

400-660LC42003

MANUALE DI RIPARAZIONE

REPARATURANLEITUNG

REPAIR MANUAL

MANUEL DE RÉPARATION

MANUAL DE REPARACIÓN



ART.NR.: 3.206.006-1



400-660LC4



**MANUALE DI
RIPARAZIONE**

KTM

1 INFORMAZIONI DI SERVIZIO

2 ISTRUZIONI GENERALI

3 SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO DEL MOTORE

4 DISASSEMBLAGGIO MOTORE

5 INTERVENTI SU SINGOLI COMPONENTI

6 RIASSEMBLAGGIO MOTORE

7 EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO

8 SISTEMA DEL CARBURANTE

9 DIAGNOSI DEI DIFETTI

10 DATI TECNICI

11 TABELLA MANUTENZIONE

12 SCHEMI ELETTRICI

13

14

15

16

INFORMAZIONE IMPORTANTE/ ISTRUZIONI D'INSERIMENTO ORDINATO

Per poter continuare con il sistema del manuale di riparazione a fogli sciolti, le pagine seguenti possono essere stampate ed inserite secondo le istruzioni sotto riportate nel manuale di riparazione esistente:

15-18, 20-28, 32, 35, 40-54, 64, 66-69, 73, 77, 79-81, 84-207, 219, 280-291, 314-319, 323, 378-387

pagina(e) da togliere	pagina(e) sostitutiva(e)	inserire pagina(e)	dopo pagina
2-1C fino 2-3C	2-1D fino 2-3D	2-5D	
2-5C fino 2-11C	2-6D fino 2-13D		
3-3	3-3D		
4-1A	4-1D		
4-5 fino 4-16	4-5D fino 4-17D		
5-1A fino 5-2A	5-1D fino 5-2D		
5-12	5-12D		
5-14B fino 5-17	5-14D fino 5-17D		
5-21 / 5-25	5-21D / 5-25D		
6-1A fino 6-2	6-1D fino 6-2D		
6-5C fino 6-19C	6-5D fino 6-21D		
7-1 fino 7-49C	7-1D fino 7-51D		
8-1C fino 8-37C	8-1D fino 8-49D		
9-1	9-1D		
10-1.1C	10-2D	10-62D fino 10-72D	
11-1C	11-1D	11-22D fino 11-27D	
12-2C	12-2D	12-57D fino 12-66D	

IL MANUALE DI RIPARAZIONE KTM A FOGLI SCIOLTI

INSERIMENTO ORDINATO DEL MANUALE DI RIPARAZIONE NEL RACCOGLITORE KTM AD ANELLI

- Inserite il registro nel raccoglitore.
- Infilate la prima pagina del manuale di riparazione (210x297 mm) nell'involucro trasparente esterno del raccoglitore.
- Infilate il cartellino (170x45 mm) nella tasca trasparente sul dorso del raccoglitore.
- Infilate l'indice generale (150x297 mm) nella tasca trasparente al lato interno del raccoglitore.
- Ora i singoli capitoli vanno ordinati nelle rispettive suddivisioni del registro facendo attenzione alla numerazione delle pagine.
Esempio: numero pagina 3-2 3 = capitolo 3 2 = pagina 2
Inserite p.es. tutti i fogli la cui numerazione di pagina inizia con 3 nella suddivisione 3 del registro.
- Suddivisioni vuote del registro sono a vostra disposizione. Annotate nell'indice generale i relativi appunti.

LEGGENDA - AGGIUNTE

- | | | |
|--------------------|--|----------------|
| 3.205.49-I | Manuale di Riparazione LC4 | 6/1998 |
| | Versione base modelli 1998
(Numero motore con la cifra "8" nella prima posizione) | |
| 3.205.73-I | Aggiornamento Man.Riparazione LC4 | 7/1999 |
| | Modelli 1999
(Numero motore con la cifra "9" nella prima posizione) | |
| 3.205.89-I | Aggiornamento Man.Riparazione LC4 | 9/2000 |
| | Modelli 2000/2001
(Numero motore con la cifra "0" oppure "1" nella prima posizione) | |
| 3.210.30-I | Aggiornamento Man.Riparazione LC4 | 12/2001 |
| | Modelli 2002
(Numero motore con la cifra "2" nella prima posizione) | |
| 3.206.006-I | Aggiornamento Man.Riparazione LC4 | 04/2003 |
| | Modelli 2003
(Numero motore con la cifra "3" nella prima posizione) | |

Modifiche / Aggiunte:

Attrezzi speciali, Carburatore Keihin, Carburatore Keihin,
Dettagli tecnici modello 2003, Dati tecnici, Tabella Manutenzione,
Schemi Elettrici 2003

PREMESSA

Il presente manuale contiene nozioni necessarie per eventuali riparazioni. E' stato realizzato secondo la più recente evoluzione di questa serie; ci riserviamo, comunque, il diritto di apportare modifiche migliorative, senza obbligo di aggiornamento del manuale stesso.

Il manuale non contiene istruzioni riguardanti lavori generali che vengono eseguiti in officina né un elenco di regole per la sicurezza da rispettare in officina. Si dà per scontato infatti che le riparazioni vengano eseguite da un meccanico specializzato.

Si prega di leggere l'intero manuale di riparazione prima di iniziare la riparazione.

⚠ ATTENZIONE ⚠
IN CASO DI NON-OSSERVANZA DI QUESTE INDICAZIONI SUSSISTE PERICOLO MORTALE.

! AVVERTIMENTO !
LA NON-OSSERVANZA DI QUESTE INDICAZIONI PUÒ DANNEGGIARE PARTI DEL MOTOCICLO O COMPROMETTERE LA SICUREZZA STRADALE.

"AVVERTENZA" contiene consigli utili.

Vi preghiamo di usare solo **PEZZI DI RICAMBIO ORIGINALI KTM** se dovesse essere necessario sostituire delle parti.

Le notevoli prestazioni del motore KTM potranno soddisfare le Vostre aspettative anche nel tempo solo a condizione di una manutenzione regolare e correttamente eseguita.



REG.NO. 12 100 6061

La certificazione ISO 9001 del sistema di qualità della KTM Sportmotorcycle AG è l'inizio di una rielaborazione continua del nostro programma di qualità per un futuro migliore.

FEEDBACK RIGUARDO I MANUALI DI RIPARAZIONE

È nostra premura redigere i nostri manuali di riparazione possibilmente senza errori. Nonostante questo, può accadere che sfugga qualche errore.

Per migliorare ulteriormente la qualità dei nostri manuali di riparazione, chiediamo la collaborazione di ogni meccanico e responsabile officina:

Se doveste notare errori o imprecisioni in un manuale di riparazione – errori tecnici, procedure di riparazione imprecise, sbagliate o poco chiare, problemi con attrezzi, dati tecnici e coppie mancanti, traduzioni errate o non corrette oppure con espressioni sbagliate... eccetera – descriveteci l'errore con l'aiuto della tabella sottostante ed inviatecela per fax al 0043/7742/6000/5349.

SPIEGAZIONE della tabella:

- Nella colonna 1 indicate, per favore, il completo codice articolo del manuale di riparazione (p.es. 3.210.66-I) che è stampato sulla copertina e sul margine sinistro di ogni pagina destra di testo.
- Nella colonna 2 indicate, per favore, la relativa pagina del manuale di riparazione (p.es.: 5-7 c).
- Nella colonna 3 dovrà essere descritto lo stato attuale (errato o incompleto); ciò può avvenire con l'indicazione o la descrizione del passo del testo in questione. Una descrizione diversa dal testo del manuale di riparazione dovrebbe essere scritta – per quanto possibile – in lingua tedesca o inglese.
- Nella colonna 4 dovrà essere descritto lo stato giusto, cioè la correzione.

Esamineremo le indicazioni ed apporteremo le correzioni al più presto possibile in una delle prossime edizioni.

Cod.art. del manuale di riparazione	Pagina	Stato attuale	Stato giusto

Altri commenti, desideri o critiche riguardo un manuale di riparazione:

Nome meccanico/responsabile officina

Ditta/officina

ISTRUZIONI GENERALI

2

INDICE

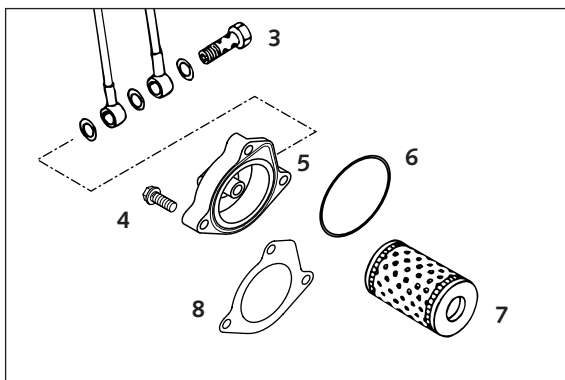
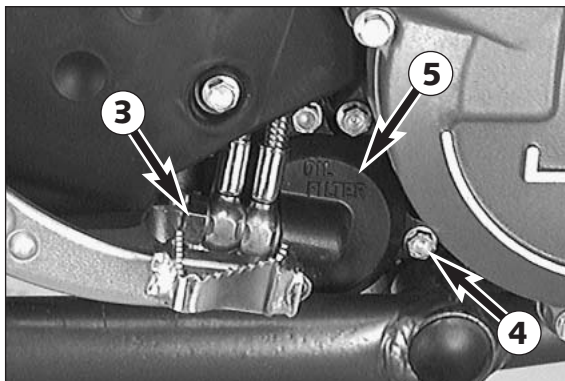
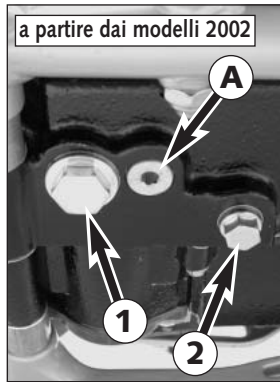
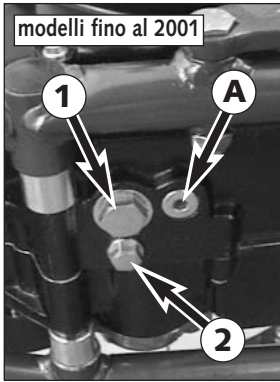
MODELLI SENZA OLIO NEL TELAIO

CAMBIO OLIO MOTORE	.2-2
CAMBIO FILTRO OLIO	.2-2
SOSTITUZIONE DEL MICROFILTRO	.2-3
CIRCUITO DELL'OLIO	.2-4
CIRCUITO DELL'OLIO 660 SMC	.2-5

MODELLI CON OLIO NEL TELAIO

CAMBIO OLIO MOTORE	.2-6
SOSTITUZIONE CARTUCCIA OLIO	.2-6
CAMBIO FILTRO OLIO	.2-7
CIRCUITO DELL'OLIO	.2-8

FUNZIONAMENTO DEL SISTEMA DI ARIA SECONDARIA (SLS)	.2-9
ELECTRONIC POWER CONTROL-SYSTEM (EPC)	.2-10
ATTREZZI SPECIALI	.2-11
SPURGO FRIZIONE IDRAULICA	.2-13



Cambio olio motore (modello senza olio nel telaio)

AVVERTENZA: Il cambio dell'olio del motore deve essere effettuato a motore ancora 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 su fondo piano. Rimuovere le due viti di chiusura (1 e 2) e far defluire l'olio in un recipiente.

AVVERTENZA: Sul modello 660 SMC è stata montata una terza vite di chiusura. Coppia di serraggio: 20 Nm



AVVERTIMENTO



LA VITE DI CHIUSURA A NON DEVE ESSERE TOLTA, SI TRATTA DELLA VALVOLA DI BIPASSO.

- Pulire a fondo le viti di chiusura con petrolio e con aria compressa al fine di eliminare i residui metallici d'abrasione.
- Dopo aver fatto scaricare tutto l'olio, pulire le superfici di tenuta e montare le viti di chiusura con anelli di tenuta nuovi. Serrare la vite di chiusura 1 con 30 Nm e la vite di chiusura 2 con 20 Nm.
- Togliere dal coperchio frizione l'astina livello olio, immettere l'olio per motori e rimontare l'astina livello olio.

Quantitativo di olio (fino al modello 2002): ca. 1,40 litri

Quantitativo di olio (a partire dal modello 2003): ca. 1,50 litri

Cambio filtro olio

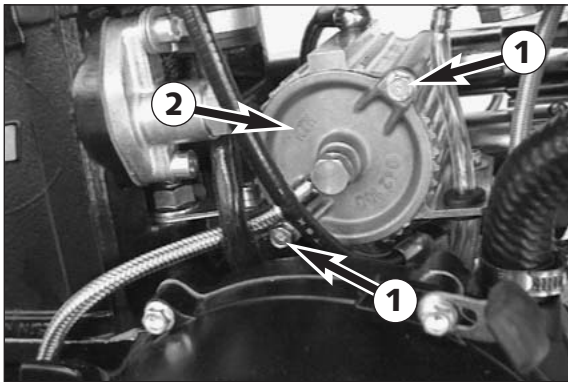
Cambiare il filtro dell'olio in occasione del cambio dell'olio motore.

- Azionare il pedale freno e inserire un cacciavite o simile tra il pedale freno ed il rullo d'arresto, in modo da facilitare l'accesso al coperchio del filtro olio.
- Rimuovere la vite passaggio olio 3 e le 3 viti TCEI 4.
- Rimuovere con cautela il coperchio del filtro dell'olio 5 e il filtro olio.
- Pulire il carter filtro, il coperchio filtro olio e le superfici di tenuta, togliere l'O-ring ossia la guarnizione e controllare il libero passaggio del canale olio nel coperchio del filtro.

- Premere il nuovo O-ring 6 nella gola del coperchio filtro (fissarlo eventualmente con un pò di grasso), montare il nuovo filtro olio 7 sull'apposito raccordo nel coperchio filtro e montare l'assieme.

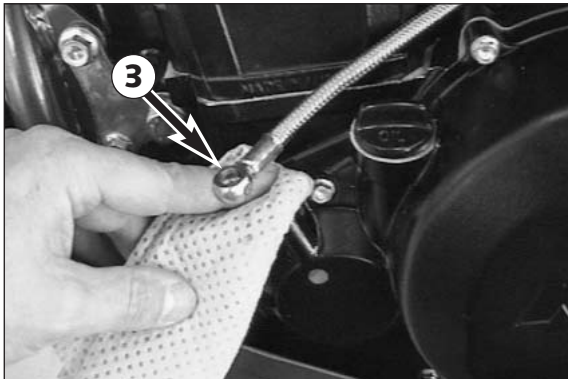
AVVERTENZA: A partire dal modello 2001 viene utilizzata la guarnizione 8 in combinazione con un coperchio filtro olio modificato 5. Se la nuova guarnizione 8 viene utilizzata su motori più vecchi, il coperchio filtro olio 5 va sostituito oppure rettificato in piano (vedi Informazione tecnica N° 0201/30/01).

- Inserire le 3 viti e serrarle con 5 Nm.
- Montare la vite passaggio olio con le guarnizioni e serrarla con 15 Nm.



Sostituzione del microfiltro

- Sostituire il microfiltro quando si cambia l'olio del motore. Togliere la vite esagonale ① e levare il coperchio del microfiltro ②.
- Togliere il microfiltro, pulire i pezzi e controllare se l'O-ring sul coperchio del microfiltro sia danneggiato o meno.
- Inserire il microfiltro nuovo nel contenitore del filtro. Inclinare il motociclo sul lato destro e riempire il contenitore del microfiltro di olio per motori.
- Ingrassare leggermente l'O-ring e montare il coperchio del microfiltro. Poi riposizionare il motociclo sul cavalletto.



- Per far giungere l'olio motore il più rapidamente possibile a tutti i punti da lubrificare, il microfiltro deve essere spurgato.
- Per fare questo riempire olio motore e togliere la vite passaggio olio del condotto dell'olio sul coperchio frizione.
- Avviare il motore e con un panno chiudere il foro sul coperchio frizione.
- Far andare il motore al minimo finché fuoriesce dell'olio dal condotto dell'olio ③.
- Spegner il motore, montare la vite passaggio olio con due anelli di tenuta nuovi.
- Serrare la vite passaggio olio con 10 Nm e verificarne la tenuta.

- Avviare il motore e farlo girare al minimo per 1-2 minuti.

! AVVERTIMENTO !

IN NESSUN CASO FAR RUOTARE IL MOTORE A GIRI ELEVATI SUBITO DOPO IL CAMBIO DELL'OLIO, IN QUANTO NON TUTTI I PUNTI DI LUBRIFICAZIONE SONO GIÀ STATI RAGGIUNTI DALLA SUFFICIENTE QUANTITÀ D'OLIO.

- Scaldare il motore, spegnere il motore e mettere il motociclo su fondo piano in posizione eretta (cavalletto centrale). Aspettare 5 minuti. Svitare l'astina livello olio e pulirla con un panno.
- Avvitare a fondo l'astina livello olio e svitarla di nuovo. Il livello olio dovrebbe trovarsi fra le due marcature dell'astina, in nessun caso però deve superare la marcatura MAX, altrimenti dell'olio motore giungerebbe attraverso lo sfianto motore nella cassafiltro. Se necessario immettere ancora dell'olio.
- Infine controllare la tenuta del sistema dell'olio e del motore.

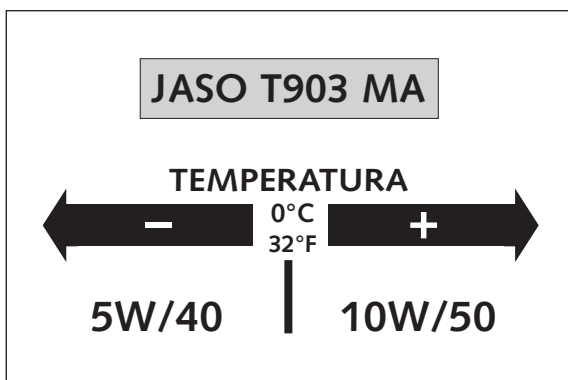
! AVVERTIMENTO !

- SI RACCOMANDA DI UTILIZZARE SOLO OLII SINTETICI DI MARCA (Motorex Power Synt 4T) CHE SODDISFINO O SUPERINO I REQUISITI QUALITATIVI DELLE CLASSI JASO T903 MA (CONTROLLARE LE INDICAZIONI SUL CONTENITORE).
- QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

AVVERTENZA: Liberatevi dell'olio vecchio in modo regolare!

Non versate in nessun caso l'olio vecchio nella canalizzazione o nell'ambiente.

1 litro di olio inquina 1.000.000 di litri di acqua.

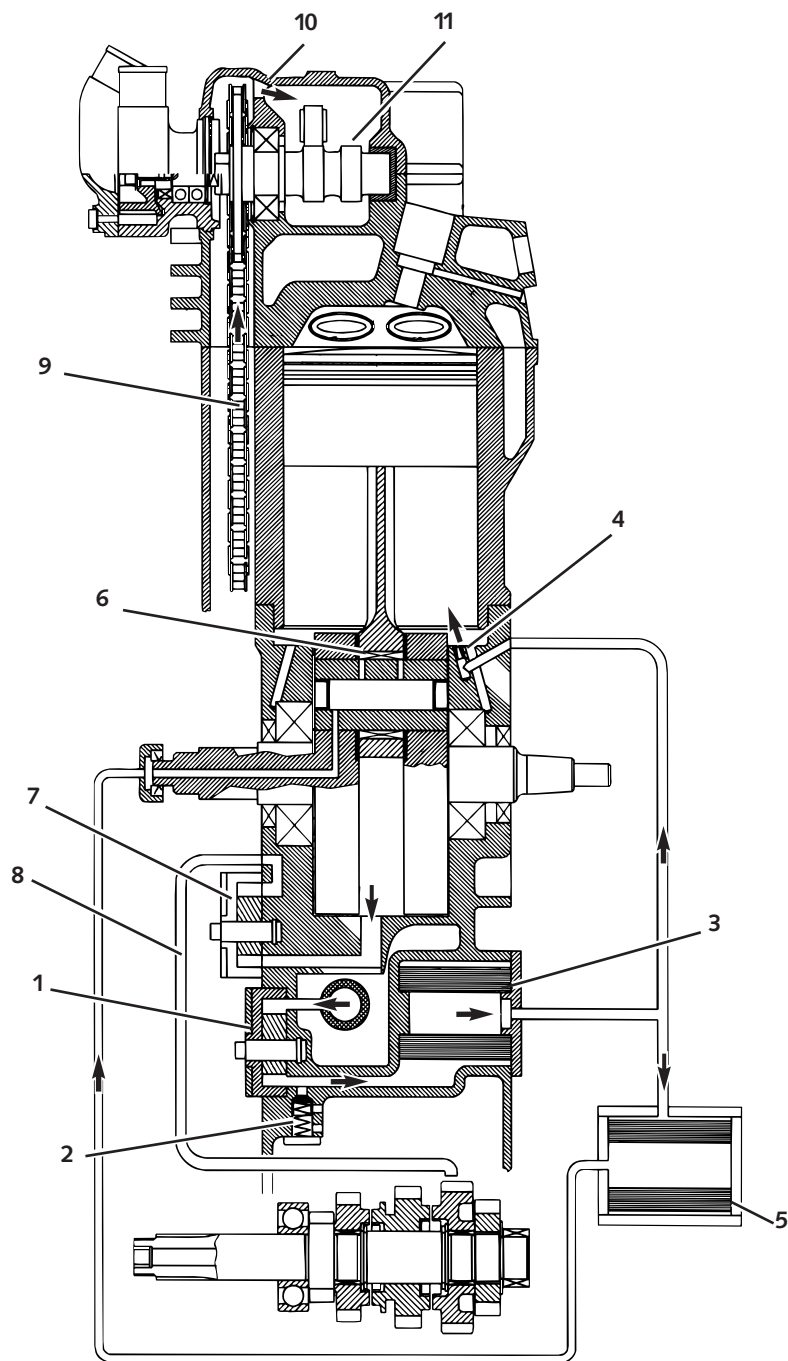


Circuito dell'olio

La pompa dell'olio ❶ pompa l'olio del motore, facendolo passare dalla valvola di bypass ❷, attraverso il filtro dell'olio ❸. Dopo il filtro dell'olio, il condotto si biforca verso il getto ❹ che spruzza dell'olio motore sulla bussola del piede di biella e sul cielo del pistone. Il secondo condotto dell'olio conduce il flusso principale dell'olio nel microfiltro ❺, il quale è in grado di filtrare anche le impurità più piccole.

L'olio del motore così depurato viene pompato attraverso un condotto dell'olio ed il coperchio frizione nell'albero motore fino al cuscinetto di biella ❻ per scorrere infine nel carter. Un'addizionale pompa dell'olio ❼ aspira l'olio dal carter motore e lo pompa attraverso il condotto dell'olio ❽ fino agli ingranaggi della 4° e 5° marcia. Attraverso gli ingranaggi l'olio giunge nella coppa dell'olio.

Nella coppa dell'olio si immerge anche la catena della distribuzione ❾ che trasporta l'olio verso l'alto, alla testa cilindro. L'olio del motore raggiunge, passando attraverso il foro ❿, l'albero a camme ⓫ e le valvole.



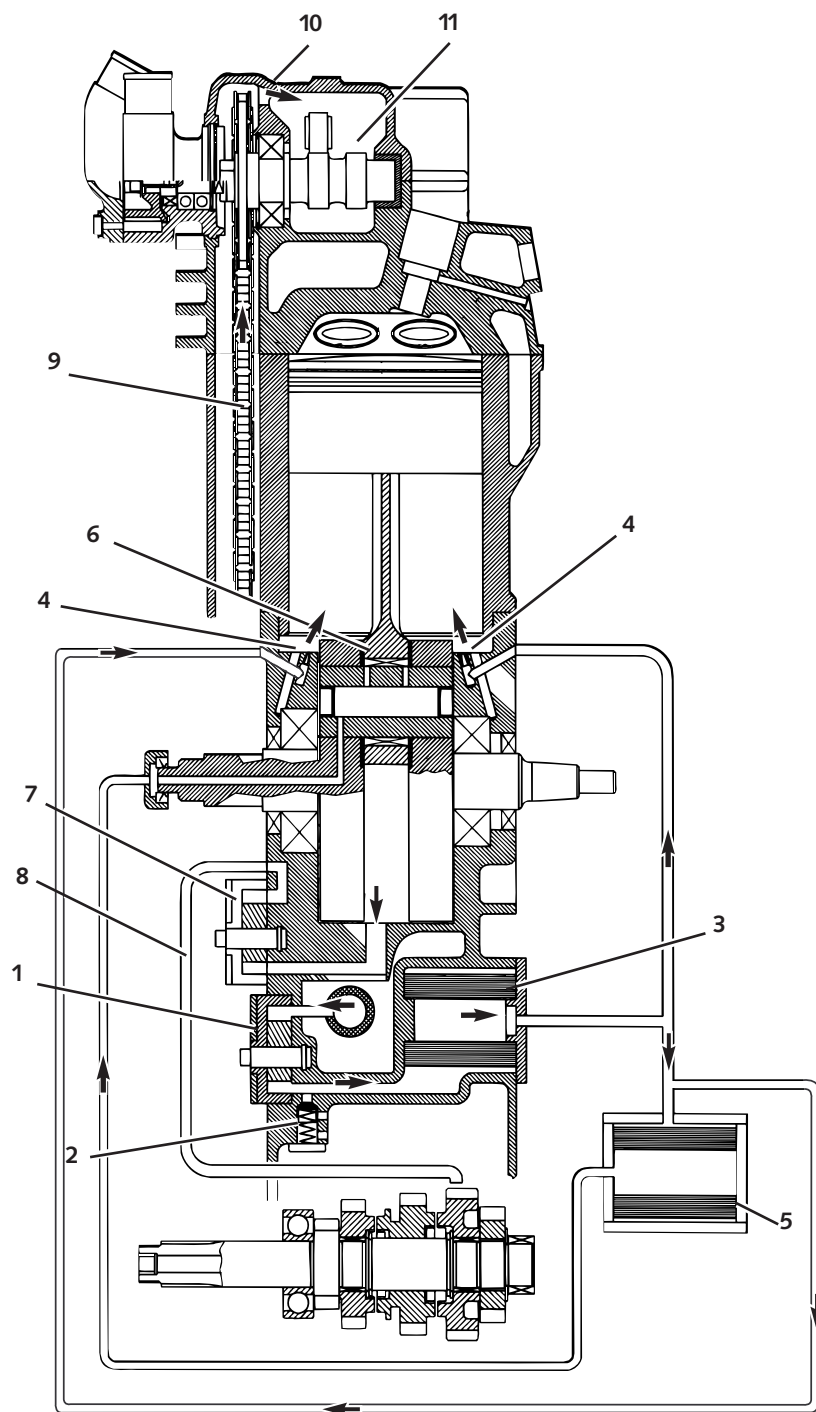
Circuito dell'olio 660 SMC

La pompa dell'olio ❶ pompa l'olio del motore, facendolo passare dalla valvola di bypass ❷, attraverso il filtro dell'olio ❸.

Dopo il filtro dell'olio, il condotto si biforca verso il getto ❹ che spruzza dell'olio motore sulla bussola del piede di biella e sul cielo del pistone. Il secondo condotto dell'olio porta il flusso principale dell'olio fino al secondo getto ❹ e fino al microfiltro ❺ che filtra anche le impurità più fini dall'olio motore.

L'olio del motore così depurato viene pompato attraverso un condotto dell'olio ed il coperchio frizione nell'albero motore fino al cuscinetto di biella ❻ per scorrere infine nel carter. Un'addizionale pompa dell'olio ❼ aspira l'olio dal carter motore e lo pompa attraverso il condotto dell'olio ❸ fino agli ingranaggi della 4a e 5a marcia. Attraverso gli ingranaggi l'olio giunge nella coppa dell'olio.

Nella coppa dell'olio si immerge anche la catena della distribuzione ❾ che trasporta l'olio verso l'alto, alla testa cilindro. L'olio del motore raggiunge, passando attraverso il foro ❿, l'albero a camme ⓫ e le valvole.



Cambio olio motore (modelli con olio nel telaio)

AVVERTENZA: Per il miglior raffreddamento dell'olio motore il tubo discendente del telaio è integrato nel circuito dell'olio. Quando si esegue un cambio olio va quindi anche scaricato l'olio motore dal tubo discendente e **spurgato il sistema dell'olio**.

Se il sistema dell'olio non viene spurgato o viene spurgato insufficientemente, i cuscinetti del motore non vengono lubrificati a sufficienza con il rischio di causare un danno al motore.

Il cambio dell'olio del motore deve essere effettuato a motore ancora caldo.



ATTENZIONE



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

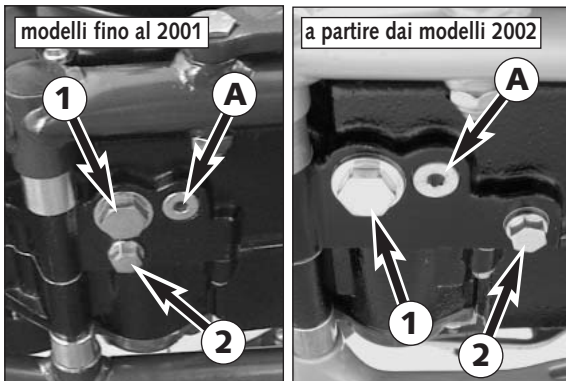
- Posteggiare la motocicletta su fondo piano. Su motocicli con roteazione motore togliere questa prima del cambio olio.
- Rimuovere le due viti di chiusura (1 e 2) e far defluire l'olio in un recipiente.



AVVERTIMENTO



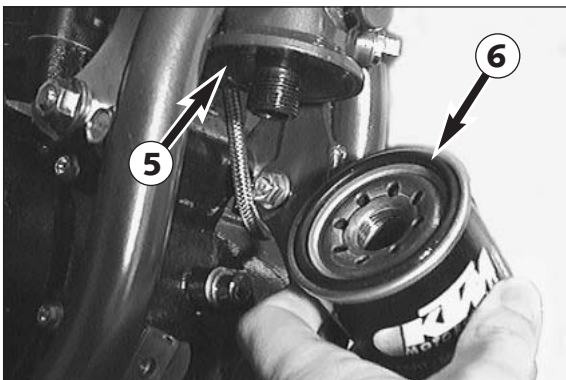
LA VITE DI CHIUSURA A NON DEVE ESSERE TOLTA, SI TRATTA DELLA VALVOLA DI BIPASSO.



Sostituzione cartuccia olio

Quando si effettua il cambio dell'olio, va sostituita anche la cartuccia olio 3.

- Rimuovere la copertura assia la protezione motore.
- Allentare la cartuccia olio con l'apposito attrezzo speciale, svitarla a mano e far.
- Defluire l'olio dal tubo discendente del telaio 4 (modelli fino al 2000).



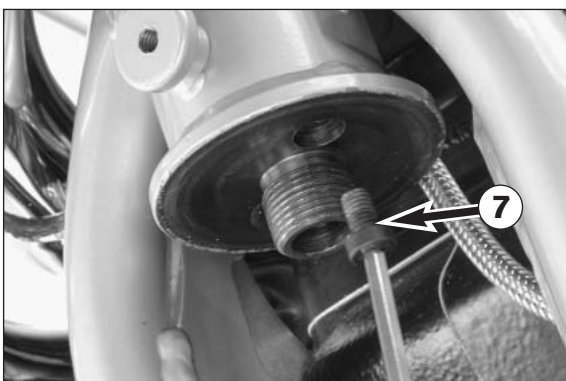
- Pulire la superficie di tenuta del tubo discendente 5, riempire la nuova cartuccia di olio per motori ed oliare la guarnizione in gomma 6. Montare la cartuccia olio e stringerla manualmente.



AVVERTIMENTO

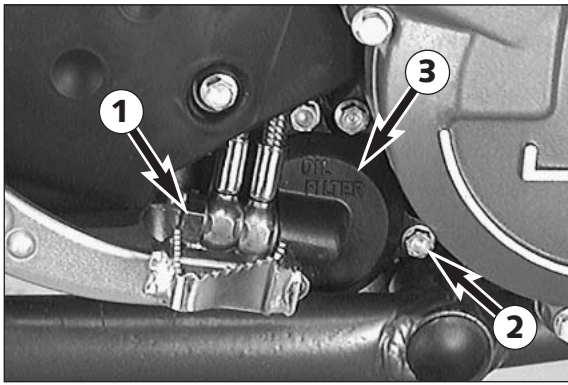


SI RACCOMANDA DI IMPIEGARE ESCLUSIVAMENTE CARTUCCE OLIO KTM ORIGINALI. L'IMPIEGO DI CARTUCCE OLIO DIVERSE PUÒ PROVOCARE DANNI AL MOTORE.



A partire dai modelli 2001 la vite di scarico per l'olio del telaio 7 è situata sulla flangia del filtro dell'olio ed è accessibile (dal basso!) solo dopo avere svitato il filtro dell'olio.

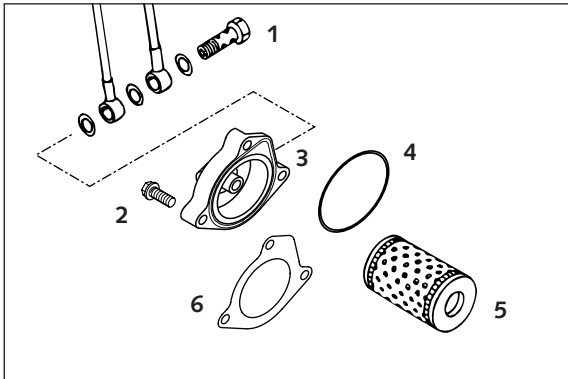
- Pulire a fondo le viti di chiusura con petrolio e con aria compressa al fine di eliminare i residui metallici d'abrasione.
- Dopo aver fatto scaricare tutto l'olio, pulire le superfici di tenuta e montare le viti di chiusura con relativi anelli di tenuta. Serrare la vite di chiusura 1 con 30 Nm, la vite di chiusura 2 con 20 Nm e vite di scarico 4 con 10 Nm (modelli fino al 2000). La vite di scarico dell'olio del telaio nei modelli a partire dal 2001 viene essere montata senza anello di tenuta e serrata con 10 Nm.



Cambio filtro olio

Cambiare il filtro dell'olio in occasione del cambio dell'olio motore.

- Azionare la leva del pedale freno e inserire un cacciavite o simile tra la leva del freno a pedale ed il rullo d'arresto, in modo da facilitare l'accesso al coperchio del filtro olio.
- Rimuovere la vite passaggio olio ① e le 3 viti TCEI ②.
- Rimuovere con cautela il coperchio del filtro dell'olio ③ e il filtro olio.
- Pulire il carter filtro, il coperchio filtro olio e le superfici di tenuta, togliere l'O-ring ossia la guarnizione e controllare il libero passaggio del canale olio nel coperchio del filtro.



- Premere il nuovo O-ring ④ nella gola del coperchio filtro (fissarlo eventualmente con un pò di grasso), montare il nuovo filtro olio ⑤ sull'apposito raccordo nel coperchio filtro e montare l'assieme.

AVVERTENZA: A partire dal modello 2001 viene utilizzata la guarnizione ⑥ in combinazione con un coperchio filtro olio modificato ③. Se la nuova guarnizione ⑥ viene utilizzata su motori più vecchi, il coperchio filtro olio ③ va sostituito oppure rettificato in piano (vedi Informazione tecnica N° 0201/30/01).

- Inserire le 3 viti e serrarle con 5 Nm.
- Montare la vite passaggio olio con le guarnizioni e serrarla con 15 Nm.



- Togliere dal coperchio frizione l'astina livello olio, immettere l'olio per motori e rimontare l'astina livello olio.

Quantitativo di olio (solo motore): 1,40 litri

Quantitativo di olio (a partire dal modello 2003): ca. 1,50 litri

! AVVERTIMENTO !

DOPO AVER SCARICATO L'OLIO DAL TUBO DISCENDENTE DEL TELAIO, SPURGARE IL SISTEMA DELL'OLIO!

- Togliere la vite di chiusura ⑦ a fianco del cannotto sterzo e con una siringa ⑧ immettere ca. 0,60 litri di olio per motori nel tubo discendente del telaio finché fuoriesce dell'olio dal foro ⑧.
- Rimontare la vite di chiusura con un anello di tenuta nuovo.

! AVVERTIMENTO !

IN NESSUN CASO FAR RUOTARE IL MOTORE A GIRI ELEVATI SUBITO DOPO IL CAMBIO DELL'OLIO, IN QUANTO NON TUTTI I PUNTI DI LUBRIFICAZIONE SONO GIÀ STATI RAGGIUNTI DALLA SUFFICIENTE QUANTITÀ D'OLIO.

- Scaldare il motore, spegnere il motore e mettere il motociclo su fondo piano in posizione eretta (cavalletto centrale). Aspettare 5 minuti. Svitare l'astina livello olio e pulirla con un panno.
- Avvitare a fondo l'astina livello olio e svitarla di nuovo. Il livello olio dovrebbe trovarsi fra le due marcature dell'astina, in nessun caso però deve superare la marcatura MAX, altrimenti dell'olio motore giungerebbe attraverso lo sfiato motore nella cassafiltro. Se necessario immettere ancora dell'olio.
- Infine controllare la tenuta del sistema dell'olio e del motore.

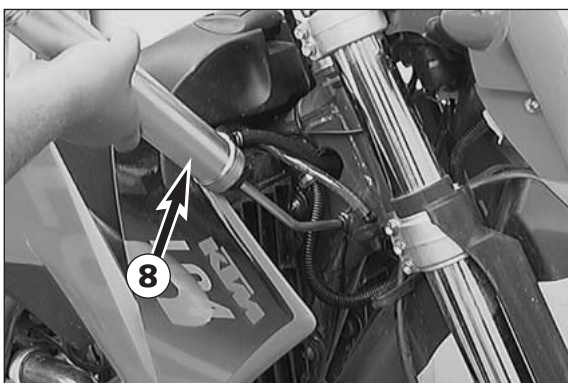
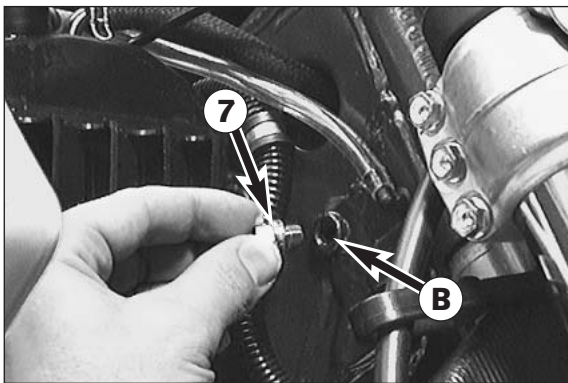
! AVVERTIMENTO !

- SI RACCOMANDA DI UTILIZZARE SOLO OLII SINTETICI DI MARCA (Motorex Power Synt 4T) CHE SODDISFANO O SUPERINO I REQUISITI QUALITATIVI DELLE CLASSI JASO T903 MA (CONTROLLARE LE INDICAZIONI SUL CONTENITORE).
- QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

AVVERTENZA: Liberatevi dell'olio vecchio in modo regolare!

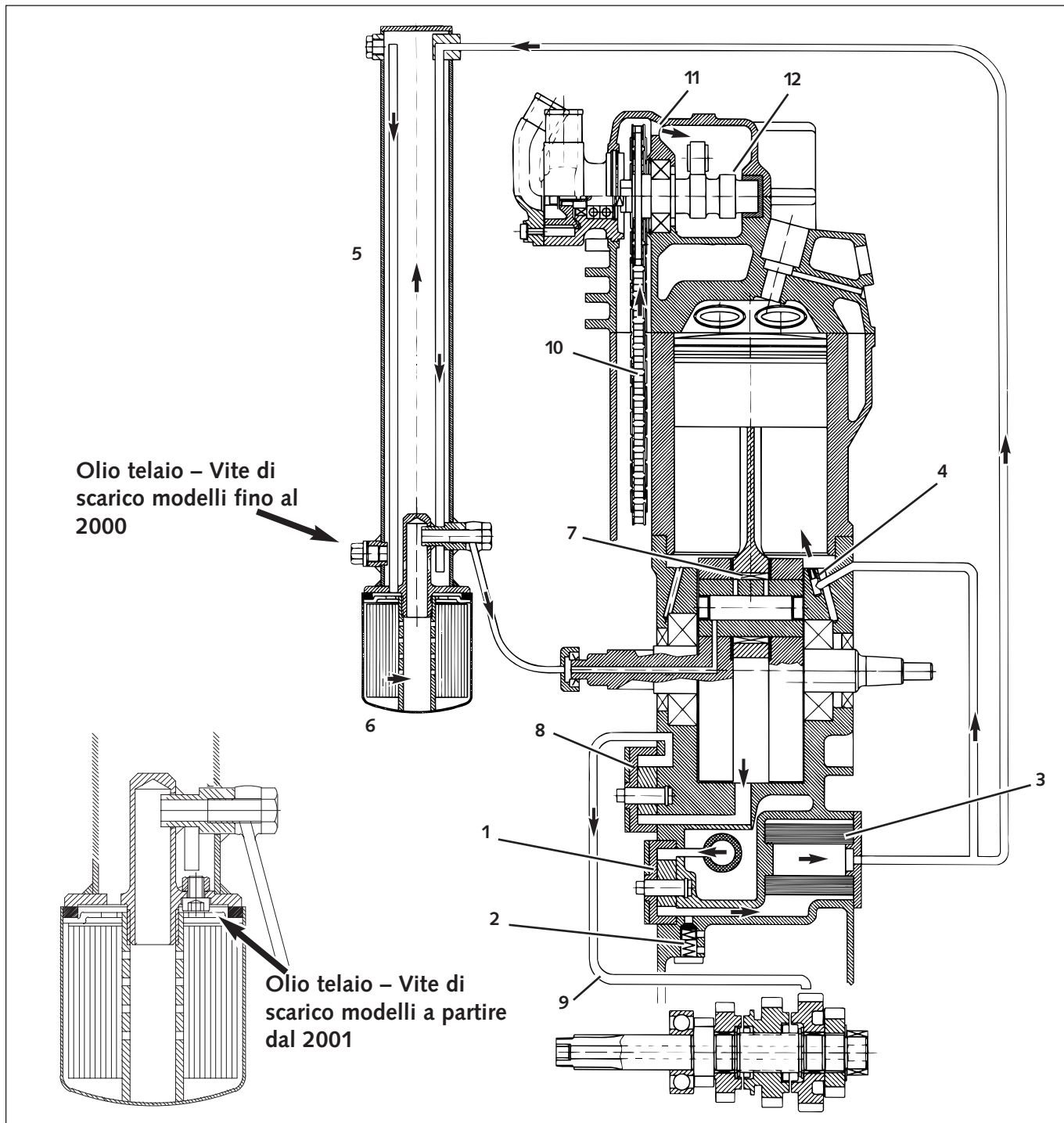
Non versate in nessun caso l'olio vecchio nella canalizzazione o nell'ambiente.

1 litro di olio inquina 1.000.000 di litri di acqua.



Circuito dell'olio

La pompa dell'olio ❶ pompa l'olio del motore, facendolo passare dalla valvola di bypass ❷, attraverso il filtro dell'olio ❸. Dopo il filtro dell'olio, il condotto si biforca verso il getto ❹ che spruzza dell'olio motore sulla bussola del piede di biella e sul cielo del pistone. Il secondo condotto dell'olio conduce invece il flusso principale dell'olio nel tubo discendente del telaio ❺ dove l'olio viene raffreddato. Dopodiché l'olio del motore passa attraverso il filtro a maglia fine ❻, il quale è in grado di filtrare anche le impurità più piccole. L'olio del motore così depurato viene pompato attraverso un condotto dell'olio ed il coperchio frizione nell'albero motore fino al cuscinetto di biella ❼ per scorrere infine nel carter. Un'addizionale pompa dell'olio ❸ aspira l'olio dal carter motore e lo pompa attraverso il condotto dell'olio ❾ fino agli ingranaggi della 4° e 5° marcia. Attraverso gli ingranaggi l'olio giunge nella coppa dell'olio. Nella coppa dell'olio si immerge anche la catena della distribuzione ❿ che trasporta l'olio verso l'alto, alla testa cilindro. L'olio del motore raggiunge, passando attraverso il foro ⓫, l'albero a camme ⓬ e le valvole.



Funzionamento del sistema di aria secondaria (SLS)

A valvola di scarico aperta i gas di scarico caldi fluiscono ad alta velocità attraverso il condotto di scarico ❶. Le condizioni fluidodinamiche nel condotto di scarico e l'influenza dell'intero sistema di scarico sui gas in uscita provocano una temporanea caduta di pressione nel condotto di scarico (depressione).

Durante queste fasi cicliche di depressione la valvola dell'aria secondaria ❷ si apre, per cui ai gas di scarico caldi viene addotto dell'ossigeno attraverso il condotto ❸.

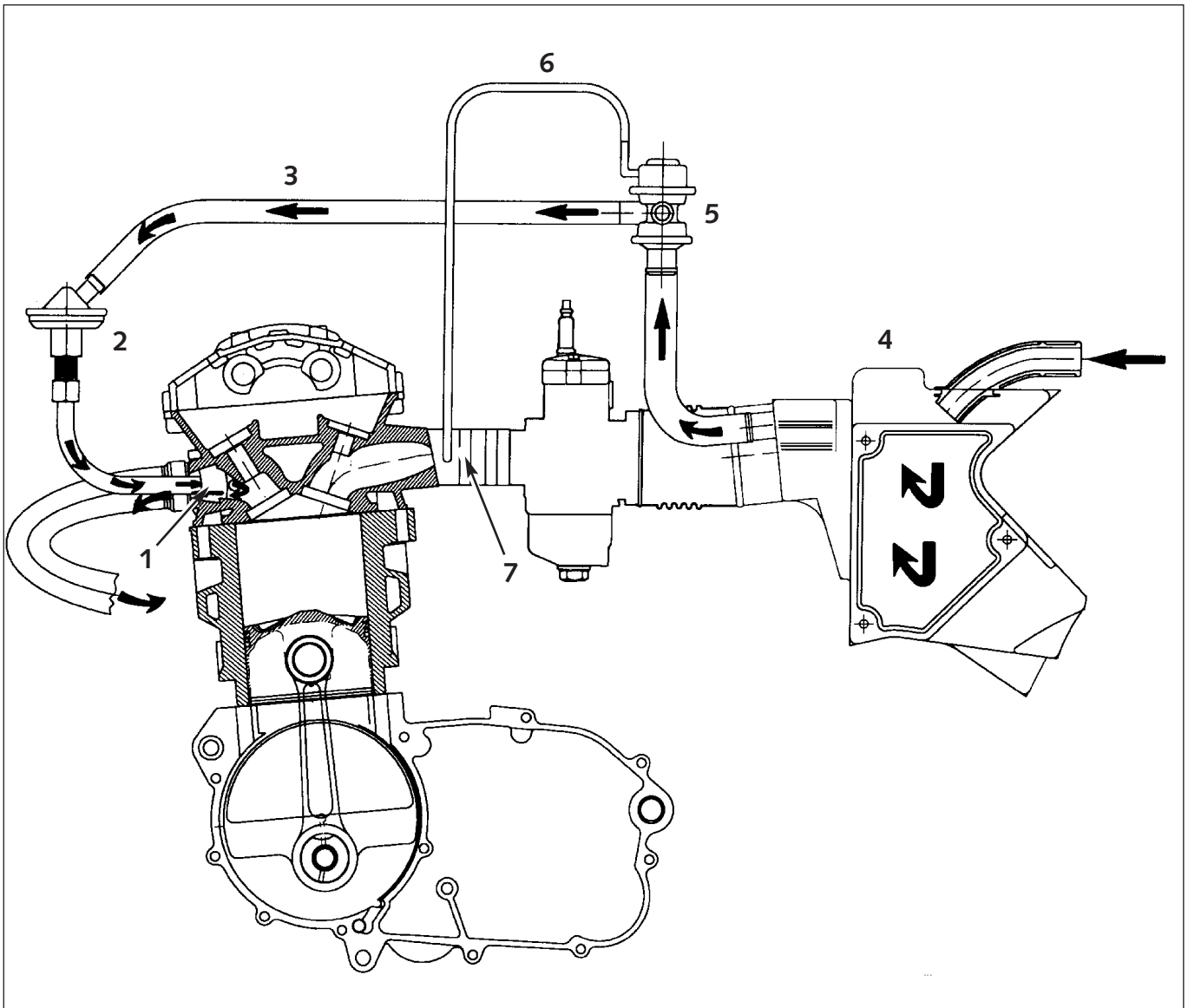
A numeri di giri più alti la valvola dell'aria secondaria interrompe l'adduzione di ossigeno per evitare un surriscaldamento del catalizzatore. Inoltre la valvola dell'aria secondaria impedisce un riflusso dei gas di scarico nella cassafiltro ❹.

A marcia in folle (alta depressione nel condotto di aspirazione) la valvola di comando (ASV) ❺ interrompe l'adduzione d'aria nel condotto di scarico per evitare possibili scoppi allo scarico.

La valvola di comando viene comandata attraverso un condotto di comando ❻. Questo condotto di comando trasmette la depressione dal condotto di aspirazione ❼ alla valvola di comando.

Durante il servizio normale la valvola di comando è aperta (bassa depressione nel condotto di aspirazione).

La reazione dell'ossigeno con le sostanze nocive dei gas di scarico (CO - monossido di carbonio e HC - idrocarburo) comporta una riduzione delle sostanze nocive di ca. 50%. L'impiego di un catalizzatore in combinazione con il SLS comporta un'ulteriore riduzione drastica delle sostanze nocive.



Electronic Power Control - System (EPC)

Componenti principali del sistema EPC:

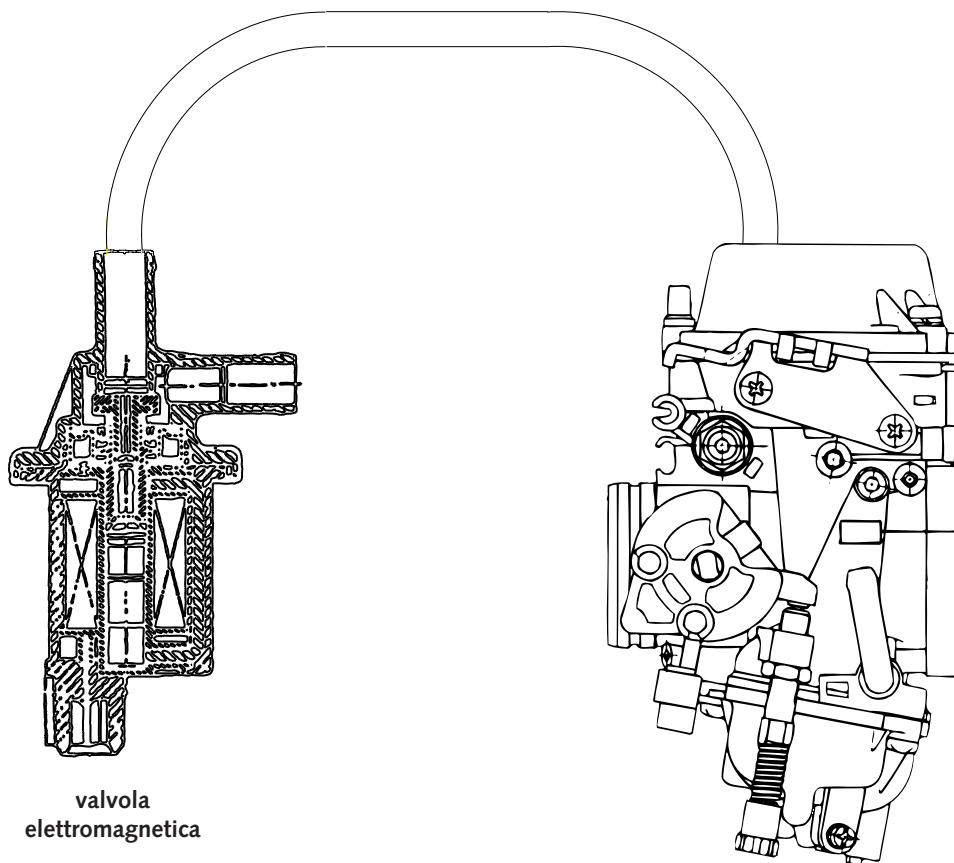
- carburatore a depressione (MIKUNI BST 40)
- dispositivo di comando EPC
- valvola elettromagnetica
- 2 viti di contatto al motore
- microinterruttore al carburatore a depressione

Funzionamento:

Nell'impiego di guida normale il sistema EPC è fuori funzione.

Se in seconda o terza marcia ad una velocità di 45 - 55 km/h la manopola del gas viene girata tutta, si attiva il sistema EPC. Il dispositivo di comando EPC apre la valvola elettromagnetica facendo arrivare una quantità dosata di aria fresca sul lato superiore del diaframma della valvola gas del carburatore a depressione.

Così la velocità di apertura della valvola gas viene ridotta. Ciò comporta una riduzione della rumorosità del motociclo.



ATTREZZI SPECIALI

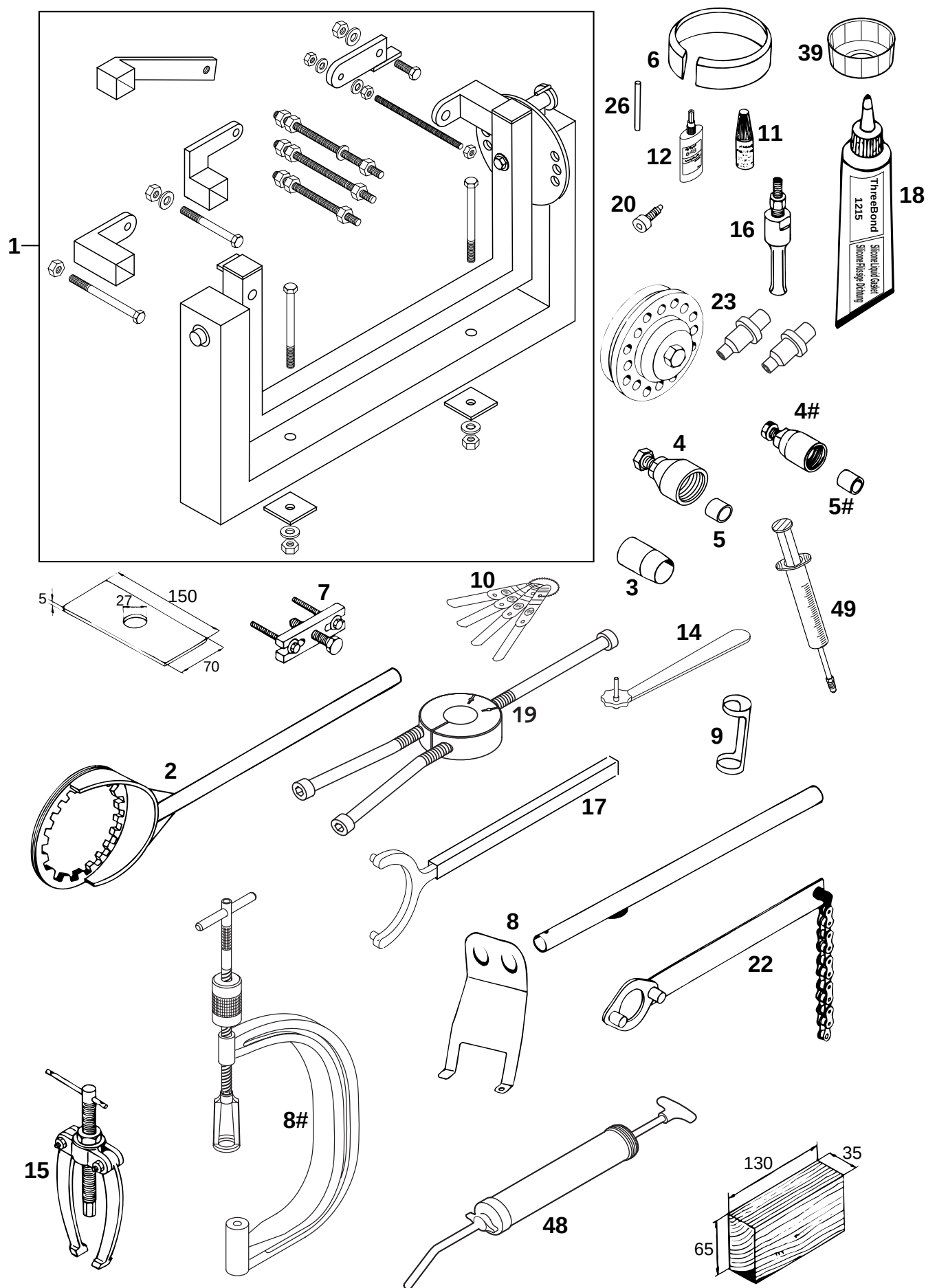
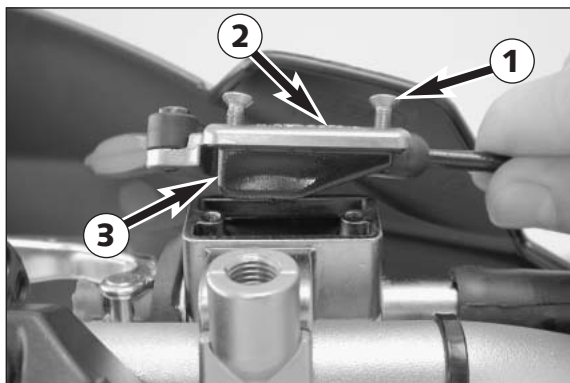


FIG.	NO.	DESCRIZIONE
1	560.12.001.000	Cavalletto di montaggio universale
2	583.29.003.000	Fermo frizione
3	580.12.005.025	Boccola guida per guarnizione sinistra albero motore Ø 25 mm
4	584.29.009.000	Estrattore volano (Kokusan)
4#	580.12.009.000	Estrattore volano (SEM)
5	510.12.016.000	Protezione per estrazione volano (SEM)
5#	584.29.031.000	Protezione per estrazione volano (Kokusan)
6	580.12.015.089	Anello di montaggio pistone Ø 89 mm
	580.12.015.095	Anello di montaggio pistone Ø 95 mm
	580.12.015.100	Anello di montaggio pistone Ø 100 mm
	580.12.015.101	Anello di montaggio pistone Ø 101 mm
	585.29.015.102	Anello di montaggio pistone Ø 102 mm
7	590.29.021.044	Estrattore per ingranaggio primario e mozzo frizione
8	580.12.019.000	Kit premontaggio valvole
8#	590.29.019.000	Kit premontaggio valvole
9	6.276.470	Premimolla valvole
10	590.29.041.000	Calibro per gioco valvole
11	6.899.785	Loctite 243 blu 6 ml
12	584.29.059.000	Loctite 648 rosso 20 ml
14	590.29.034.000	Chiave per vite registro miscela
15	151.12.017.000	Estrattore per cuscinetti
16	151.12.018.000	Inserto per estrattore 12 - 16 mm
16	151.12.018.100	Inserto per estrattore 18 - 23 mm
17	584.29.012.000	Chiave di fermo per volano
18	3090.98	Sigillante al silicone (Three-Bond)
19	584.29.037.040	Attrezzo montaggio ghiera interne cuscinetti albero motore NJ 207 (LC4)
19	584.29.037.043	Attrezzo montaggio ghiera interne cuscinetti albero motore NJ 306 (LC4-E)
20	580.30.080.000	Vite di bloccaggio per albero motore
22	510.12.012.000	Chiave di fermo per pignone catena
23	546.29.027.000	Attrezzo per chiodatura frizione
26	580.29.026.007	Calibro limite per guida valvola Ø 7,05 mm
39	583.29.039.000	Chiave per cartuccia olio
48	584.29.048.000	Siringa
49	503.29.050.000	Siringa di spurgo per frizione idraulica

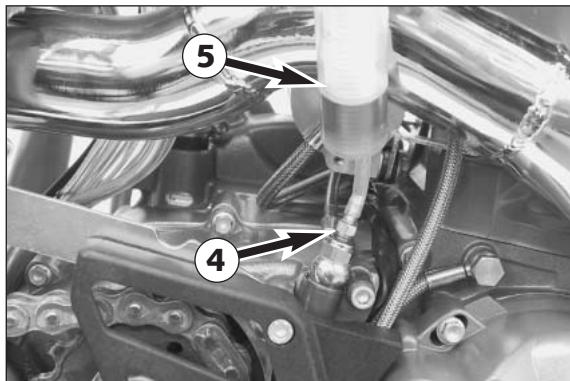


Controllo livello olio della frizione idraulica

Per il controllo del livello olio nel cilindro pompa frizione va tolto il coperchio. A questo scopo rimuovere le viti ① e togliere il coperchio ② unitamente al soffietto di gomma ③. 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 (ad esempio **Motorex Kupplungs-Fluid 75**).

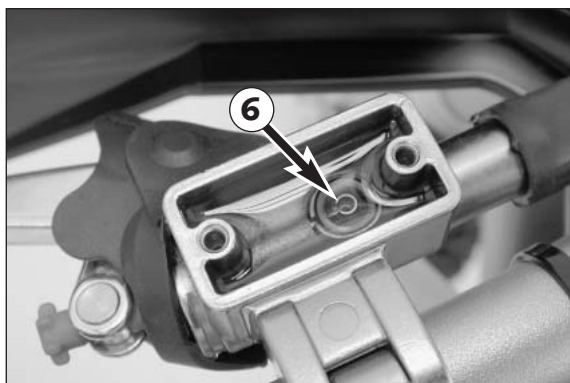
! AVVERTIMENTO !

- PER IL COMANDO IDRAULICO DELLA FRIZIONE LA KTM UTILIZZA OLIO IDRAULICO BIODEGRADABILE. OLI IDRAULICI BIODEGRADABILI NON VANNO MAI MISCELATI CON OLI MINERALI.
- PER IL RIEMPIMENTO DEL CILINDRO COMANDO FRIZIONE USARE SOLO OLIO IDRAULICO BIODEGRADABILE SAE 10. IN NESSUN CASO RIEMPIRE OLIO IDRAULICO MINERALE O LIQUIDO PER FRENI.



