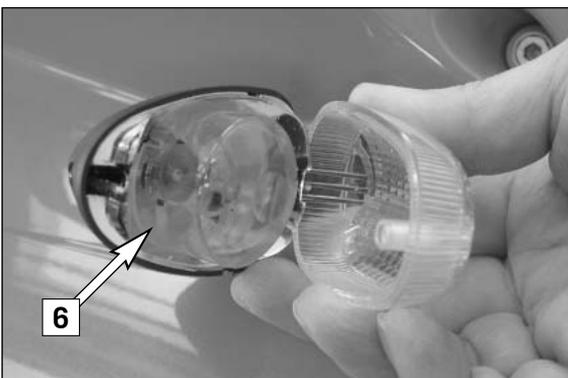
LAMPADINE LUCE POSTERIORE:

Estrarre il portalampada [4] 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 [5] con cautela verso il veicolo e toglierlo. Girare il cappuccio [6] 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.

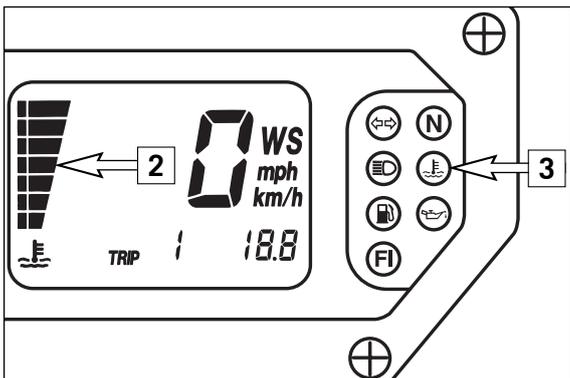


Raffreddamento

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 [1] del radiatore. Così viene soffiata ulteriore aria attraverso il radiatore ed impedito un surriscaldamento del sistema di raffreddamento.

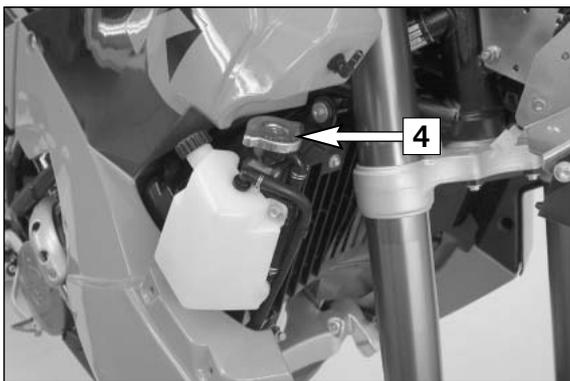


! AVVERTIMENTO

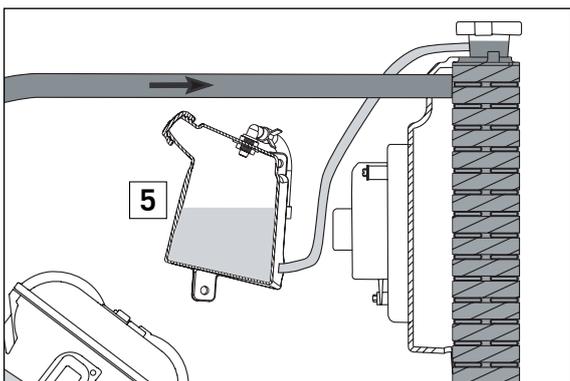
L'INDICAZIONE DELLA TEMPERATURA [2] INIZIA A LAMPEGGIARE E LA RELATIVA SPIA DI AVVERTIMENTO ROSSA [3] S'ILLUMINA QUANDO IL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO HA RAGGIUNTO UNA TEMPERATURA DI CA. 120°C E QUINDI HA SUPERATO LA TEMPERATURA D'ESERCIZIO NORMALE.

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, FERMATEVI 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 FUORIESCE 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. RECAVI 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 50% di anti-gelo e 50% di acqua distillata. Il limite della protezione anticon gelamento 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.

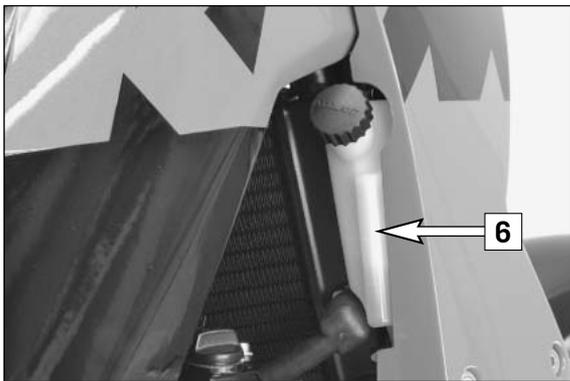


! AVVERTIMENTO

- USARE SEMPRE PRODOTTI DI BUONA QUALITÀ (MOTOREX ANTI-FREEZE) PER EVITARE L'INSORGERE DI CORROSIONE O LA FORMAZIONE DI SCHIUMA.
- SE VI RECAI 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 [4]; 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 [5]. Quando la temperatura nel sistema di raffreddamento scende, questa parte del liquido viene di nuovo aspirata nel radiatore.

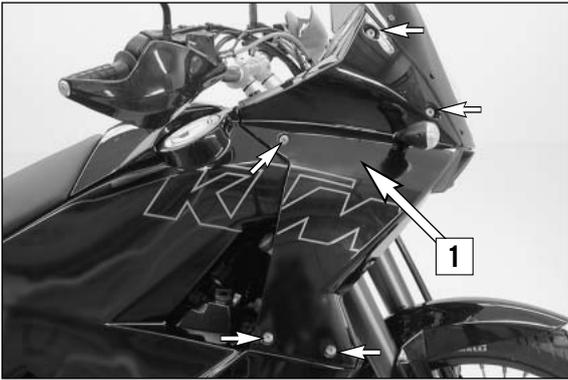


Controllo livello liquido di raffreddamento nel vaso d'espansione

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 [6].

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.

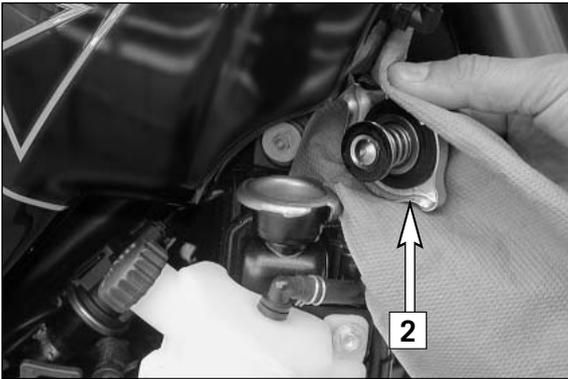


Controllo livello liquido di raffreddamento nel radiatore *

Svitare le 5 viti, togliere il rivestimento destro [1], staccare il cavo dell'indicatore di direzione ed il tubo di sfiato del serbatoio.

⚠ ATTENZIONE

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

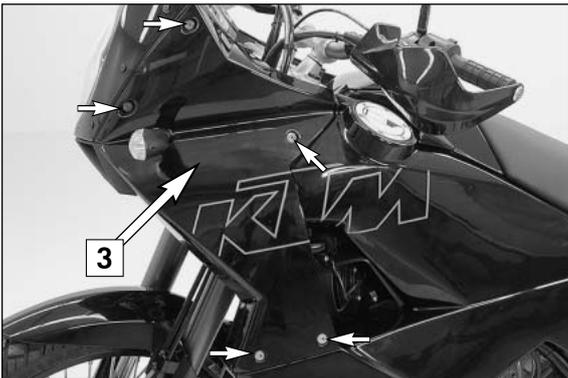


Coprire il tappo del radiatore [2] con un panno, girarlo con cautela in senso antiorario e toglierlo. Il radiatore deve essere riempito completamente di liquido di raffreddamento e non ci deve essere dell'aria nel radiatore.

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.

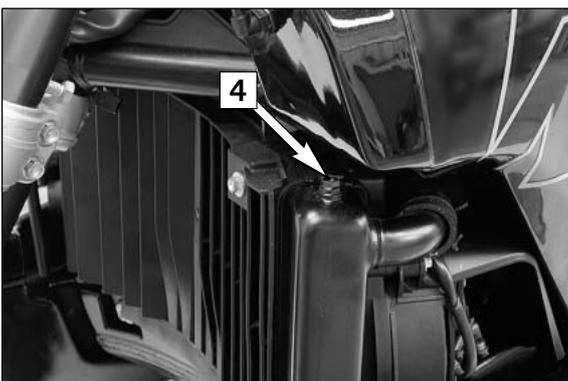
! AVVERTIMENTO

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



Spurgo sistema di raffreddamento *

Svitare le 5 viti, togliere il rivestimento sinistro [3], staccare il cavo dell'indicatore di direzione ed il tubo di sfiato del serbatoio.



Togliere la vite di sfiato [4] sul lato sinistro del radiatore.



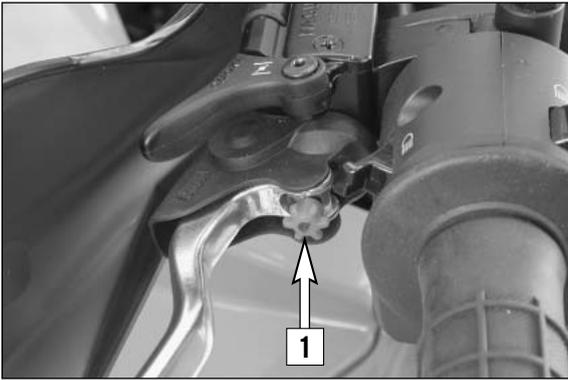
Per poter spurgare completamente il sistema di raffreddamento, è necessario sollevare la parte anteriore della moto di ca. 50 cm.

Ora immettere liquido di raffreddamento fino a che non esce senza bolle dal foro di sfiato e rimontare subito la vite per evitare che entri dell'aria nel radiatore.

Riempire il radiatore fino a ca. 10 mm sopra le lamelle con liquido di raffreddamento.

Ricollegare il cavo dell'indicatore di direzione ed il tubo di sfiato del serbatoio. Rimontare il rivestimento.

Dopo un breve giro con la moto ricontrollare il livello del liquido di raffreddamento.



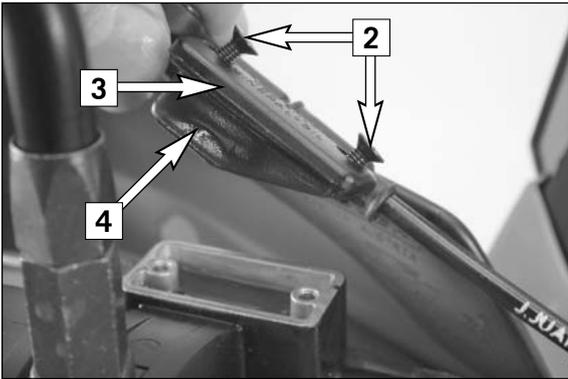
Regolazione posizione base della leva frizione

Con la vite di regolazione [1] 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.



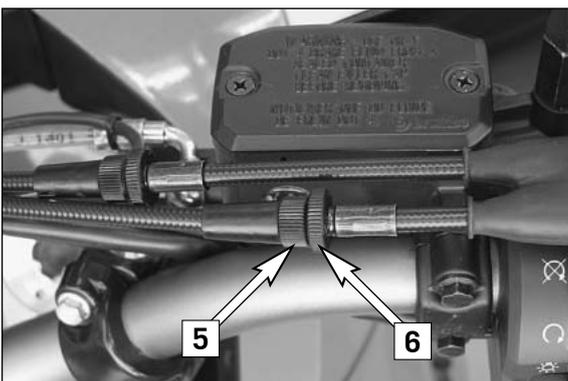
Controllo livello olio della frizione idraulica

Per il controllo del livello olio nel cilindro pompa frizione va tolto il coperchio. A questo scopo rimuovere le viti [2] e togliere il coperchio [3] unitamente al soffiato di gomma [4]. 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 MINERALE BIODEGRADABILE. QUESTO OLIO NON DEVE ASSOLUTAMENTE ESSERE MISCHIATO CON UN ALTRO TIPO DI OLIO IDRAULICO. USATE SEMPRE L'OLIO IDRAULICO ORIGINALE KTM (DISPONIBILE PRESSO LA VOSTRA OFFICINA SPECIALIZZATA KTM), SOLO COSÌ PUÒ ESSERE GARANTITA LA FUNZIONE OTTIMALE DEL COMANDO FRIZIONE.

IN NESSUN CASO IMMETTERE LIQUIDO PER FRENI.