Spurgo frizione idraulica

Per lo spurgo va tolto il coperchio del cilindro comando frizione. A questo scopo rimuovere le viti ① e togliere il coperchio ② unitamente al soffietto di gomma ③. Al cilindro pompa frizione togliere il nipplo di sfiato ④. Al suo posto montare la siringa di spurgo ⑤ riempita di olio idraulico SAE 10. Immettere olio finché fuoriesce senza bollicine dal foro ⑥ del cilindro comando frizione. Far attenzione che non trabocchi dell'olio. La siringa di spurgo è disponibile presso i rivenditori KTM.



A procedura di spurgo terminata controllare il livello olio nel cilindro comando frizione. All'occorrenza rabboccare con olio idraulico biodegradabile SAE 10 (ad esempio **Motorex Kupplungs-Fluid 75**).

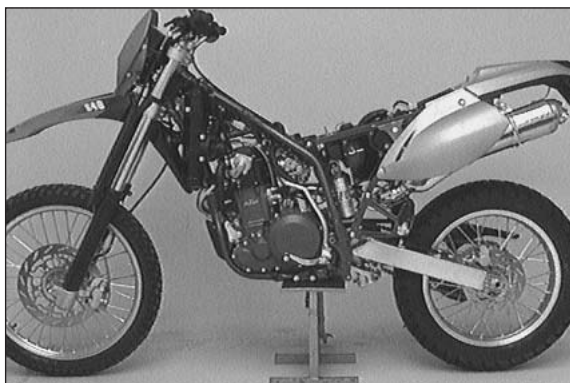
! AVVERTIMENTO !

- PER IL COMANDO IDRAULICO DELLA FRIZIONE LA KTM UTILIZZA OLIO IDRAULICO BIODEGRADABILE. OLI IDRAULICI BIODEGRADABILI NON VANNO MAI MISCELATI CON OLI MINERALI.
- PER IL RIEMPIMENTO DEL CILINDRO COMANDO FRIZIONE USARE SOLO OLIO IDRAULICO BIODEGRADABILE SAE 10. IN NESSUN CASO RIEMPIRE OLIO IDRAULICO MINERALE O LIQUIDO PER FRENI.

SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO DEL MOTORE 3

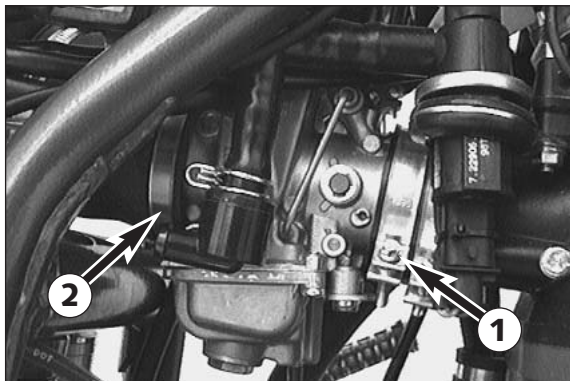
INDICE

SMONTAGGIO DEL MOTORE	3-2
RIMONTAGGIO DEL MOTORE	3-4

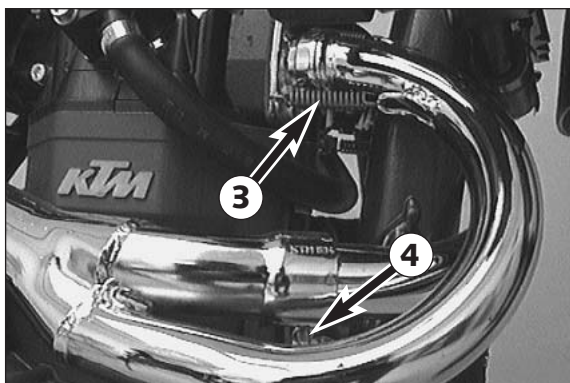


Smontaggio del motore

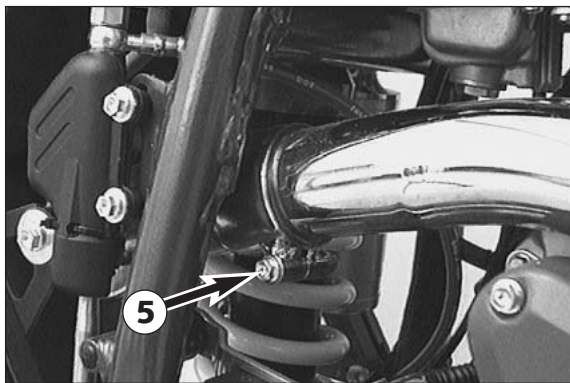
- Pulire a fondo tutto il motociclo.
- Se esistente, togliere la protezione del motore.
- Mettere il motociclo su un cavalletto stabile.
- Togliere sella, fiancatine e serbatoio con spoiler.
- Staccare il polo negativo della batteria.



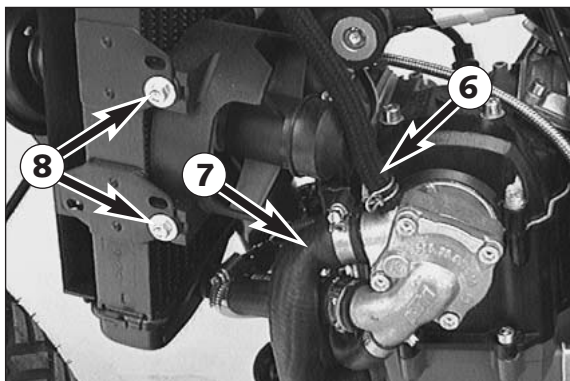
- Allentare le 2 fascette stringitubo ① e la fascetta stringitubo ②. Sfilare il carburatore dalla flangia di aspirazione e girarlo a lato.



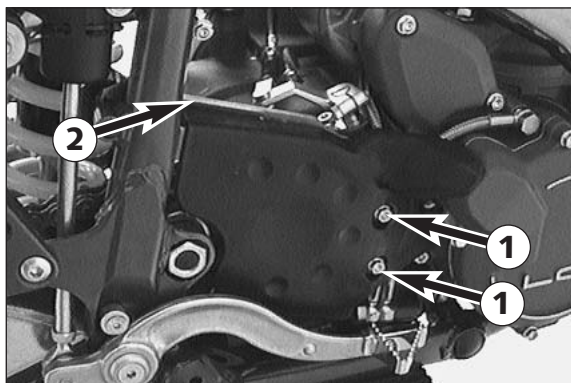
- Sganciare le 4 molle ③ al collettore di scarico.
- Allentare la vite ④.



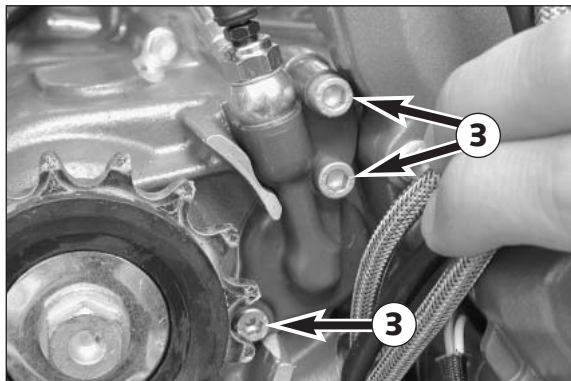
- Allentare la vite ⑤ e togliere il collettore di scarico.



- Staccare i tubi dell'acqua ⑥ e ⑦ dalla pompa dell'acqua e far defluire il liquido di raffreddamento.
- Togliere le due viti ⑧, staccare i contatti del ventilatore e asportarlo.
- Sganciare il cavo flessibile di comando frizione ed il cavo flessibile del decompressore.
- Staccare il tubo di sfiato dal coperchio della valvola.

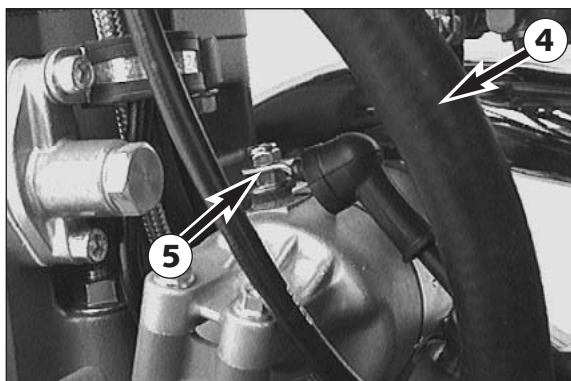


- Rimuovere le due viti **1** e togliere il coperchio pignone.
- Togliere la staffa salvacarter **2**.
- Rimuovere il giunto della catena e togliere la catena.

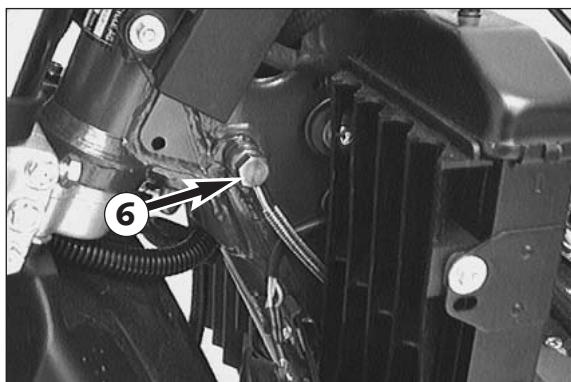


A partire dal modello 2003:

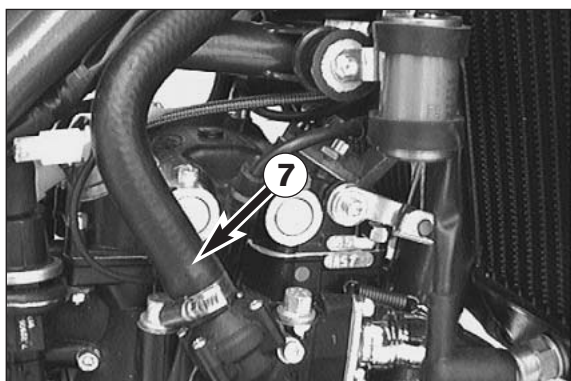
- Rimuovere le 3 viti **3** del cilindro pompa frizione e sfilare quest'ultimo dal carter.



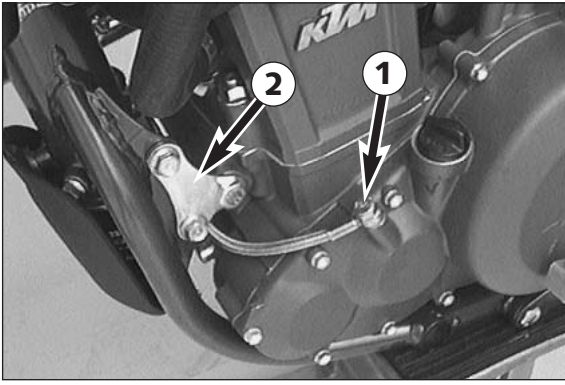
- Staccare il tubo di sfiato **4**.
- Staccare il cavo positivo **5** dal motorino di avviamento elettrico.



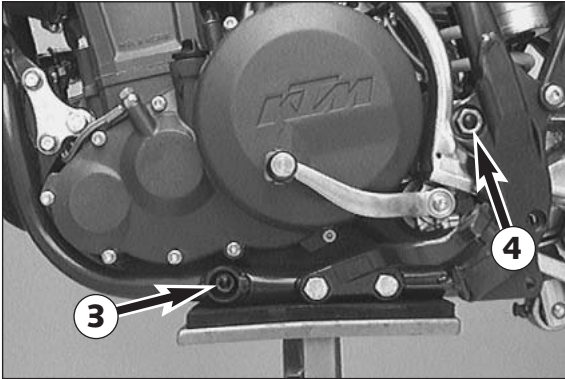
- Staccare dal motore tutti i collegamenti elettrici a spina.
- Togliere la vite passaggio olio **6**.



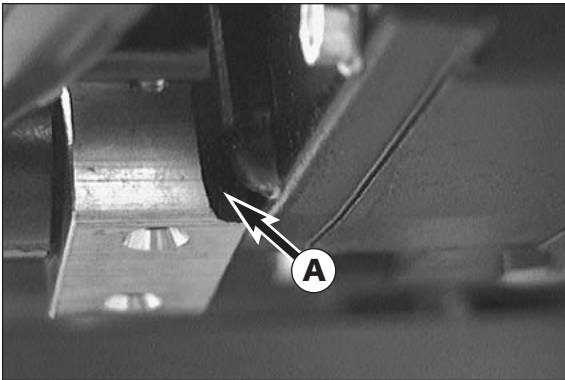
- Staccare il tubo dell'acqua **7**.



- Togliere la vite passaggio olio ❶.
- Togliere le piastre di fissaggio motore ❷.



- Togliere la vite ❸ ed il perno forcellone ❹.
- Ora il motore può essere levato dal telaio.



Rimontaggio del motore

AVVERTENZA: Il rimontaggio avviene in ordine inverso.

- Sui motocicli con protezione del motore far attenzione che la cavità **A** sul distanziale destro del motore venga montata verso il lato del motore.

Coppie di serraggio:

perno forcellone :	100 Nm
viti fissaggio motore M8 :	40 Nm
viti fissaggio motore M10 :	70 Nm
vite passaggio olio (tubo dell'olio al telaio) :	15 Nm
vite passaggio olio (coperchio frizione) :	10 Nm
tutte le altre viti M6 :	10 Nm
tutte le altre viti M8 :	25 Nm
tutte le altre viti M10 :	45 Nm

Avvertenza: Per il riempimento del sistema di raffreddamento utilizzare solo anticongelanti di marca (p.es. Shell Advance Coolant). Si consiglia di sostituire l'olio motore dopo qualsiasi riparazione sul motore.

! AVVERTIMENTO !

DOPO IL RIMONTAGGIO DEL MOTORE IL SISTEMA DELL'OLIO VA SPURGATO (VEDI CAMBIO DELL'OLIO PER MOTORI)! IN NESSUN CASO FAR RUOTARE IL MOTORE A GIRI ELEVATI DURANTE LO SPURGO !

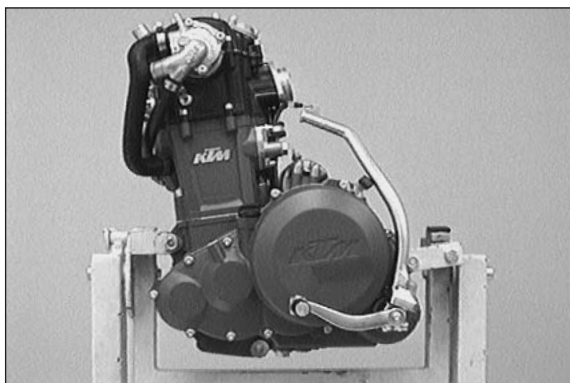
- Se il motore gira perfettamente, si può fare un breve viaggio di prova. Controllare tutti i livelli dei liquidi ed eventualmente ripristinarli.

DISASSEMBLAGGIO MOTORE

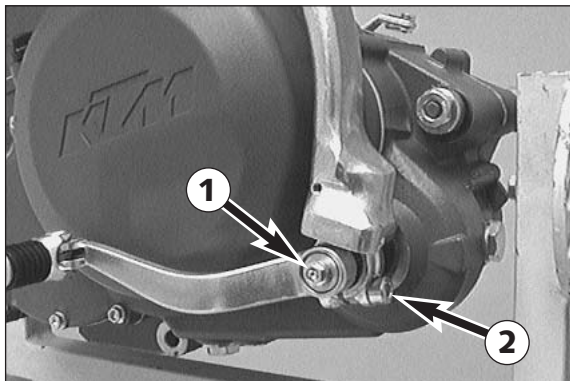
4

INDICE

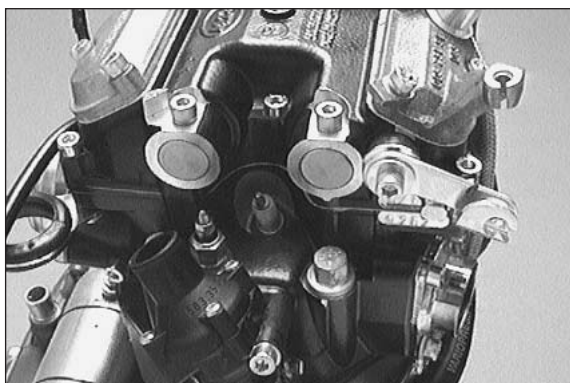
SCARICO OLIO	4-2
SMONTAGGIO MOTORINO DI AVVIAMENTO ELETTRICO	4-2
SMONTAGGIO LEVA DI DISINNESTO FRIZIONE E TUBAZIONI OLIO ...	4-3
SMONTAGGIO FILTRO OLIO	4-3
SMONTAGGIO CABLAGGIO PER L'EPC	4-3
SMONTAGGIO ACCENSIONE (KOKUSAN)	4-3
SMONTAGGIO ACCENSIONE (SEM)	4-5
SMONTAGGIO ACCENSIONE (KOKUSAN 4K-3)	4-5
SMONTAGGIO INGRANAGGIO DELL'AVVIAMENTO ELETTRICO	4-6
SMONTAGGIO TESTA CILINDRO-PARTE SUPERIORE	4-7
BLOCCAGGIO ALBERO MOTORE	4-8
SMONTAGGIO ALBERO A CAMME E TENDICATENA AUTOMATICO ...	4-8
SMONTAGGIO TESTA CILINDRO	4-10
SMONTAGGIO CILINDRO E PISTONE	4-10
SMONTAGGIO PIGNONE CATENA	4-11
SMONTAGGIO FRIZIONE ED INGRANAGGIO PRIMARIO	4-11
SMONTAGGIO POMPE OLIO	4-13
SMONTAGGIO CATENA E PIGNONE DISTRIBUZIONE	4-14
SMONTAGGIO ALBERO DI DISINNESTO FRIZIONE	4-14
SEPARAZIONE SEMICARTER	4-15
SMONTAGGIO COMANDO CAMBIO	4-15
SMONTAGGIO ALBERI DEL CAMBIO	4-17
SMONTAGGIO ALBERO PEDALE DI AVVIAMENTO	4-17



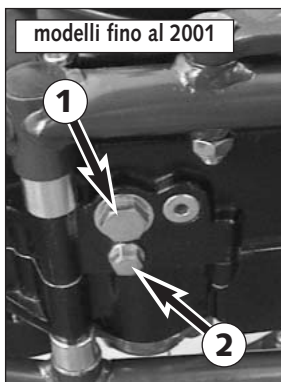
- Fissare il motore nel relativo supporto.



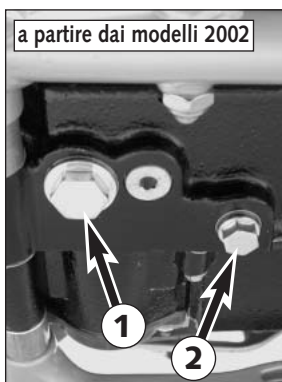
- Rimuovere la vite ❶ con relative rondelle e togliere la leva del cambio con l'anello di tenuta a V posto dietro.
- Rimuovere la vite ❷ con relativa rondella e togliere il pedale avviamento.



- Svitare la candela.



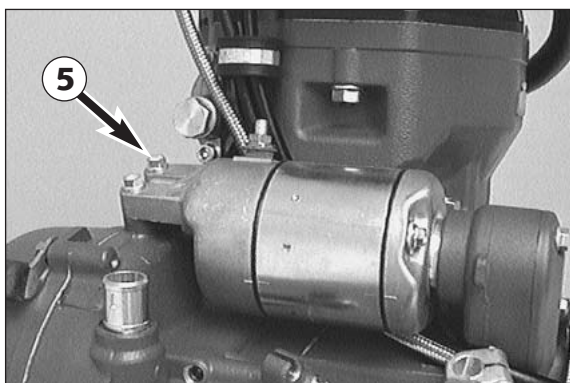
modelli fino al 2001



a partire dai modelli 2002

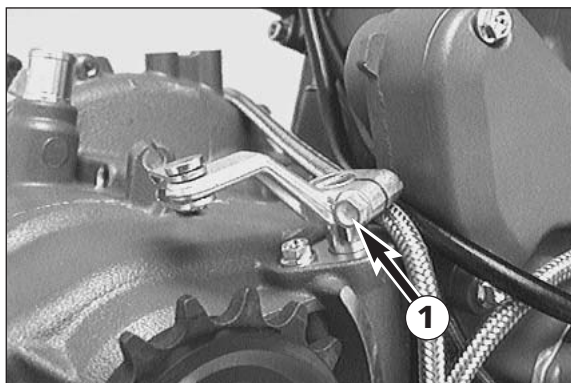
Scarico olio

- Togliere la vite di scarico ❸ e la vite magnetica ❹ con relativi anelli di tenuta, dopodiché far scolare l'olio.



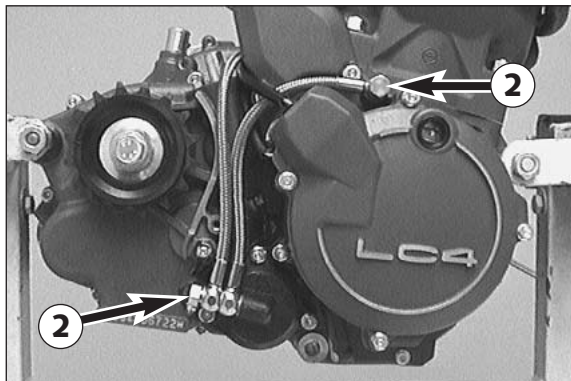
Smontaggio motorino di avviamento elettrico

- Svitare le due viti ❺ ed estrarre il motore d'avviamento elettrico dalla flangia.

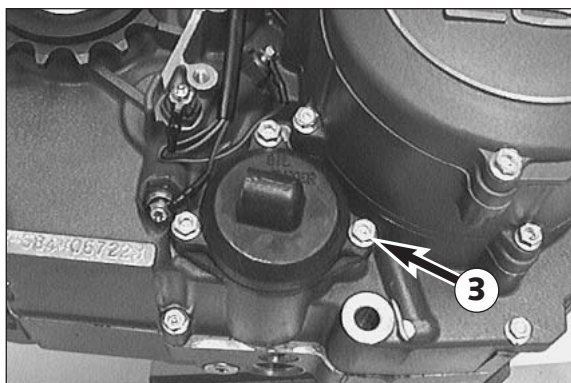


Smontaggio leva di disinnesto frizione e tubazioni olio

- Allentare la vite ❶ e togliere la leva di disinnesto.

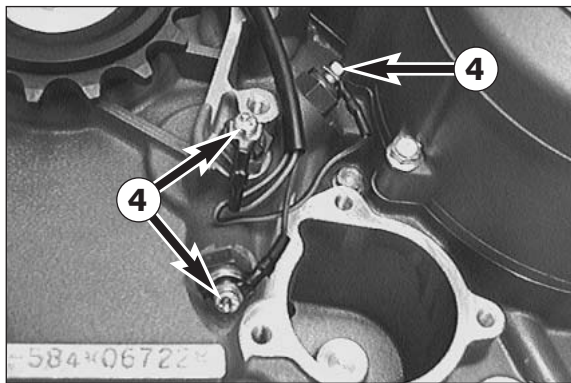


- Rimuovere le due viti passaggio olio ❷ con relativi anelli di tenuta e togliere i due tubi dell'olio.



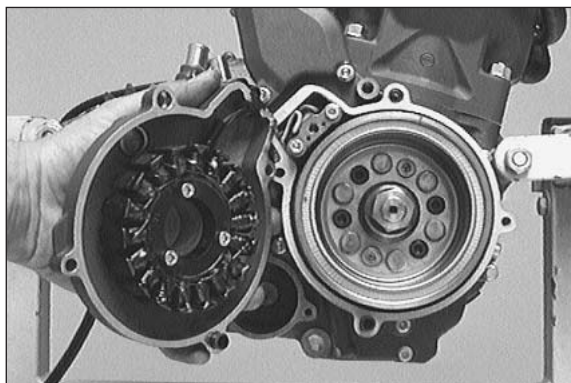
Smontaggio filtro olio

- Rimuovere tutte e tre le viti ❸ e togliere il coperchio filtro olio con relativo O-ring ossia relativa guarnizione.
- Togliere il filtro olio dal carter motore.



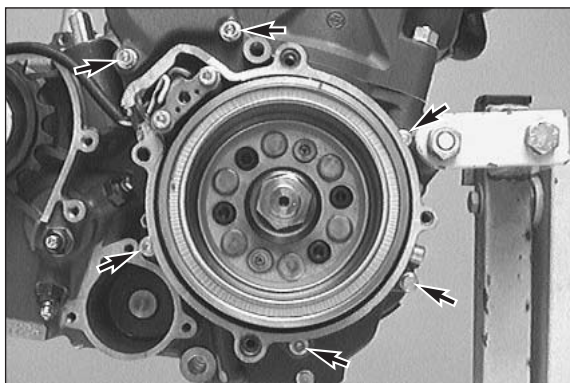
Smontaggio cablaggio per l'EPC

- Allentare le 3 viti ❹ e togliere il cablaggio per l'EPC.

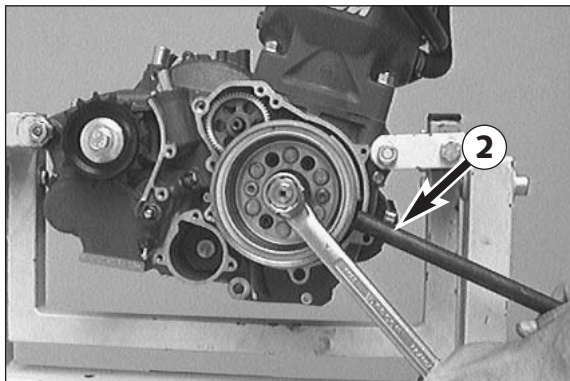


Smontaggio accensione (Kokusan 4K-2)

- Svitare le 4 viti e togliere il coperchio accensione con lo statore e la relativa guarnizione.



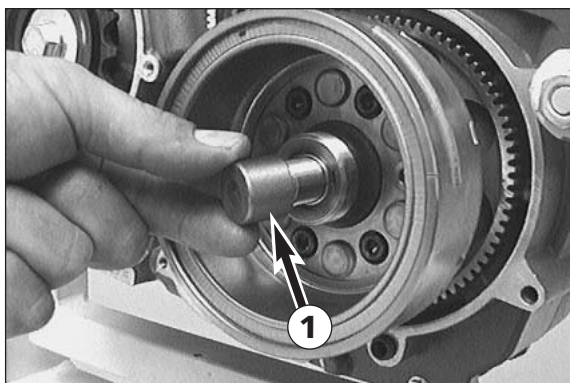
- Svitare le 6 viti e togliere la flangia dell'avviamento con la relativa guarnizione.



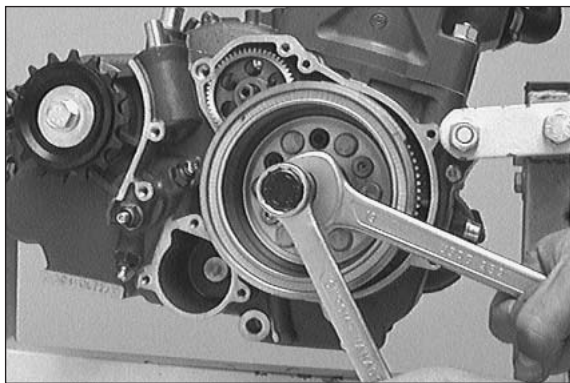
- Inserire la chiave di fermo ② nei due fori del volano.
- Tenere fermo il volano e svitare il dado esagonale (filettatura a sinistra).
- Togliere la rondella.

! AVVERTIMENTO !

PER TENERE FERMO IL VOLANO NON MONTARE MAI LA VITE DI FISSAGGIO DELL'ALBERO MOTORE.



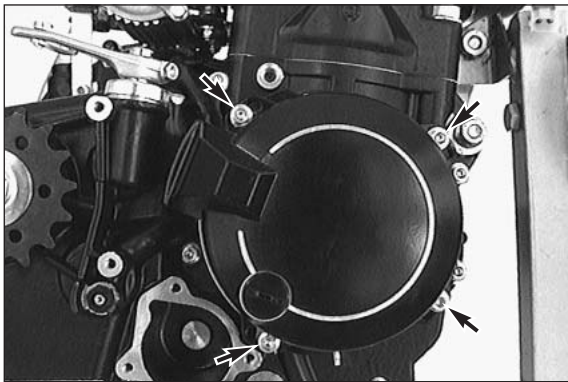
- Infilare il cappuccio di protezione ① sull'albero motore e montare l'estrattore del volano.



- Sfilare il volano e togliere la chiavetta dall'albero motore.

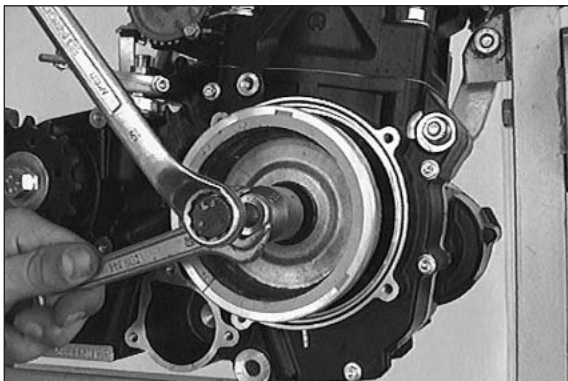
! AVVERTIMENTO !

NON PICCHIARE MAI CON UN MARTELLO O ALTRI ATTREZZI SUL VOLANO. CIÒ POTREBBE CAUSARE IL DISTACCO DEI MAGNETI DAL VOLANO.



Smontaggio accensione (SEM)

- Allentare le 4 viti e togliere il coperchio accensione con relativo O-ring.
- Bloccare l'albero motore mediante la vite di fissaggio albero motore.



- Allentare il dado flangiato (filettatura a sinistra) e togliere la rondella elastica.
- Posizionare l'estrattore e sfilare il volano, utilizzando la bussola di protezione.
- Togliere la chiavetta dall'albero motore.
- Infine svitare la vite di fissaggio albero motore fino al punto che l'albero motore non viene più bloccato.

! AVVERTIMENTO !

NON PICCHIARE MAI CON UN MARTELLO O ALTRI ATTREZZI SUL VOLANO. CIÒ POTREBBE CAUSARE IL DISTACCO DEI MAGNETI DAL VOLANO.



Smontaggio accensione (Kokusan 4K-3)

- Svitare le 4 viti e togliere il coperchio d'accensione unitamente all'O-ring.
- Bloccare l'albero motore mediante l'apposita vite di fissaggio.



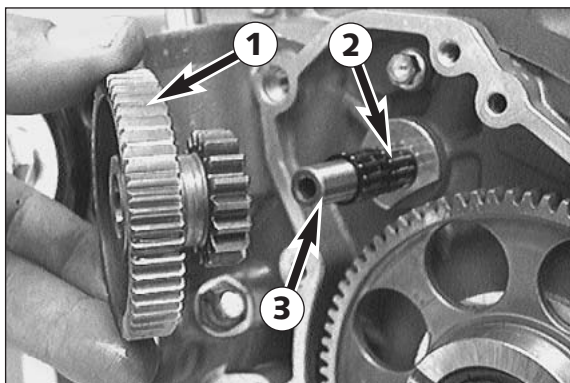
- Svitare il dado flangiato (filettatura sinistrorsa) e togliere la rosetta elastica.



- Montare l'estrattore e sfilare il volano.
- Togliere la chiavetta dall'albero motore.
- Infine allentare la vite di fissaggio albero motore fino al punto tale che l'albero motore non sia più bloccato.

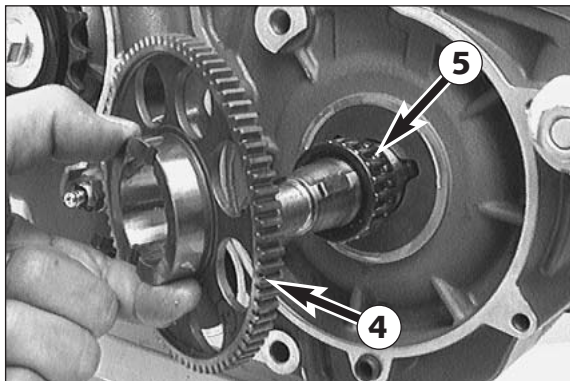
! AVVERTIMENTO !

NON PICCHIARE MAI CON UN MARTELLO O CON ALTRI ATTREZZI SUL VOLANO, PERCHÉ SI POTREBBERO STACCARE I MAGNETI DAL VOLANO.

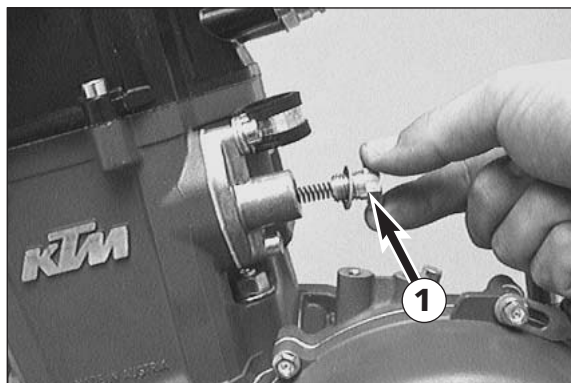


Smontaggio ingranaggio dell'avviamento elettrico

- Sfilare l'ingranaggio doppio ❶ dal perno portante.
- Togliere le due gabbie a rulli ❷ e sfilare il perno portante ❸ dal carter motore.

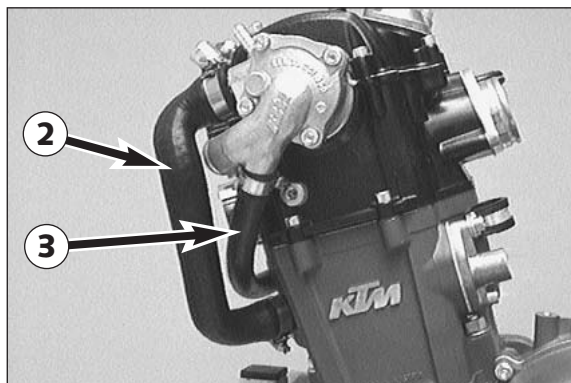


- Togliere la ruota libera dentata ❹ e la gabbia a rulli ❺.

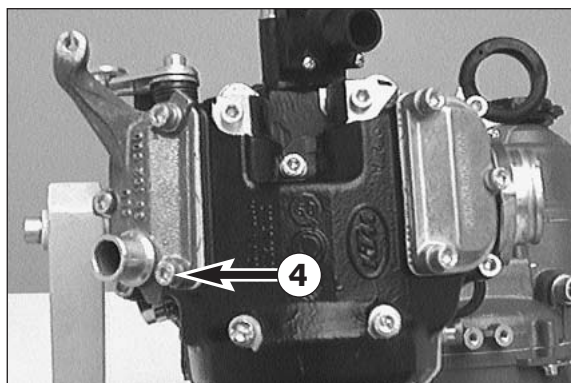


Smontaggio testa cilindro - parte superiore

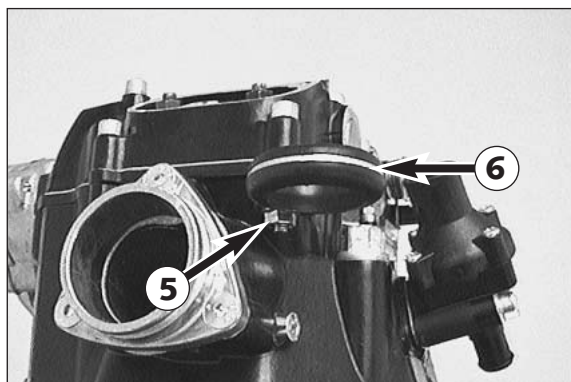
- Svitare la vite di chiusura **1** con relativo anello di tenuta e togliere la molla dal tendicena automatico.



- Allentare le 4 fascette stringitubo e togliere i due tubi flessibili (**2** + **3**).

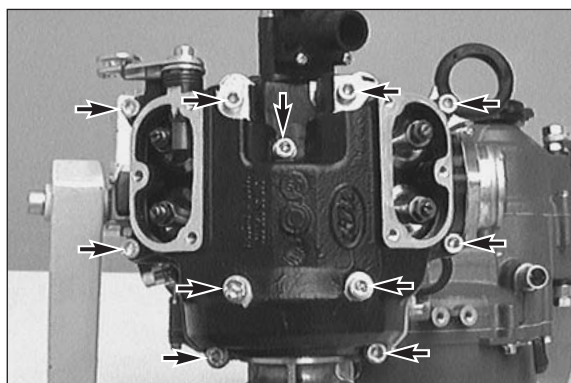


- Rimuovere tutte le 6 viti **4** con relativi anelli di tenuta e togliere ambedue i coperchi valvola con relative guarnizioni.



- Rimuovere il dado esagonale **5** e togliere la staffa di fissaggio della valvola elettromagnetica **6**.

AVVERTENZA: La staffa di fissaggio è montata solo su motori con EPC.

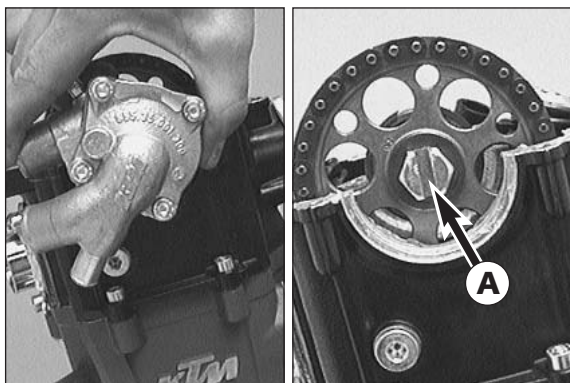


- Rimuovere tutte le 11 viti e togliere la parte superiore della testa cilindro.

! AVVERTIMENTO !

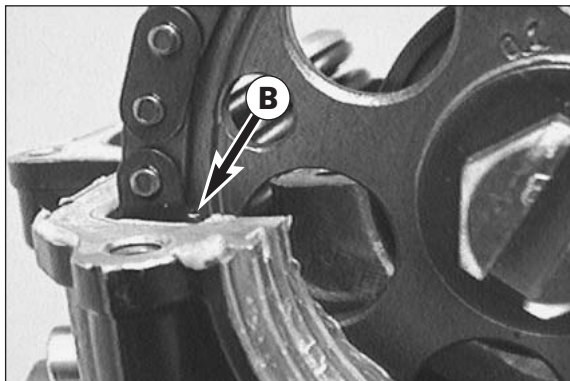
NON GIRARE DI LATO LA PARTE SUPERIORE DELLA TESTA DEL CILINDRO MENTRE LA SI TIRA FUORI, PERCHÉ SI POTREBBE DANNEGGIARE IL CORPO DELLA POMPA DELL'ACQUA.

AVVERTENZA: Sui modelli con SLS è possibile togliere la valvola di comando dopo aver svitato le viti della parte superiore della testa cilindro.



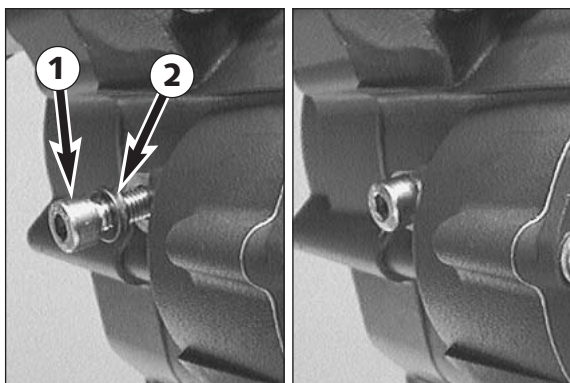
- Tirare la pompa dell'acqua verso l'alto girando contemporaneamente l'albero motore.

AVVERTENZA: Quando la scanalatura **A** sulla vite esagonale si trova in posizione verticale, è possibile estrarre senza sforzo la pompa dell'acqua dalla testa del cilindro.



Bloccaggio albero motore

- Portare il pistone al PMS (la marcatura **B** deve coincidere con la superficie piana della testa del cilindro).



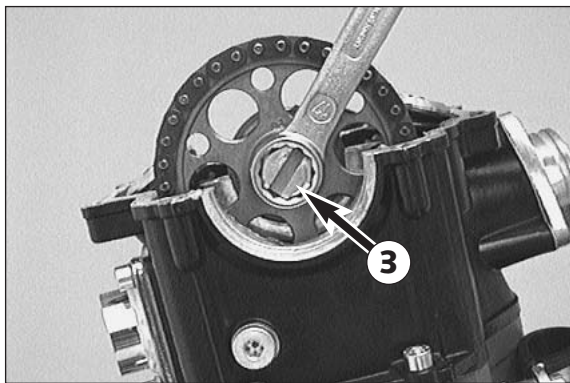
- Allentare la vite di bloccaggio **1** dell'albero motore.
- Togliere la rondella di rame **2**.

AVVERTENZA: Alcuni motori hanno al posto della vite di bloccaggio albero motore M8 con la rondella di rame 8x14x3 una normale vite TE M8x16 con una rondella di rame 8x12x1. In questo caso va utilizzata la vite di bloccaggio cod. 580.30.080.000 degli attrezzi speciali.

- Riavvitare quindi a mano la vite di bloccaggio dell'albero motore.
- Se si riscontra della resistenza, muovere leggermente l'ingranaggio albero a camme (oppure il volano, nel caso che la parte superiore della testa cilindro fosse ancora montata) con moto alternato, perché la vite di bloccaggio innesti in posizione nella cavità dell'albero motore.
- Serrare con 20 Nm la vite di bloccaggio.

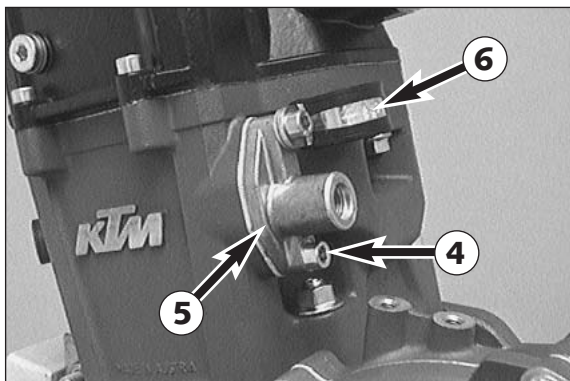
! AVVERTIMENTO !

NON AVVITARE MAI CON FORZA LA VITE DI BLOCCAGGIO PER EVITARE SERI DANNI ALL'ALBERO MOTORE.

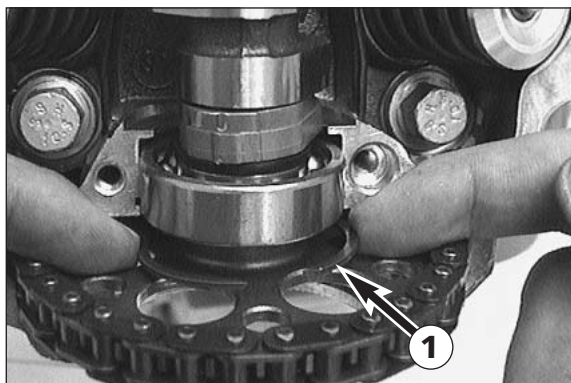


Smontaggio albero a camme e tendicatena automatico

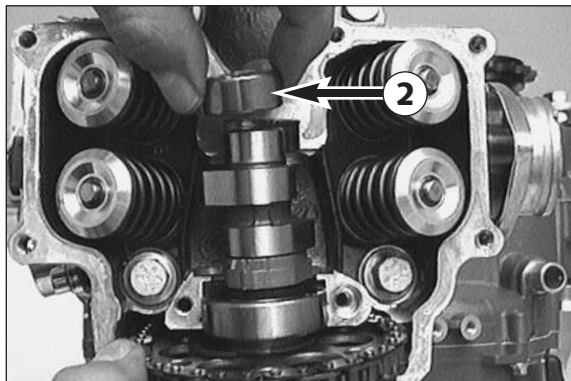
- Rimuovere la vite di trascinamento **3** unitamente alle due relative rondelle.



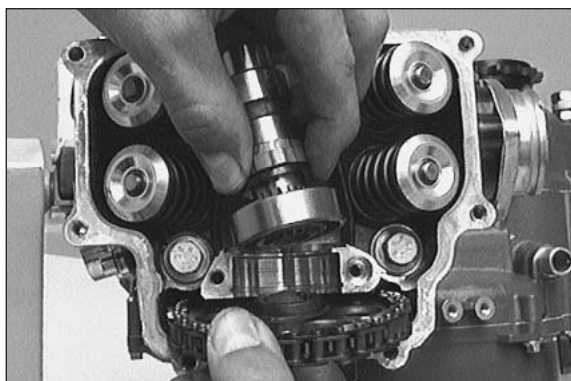
- Togliere le due viti **4** ad esagono incassato, smontare il tendicatena automatico **5** e la fascetta **6**.



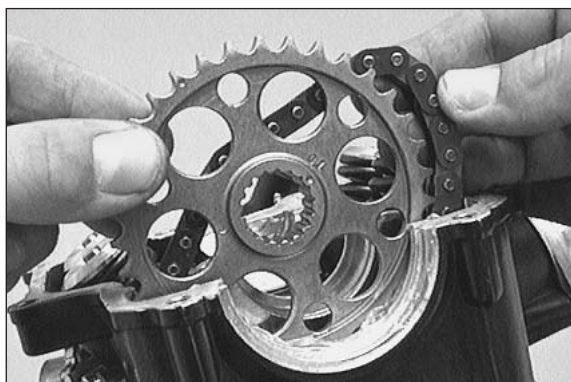
- Utilizzando un cacciavite levare l'anello di ritegno ❶ dalla propria sede.



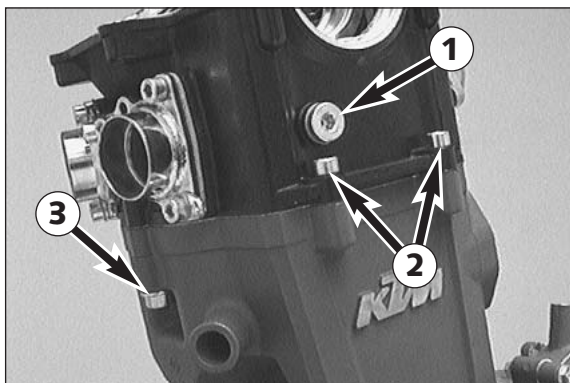
- Inclinare l'albero e sfilare la gabbia a rulli ❷.



- Mantenendolo sempre inclinato, sfilare l'albero a camme dall'ingranaggio, unitamente al cuscinetto a sfere ed all'anello di ritegno.

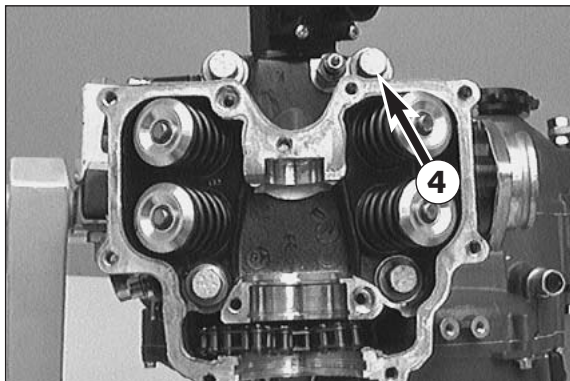


- Togliere l'ingranaggio dell'albero a camme come illustrato dalla catena di distribuzione.

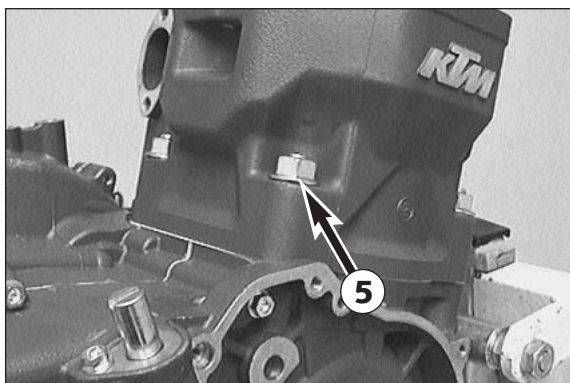


Smontaggio testa cilindro

- Togliere la vite guida catena ❶ con relativo anello di tenuta, le viti ❷ ed i dadi flangiati ❸.

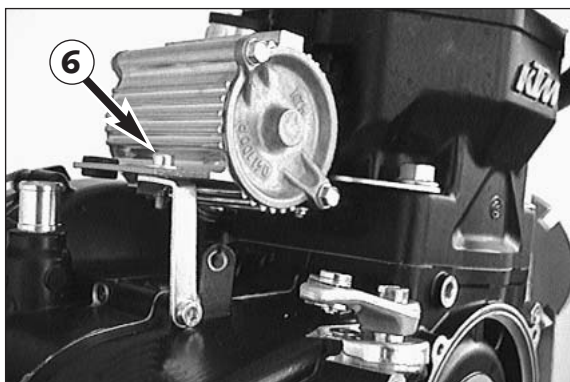


- Togliere le quattro viti flangiate ❹ con relativi anelli di tenuta e staccare la testa cilindro completa di guarnizione.

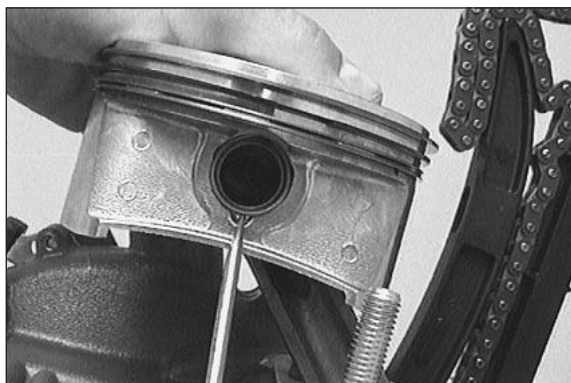


Smontaggio cilindro e pistone

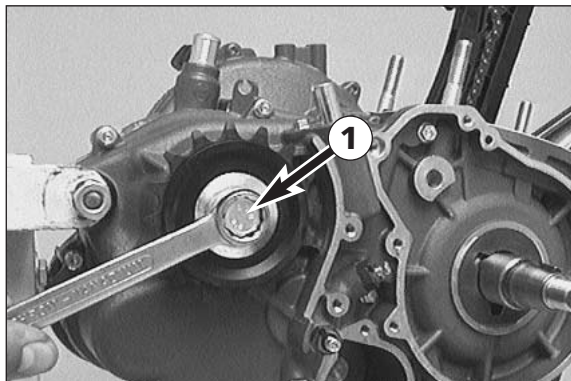
- Togliere i 4 dadi flangiati ❺ alla base del cilindro.
- Togliere il cilindro e la relativa guarnizione alla base.



- Sui motori con microfiltro rimuovere la vite con esagono incassato ❻ prima di togliere il cilindro.
- Svitare il tubo dell'olio dal coperchio frizione e togliere il microfiltro con relativo supporto.



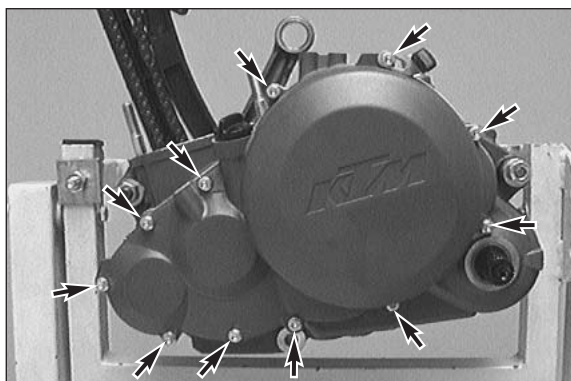
- Togliere i due anelli di fermo e spingere fuori lo spinotto dal pistone.
- Staccare il pistone.



Smontaggio pignone catena

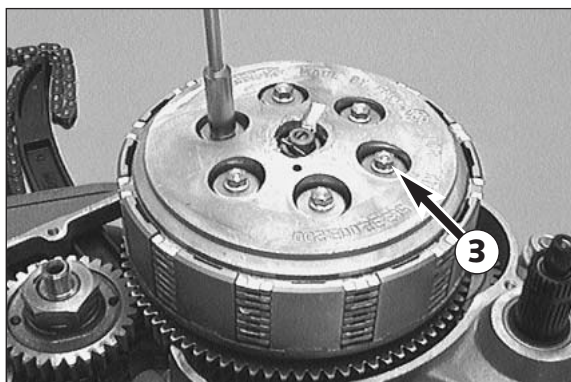
- Togliere la vite flangiata ❶ e la molla a tazza.
- Togliere il pignone catena dall'albero secondario.
- Staccare il distanziale a bussola dall'albero secondario.

AVVERTENZA: Se la trasmissione e la frizione del motore sono in ordine si può innestare una marcia per bloccare l'albero secondario (è assicurato l'accoppiamento di forza con l'albero motore bloccato). Se non è possibile bloccare l'albero secondario nel modo sopra descritto, occorre utilizzare un'apposita chiave che tiene fermo il pignone a catena per poter allentare la vite flangiata.

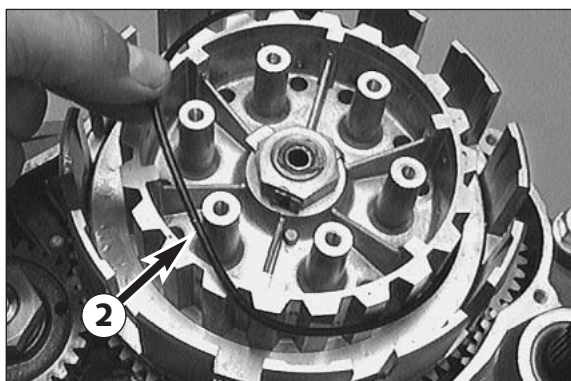


Smontaggio frizione ed ingranaggio primario

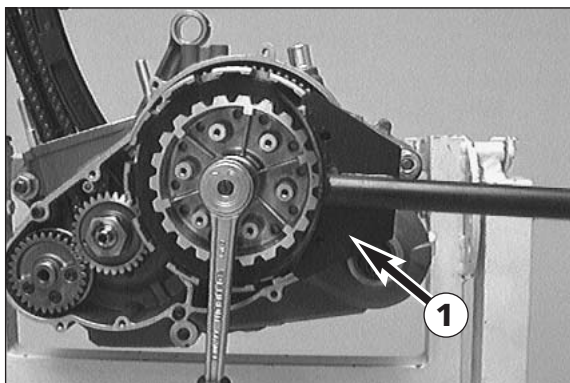
- Togliere le 11 viti e smontare il coperchio frizione con relativa guarnizione.



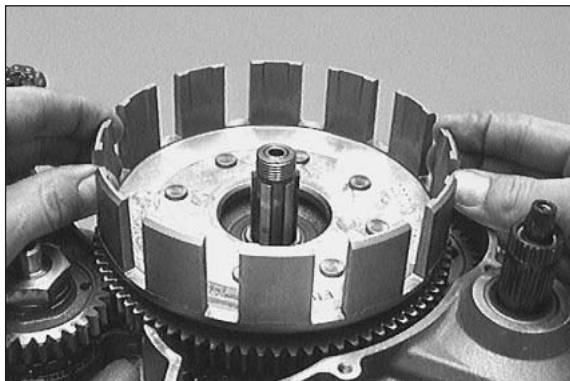
- Allentare le viti ❸ della frizione con sequenza a croce, onde evitare che i dischi frizione possano incastrarsi nella fase di distensione delle molle.
- Smontare le viti TE, i piattelli delle molle e le molle
- Togliere il piatto spingidisco e l'asta di spinta.



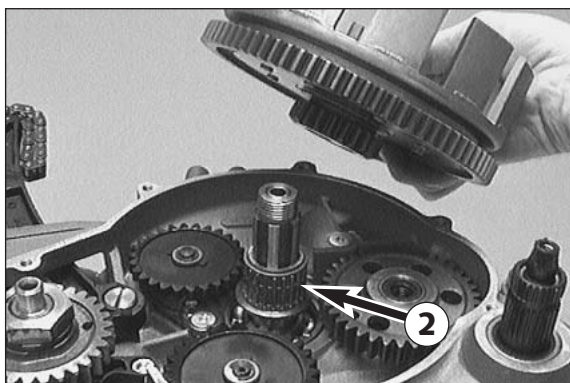
- Togliere i dischi frizione e sfilare l'O-ring ❷ dal mozzo frizione.



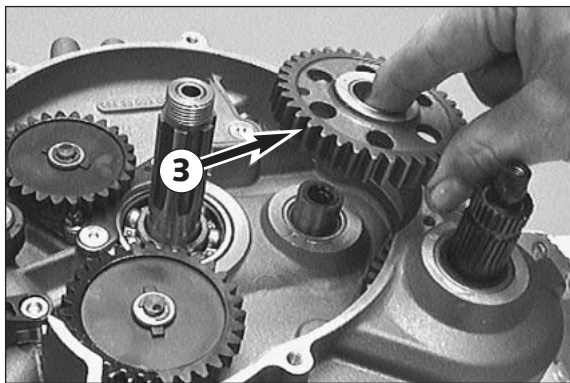
- Sbloccare il fermo di sicurezza del mozzo frizione.
- Posizionare il fermo frizione ❶ sul mozzo e svitare il dado esagonale (vedi illustrazione).
- Togliere l'attrezzo di fermo.
- Sfilare il dado esagonale, la rondella di sicurezza ed il mozzo dall'albero primario.



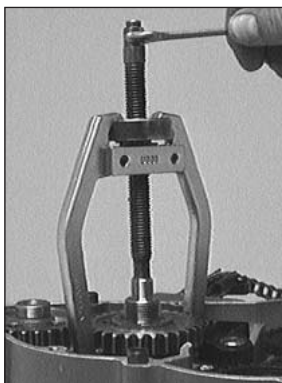
- Per un controllo dei parastrappi provare a ruotare la campana frizione nei due sensi di rotazione. Non ci deve essere nessun gioco nè in un senso nè nell'altro.



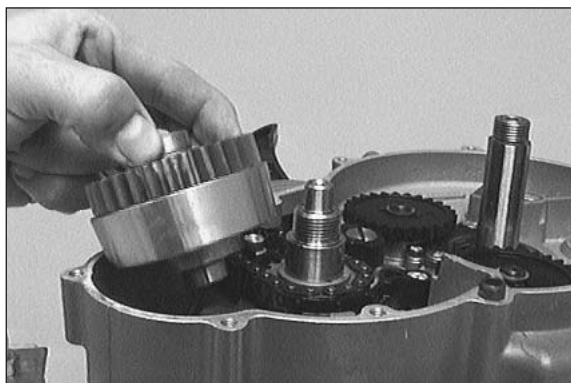
- Togliere la campana frizione e la gabbia a rulli ❷ dall'albero primario.



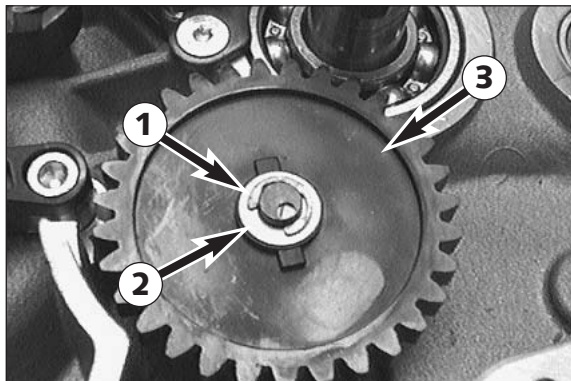
- Togliere l'ingranaggio intermedio d'avviamento ❸ dal carter.



- Svitare il dado esagonale dell'ingranaggio primario e sfilare la rondella elastica dall'albero motore.
- Posizionare l'apposito estrattore e sfilare l'ingranaggio primario.



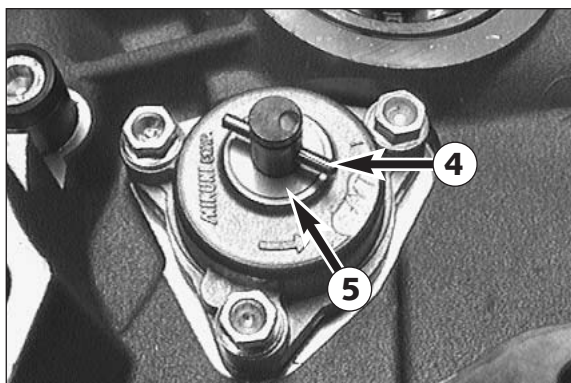
- Con la mano sfilare il contralbero dal cuscinetto.



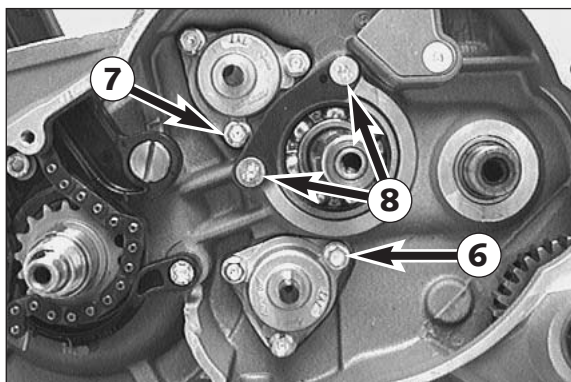
Smontaggio pompe olio

AVVERTENZA: Le seguenti operazioni devono essere eseguite su entrambe le pompe olio.

- Togliere la rondella di sicurezza ❶.
- Togliere la rondella di spinta ❷ e l'ingranaggio pompa olio ❸.