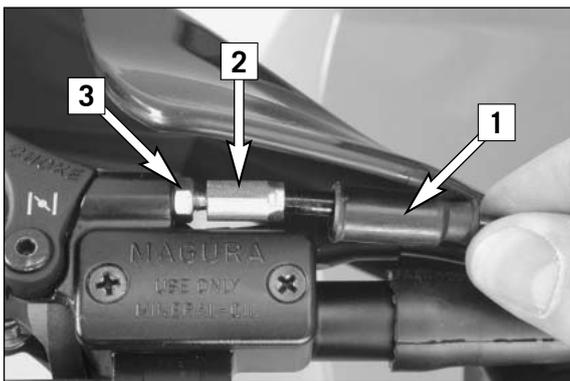
Cavi gas – controllo e regolazione del gioco *

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 [5], regolare la vite di registro [6] 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.



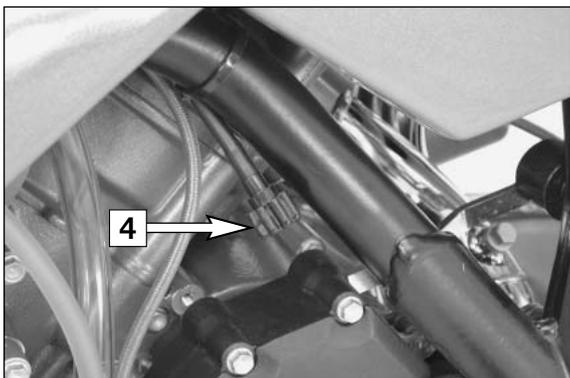
Comando a cavo dell'aria – controllo e regolazione del gioco *

Il cavo dell'aria deve avere sempre un gioco di ca. 3 mm. Per controllarlo, spingere indietro il cappuccio protettivo [1]. Il cavo dell'aria deve staccarsi di ca. 3 mm dalla vite di registro [2].

Se necessario, allentare il controdado [3], regolare adeguatamente la vite di registro, serrare di nuovo il controdado e reinfilare il cappuccio protettivo.

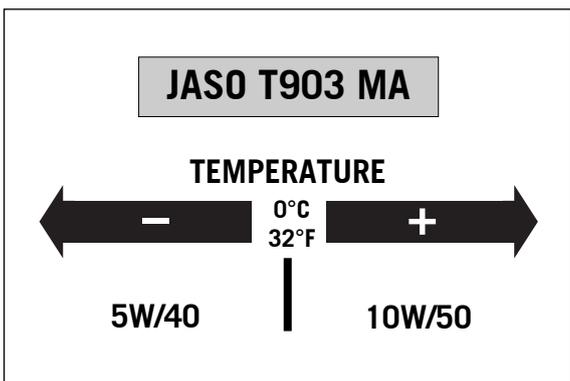
! AVVERTIMENTO

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 [4] in corrispondenza del tubo sinistro del telaio. Girando in senso orario si aumenta il regime del minimo, girando in senso antiorario lo si abbassa.

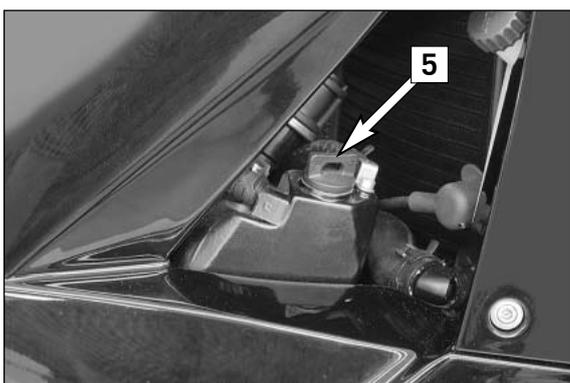


Olio motore

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 [5] e pulirla con un panno. Avvitare l'astina livello olio **fino in fondo** e poi svitarla.

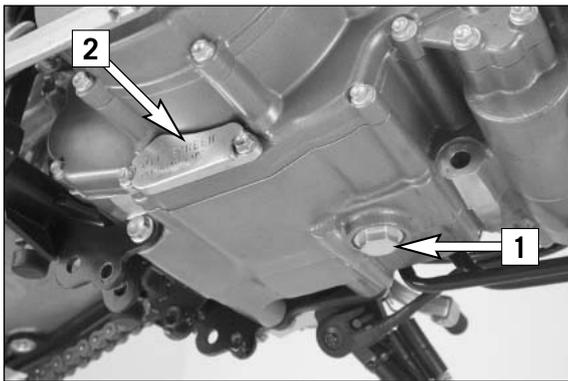


Il livello dell'olio deve trovarsi sempre tra l'estremità inferiore dell'astina (MIN) e la marcatura MAX.

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.



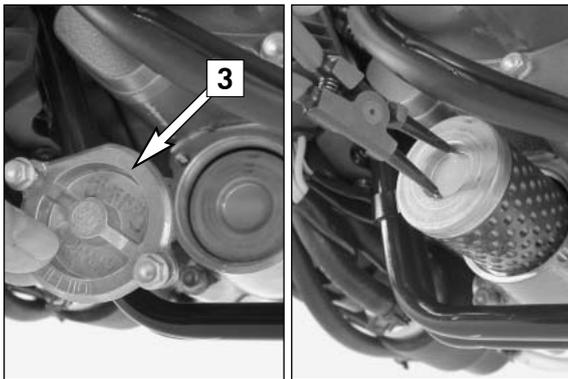
Sostituzione olio motore e filtro olio, pulizia unità filtranti *

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.

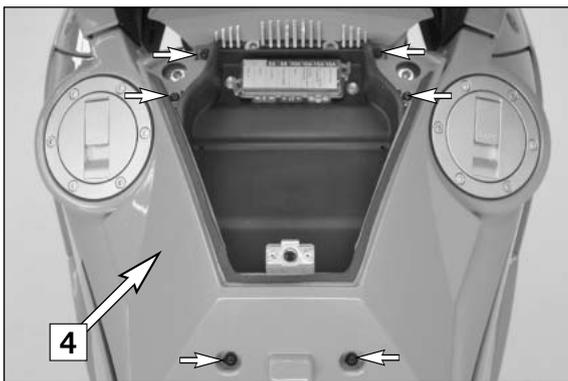
⚠ ATTENZIONE

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

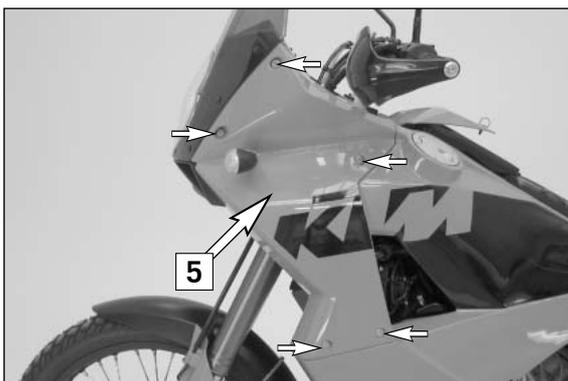


Posteggiare la motocicletta in posizione verticale su un fondo piano. Svitare 4 viti, togliere il paramotore e posizionare un recipiente di raccolta per l'olio esausto sotto il motore. Svitare la vite di scarico olio [1], togliere il coperchio [2] ed estrarre l'unità filtrante con una pinza dal carter motore.

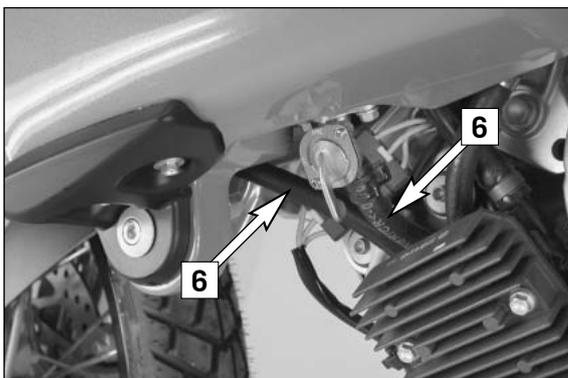
Togliere il coperchio [3] del filtro olio ed estrarre il filtro con una pinza per anelli Seeger (esterni) dal carter motore.



Svitare le 6 viti e togliere la copertura [4].

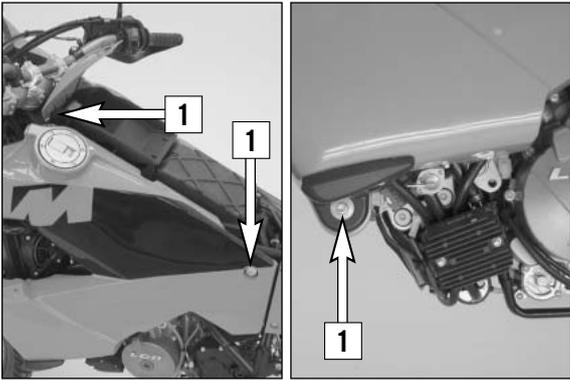


Svitare le cinque viti, togliere il rivestimento sinistro [5] e scollegare il cavo dell'indicatore di direzione.

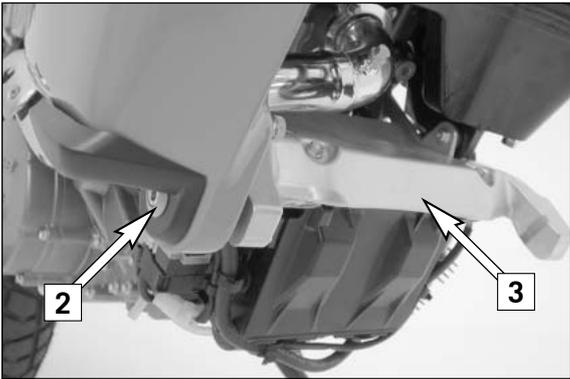


Chiudere tutti i tre rubinetti e staccare i tubi carburante [6] del serbatoio sinistro.

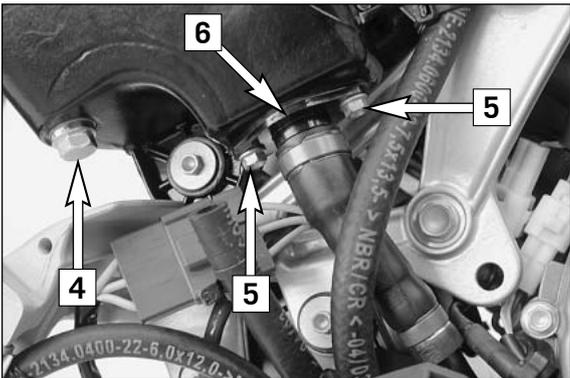
MANUTENZIONE TELAIO E MOTORE »



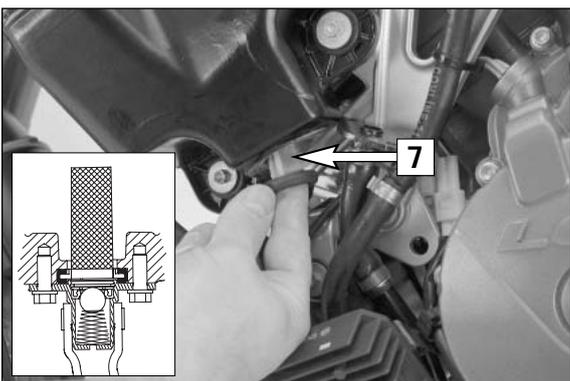
Svitare le tre viti [1], sollevare il serbatoio di ca. 15 mm e girarlo con cautela sul lato. Staccare il connettore del cavo del sensore livello carburante e poggiare il serbatoio.



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

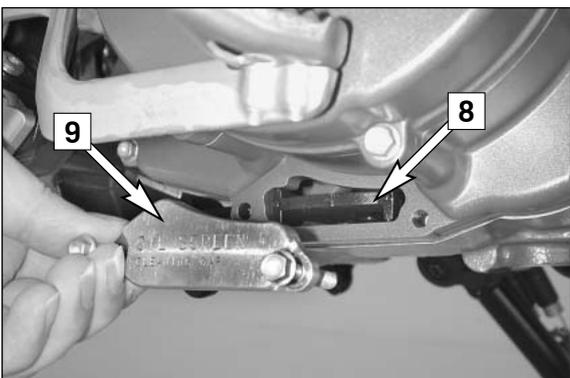


Svitare la vite di scarico [4] dal serbatoio olio e far defluire l'olio in un recipiente. Svitare le viti [5] e girare la valvola di ritorno dell'olio [6] sul lato.



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 [8] 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.