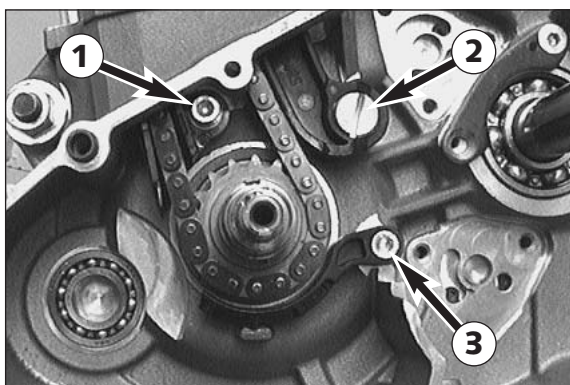


- Togliere il rullino ❹ e la rondella di spinta ❺.



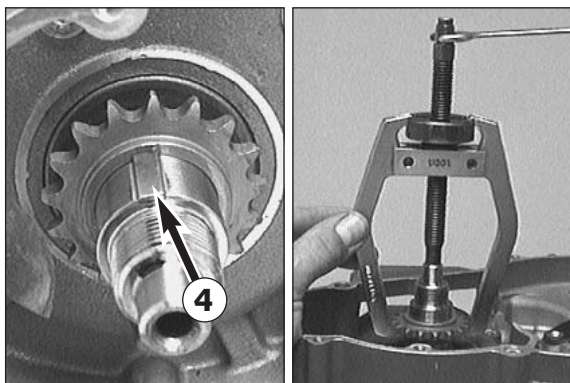
- Svitare le 6 viti ❹ e sfilare dal carter motore le pompe olio.

AVVERTENZA: Per avere un miglior accesso alla vite ❷ rimuovere le viti ❸ e togliere la staffa di fissaggio.

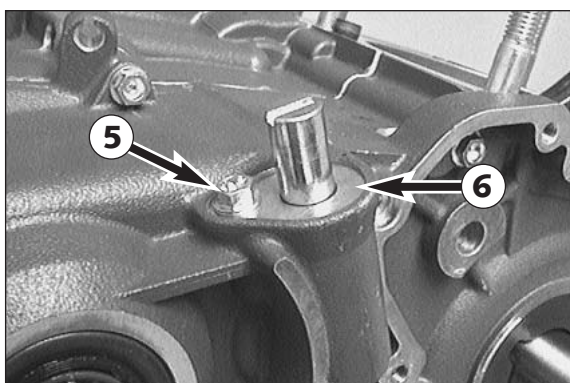


Smontaggio catena e pignone distribuzione

- Togliere la vite TCEI ① e sfilare dal carter motore il guidacatena.
- Togliere la vite a testa piana ② e smontare il tendicatena.
- Togliere la vite TCEI ③ e smontare la protezione catena.
- Far passare la catena distribuzione nel vano frizione, quindi staccarla dal pignone.

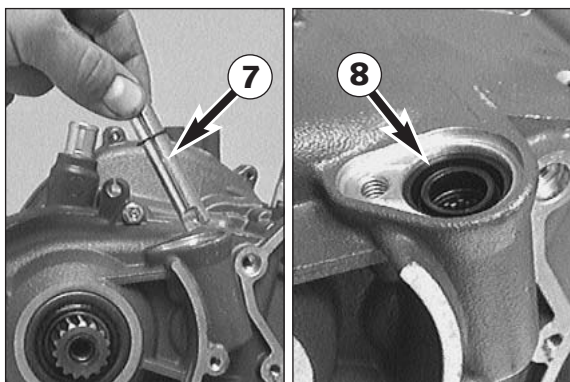


- Togliere la chiavetta ④ dell'ingranaggio primario dall'albero motore.
- Estrarre il pignone distribuzione dall'albero motore, utilizzando un estrattore a due ganasce.
- Togliere la chiavetta del pignone distribuzione dall'albero motore.

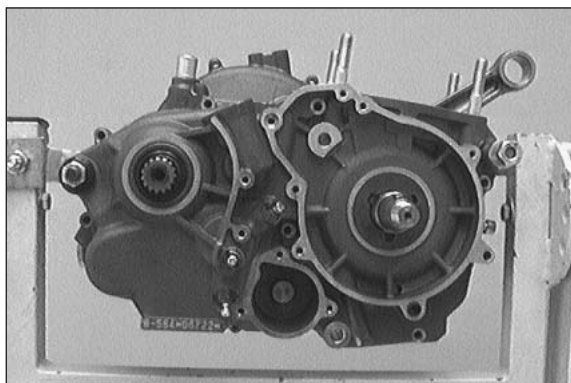


Smontaggio albero di disinnesto frizione

- Rimuovere la vite (le viti) ⑤ e togliere la piastrina di fermo ⑥.



- Sfilare l'albero di disinnesto frizione ⑦ dal carter.
- Togliere la guarnizione ad anello con scanalatura ⑧.

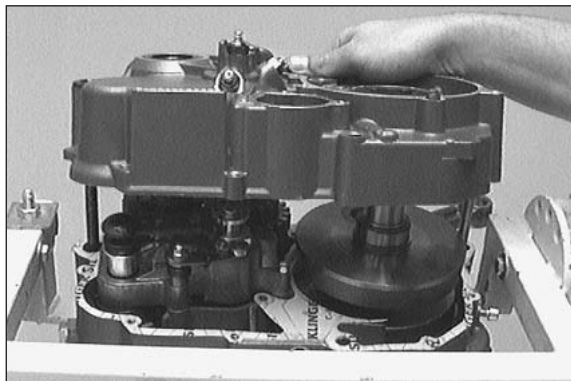


Separazione semicarter

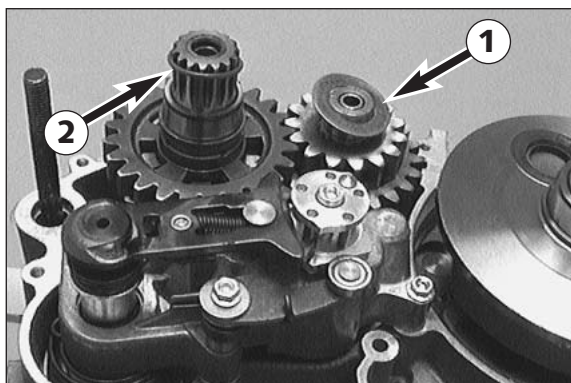
- Allentare le vite di fissaggio albero motore.
- Posizionare il lato accensione in alto e togliere tutte le viti del carter.
- Togliere i fissaggi motore sul cavalletto.
- Staccare il semicarter sinistro utilizzando attrezzi adatti, correttamente posizionati sugli appoggi previsti oppure assestando dei leggeri colpi sull'albero secondario, con martello di plastica.

! AVVERTIMENTO !

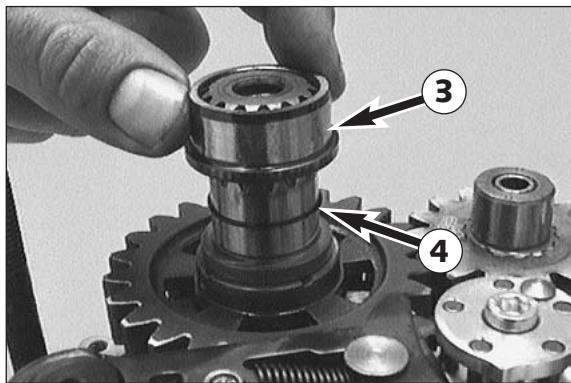
EVITARE COMUNQUE L'UTILIZZO DI UN CACCIAVITE O SIMILE PER SEPARARE I SEMICARTER PERCHÉ SI POSSONO DANNEGGIARE FACILMENTE LE SUPERFICI DI TENUTA.



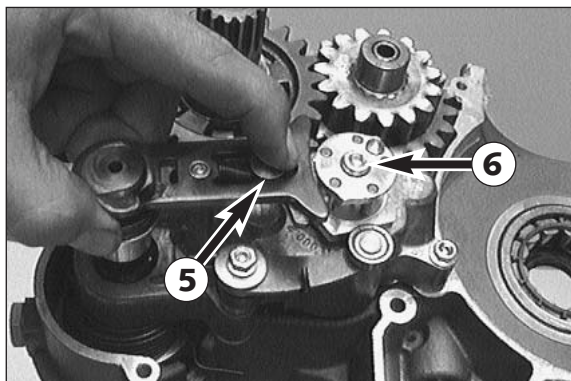
- Togliere il semicarter e staccare la guarnizione.



- Togliere la rondella di spinta ❶ dall'albero primario (può essersi attaccata all'interno del carter).
- Sfilare l'O-ring ❷ dall'albero secondario.
- Estrarre l'albero motore dalla sua sede.

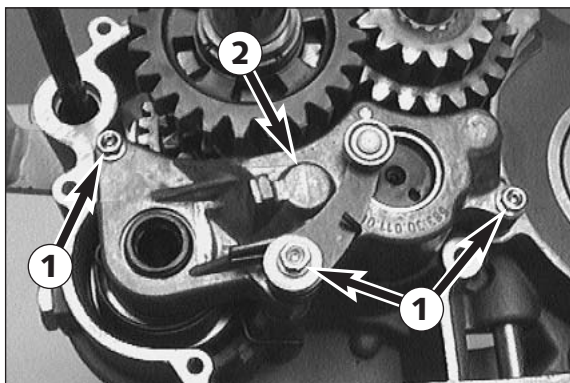


- Sfilare dall'albero secondario la ghiera interna ❸ del cuscinetto a rulli cilindrici e l'O-ring ❹ posizionato sotto.

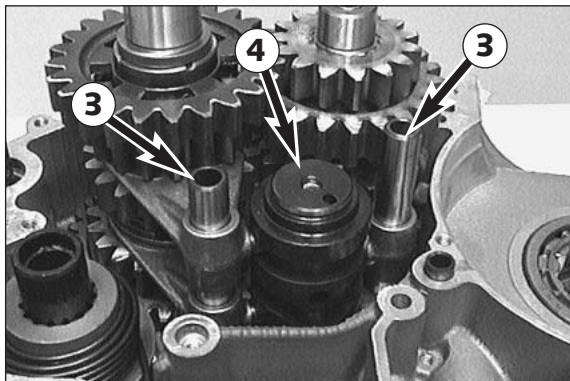


Smontaggio comando cambio

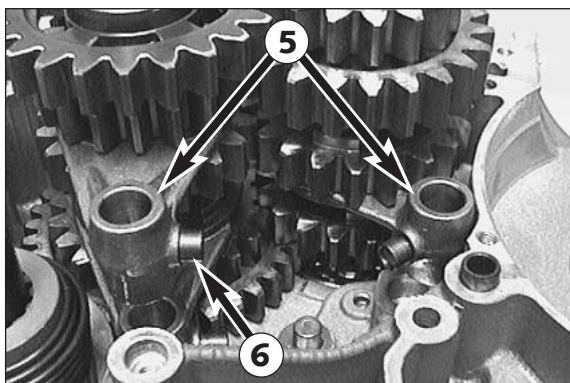
- Arretrare la piastra di guida ❺ e sfilare l'albero comando cambio dall'albero avviamento.
- Rimuovere la vite TCEI ❻ e togliere il dispositivo di arresto cambio.



- Togliere le tre viti ❶ e staccare il supporto selettore ❷.

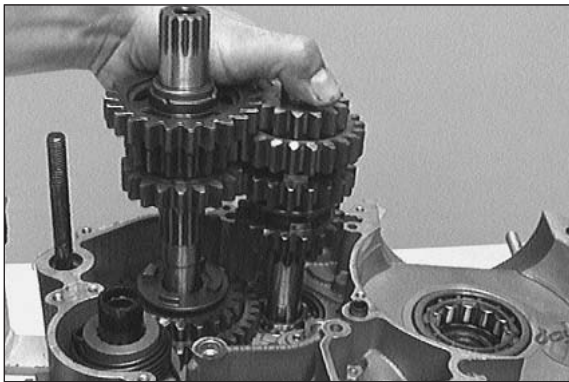


- Sfilare le aste guida forcelle ❸ e girare le forcelle cambio facendo attenzione alle boccole ❹ situate sulle spine di trascinamento delle forcelle cambio.
- Sfilare dalla sede il desmodromico ❺.



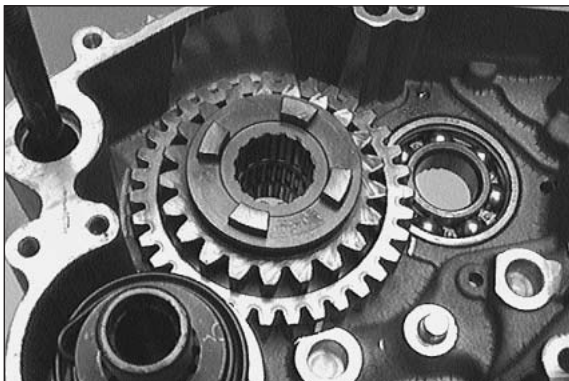
- Togliere le forcelle cambio ❺ unitamente alle boccole ❻ dal carter motore.

AVVERTENZA: Benché le forcelle cambio dell'albero secondario siano identiche, è comunque meglio, in caso di riutilizzo, rimontarle nella stessa posizione di prima: contrassegnarle quindi allo smontaggio.



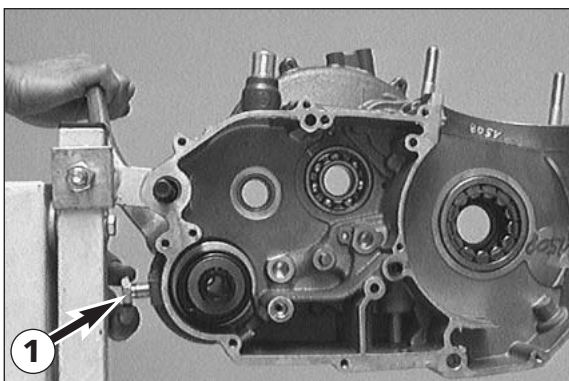
Smontaggio alberi del cambio

- Estrarre entrambi gli alberi del cambio dai loro cuscinetti.



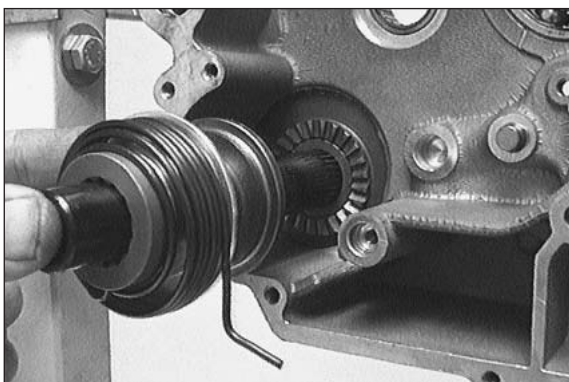
- Togliere dal carter motore l'ingranaggio scorrevole 3a e l'ingranaggio folle 1a con la gabbia a rullini e la rondella di spinta.

AVVERTENZA: Sul modello 660 SMC è stato montato un cuscinetto a rulli cilindrici, quindi non serve più la rondella di spinta.



Smontaggio albero pedale di avviamento

- Fissare il pedale sull'albero avviamento e tenere tutto fermo in tale posizione.
- Svitare la vite di fine corsa ❶ e scaricare la molla avviamento rilasciando il pedale.



- Smontare l'albero avviamento completo dal carter motore.



- Togliere l'ingranaggio avviamento con la gabbia a rullini e le rondelle di spinta dal carter.
- Pulire con cura tutti i componenti e verificarne l'usura: se necessario, sostituirli.

AVVERTENZA: In caso di una revisione completa del motore, si consiglia di sostituire tutte le guarnizioni, i paraolio, gli OR ed eventualmente i cuscinetti.

INTERVENTI SU SINGOLI COMPONENTI 5

INDICE

SEMICARTER DESTRO	5-3
SEMICARTER SINISTRO	5-5
ALBERO MOTORE	5-6
VERIFICA E COMPENSAZIONE GIOCO ASSIALE ALBERO MOTORE	5-7
CONTROLLO PISTONE	5-7
AVVERTENZA PER IL MONTAGGIO DEI SEGMENTI	5-8
CONTROLLO SEGMENTI E RELATIVA LUCE	5-8
MISURAZIONE PISTONE E CILINDRO, DETERMINAZIONE	
GIOCO DI MONTAGGIO PISTONE	5-8
CILINDRO – RIVESTIMENTO AL NIKASIL	5-9
CILINDRI RIGENERATI	5-9
DISASSEMBLAGGIO TESTA CILINDRO E CONTROLLO USURA	5-10
DISASSEMBLAGGIO TESTA CILINDRO – PARTE SUPERIORE	
E CONTROLLO USURA	5-11
PREMONTAGGIO TESTA CILINDRO – PARTE SUPERIORE	5-11
DISTRIBUZIONE – CONTROLLO USURA	5-12
DISASSEMBLAGGIO ALBERO A CAMME E CONTROLLO USURA	5-12
PREMONTAGGIO ALBERO A CAMME	5-12
TENDITORE AUTOMATICO	5-13
PREMONTAGGIO TENDITORE AUTOMATICO	5-13
DISASSEMBLAGGIO POMPE OLIO E CONTROLLO USURA	5-13
TUBAZIONI OLIO (SX, SXC)	5-14
TUBAZIONI OLIO (SC)	5-14
TUBAZIONI OLIO (660 SMC)	5-15
TUBAZIONI OLIO (MODELLI CON OLIO NEL TELAIO)	5-15
PEDALE AVVIAMENTO – CONTROLLO USURA	5-16
PREMONTAGGIO ALBERO AVVIAMENTO	5-16
COPERCHO FRIZIONE	5-16
SOSTITUZIONE PARASTRAPPI O CAMPANA FRIZIONE	5-16
FRIZIONE – CONTROLLO USURA	5-17
COMANDO CAMBIO – CONTROLLO USURA	5-18
PREMONTAGGIO ALBERINO COMANDO CAMBIO	5-18
SUPPORTO SELETTORE	5-19

INDICE

CONTRALBERO	5-19
DISASSEMBLAGGIO E RIASSEMBLAGGIO POMPA ACQUA	5-19
CAMBIO	5-20
ASSEMBLAGGIO ALBERO PRIMARIO	5-20
ASSEMBLAGGIO ALBERO SECONDARIO	5-21
SMONTAGGIO INGRANAGGIO INTERMEDIO	5-22
CONTROLLO RUOTA LIBERA	5-22
SOSTITUZIONE MOZZO RUOTA LIBERA	5-22
MOTORE DI AVVIAMENTO ELETTRICO	5-22
IMPIANTO DI ACCENSIONE (KOKUSAN 4K-2)	5-23
CONTROLLO STATORE E TRASMETTITORE D'IMPULSI (KOKUSAN 4K-2) ..	5-23
SOSTITUZIONE STATORE (KOKUSAN 4K-2)	5-23
IMPIANTO DI ACCENSIONE (SEM)	5-24
CONTROLLO STATORE (SEM)	5-24
SOSTITUZIONE STATORE (SEM)	5-24
CONTROLLO STATORE (KOKSUAN 4K-3)	5-25
SOSTITUZIONE STATORE (KOKUSAN 4K-3)	5-25

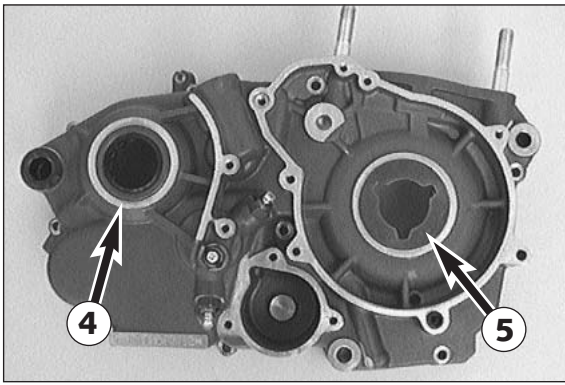
AVVERTENZA IMPORTANTE SUI LAVORI AL CARTER MOTORE

Avvertenza: Leggere il presente paragrafo interamente prima di iniziare il lavoro. Determinare quindi la sequenza del rimontaggio in modo da sottoporre i semicarterm ad un unico trattamento di riscaldamento per il rimontaggio dei cuscinetti.

Per staccare o far uscire i cuscinetti - se necessario anche picchiando con attrezzi adatti - togliere le boccole di riferimento e posare i semicarterm su una superficie piana sufficientemente grande in modo che i semicarterm si appoggino con l'intera superficie di tenuta e questa non venga danneggiata. A questo scopo si consiglia di utilizzare un ripiano di legno

In mancanza di una pressa adatta, i cuscinetti e gli anelli di tenuta non dovrebbero essere mai montati se non con grande attenzione e utilizzando attrezzi adeguati. I cuscinetti a freddo cadono praticamente da soli nelle rispettive sedi quando i carterm raggiungono una temperatura di 150° C.

Se, dopo il raffreddamento, i cuscinetti non sono saldamente bloccati, col successivo funzionamento a caldo è probabile che questi si girino nelle proprie sedi: In tal caso è necessario sostituire il carterm motore.



Semicarter destro

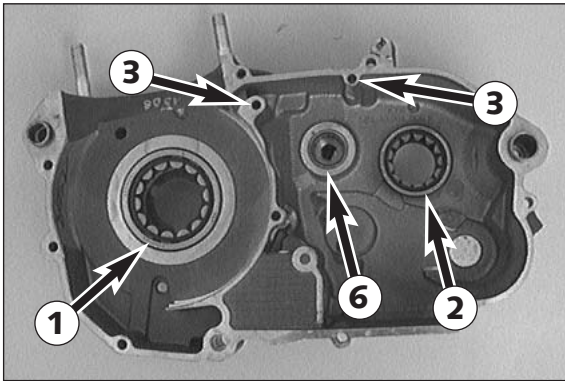
Togliere i paraolii degli alberi e scaldare il semicarterm su una piastra elettrica fino a ca. 150° C.

Cuscinetto a rulli cilindrici albero motore ①

Utilizzando un mandrino adatto spingere dall'esterno il cuscinetto all'interno. Montare il nuovo cuscinetto dall'interno e spingerlo a fondo nella sede.

Cuscinetto a rulli cilindrici albero secondario ②

Togliere il paraolio ed espellere verso l'interno il cuscinetto. Montare a fondo il nuovo cuscinetto dall'interno.



Canali olio ③

Pulire tutti i canali olio con aria compressa e controllare che il passaggio sia libero.

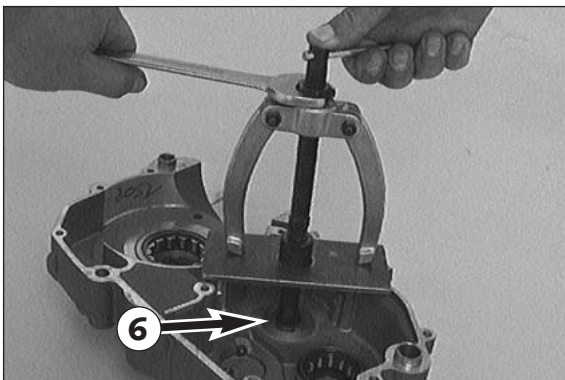
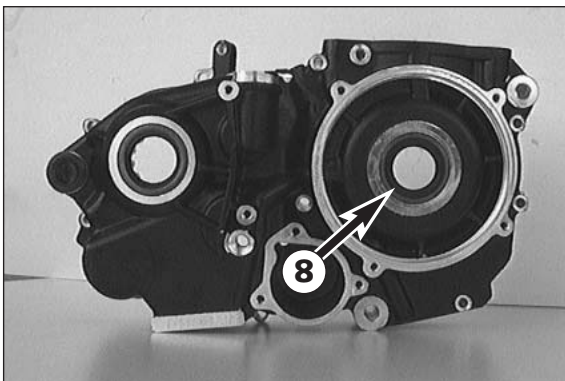
Paraolio albero secondario ④

Montare a fondo il nuovo paraolio dall'esterno.

Paraolio albero motore ⑤

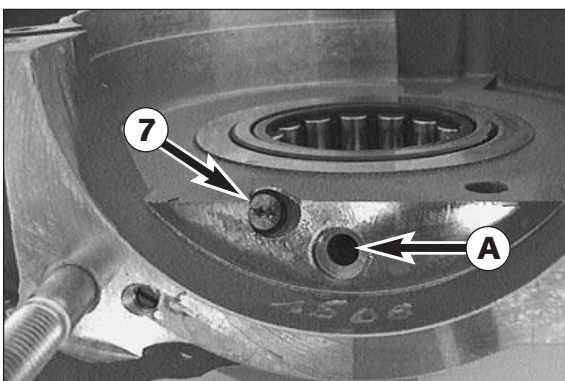
Dall'esterno montare a livello il nuovo paraolio.

AVVERTENZA: Sui modelli con avviamento elettrico al posto del paraolio ⑤ è montata una rondella di spinta. Questa rondella non deve essere tolta.



Cuscinetto a rulli albero primario ⑥

Estrarre il cuscinetto vecchio dalla sede con l'estrattore con l'apposito inserto. Per poter piazzare l'estrattore verticalmente, appoggiare una piastra d'acciaio (vedi attrezzi speciali) sulla superficie di tenuta del carter. Le ganasce dell'estrattore devono prendere appoggio il più vicino possibile alla parete del carter. Dall'interno pressare quindi a livello il nuovo cuscinetto.

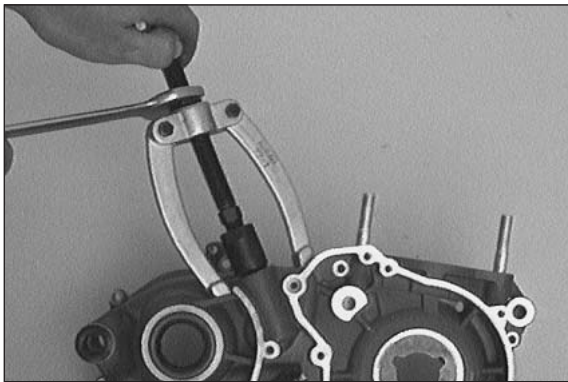


Getto olio ⑦

Per pulire il getto ed il canale dell'olio basta far entrare aria compressa dal lato del getto. Se si smonta il getto, occorre fissarlo con Loctite 243 quando lo si rimonta.

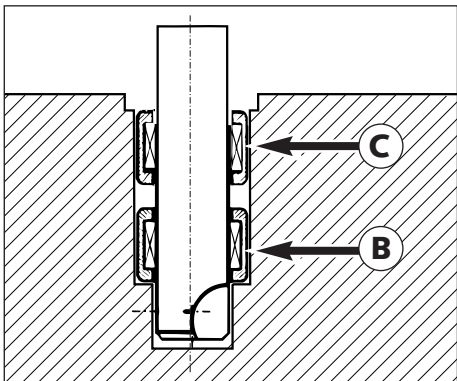
Accertarsi quindi che il foro di lubrificazione A del cuscinetto a rulli cilindrici non sia ostruito.

A semicarterm freddo, verificare il corretto alloggiamento dei cuscinetti.

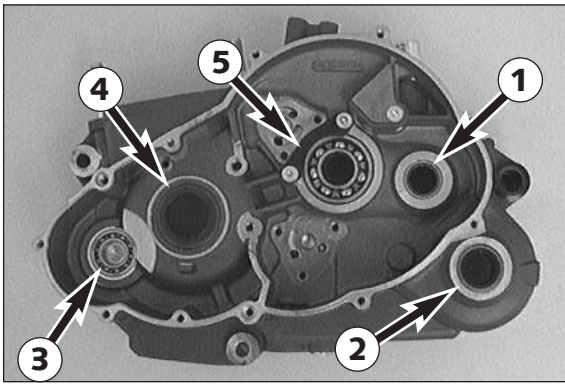


Gabbie a rulli dell'albero di disinnesto frizione

- Le gabbie a rulli dell'albero di disinnesto frizione devono essere estratte dal semicaratter per mezzo di un estrattore con apposito inserto.



- Prima del montaggio oliare ambedue le gabbie a rulli.
- Premere la prima gabbia a rulli **B** fino a battuta.
- Premere la seconda gabbia a rulli **C** a livello.



Semicarter sinistro

Togliere i paraolio degli alberi e scaldare il semicarter su una piastra elettrica fino a ca. 150° C.

Cuscinetto a rulli albero secondario ①

Montare a fondo dall'interno il nuovo cuscinetto.

Paraolio albero pedale avviamento ②

Dall'esterno montare a livello il nuovo paraolio con il labbro di tenuta rivolto all'interno.

Cuscinetto a sfere del contralbero ③

Esso deve essere sfilato dal semicarter con un estraattore interno con apposito inserto.

Paraolio albero motore ④

Dall'esterno montare a livello il nuovo paraolio con il labbro di tenuta rivolto all'interno.

Piastrina di fermo cuscinetto a sfere albero primario ⑤

Se la piastrina è stata smontata, in fase di rimontaggio è necessario assicurare le due viti con Loctite 243.

Canali olio ⑥

Pulire tutti i canali olio con aria compressa e controllare che il passaggio sia libero.

Cuscinetto a rulli cilindrici albero motore ⑦

Utilizzando un mandrino adatto spingere dall'esterno il cuscinetto all'interno. Montare il nuovo cuscinetto dall'interno e spingerlo a fondo nella sede.

Cuscinetto a sfere albero primario ⑧

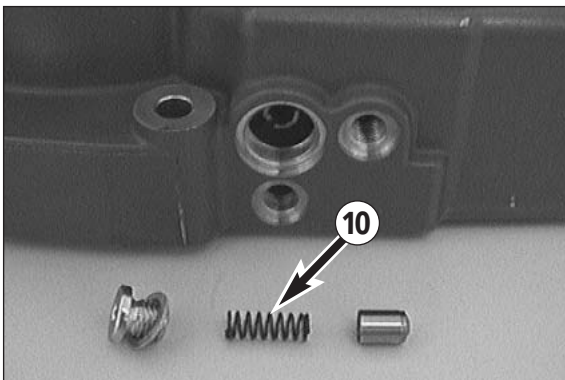
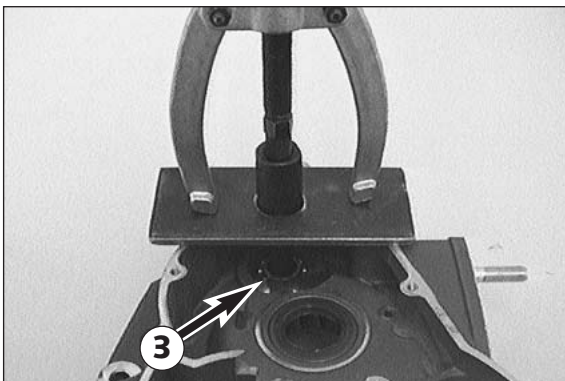
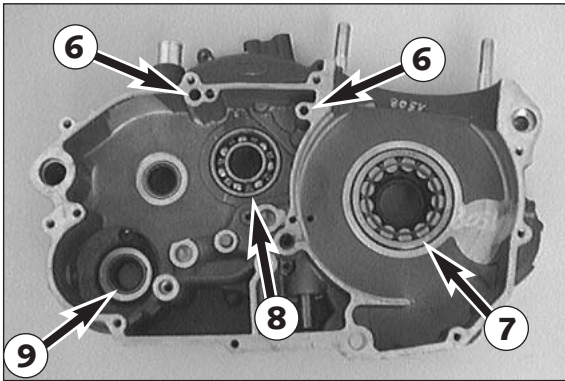
Montare il nuovo cuscinetto dall'interno, spingendolo a fondo nella sede.

! AVVERTIMENTO !

ESERCITARE SOLO UNA LEGGERA PRESSIONE IN FASE DI MONTAGGIO DEL CUSCINETTO, ONDE EVITARE FLESSIONI ALLA PIASTRINA DI FERMO ⑤ CHE COMPORTEREBBERO UN ECCESSIVO GIOCO ASSIALE DELL'ALBERO PRIMARIO.

Cuscinetto a rulli albero avviamento ⑨

Montare a fondo dall'interno il nuovo cuscinetto.

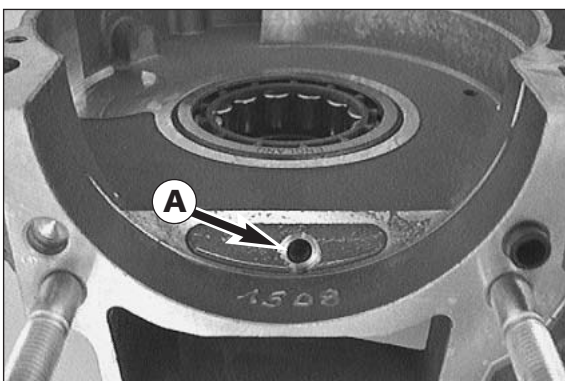


Valvola by-pass

Controllare che il pistone della valvola, la sede a tenuta e la molla non siano danneggiati.

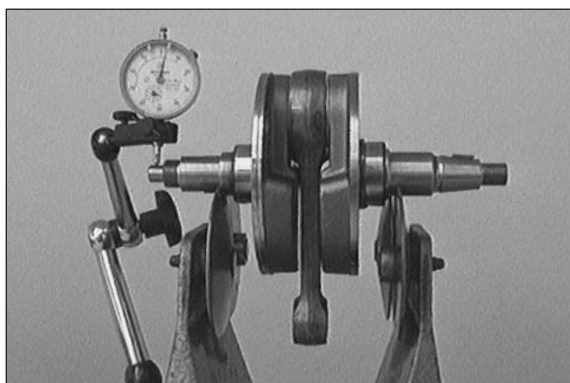
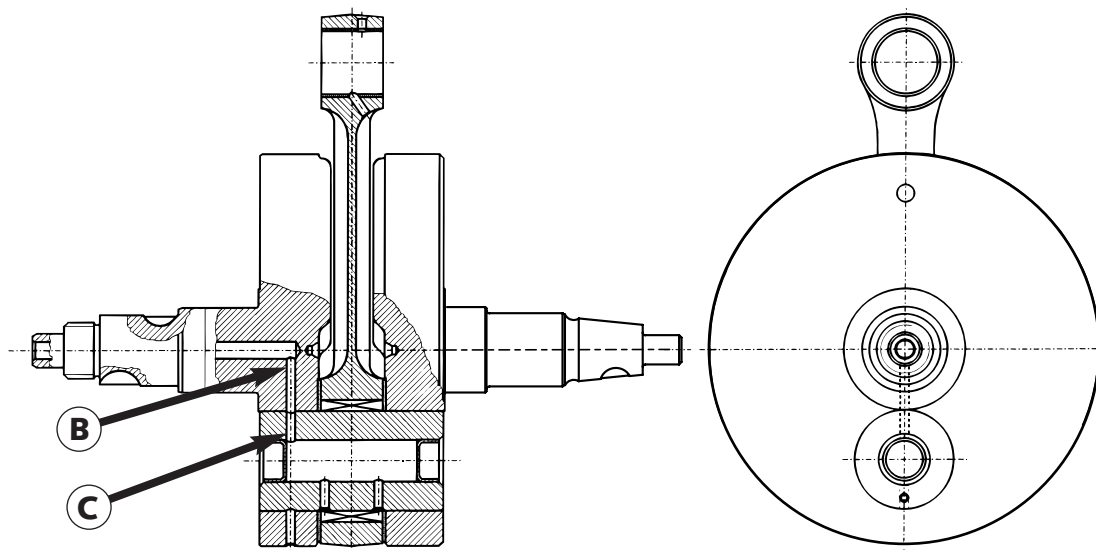
Lunghezza minima della molla ⑩ : 23,5 mm

AVVERTENZA: Se la lunghezza della molla di compressione è inferiore a 23,5 mm, si riduce la pressione di apertura della valvola bypass. Ciò comporta una riduzione della pressione dell'olio e di conseguenza una maggior usura.



Controllare che il foro di lubrificazione A del cuscinetto a rulli cilindrici così come i canali della pompa olio siano completamente liberi.

- A semicarter freddo verificare il corretto alloggiamento dei cuscinetti.
- Montare quindi entrambe le bussole guida; quella con diametro interno di 15,4 mm va posizionata dietro (perno forcellone).



Albero motore

Se si sostituisce il cuscinetto di biella far attenzione al corretto posizionamento dell'asse di accoppiamento. I fori del semialbero **B** e dell'asse di accoppiamento **C** devono coincidere.

! AVVERTIMENTO !

SE L'ASSE DI ACCOPPIAMENTO VIENE INSERITO A FORZA IN POSIZIONE SCORRETTA, IL CUSCINETTO DI BIELLA RICEVERÀ POCO O NIENTE OLIO CON CONSEGUENTE DANNEGGIAMENTO DEL CUSCINETTO.

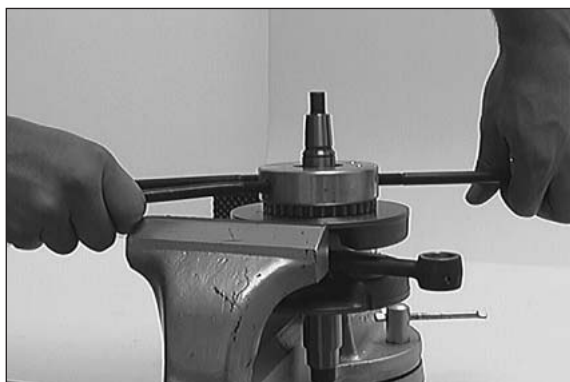
Se si riutilizza l'albero motore, va controllato il disassamento degli assi dei semialberi. A questo scopo occorre sistemare l'albero motore su un equilibratore a rulli o simile e controllare con un micrometro il disassamento alle estremità degli assi dei semialberi.

Disassamento assi semialberi: al massimo 0,04 mm.

Al cuscinetto di biella occorre controllare il gioco radiale ed assiale.

Gioco radiale: al massimo 0,05 mm

Gioco assiale: al massimo 1,00 mm

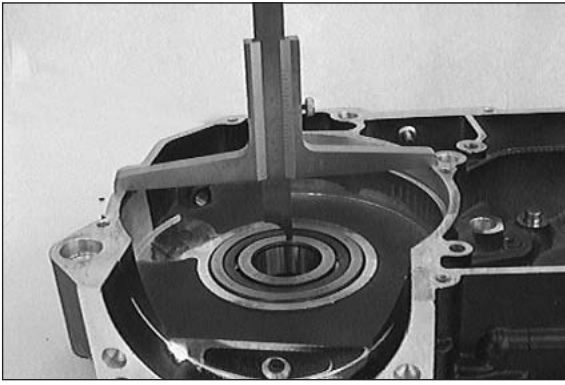


- Se sono stati sostituiti i cuscinetti a rulli cilindrici, vanno sostituite anche le ghiera interne sull'albero motore.
- A questo scopo bloccare in morsa l'albero motore con il semialbero sul quale risiede la ghiera interna da sostituire.
- Su una piastra elettrica riscaldare l'apposito attrezzo speciale a ca. 150°C e spingerlo subito sulla ghiera interna. Stringere con forza l'attrezzo speciale per ottenere una buona trasmissione del calore e sfilare la ghiera interna dall'albero motore.
- Per infilare a forza le nuove ghiera interne, interporre una piastra di supporto fra i semialberi. Questa piastra deve essere grande abbastanza da poter essere sostenuta ai due lati per consentire un accesso libero all'albero motore. Riscaldare le ghiera interne a ca. 150° C ed infilarle a forza.

AVVERTENZA: Nei modelli LC4-E le ghiera interne dei cuscinetti di banco hanno dei diametri diversi e richiedono quindi l'utilizzo di due attrezzi (584.29.037.040, 584.29.037.043).

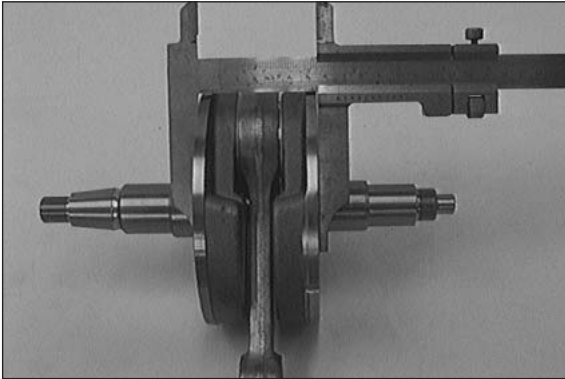
! AVVERTIMENTO !

NON BLOCCARE MAI IN MORSA L'ALBERO MOTORE CON UN ASSE SEMIALBERO O CON I SEMIALBERI E TENTARE DI INFILARE UNA GHIERA INTERNA PICCHIANDO SU ESSA. IN QUESTO CASO SI RISCHIEREBBE DI COMPRIMERE I SEMIALBERI RENDENDOLI INUTILIZZABILI.



Verifica e compensazione gioco assiale albero motore

- In caso di sostituzione dell'albero motore, del carter motore o di un cuscinetto dell'albero motore, è necessario procedere alla verifica del gioco assiale dell'albero.
- Adagiare i semicarterm con la parte interna rivolta in alto e misurare con un calibro di profondità la distanza delle superfici di tenuta dalle ghiera interne dei cuscinetti a rulli cilindrici. Annotare i valori misurati e sommarvi 0,3 mm per la guarnizione.
- Misurare l'albero motore nei punti di appoggio e sottrarre tale valore da quelli rilevati sui semicarterm: si ottiene così il gioco assiale dell'albero motore, che deve essere di 0,03 – 0,12 mm.



ESEMPIO:

Semicarter sinistro	.....	33,0 mm
Semicarter destro	.....	+ 32,8 mm
Guarnizione	.....	+ 0,3 mm
Valore carter motore	.....	= 66,1 mm
Valore albero motore	.....	– 65,8 mm
Gioco assiale esistente	.....	= 0,3 mm

Gli spessori necessari vanno equamente distribuiti su entrambi i lati dell'albero motore. Nell'esempio considerato si deve montare sia a destra che a sinistra una rondella dello spessore di $\approx 0,10$ mm.



Controllo pistone

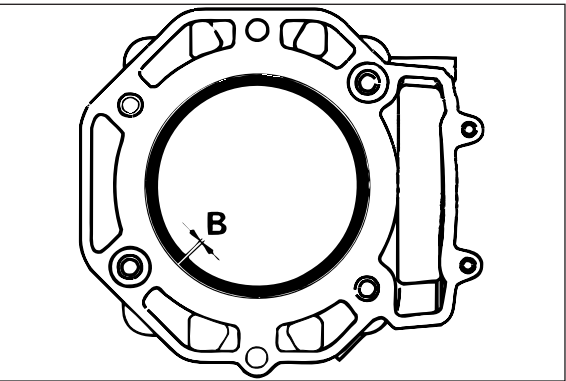
- In caso di elevato consumo di olio o di rigature sul mantello il pistone va sostituito.
- In caso di riutilizzo:
 1. Usura della superficie di scorrimento del pistone
 2. Cave segmenti i segmenti devono muoversi liberamente nelle cave. Per la pulizia delle cave utilizzare un vecchio segmento oppure della carta smeriglio (grana 400).
 3. Segmenti: controllare usura e luce (vedi sotto)
 4. Spinotto pistone: quando è montato, deve flottare nel relativo foro. Se lo spinotto presenta alterazioni di colore o segni di scorrimento, è necessario sostituirlo. Infilare lo spinotto del pistone nella biella e controllare il gioco. Gioco massimo nell'occhio di biella 0,08 mm.

AVVERTENZA: Lo spinotto, una volta montato, non deve presentare alcun gioco e deve poter essere spinto con una leggera contropressione.

Avvertenza per il montaggio dei segmenti

- Montare nella cava inferiore il segmento raschiaolio, la scritta va rivolta verso il cielo del pistone.
- Montare nella cava centrale il segmento di tenuta (smussato); la scritta va rivolta verso il cielo del pistone.
- Montare il segmento di tenuta (a sezione rettangolare) nella cava superiore del pistone con la scritta rivolta verso il cielo del pistone.

	ELKO Ø 89 mm	ELKO Ø 95 mm	ELKO Ø 101 mm	ARIAS Ø 101 mm
Segmento (sez. rett.)	O	O	O	N 100
Segmento smussato	TOP	TOP	TOP	N 101
Segmento raschiaolio	ELKO	TOP	TOP	—



Controllo segmenti e relativa luce

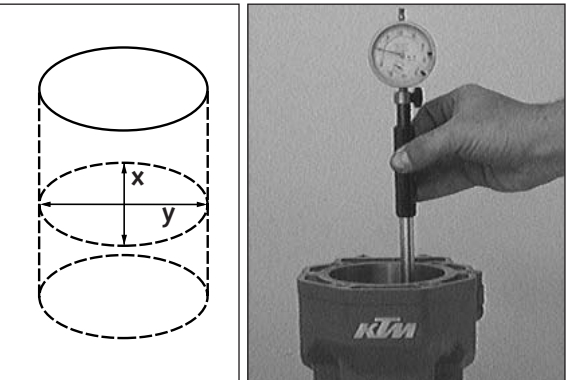
- Inserire il segmento all'interno del cilindro ed allinearli al pistone (ca. 10 mm sotto lo spigolo superiore del cilindro).
- Utilizzando uno spessimetro, misurare la luce **B** del segmento.

Segmenti di tenuta : max. 0,60 mm
Segmento raschiaolio : max. 0,80 mm

Se il valore supera quello previsto, procedere alla verifica dell'usura di cilindro e pistone. Se l'usura rientra nei valori ammessi, sostituire il segmento.

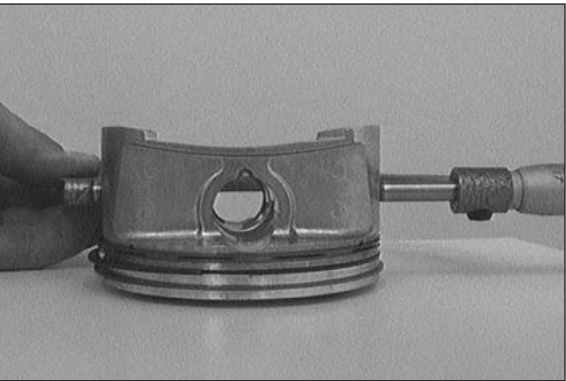
Misurazione pistone e cilindro, determinazione gioco di montaggio pistone

- Per poter stabilire l'usura del cilindro, si può misurarla con un micrometro al centro della superficie di scorrimento.
- Misurare il diametro sugli assi X e Y per poter verificare un'eventuale ovalizzazione.



- Il pistone viene misurato sul mantello, trasversalmente allo spinotto del pistone, come si può vedere nella figura.
- Il gioco di montaggio del pistone si ricava dal diametro minimo del cilindro meno il diametro del pistone.

Gioco di montaggio del pistone: vedi Dati tecnici.





Cilindro - rivestimento al Nikasil

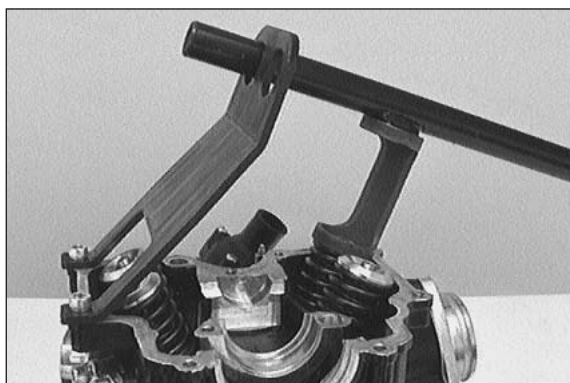
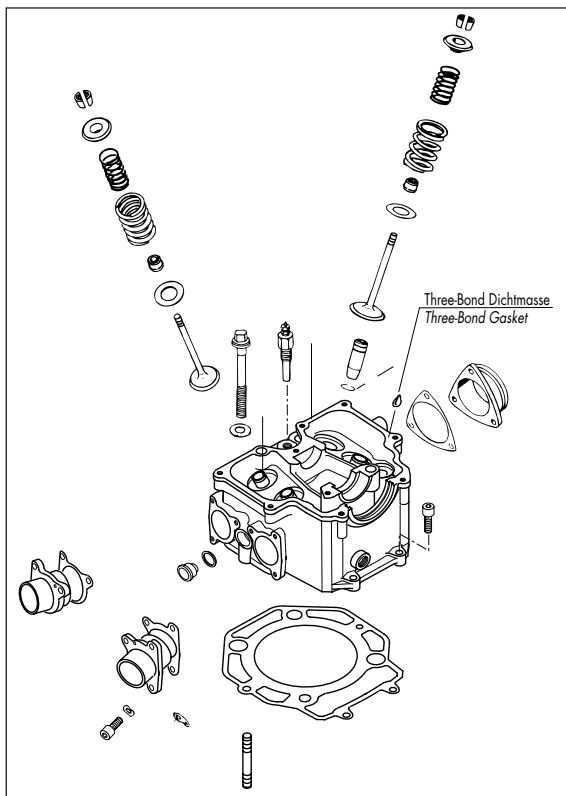
Nikasil è il marchio di un procedimento di rivestimento del cilindro, sviluppato dalla ditta Mahle, produttrice di pistoni. Il nome deriva dai due materiali usati per questo procedimento: uno strato di Nichel in cui è incorporato del carburo di silicio, sostanza particolarmente dura. I vantaggi più importanti del rivestimento al Nikasil sono un'ottima dissipazione di calore e di conseguenza una maggiore erogazione di potenza, una minore usura ed un minor peso del cilindro. Il rivestimento usurato può essere rigenerato (sostituito) a basso costo, purché la superficie di scorrimento del cilindro non sia danneggiata.



Cilindri rigenerati

Nel caso in cui lo strato di Nikasil sia logorato, ma ancora intatto, sussiste la possibilità di acquistare un cilindro rigenerato presso i nostri rivenditori specializzati KTM (strato di Nikasil nuovo, cilindro usato). Facciamo presente che sui cilindri rigenerati si possono eventualmente riscontrare delle variazioni di colore sulla superficie esterna.

Disassemblaggio testa cilindro e controllo usura



- Fissare la testa in una morsa da banco solo con i prigionieri, senza far toccare la superficie di tenuta.
- Contrassegnare le valvole, quindi, utilizzando l'apposito attrezzo, procedere allo smontaggio (vedere illustrazione).
- Pulire con cura tutti i componenti.

Superficie di tenuta

Controllare se ci sono danneggiamenti o cricche sulla filettatura della candela e sulle sedi delle valvole. Controllare con uno spessore ed una riga la presenza di un'eventuale deformazione della superficie di tenuta verso il cilindro.

Deformazione massima 0,10 mm.

Guide valvole

Le guide delle valvole vanno controllate con un calibro differenziale ❶ (Ø 7,05 mm). Se si può introdurre facilmente il calibro nella guida, è necessario farla sostituire in un'officina specializzata.

Sedi valvole

Le sedi delle valvole non devono risultare martellate. Larghezza della sede di tenuta: entrata max. 1,5 mm; uscita max. 2,0 mm. Se necessario, smerigliare le valvole.

Valvole

Controllare l'usura e lo sfarfallamento delle teste delle valvole. Sfarfallamento testa della valvola massimo 0,03 mm. La sede delle valvole non deve risultare martellata. La superficie di tenuta dovrebbe trovarsi al centro della sede della valvola. Lo stelo della valvola è a cromatura dura, l'usura si manifesta di solito sulla guida della valvola.

Molle valvole

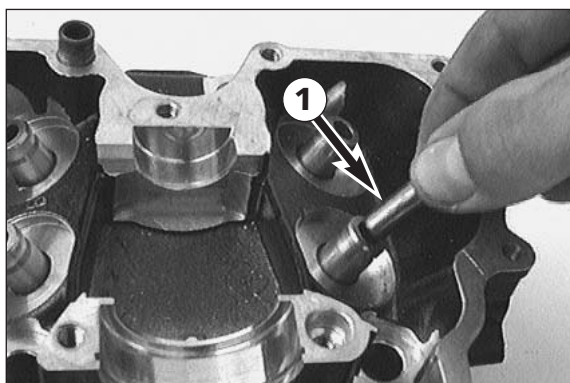
Per le molle delle valvole è sufficiente un controllo visivo per accertarsi che non ci siano rotture o altri tipi di usura.

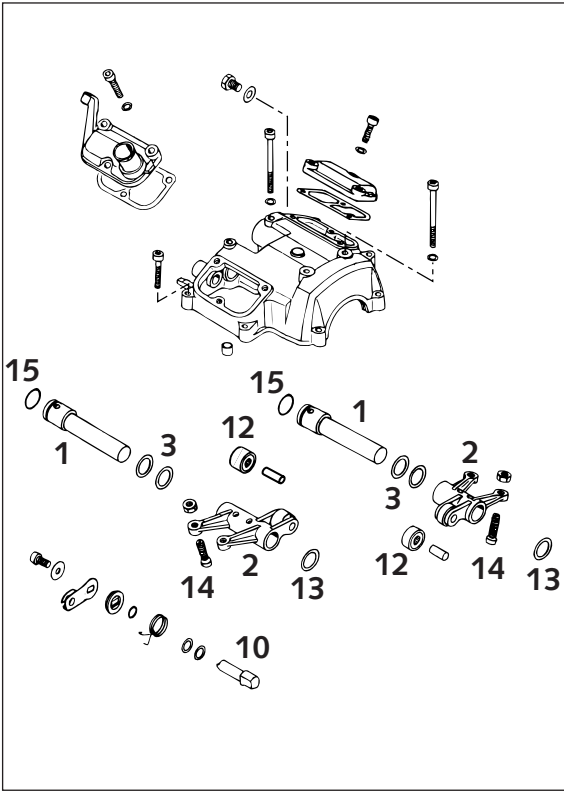
Guarnizioni steli valvole

In caso di smontaggio delle valvole, sostituire sempre le guarnizioni degli steli valvole.

Flangia di aspirazione

Accertarsi che la superficie della flangia non manifesti deformazioni, se necessario levigarla su una piastra di vetro.





Disassemblaggio testa cilindro - parte superiore e controllo usura

- Semplicemente sfilare i perni dei bilancieri **1** dalla parte superiore della testa cilindro. Togliere i due bilancieri **2** con i relativi rasamenti **3** e **13** dalla parte superiore della testa cilindro.

- Svitare la vite **4** e togliere i seguenti componenti:

Rondella **5**
Leva alberino decompressore **6**
Coperchietto **7**
O-ring **8**
Molla leva decompressore **9**

- Premere verso l'interno l'alberino decompressore **10** e toglierlo unitamente alle rondelle **11** dalla parte superiore della testa cilindro.
- Pulire tutti i componenti.

Perni dei bilancieri **1**

I perni dei bilancieri non devono presentare solchi e devono lasciarsi girare facilmente nei bilancieri **2**.

Rulli bilancieri **12**

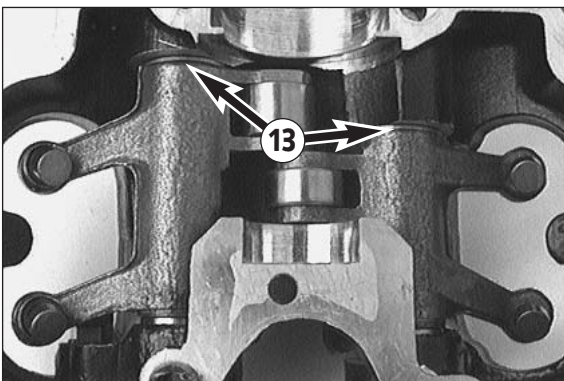
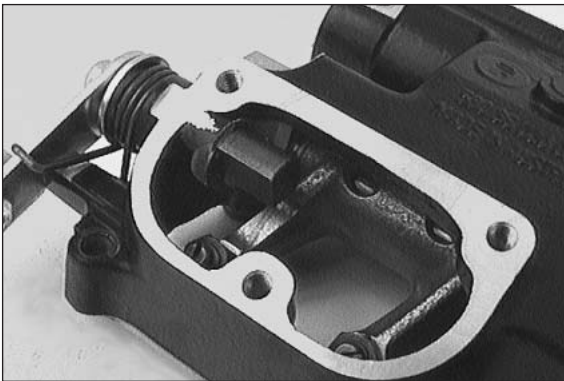
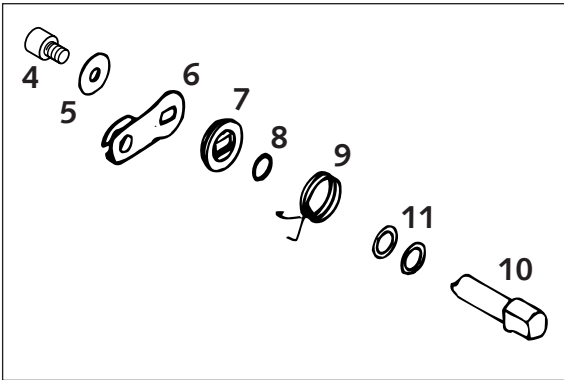
Controllare che scorrano bene; se c'è del gioco in senso radiale si deve sostituire il rullo bilanciere.

Viti registrazione **14**

Le superfici di contatto con le valvole devono essere piane.

Alberino decompressore **10**

Controllare la scorrevolezza ed il gioco nella sede.



Premontaggio testa cilindro - parte superiore

- Posizionare l'alberino di decompressione **10** con i relativi rasamenti **11** nella parte superiore.
- Montare O-ring nuovo **8**, molla alberino decompressore **9** e coperchietto **7** con apertura verso l'O-ring.
- Montare la leva alberino decompressore **6**.
- Spalmare il filetto della vite **4** con Loctite 243 e montare la vite con la relativa rondella **5**.
- Agganciare la molla leva decompressore alla leva alberino decompressore.

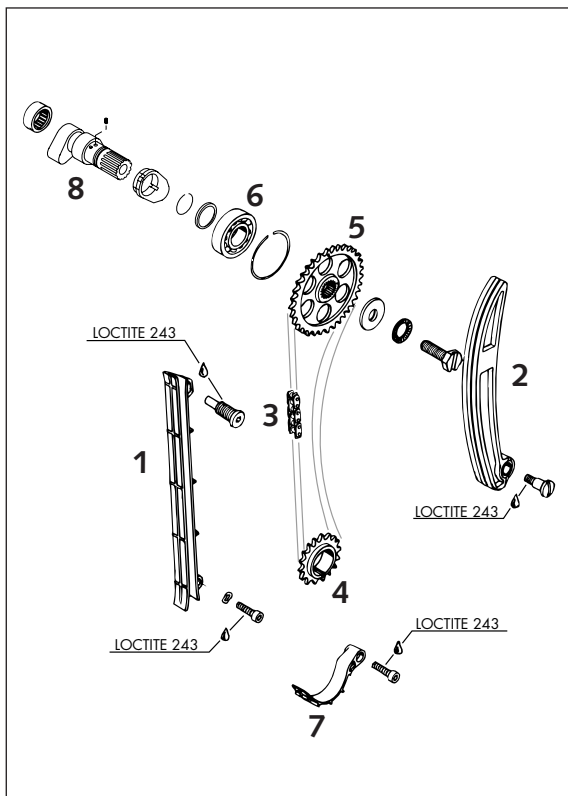
! AVVERTIMENTO !

A VITE **4** SERRATA, L'ALBERINO DI DECOMPRESSIONE NON DEVE PRESENTARE ALCUN GIOCO ASSIALE. PER GARANTIRE LA PERFETTA TENUTA DELL'OR **8**, QUESTO DEVE ESSERE LEGGERMENTE PRESSATO DAL COPERCHIETTO **7** CONTRO LA PARTE SUPERIORE DELLA TESTA CILINDRO. LA PRESSIONE NON DEVE PERÒ ESSERE ECCESSIVA, ALTRIMENTI L'ALBERINO RIMANE FRENATO. SE NECESSARIO, COMPENSARE CON GLI APPOSITI RASAMENTI **11**.

AVVERTENZA: Le rondelle **11** sono disponibili negli spessori 0,15 mm, 0,30 mm e 0,50 mm.

- Montare i nuovi OR **15** sui perni dei bilancieri **1**.
- Oliare i perni ed i foro dei bilancieri.
- Montare quindi i bilancieri **2**, i rasamenti **3** ed i perni dei bilancieri **1**.
- Sul lato della pompa per l'acqua si deve montare rispettivamente un rasamento **16** di $\approx 1,0$ mm.
- Sul lato opposto il gioco assiale viene bilanciato in modo grossolano con rasamenti **3** ($\approx 1,0$ e $\approx 0,5$ mm).

Il gioco assiale dei perni dei bilancieri deve essere di 0,20-0,30 mm.



Distribuzione - controllo usura

Guida catena ①

Controllare l'usura.

Tendicatena ②

Controllare l'usura.

Catena ③

Controllare la scorrevolezza e l'usura dei rulli catena.

Pignone ④

Controllare l'usura dei denti.

Ingranaggio albero a camme ⑤

Controllare l'usura dei denti.

Cuscinetto a sfere ⑥

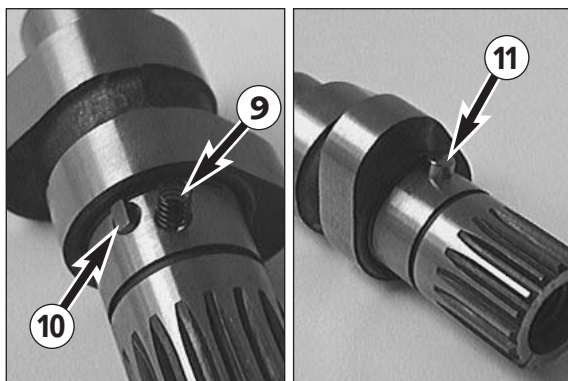
Controllare il gioco.

Protezione catena ⑦

Controllare l'usura.

Albero a camme ⑧

Controllare l'usura dei punti di supporto e delle superfici di lavoro delle camme.



Disassemblaggio albero a camme e controllo usura

– Sfilare l'anello a gradini ⑭ e l'anello elastico ⑮. Staccare con cautela la camma di decompressione ⑫ facendo attenzione alla molla ⑨.

Spina d'appoggio ⑩

Controllare l'usura.