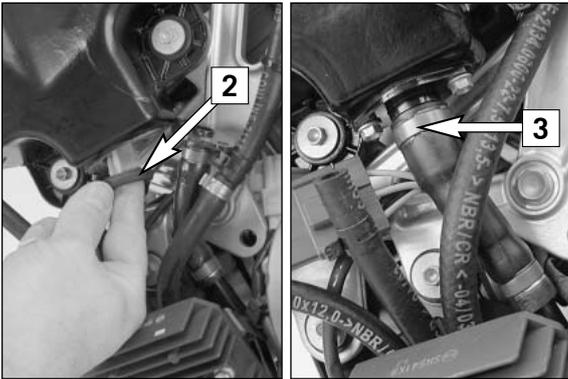
MANUTENZIONE TELAIO E MOTORE »



Introdurre un nuovo filtro olio [1] nel carter motore, ingrassare l'O-ring e montare il coperchio del filtro olio completo di O-ring. Serrare le viti a 6 Nm.

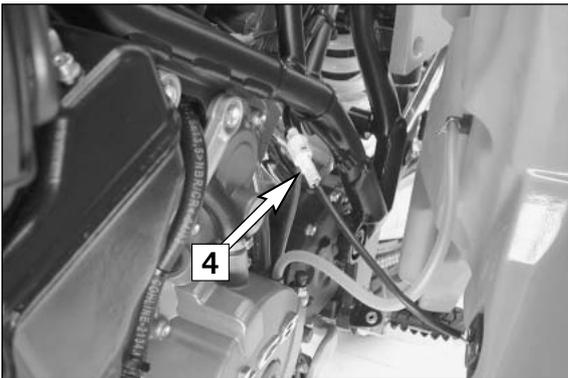
! AVVERTIMENTO

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 [2] e spingere con cautela l'unità filtrante nel serbatoio olio. Posizionare la valvola di ritorno olio [3], 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 [4] 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 serrarle 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 [1] 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 perì 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>

DIAGNOSI DEI DIFETTI »

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motore si surriscalda	Termostato difettoso Fusibile del ventilatore bruciato Ventola o interrutto	Far controllare il termostato (temperatura di apertura 75°C) o sostituirlo, recarsi in un'officina specializzata KTM Sostituire il fusibile FAN 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 Errore di comando Il fusibile della pompa benzina è bruciato Fusibile per il riscaldamento dei carburatori bruciato, carburatori congelati	Far rifornimento Aprire i rubinetti del carburante Sostituire il fusibile FUEL PUMP Sostituire il fusibile ACC 2
Eccessivo consumo di olio	Livello olio motore troppo alto Olio motore troppo fluido (viscosità)	Controllare il livello olio motore a motore caldo e correggerlo se necessario 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 La batteria non viene caricata dal generatore	Caricare la batteria secondo le istruzioni 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 lavaggio tappare 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 – CICLISTICA »

CICLISTICA	950 ADVENTURE / 950 ADVENTURE S
Telaio	Telaio a traliccio in tubi di acciaio al cromo-molibdeno, verniciato a polve
Forcella	White Power – Up Side Down 4860 MXMA (Multiadjuster)
Corsa sospensione anteriore	ADVENTURE = 210 mm, ADVENTURE S = 245 mm
Sospensione posteriore	ammortizzatore WP Progressive Damping System con regolazione idraulica del precarico molla (Preload Adjuster)
Corsa sospensione posteriore	ADVENTURE = 210 mm, ADVENTURE S = 245 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) USA: Faro luce abbagliante + abbagliante H4 12V 60/55 W (zoccolo P43t) 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: 860 mm, ADVENTURE S: 895 mm
Altezza minima	ADVENTURE: 261 mm, ADVENTURE S: 296 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	206 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	200 kg
Massimo carico assiale ammissibile dietro	240 kg
Massimo peso complessivo ammissibile	400 kg

REGOLAZIONE STANDARD FORCELLA 950 ADVENTURE 950 ADVENTURE S	Da solo comfort	Regolazione standard	Da solo sport	Max. carico utile
	Grado compressione (scatti)	20	15	10
Grado distensione (scatti)	23	18	13	13
Precarico molla (giri)	5	5	8	7

REGOLAZIONE STANDARD AMMORTIZZATORE 950 ADVENTURE	Da solo comfort	Regolazione standard	Da solo sport	Max. carico utile
	Grado compressione basse velocità (scatti)	25	20	15
Grado compressione alte velocità (giri)	2	1,5	1	1
Grado distensione (scatti)	20	15	10	10
Precarico molla (giri)	6	6	10	18

REGOLAZIONE STANDARD AMMORTIZZATORE 950 ADVENTURE S	Da solo comfort	Regolazione standard	Da solo sport	Max. carico utile
	Grado compressione basse velocità (scatti)	25	20	15
Grado compressione alte velocità (giri)	2	1,5	1	1
Grado distensione (scatti)	20	15	10	10
Precarico molla (giri)	6	6	10	12

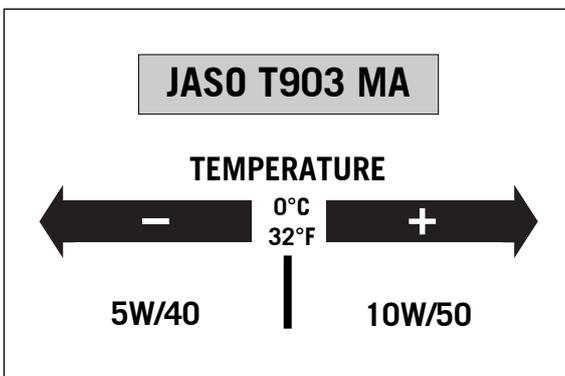
DATI TECNICI – CICLISTICA »

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	20 Nm
Viti flangiate morsetti serramanubrio	M8	20 Nm
Viti di serraggio TE fondelli forcella	M8	15 Nm
Vite flangiata perno ruota anteriore	M24x1,5	60 Nm
Dado flangiato perno ruota posteriore	M25x1,5	90 Nm
Dado flangiato perno forcellone	M19x1,5	130 Nm
Vite TCEI ammortizzatore in alto	M14x1,5	80 Nm
Vite TCEI ammortizzatore in basso	M14x1,5	80 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 + 14 Nm
Vite flangiata disco freno posteriore	M6	Loctite 243 + 14 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	5 Nm ± 1 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 »

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 : 0,18 mm scarico: 0,33 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 10W-50 (p. e. Motorex Power Synt 4T) #
Quantitativo di riempimento	olio motore ca. 3,0 litri al cambio olio/filtro
Trasmissione primaria	ingranaggi a denti dritti 35 : 67
Frizione	frizione multidisco a bagno d'olio
Cambio	6 rapporti, ad innesti frontali
Rapporti al cambio	1a marcia 12:35 2a marcia 15:32 3a marcia 18:30 4a marcia 20:27 5a marcia 24:27 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
Zündkerze	NGK CR 8 EK
Distanza elettrodi	0,7 mm
Raffreddamento	a liquido, ricircolo permanente del liquido di raffreddamento con pompa acqua
Liquido di raffreddamento	2,1 litri, rapporto miscela 50% antigelo, 50% 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	
Tipo carburatore	CVRD 43
Getto massimo	155 anteriore/160 posteriore
Polverizzatore	40
Getto minimo	42
Getto aria minimo	50
Getto ACV	80
Spillo conico	NDFB
Posizione spillo	2a dall'alto
Vite registro miscela aperta di	2 1/4 giri
Getto avviamento	68

DATI TECNICI – MOTORE »

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 / 38 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	25 Nm
Viti per fissaggio cuscinetti	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Vite bloccaggio albero motore	M8	10 Nm
Perno di supporto pattino tendicateni	M8	Loctite 243 + 20 Nm
Perno di supporto pattino guidacateni	M8	Loctite 243 + 15 Nm
Perno di supporto ingranaggio doppio distribuzione	M10	30 Nm
Vite di chiusura tendicateni	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 semicarter motore	M6	10 Nm
Viti TE semicarter motore	M8	20 Nm
Viti TCEI supporto ruota libera	M6 10.9	Loctite 648 + 15 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 + 6 Nm
Pressostato olio	M10x1	10 Nm
Vite TCEI piastra selettore sagomata	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vite TE leva selettore	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Vite TE leva cambio	M6	Loctite 243 + 10 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	M16x1,5	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	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

	Pagina
Accessori e carico utile	14
Ammortizzamento ammortizzatore in estensione	24
Arresto e parcheggio	17
Attivazione curva d'accensione per carburanti a basso numero di ottani	44
Attrezzi di bordo	22
Avviamento a motore caldo ed a temperatura molto elevata	16
Avviamento a motore freddo	16
Batteria	32
Benzina, rifornimento	18
Cambiare le marce, marciare	17
Carica batteria	33
Cavalletto centrale	11
Cavalletto laterale	11
Cavi gas – controllo e regolazione del gioco	39
Collegamento cavi per avviamento	33
Comando a cavo dell'aria – controllo e regolazione del gioco	40
Commutatore plurifunzionale	9
Conservazione	47
Conservazione per l'uso invernale	47
Consigli ed avvertenze generali per la messa in servizio della motocicletta	14
Contagiri	8
Controllo gomme di ammortizzamento del mozzo ruota posteriore	31
Controllo livello liquido di raffreddamento nel radiatore	38
Controllo livello liquido di raffreddamento nel vaso d'espansione	37
Controllo livello liquido freno anteriore	28
Controllo livello liquido freno posteriore	29
Controllo livello olio della frizione idraulica	39
Controllo livello olio motore	40
Controllo pastiglie freno anteriore	28
Controllo pastiglie freno posteriore	29
Controllo prima di ogni messa in funzione	15
Controllo tensione catena	25
Controllo tensione raggi	32
Controllo usura catena	26
Correzione tensione catena	26
Dati tecnici – ciclistica	48
Dati tecnici – motore	50
Diagnosi dei difetti	44
Display	6
Freccia – sostituzione lampadina	36
Frenare	17
Freno in compressione dell'ammortizzatore	12
Freno in compressione della forcella	11
Freno in estensione dell'ammortizzatore	12
Freno in estensione della forcella	12
Fusibile principale	34
Fusibili per singole utenze elettriche	34
Indicazione temperatura liquido di raffreddamento	8
Indicazioni di base per i freni a disco KTM	27
Indicazioni per la prima messa in funzione	14
Interruttore di accensione	9
Interruttore di arresto d'emergenza, L'interruttore luci, Pulsante di avviamento	9

	Pagina
Istruzioni per l'uso	15
Leva del cambio	11
Leva dell'aria	5
Leva della frizione	5
Leva freno a mano	5
Maniglie	13
Manutenzione catena	26
Manutenzione telaio e motore	22
Modifica posizione base del pedale freno	29
Numero motore, tipo motore	5
Numero telaio	5
Olio motore	40
Organi di comando	5
Partenza	17
Pedale freno	11
Pedane	13
Piastra portapacchi	13
Pneumatici, pressione pneumatici	32
Posizione dei numeri di matricola	5
Possibili impostazioni sul display	7
Prearico molla ammortizzatore	13
Pulizia	47
Pulizia raschiapolvere forcella telescopica	25
Rabbocco liquido freno anteriore	28
Rabbocco liquido freno posteriore	29
Raffreddamento	37
Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano	28
Regolazione del minimo	40
Regolazione freno in compressione ammortizzatore	24
Regolazione freno in compressione della forcella	23
Regolazione freno in estensione della forcella	23
Regolazione posizione base della leva frizione	39
Regolazione prearico molla ammortizzatore	25
Regolazione prearico molla forcella	23
Regolazione profondità di illuminazione	36
Rimessa in funzione dopo il riposo	47
Rodaggio del motore LC8	14
Rubinetto carburante	10
Schemi elettrici	Apéndice
Scomparto portaoggetti	10
Serratura sella	10
Smontaggio e montaggio della ruota posteriore	31
Smontaggio e montaggio ruota anteriore	30
Smontaggio e rimontaggio batteria	33
Smontaggio e rimontaggio sella	22
Sostituzione lampadine doppio faro	35
Sostituzione lampadine luce di stop e luce posteriore	36
Sostituzione olio motore e filtro olio, pulizia unità filtranti	41
Spie di controllo	8
Spurgo sistema di raffreddamento	38
Spurgo steli forcella	25
Tabella lubrificazione e manutenzione	20
Tachimetro digitale multifunzione	6
Tappi serbatoi	10
Taratura forcella ed ammortizzatore	23
Variatione prearico forcella	12

REPORTING SAFETY DEFECTS

If you believe that your vehicle has a defect which could cause a crash or could cause injury or death, you should immediately inform the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) in addition to notifying KTM Sportmotorcycle USA, Inc.

If NHTSA receives similar complaints, it may open an investigation, and if it finds that a safety defect exists in a group of vehicles, it may order a recall and remedy campaign. However, NHTSA cannot become involved in individual problems between you, your dealer, or KTM Sportmotorcycle USA Inc.