Spina di guida ⑪

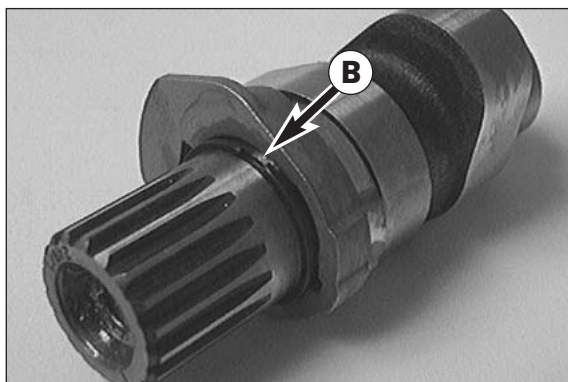
Controllare l'usura.

Camma di decompressione ⑫

Controllare l'usura nei punti di contatto con la spina d'appoggio.

Molla ⑨

Controllare la lunghezza (almeno 7,0 mm)

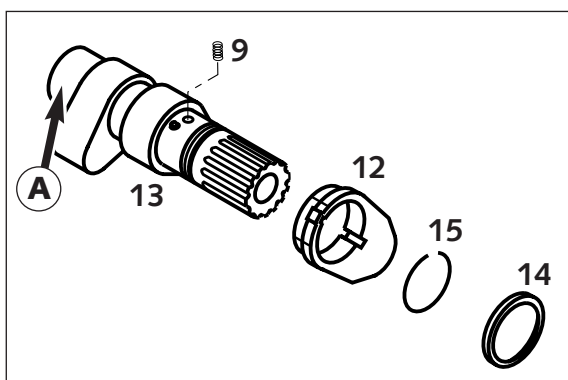


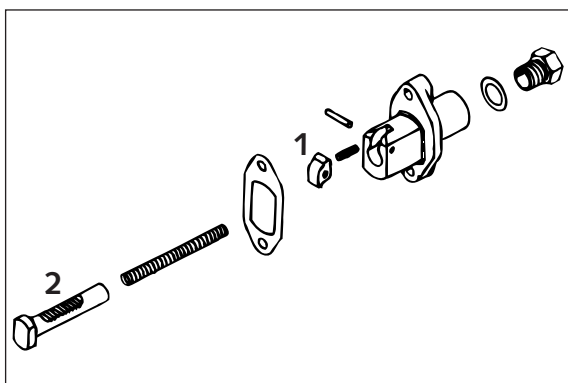
Albero a camme ⑬

Controllare se ci sono dei segni di grippaggio al supporto ①. Diametro minimo del supporto 19,97 mm.

Premontaggio albero a camme

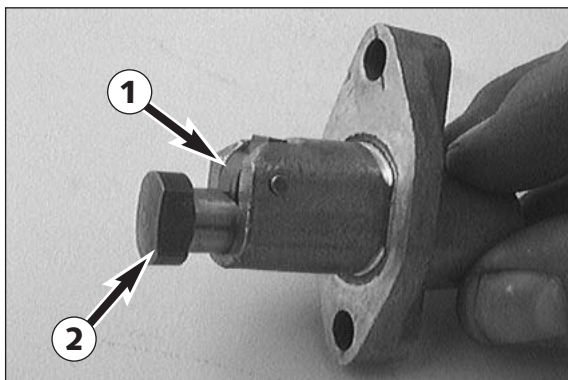
- Infilare la molla ⑨ nel foro, comprimere e spingervi sopra la camma di decompressione ⑫.
- Montare l'anello elastico ⑮ con lo spigolo rivolto verso la camma di decompressione.
- Posizionare il lato aperto ③ dell'anello elastico tra le cavità della camma di decompressione.
- Spingere l'anello a gradini ⑭ con la cavità sopra l'anello elastico.





Tenditore automatico

- Controllare scorrevolezza ed usura del nottolino ❶.
- Controllare l'usura della dentellatura del perno di pressione ❷.

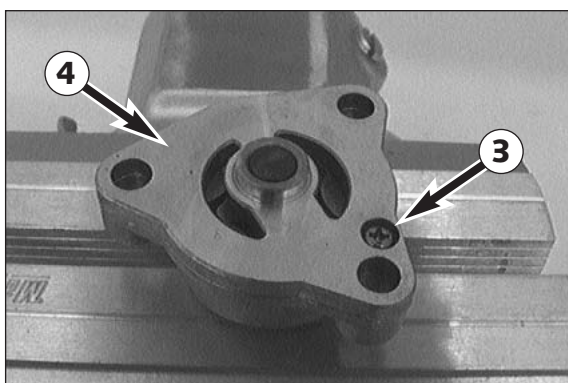


Premontaggio tenditore automatico

- Infilare il perno di pressione nel corpo tenditore ed agganciare il nottolino nella prima tacca.

! AVVERTIMENTO !

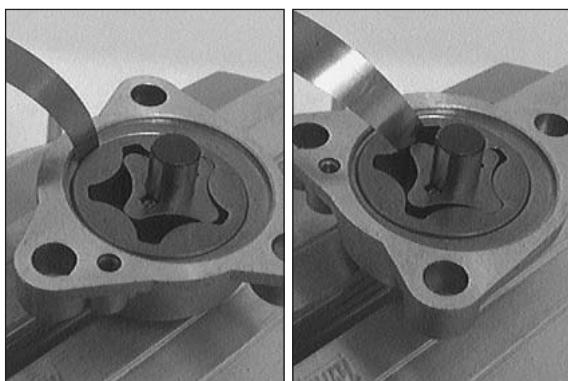
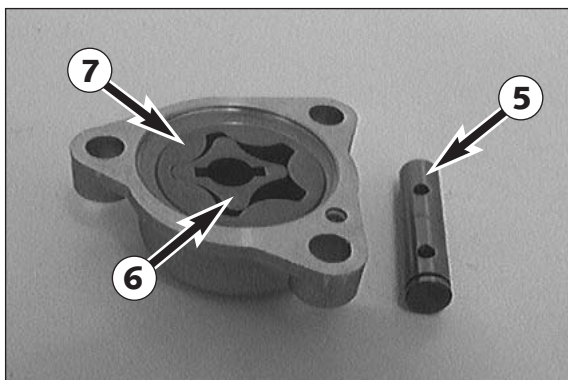
IL NOTTOLINO DEL TENDICATENA AUTOMATICO DEVE INNESTARSI NELLA PRIMA TACCA DEL PERNO DI SPINTA PER EVITARE UN ECCESSIVO TENSIONAMENTO DELLA CATENA.



Disassemblaggio pompe olio e controllo usura

AVVERTENZA: Le due pompe olio hanno la stessa costruzione, ma vanno con numeri di giri diversi. Smontate e controllate le pompe olio una dopo l'altra per evitare di scambiarle.

- Svitare la vite ❸ e togliere il coperchio pompa olio ❹.
- Sfilare l'albero pompa olio ❺ unitamente al rullino dal carter pompa olio.
- Togliere dal carter pompa olio il rotore interno ❻ e quello esterno ❼.
- Pulire tutti i componenti e controllare se si presentino segni di usura.
- Per il riasssemblaggio inserire il rotore interno e quello esterno nel carter pompa olio con il punto verso l'interno.
- Rimontare l'albero pompa olio ed il rullino.



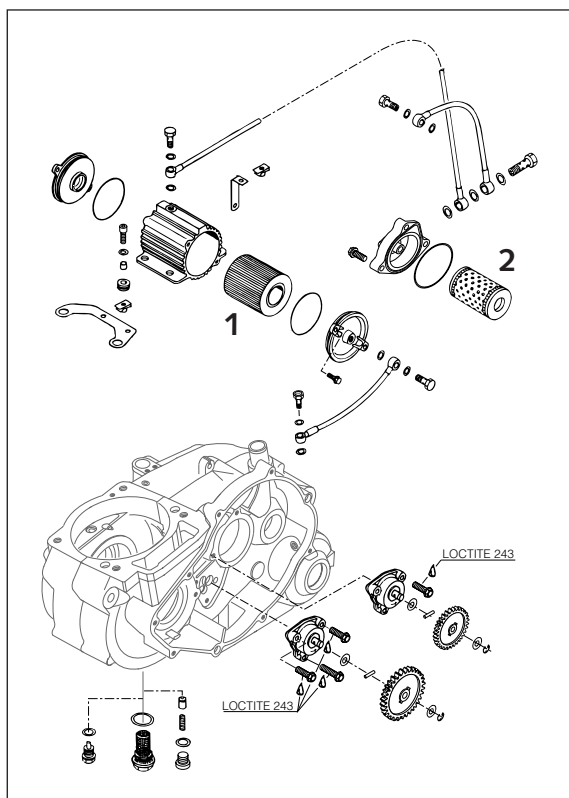
- Ora eseguire le seguenti misurazioni dell'usura:

rotore esterno - carter pompa olio: max. 0,20 mm
rotore esterno - rotore interno: max. 0,20 mm.

- Riempire il carter pompa olio di olio e montare il coperchio pompa olio.
- Spalmare il filetto della vite ❸ con Loctite 243 e montare la vite.

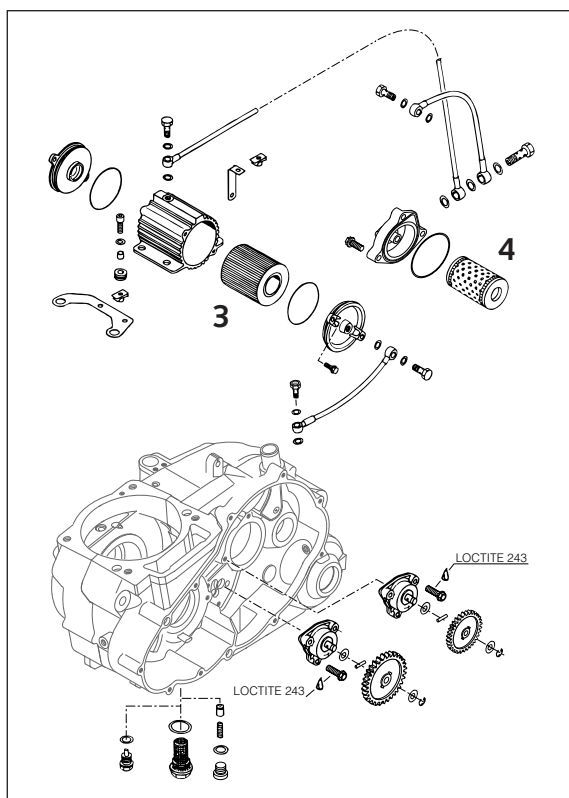
! AVVERTIMENTO !

PRIMA DI RICOMPORRE LE POMPE OLIO RIEMPIRE DI OLIO.



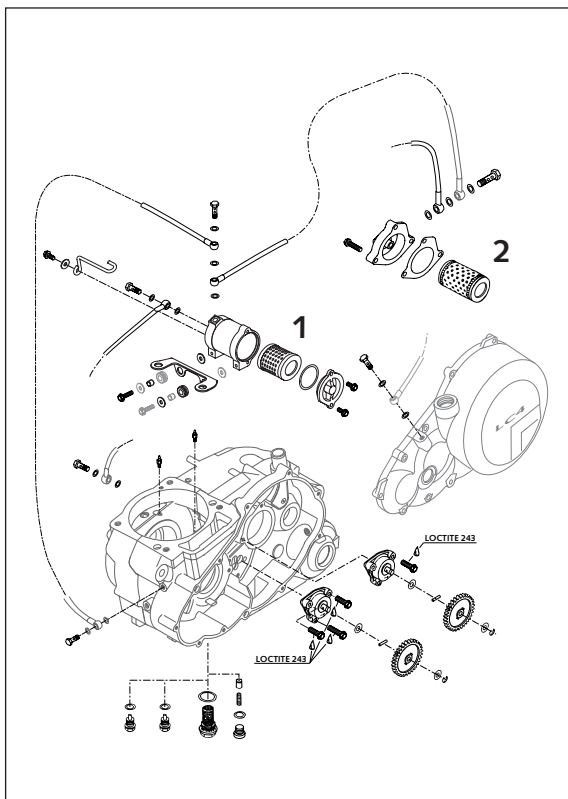
Tubazioni olio (SX, SXC)

- Accertarsi che le tubazioni olio e le viti passaggio olio non risultino danneggiate e che abbiano il passaggio libero.
- Nel corso di una riparazione del motore dovranno essere sostituiti naturalmente anche il microfiltro ❶ ed il filtro dell'olio ❷.



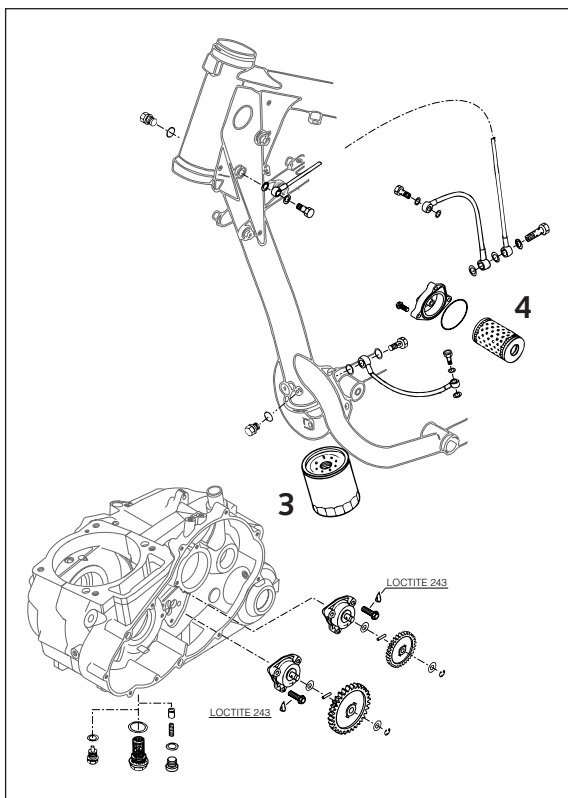
Tubazioni olio (SC)

- Accertarsi che le tubazioni olio e le viti passaggio olio non risultino danneggiate e che abbiano il passaggio libero.
- Nel corso di una riparazione del motore dovranno essere sostituiti naturalmente anche il microfiltro ❸ ed il filtro dell'olio ❹.



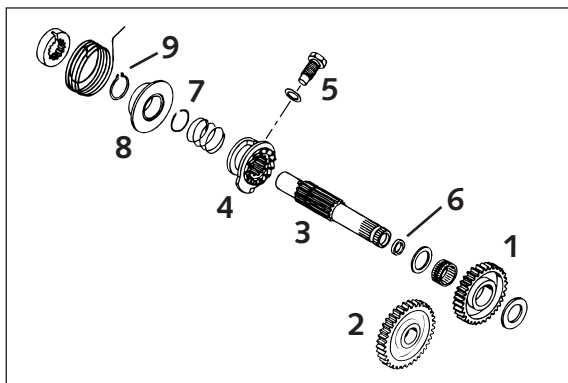
Tubazioni olio (SMC)

- Accertarsi che le tubazioni olio e le viti passaggio olio non risultino danneggiate e che abbiano il passaggio libero.
- Nel corso di una riparazione del motore dovranno essere sostituiti naturalmente anche il microfiltro ❶ ed il filtro dell'olio ❷.



Tubazioni olio (modelli con olio nel telaio)

- Accertarsi che le tubazioni olio e le viti passaggio olio non risultino danneggiate e che abbiano il passaggio libero.
- Nel corso di una riparazione del motore dovranno essere sostituiti naturalmente anche il filtro a maglia fine ❸ ed il filtro dell'olio ❹.



Pedale avviamento - controllo usura

Ingranaggio avviamento ①

Controllare il gioco dell'ingranaggio avviamento (è sempre in presa con la campana frizione)

Ingranaggio intermedio ②

Controllare il gioco.

Albero avviamento ③

Controllare l'usura della dentatura.

Innesto messa in moto ④

Controllare l'usura delle scanalature e della dentatura.

Vite di fermo ⑤

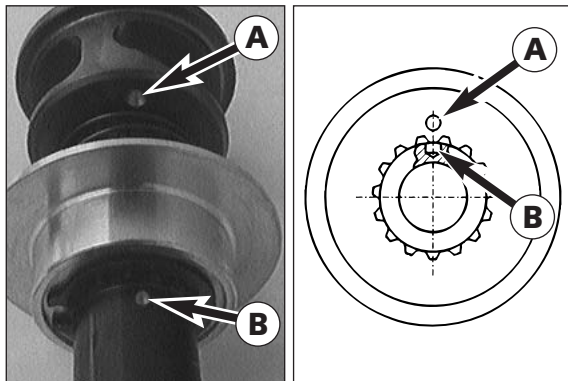
Controllare l'usura.

Anello di tenuta ⑥ sostituirlo.

AVVERTENZA: Con il modello 2000 è stato modificato l'anello di tenuta che ora è color turchese e va inserito a forza con il labbro di tenuta all'esterno.

Premontaggio albero avviamento

- Fissare l'albero avviamento in morsa protetta, lato scanalato.
- Montare l'anello elastico ⑦ nella gola inferiore.
- Infilare il piattello molla ⑧ con collare rivolto in basso e montare l'anello Seeger ⑨ con lo spigolo rivolto in alto.
- Togliere l'albero dalla morsa ed infilarvi la molla.
- Montare l'innesto messa in moto ④ sull'albero di avviamento in modo che il segno A coincida con il segno B.



Coperchio frizione

Cuscinetto a sfere contralbero ⑩

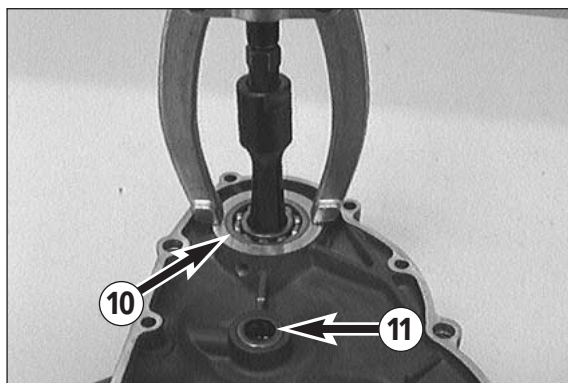
Estrarre dalla propria sede il cuscinetto a sfere con l'estrattore per cuscinetti con l'apposito inserto.

Inserire a forza, a livello, il nuovo cuscinetto.

Paraolio ⑪

Estrarre il paraolio vecchio con un cacciavite dal coperchio frizione.

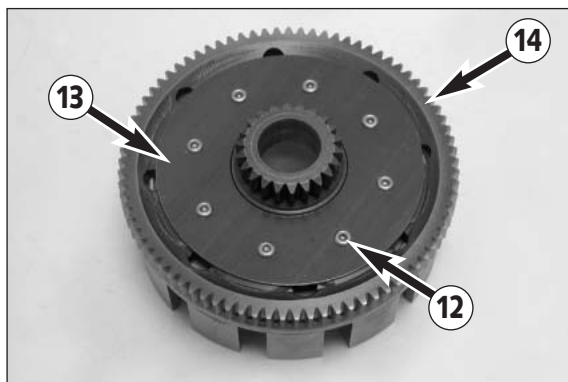
Inserire a forza, a livello, il paraolio nuovo.



Sostituzione parastrappi o campana frizione

- Svitare i rivetti della frizione ⑫ nella zona del disco di sostegno ⑬ ed estrarre i pezzi.

AVVERTENZA: In caso di riparazioni alla frizione sostituire sempre tutti gli 8 parastrappi.

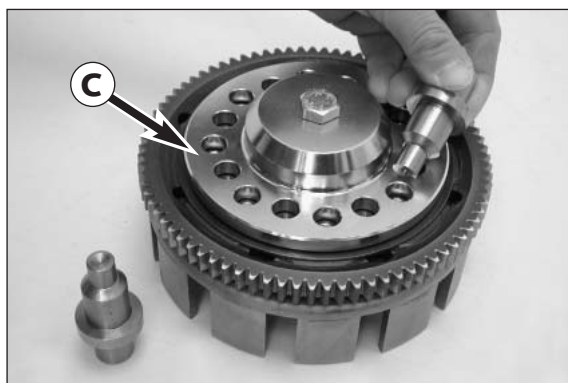


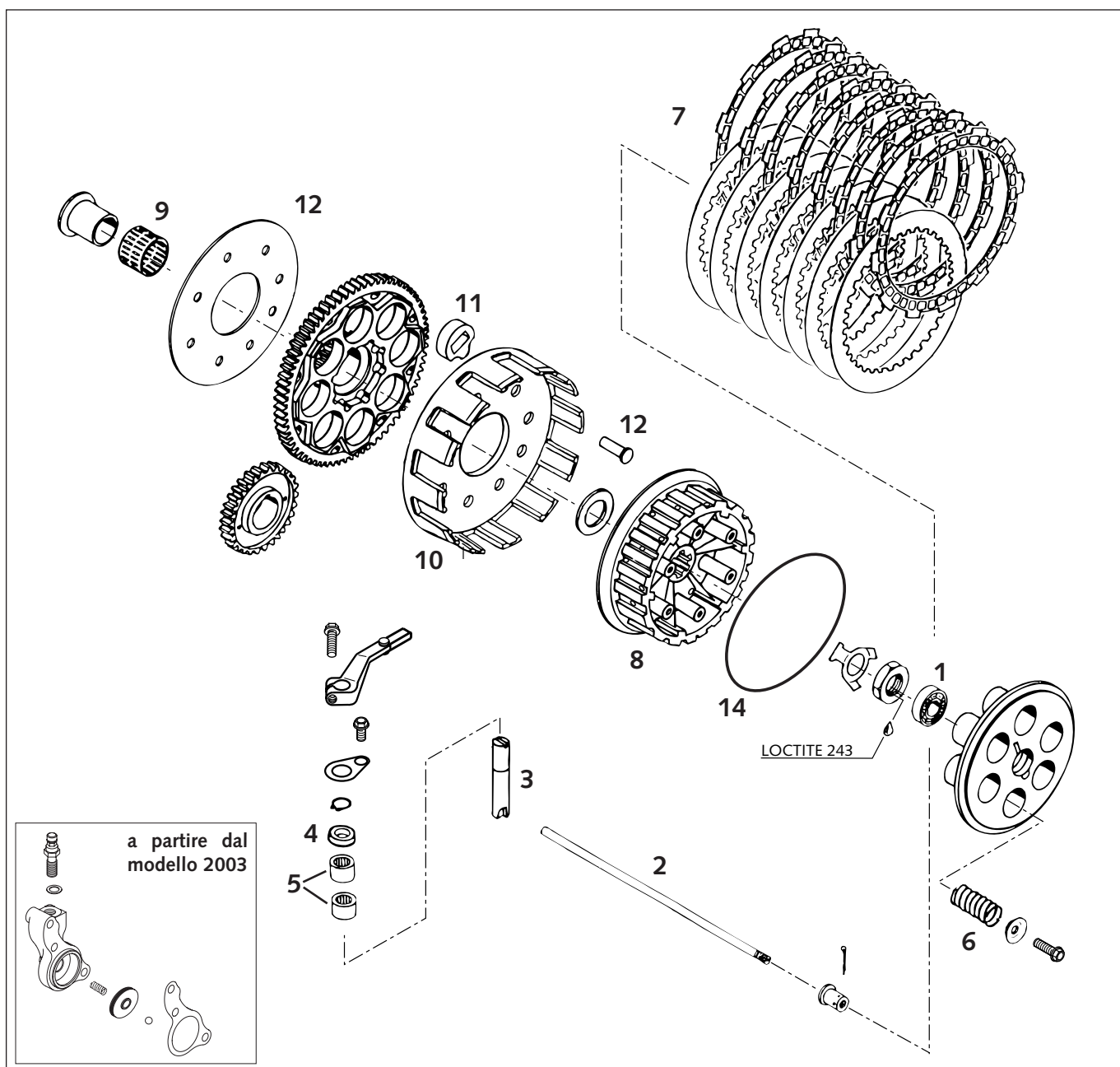
! AVVERTIMENTO !

I PARASTRAPPI SONO PIÙ LARGHI DELLA CORONA DENTATA PRIMARIA ⑭. AFFINCHÉ LA CAMPANA DELLA FRIZIONE ED IL DISCO DI SOSTEGNO ADERISCANO ALLA CORONA PRIMARIA, I PEZZI DA CHIODARE DEVONO ESSERE TENUTI IN POSIZIONE SOTTO TENSIONE CON L'APPOSITO ATTREZZO PER CHIODATURA FRIZIONE ①.

- Posizionare l'attrezzo speciale (C), avvitare e ribadire i rivetti mediante il punzone a punta ed il punzone arrotondato.

Pressione punzone a punta: ca. 4000 kg
Pressione punzone arrotondato: ca. 5000 kg





Frizione - controllo usura

Cuscinetto reggispinta ❶ – Controllare l'usura.

Asta di spinta ❷ – Controllare l'usura sulla parte frontale.

Albero di disinnesto ❸, anello di tenuta ❹ e cuscinetti a rulli ❺ – Controllare l'usura e la presenza di danni.

Molle di compressione ❻ – Lunghezza minima 34,5 mm (a nuovo 37 mm); se necessario sostituire tutte le 6 molle.

Dischi frizione ❼ – Devono essere piani.

7 dischi d'acciaio $\approx$ 1,7 mm - non devono presentare delle cavità.

8 dischi di sughero $\approx$ 2,7 mm - limite usura $\approx$ 2,5 mm

Mozzo frizione ❸ – Controllare l'usura della dentatura interna ed esterna.

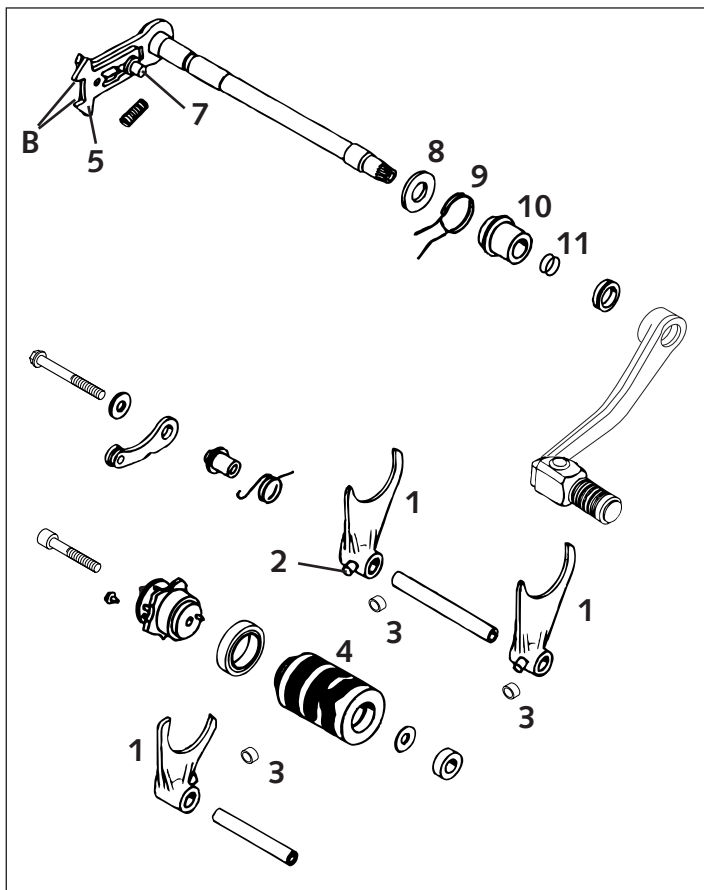
Gabbia a rulli ❹ – Controllare l'usura.

Campana frizione ❿ – Controllare che i rivetti ❻ siano ben saldi.

Parastrappi ❾

La trasmissione della forza motrice dalla trasmissione primaria alla frizione viene ammortizzata tramite elementi di gomma ❾. Oltre ai soliti controlli d'usura anche questi elementi devono essere controllati. Il momento migliore per farlo è il disassemblaggio del motore. Dopo aver tolto il mozzo frizione si cerca di torcere la campana frizione (a motore bloccato). Facendo così non si deve avvertire alcun gioco.

Controllare se l'O-ring ❿ sia danneggiato o presenti screpolature. Anche nel caso l'O-ring in sezione fosse ovale (schiacciato), esso va sostituito.



Comando cambio - controllo usura

Forcelle cambio ❶

Controllare l'usura alle estremità.

Controllare l'usura delle spine di trascinamento ❷ per il desmodromico.

Boccole ❸

Verificare la presenza di incrinature o danneggiamenti. Le boccole inoltre devono scorrere sulle spine di trascinamento ❷ delle forcelle cambio.

Desmodromico ❹

Controllare l'usura delle cave sagomate. Controllare l'usura dei due cuscinetti a sfere del desmodromico.

Piastra di guida ❺

Controllare l'usura ai punti di accoppiamento.

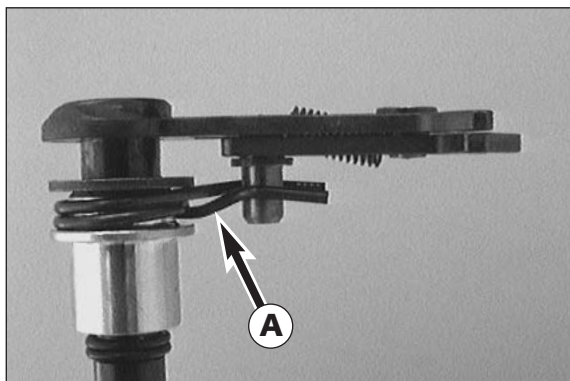
Controllare l'usura ai punti di richiamo ❸ (sostituire se decisamente dentellati).

Guide di scorrimento

Controllare il gioco (gioco fra perno di guida e guide di scorrimento al massimo 0,70 mm).

Perno di guida ❷

Controllare la corretta sede e l'usura.



Premontaggio alberino comando cambio

– Infilare la rondella d'acciaio ❸ (14x28x2 mm) sull'albero comando cambio.

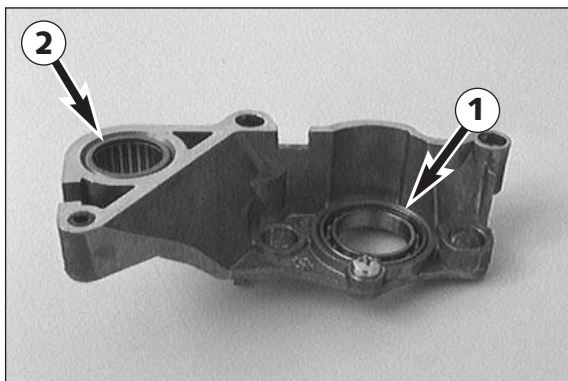
– Montare la molla di richiamo ❹ in maniera che la curva A sia rivolta verso il selettore.



– Infilare la boccola della molla ❺ con collare basso rivolto verso il selettore.

– Incrociare le estremità della molla di richiamo ed agganciarle al selettore.

– Ingrassare i due O-ring ❻ e montarli.



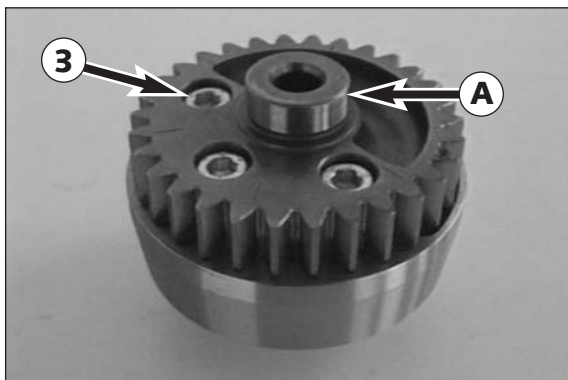
Supporto selettore

- Nel caso il cuscinetto a sfere ❶ del desmodromico dovesse essere sostituito, controllare che il nuovo sia inserito fino in fondo.

! AVVERTIMENTO !

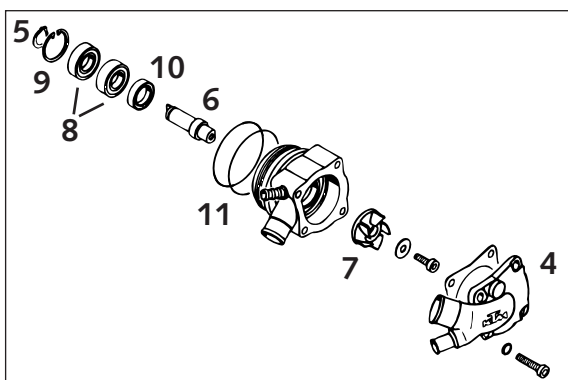
INSERIRE IL CUSCINETTO A SFERE SOLO CON UNA PRESSIONE LEGGERA NEL SUPPORTO SELETTORE PER EVITARE CHE QUESTO VENGA DANNEGGIATO.

- Spalmare con Loctite 243 la vite e fissare il cuscinetto.
- Anche il nuovo cuscinetto a rulli ❷ dell'albero di avviamento va pressato a livello nella sede.



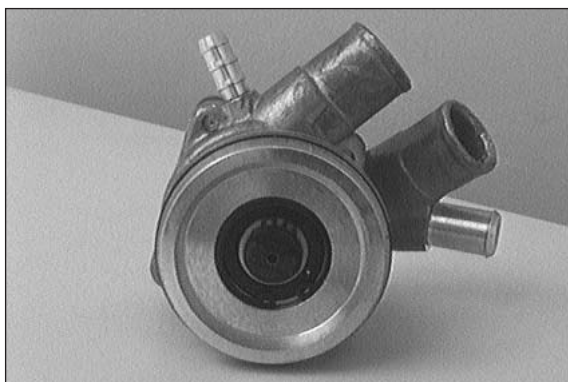
Contralbero

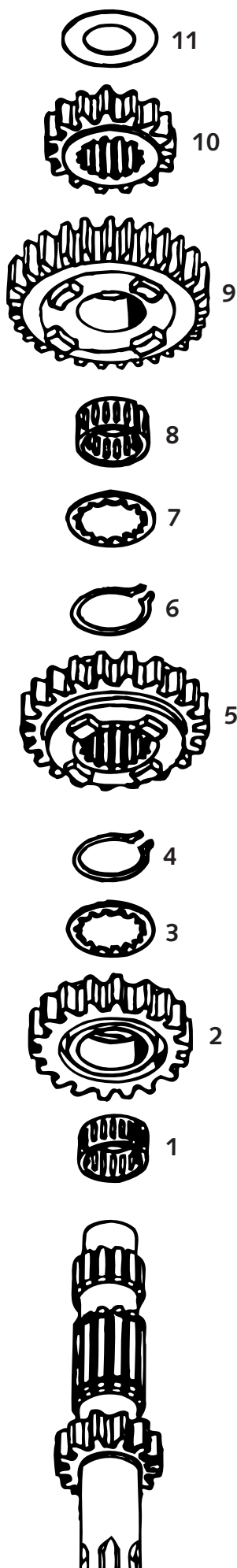
- Controllare l'usura del supporto A.
- Controllare il corretto fissaggio delle 3 viti TCEI ❸.



Disassemblaggio e riassetaggio pompa acqua

- Togliere il coperchio pompa acqua ❹ unitamente alla guarnizione.
- Togliere l'anello Seeger ❺ dall'albero della pompa acqua ❻ ed estrarre l'albero e la ruota della pompa acqua ❼ dai cuscinetti a sfere.
- Se si devono sostituire i cuscinetti a sfere ❸, togliere l'anello Seeger ❹ e l'anello paraolio ❿ e far uscire i cuscinetti.
- Lubrificare accuratamente i nuovi cuscinetti a sfere ed inserirli a forza fino all'arresto con i lati aperti combacianti.
- Montare l'anello Seeger ❹.
- Spalmare Loctite 648 sul nuovo anello paraolio e inserirlo con la scritta rivolta verso l'alto.
- Lubrificare l'albero della pompa acqua, montarlo con cautela per non danneggiare i labbri di tenuta dell'anello paraolio e controllarne la scorrevolezza.
- Montare l'anello Seeger ❺ e il coperchio della pompa acqua ❹ con la guarnizione.
- Infine rimuovere il silicone sulla flangia di tenuta e montare 2 nuovi O-ring ❶.





Cambio

- Fissare l'albero primario e rispettivamente quello secondario nella morsa (utilizzare ganasce di protezione) e smontare gli ingranaggi.
- Pulire e controllare tutti i componenti.

Ad ogni riparazione del cambio utilizzare anelli di sicurezza nuovi !

Profili dentature alberi ed ingranaggi scorrevoli - controllare l'usura.

Ingranaggi scorrevoli - infilarli sugli alberi e controllare la scorrevolezza della dentatura.

Supporti degli alberi - controllare le condizioni.

Ingranaggi folle - infilarli con i relativi cuscinetti sugli alberi e controllare l'usura.

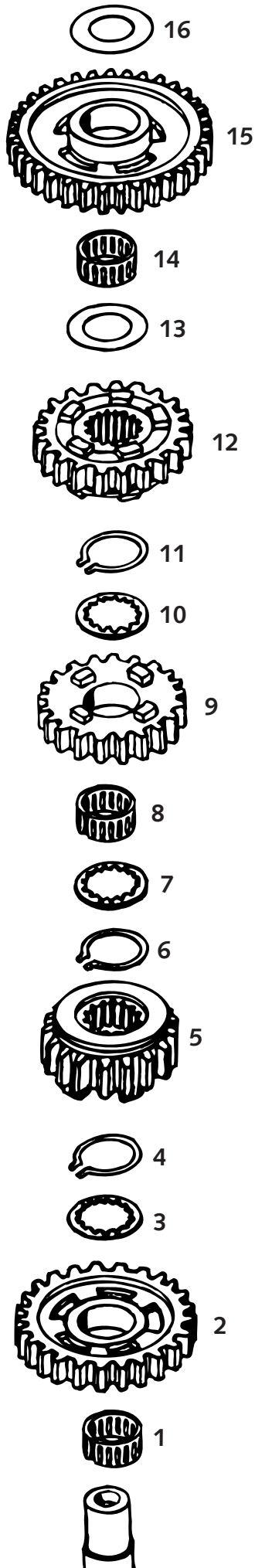
Cuscinetti a rulli degli ingranaggi folle - controllarne le condizioni.

Assemblaggio albero primario

- Fissare l'albero in morsa protetta, lato scanalatura.
- Montare la gabbia a rulli ❶ ed infilarvi sopra l'ingranaggio folle 3a ❷ con innesti frontali rivolti in alto.
- Montare la rondella dentellata ❸ (22,7x32x1,5 mm) e l'anello Seeger ❹ con lo spigolo vivo rivolto in alto.
- Montare l'ingranaggio scorrevole 4a ❺ con cava forcella rivolta in basso.
- Montare l'anello Seeger ❻ con lo spigolo vivo rivolto in basso e la rondella dentellata ❼ (22,7x32x1,5 mm).
- Infilar la gabbia a rulli ❸ ed infilarvi sopra l'ingranaggio folle 5a ❾, con innesti rivolti in basso.
- Infilar l'ingranaggio fisso 2a ❿ e montare la rondella di spinta ⓫ (20,2x35x1 mm).

Verificare infine la scorrevolezza di tutti gli ingranaggi.





Cambio

- Fissare l'albero primario e rispettivamente quello secondario nella morsa (utilizzare ganasce di protezione) e smontare gli ingranaggi.
- Pulire e controllare tutti i componenti.

Ad ogni riparazione del cambio utilizzare anelli di sicurezza nuovi !

Profili dentature alberi ed ingranaggi scorrevoli - controllare l'usura.

Ingranaggi scorrevoli - infilarli sugli alberi e controllare la scorrevolezza della dentatura.

Supporti degli alberi - controllare le condizioni.

Ingranaggi folle - infilarli con i relativi cuscinetti sugli alberi e controllare l'usura.

Cuscinetto a rulli degli ingranaggi folle - controllarne le condizioni.

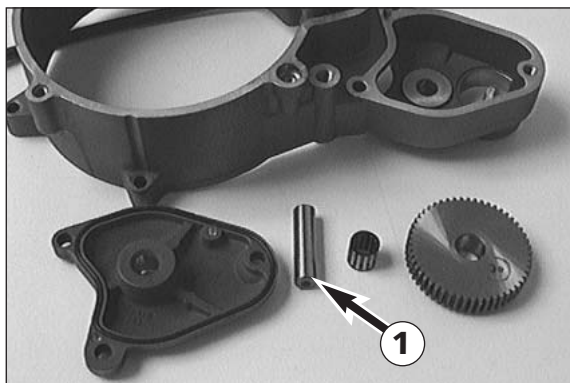
Assemblaggio albero secondario

- Fissare l'albero in morsa protetta, lato scanalatura.
- Lubrificare e montare la gabbia a rulli ①.
- Infilarvi sopra l'ingranaggio folle 2a ② con colletto rivolto in basso.
- Montare la rondella dentellata ③ (22,7x32,0x1,5 mm) rivolto e l'anello Seeger ④ con spigolo in alto.
- Infilare l'ingranaggio scorrevole 5a ⑤ con cava forcina rivolta in alto.
- Montare l'anello Seeger ⑥ con spigolo rivolto in basso e la rondella dentellata ⑦ (22,7x32,0x1,5 mm).
- Montare la gabbia a rulli ⑧ ed infilarvi sopra l'ingranaggio folle 4a ⑨ con gli innesti frontali rivolti in alto.
- Montare la rondella dentellata ⑩ (22,7x32,0x1,5 mm) e l'anello Seeger ⑪ con spigolo rivolto in alto.
- Infilare l'ingranaggio scorrevole 3a ⑫ con cava forcina rivolta in basso e montare la rondella di spinta ⑬ (22,2x35x1,5 mm).
- Montare la gabbia a rulli ⑭, l'ingranaggio folle 1a ⑮ con colletto rivolto in alto e la rondella di spinta ⑯ (20,2x35,0x1,0 mm)

AVVERTENZA: Sul modello 660 SMC è stato montato un cuscinetto a rulli cilindrici, quindi non serve più la rondella di spinta ⑯.

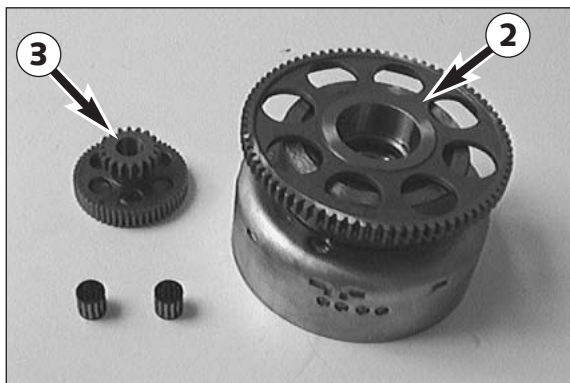
Verificare infine la scorrevolezza di tutti gli ingranaggi.





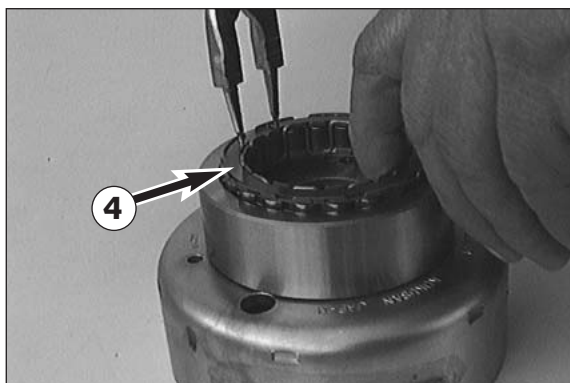
Smontaggio ingranaggio intermedio

- Togliere il coperchio dell'avviamento.
- Estrarre il perno di supporto ❶.
- Togliere l'ingranaggio intermedio e la gabbia a rulli.
- Controllare l'usura dei componenti.
- Per il premontaggio inserire l'ingranaggio intermedio con il collare rivolto verso il basso nel carter.
- Oliare la gabbia a rulli e montarla con il perno di supporto.
- Aspettare ancora a montare il coperchio dell'avviamento.



Controllo ruota libera

- Infilare la ruota libera dentata ❷ sul dispositivo a ruota libera.
- La ruota libera dentata deve essere girabile in senso orario.
- In senso anti-orario la ruota dentata libera deve bloccare senza corsa a vuoto.
- Controllare l'usura dell'ingranaggio doppio ❸ e delle gabbie a rulli.
- Controllare l'usura della gabbia a rulli della ruota libera dentata.



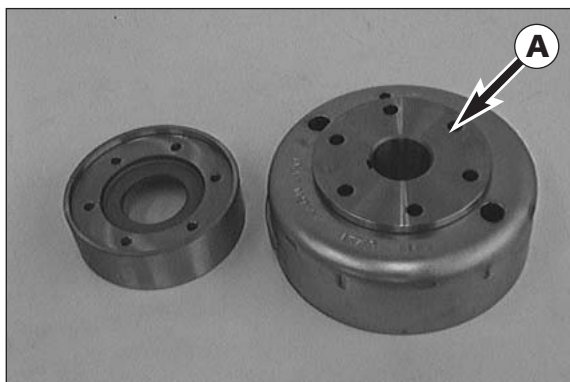
Sostituzione mozzo ruota libera

- Stringere l'anello Seeger ❹ con un'apposita pinza e toglierlo insieme alla ruota libera.
- Controllare l'usura dei segmenti della ruota libera.
- Controllare l'usura alla superficie di lavoro della ruota libera.
- Scaldare il volano a ca. 80° C e togliere le 6 viti.

! AVVERTIMENTO !

IN NESSUN CASO SCALDARE IL VOLANO A OLTRE 80° C, PERCHÉ SI STACHEREBBERO I MAGNETI.

- Allentare con l'ausilio di un martello di plastica il mozzo della ruota libera ed asportarlo.

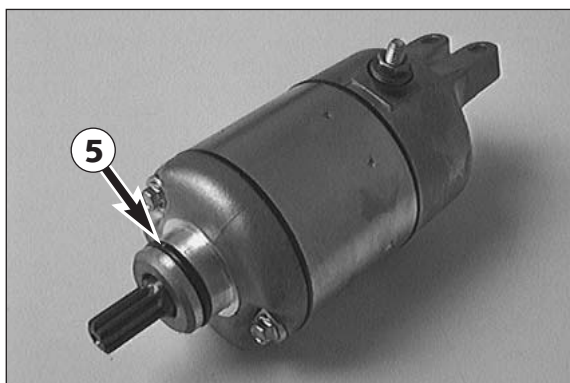


- Spalmare con Loctite 648 la superficie a flangia del volano e del mozzo ruota libera A.
- Montare il mozzo ruota libera sul volano.
- Spalmare con Loctite 648 il filetto delle viti e serrare con sequenza a croce le viti con 18 Nm.

! AVVERTIMENTO !

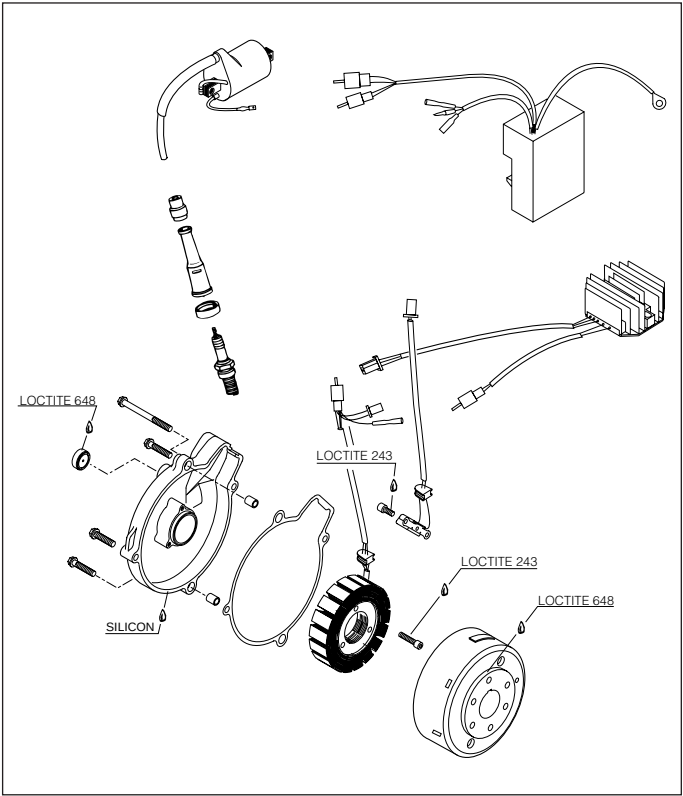
MONTARE SEMPRE DELLE VITI NUOVE (12.9) E SPALMARE CON LOCTITE 648 I LORO FILETTI.

- Oliare bene la ruota libera ed inserirla nel mozzo.
- Inserire l'anello Seeger con un'apposita pinza nella scanalatura e controllarne la sede corretta.



Motore di avviamento elettrico

- Poiché dopo 10.000 prove di avviamento il motore d'avviamento elettrico ha manifestato soltanto una minima usura e la sostituzione di singoli componenti non sembra essere economica, non entriamo a questo punto nei particolari di tali operazioni.
- Sostituire l'O-ring ❺ sulla flangia dell'avviamento (contenuto nel kit guarnizioni).



Impianto di accensione (Kokusan 4K-2)

Generalità

Con le misurazioni sottoindicate è possibile individuare solo difetti molto evidenti. Cortocircuiti che hanno come conseguenza scintille deboli con scarso potere di accensione possono essere individuati con esattezza solo con un apposito banco prova per accensioni. In caso di disturbi controllare prima cavi e connettori dell'impianto di accensione.

Per le misurazioni fare sempre attenzione al corretto campo di misura.

Controllo statore e trasmettitore d'impulsi (Kokusan 4K-2)

Con un ohmmetro eseguire le seguenti misurazioni:

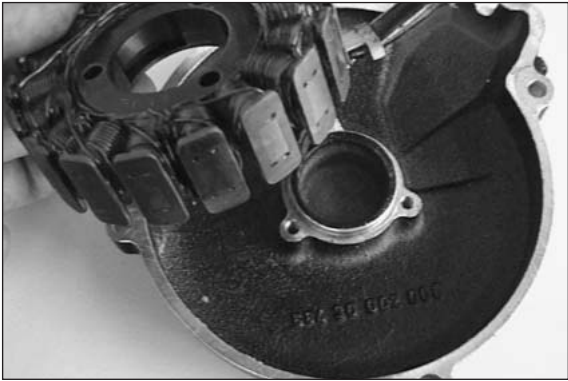
AVVERTENZA: Le seguenti misurazioni corrispondono ai valori nominali solo ad una temperatura di 20° C.

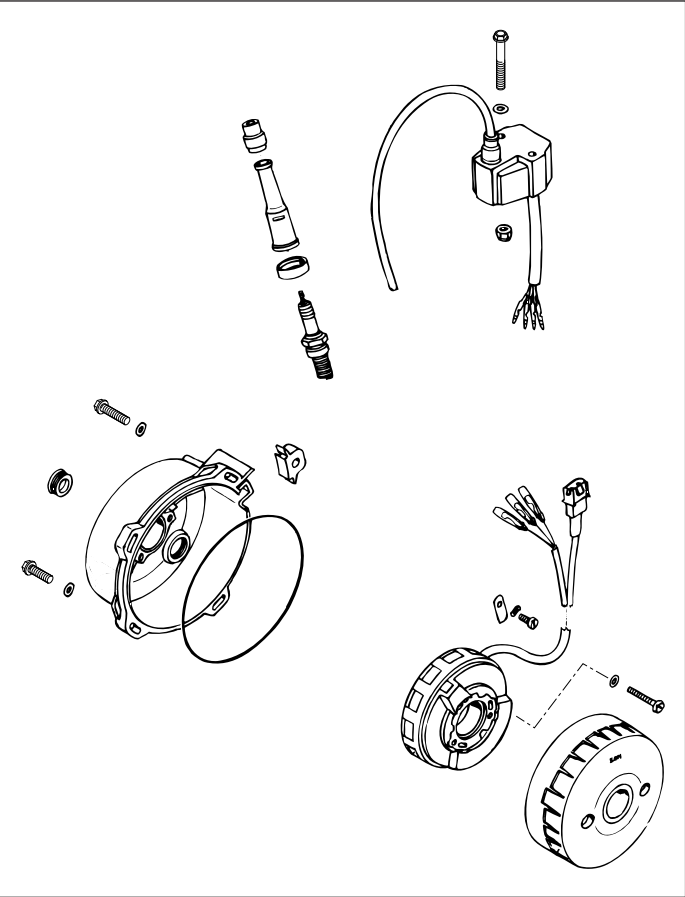
MISURAZIONE	COLORE	RESISTENZA
Generatore	rosso/nero – nero/rosso giallo – nero/rosso giallo – rosso/nero	0,45 – 0,56 Ω
trasm. d'impulsi	bianco – verde	80 – 120 Ω

Se un valore misurato si discosta notevolmente dal valore nominale oppure se si riscontra della continuità tra uno dei cavi e la massa, va sostituito lo statore o rispettivamente il trasmettitore d'impulsi.

Sostituzione statore (Kokusan 4K-2)

- Svitare le 3 viti e togliere lo statore.
- Posizionare lo statore nuovo nel coperchio accensione.
- Spalmare con Loctite 243 le 3 viti nuove e serrarle.
- Montare il passacavo nell'apertura del coperchio accensione.





Impianto di accensione (SEM)

Generalità

Con le misurazioni sottoindicate è possibile individuare solo difetti molto evidenti. Cortocircuiti che hanno come conseguenza scintille deboli con scarso potere di accensione possono essere individuati con esattezza solo con un apposito banco prova per accensioni. In caso di disturbi controllare prima cavi e connettori dell'impianto di accensione.
Per le misurazioni fare sempre attenzione al corretto campo di misura.

POLO+	POLO-	VALORE
nero	rosso	1,7 kΩ
rosso	nero	1,7 kΩ
nero	verde	165 Ω +/- 20 Ω
verde	rosso	1,7 kΩ
giallo	giallo	1,0 Ω

Controllo statore (SEM)

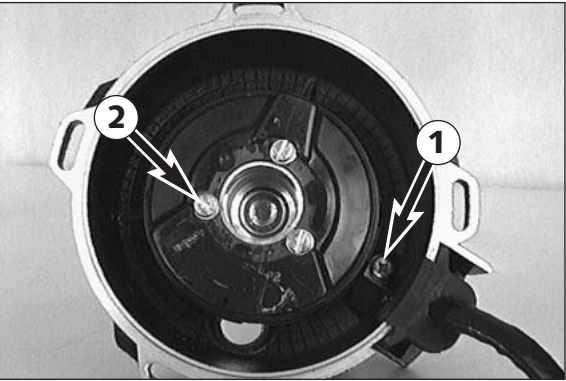
Con un ohmmetro effettuare le misurazioni elencate a lato.

AVVERTENZA: Le seguenti misurazioni corrispondono ai valori nominali solo ad una temperatura di 20° C.

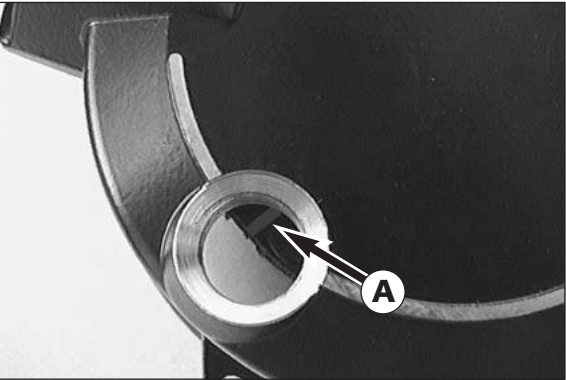
Se un valore misurato si discosta notevolmente dal valore nominale oppure se si riscontra della continuità tra uno dei cavi e la massa, va sostituito lo statore.

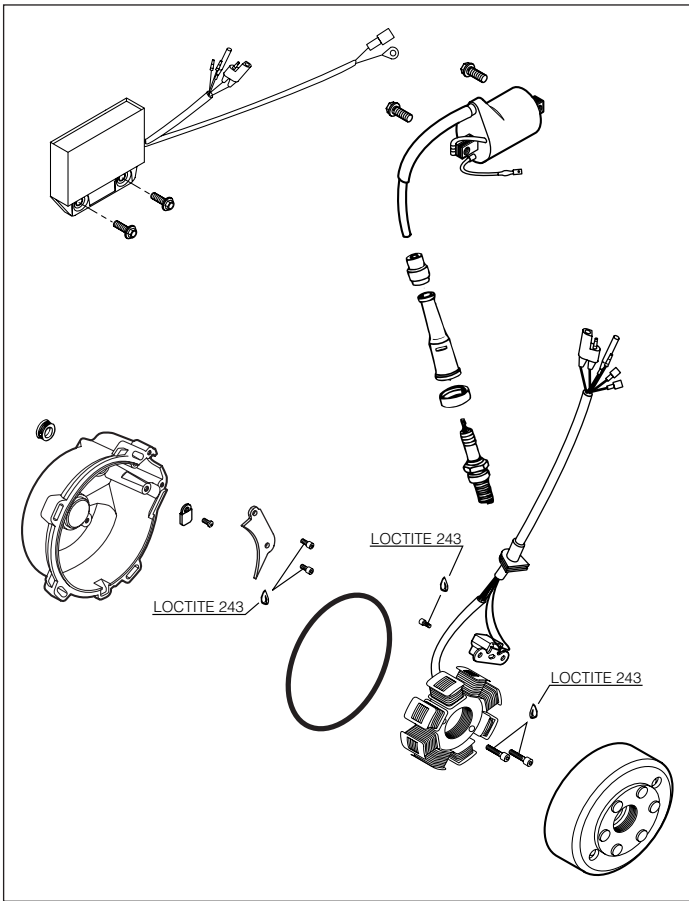
Sostituzione statore (SEM)

- Rimuovere la vite ❶ con la piastrina di fissaggio.
- Svitare le 3 viti di serraggio ❷ e togliere lo statore dal coperchio accensione.



- Montare lo statore nuovo in maniera tale che il riferimento di fasatura A sia visibile nel foro d'ispezione sul lato posteriore.
- Spalmare i filetti delle viti ❷ con Loctite 243. Montare le viti momentaneamente senza serrare.
- Spalmare il filetto della vite ❶ con Loctite 243. Girare lo statore in senso orario fino a fine corsa. Fissare il cavo con la piastrina di fissaggio e inserire il passacavo in gomma nell'apertura.
- Girare lo statore in modo che la marcatura sia visibile nel foro d'ispezione e serrare le viti ❷.





Impianto di accensione (Kokusan 4K-3)

Generalità

Con le misurazioni sottoindicate è possibile individuare solo difetti molto evidenti. Cortocircuiti che hanno come conseguenza scintille deboli con scarso potere di accensione possono essere individuati con esattezza solo con un apposito banco prova per accensioni. In caso di disturbi controllare prima cavi e connettori dell'impianto di accensione.

Per le misurazioni fare sempre attenzione al corretto campo di misura.

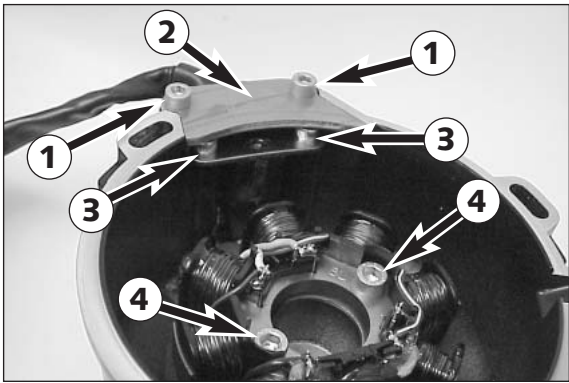
Controllo statore (Kokusan 4K-3)

Con un ohmmetro effettuare le misurazioni elencate a lato.

AVVERTENZA: Le seguenti misurazioni corrispondono ai valori nominali solo ad una temperatura di 20° C.

Se un valore misurato si discosta notevolmente dal valore nominale va sostituito lo statore.

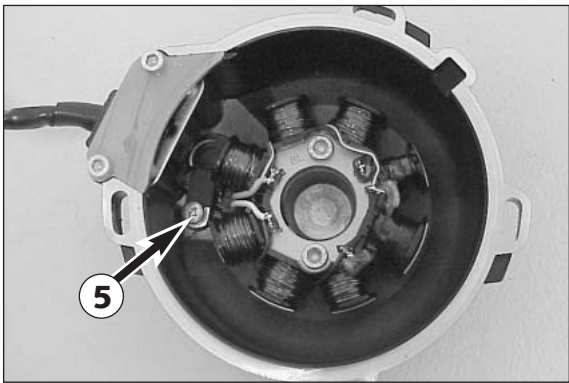
Accensione	Misurazione	Colore	Resistenza
4K-3	Trasm. d'impulsi	rosso – verde	100 $\Omega \pm 20\%$
	Statore	nero/rosso – rosso/bianco	12,7 $\Omega \pm 20\%$
	Bobina carica	massa – giallo	0,65 $\Omega \pm 20\%$
		bianco – giallo	0,16 $\Omega \pm 20\%$



Sostituzione statore (Kokusan 4K-3)

- Rimuovere le 2 viti ❶ e togliere la piastra di chiusura ❷ dal coperchio d'accensione.
- Svitare le 2 viti ❸ del trasmettitore d'impulsi e le 2 viti ❹ dello statore.
- Svitare la vite ❺ e togliere la piastrina di ritegno dal coperchio d'accensione, quindi togliere lo statore unitamente al trasmettitore d'impulsi dal coperchio d'accensione.

AVVERTENZA: Prima del montaggio i filetti di tutte le viti devono essere sgrassati e spalmati con Loctite 243.