To contact NHTSA, you may either call the Auto Safety Hotline toll-free at 1-800-424-9393 (or 366-0123) in Washington D.C. area) or write to: NHTSA, U.S. Department of Transportation, Washington, D.C. 20590. You can also obtain other information about motor vehicle safety from the Hotline.

NOISE EMISSION WARRANTY

KTM Sportmotorcycle AG warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers.

Warranty claims should be directed to:

KTM Sportmotorcycle USA Inc. 1119 Milan Avenue,
Amherst, Ohio 44001, Telephone: (440) 9853553

TAMPERING WARNING:

TAMPERING WITH NOISE CONTROL SYSTEM PROHIBITED. FEDERAL LAW PROHIBITS THE FOLLOWING ACTS OR CAUSING THEREOF:

- 1) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use, or
- 2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

AMONG THOSE ACTS PRESUMED TO CONSTITUTE TAMPERING ARE THE ACTS LISTED BELOW.

- 1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other components which conducts exhaust gases.
- 2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
- 3) Lack of proper maintenance.
- 4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.

WARNING STATEMENT:

This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.

KTM 950 ADVENTURE 2005

ACHTUNG

Lesen Sie vor der ersten Inbetriebnahme des Motorrades die gesamte Bedienungsanleitung aufmerksam durch!

IMPORTANT

Before you get the first ride on the motorbike, read the entire User's Guide carefully!

ATTENZIONE

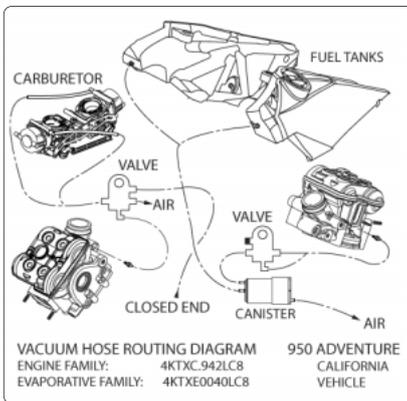
Prima della prima messa in servizio del motociclo, leggere attentamente L'intero manuale d'uso.

ATTENTION

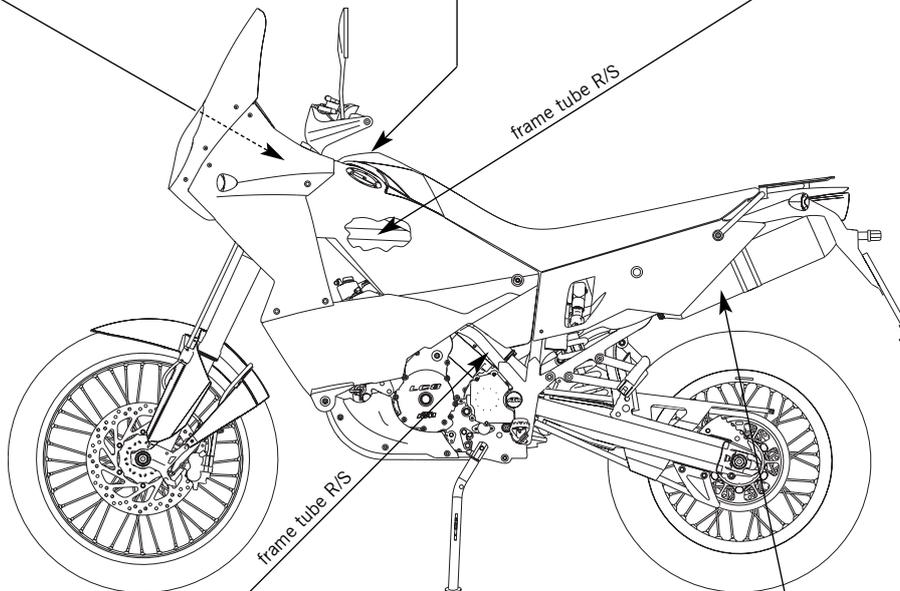
Il convient de lire attentivement tout le manuel d'utilisation avant la première mise en service!

ATENCIÓN

Leer atentamente todas las instrucciones para el servicio antes de la primera puesta en marcha de la motocicleta!



KTM SPORTMOTORCYCLE AG, MATTIGHOFEN, AUSTRIA		
VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION		
ENGINE FAMILY	4KTXC.942LC8	EVAPORATIVE FAMILY 4KTXE0040LC8
DISPLACEMENT	942cm ³	EXHAUST EMISSION CONTROL SYSTEM TWC
ENGINE TUNE-UP SPECIFICATIONS AND ADJUSTMENTS:		N.A.
ITEM	SPEC	SPEC
1. IGNITION TIMING	5° BTDC(1400/RPM)	42° BTDC(8000/RPM)
2. IDLE SPEED (RPM)	1400	
3. IDLE MIXTURE	NON-ADJUSTABLE	
4. VALVE CLEARANCE (MM) IN	0,15	EX 0,25
5. SPARK PLUG	NGK CR8EK	SPARK PLUG GAP (MM) 0,7
FUEL SPECIFICATIONS		
GASOLINE GRADE	UNLEADED	ENGINE OIL 3,5 LITRES (incl.OIL-TANK)
RESEARCH OCTANE	95	TYPE SAE 15W/40
THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND CALIFORNIA REGULATIONS APPLICABLE TO 2004 MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES AND IS CERTIFIED TO 1,4 g/km HC+NOX EMISSION STANDARD IN CALIFORNIA.		
MADE IN AUSTRIA		950 ADVENTURE



MOTORCYCLE NOISE EMISSION CONTROL INFORMATION
THIS 2004 KTM4210942 MOTORCYCLE MEETS EPA NOISE EMISSION REQUIREMENTS OF **80 dBA** AT **4250 RPM** BY THE FEDERAL TEST PROCEDURE. MODIFICATION WHICH CAUSE THIS MOTORCYCLE TO EXCEED FEDERAL NOISE STANDARDS ARE PROHIBITED BY FEDERAL LAW. SEE OWNER'S MANUAL. **950 ADVENTURE**
KTM SPORTMOTORCYCLE AG, AUSTRIA

THIS KTM EXHAUST SYTEM 600.05.083.000 MEETS EPA NOISE EMISSION REQUIREMENTS OF 80 dBA FOR MODEL SPECIFIC CODE KTM 4210942. INSTALLATION OF THIS EXHAUST SYSTEM ON MOTORCYCLES NOT SPECIFIED MAY VIOLATE FEDERAL LAW.