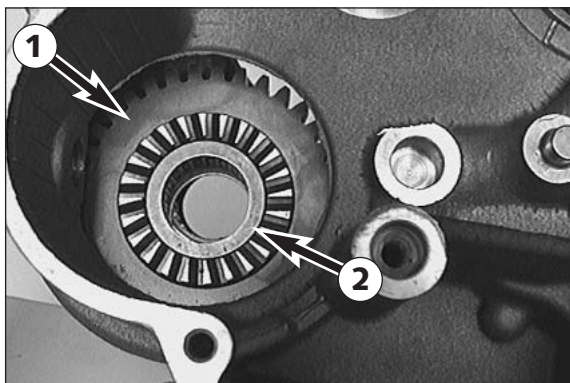
- Sistemare lo statore nuovo nel coperchio d'accensione e fissarlo con le 2 viti ❹.
- Posizionare il trasmettitore d'impulsi nel coperchio d'accensione e fissarlo con le 2 viti ❸.
- Inserire il passacavo nell'apposita apertura e fissare la piastra di chiusura ❷ con le 2 viti ❶.
- Sistemare il cablaggio senza tenderlo e fissarlo con la piastrina di ritegno e la vite ❺ nel coperchio d'accensione.

RIASSEMBLAGGIO MOTORE

6

INDICE

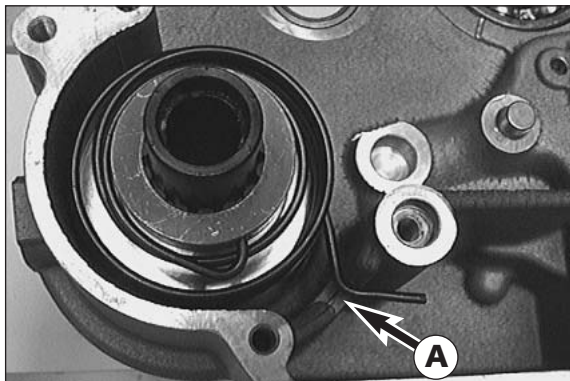
MONTAGGIO GRUPPO PEDALE AVVIAMENTO	6-2
MONTAGGIO CAMBIO E COMANDO CAMBIO	6-2
REGOLAZIONE MOLLA DI RICHIAMO	6-4
PRECARICO MOLLA AVVIAMENTO	6-4
MONTAGGIO ALBERO MOTORE	6-4
ASSEMBLAGGIO SEMICARTER	6-5
MONTAGGIO FILTRO OLIO	6-6
MONTAGGIO PIGNONE CATENA	6-6
MONTAGGIO PIGNONE DISTRIBUZIONE E CATENA	6-7
MONTAGGIO POMPE OLIO	6-7
MONTAGGIO CONTRALBERO E PIGNONE PRIMARIO	6-8
MONTAGGIO FRIZIONE	6-8
MONTAGGIO DISCHI FRIZIONE	6-9
MONTAGGIO ALBERO DISINNESTO FRIZIONE	6-9
MESSA A PUNTO DISINNESTO FRIZIONE	6-10
MISURAZIONE QUOTA „Y“	6-10
MONTAGGIO PISTONE E CILINDRO	6-10
MONTAGGIO TESTA CILINDRO	6-11
MONTAGGIO ALBERO A CAMME, MARCATURE	6-12
MONTAGGIO POMPA ACQUA	6-13
MONTAGGIO TESTA CILINDRO – PARTE SUPERIORE	6-14
MONTAGGIO TENDICATENA AUTOMATICO	6-14
TEST DI FUNZIONAMENTO DEL DECOMPRESSORE AUTOMATICO ...	6-14
REGOLAZIONI GIOCO VALVOLE	6-15
MONTAGGIO COPERCHIO FRIZIONE	6-15
MONTAGGIO INGRANAGGIO AVVIAMENTO ELETTRICO	6-16
MONTAGGIO ACCENSIONE (KOKUSAN)	6-16
REGISTRAZIONE TRASMETTITORE D'IMPULSI	6-17
MONTAGGIO ACCENSIONE (SEM)	6-17
REGOLAZIONE ANTICIPO FISSO (SEM)	6-18
MONTAGGIO CABLAGGIO PER EPC	6-18
MONTAGGIO ACCENSIONE (KOKUSAN 4K-3)	6-19
REGOLAZIONE ANTICIPO FISSO (KOKUSAN 4K-3)	6-19
MONTAGGIO TUBAZIONI OLIO	6-20
MONTAGGIO LEVA DI DISINNESTO FRIZIONE	6-20
MONTAGGIO MOTORE D'AVVIAMENTO ELETTRICO	6-20
MONTAGGIO TUBI ACQUA	6-20
RIEMPIMENTO OLIO PER MOTORI	6-21
MONTAGGIO PEDALE AVVIAMENTO E LEVA CAMBIO	6-21



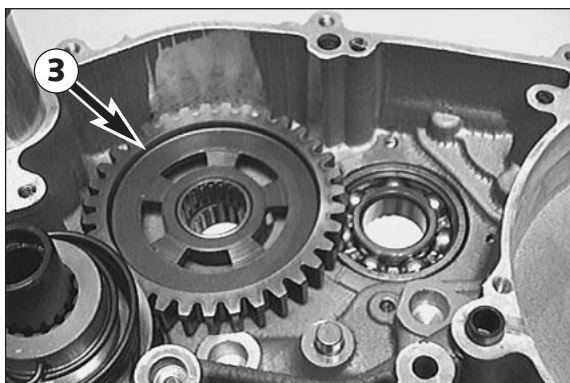
- Fissare il semicarterm sinistro nel cavalletto di montaggio.

Montaggio gruppo pedale avviamento

- Introdurre nel semicarterm la rondella di spinta (22,2x35x2 mm), l'ingranaggio avviamento ❶, la gabbia a rulli e la rondella di spinta ❷ (22,2x30x1,5 mm).



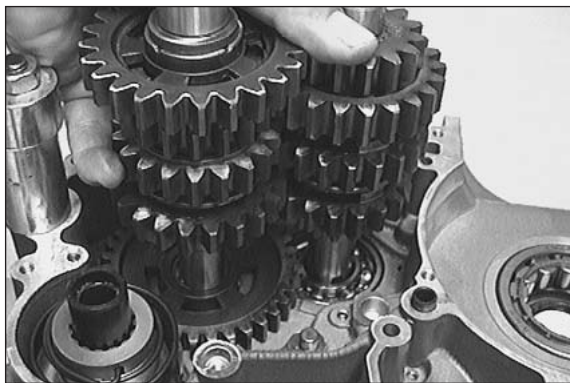
- Infilare l'albero avviamento premontato attraverso l'ingranaggio avviamento nella sua sede facendo attenzione che la molla avviamento s'infilì nell'apertura A nel carter.



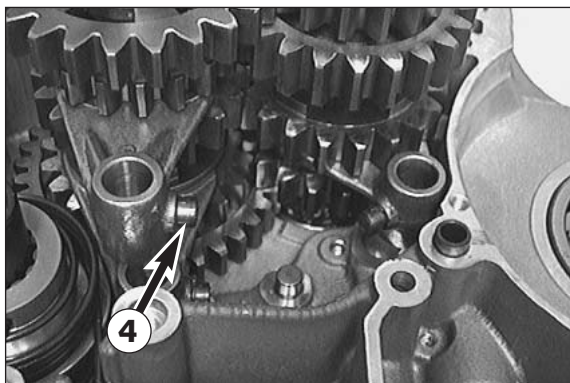
Montaggio cambio e comando cambio

- Infilare la rondella di spinta (20,2x35x1 mm) e l'ingranaggio folle 1a ❸, con colletto in basso, nel carter ed infine la gabbia a rulli nell'ingranaggio stesso.

AVVERTENZA: Sul modello 660 SMC è stato montato un cuscinetto a rulli cilindrici, quindi non serve più la rondella di spinta ❹.



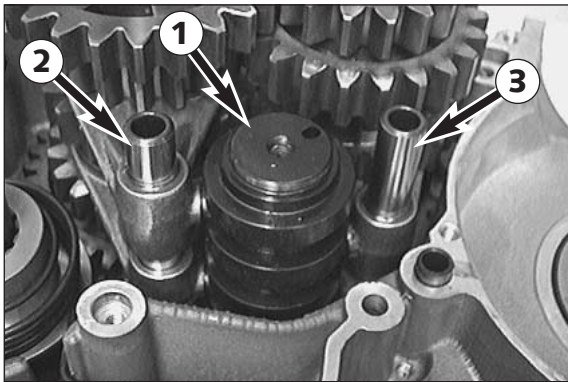
- Introdurre i due alberi appaiati, ruotandoli un pò tra loro.



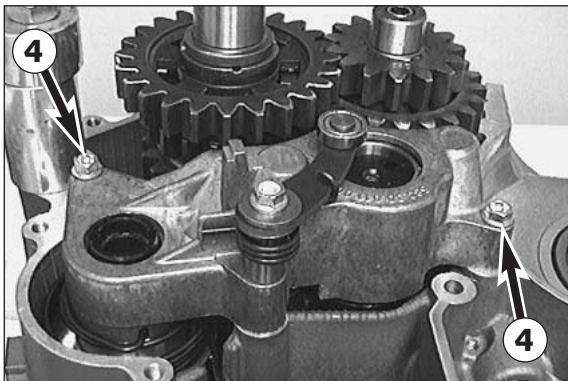
- Ingrassare le spine di trascinamento delle forcelle cambio e montare le boccole ❹.
- Agganciare la forcella cambio con le estremità lunghe uguali all'ingranaggio scorrevole dell'albero primario.
- Agganciare le altre due forcelle del cambio agli ingranaggi scorrevoli dell'albero secondario facendo attenzione ai contrassegni effettuati durante il disassemblaggio.

! AVVERTIMENTO !

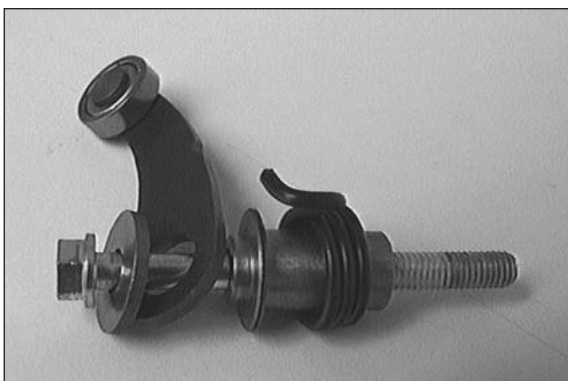
LE FORCELLE USATE DEVONO ESSERE MONTATE SUGLI STESSI INGRANAGGI COME IN ORIGINE.



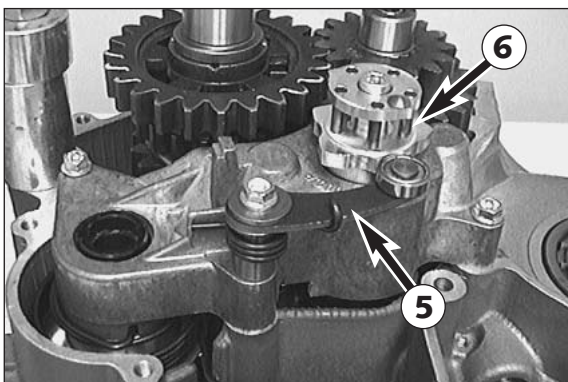
- Inserire nel carter il desmodromico **1** con la sede per il dispositivo d'arresto rivolta in alto.
- Agganciare al desmodromico le forcelle e montare le aste guida forcelle **2** + **3** : di queste, la più corta **3** deve essere montata vicino all'albero primario.



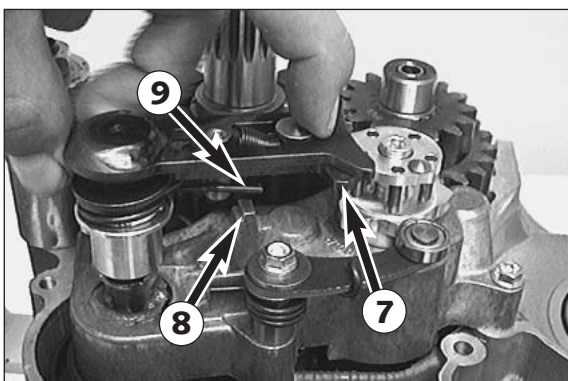
- Prima di montare il supporto selettore, verificare che siano montate le due bussole di accoppiamento.
- Montare il supporto selettore, assicurare le 2 viti **4** con Loctite 243 e serrarle.



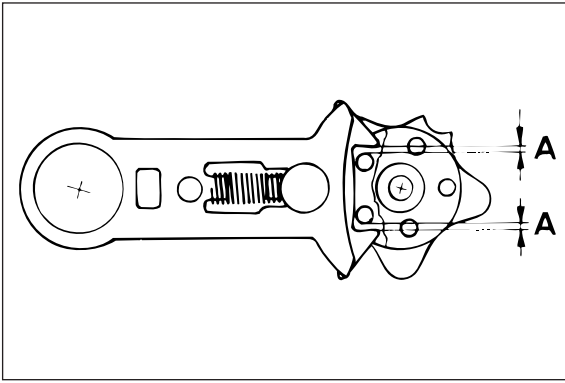
- Sulla terza vite infilare la rondella (6,2x18x2 mm), la leva selettore, la bussola portamolla e la molla della leva selettore.
- Spalmare il filetto della vite con Loctite 243 e montare la vite.



- Scostare la leva selettore **5** dal desmodromico.
- Montare il dispositivo di arresto cambio **6** sul desmodromico, spalmare il filetto della vite con Loctite 243 e fissare il dispositivo di arresto cambio.

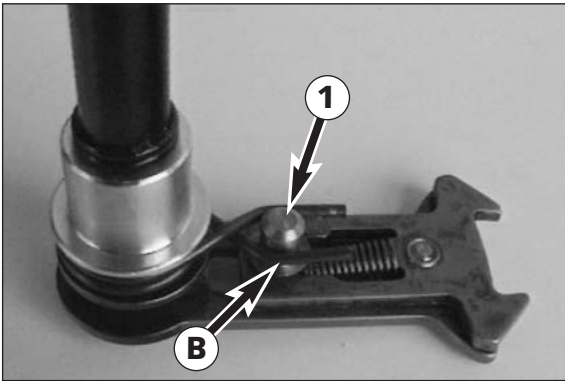


- Oliare gli O-ring dell'alberino comando cambio ed ingrassare la parte liscia dell'alberino.
- Infilare nell'albero di avviamento l'alberino comando cambio premontato.
- Spostare contemporaneamente indietro la piastra di scorrimento **7** facendo attenzione che le estremità della molla di richiamo **9** si appoggino sulla spalla del supporto selettore **8**.

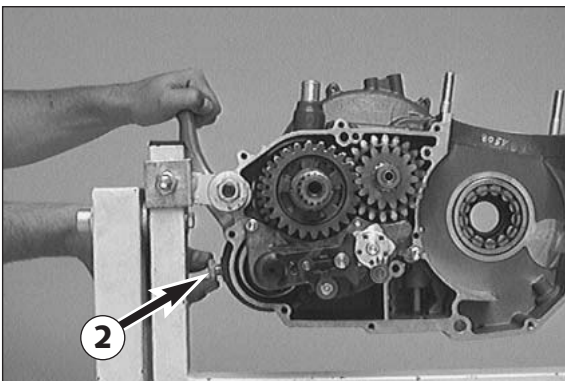


Regolazione molla di richiamo

- Inserire la seconda o la terza marcia
- Controllare la corsa a vuoto della piastra di scorrimento.
- La corsa a vuoto della piastra di scorrimento è il percorso che questa fa fino a che il desmodromico non si sposti. Durante questa operazione è percepibile la pressione della molla di richiamo. Questa corsa a vuoto **A**, partendo dalla posizione iniziale, deve essere uguale sia verso l'alto che verso il basso.
- Se necessario la corsa a vuoto può essere compensata regolando la molla di richiamo.



- Smontare l'albero di comando e piegare le estremità della molla di richiamo **B** con una pinza. Rimontare l'albero. Ad albero riposizionato, la molla di richiamo, deve trovarsi sul perno **1** e sulla spalla del supporto selettore.
- Se necessario, piegare ulteriormente la molla di richiamo.



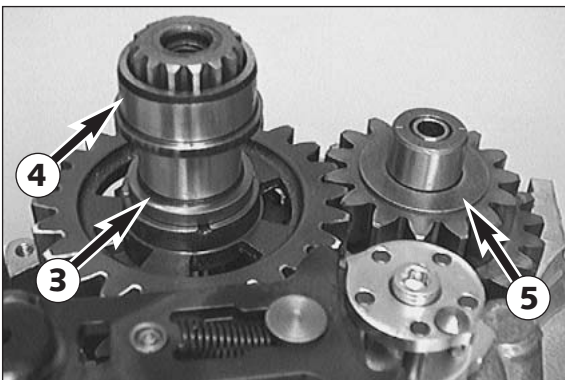
Precarico molla avviamento

- Montare il pedale sull'albero di avviamento, girare di un giro nella direzione di avviamento e tenere fermo in questa posizione.
- Montare la vite di arresto **2** completa di anello di tenuta nuovo e serrarla a mano.

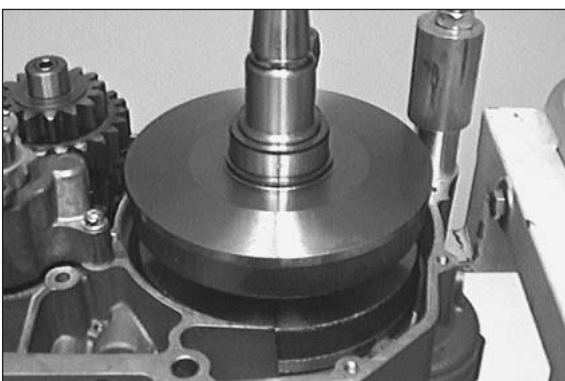
! AVVERTIMENTO !

LA VITE DI ARRESTO DEVE AVVITARSI SENZA SFORZO. SE QUESTO NON SI VERIFICASSE, GIRARE ULTERIORMENTE L'ALBERO DI AVVIAMENTO VINCENDO L'ANTAGONISMO DELLA MOLLA FINO A CHE LA VITE NON ENTRI AGEVOLMENTE.

- Rilasciare il pedale fino all'arresto e staccare.
- Avvitare a fondo la vite di arresto **2** con 50 Nm.

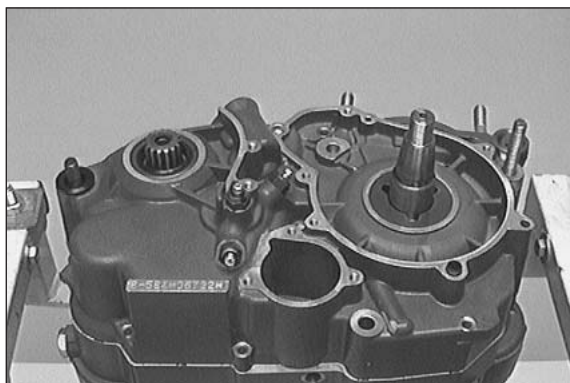


- Infilare sull'albero secondario l'O-ring **3** (22x1 mm) e la ghiera interna **4** del cuscinetto a rulli cilindrici con lo spallamento rivolto verso la ruota dentata.
- Infilare la rondella di spinta **5** (20,2x35x1 mm) sull'albero primario.



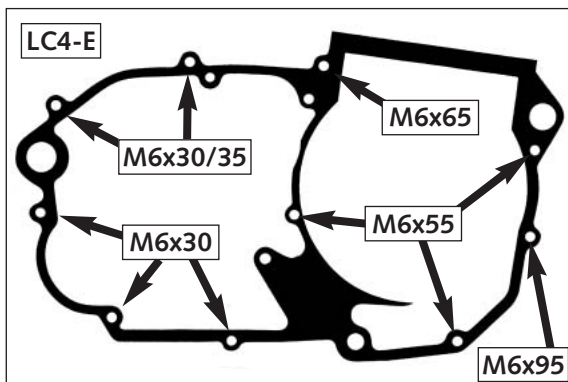
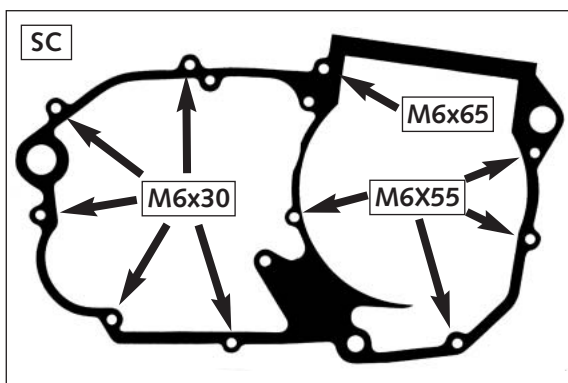
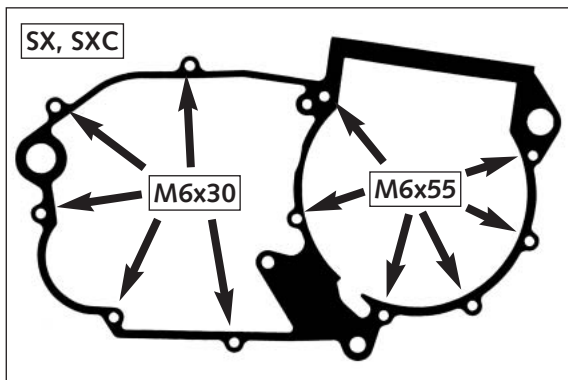
Montaggio albero motore

- Ingrassare il paraolio dell'albero motore e oliare bene il cuscinetto a rulli cilindrici dell'albero motore.
- Infilare su quest'ultimo la bussola di montaggio ed introdurre l'albero nel cuscinetto.

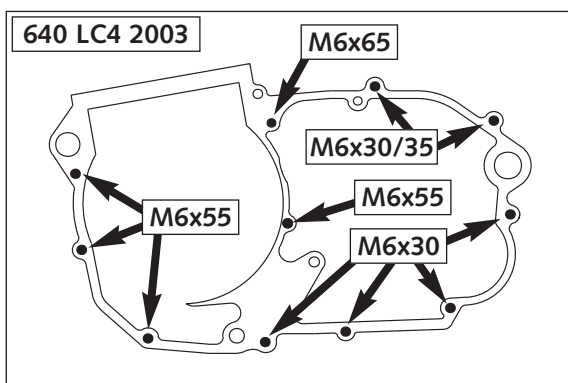


Assemblaggio semicarter

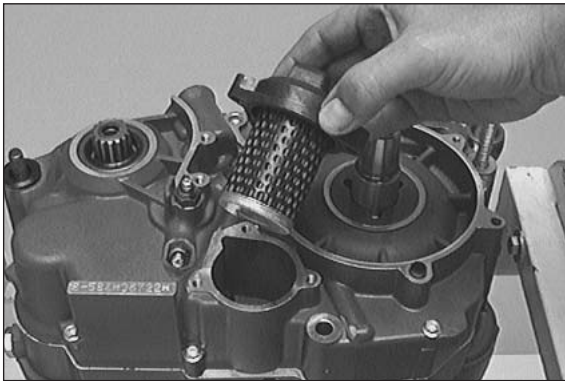
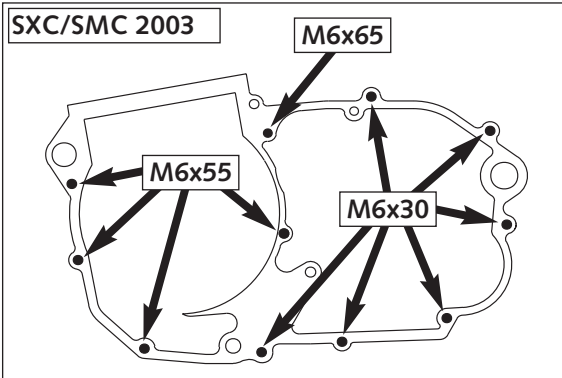
- Montare le bussole di accoppiamento nel semicarter sinistro e posizionare la guarnizione (fissare eventualmente con grasso).
- Ingrassare tutti gli anelli paraolio nel semicarter destro.
- Oliare tutti i cuscinetti nel semicarter destro e montare il semicarter. Se necessario, battere leggermente con un martello di plastica e far girare gli alberi del cambio.
- Verificare la corretta posizione della guarnizione del carter.
- Ingrassare i filetti e le superfici di contatto delle teste delle viti del carter. Inserire le viti ed assemblare il carter (lunghezza viti vedi schizzo).
- Controllare la scorrevolezza di tutti gli alberi prima e dopo aver serrato le viti del carter alla coppia di 7-8 Nm.
- Fissare il carter nel supporto e controllare il funzionamento del meccanismo di selezione inserendo tutte le marce.
- Controllare il gioco assiale dell'albero motore (0,03-0,12 mm) e montare la vite di bloccaggio dell'albero motore.



AVVERTENZA: Sui modelli Adventure vengono utilizzate al posto delle due viti superiori M6x30 delle viti M6x35.

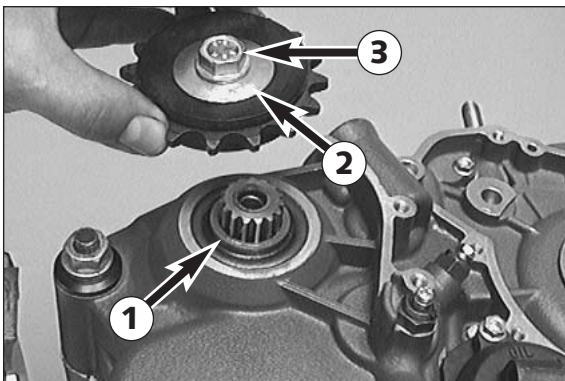


AVVERTENZA: Sui modelli Adventure vengono utilizzate al posto delle due viti superiori M6x30 delle viti M6x35.



Montaggio filtro olio

- Infilare il filtro olio completo di guarnizione di gomma nel coperchio.
- Inserire un nuovo O-ring nell'apposita gola del coperchio filtro olio ossia posizionare una nuova guarnizione e fissare il coperchio filtro mediante le 3 viti. Serrare le viti con 5 Nm.



Montaggio pignone catena

- Lubrificare l'O-ring (25x2 mm) ed infilarlo sull'albero secondario.
- Infilarvi sopra la bussola distanziale ❶ in modo che l'O-ring si posizioni correttamente.

AVVERTENZA: Per i modelli Duke e Supermoto la bussola distanziale è di 2 mm più larga.

! AVVERTIMENTO !

IL LABBRO PARAPOLVERE DELL'ANELLO PARAOLIO NON DEVE ESSERE PIEGATO VERSO L'INTERNO.

- Infilare il pignone catena con la battuta alta rivolta verso la scatola.

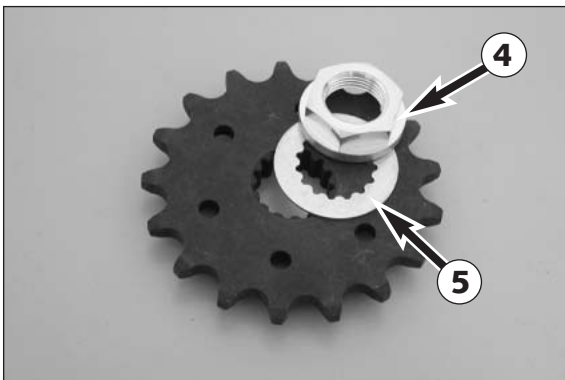
AVVERTENZA: Per i modelli Duke e Supermoto è necessario utilizzare in più una rondella dallo spessore di 2 mm.

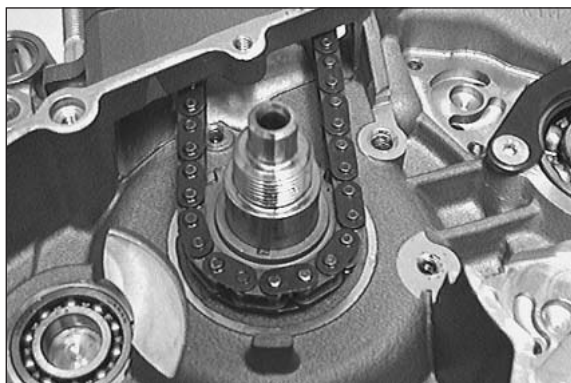
- Applicare Loctite 243 sulla filettatura del bullone pignone catena.
- Montare il piattello della molla ❷ e il bullone ❸ pignone catena.
- Con la chiave di fermo bloccare il pignone catena e serrare il bullone.

AVVERTENZA: Viti della classe di resistenza 8.8 vanno serrate con 40 Nm, viti della classe di resistenza 10.9 con 60 Nm.

AVVERTENZA (a partire dal modello 2003): su alcuni modelli vengono montati al posto del bullone flangiato un dado flangiato ❹ ed una rondella di sicurezza ❺.

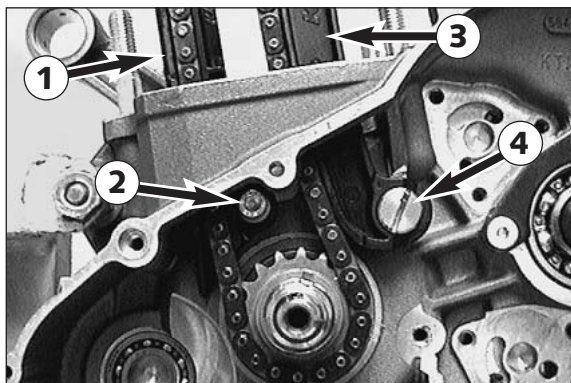
Coppia di serraggio dado flangiato: 60 Nm



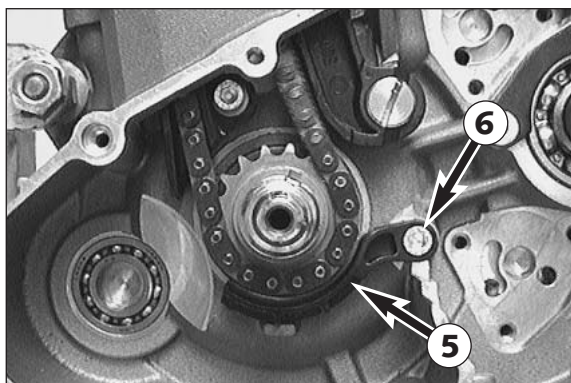


Montaggio pignone distribuzione e catena

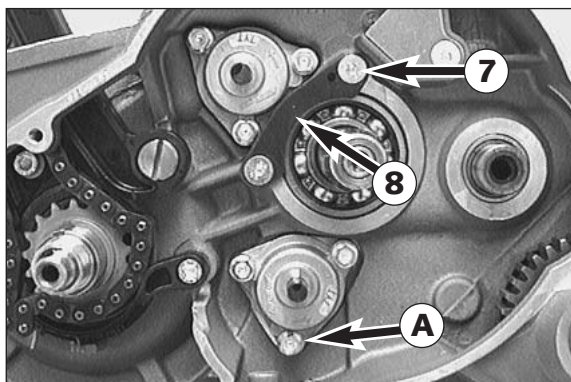
- Inserire nell'albero motore la chiavetta del pignone della distribuzione ed infilare quest'ultimo sull'albero motore con il collare alto verso il basamento.
- Posizionare la catena distribuzione sul pignone e tirarla in alto attraverso il tunnel della catena.



- Inserire il guidacatena distribuzione **1**, spalmare con Loctite 243 la vite TCEI **2** e montarla.
- Spalmare il filetto della vite a testa piana **4** con Loctite 243.
- Fissare il tendicatena **3** con la vite a testa piana.
- Verificare la scorrevolezza del tendicatena.

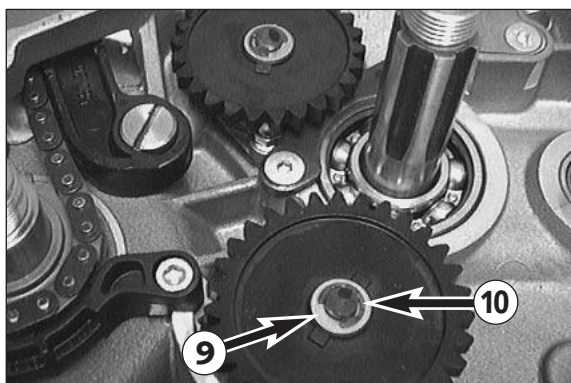


- Posizionare la protezione catena **5**, spalmare con Loctite 243 la vite TCEI **6** e montare la protezione.



Montaggio pompe olio

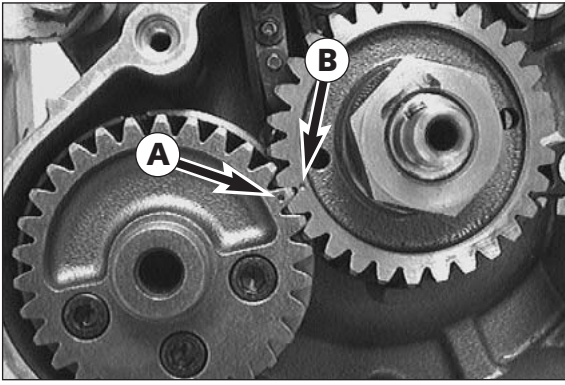
- Pulire le superfici a tenuta e montare le pompe olio nel carter motore (**A** M6x25!).
- Sgrassare i filetti e assicurare le viti con Loctite 243.
- Sgrassare i filetti delle due viti **7**, spalmarli con Loctite 243 e montare la staffa di fissaggio **8**.



- Infilare le rondelle di spinta (8,1x15x0,5 mm) sugli alberi delle pompe olio.
- Inserire i rullini negli alberi e montare gli ingranaggi pompe olio con il collare alto rivolto alla scatola della pompa (ingranaggio piccolo sulla pompa olio superiore).

AVVERTENZA: A partire dal modello 2002 i due ingranaggi pompe olio hanno la stessa misura.

- Infilare le rondella di spinta **9** (8,1x15x0,5 mm) e montare le rosette di protezione **10**.

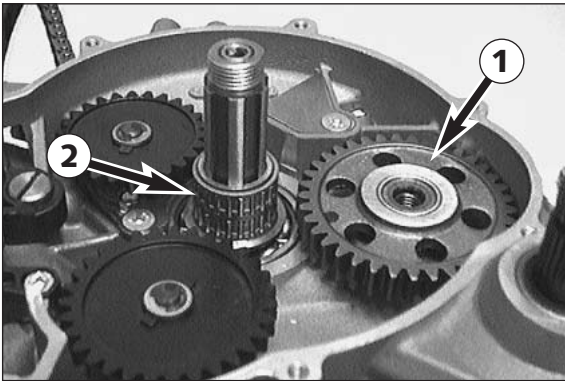


Montaggio contralbero e pignone primario

- Infilare nel cuscinetto il contralbero.
- Montare la chiavetta nell'albero motore ed infilare su quest'ultimo il pignone primario. Contemporaneamente far ingranare la dentatura del pignone primario e quella del contralbero in modo che i segni **A** e **B** coincidano.
- Spalmare con Loctite 243 la filettatura dell'albero motore.
- Montare l'anello elastico ed il dado esagonale. Serrare il dado esagonale a 170 Nm.

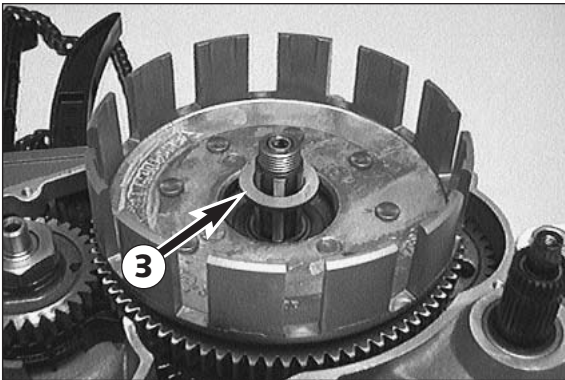
! AVVERTIMENTO !

SE NON VIENE MONTATO IL CONTRALBERO, È NECESSARIO TOGLIERE ANCHE I DUE CUSCINETTI A SFERE (NEL COPERCHIO FRIZIONE E NEL CARTER MOTORE). IN CASO CONTRARIO, IN FUNZIONE AL RISCALDAMENTO DEL MOTORE I CUSCINETTI A SFERE, SFILANDOSI DALLE LORO SEDI, CAUSEREBBERO UN DANNO AL MOTORE!

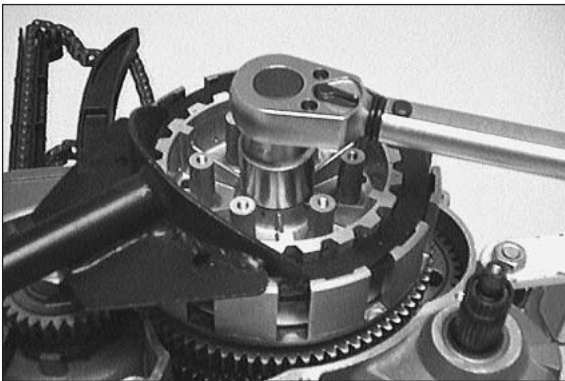


Montaggio frizione

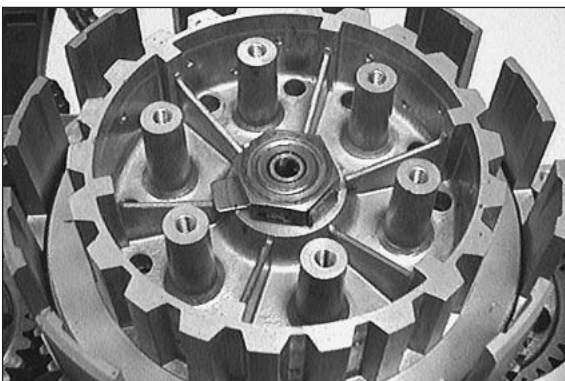
- Infilare sull'albero secondario l'ingranaggio intermedio **1** del pedale avviamento con la cavità rivolta verso il carter.
- Infilare la ghiera interna e la gabbietta a rulli **2** sull'albero primario.



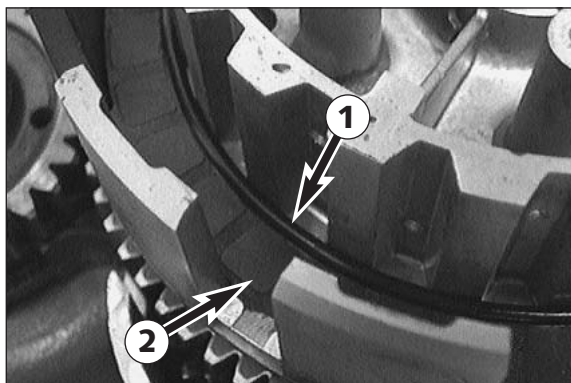
- Montare la campana frizione e la rondella di spinta esterna **3** (22,2x35x3 mm).



- Sgrassare la filettatura dell'albero primario.
- Infilare il mozzo e la nuova piastrina di sicurezza sull'albero.
- Spalmare Loctite 243 sulla filettatura dell'albero e montare il dado esagonale.
- Posizionare il fermo frizione e serrare il dado esagonale a 100 Nm.
- Togliere il fermo frizione.
- Controllare la scorrevolezza e il gioco assiale della campana frizione e dell'albero primario.

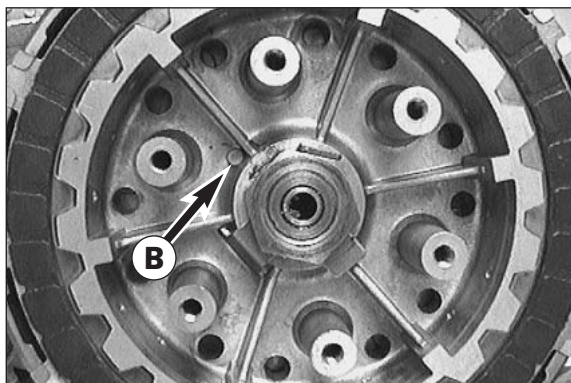


- Assicurare il dado esagonale piegando in alto la piastrina di sicurezza.



Montaggio dischi frizione

- Oliare bene l'O-ring ❶ e infilarlo sul mozzo.
- Oliare il disco di sughero ❷ (diametro interno: 127 mm) e montarlo in modo che l'O-ring venga racchiuso esternamente dal disco di sughero (vedi illustrazione).

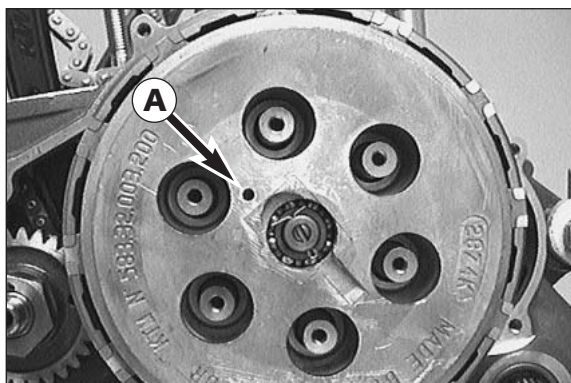


- Prima del montaggio oliare accuratamente tutti i dischi frizione.
- Montare alternativamente 1 disco d'acciaio ed un disco di sughero.

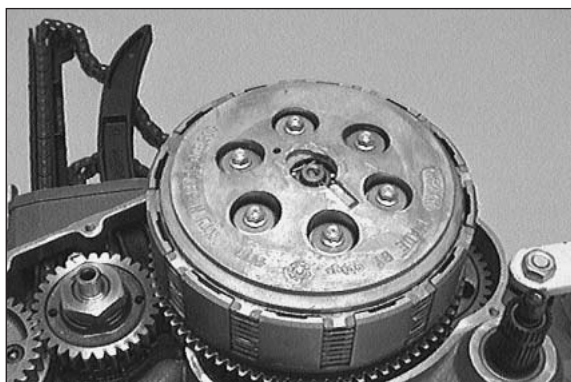
AVVERTENZA: Ultimare con un disco di sughero.

! AVVERTIMENTO !

MONTARE TUTTI I DISCHI D'ACCIAIO CON LO SPIGOLO VIVO IN BASSO.



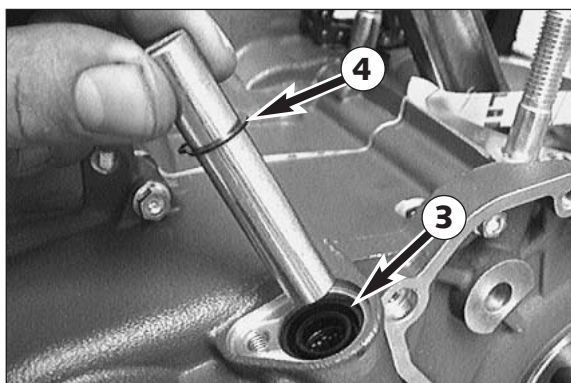
- Spalmare l'estremità dell'asta di spinta con grasso Molykote e montare il piatto spingidisco unitamente all'asta di spinta.
- Al montaggio del piatto spingidisco far attenzione che il foro ❶ nel piatto spingidisco coincida con il riferimento ❷ situato sul mozzo.



- Inserire le molle di compressione nel piatto spingidisco e montare le viti con gli scodellini per molla.
- Fissare a 6 Nm con sequenza a croce, per non danneggiare i filetti nel mozzo.

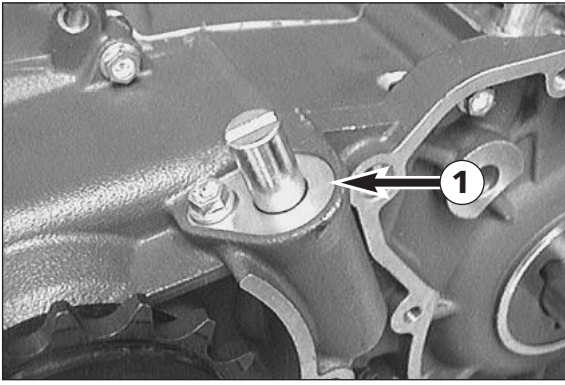
AVVERTENZA:

- Sui motori della cilindrata 640 cc vengono montati, al posto degli scodellini per molla piegati, scodellini dritti.
- A partire dal modello 2000 gli scodellini molla 6,2x20x3,2 vengono sostituiti da rondelle a gradino 6,5x20x2 utilizzabili in tutti i modelli con motore LC4 540, 620, 640.

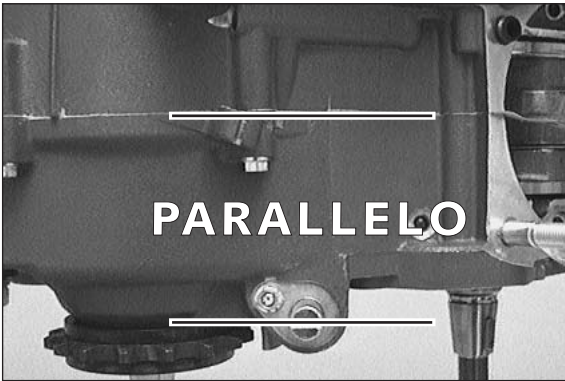


Montaggio albero disinnesto frizione

- Oliare le gabbie a rulli nel carter motore.
- Inserire nel carter l'anello di tenuta scanalato ❸ con la scanalatura verso l'alto.
- Controllare che l'anello Seeger ❹ dell'albero disinnesto frizione sia nella posizione giusta.
- Spingere nel carter l'albero di disinnesto frizione fino a farlo venire a contatto con l'asta di spinta della frizione.

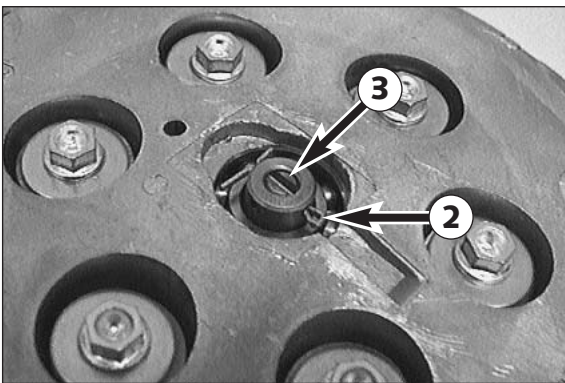


- Girare l'albero di disinnesto frizione in senso orario finché entra ancora di più nel carter. L'asta di spinta ora è a contatto con l'albero di disinnesto frizione.
- Sgrassare il filetto della vite (delle viti) e spalmare con Loctite 243.
- Fissare con la vite (le viti) la piastrina di fermo ❶.



Messa a punto disinnesto frizione

- Girare l'albero di disinnesto in senso orario fino alla battuta di arresto.
- L'intaglio al lato frontale sull'albero di disinnesto dovrebbe ora essere parallelo alla superficie di tenuta del carter (vedi fig.).



- Per la regolazione del disinnesto frizione rimuovere la coppia ❷ e girare adeguatamente l'asta di spinta ❸ mediante un cacciavite.
- Una volta conclusa la regolazione l'asta di spinta va bloccata di nuovo con una coppia.

! AVVERTIMENTO !

PER FAR SÌ CHE LA FRIZIONE STACCHI BENE, L'ALBERO DI DISINNESTO FRIZIONE DEVE ESSERE REGOLATO CORRETTAMENTE.

Misurazione quota "Y" (a partire dal modello 2003)

AVVERTENZA: Affinché il disinnesto della frizione funzioni perfettamente, è necessario regolare la quota "Y".

La quota "Y" è la distanza dalla superficie di tenuta del cilindro pompa frizione all'asta di spinta.

- Oliare l'asta di spinta ed infilarla fino a battuta nell'albero primario.
- Con un calibro di profondità misurare la distanza dalla superficie di appoggio (senza guarnizione) del cilindro pompa frizione fino all'asta di spinta.
- Per la regolazione togliere la coppia ❷ e girare adeguatamente l'asta di spinta ❸ con un cacciavite.
- Dopo la regolazione assicurare l'asta di spinta nuovamente con una coppia.

Quota "Y" = 2,75 mm

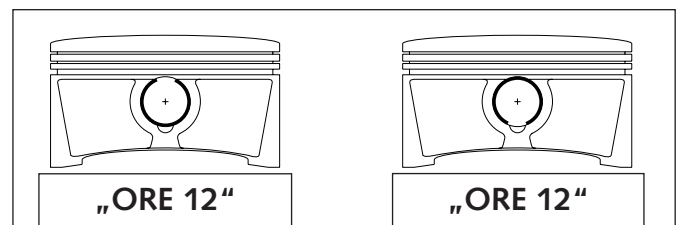
Montaggio pistone e cilindro

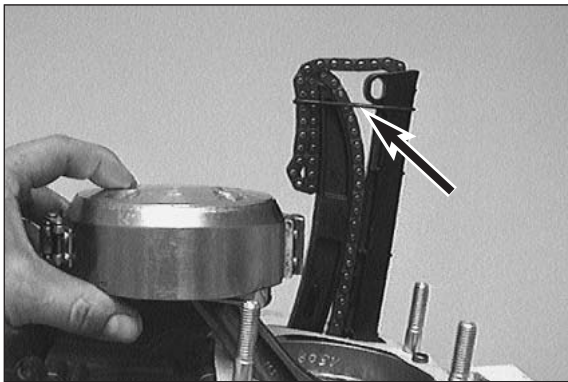
- Oliare la portata spinotto nella biella e lo spinotto.
- Montare il pistone e fissare lo spinotto con due nuovi anelli di fermo.

! AVVERTIMENTO !

LA FRECCIA SUL CIELO DEL PISTONE DEVE PUNTARE IN DIREZIONE DI MARCIA.

MONTARE GLI ANELLI DI FERMO NELLA POSIZIONE „ORE 6” OPPURE „ORE 12” (VEDI SCHIZZO).

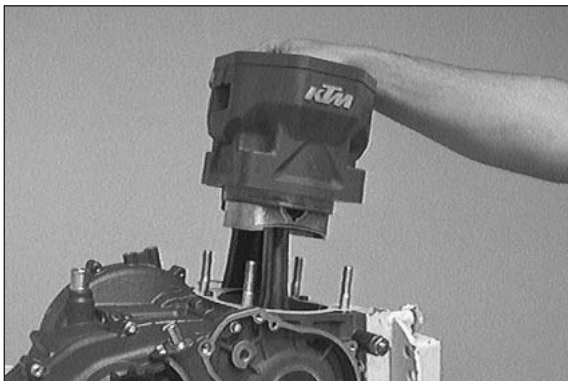




- Tagliare la guarnizione sporgente del carter nella zona della flangia del cilindro e montare le 2 bussole di accoppiamento.
- Applicare del mastice nella zona del tunnel della catena e montare la guarnizione della base del cilindro.

AVVERTENZA:

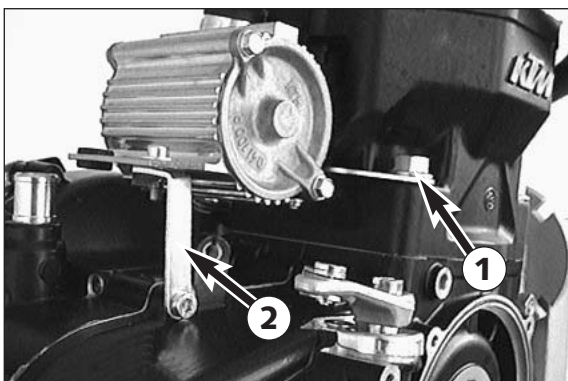
- Con il modello 2000 è stato modificato l'anello di tenuta che ora è color turchese e va inserito a forza con il labbro di tenuta all'esterno.
- Oliare il pistone, girare i segmenti tra di loro di 120° e montare l'anello di montaggio pistone.
- Per facilitare il montaggio del cilindro è consigliabile unire la guida catena ed il tendicatena con un elastico (vedi illustrazione).



- Infilare il cilindro sul pistone e togliere l'anello di montaggio.

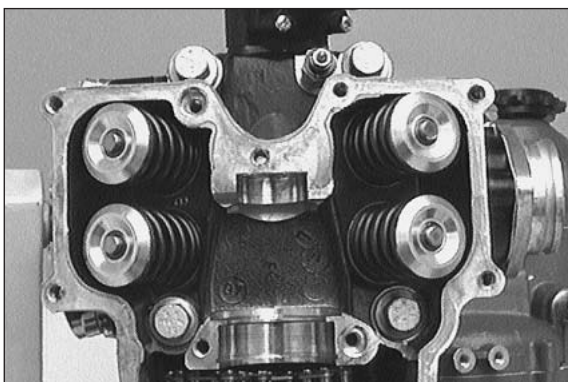
! AVVERTIMENTO !

AL MONTAGGIO DEL CILINDRO PROCEDERE CON ATTENZIONE ONDE EVITARE LA ROTTURA DEL RASCHIAOLIO !



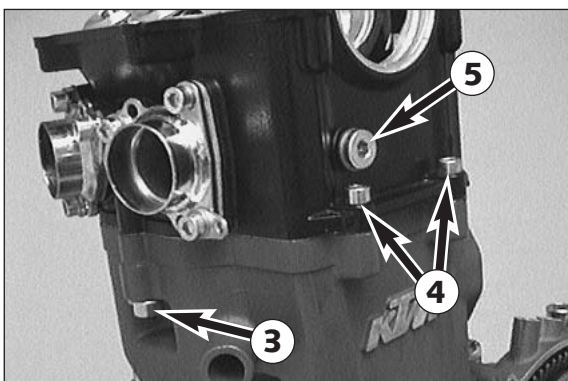
- Agganciare il microfiltro premontato con il supporto alle viti prigioniere posteriori e montare i dadi flangiati ① alla base del cilindro.
- Stringere i dadi in sequenza incrociata con 40 Nm.
- Successivamente montare la staffa di supporto ② e fissare il microfiltro.

AVVERTENZA: Quando il cilindro è avvitato, lo spigolo superiore del pistone è più alto dello spigolo superiore del cilindro.



Montaggio testa cilindro

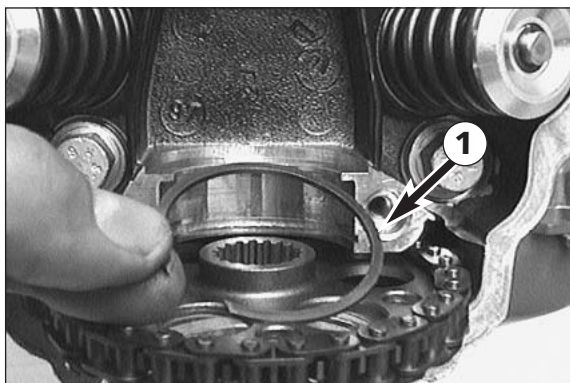
- Controllare la corretta sede nel cilindro delle due bussole di accoppiamento.
- Applicare la guarnizione testa cilindro e montare la testa.
- Oliare i filetti e le superfici di contatto delle teste delle quattro viti flangiate e montare le viti applicando degli anelli di tenuta di rame nuovi.
- Serrare le viti flangiate in tre passaggi con sequenza a croce sino alla coppia di 50 Nm. Nel primo passaggio stringerle solo fino a percepire una leggera resistenza.



- Montare ed avvitare le viti flangiate M8 ③ davanti e dietro al cilindro.
- Montare le viti ④ e serrarle.
- Montare un anello di tenuta nuovo sulla vite guidacatena ⑤ e sgrassare il filetto.
- Spalmare il filetto della vite guidacatena con Loctite 243, montare la vite e serrarla con 30 Nm.

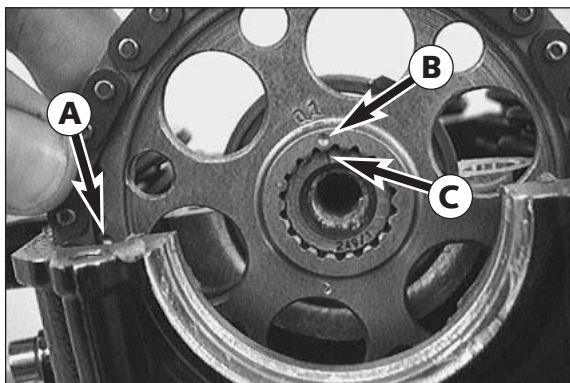
! AVVERTIMENTO !

PRIMA DI MONTARE LA VITE GUIDACATENA ACCERTARSI CHE L'APERTURA NEL GUIDACATENA CORRISPONDA CON IL FORO FILETTATO.

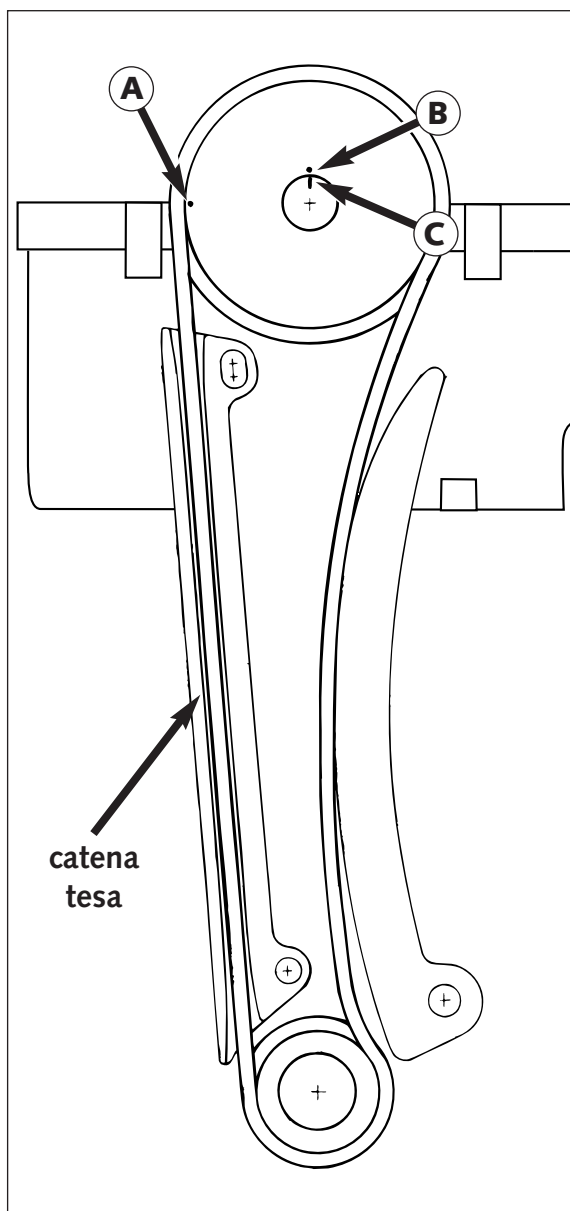


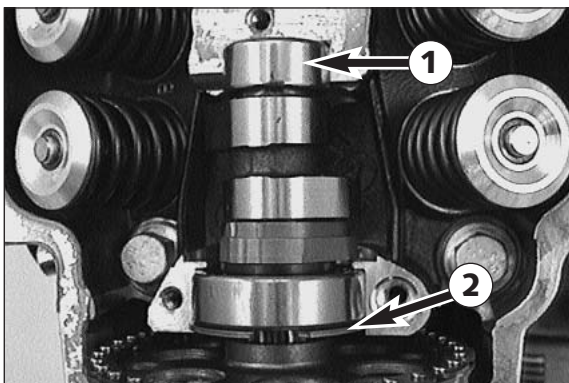
Montaggio albero a camme, marcature

- Posizionare l'ingranaggio dell'albero distribuzione nella catena in modo che, a catena tesa, la marcatura **A** (un punto) sia perfettamente in linea col piano della testa cilindro.
- Inclinare il motore lateralmente e montare l'anello di fermo **1** sull'ingranaggio dell'albero distribuzione.

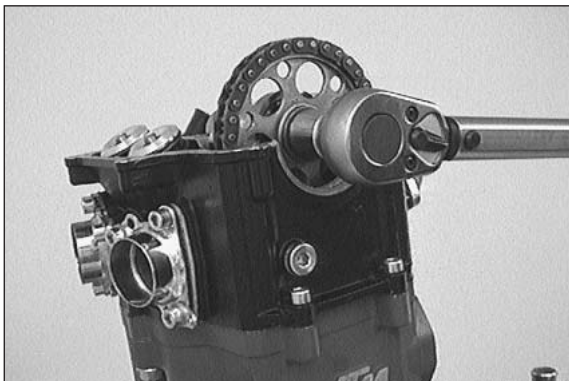


- Infilare a livello il cuscinetto radiale a sfere sull'albero distribuzione premontato ed infilare quest'ultimo nel relativo ingranaggio, in modo che la marcatura **B** coincida con la marcatura **C**.

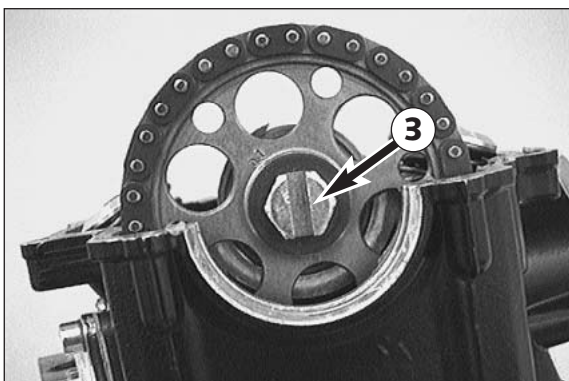




- Oliare la bussola a rullini ❶ ed infilarla sull'albero.
- Montare nella testa cilindro l'albero a camme con il cuscinetto e l'anello di fermo ❷.



- Sgrassare i filetti dell'albero a camme e della vite di trascinamento e spalmarli con Loctite 243.
- Montare la vite di trascinamento completa di fermo di sicurezza e rondella (10x28x3 mm) e serrarla con 35 Nm.



Montaggio pompa acqua

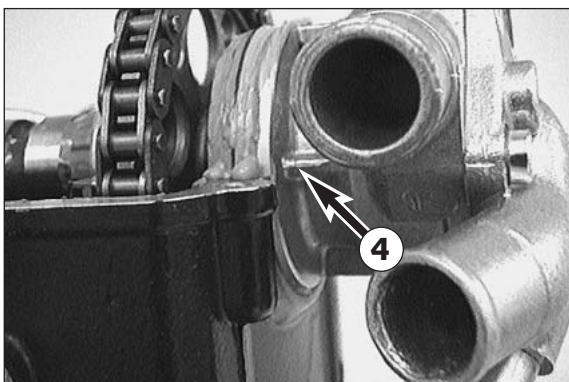
- Allentare la vite di fissaggio dell'albero motore e girare l'albero motore fino a quando l'intaglio ❸ si trova in posizione perpendicolare rispetto alla superficie di tenuta per la parte superiore della testa del cilindro.
- Spalmare con mastice (Three-Bond) i due O-ring sulla pompa dell'acqua e montare quest'ultima con cautela. L'albero della pompa dell'acqua va infilato con il punto piano nell'intaglio della vite a testa esagonale.

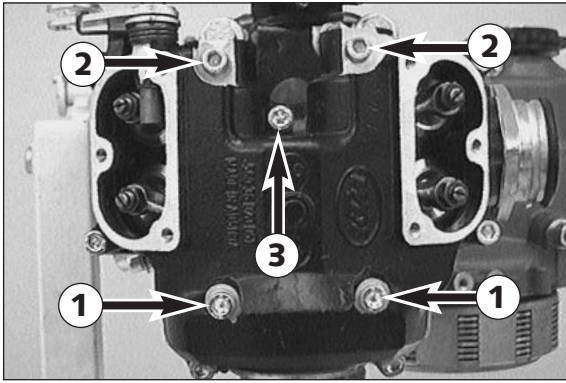
!

AVVERTIMENTO

!

LA MARCATURA ❹ SULLA SCATOLA DELLA POMPA DELL'ACQUA DEVE ESSERE A LIVELLO CON LA SUPERFICIE DI TENUTA.





Montaggio testa cilindro - parte superiore

- Pulire la superficie di tenuta della parte superiore della testa cilindro ed applicare uno strato leggero di mastice (Three Bond).
- Montare la bussola di accoppiamento nella zona della candela d'accensione.
- Posizionare con cautela la parte superiore della testa cilindro (evitare un inceppamento alla pompa dell'acqua) e montare le viti TCEI.

! AVVERTIMENTO !

ALLE CINQUE VITI ①, ② E ③ VANNO AGGIUNTI ANELLI DI TENUTA DI RAME.

- Serrare le viti ① e ② con sequenza a croce a 8 Nm.
- Serrare le viti ② a 15 Nm.
- Serrare tutte le altre viti della parte superiore della testa cilindro con 8 Nm.

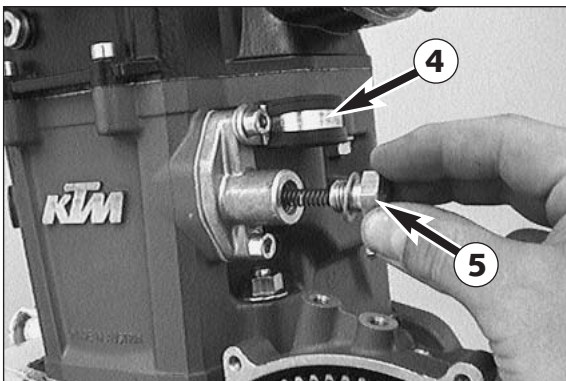


Montaggio tendicatena automatico

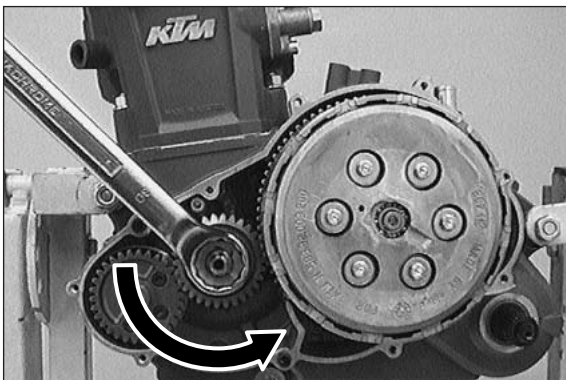
- Infilare nel cilindro il tendicatena premontato completo di guarnizione.
- Montare la fascetta ④ e le due viti con relativi anelli di tenuta di rame.

! AVVERTIMENTO !

IL NOTTOLINO DEL TENDICATENA AUTOMATICO DEVE INNESTARSI NELLA PRIMA TACCA DEL PERNO DI SPINTA PER EVITARE UN ECCESSIVO TENSIONAMENTO DELLA CATENA.



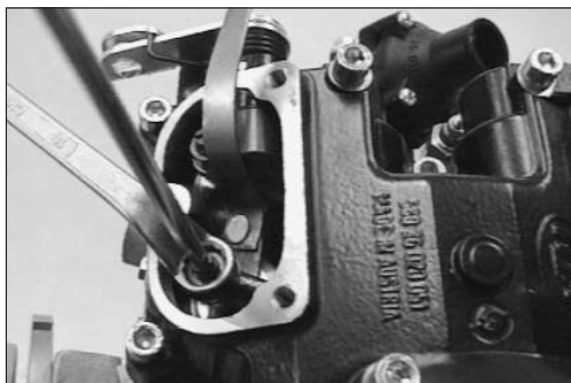
- Montare la molla di compressione e la vite di chiusura ⑤ completa di guarnizione e serrare con 20 Nm.



Test di funzionamento del decompressore automatico

- Ruotare l'albero motore nel senso di rotazione del motore (in avanti), ogni due rotazioni si deve udire chiaramente che la camma di decompressione si disinnesta.

AVVERTENZA: Se al ruotare del motore non si sente alcun „clic“ del decompressore automatico, ricontrollare la coppia di serraggio della vite di trascinamento (ingranaggio albero a camme).



Regolazione gioco valvole

- Posizionare il pistone sul P.M.S. d'accensione (far attenzione alla marcatura del volano.) e riavvitare la vite di bloccaggio dell'albero motore.

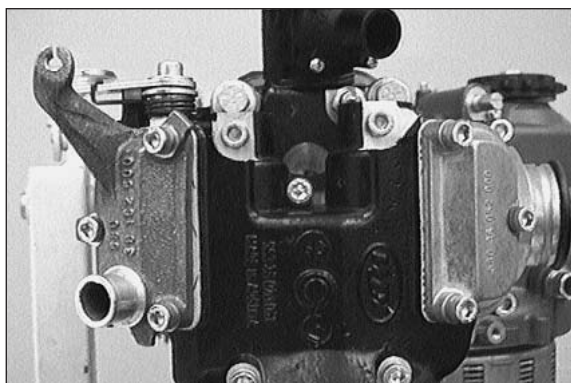
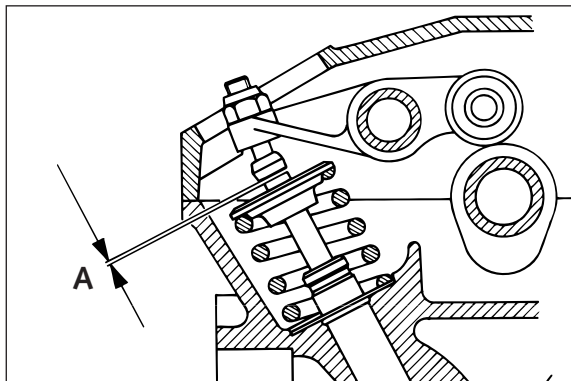
! AVVERTIMENTO !

QUANDO IL PISTONE NON È SUL PMS D'ACCENSIONE, LE VALVOLE VENGONO AZIONATE DAI BILANCIERI ED UN CORRETTO REGISTRO DEL GIOCO VALVOLE NON È POSSIBILE – IN QUESTO CASO IL MOTORE DEVE ESSERE RUOTATO DI UN GIRO E RIBLOCCATO.

- Il gioco delle valvole ❶ viene rilevato tra stelo valvola e vite di regolazione (a motore freddo).

GIOCO VALVOLE 400 : ASP. 0,20 mm / SCA. 0,20 mm
 GIOCO VALVOLE 540 : ASP. 0,15 mm / SCA. 0,15 mm
 GIOCO VALVOLE 620 : ASP. 0,15 mm / SCA. 0,15 mm
 GIOCO VALVOLE 640 : ASP. 0,15 mm / SCA. 0,15 mm
 GIOCO VALVOLE 625 : ASP. 0,15 mm / SCA. 0,15 mm
 GIOCO VALVOLE 660 : ASP. 0,15 mm / SCA. 0,15 mm

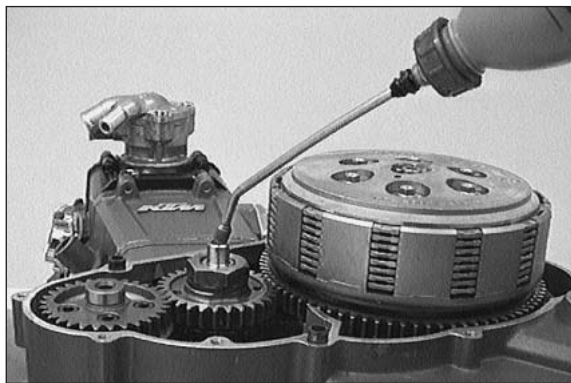
- Serrare i controdati con 20 Nm.
- Svitare la vite di fissaggio albero motore.



- Montare quindi i due coperchi valvole con guarnizioni nuove e le viti con anelli di tenuta di rame.
- Serrare le viti con 8 Nm.
- Avvitare la candela d'accensione e serrarla con 20 Nm.

Montaggio coperchio frizione

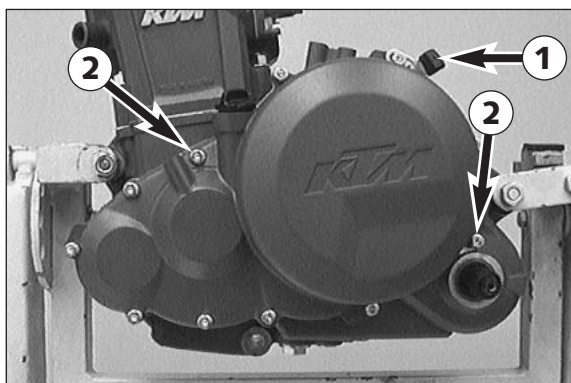
- Versare nel foro dell'asse semialbero circa 30 ml di olio.

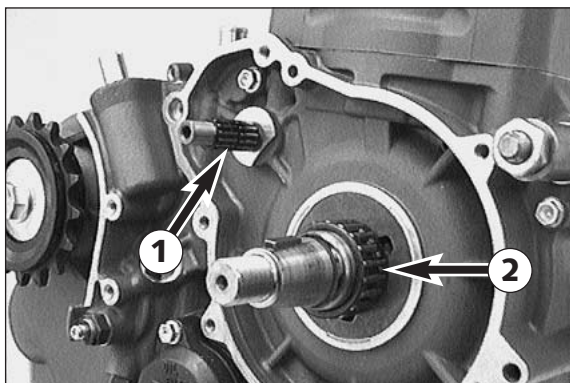


- Accertarsi che le due bussole di accoppiamento siano montate correttamente nel carter.
- Poggiare la nuova guarnizione della frizione e fissare con un pò di grasso.
- Ingrassare l'anello paraolio nel coperchio frizione e montare il coperchio.
- Montare le viti e il gommino d'arresto ❶ del pedale di avviamento.

AVVERTENZA: Montare le viti ❷ rispettivamente con un anello di tenuta di rame.

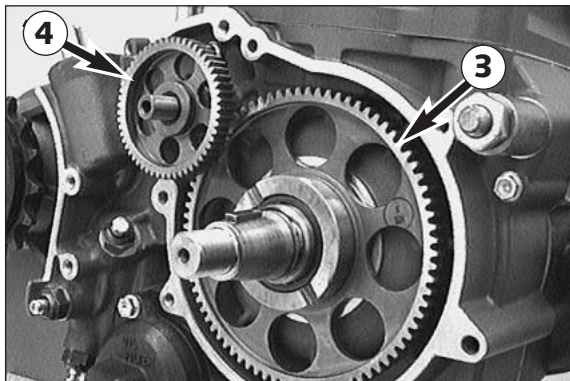
- Serrare le viti con 8 Nm.



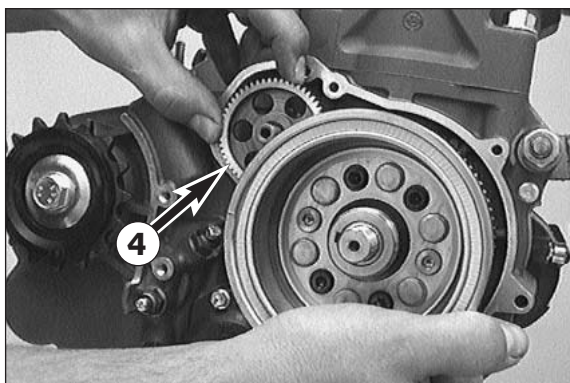


Montaggio ingranaggio avviamento elettrico

- Inserire la chiavetta nell'albero motore.
- Montare le 2 gabbie a rulli ❶ sul perno di supporto dell'ingranaggio doppio.
- Infilare la gabbia a rulli ❷ sull'albero motore.
- Oliare le gabbie a rulli.



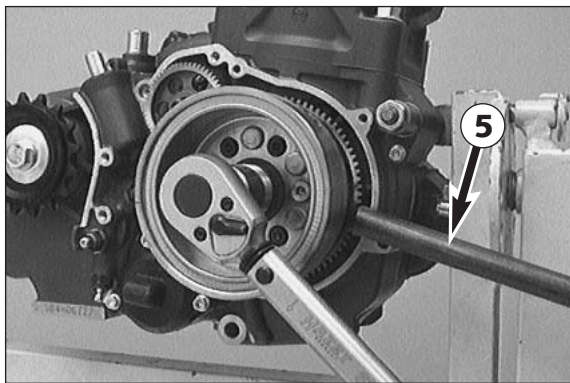
- Montare la ruota libera dentata ❸ e l'ingranaggio doppio ❹.



Montaggio accensione (Kokusan 4K-2)

- Sgrassare il cono del volano e dell'albero motore.
- Oliare accuratamente la ruota libera e montare il volano.

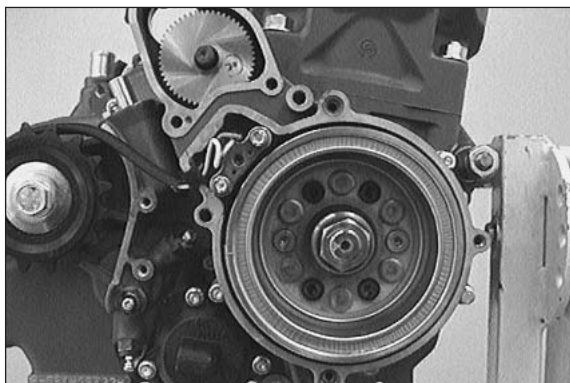
AVVERTENZA: Il volano può essere montato più facilmente girando l'ingranaggio doppio.



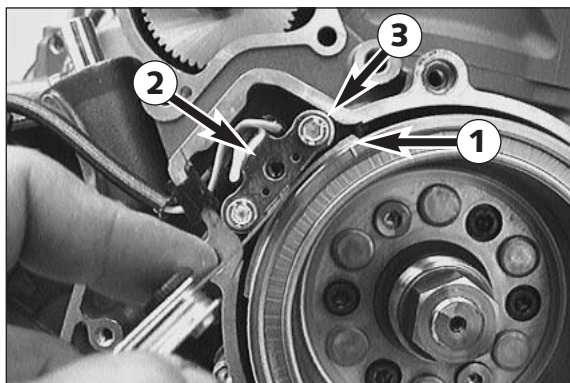
- Montare la rondella con il dado.
- Tenere fermo il volano con la chiave di fermo ❺ e serrare il dado esagonale con 150 Nm.

! AVVERTIMENTO !

PER SERRARE IL DADO ESAGONALE, NON BLOCCARE MAI L'ALBERO MOTORE MEDIANTE LA VITE DI FISSAGGIO ALBERO MOTORE, PERCHÉ COSÌ ESSO VERREBBE DANNEGGIATO.



- Inserire le 2 bussole di accoppiamento nel carter.
- Spalmare del silicone su entrambe le superfici di tenuta e posizionare la guarnizione nuova.
- Montare la flangia premontata dell'avviamento e fissarla con 4 viti.

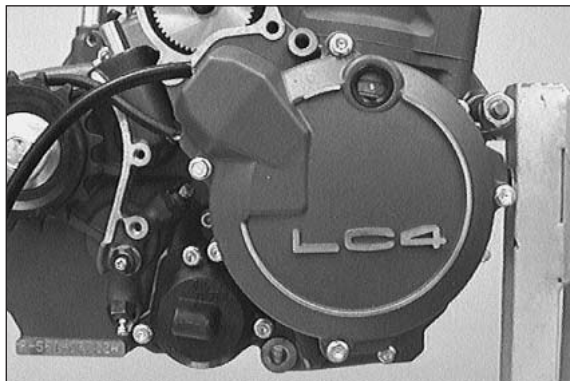


Registrazione trasmettitore d'impulsi

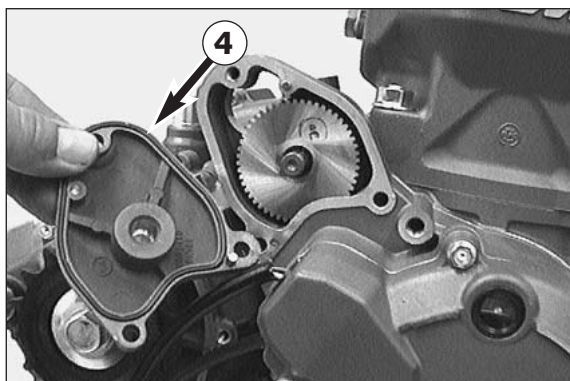
- Girare il volano fino a quando l'elevazione ❶ del volano coincide con il trasmettitore d'impulsi ❷.
- Misurare con uno spessore la distanza fra il trasmettitore d'impulsi ed il volano.

Valore nominale: 0,75 mm +/- 0,2 mm.

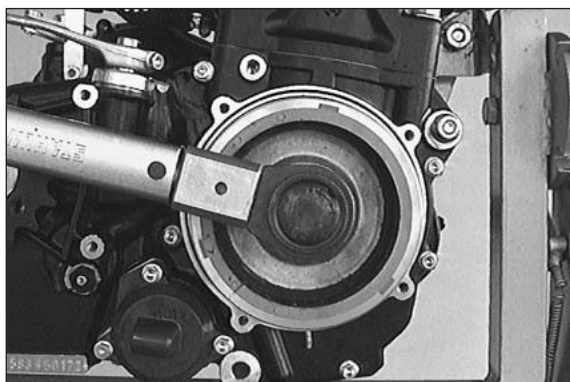
- Se necessario allentare le 2 viti ❸ e correggere la distanza spostando il trasmettitore d'impulsi. Al montaggio assicurare le due viti con Loctite 243.



- Inserire le due bussole di accoppiamento.
- Spalmare del silicone su entrambe le superfici di tenuta (coperchio accensione e carter motore) e posizionare la guarnizione nuova.
- Montare il coperchio accensione e serrare tutte le viti.

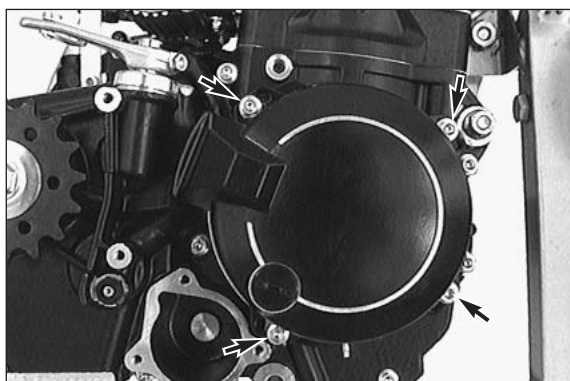


- Inserire l'O-ring nuovo ❹ nella scanalatura del coperchio avviamento e montare quest'ultimo con le 3 viti.

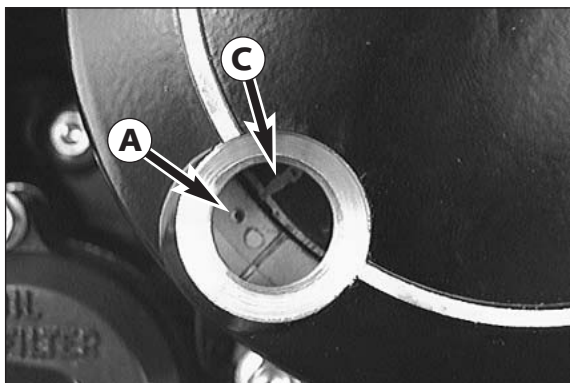


Montaggio accensione (SEM)

- Bloccare l'albero motore con la vite di bloccaggio.
- Introdurre la chiave nell'albero motore.
- Pulire il cono dell'albero e del volano e montare quest'ultimo.
- Montare la rosetta elastica ed il dado flangiato.
- Serrare quest'ultimo con 60 Nm.
- Infilare l'O-ring nella scanalatura del carter motore.



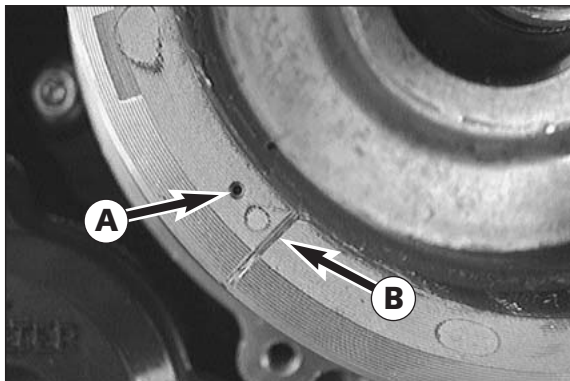
- Poggiarvi sopra il coperchio di accensione premontato e montare le 4 viti momentaneamente senza serrare.



Regolazione anticipo fisso (SEM)

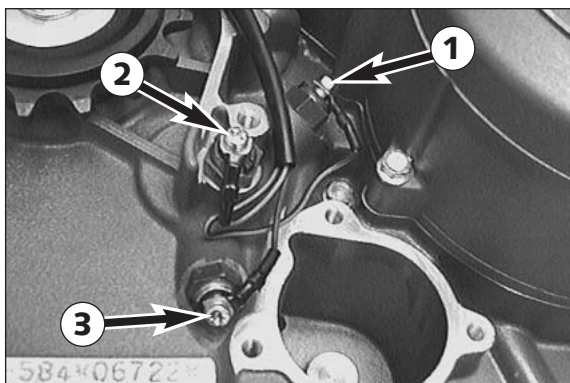
AVVERTENZA: Viene regolato dopo aver montato la vite di fissaggio dell'albero motore.

- Togliere la vite di chiusura al coperchio accensione.
- Girare il coperchio accensione in modo tale che i contrassegni dello statore **B** e del volano **A** coincidano.
- Avvitare le 4 viti del coperchio accensione.
- Montare infine la vite di chiusura del coperchio accensione.



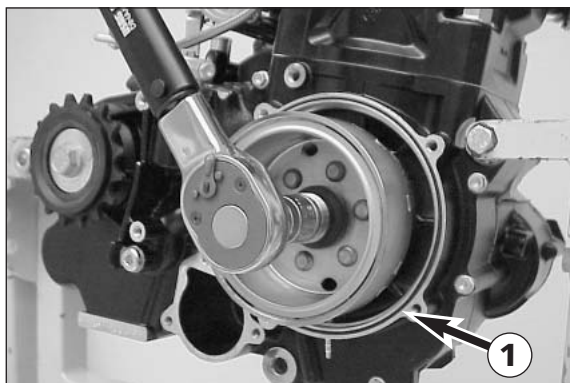
AVVERTENZA: Il motore 400 LC4 richiede più anticipo degli altri motori LC4. Dato che tutti i motori LC4 hanno lo stesso impianto di accensione, per il motore 400 LC4 è inciso un ulteriore riferimento sul volano. Il procedimento di regolazione dell'anticipo fisso rimane invariato.

- Nel motore 400 LC4 il contrassegno **B** (intaglio) deve combaciare con il segno sullo statore.
- Nei motori 540 LC4 e 620 LC4 il segno **A** (foro di 2 mm) deve combaciare con il segno sullo statore.



Montaggio cablaggio per EPC

- Infilare il cablaggio nella fascetta fissata al tendicatena automatico e attaccare i 3 capicorda alle viti di contatto facendo attenzione ai colori giusti dei cavi.
- Alla vite di contatto **1** attaccare il cavo nero/arancione.
- Alla vite di contatto **2** attaccare il cavo nero/verde.
- Alla vite di contatto **3** attaccare il cavo nero/blu.

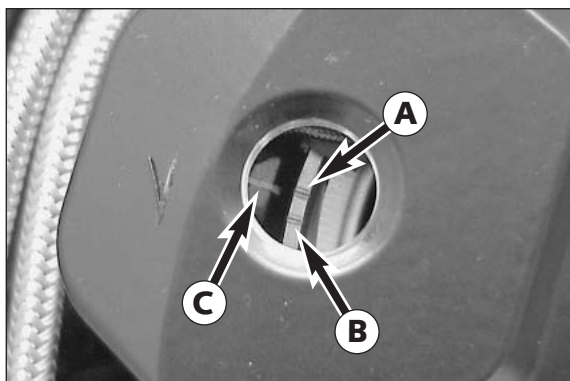


Montaggio accensione (Kokusan 4K-3)

- Bloccare l'albero motore con l'apposita vite di fissaggio.
- Inserire la chiavetta nell'albero motore.
- Pulire il cono del volano e l'albero motore e montare il volano.
- Montare la chiavetta ed il dado flangiato (filettatura sinistrorsa).
- Serrare il dado flangiato con 60 Nm.
- Inserire l'O-ring **1** nell'apposita scanalatura nel carter motore.



- Montare il coperchio accensione premontato ed inserire le 4 viti senza serrarle.



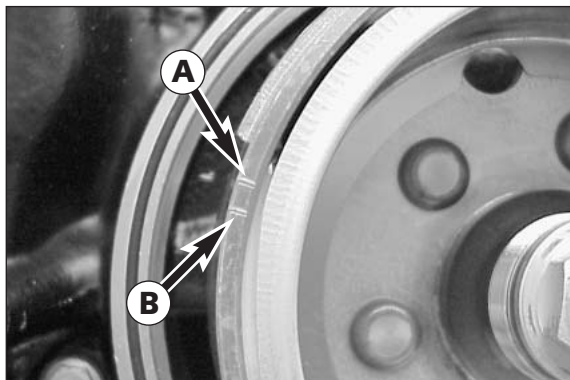
Regolazione anticipo fisso (Kokusan 4K-3)

AVVERTENZA: L'anticipo fisso viene regolato dopo aver montato la vite di fissaggio dell'albero motore.

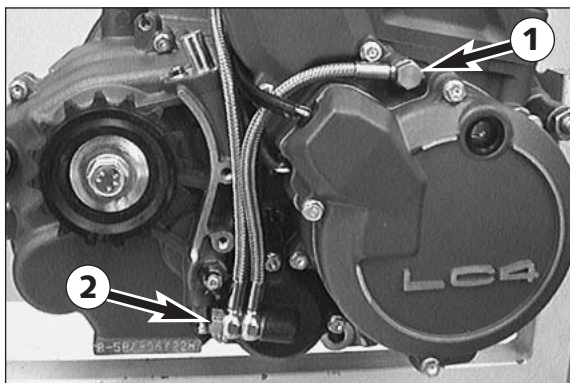
- Togliere la vite di chiusura dal coperchio d'accensione.
- Girare il coperchio d'accensione finché il contrassegno **C** sul trasmettitore d'impulsi non coincida con il contrassegno **A** o **B** sul volano.

AVVERTENZA: Nel motore 400 LC4 il contrassegno **B** deve combaciare con il segno sul trasmettitore d'impulsi.

Nel motore 620/660 LC4 il contrassegno **A** deve combaciare con il segno sul trasmettitore d'impulsi.

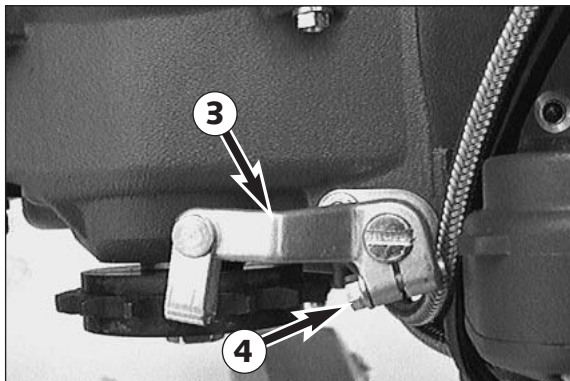


- Serrare le 4 viti del coperchio d'accensione.
- Infine montare la vite di chiusura.



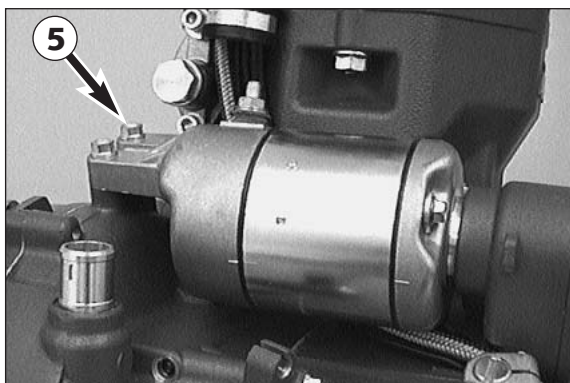
Montaggio tubazioni olio

- Montare i due tubi dell'olio.
- Serrare la vite passaggio olio ❶ con 10 Nm e la vite passaggio olio ❷ con 15 Nm.



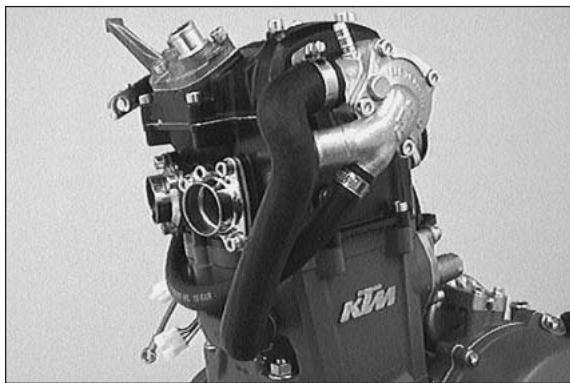
Montaggio leva di disinnesto frizione

- Per montare la leva di disinnesto ❸ girare di nuovo l'albero di disinnesto in senso orario fino all'arresto e montare la leva come mostra la figura.
- Avvitare la vite di arresto ❹.



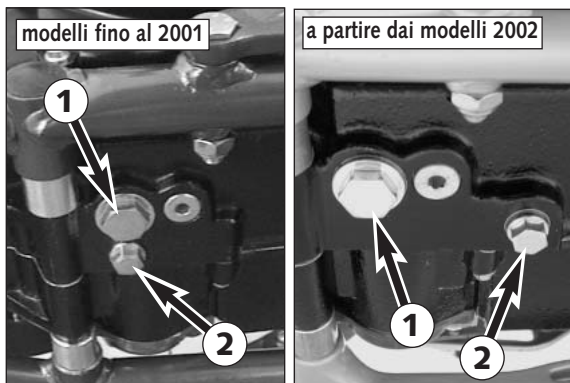
Motore d'avviamento elettrico

- Oliare leggermente l'O-ring alla flangia del motorino di avviamento elettrico.
- Montare il motore d'avviamento e fissarlo con le 2 viti ❺.



Montaggio tubi acqua

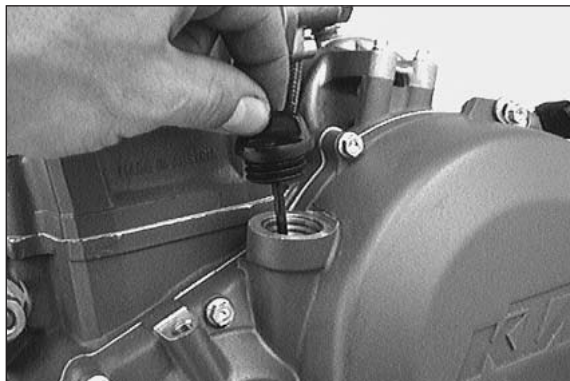
- Montare i due tubi dell'acqua e fissarli con le quattro fascette stringitubo.



Riempimento olio motore

- Montare la vite di scarico dell'olio ❶ completa di anello di tenuta e serrare con 30 Nm.
- Montare la vite magnetica ❷ e serrare con 20 Nm.

AVVERTENZA: Sul modello 660 SMC è stata montata una terza vite di chiusura. Coppia di serraggio: 20 Nm

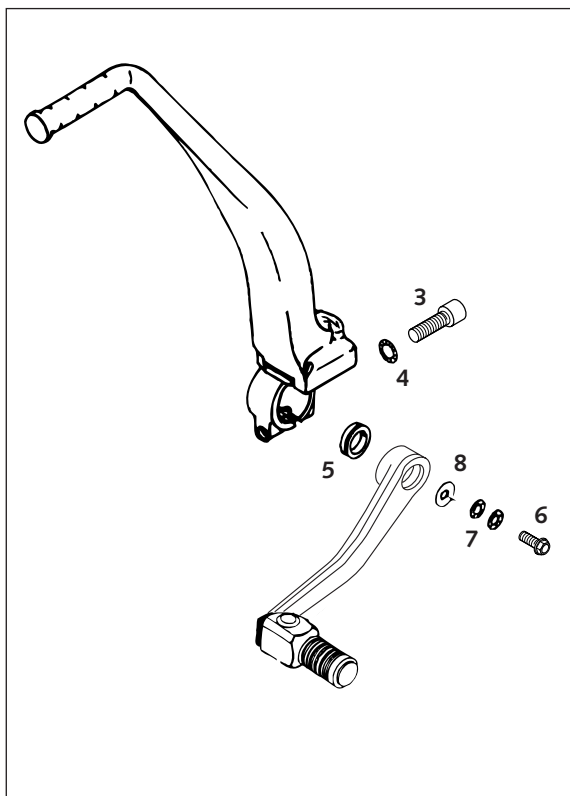
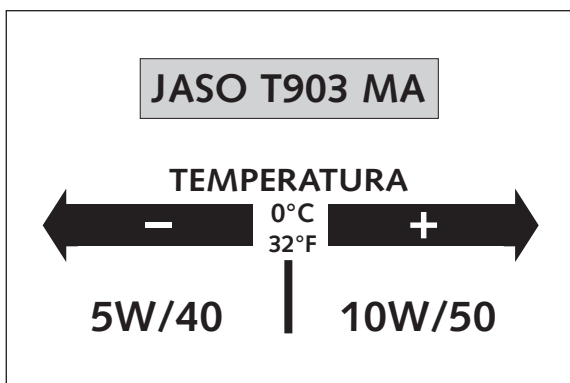


- Togliere l'astina livello olio ossia la vite di riempimento olio dal coperchio frizione ed immettere l'olio motore (qualità e viscosità – vedi sotto). Dopodiché rimontare l'astina livello olio ossia la vite di riempimento olio.

! AVVERTIMENTO !

- SI RACCOMANDA DI UTILIZZARE SOLO OLII SINTETICI DI MARCA (Motorex Power Synt 4T) CHE SODDISFINO O SUPERINO I REQUISITI QUALITATIVI DELLE CLASSI JASO T903 MA (CONTROLLARE LE INDICAZIONI SUL CONTENITORE).
- QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

Quantitativo di olio (fino al modello 2002): ca. 1,40 litri
Quantitativo di olio (a partire dal modello 2003): ca. 1,50 litri



Montaggio pedale avviamento e leva cambio

- Montare il pedale avviamento sull'albero pedale avviamento. Montare la vite ❸ con una rondella di sicurezza Schnorr nuova ❹ e serrarla.
- Montare l'anello di tenuta a V ❺ e la leva cambio sull'albero cambio.
- Montare la vite ❻ con 2 rondelle Nordlock ❼ e la rondella ❸.
- Regolare quindi il gommino d'arresto.

AVVERTENZA: Quando il motore è assemblato completamente, chiudere tutte le aperture sul motore (condotto di aspirazione, condotto di scarico, raccordi acqua, sfiati, ...) con tappi appropriati per evitare che al montaggio del motore entrino dei corpi estranei nell'interno del motore.

EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO

7

INDICE

EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO – SUPER COMPETITION	7-4
CONTROLLO REGOLATORE-RADDRIZZATORE	7-4
CONTROLLO REGOLATORI DELLA TENSIONE	7-4
CONTROLLO CONDENSATORE	7-4
EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO – LC4 COMPETITION	7-5
COLLEGAMENTO DI CARICA	7-5
CONTROLLO DELLA PERDITA DI CORRENTE	7-5
STACCO BATTERIA	7-6
CARICA BATTERIA	7-6
CONTROLLO TENSIONE DI CARICA / REGOLATORE-RADDRIZZATORE	7-6
CONTROLLO CONDENSATORE	7-7
CONTROLLO INTERRUTTORE DEL MINIMO	7-7
EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO – LC4	7-8
COLLEGAMENTO DI CARICA	7-8
CONTROLLO DELLA PERDITA DI CORRENTE	7-8
STACCO BATTERIA	7-9
CARICA BATTERIA	7-9
CONTROLLO TENSIONE DI CARICA/REGOLATORE-RADDRIZZATORE	7-9
CONTROLLO CONDENSATORE	7-10
SISTEMA DI AVVIAMENTO ELETTRICO	7-11
CONTROLLO RELÈ AUSILIARIO	7-12
CONTROLLO FUNZIONAMENTO DEL RELÈ AUSILIARIO PER L'AVVIAMENTO	7-12
CONTROLLO DIODI	7-12
CONTROLLO RELÈ D'AVVIAMENTO	7-13
CONTROLLO MOTORE D'AVVIAMENTO ELETTRICO	7-13
CONTROLLO INTERRUTTORE DELLA FRIZIONE	7-14
CONTROLLO PULSANTE D'AVVIAMENTO ED INTERRUTTORE DI ARRESTO D'EMERGENZA	7-14
DIAGNOSI DEI DIFETTI NEL SISTEMA DELL'AVVIATORE ELETTRICO	7-14
SISTEMA DI ACCENSIONE	7-15
UNITÀ CDI	7-16
VERIFICA DELLA BOBINA DI ACCENSIONE	7-16
DIAGNOSI DEI DIFETTI NEL SISTEMA D'ACCENSIONE	7-16
SISTEMA EPC	7-17

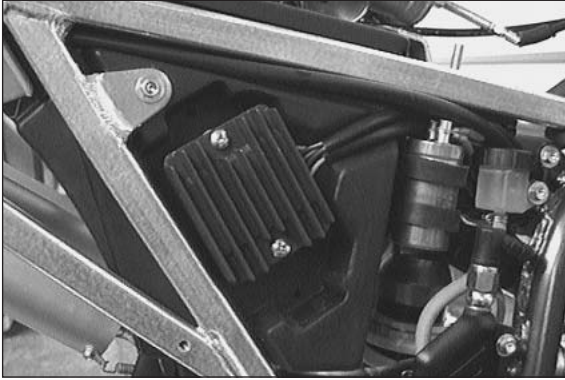
INDICE

SMONTAGGIO / SOSTITUZIONE VALVOLA ELETTROMAGNETICA PER L'EPC . . .	7-18
CONTROLLO VALVOLA ELETTROMAGNETICA PER L'EPC	7-18
DISPOSITIVO DI COMANDO DEL SISTEMA EPC	7-18
CONTROLLO MICROINTERRUTTORE DEL SISTEMA EPC	7-19
SOSTITUZIONE MICROINTERRUTTORE DEL SISTEMA EPC	7-19
INTERRUTTORE DEL MINIMO / CONTROLLO VITI DI CONTATTO	7-19
EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO – DUKE-E	7-20
COLLEGAMENTO DI CARICA	7-20
CONTROLLO DELLA PERDITA DI CORRENTE	7-20
CONTROLLO TENSIONE DI CARICA/REGOLATORE-RADDRIZZATORE . .	7-21
STACCO BATTERIA	7-21
CARICA BATTERIA	7-21
CONTROLLO CONDENSATORE	7-22
SISTEMA DI AVVIAMENTO ELETTRICO	7-23
CONTROLLO RELÈ AUSILIARIO	7-24
CONTROLLO FUNZIONAMENTO DEL RELÈ AUSILIARIO PER L'AVVIAMENTO . .	7-24
CONTROLLO DIODI	7-25
CONTROLLO INTERRUTTORE DELLA FRIZIONE	7-25
CONTROLLO PULSANTE D'AVVIAMENTO ED INTERRUTTOR DI ARRESTO D'EMERGENZA	7-25
CONTROLLO RELÈ D'AVVIAMENTO	7-26
CONTROLLO MOTORE D'AVVIAMENTO ELETTRICO	7-26
CONTROLLO INTERRUTTORE DEL MINIMO	7-26
DIAGNOSI DEI DIFETTI NEL SISTEMA DELL'AVVIATORE ELETTRICO . . .	7-26
SISTEMA DI ACCENSIONE	7-27
UNITÀ CDI	7-28
VERIFICA DELLA BOBINA DI ACCENSIONE	7-28
SPINA DELLA CANDELA	7-28
CONTROLLO RELÈ DEL CAVALLETTO LATERALE	7-28
CONTROLLO INTERRUTTORE DEL CAVALLETTO LATERALE	7-29
DIAGNOSI DEI DIFETTI NEL SISTEMA D'ACCENSIONE	7-29
EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO – SXC '99	7-30
CONTROLLO TENSIONE DI CARICA/REGOLATORE-RADDRIZZATORE . .	7-30
CONTROLLO CONDENSATORE	7-30
EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO – SC '99	7-31
CONTROLLO TENSIONE DI CARICA	7-31
CONTROLLO CONDENSATORE	7-31
VERIFICA DELLA BOBINA DI ACCENSIONE	7-31

INDICE

EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO – DUKE-E '99	7-32
COLLEGAMENTO DI CARICA	7-32
CONTROLLO DELLA PERDITA DI CORRENTE	7-32
CONTROLLO TENSIONE DI CARICA/REGOLATORE-RADDRIZZATORE	7-33
STACCO BATTERIA	7-33
CARICA BATTERIA	7-33
CONTROLLO CONDENSATORE	7-34
SISTEMA DI AVVIAMENTO ELETTRICO	7-35
CONTROLLO RELÈ AUSILIARIO	7-36
CONTROLLO FUNZIONAMENTO DEL RELÈ AUSILIARIO PER L'AVVIAMENTO	7-36
CONTROLLO DIODI	7-37
CONTROLLO INTERRUOTTORE DELLA FRIZIONE	7-37
CONTROLLO PULSANTE D'AVVIAMENTO ED INTERRUOTTORE DI ARRESTO D'EMERGENZA	7-37
CONTROLLO RELÈ D'AVVIAMENTO	7-38
CONTROLLO MOTORE D'AVVIAMENTO ELETTRICO	7-38
CONTROLLO INTERRUOTTORE DEL MINIMO	7-38
DIAGNOSI DEI DIFETTI NEL SISTEMA DELL'AVVIATORE ELETTRICO	7-38
SISTEMA DI ACCENSIONE	7-39
UNITÀ CDI	7-40
VERIFICA DELLA BOBINA DI ACCENSIONE	7-40
SPINA DELLA CANDELA	7-40
CONTROLLO RELÈ DEL CAVALLETTO LATERALE	7-40
CONTROLLO INTERRUOTTORE DEL CAVALLETTO LATERALE	7-41
DIAGNOSI DEI DIFETTI NEL SISTEMA D'ACCENSIONE	7-41
 CONTROLLI CON L'ADATTORE DELLE TENSIONI DI PICCO	
(A PARTIRE DAI MODELLI 2000)	
PARAMETRI DINAMICI GENERATORE 400/640 LC4-E, DUKE, ADVENTURE	7-42
PARAMETRI STATICI ACCENSIONE 400/640 LC4-E, DUKE, ADVENTURE	7-43
PARAMETRI STATICI GENERATORE 400/640 LC4-E, DUKE, ADVENTURE	7-45
PARAMETRI STATICI ACCENSIONE 400/620/625 SC	7-47
PARAMETRI STATICI GENERATORE 400/620/625 SC	7-49
 CONTROLLO TACHIMETRO E SENSORE VELOCITÀ (ADVENTURE A PARTIRE DAL MOD. 2002)	 7-51

EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO – SUPER COMPETITION

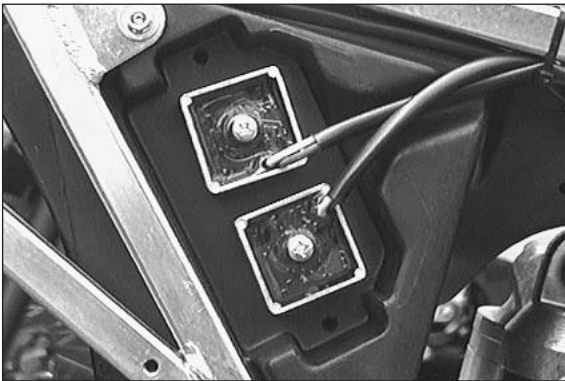


Controllo regolatore-raddrizzatore

- Avviare il motore ed accendere l'anabbagliante.
- Attaccare un voltmetro ai due allacciamenti del condensatore (cavo rosso/bianco = positivo, cavo marrone = negativo).
- Portare il motore a 5000 giri/min. e leggere la tensione.

Valore nominale: 14,0 - 15,0 V

Se il valore misurato si discosta notevolmente dal valore nominale, controllare il condensatore. Se il condensatore è in ordine, il regolatore-raddrizzatore va sostituito.



Controllo regolatori della tensione

I due regolatori della tensione sono montati sotto la fiancatina destra sulla cassafiltro.

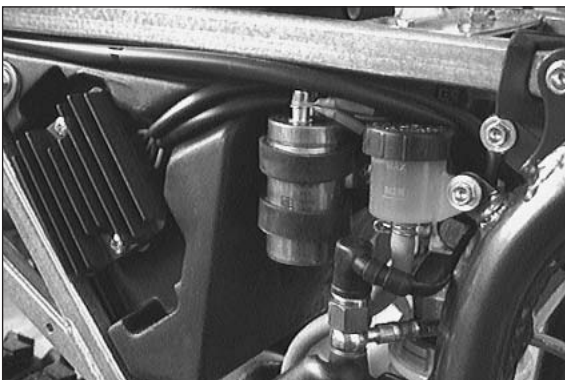
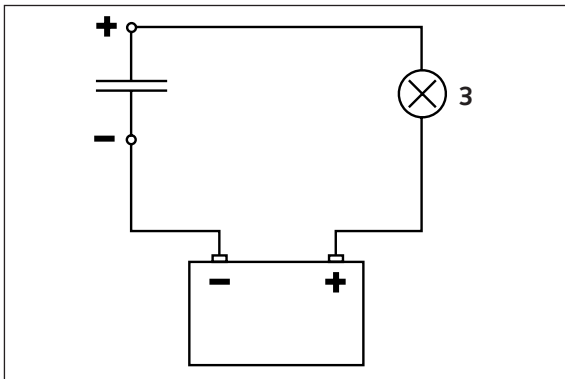
Per principio è da notare che i regolatori della tensione sono collegati dietro gli interruttori. Un regolatore della tensione regola solo il circuito elettrico della luce di arresto. Il secondo regola il circuito elettrico per il faro, il fanalino posteriore, l'illuminazione del tachimetro e l'avvisatore acustico.

Un regolatore della tensione difettoso può avere effetti diversi:

- Nel circuito elettrico non vi è alcuna tensione
In questo caso scollegare il regolatore della tensione quando il motore gira al minimo. Se ora funzionano le utenze, il regolatore della tensione è difettoso.
Se nonostante ciò non vi è alcuna corrente, il difetto va cercato nell'interruttore, nel cablaggio o nell'impianto d'accensione.
- Tensione troppo alta nel circuito elettrico
Le lampadine bruciano.
Per il controllo della tensione attaccare il voltmetro (cavo giallo = positivo, cavo marrone = negativo). Avviare il motore ed accendere le utenze.

A 3000 giri/min. il regolatore della tensione deve trasmettere 12,0 - 14,0 V di tensione alternata. A numeri di giri più alti non devono essere superati 14,0 V.

Se il valore misurato si discosta notevolmente dal valore nominale, il regolatore della tensione va sostituito.



Controllo condensatore

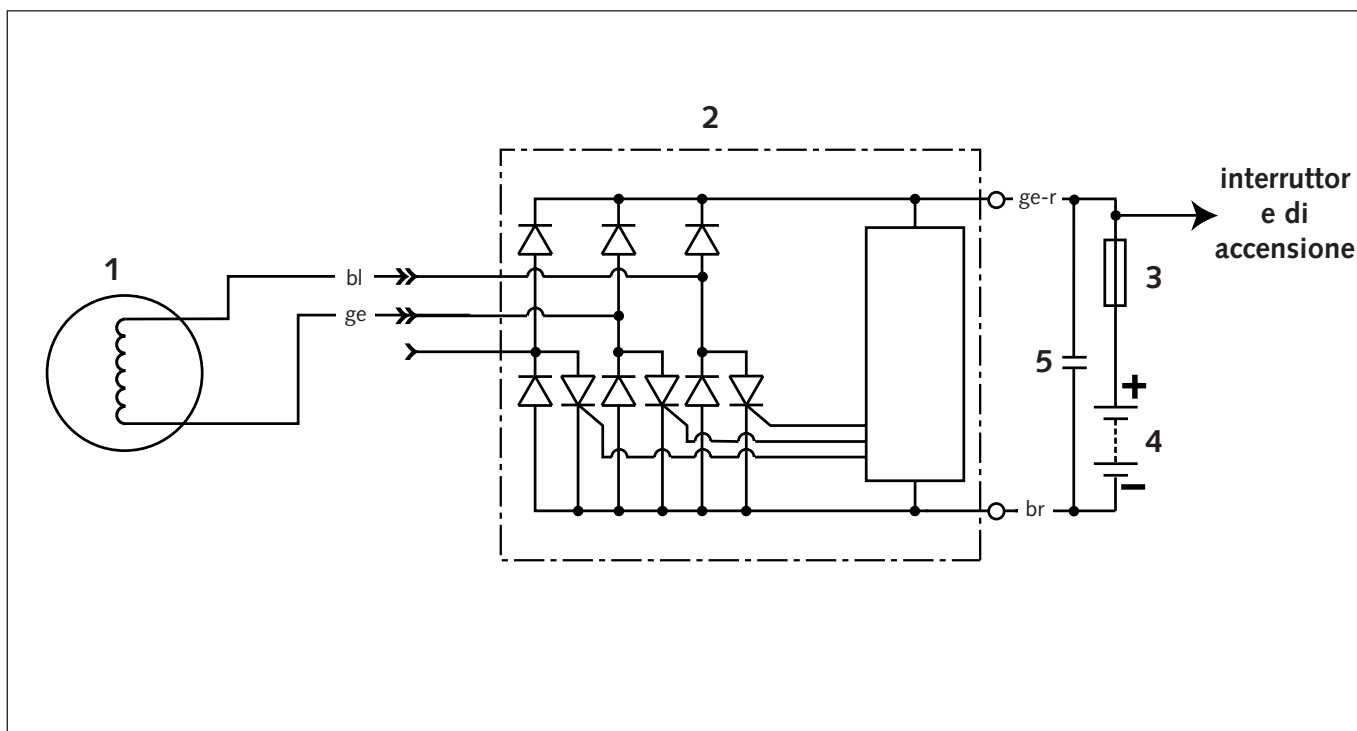
- Scaricare il condensatore facendo ponte sui due collegamenti con un cacciavite, quindi smontarlo.
- Collegare il polo negativo di una batteria da 12V al morsetto negativo del condensatore; il collegamento dal polo positivo della batteria al morsetto positivo del condensatore (contrassegnato con +) va effettuato con una lampada di controllo ⑨.
- Alla chiusura del circuito la lampada deve incominciare a lampeggiare.
Mano a mano che il condensatore si carica, diminuisce l'intensità della luce della lampada.
- La spia di controllo si deve spegnere in 0,5-2 secondi (in relazione alla capacità della lampada).
- Se la lampada non si spegne o non lampeggia, vuol dire che il condensatore è difettoso.

! AVVERTIMENTO !

PRIMA E DOPO OGNI CONTROLLO BISOGNA SCARICARE IL CONDENSATORE.

MONTANDO IL CONDENSATORE FARE ATTENZIONE AI CONTRASSEGNI DEI COLLEGAMENTI (COLLEGARE IL CAVO BIANCO/ROSSO AL +).

EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO – LC4 COMPETITION



bl blu
br marrone
ge giallo
gr grigio
g verde
o arancione
r rosso
s nero
v violetto
w bianco
ra rosa

Collegamento di carica

- ① Generatore
- ② Regolatore-raddrizzatore
- ③ Fusibile principale (20 A)
- ④ Batteria (12V / 8Ah)
- ⑤ Condensatore



Controllo dispersione di corrente

Il controllo della dispersione di corrente va eseguito prima del controllo del regolatore-raddrizzatore.

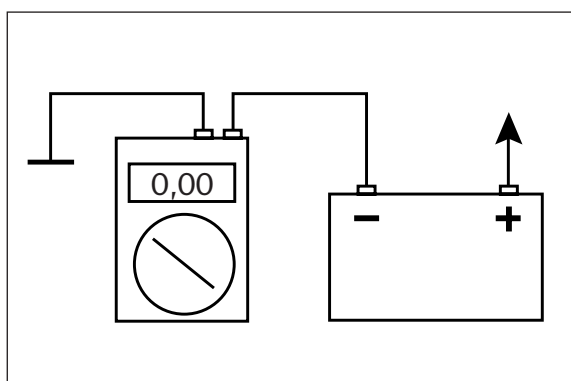
- Disinserire l'accensione e staccare il cavo di massa dalla batteria.
- Collegare un amperometro fra il cavo di massa ed il polo negativo della batteria.

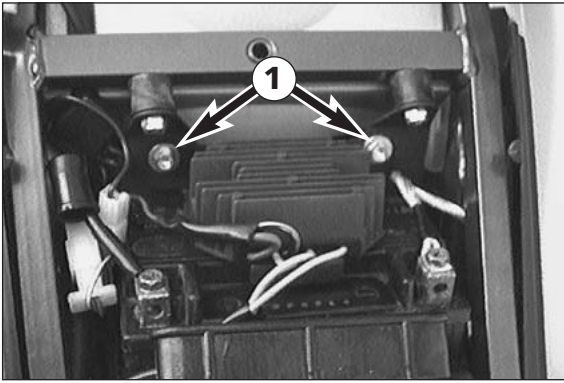
Valore nominale: al massimo 1 mA

- Se il valore è superiore a quello indicato bisogna cercare le utenze della corrente.

per esempio:

- regolatore-raddrizzatore difettoso
- correnti di fuga nei connettori o nell'interruttore di accensione





Stacco / sostituzione batteria

- Togliere la sella.
- Scollegare prima il polo negativo poi il polo positivo della batteria.
- Rimuovere le 2 viti ❶ ed orientare a lato la lamiera di sostegno con il regolatore-raddrizzatore.
- Togliere la batteria.
- Al rimontaggio collegare per ultimo il polo negativo alla batteria.

! AVVERTIMENTO !

AL RIPIEMIMENTO DI UNA BATTERIA NUOVA SEGUIRE LE INDICAZIONI DEL FOGLIO D'ISTRUZIONI FORNITO CON OGNI BATTERIA NUOVA.

SU TALE FOGLIO SONO INDICATE ANCHE LE NORME DI SICUREZZA

LA NON-OSSERVANZA DI QUESTE NORME PUÒ PORTARE A LESIONI GRAVI.



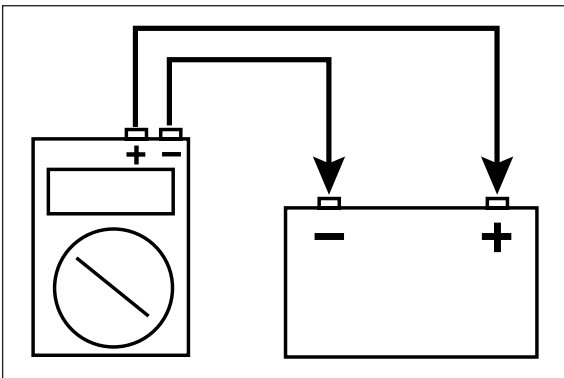
Carica batteria

- Smontare la batteria e rilevare lo stato di carica. A questo scopo la tensione va misurata fra i poli della batteria con un voltmetro (tensione di riposo). Tolleranza dello strumento di misura max. 1%.
- Per ottenere una misurazione esatta, prima dell'operazione la batteria deve essere né caricata né scaricata per almeno 30 minuti.
- Se non è possibile rilevare lo stato di carica, la batteria può essere caricata secondo le indicazioni che si trovano sulla batteria.

! AVVERTIMENTO !

- NON TOGLIERE MAI I LARDONI DI CHIUSURA.
- PER LA CARICA COLLEGARE PRIMA LA BATTERIA AL CARICA-BATTERIE, POI ACCENDERE IL CARICA-BATTERIE.
- PER LA CARICA IN AMBIENTI CHIUSI PROVVEDERE AD UNA BUONA VENTILAZIONE. DURANTE LA CARICA LA BATTERIA PRODUCE DEI GAS ESPLOSIVI.
- SE LA BATTERIA VIENE CARICATA TROPPO A LUNGO O CON UNA TENSIONE TROPPO ALTA, FUGISCONO ELETTROLITI ATTRAVERSO LE VALVOLE DI SICUREZZA E DI CONSEGUENZA LA BATTERIA PERDE CAPACITÀ.
- TRALASCIARE POSSIBILMENTE DELLE CARICHE VELOCI.

Tensione di riposo Volt	Stato di carica %	Durata di carica a 0,8 A	Tensione di carica
>12,7	100	—	Max. 14,4 V
~12,5	75	4 h	
~12,2	50	7 h	
~12,0	25	11 h	
~11,8	0	14 h	
<11,5	0	20 h	



Controllo tensione di carica / regolatore-raddrizzatore

AVVERTENZA: I valori seguenti sono da ritenere validi solo quando la batteria è carica (stato di carica almeno 90%).

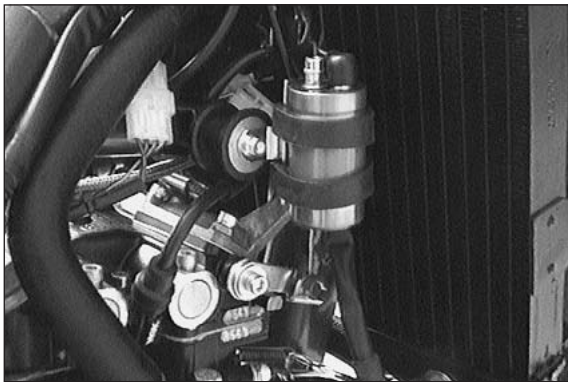
- Attaccare un voltmetro ai due allacciamenti della batteria.
- Avviare il motore ed accendere l'anabbagliante.
- Portare il motore a 5000 giri/min. e leggere la tensione.

Valore nominale: 14,0 - 15,0 V

Se il valore misurato si discosta notevolmente dal valore nominale:

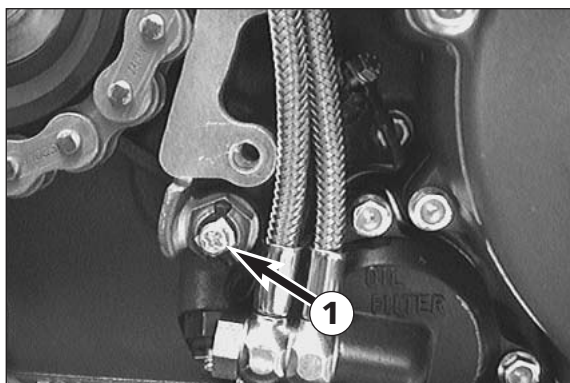
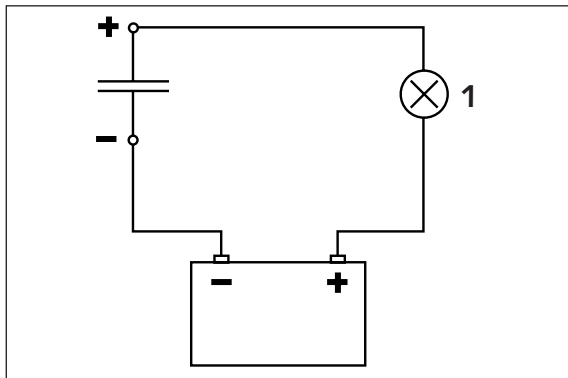
- controllare la spina tra statore e regolatore-raddrizzatore e la spina tra regolatore-raddrizzatore e fascio di cavi
- controllare lo statore
- sostituire il regolatore-raddrizzatore





Controllo condensatore

- Sfilare il fusibile principale dal suo supporto.
- Scaricare il condensatore facendo ponte sui due collegamenti con un cacciavite, quindi smontarlo.
- Collegare il polo negativo di una batteria da 12V al morsetto negativo del condensatore; il collegamento dal polo positivo della batteria al morsetto positivo del condensatore (contrassegnato con +) va effettuato con una lampada di controllo ❶.
- Alla chiusura del circuito la lampada deve incominciare a lampeggiare.
Mano a mano che il condensatore si carica, diminuisce l'intensità della luce della lampada.
- La lampada di controllo si deve spegnere in 0,5-2 secondi (in relazione alla capacità della lampada).
- Se la lampada non si spegne o non lampeggia, vuol dire che il condensatore è difettoso.