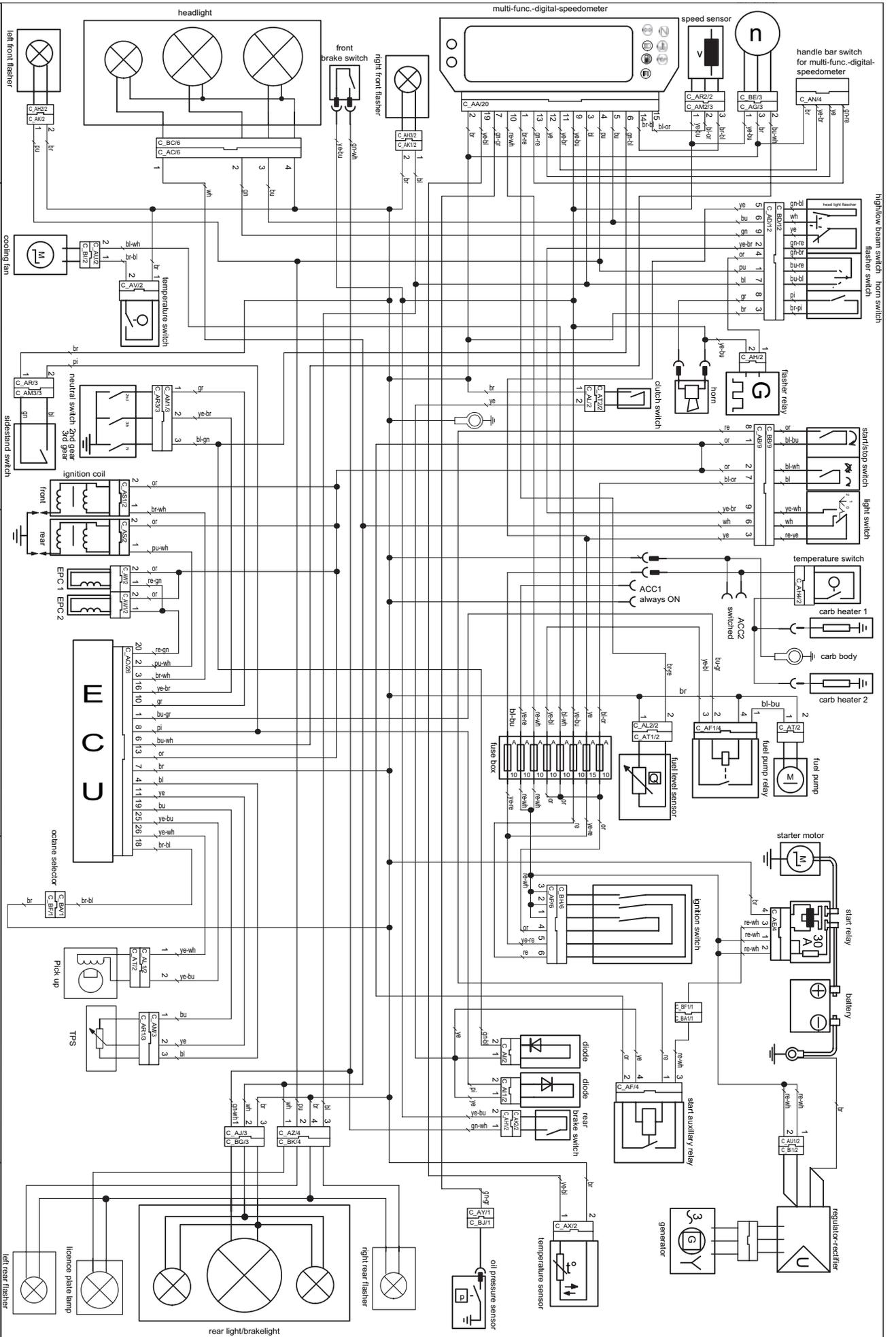
WIRING DIAGRAM »

950-Adventure 05

wiring diagram

front 600 11 075 000
rear 600 11 076 000
carb heater 600 31 005 000

oil pressure switch 600 11 092 000



WIRING DIAGRAM »

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	Hornschalte	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	Oktanpassung	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	Potenzimetro carburatore (sensore TPS)
Carburettor heater element	Vergaserheizelement	Resistore di riscaldamento carburatori

CABLE COLOURS	KABELFARBEN	CAVO COLORATO
bl: black	bl: blau	bl: nero
ye: yellow	ye: gelb	ye: giallo
bu: blue	bu: blau	bu: blu
gr: green	gr: grün	gr: verde
re: red	re: rot	re: rosso
wh: white	wh: weiß	wh: bianco
br: brown	br: braun	br: marrone
or: orange	or: orange	or: arancione
pi: pink	pi: rosa	pi: rosa
gr: grey	gr: grau	gr: grigio
pu: purple	pu: violett	pu: violetto

WIRING DIAGRAM »

ignition switch

	r-w	r-w	r-w	o	y-r	r
ON 	●	●	●	●	●	●
OFF						
LOCKED						

brake switch

cable harness	gn-wh	ye-bu
cable switch	bl	bl
pushed	●	●
unpushed		

sidestand switch

cable harness	br	pi	
cable switch	gn	bl	br
folded up	●	●	
folded down			

high/low beam switch

cable harness	bu	gn	ye-br
cable switch	wh	ye	gn-re
LO 		●	●
HI 	●		●

clutch switch

switch position	ye	br
pulled	●	●
unpulled		

horn switch

cable harness	gr	br
cable switch	pi	br-pi
HORN 	●	●
OFF		

flasher switch

cable harness	or	pu	bl	gr	br
cable switch	gn-br	bu-re	bu-bl	pi	br-pi
TURN L 	●	●			
TURN R 	●		●		
OFF					

passing light

cable harness	ye	bu
cable switch	gn-bl	wh
P. HORN 	●	●
OFF		

light switch

cable harness	ye-br	wh	ye
cable switch	ye-wh	wh	re-ye
LIGHT OFF			
P. LIGHT 		●	●
LIGHT 	●		●

kill switch

cable harness	re	or
cable switch	or	bl-wh
RUN 	●	●
STOP		

start switch

cable harness	or	bl-or
cable switch	bl-bu	bl
START 	●	●
unpushed		

WIRING DIAGRAM »

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

CABLE COLOURS

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

COULEUR DE CABLE

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

COLOR DE CABLE

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



1/2004 FOTO: MITTERBAUER



KTM Group Partner



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