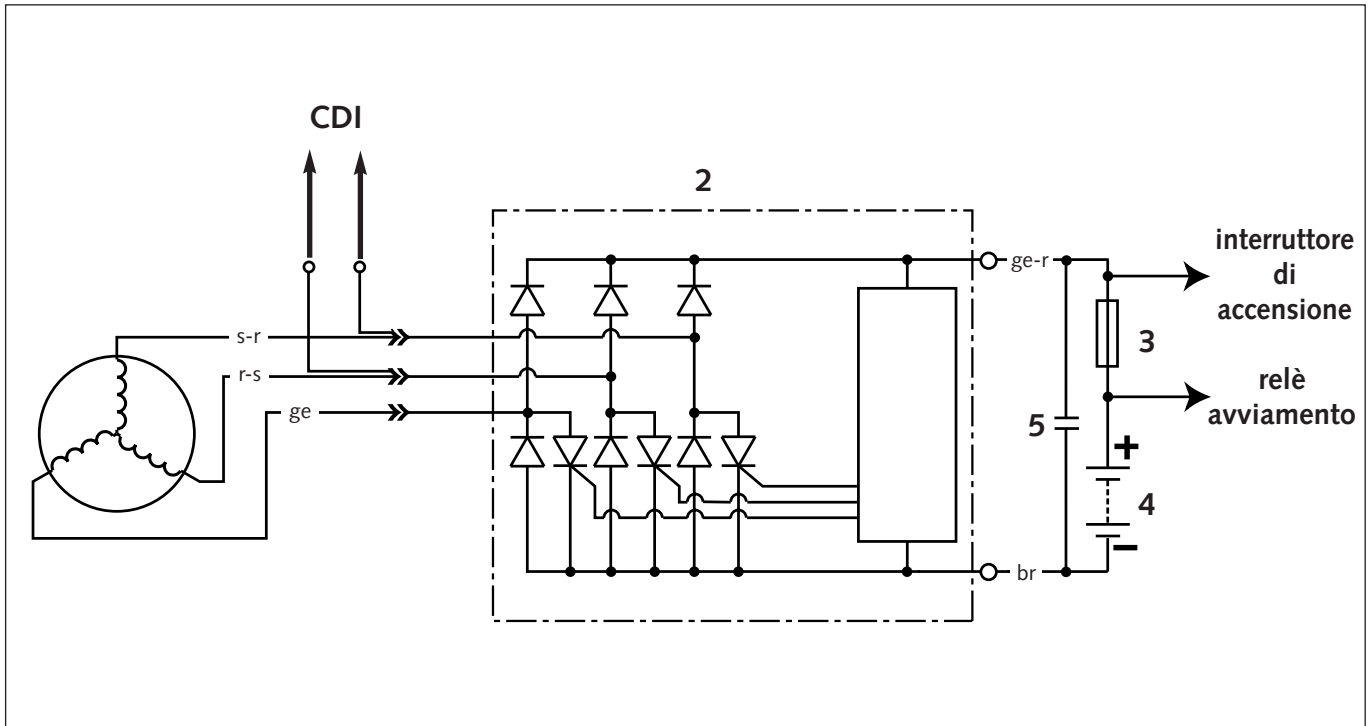
Controllo interruttore del minimo

- Togliere il carter catena.
- Attaccare una pinzetta della lampada di controllo al polo positivo della batteria e l'altra pinzetta al contatto ❶ dell'interruttore del minimo.
- Con la marcia folle inserita la lampada di controllo deve illuminarsi.
- Con una marcia inserita la lampada di controllo si spegne.

! AVVERTIMENTO !

PRIMA E DOPO OGNI CONTROLLO BISOGNA SCARICARE IL CONDENSATORE.
MONTANDO IL CONDENSATORE FARE ATTENZIONE AI CONTRASSEGNI DEI COLLEGAMENTI (COLLEGARE IL CAVO BIANCO/ROSSO AL +).

EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO – LC4



bl blu
br marrone
ge giallo
gr grigio
g verde
o arancione
r rosso
s nero
v violetto
w bianco
ra rosa

Collegamento di carica

- ① Generatore
- ② Regolatore-raddrizzatore
- ③ Fusibile principale (20 A)
- ④ Batteria (12V / 8Ah)
- ⑤ Condensatore



Controllo dispersione di corrente

Il controllo della dispersione di corrente va eseguito prima del controllo del regolatore-raddrizzatore.

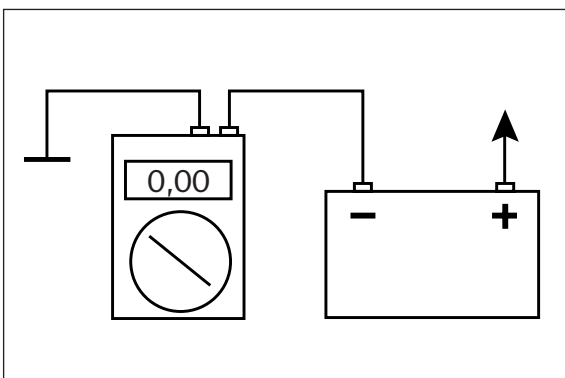
- Disinserire l'accensione e staccare il cavo di massa dalla batteria.
- Collegare un amperometro fra il cavo di massa ed il polo negativo della batteria.

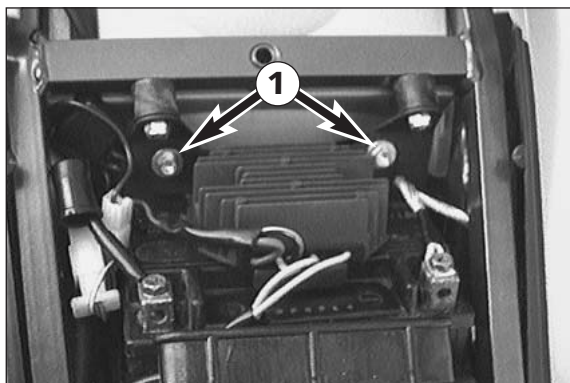
Valore nominale: al massimo 1 mA

- Se il valore è superiore a quello indicato bisogna cercare le utenze della corrente.

per esempio:

- regolatore-raddrizzatore difettoso
- correnti di fuga nei connettori o nell'interruttore di accensione.





Stacco / sostituzione batteria

- Togliere la sella.
- Scollegare prima il polo negativo poi il polo positivo della batteria.
- Rimuovere le viti ❶ ed orientare a lato la lamiera di sostegno con il regolatore della tensione.
- Togliere la batteria.
- Al rimontaggio collegare per ultimo il polo negativo alla batteria.

! AVVERTIMENTO !

AL RIPIEMIMENTO DI UNA BATTERIA NUOVA SEGUIRE LE INDICAZIONI DEL FOGLIO D'ISTRUZIONI FORNITO CON OGNI BATTERIA NUOVA.

SU TALE FOGLIO SONO INDICATE ANCHE LE NORME DI SICUREZZA

LA NON-OSSERVANZA DI QUESTE NORME PUÒ PORTARE A LESIONI GRAVI.



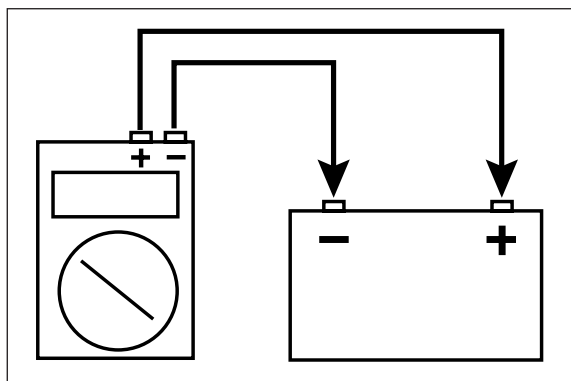
Carica batteria

- Smontare la batteria e rilevare lo stato di carica. A questo scopo la tensione va misurata fra i poli della batteria con un voltmetro (tensione di riposo). Tolleranza dello strumento di misura max. 1%.
- Per ottenere una misurazione esatta, prima dell'operazione la batteria deve essere né caricata né scaricata per almeno 30 minuti.
- Se non è possibile rilevare lo stato di carica, la batteria può essere caricata secondo le indicazioni che si trovano sulla batteria.

! AVVERTIMENTO !

- NON TOGLIERE MAI I LARDONI DI CHIUSURA.
- PER LA CARICA COLLEGARE PRIMA LA BATTERIA AL CARICA-BATTERIE, POI ACCENDERE IL CARICA-BATTERIE.
- PER LA CARICA IN AMBIENTI CHIUSI PROVVEDERE AD UNA BUONA VENTILAZIONE. DURANTE LA CARICA LA BATTERIA PRODUCE DEI GAS ESPLOSIVI.
- SE LA BATTERIA VIENE CARICATA TROPPO A LUNGO O CON UNA TENSIONE TROPPO A LUNGO O CON UNA TENSIONE TROPPO ALTA, FUGISCONO ELETTROLITI ATTRAVERSO LE VALVOLE DI SICUREZZA E DI CONSEGUENZA LA BATTERIA PERDE CAPACITÀ.
- TRALASCIARE POSSIBILMENTE DELLE CARICHE VELOCI.

Tensione di riposo Volt	Stato di carica %	Durata di carica a 0,8 A	Tensione di carica
>12,7	100	—	Max. 14,4 V
~12,5	75	4 h	
~12,2	50	7 h	
~12,0	25	11 h	
~11,8	0	14 h	
<11,5	0	20 h	



Controllo tensione di carica / regolatore-raddrizzatore

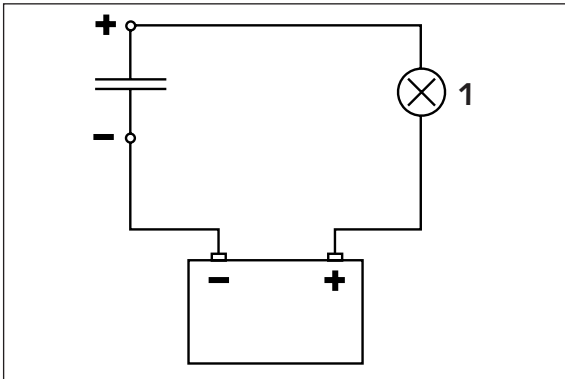
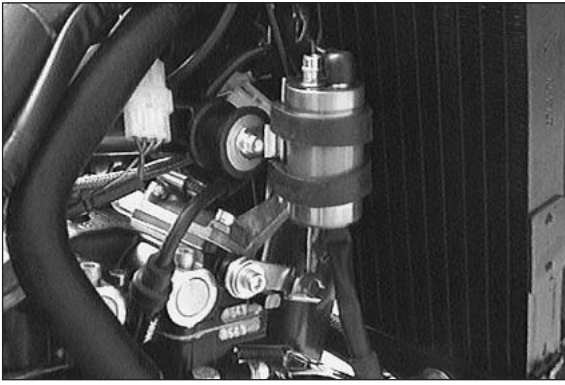
AVVERTENZA: I valori seguenti sono da ritenere validi solo quando la batteria è carica (stato di carica almeno 90%).

- Avviare il motore ed accendere l'anabbagliante.
- Attaccare un voltmetro ai due allacciamenti della batteria.
- Portare il motore a 5000 giri/min. e leggere la tensione.

Valore nominale: 14,0 - 15,0 V

Se il valore misurato si discosta notevolmente dal valore nominale:

- controllare la spina tra statore e regolatore-raddrizzatore e la spina tra regolatore-raddrizzatore e fascio di cavi
- controllare lo statore
- sostituire il regolatore-raddrizzatore



Controllo condensatore

- Sfilare il fusibile principale dal suo supporto.
- Scaricare il condensatore facendo ponte sui due collegamenti con un cacciavite, quindi smontarlo.
- Collegare il polo negativo di una batteria da 12V al morsetto negativo del condensatore; il collegamento dal polo positivo della batteria al morsetto positivo del condensatore (contrassegnato con +) va effettuato con una lampada di controllo ❶.
- Alla chiusura del circuito la lampada deve incominciare a lampeggiare.
Mano a mano che il condensatore si carica, diminuisce l'intensità della luce della lampada.
- La lampada di controllo si deve spegnere in 0,5-2 secondi (in relazione alla capacità della lampada).
- Se la lampada non si spegne o non lampeggia, vuol dire che il condensatore è difettoso.

! AVVERTIMENTO !

PRIMA E DOPO OGNI CONTROLLO BISOGNA SCARICARE IL CONDENSATORE.
MONTANDO IL CONDENSATORE FARE ATTENZIONE AI CONTRASSEGNI DEI COLLEGAMENTI (COLLEGARE IL CAVO BIANCO/ROSSO AL +).

- | | | |
|----|-------|-----------|
| bl | ..... | blu |
| br | ..... | marrone |
| ge | ..... | giallo |
| gr | ..... | grigio |
| g | ..... | verde |
| o | ..... | arancione |
| r | ..... | rosso |
| s | ..... | nero |
| v | ..... | violetto |
| w | ..... | bianco |
| ra | ..... | rosa |

AVVERTENZA: Il sistema di avviamento elettrico é dotato di un dispositivo di sicurezza.
L'avviamento elettrico é possibile solo quando sono date le seguenti condizioni:

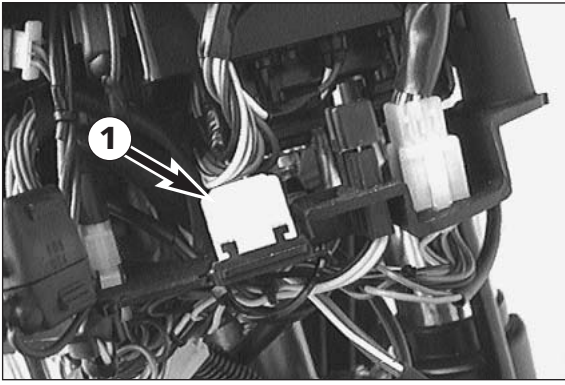
- Funzionamento del sistema di avviamento elettrico:

Dalla batteria ❶ la tensione della batteria passa all'interruttore di accensione ❷ ed all'interruttore di arresto d'emergenza ❸ e giunge alla bobina del relé ausiliario per l'avviamento ❹ ed al pulsante di avviamento ❺.

Il contatto del relé ausiliario per l'avviamento rilascia l'avviamento solo quando é data almeno una delle seguenti condizioni:

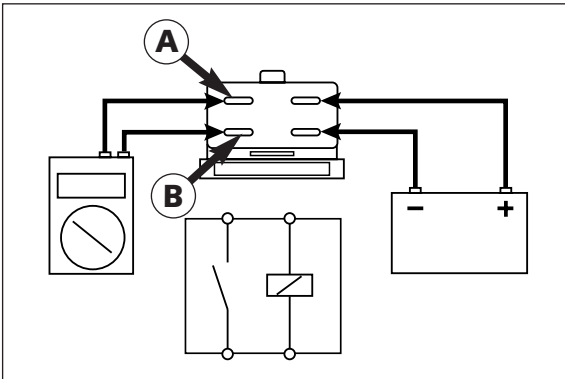
- cambio messo in folle (interruttore del minimo **6** chiuso)
- frizione tirata (interruttore della frizione **7** chiuso)

All'azionamento del pulsante di avviamento ⑤ il motorino di avviamento elettrico ⑨ viene acceso attraverso il relé di avviamento ⑧.



Controllo relè ausiliario

- Smontare la mascherina portafaro e togliere il relè ausiliario ①.



- Collegare come da illustrazione il relè ausiliario ad una batteria da 12 V.
- Con un ohmmetro misurare la continuità fra i morsetti A e B.

Avvertenza: 0 Ω in ordine

Avvertenza: $\infty \Omega$ difettoso



Controllo funzionamento del relè ausiliario per l'avviamento

Preparazione:

- Sfilare il relè ausiliario per l'avviamento dal suo supporto.
- Collegare un ohmmetro o un dispositivo di prova della continuità ai cavi del relè ausiliario per l'avviamento (colori rosso e rosso/bianco).
- Eseguire le prove nell'ordine indicato qui sotto. Il relè ausiliario per l'avviamento deve commutare nelle 2 condizioni seguenti:

- Con marcia inserita tirare lentamente la leva frizione. Circa a metà corsa della leva il relè ausiliario per l'avviamento deve commutare. Se di no, controllare l'interruttore della frizione. Durante questa prova osservare la spia di controllo del minimo. Essa non deve illuminarsi. Se si illumina, controllare il diodo con i cavi color giallo e verde/nero.
- Con la leva frizione non tirata mettere il cambio in folle. Il relè ausiliario per l'avviamento deve così inserire e con marcia inserita disinserire. Se di no, controllare il diodo nella spina con i cavi color giallo e verde/nero e l'interruttore del minimo.

AVVERTENZA: Alla commutazione del relè ausiliario per l'avviamento è udibile un leggero clic. L'ohmmetro oppure il dispositivo di prova per la continuità indica continuità quando il relè ausiliario per l'avviamento è inserito.

Controllo diodo

AVVERTENZA: I diodi conducono la corrente solo nel senso indicato dalla freccia nel simbolo. Nel senso contrario essi bloccano.

I diodi possono presentare 2 difetti diversi:

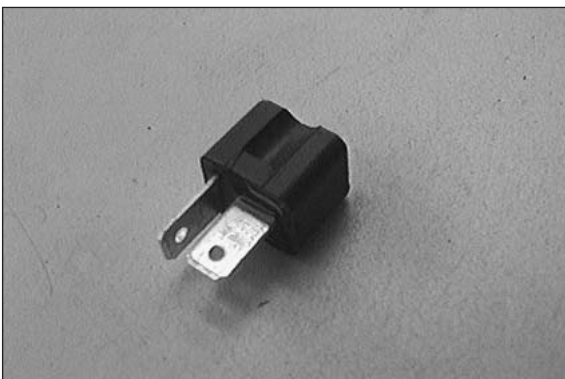
- Il diodo non ha continuità.
- Il diodo ha continuità in entrambi i sensi.

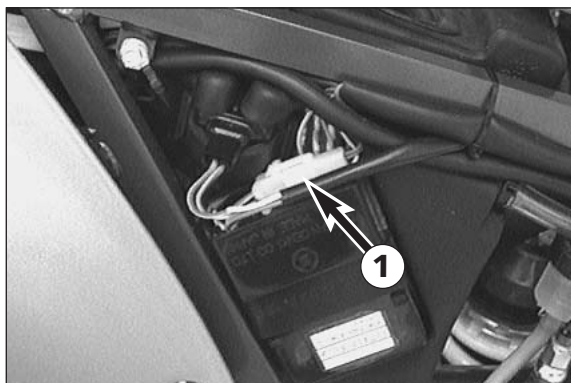
A seconda del tipo di difetto possono verificarsi irregolarità di funzionamento diverse.

Il diodo è inserito in una spina bipolare.

Controllo funzionamento:

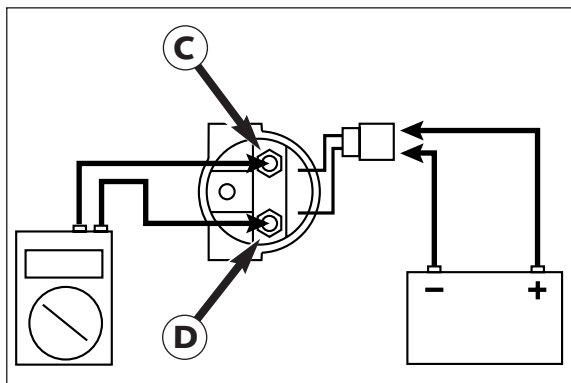
- Togliere la mascherina portafaro.
- Sfilare il diodo in questione ② dalla spina.
- Collegare al diodo un ohmmetro adatto alla prova dei diodi e controllare la continuità del diodo.
- Collegare l'ohmmetro nell'altro senso e controllare se il diodo blocca.





Controllo relè d'avviamento

- Smontare la sella e la fiancatina destra e staccare la spina multipla ❶ del relè d'avviamento.
- Staccare il polo negativo dalla batteria ed i due cavi dal relè di avviamento.

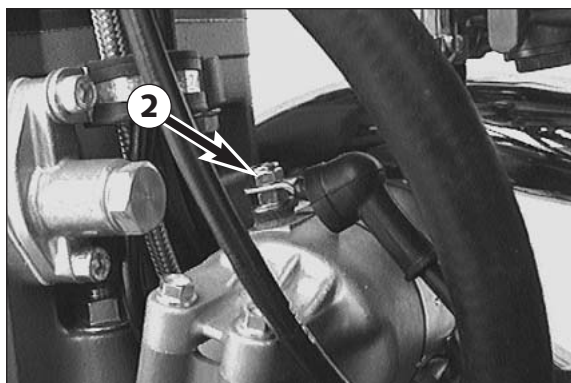


- Collegare il relè d'avviamento ad una batteria da 12V come da disegno.
- Con un ohmmetro controllare la continuità fra i morsetti ❷ e ❶.

Indicazione: 0 Ω in ordine

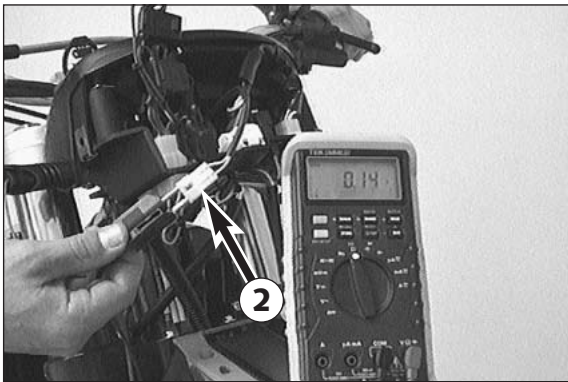
Indicazione: $\infty \Omega$ difettoso

AVVERTENZA: Alla commutazione del relè d'avviamento è udibile inoltre un leggero clic.



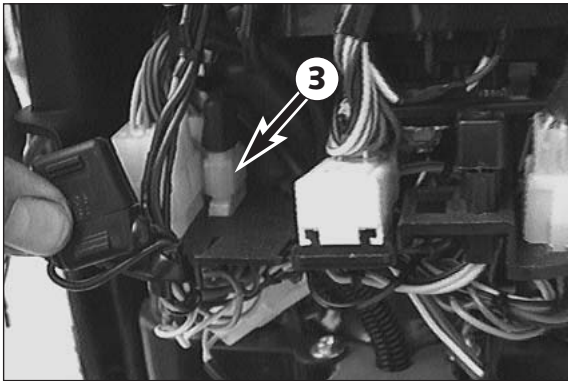
Controllo motore d'avviamento elettrico

- Spegner l'accensione.
- Scollegare il polo negativo della batteria e smontare il motore d'avviamento elettrico.
- Allacciare il polo negativo di una batteria da 12V alla scatola del motore d'avviamento elettrico e collegare per un momento il polo positivo con l'allacciamento ❷ del motore d'avviamento elettrico (usare cavi grossi).
- Alla chiusura del circuito elettrico il motore d'avviamento elettrico deve girare.
- Se ciò non è il caso, il motore d'avviamento elettrico va sostituito.



Controllo interruttore della frizione

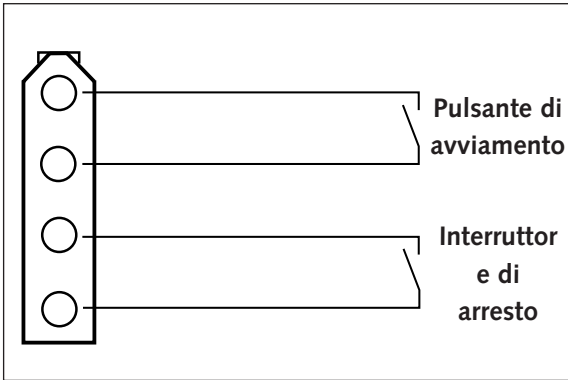
- Staccare la spina dell'interruttore della frizione dal fascio di cavi.
- Collegare l'ohmmetro alla spina bipolare ❷ (cavi color giallo/giallo) dell'interruttore della frizione e tirare lentamente la leva frizione.
- Circa a metà corsa della leva l'interruttore deve chiudere.



Controllo pulsante d'avviamento ed interruttore di arresto d'emergenza

- Togliere la mascherina portafaro.
- Sfilare la spina quadripolare ❸ del pulsante d'avviamento / interruttore di arresto d'emergenza dal fascio di cavi.
- Con un ohmmetro controllare ambedue gli interruttori secondo la tabella sottostante (occupazione della spina vedi schizzo).
- Successivamente controllare il contatto a massa di tutte le linee.

Circuito elettrico	Posizione	Stato
Interruttore di arresto	○	continuità
Interruttore di arresto	⊗	non continuità
Pulsante di avviamento	premuto	continuità
Pulsante di avviamento	non premuto	non continuità

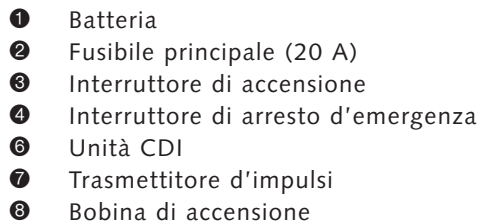


Diagnosi dei difetti nel sistema di avviamento elettrico

Se all'azionamento del pulsante d'avviamento il motore d'avviamento non gira, controllare prima i seguenti punti :

- L'interruttore d'avviamento è su posizione ○ o ☼ ?
- L'interruttore di arresto d'emergenza è su posizione ○ ?
- Con l'accensione accesa la spia di controllo del minimo si illumina?
- Il motore può essere avviato con la leva frizione tirata?
- La batteria è carica?
- Il fusibile principale è bruciato?
- Il fusibile per il sistema di avviamento e l'accensione è bruciato?

- Controllo relè ausiliario per l'avviamento
- Controllo relè d'avviamento
- Controllo motore d'avviamento

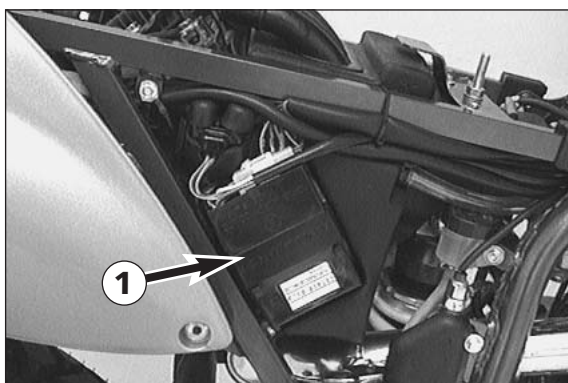


La tensione della batteria giunge dalla batteria ❶, passando al fusibile principale ❷, attraverso l'interruttore di accensione ❸ inserito e l'interruttore di arresto d'emergenza ❹ inserito fino all'unità CDI ❺.

Questo impulso di accensione viene trasmesso alla bobina di accensione ⑧ (si crea una scintilla).

A batteria molto scarica la tensione può scendere a causa del processo di avviamento sotto il livello minimo della tensione di alimentazione dell'accensione. In tal caso spegnere le luci ed utilizzare il pedale di avviamento.

PER UN FUNZIONAMENTO PERFETTO E SICURO DELL'ACCENSIONE DIGITALE È INDISPENSABILE L'UTILIZZO DI CAPPUCCI CANDELA E DI CANDELE CON SOPPRESSORE RESISTIVO INTEGRATO.



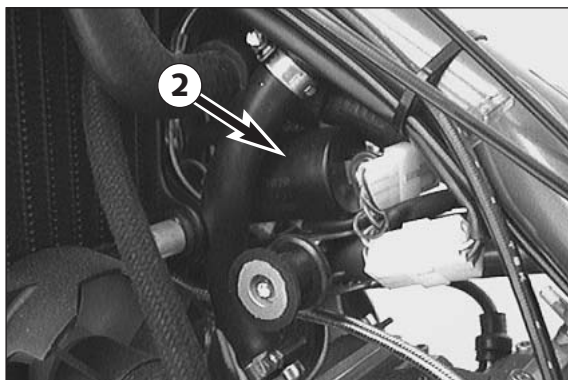
Unità CDI

Controllare i cavi ed i connettori dell'unità CDI ❶.

Un controllo del funzionamento dell'unità CDI è possibile solo su un apposito banco prova per accensioni.

! AVVERTIMENTO !

NON CONTROLLARE MAI L'UNITÀ CDI CON UN APPARECCHIO DI MISURA NORMALMENTE USATO. COMPONENTI ELETTRONICI ALTAMENTE SENSIBILI POSSONO COSÌ ESSERE DISTRUTTI.



Verifica della bobina di accensione

- Staccare tutti i cavi e togliere il cappuccio candela.
- Con un ohmmetro eseguire le seguenti misurazioni.

AVVERTENZA: Le seguenti misurazioni corrispondono ai valori nominali solo ad una temperatura di 20° C.

Se i valori misurati si discostano notevolmente dal valore nominale, la bobina di accensione va sostituita.

Misurazione	Colore cavo	Resistenza
avvol. primario	blu/bianco – massa	0,425 – 0,575 Ω
avvol. secondario	blu/bianco – cavo accensione	10,80 – 16,20 kΩ

Diagnosi dei difetti nel sistema d'accensione

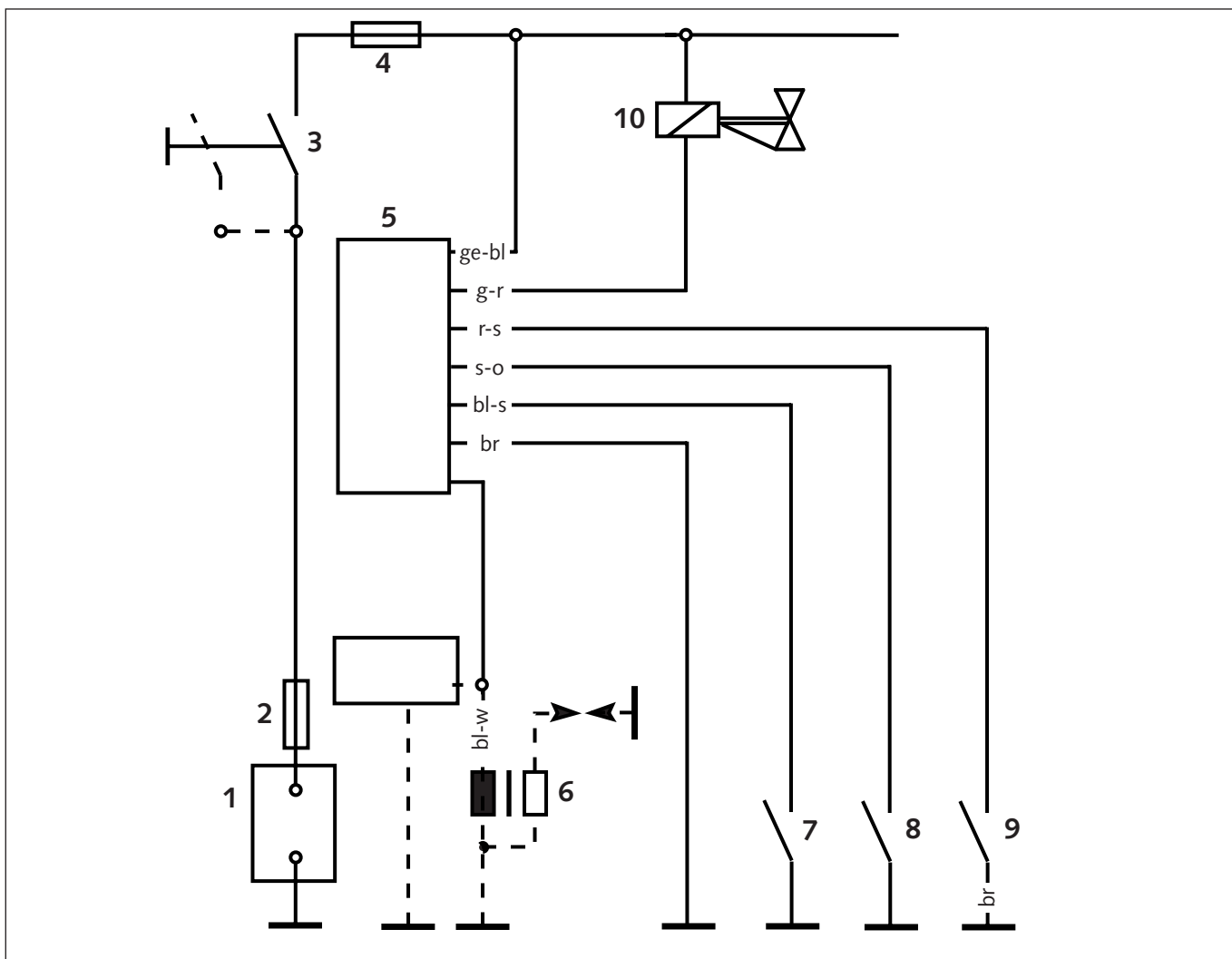
Prima di un controllo dell'impianto d'accensione controllare i seguenti punti:

- Interruttore d'avviamento su posizione  o 
- Interruttore di arresto d'emergenza su posizione 
- Carica della batteria
- Fusibile principale
- Dispositivo di sicurezza per il sistema d'avviamento e l'accensione

Controllare se all'avviamento si presenta una scintilla. A questo scopo procedere nel seguente modo:

- Sfilare il cappuccio candela.
- Smontare il cappuccio candela dal cavo d'accensione.
- Tenere l'estremità libera del cavo d'accensione ad una distanza di ca. 5 mm da una massa.
- All'azionamento del motore d'avviamento elettrico deve essere visibile una forte scintilla. Se la batteria è molto scarica, spegnere le luci ed utilizzare il pedale di avviamento.
- Se è visibile una scintilla, rimontare il cappuccio candela.
- Svitare la candela ed inserirla nel cappuccio candela.
- Tenere a massa la candela. All'azionamento del motore d'avviamento elettrico deve essere visibile una forte scintilla all'elettrodo. Se di no, è difettoso il cappuccio candela oppure la candela.
- Se alla prima prova non si presenta una scintilla, eseguire i seguenti controlli:
 - Vi è tensione della batteria alla linea di alimentazione (arancione) per l'accensione?
 - Se di no, controllare l'interruttore d'accensione, l'interruttore di arresto d'emergenza come anche le parti relative del fascio di cavi ed il dispositivo di sicurezza per l'accensione ed il sistema di avviamento.
- Se nonostante una buona alimentazione dell'accensione non è visibile alcuna scintilla, controllare i seguenti punti:
 - Collegamento a massa dell'unità CDI e della bobina d'accensione
 - Cavo dall'unità CDI alla bobina d'accensione
 - Controllo trasmettitore d'impulsi vedi
 - Statore vedi
 - Bobina d'accensione vedi

AVVERTENZA: L'unità CDI non può essere controllata con semplici mezzi ausiliari, ma deve essere esaminata su un apposito banco prova per accensioni.



- ❶ Batteria (12V / 8 Ah)
- ❷ Fusibile principale (20 A)
- ❸ Interruttore di accensione
- ❹ Fusibile per accensione e sistema di avviamento
- ❺ Dispositivo di comando EPC
- ❻ Bobina di accensione
- ❼ Vite di contatto 2a marcia
- ❽ Vite di contatto 3a marcia
- ❾ Microinterruttore
- ❿ Valvola elettromagnetica

Sistema EPC

Funzionamento:

La tensione della batteria giunge dalla batteria ❶, passando al fusibile principale ❷, attraverso l'interruttore di accensione ❸ inserito e passando al fusibile ❹ fino al dispositivo di comando EPC ❺.

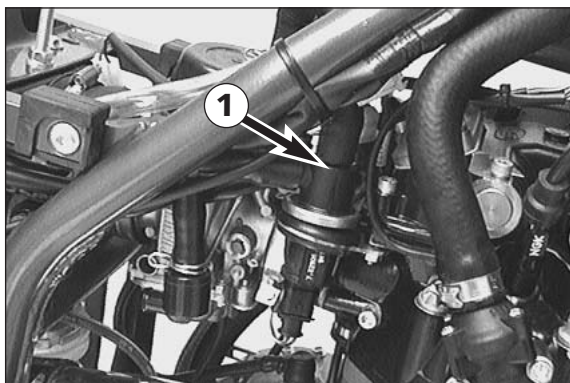
Il cavo blu/bianco alla bobina di accensione ❻ fornisce un segnale del numero di giri al dispositivo di comando EPC ❺. Da questo segnale il dispositivo di comando EPC calcola la rispettiva velocità.

Se ad una determinata velocità la manopola gas viene girata a tutto gas (il microinterruttore ❾ chiude), il dispositivo di comando EPC attiva la valvola elettromagnetica ❿. Ciò funziona però solo a condizione che sia inserita la 2a o la 3a marcia.

Attraverso l'apertura della valvola elettromagnetica ❿ una quantità dosata di aria fresca giunge sul lato superiore del diaframma della valvola gas del carburatore. Ciò comporta che la valvola gas si apre lentamente riducendo la rumorosità del motociclo.

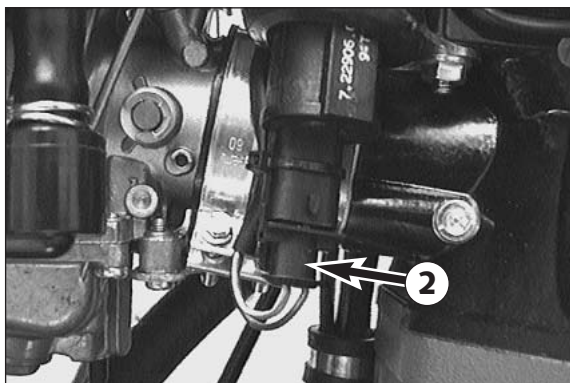
AVVERTENZA: Se si presentano dei disturbi nel sistema EPC, il dispositivo di comando EPC può essere staccato senza danneggiare altri componenti del motociclo.

bl blu
 br marrone
 ge giallo
 gr grigio
 g verde
 o arancione
 r rosso
 s nero
 v violetto
 w bianco
 ra rosa



Smontaggio / sostituzione valvola elettromagnetica per l'EPC

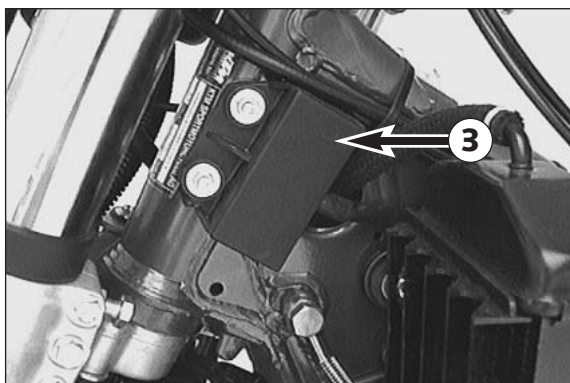
- Togliere sella, fiancatine e serbatoio con spoiler.
- Staccare la spina della valvola elettromagnetica.
- Staccare i due tubi e sfilare la valvola elettromagnetica ❶ verso l'alto dal suo supporto.
- Inserire la valvola elettromagnetica nuova nel supporto.
- Attaccare i due tubi e la spina.



Controllo valvola elettromagnetica per l'EPC

AVVERTENZA: All'inserimento dell'accensione la valvola elettromagnetica deve aprire per ca. 1 secondo facendo sentire un leggero clic.

- Per il controllo staccare la spina bipolare ❷ dalla valvola elettromagnetica.
- Collegare una batteria da 12 V con le due connessioni alla valvola elettromagnetica.
- Alla chiusura del circuito elettrico deve essere percettibile nella valvola elettromagnetica un leggero clic (il diaframma apre).
- Se non si percepisce un clic, la valvola elettromagnetica va sostituita.



Dispositivo di comando del sistema EPC

AVVERTENZA: Il dispositivo di comando ❸ non può essere controllato con metodi di misura normali.

Se nel sistema EPC si presentano dei disturbi, controllare prima:

valvola elettromagnetica
microinterruttore
connettori ❹ e cavi
viti di contatto sul motore
tubo dalla valvola elettromagnetica al carburatore

- Se i componenti suindicati sono in ordine, il dispositivo di comando va sostituito.

! AVVERTIMENTO !

PRIMA DI STACCARE IL DISPOSITIVO DI COMANDO È INDISPENSABILE DISINSERIRE L'ACCENSIONE. ALTRIMENTI POSSONO VERIFICARSI DEI DISTURBI NELL'EQUIPAGGIAMENTO ELETTRONICO.

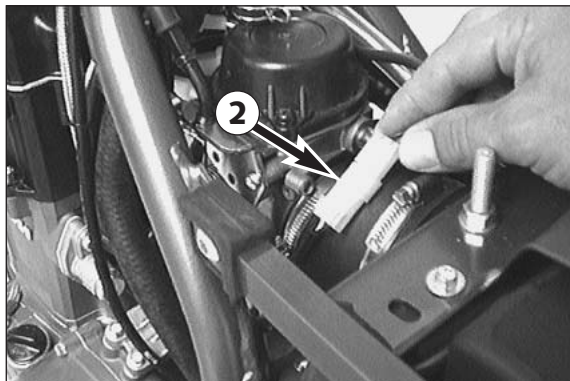




Controllo microinterruttore del sistema EPC

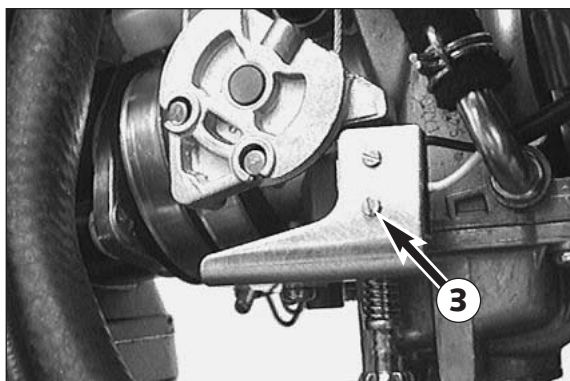
AVVERTENZA: Il microinterruttore si trova sul lato sinistro del carburatore a depressione nella zona della valvola a farfalla. Se la valvola a farfalla viene completamente aperta, il microinterruttore chiude il circuito elettrico.

- Togliere sella e serbatoio.
- Staccare la spina bipolare ② del microinterruttore.
- Attaccare un ohmmetro alle due connessioni del microinterruttore.
- A valvola a farfalla chiusa l'ohmmetro non deve indicare della continuità.
- Aprire completamente la valvola a farfalla girando a tutto gas la manopola gas. Contemporaneamente deve essere percettibile un leggero clic del microinterruttore. In questa posizione l'ohmmetro deve indicare della continuità.



Sostituzione microinterruttore del sistema EPC

- Togliere serbatoio e sella.
- Staccare la spina del microinterruttore.
- Rimuovere le 2 viti ③ e togliere il microinterruttore.
- Spalmare i filetti delle due viti con Loctite 243.
- Posizionare il microinterruttore nuovo e fissarlo con le due viti.
- Attaccare la spina, montare il serbatoio e la sella.



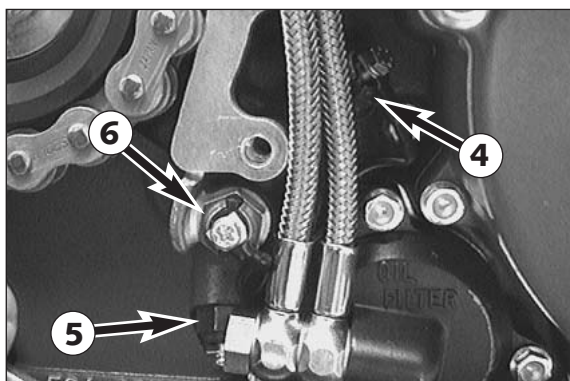
Interruttore del minimo / controllo viti di contatto

AVVERTENZA:

- La vite di contatto con i cavi color nero/blu chiude il contatto, quando è inserita la 2a marcia.
- La vite di contatto con i cavi color nero/arancione chiude il contatto, quando è inserita la 3a marcia.
- La vite di contatto con i cavi color nero/verde chiude il contatto, quando il cambio è messo in folle.

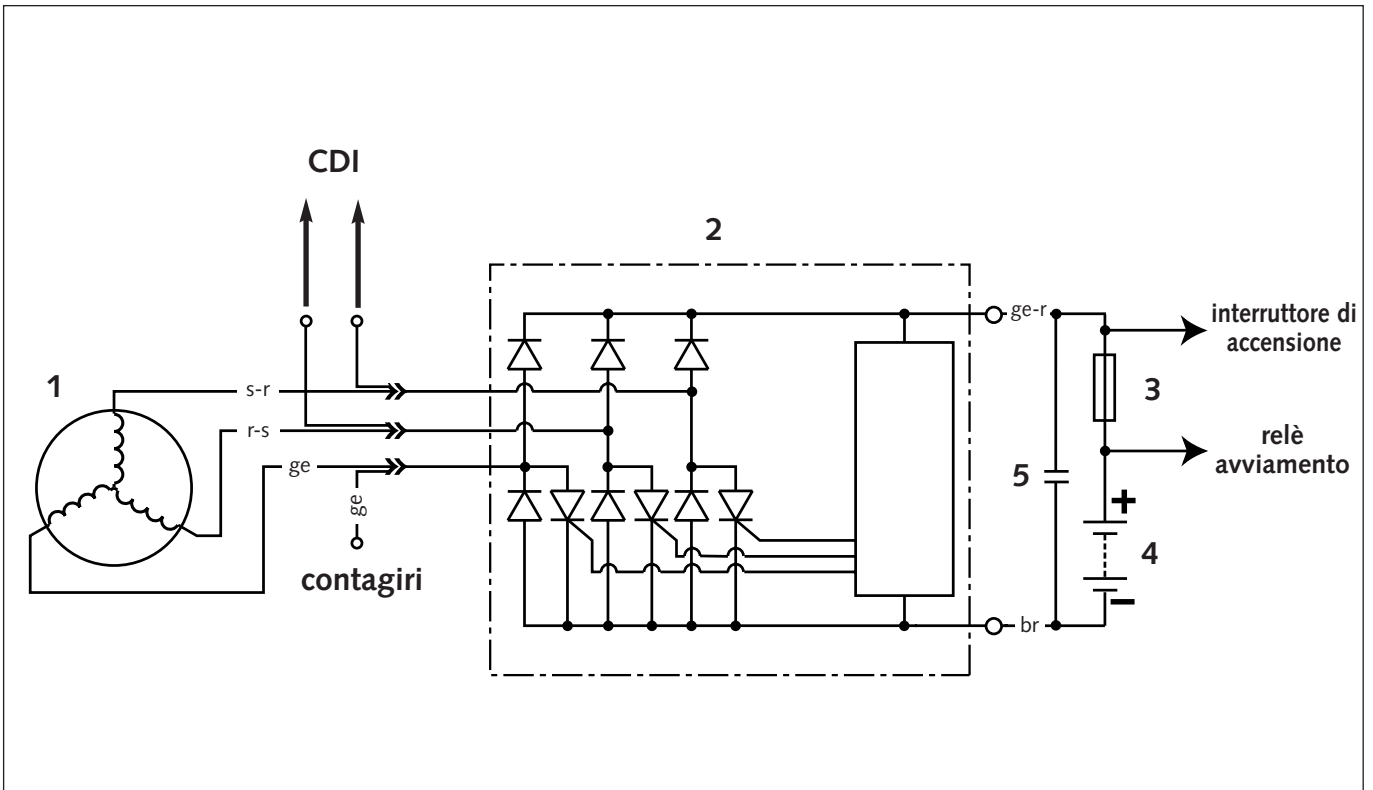


- Prima di iniziare il controllo è necessario staccare il connettore ① al dispositivo di comando EPC.
- Per il controllo delle viti di contatto attaccare una lampada di controllo con il morsetto al polo positivo della batteria.



- Con la punta di prova toccare la connessione della vite di contatto centrale ⑥. A cambio in folle la lampada di controllo deve illuminarsi.
- Se viene inserita una marcia, la lampada di controllo non deve più essere illuminata.
- Inserire la 2a marcia e toccare con la punta di prova la connessione della vite di contatto inferiore ⑤. La lampada di controllo deve illuminarsi.
- A cambio in folle la lampada di controllo non deve illuminarsi.
- Inserire la 3a marcia e toccare con la punta di prova la connessione della vite di contatto superiore ④. La lampada di controllo deve illuminarsi.
- A cambio in folle la lampada di controllo non deve illuminarsi.

EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO – DUKE-E



bl blu
br marrone
ge giallo
gr grigio
g verde
o arancione
r rosso
s nero
v violetto
w bianco
ra rosa

Collegamento di carica

- ① Generatore
- ② Regolatore-raddrizzatore
- ③ Fusibile principale (20 A)
- ④ Batteria (12V / 8Ah)
- ⑤ Condensatore



Controllo dispersione di corrente

Il controllo della dispersione di corrente va eseguito prima del controllo del regolatore-raddrizzatore.

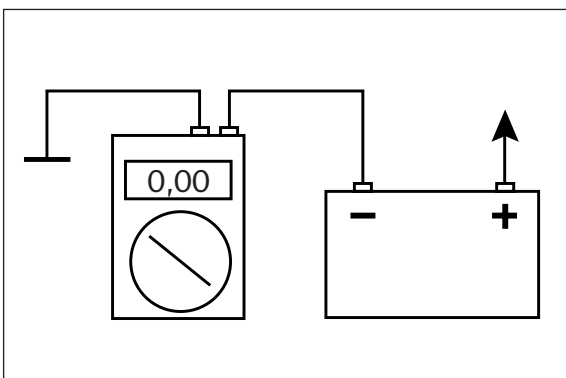
- Disinserire l'accensione e staccare il cavo di massa dalla batteria.
- Collegare un amperometro fra il cavo di massa ed il polo negativo della batteria.

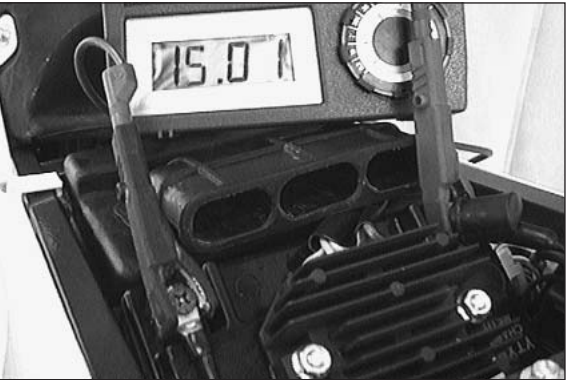
Valore nominale: al massimo 1 mA

- Se il valore è superiore a quello indicato bisogna cercare le utenze della corrente.

per esempio:

- regolatore-raddrizzatore difettoso
- correnti di fuga nei connettori, nell'interruttore di accensione o nel relè di avviamento





Controllo tensione di carica / regolatore-raddrizzatore

AVVERTENZA: I valori seguenti sono da ritenere validi solo quando la batteria è carica (stato di carica almeno 90%)

- Avviare il motore ed accendere l'anabbagliante.
- Attaccare un voltmetro ai due allacciamenti della batteria.
- Portare il motore a 5000 giri/min. e leggere la tensione.

Valore nominale: 14,0 - 15,0 V

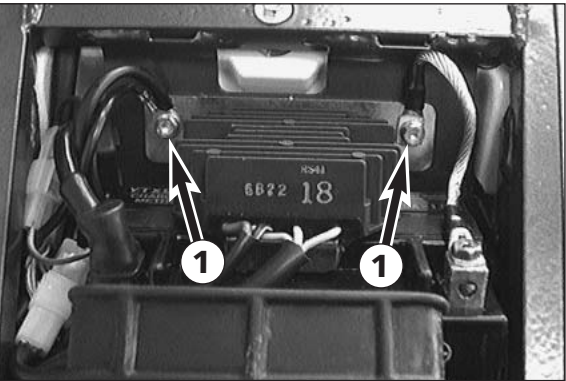
Se il valore misurato si discosta notevolmente dal valore nominale:

- controllare la spina tra statore e regolatore-raddrizzatore e la spina tra regolatore-raddrizzatore e fascio di cavi
- controllare lo statore
- sostituire il regolatore-raddrizzatore

Stacco batteria

- Togliere la sella.
- Scollegare prima il polo negativo poi il polo positivo della batteria.
- Rimuovere le viti ❶ ed orientare a lato la lamiera di sostegno con il regolatore-raddrizzatore.
- Togliere la batteria.
- Al rimontaggio collegare per ultimo il polo negativo alla batteria.

AVVERTENZA: Al riempimento di una batteria nuova seguire le indicazioni del foglio d'istruzioni fornito con ogni batteria nuova. Su tale foglio sono indicate anche le norme di sicurezza



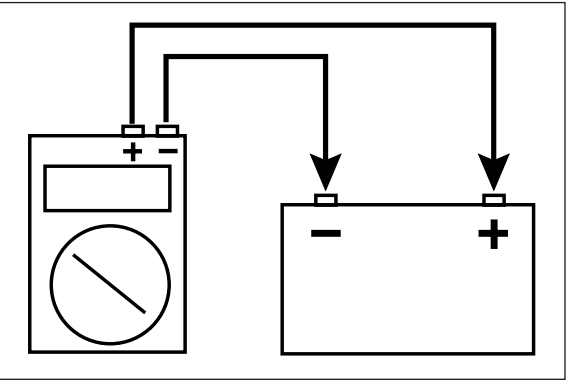
Carica batteria

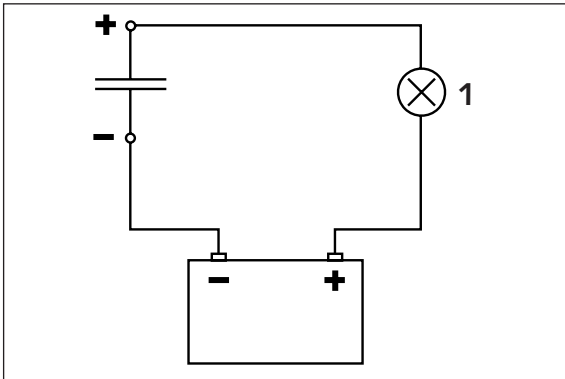
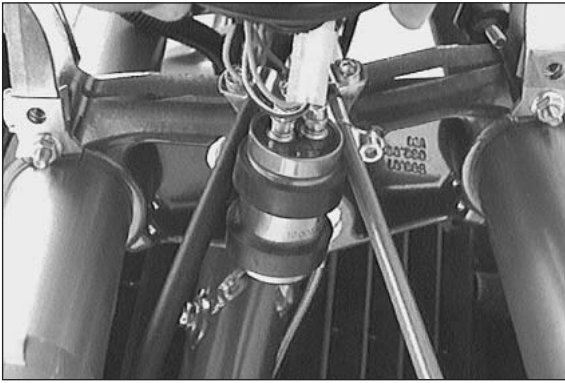
- Smontare la batteria e rilevare lo stato di carica. A questo scopo la tensione va misurata fra i poli della batteria con un voltmetro (tensione di riposo). Tolleranza dello strumento di misura max. 1%.
- Per ottenere una misurazione esatta, prima dell'operazione la batteria deve essere nè caricata nè scaricata per almeno 30 minuti.
- Se non è possibile rilevare lo stato di carica, la batteria può essere caricata secondo le indicazioni che si trovano sulla batteria.

! AVVERTIMENTO !

- NON TOGLIERE MAI I LARDONI DI CHIUSURA.
- PER LA CARICA COLLEGARE PRIMA LA BATTERIA AL CARICA-BATTERIE, POI ACCENDERE IL CARICA-BATTERIE.
- PER LA CARICA IN AMBIENTI CHIUSI PROVVEDERE AD UNA BUONA VENTILAZIONE. DURANTE LA CARICA LA BATTERIA PRODUCE DEI GAS ESPLOSIVI.
- SE LA BATTERIA VIENE CARICATA TROPPO A LUNGO O CON UNA TENSIONE TROPPO ALTA, FUGISCONO ELETTROLITI ATTRAVERSO LE VALVOLE DI SICUREZZA E DI CONSEGUENZA LA BATTERIA PERDE CAPACITÀ.
- TRALASCIARE POSSIBILMENTE DELLE CARICHE VELOCI.

Tensione di riposo Volt	Stato di carica %	Durata di carica a 0,8 A	Tensione di carica
>12,7	100	—	Max. 14,4 V
~12,5	75	4 h	
~12,2	50	7 h	
~12,0	25	11 h	
~11,8	0	14 h	
<11,5	0	20 h	





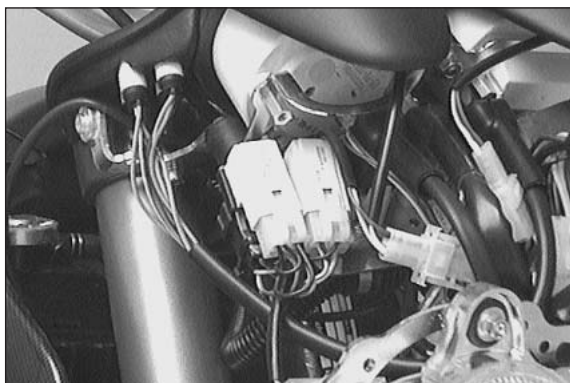
Controllo condensatore

- Sfilare il fusibile principale dal suo supporto.
- Scaricare il condensatore facendo ponte sui due collegamenti con un cacciavite, quindi smontarlo.
- Collegare il polo negativo di una batteria da 12V al morsetto negativo del condensatore; il collegamento dal polo positivo della batteria al morsetto negativo del condensatore (contrassegnato con +) va effettuato con una lampada di controllo ❶.
- Alla chiusura del circuito la lampada deve incominciare a lampeggiare.
Mano a mano che il condensatore si carica, diminuisce l'intensità della luce della lampada.
- La lampada di controllo si deve spegnere in 0,5-2 secondi (in relazione alla capacità della lampada).
- Se la lampada non si spegne o non lampeggia, vuol dire che il condensatore è difettoso.

! AVVERTIMENTO !

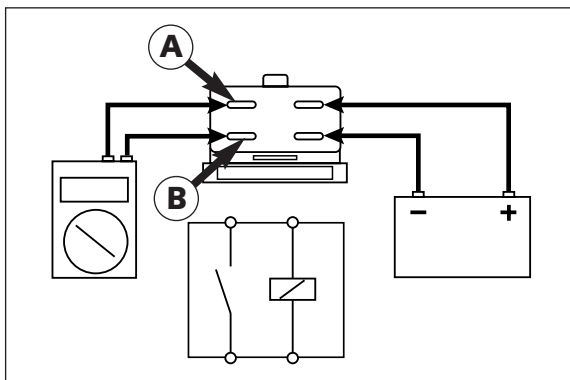
PRIMA E DOPO OGNI CONTROLLO BISOGNA SCARICARE IL CONDENSATORE.
MONTANDO IL CONDENSATORE FARE ATTENZIONE AI CONTRASSEGNI DEI COLLEGAMENTI (COLLEGARE IL CAVO BIANCO/ROSSO AL +).

- | | | |
|----|-------|-----------|
| bl | ..... | blu |
| br | ..... | marrone |
| ge | ..... | giallo |
| gr | ..... | grigio |
| g | ..... | verde |
| o | ..... | arancione |
| r | ..... | rosso |
| s | ..... | nero |
| v | ..... | violetto |
| w | ..... | bianco |
| ra | ..... | rosa |



Controllo relè ausiliario

- Smontare la mascherina portafaro e togliere il relè ausiliario (cavi color rosso, rosso/bianco).



- Collegare come da illustrazione il relè ausiliario ad una batteria da 12 V.
- Con un ohmmetro misurare la continuità fra i morsetti **A** e **B**.

Avvertenza: 0 Ω in ordine

Avvertenza: ∞ Ω difettoso



Controllo funzionamento del relè ausiliario per l'avviamento

Preparazione:

- Collegare un ohmmetro o un dispositivo di prova della continuità ai cavi del relè ausiliario per l'avviamento (colori rosso e rosso/bianco).

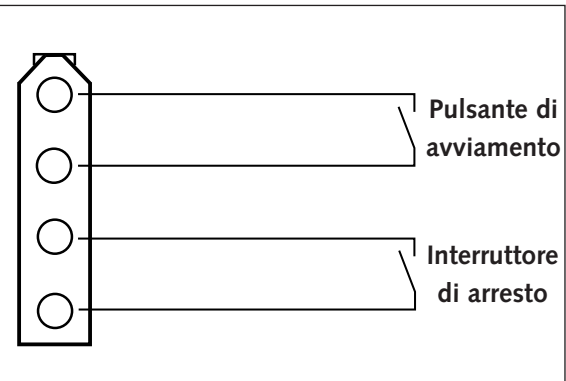
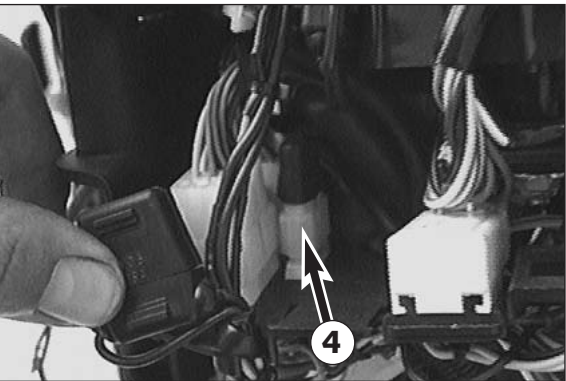
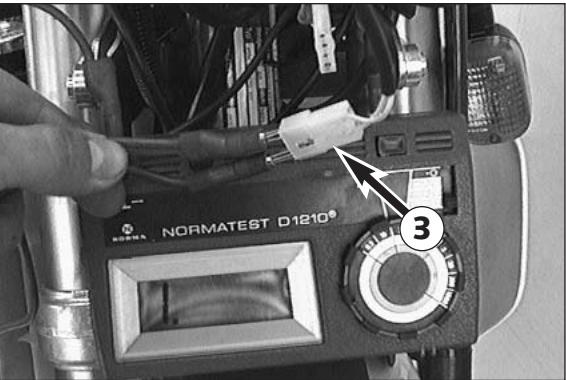
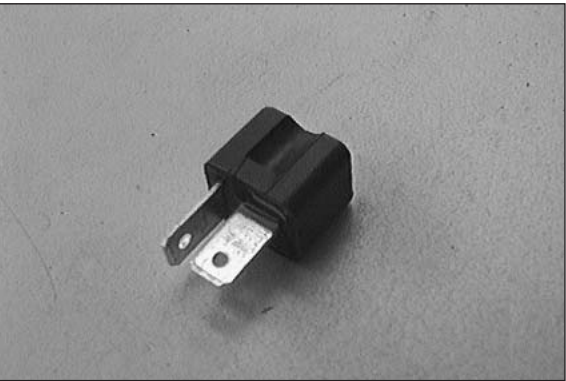
- Eseguire le prove nell'ordine indicato qui sotto. Il relè ausiliario per l'avviamento deve commutare nelle 2 condizioni seguenti:

- Con marcia inserita tirare lentamente la leva frizione. Circa a metà corsa della leva il relè ausiliario per l'avviamento deve commutare. Se di no, controllare l'interruttore della frizione.

Durante questa prova osservare la spia di controllo del minimo. Essa non deve illuminarsi. Se si illumina, controllare il diodo con i cavi color giallo e verde/nero.

- Con la leva frizione non tirata mettere il cambio in folle. Il relè ausiliario per l'avviamento deve così inserire e con marcia inserita disinserire. Se di no, controllare il diodo nella spina con i cavi color giallo e verde/nero e l'interruttore del minimo.

AVVERTENZA: Alla commutazione del relè ausiliario per l'avviamento è udibile un leggero clic. L'ohmmetro oppure il dispositivo di prova per la continuità indica continuità quando il relè ausiliario per l'avviamento è inserito.



Controllo diodi

AVVERTENZA: I diodi conducono la corrente solo nel senso indicato dalla freccia nel simbolo. Nel senso contrario essi bloccano.

I diodi possono presentare 2 difetti diversi :
– Il diodo non ha continuità.
– Il diodo ha continuità in entrambi i sensi.
A seconda del tipo di difetto possono verificarsi irregolarità di funzionamento diverse.

AVVERTENZA: I due diodi sono dello stesso tipo e vengono controllati alla stessa maniera. Essi sono inseriti in spine bipolari. L'identificazione avviene attraverso il colore del cavo alla spina del diodo.

- Controllo funzionamento:
- Togliere la mascherina portafaro.
 - Sfilare il diodo in questione dalla spina.
 - Collegare al diodo un ohmmetro adatto alla prova dei diodi e controllare la continuità del diodo.
 - Collegare l'ohmmetro nell'altro senso e controllare se il diodo blocca.

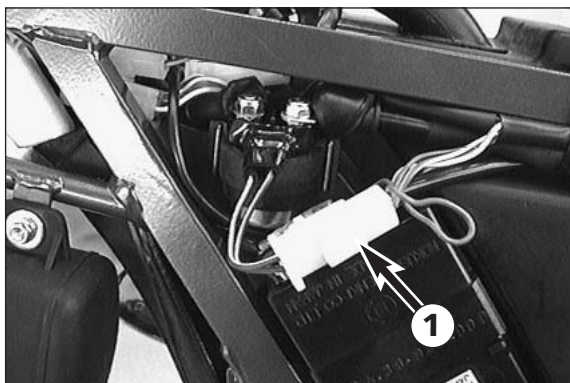
Controllo interruttore della frizione

- Staccare la spina dell'interruttore della frizione dal fascio di cavi.
- Collegare l'ohmmetro alla spina bipolare ③ (cavi color giallo/giallo) dell'interruttore della frizione e tirare lentamente la leva frizione.
- Circa a metà corsa della leva l'interruttore deve chiudere.

Controllo pulsante d'avviamento ed interruttore di arresto d'emergenza

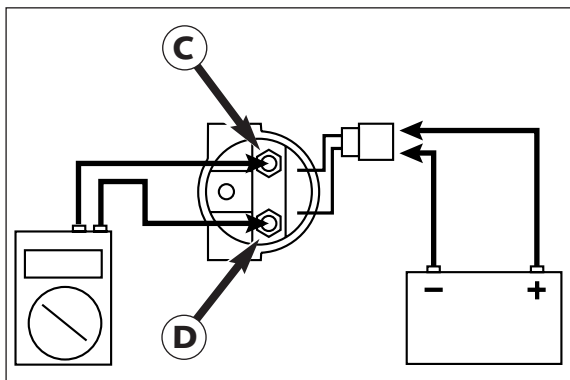
- Togliere la mascherina portafaro.
- Sfilare la spina quadripolare ④ del pulsante d'avviamento/ interruttore di arresto d'emergenza dal fascio di cavi.
- Con un ohmmetro controllare ambedue gli interruttori secondo la tabella sottostante (occupazione della spina vedi schizzo).
- Successivamente controllare il contatto a massa di tutte le linee.

Circuito elettrico	Posizione	Stato
Interruttore di arresto	○	continuità
Interruttore di arresto	⊗	non continuità
Pulsante di avviamento	premuto	continuità
Pulsante di avviamento	non premuto	non continuità



Controllo relè d'avviamento

- Smontare la sella e la fiancatina destra e staccare la spina multipla ❶ del relè d'avviamento.
- Staccare il polo negativo dalla batteria ed i due cavi dal relè di avviamento.

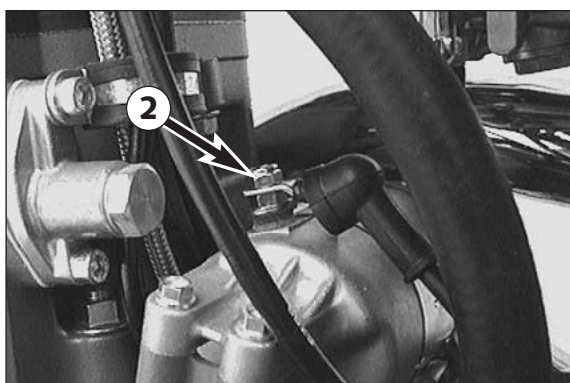


- Collegare il relè avviamento ad una batteria da 12 V.
- Con un ohmmetro controllare la continuità fra i morsetti ❸ e ❹.

Avvertenza: 0 Ω in ordine

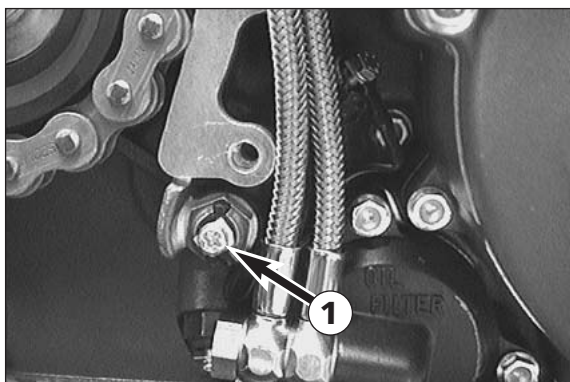
Avvertenza: $\infty \Omega$ difettoso

AVVERTENZA: Alla commutazione del relè d'avviamento è udibile inoltre un leggero clic.



Controllo motore d'avviamento elettrico

- Spegner l'accensione.
- Scollegare il polo negativo della batteria e smontare il motore d'avviamento elettrico.
- Allacciare il polo negativo di una batteria da 12 V alla scatola del motore d'avviamento elettrico e collegare per un momento il polo positivo della batteria con l'allacciamento ❷ del motore d'avviamento elettrico (usare cavi grossi).
- Alla chiusura del circuito elettrico il motore d'avviamento deve girare.
- Se ciò non è il caso, il motore d'avviamento va sostituito.



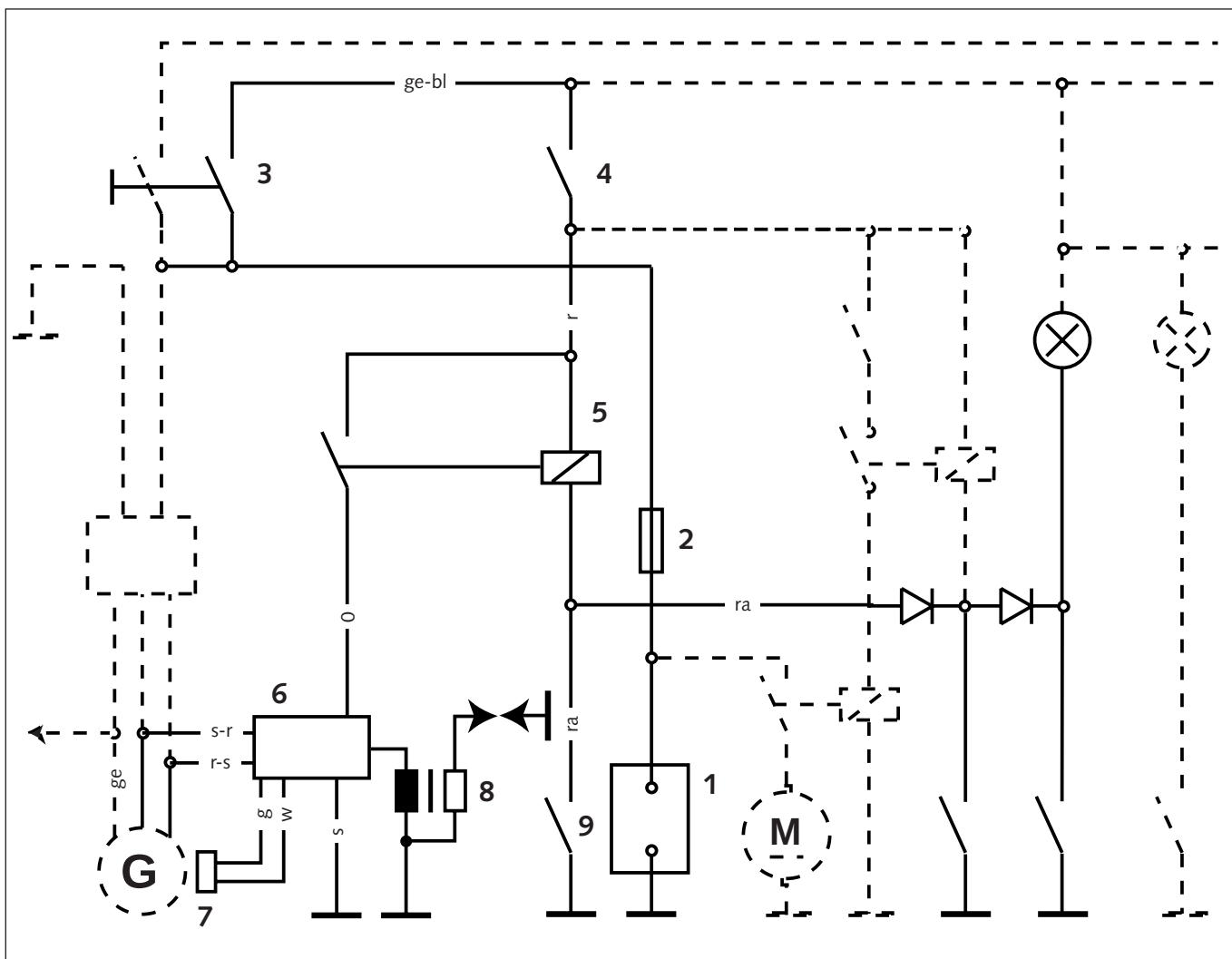
Controllo interruttore del minimo

- Togliere il carter catena.
- Attaccare una pinzetta della lampada di controllo al polo positivo della batteria e l'altra pinzetta al contatto ❶ dell'interruttore del minimo.
- Con la marcia folle inserita la lampada di controllo deve illuminarsi.
- Con una marcia inserita la lampada di controllo si spegne.

Diagnosi dei difetti nel sistema di avviamento elettrico

Se all'azionamento del pulsante d'avviamento il motore d'avviamento non gira, controllare prima i seguenti punti:

- L'interruttore d'avviamento è su posizione $\bigcirc$?
- L'interruttore di arresto d'emergenza è su posizione $\bigcirc$?
- Con l'accensione accesa la spia di controllo del minimo si illumina?
- Il motore può essere avviato con la leva frizione tirata?
- La batteria è carica?
- Il fusibile principale è bruciato?
- Controllo relè ausiliario per l'avviamento
- Controllo relè d'avviamento
- Controllo motore d'avviamento



- ❶ Batteria
- ❷ Fusibile principale
- ❸ Interruttore di accensione
- ❹ Interruttore di arresto d'emergenza
- ❺ Relè del cavalletto laterale
- ❻ Unità CDI
- ❼ Trasmettitore d'impulsi
- ❽ Bobina di accensione
- ❾ Interruttore del cavalletto laterale

Sistema di accensione

La tensione della batteria giunge dalla batteria ❶, passando dal fusibile principale ❷, attraverso l'interruttore d'accensione ❸ inserito e l'interruttore di arresto d'emergenza ❹ inserito fino al relè del cavalletto laterale ❺.

Il relè del cavalletto laterale torna a condurre la tensione della batteria fino all'unità CDI ❻, purchè sia data almeno una delle condizioni seguenti:

- cavalletto laterale chiuso (interruttore del cavalletto laterale chiuso)
- cambio messo in folle (interruttore del minimo chiuso)
- frizione tirata (interruttore della frizione chiuso)

Ad ogni rotazione dell'albero motore il trasmettitore d'impulsi ❼ fornisce un segnale all'unità CDI ❻. Nell'unità CDI viene calcolato da questo segnale il punto di accensione.

Questo impulso di accensione viene trasmesso alla bobina di accensione ❽ (si crea una scintilla).

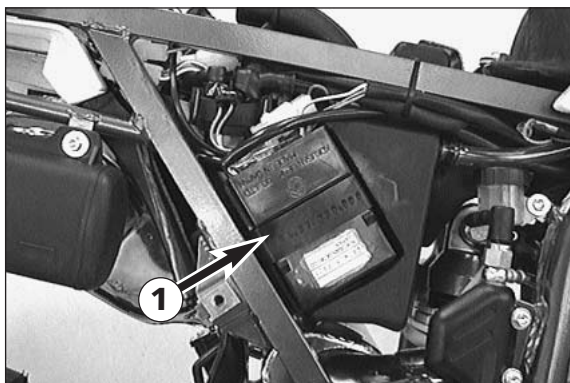
AVVERTENZA: Il sistema di accensione è un'accensione a scarica di condensatore ad alta tensione alimentata dalla batteria. Funziona quindi solo con una batteria intatta.

Se la batteria è molto scarica, la tensione può calare a causa della procedura di avviamento sotto il livello minimo della tensione di alimentazione dell'accensione. In questo caso usare il pedale di avviamento per avviare il motociclo.

! AVVERTIMENTO !

PER UN FUNZIONAMENTO PERFETTO E SICURO DELL'ACCENSIONE DIGITALE È INDISPENSABILE L'UTILIZZO DI CAPPUCCI CANDELA E DI CANDELE CON SOPPRESSORE RESISTIVO INTEGRATO.

bl blu
br marrone
ge giallo
gr grigio
g verde
o arancione
r rosso
s nero
v violetto
w bianco
ra rosa



Unità CDI

Controllare i cavi ed i connettori dell'unità CDI ❶.

Un controllo del funzionamento dell'unità CDI è possibile solo su un apposito banco prova per accensioni.

! AVVERTIMENTO !

NON CONTROLLARE MAI L'UNITÀ CDI CON UN APPARECCHIO DI MISURA NORMALMENTE USATO. COMPONENTI ELETTRONICI ALTAMENTE SENSIBILI POSSONO COSÌ ESSERE DISTRUTTI.



Verifica della bobina di accensione

- Staccare tutti i cavi e togliere il cappuccio candela.
- Con un ohmmetro eseguire le seguenti misurazioni.

AVVERTENZA: Le seguenti misurazioni corrispondono ai valori nominali solo ad una temperatura di 20° C.

Se i valori misurati si discostano notevolmente dal valore nominale, la bobina di accensione va sostituita.

Misurazione	Colori dei cavi	Resistenza
avvol. primario	blu/bianco – massa	0,425 – 0,575 Ω
avvol. secondario	blu/bianco – cavo accensione	10,80 – 16,20 kΩ



Cappuccio candela

- Controllare che non ci siano incrinature o punti di rottura sul cappuccio candela.
- Misurare la resistenza del cappuccio candela.

Valore nominale: 3 - 7,5 kΩ

Controllo relè del cavalletto laterale

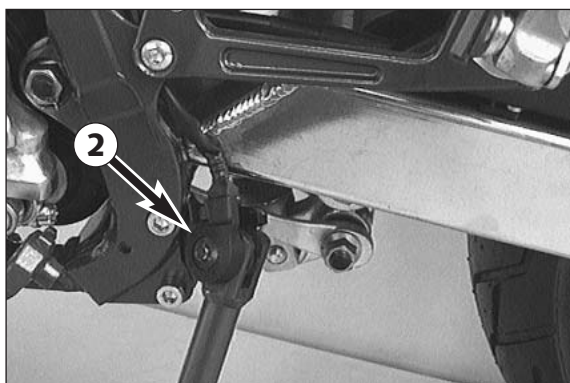
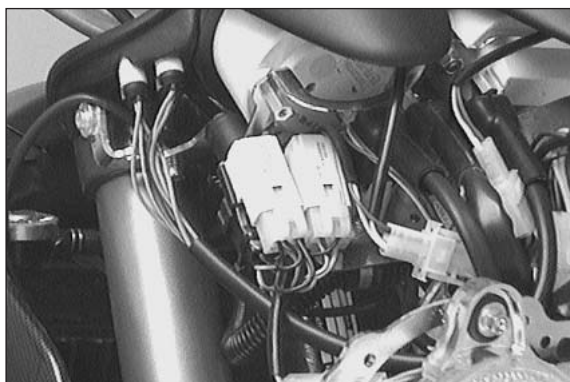
Preparazione:

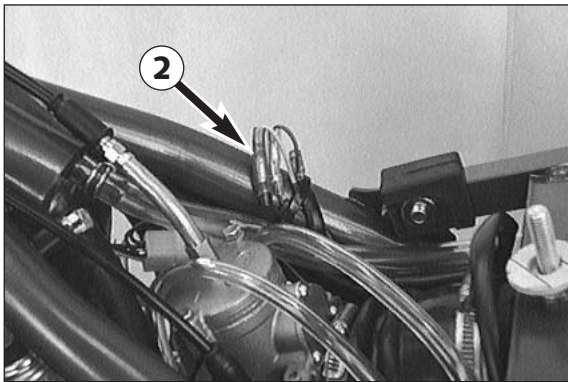
- Togliere sella, fiancatina destra e mascherina portafaro.
- Scollegare l'alimentazione di corrente dall'unità CDI (cavo arancione).
- Per il controllo dello stato di commutazione del relè collegare il cavo arancione proveniente dal fascio di cavi al conduttore positivo di un voltmetro oppure ad una lampada di controllo.
- Attaccare il conduttore negativo del voltmetro o della lampada di controllo ad una massa al motociclo.
- Inserire l'accensione e l'interruttore di arresto d'emergenza.

Eseguire le seguenti prove nell'ordine indicato qui sotto:

- Il relè deve commutare nelle 3 condizioni seguenti:
 - Con marcia inserita e frizione non tirata chiudere lentamente il cavalletto laterale.
Circa a metà corsa il relè del cavalletto laterale deve commutare. Se di no, controllare il relè stesso e l'interruttore del cavalletto laterale ❷ ed anche le parti relative del fascio di cavi.
 - Con cavalletto laterale aperto e marcia inserita tirare lentamente la leva frizione.
Circa a metà corsa della leva il relè del cavalletto laterale deve commutare. Se di no, controllare il diodo nella spina con i cavi color giallo e rosa e l'interruttore del minimo).
 - Con cavalletto laterale aperto e leva frizione non tirata mettere il cambio in folle.
Con la marcia folle inserita il relè deve inserire e con una marcia inserita il relè deve disinserire. Se di no, controllare il diodo nella spina con i cavi color giallo e verde/nero e l'interruttore del minimo.

AVVERTENZA: Alla commutazione del relè è udibile un leggero clic e l'alimentazione di corrente per l'unità CDI viene accesa. Il voltmetro o la lampada di controllo indica tensione della batteria. Dopo la fine del controllo ricollegare di nuovo la tensione di alimentazione per l'unità CDI (conduttore arancione).





Controllo interruttore del cavalletto laterale

- Sfilare le 2 spine per l'interruttore del cavalletto laterale ② dal fascio di cavi (sotto il serbatoio).
- Collegare un ohmmetro al cavo del cavalletto laterale.
- Chiudere lentamente il cavalletto laterale.
- Quando il cavalletto laterale è aperto, l'interruttore deve essere aperto.
- A circa metà corsa l'interruttore del cavalletto laterale deve chiudere.
- Se ciò non è il caso, l'interruttore del cavalletto laterale va sostituito.

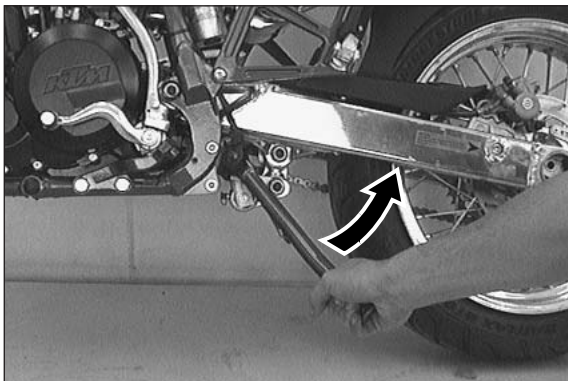
!

AVVERTIMENTO

!

PER IL PROSEGUIMENTO DEL VIAGGIO L'INTERRUTTORE DEL CAVALLETTA LATERALE NON DEVE ESSERE CORTOCIRCUITATO. CIÒ METTEREBBE FUORI SERVIZIO IL RUTTORE D'ACCENSIONE QUANDO IL CAVALLETTA LATERALE È APERTO. IL VEHILOCO QUINDI NON CORRISPONDEREBBE PIÙ ALLE NORME DI SICUREZZA.

AVVERTENZA: Se il cavalletto laterale viene smontato, ad esempio perché viene montato successivamente un cavalletto centrale, devono essere collegate anche le due spine per l'interruttore del cavalletto laterale sul fascio di cavi.



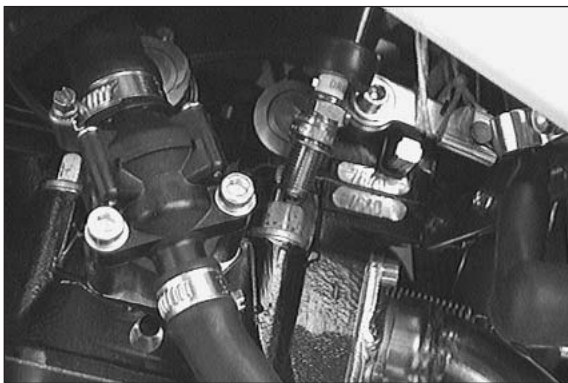
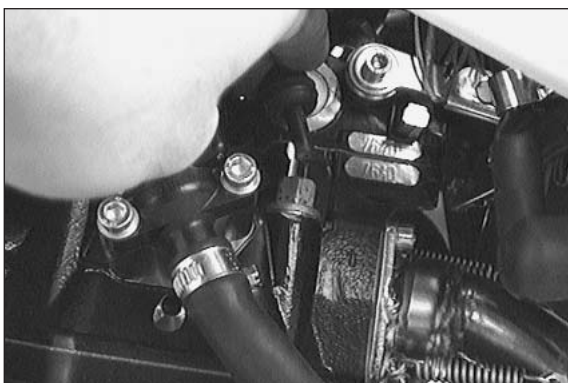
Diagnosi dei difetti nel sistema d'accensione

Prima di un controllo dell'impianto d'accensione controllare i seguenti punti:

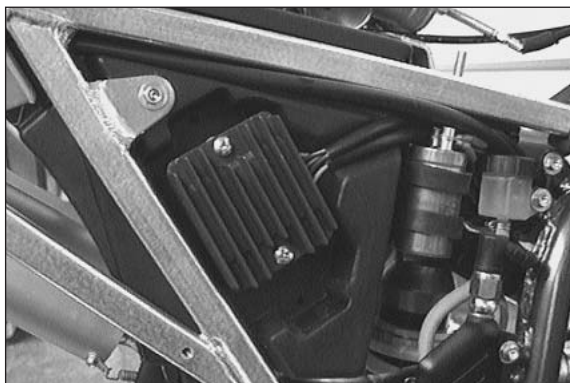
- Interruttore di accensione su posizione ①
- Interruttore di arresto d'emergenza su posizione ①
- E' accesa la spia di controllo del minimo
- Il motociclo si fa avviare con la leva frizione tirata
- Carica della batteria
- Fusibile principale

Controllare se all'avviamento si presenta una scintilla. A questo scopo procedere nel seguente modo:

- Sfilare il cappuccio candela.
- Smontare il cappuccio candela dal cavo d'accensione.
- Tenere l'estremità libera del cavo d'accensione ad una distanza di ca. 5 mm da una massa.
- All'azionamento del motore d'avviamento elettrico deve essere visibile una forte scintilla. Se la batteria è molto scarica, usare il pedale di avviamento.
- Se è visibile una scintilla, rimontare il cappuccio candela.
- Svitare la candela ed inserirla nel cappuccio candela.
- Tenere a massa la candela. All'azionamento dell'avviatore elettrico deve essere visibile una forte scintilla all'elettrodo. Se di no, è difettoso il cappuccio candela oppure la candela.
- Se alla prima prova non si presenta una scintilla, eseguire i seguenti controlli:
 - Vi è tensione della batteria alla linea di alimentazione (arancione) per l'accensione?
 - Se di no, controllare l'interruttore di accensione, l'interruttore di arresto d'emergenza e, se presente, il relè del cavalletto laterale, come anche le parti relative del fascio di cavi.
- Se nonostante una buona alimentazione dell'accensione non è visibile alcuna scintilla, controllare i seguenti punti:
 - Collegamento a massa dell'unità CDI e della bobina d'accensione
 - Cavo dall'unità CDI alla bobina d'accensione
 - Controllo trasmettitore d'impulsi
 - Statore
 - Bobina d'accensione



EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO – SXC '99

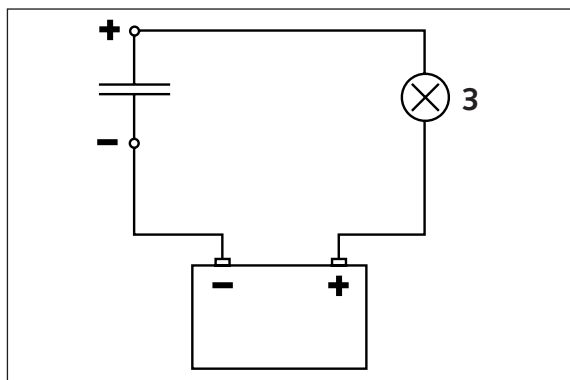


Controllo regolatore-raddrizzatore

- Avviare il motore ed accendere l'anabbagliante.
- Attaccare un voltmetro ai due allacciamenti del condensatore (cavo rosso/bianco = positivo, cavo marrone = negativo).
- Portare il motore a 5000 giri/min. e leggere la tensione.

Valore nominale: 14,0 - 15,0 V

Se il valore misurato si discosta notevolmente dal valore nominale, controllare il condensatore. Se il condensatore è in ordine, il regolatore-raddrizzatore va sostituito.

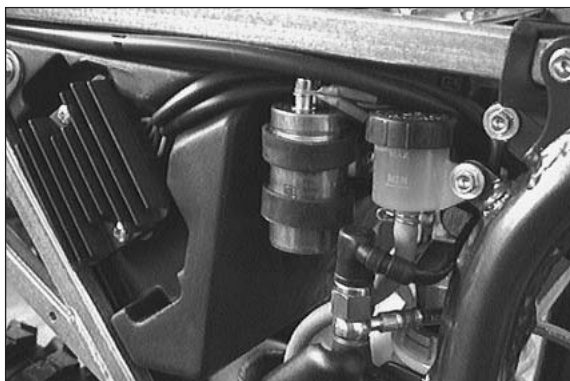


Controllo condensatore

- Scaricare il condensatore facendo ponte sui due collegamenti con un cacciavite, quindi smontarlo.
- Collegare il polo negativo di una batteria da 12V al morsetto negativo del condensatore; il collegamento dal polo positivo della batteria al morsetto positivo del condensatore (contrassegnato con +) va effettuato con una lampada di controllo ③.
- Alla chiusura del circuito la lampada deve incominciare a lampeggiare. Mano a mano che il condensatore si carica, diminuisce l'intensità della luce della lampada.
- La spia di controllo si deve spegnere in 0,5-2 secondi (in relazione alla capacità della lampada).
- Se la lampada non si spegne o non lampeggia, vuol dire che il condensatore è difettoso.

! AVVERTIMENTO !

PRIMA E DOPO OGNI CONTROLLO BISOGNA SCARICARE IL CONDENSATORE.
MONTANDO IL CONDENSATORE FARE ATTENZIONE AI CONTRASSEGNI DEI COLLEGAMENTI (COLLEGARE IL CAVO BIANCO/ROSSO AL +).



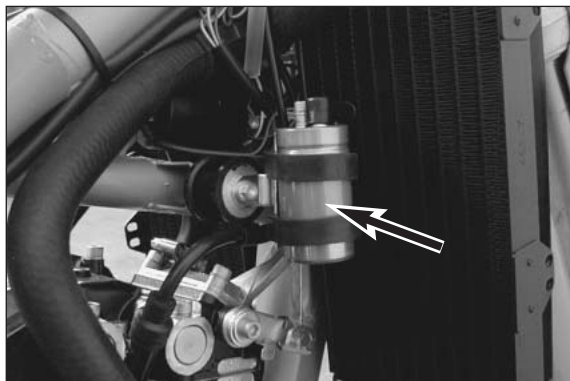
EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO – SC '99



Controllo regolatori della tensione (Kokusan)

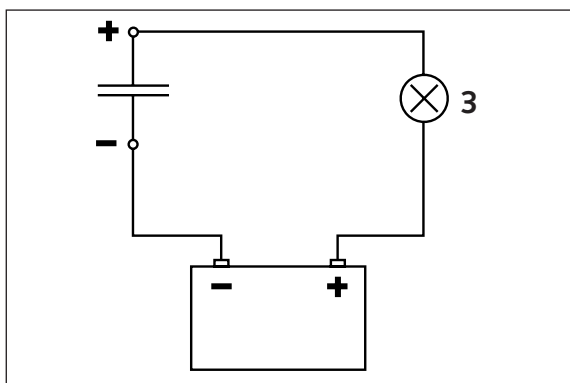
Un regolatore della tensione difettoso può avere effetti diversi:

- Nel circuito elettrico non vi è alcuna tensione
In questo caso scollegare il regolatore della tensione quando il motore gira al minimo. Se ora funzionano le utenze, il regolatore della tensione è difettoso.
Se nonostante ciò non vi è alcuna corrente, il difetto va cercato nell'interruttore, nel cavo o nell'impianto d'accensione.
- Tensione troppo alta nel circuito elettrico
Le lampadine bruciano



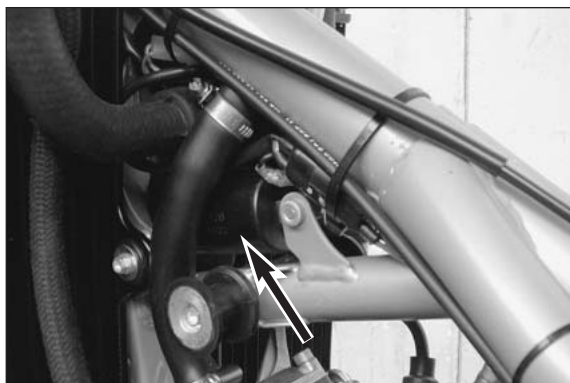
Controllo condensatore

- Scaricare il condensatore facendo ponte sui due collegamenti con un cacciavite, quindi smontarlo.
- Collegare il polo negativo di una batteria da 12V al morsetto negativo del condensatore; il collegamento dal polo positivo della batteria al morsetto positivo del condensatore (contrassegnato con +) va effettuato con una lampada di controllo ③.
- Alla chiusura del circuito la lampada deve incominciare a lampeggiare.
Mano a mano che il condensatore si carica, diminuisce l'intensità della luce della lampada.
- La spia di controllo si deve spegnere in 0,5-2 secondi (in relazione alla capacità della lampada).
- Se la lampada non si spegne o non lampeggia, vuol dire che il condensatore è difettoso.



! AVVERTIMENTO !

PRIMA E DOPO OGNI CONTROLLO BISOGNA SCARICARE IL CONDENSATORE.
MONTANDO IL CONDENSATORE FARE ATTENZIONE AI CONTRASSEGNI DEI COLLEGAMENTI (COLLEGARE IL CAVO BIANCO/ROSSO AL +).



Verifica della bobina di accensione

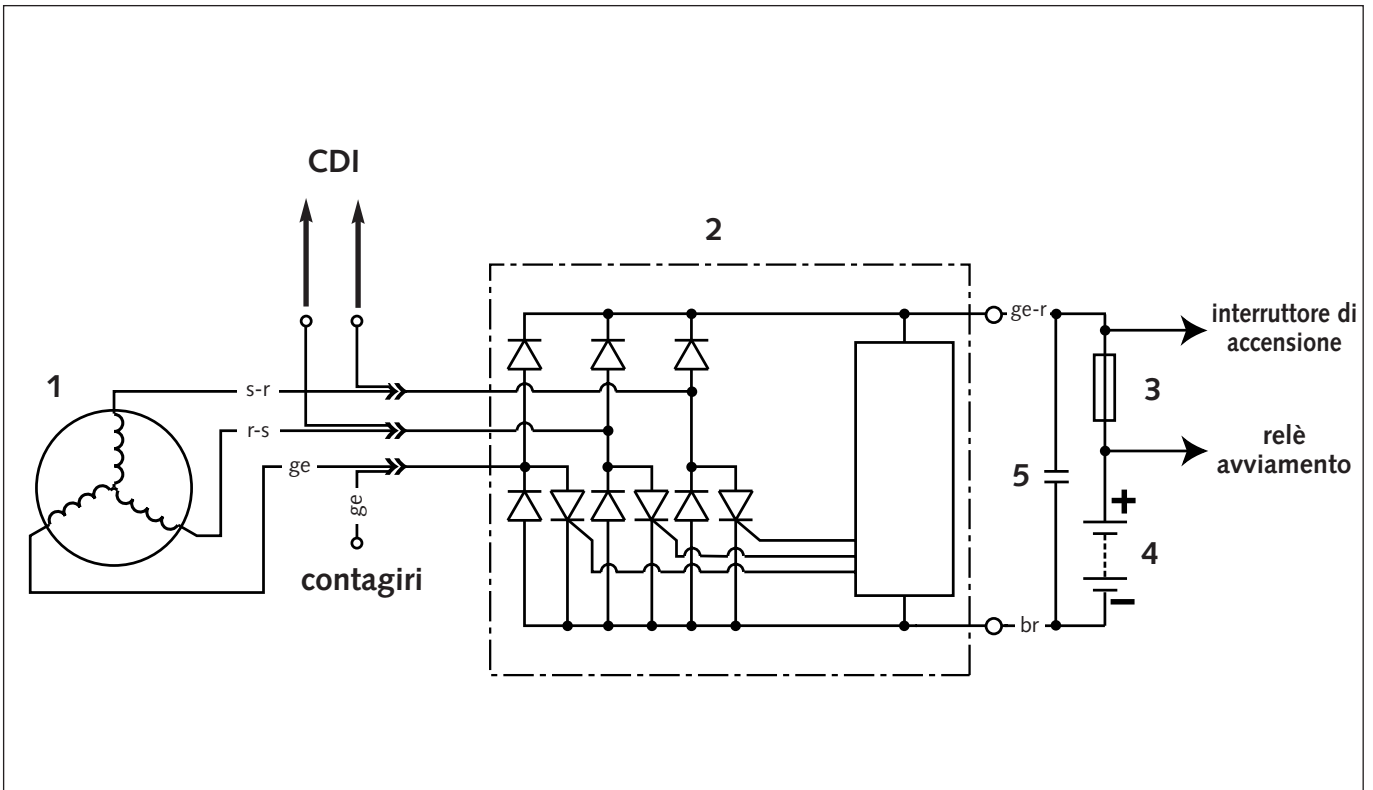
- Staccare tutti i cavi e togliere il cappuccio candela.
- Con un ohmmetro eseguire le seguenti misurazioni.

AVVERTENZA: Le seguenti misurazioni corrispondono ai valori nominali solo ad una temperatura di 20° C.

Se i valori misurati si discostano notevolmente dal valore nominale, la bobina di accensione va sostituita.

Misurazione	Colori dei cavi	Resistenza
avvol. primario	blu/bianco – massa	0,425 – 0,575 Ω
avvol. secondario	blu/bianco – cavo accensione	10,80 – 16,20 kΩ

EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO – DUKE '99



bl blu
br marrone
ge giallo
gr grigio
g verde
o arancione
r rosso
s nero
v violetto
w bianco
ra rosa

Collegamento di carica

- ① Generatore
- ② Regolatore-raddrizzatore
- ③ Fusibile principale (20 A)
- ④ Batteria (12V / 8Ah)
- ⑤ Condensatore

Controllo dispersione di corrente

Il controllo della dispersione di corrente va eseguito prima del controllo del regolatore-raddrizzatore.

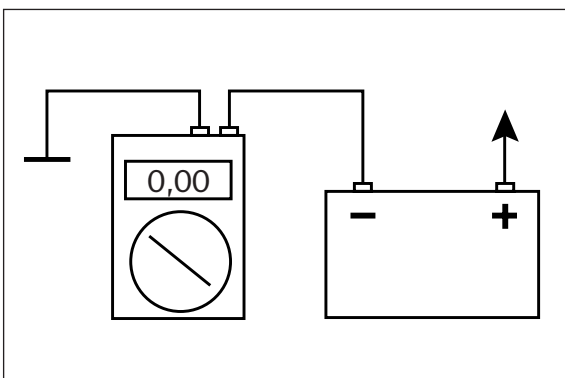
- Disinserire l'accensione e staccare il cavo di massa dalla batteria.
- Collegare un amperometro fra il cavo di massa ed il polo negativo della batteria.

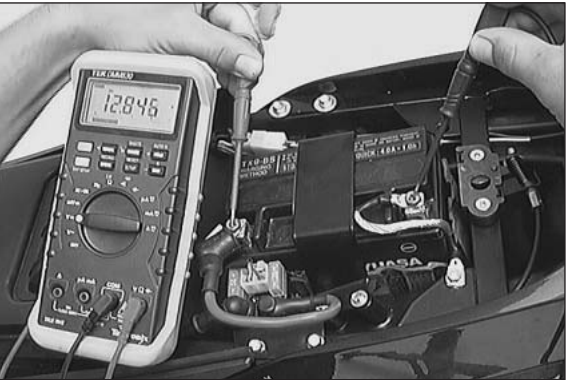
Valore nominale: al massimo 1 mA

- Se il valore è superiore a quello indicato bisogna cercare le utenze della corrente.

per esempio:

- regolatore-raddrizzatore difettoso
- correnti di fuga nei connettori, nell'interruttore di accensione o nel relè di avviamento





Controllo tensione di carica / regolatore-raddrizzatore

AVVERTENZA: I valori seguenti sono da ritenere validi solo quando la batteria è carica (stato di carica almeno 90%).

- Avviare il motore ed accendere l'anabbagliante.
- Attaccare un voltmetro ai due allacciamenti della batteria.
- Portare il motore a 5000 giri/min. e leggere la tensione.

Valore nominale: 14,0 - 15,0 V

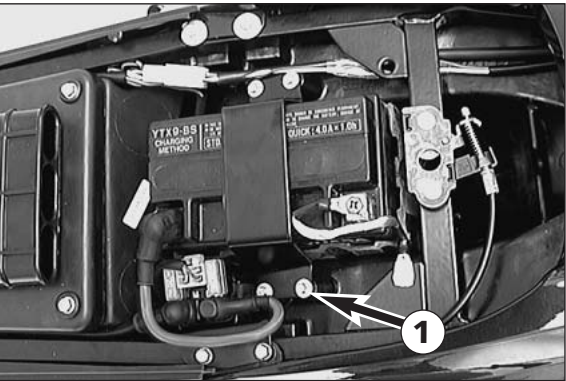
Se il valore misurato si discosta notevolmente dal valore nominale:

- controllare la spina tra statore e regolatore-raddrizzatore e la spina tra regolatore-raddrizzatore e fascio di cavi
- controllare lo statore
- sostituire il regolatore-raddrizzatore

Stacco batteria

- Togliere la sella.
- Scollegare prima il polo negativo poi il polo positivo della batteria.
- Rimuovere le viti ❶ ed orientare a lato la lamiera di sostegno.
- Togliere la batteria.
- Al rimontaggio collegare per ultimo il polo negativo alla batteria.

AVVERTENZA: Al riempimento di una batteria nuova seguire le indicazioni del foglio d'istruzioni fornito con ogni batteria nuova. Su tale foglio sono indicate anche le norme di sicurezza



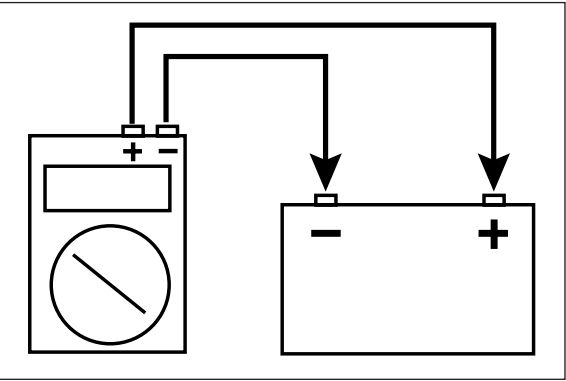
Carica batteria

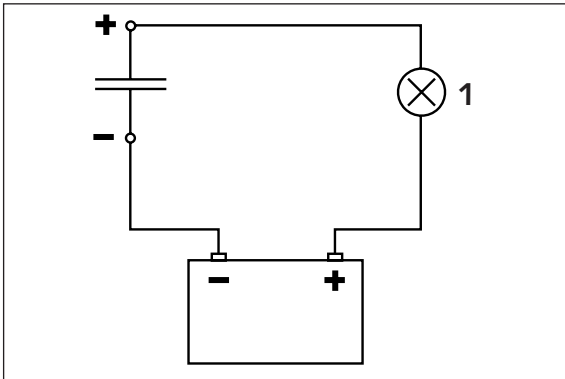
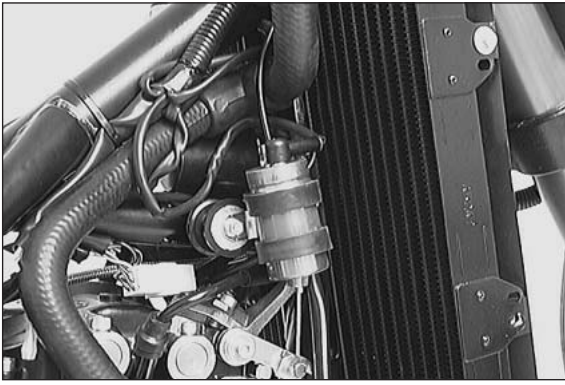
- Smontare la batteria e rilevare lo stato di carica. A questo scopo la tensione va misurata fra i poli della batteria con un voltmetro (tensione di riposo). Tolleranza dello strumento di misura max. 1%.
- Per ottenere una misurazione esatta, prima dell'operazione la batteria deve essere nè caricata nè scaricata per almeno 30 minuti.
- Se non è possibile rilevare lo stato di carica, la batteria può essere caricata secondo le indicazioni che si trovano sulla batteria.

! AVVERTIMENTO !

- NON TOGLIERE MAI I LARDONI DI CHIUSURA.
- PER LA CARICA COLLEGARE PRIMA LA BATTERIA AL CARICA-BATTERIE, POI ACCENDERE IL CARICA-BATTERIE.
- PER LA CARICA IN AMBIENTI CHIUSI PROVVEDERE AD UNA BUONA VENTILAZIONE. DURANTE LA CARICA LA BATTERIA PRODUCE DEI GAS ESPLOSIVI.
- SE LA BATTERIA VIENE CARICATA TROPPO A LUNGO O CON UNA TENSIONE TROPPO ALTA, FUGISCONO ELETTROLITI ATTRAVERSO LE VALVOLE DI SICUREZZA E DI CONSEGUENZA LA BATTERIA PERDE CAPACITÀ.
- TRALASCIARE POSSIBILMENTE DELLE CARICHE VELOCI.

Tensione di riposo Volt	Stato di carica %	Durata di carica a 0,8 A	Tensione di carica
>12,7	100	—	Max. 14,4 V
~12,5	75	4 h	
~12,2	50	7 h	
~12,0	25	11 h	
~11,8	0	14 h	
<11,5	0	20 h	



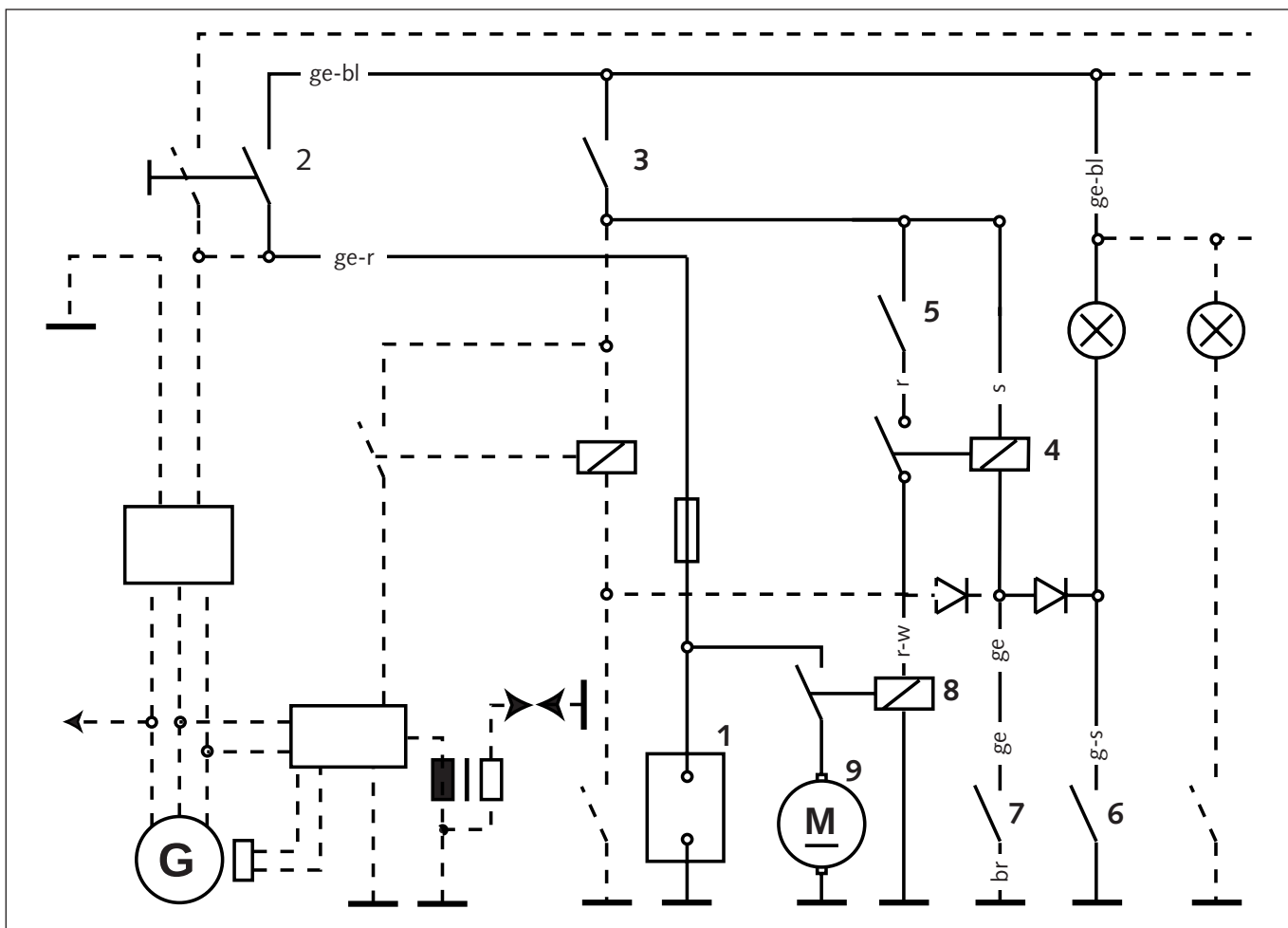


Controllo condensatore

- Sfilare il fusibile principale dal suo supporto.
- Scaricare il condensatore facendo ponte sui due collegamenti con un cacciavite, quindi smontarlo.
- Collegare il polo negativo di una batteria da 12V al morsetto negativo del condensatore; il collegamento dal polo positivo della batteria al morsetto negativo del condensatore (contrassegnato con +) va effettuato con una lampada di controllo ❶.
- Alla chiusura del circuito la lampada deve incominciare a lampeggiare.
Mano a mano che il condensatore si carica, diminuisce l'intensità della luce della lampada.
- La lampada di controllo si deve spegnere in 0,5-2 secondi (in relazione alla capacità della lampada).
- Se la lampada non si spegne o non lampeggia, vuol dire che il condensatore è difettoso.

! AVVERTIMENTO !

PRIMA E DOPO OGNI CONTROLLO BISOGNA SCARICARE IL CONDENSATORE.
MONTANDO IL CONDENSATORE FARE ATTENZIONE AI CONTRASSEGNI DEI COLLEGAMENTI (COLLEGARE IL CAVO BIANCO/ROSSO AL +).



- ❶ Batteria
- ❷ Interruttore di accensione
- ❸ Interruttore di arresto d'emergenza
- ❹ Relè ausiliario per l'avviamento
- ❺ Pulsante di avviamento
- ❻ Interruttore minimo
- ❼ Interruttore frizione
- ❽ Relè di avviamento
- ❾ Motore d'avviamento elettrico

Sistema di avviamento elettrico

Il sistema è dotato di un dispositivo di sicurezza. L'avviamento elettrico è possibile solo quando sono date le seguenti condizioni:

- Interruttore di accensione su ☐
- Interruttore di arresto d'emergenza su ☐
- Cambio messo in folle o frizione tirata

Funzionamento del sistema di avviamento elettrico:

Dalla batteria ❶ la tensione della batteria passa dall'interruttore di accensione ❷ e dall'interruttore di arresto d'emergenza ❸ e giunge alla bobina del relè ausiliario per l'avviamento ❹ ed al pulsante di avviamento ❺.

Il contatto del relè ausiliario per l'avviamento rilascia l'avviamento solo quando è data almeno una delle seguenti condizioni:

- cambio messo in folle (interruttore del minimo ❻ chiuso)
- frizione tirata (interruttore della frizione ❼ chiuso)

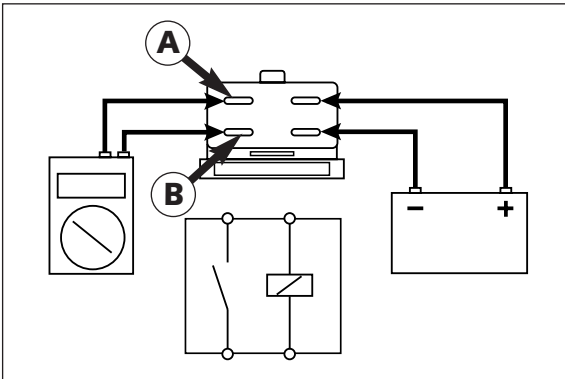
All'azionamento del pulsante di avviamento ❺ il motore di avviamento ❾ viene acceso attraverso il relè di avviamento ❽.

bl blu
 br marrone
 ge giallo
 gr grigio
 g verde
 o arancione
 r rosso
 s nero
 v violetto
 w bianco
 ra rosa



Controllo relè ausiliario

- Smontare la mascherina portafaro e togliere il relè ausiliario (cavi color rosso, rosso/bianco).



- Collegare come da illustrazione il relè ausiliario ad una batteria da 12 V.
- Con un ohmmetro misurare la continuità fra i morsetti **A** e **B**.

Avvertenza: 0 Ω in ordine

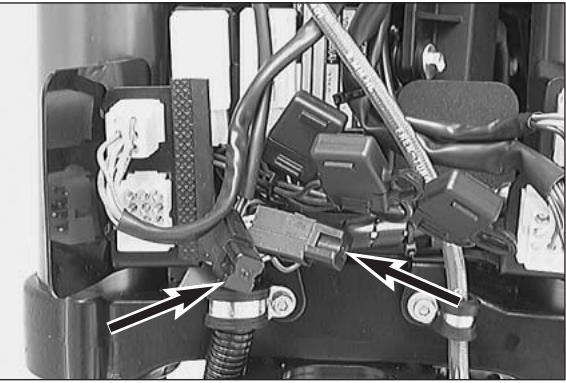
Avvertenza: ∞ Ω difettoso

Controllo funzionamento del relè ausiliario per l'avviamento

Preparazione:

- Collegare un ohmmetro o un dispositivo di prova della continuità ai cavi del relè ausiliario per l'avviamento (colori rosso e rosso/bianco).
- Eseguire le prove nell'ordine indicato qui sotto. Il relè ausiliario per l'avviamento deve commutare nelle 2 condizioni seguenti:
 - Con marcia inserita tirare lentamente la leva frizione. Circa a metà corsa della leva il relè ausiliario per l'avviamento deve commutare. Se di no, controllare l'interruttore della frizione. Durante questa prova osservare la spia di controllo del minimo. Essa non deve illuminarsi. Se si illumina, controllare il diodo con i cavi color giallo e verde/nero.
 - Con la leva frizione non tirata mettere il cambio in folle. Il relè ausiliario per l'avviamento deve così inserire e con marcia inserita disinserire. Se di no, controllare il diodo nella spina con i cavi color giallo e verde/nero e l'interruttore del minimo.

AVVERTENZA: Alla commutazione del relè ausiliario per l'avviamento è udibile un leggero clic. L'ohmmetro oppure il dispositivo di prova per la continuità indica continuità quando il relè ausiliario per l'avviamento è inserito.



Controllo diodi

AVVERTENZA: I diodi conducono la corrente solo nel senso indicato dalla freccia nel simbolo. Nel senso contrario essi bloccano.

I diodi possono presentare 2 difetti diversi :

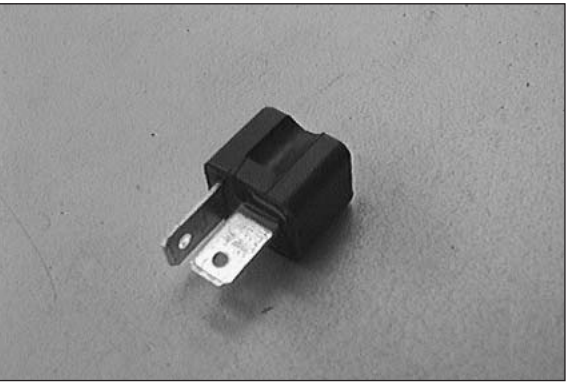
- Il diodo non ha continuità.
- Il diodo ha continuità in entrambi i sensi.

A seconda del tipo di difetto possono verificarsi irregolarità di funzionamento diverse.

AVVERTENZA: I due diodi sono dello stesso tipo e vengono controllati alla stessa maniera. Essi sono inseriti in spine bipolari. L'identificazione avviene attraverso il colore del cavo alla spina del diodo.

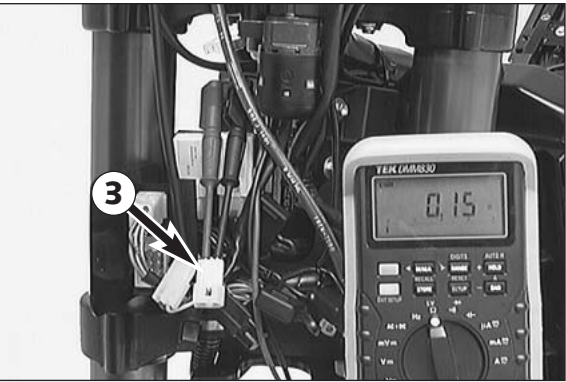
Controllo funzionamento:

- Togliere la mascherina portafaro.
- Sfilare il diodo in questione dalla spina.
- Collegare al diodo un ohmmetro adatto alla prova dei diodi e controllare la continuità del diodo.
- Collegare l'ohmmetro nell'altro senso e controllare se il diodo blocca.



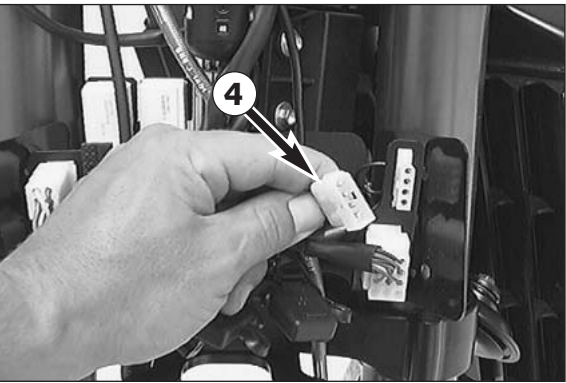
Controllo interruttore della frizione

- Staccare la spina dell'interruttore della frizione dal fascio di cavi.
- Collegare l'ohmmetro alla spina bipolare ③ (cavi color giallo/giallo) dell'interruttore della frizione e tirare lentamente la leva frizione.
- Circa a metà corsa della leva l'interruttore deve chiudere.

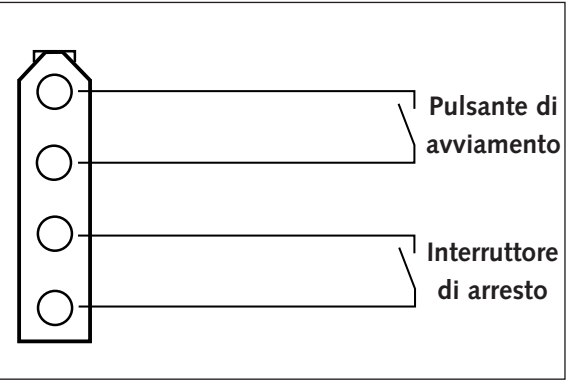


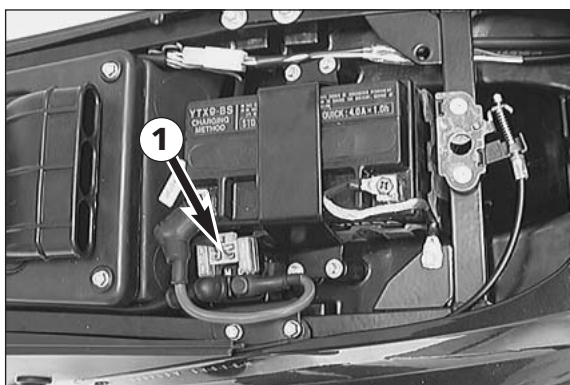
Controllo pulsante d'avviamento ed interruttore di arresto d'emergenza

- Togliere la mascherina portafaro.
- Sfilare la spina quadripolare ④ del pulsante d'avviamento / interruttore di arresto d'emergenza dal fascio di cavi.
- Con un ohmmetro controllare ambedue gli interruttori secondo la tabella sottostante (occupazione della spina vedi schizzo).
- Successivamente controllare il contatto a massa di tutte le linee.



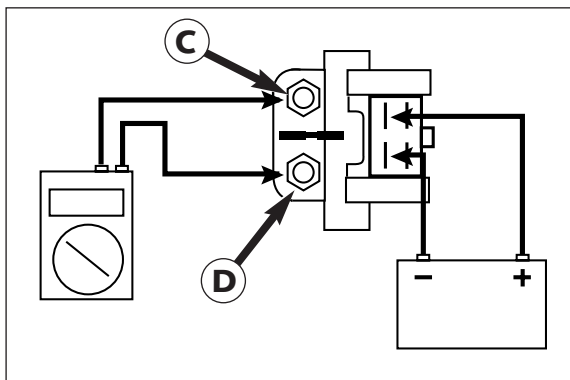
Circuito elettrico	Posizione	Stato
Interruttore di arresto	○	continuità
Interruttore di arresto	⊗	non continuità
Pulsante di avviamento	premuto	continuità
Pulsante di avviamento	non premuto	non continuità





Controllo relè d'avviamento

- Smontare la sella e staccare la spina multipla ❶ del relè d'avviamento.
- Staccare il polo negativo dalla batteria ed i due cavi dal relè di avviamento.



- Collegare il relè avviamento ad una batteria da 12 V.
- Con un ohmmetro controllare la continuità fra i morsetti ❷ e ❸.

Avvertenza: 0 Ω in ordine

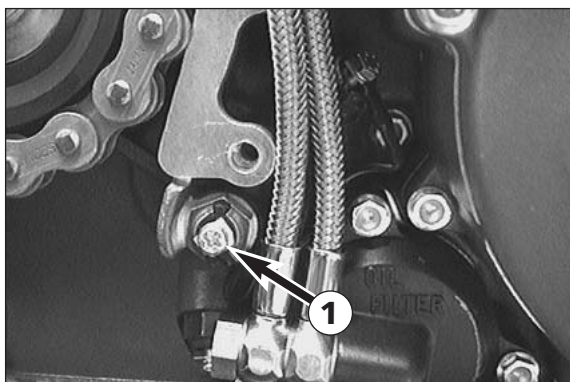
Avvertenza: $\infty \Omega$ difettoso

AVVERTENZA: Alla commutazione del relè d'avviamento è udibile inoltre un leggero clic.



Controllo motore d'avviamento elettrico

- Spegner l'accensione.
- Scollegare il polo negativo della batteria e smontare il motore d'avviamento elettrico.
- Allacciare il polo negativo di una batteria da 12 V alla scatola del motore d'avviamento elettrico e collegare per un momento il polo positivo della batteria con l'allacciamento ❷ del motore d'avviamento elettrico (usare cavi grossi).
- Alla chiusura del circuito elettrico il motore d'avviamento deve girare.
- Se ciò non è il caso, il motore d'avviamento va sostituito.



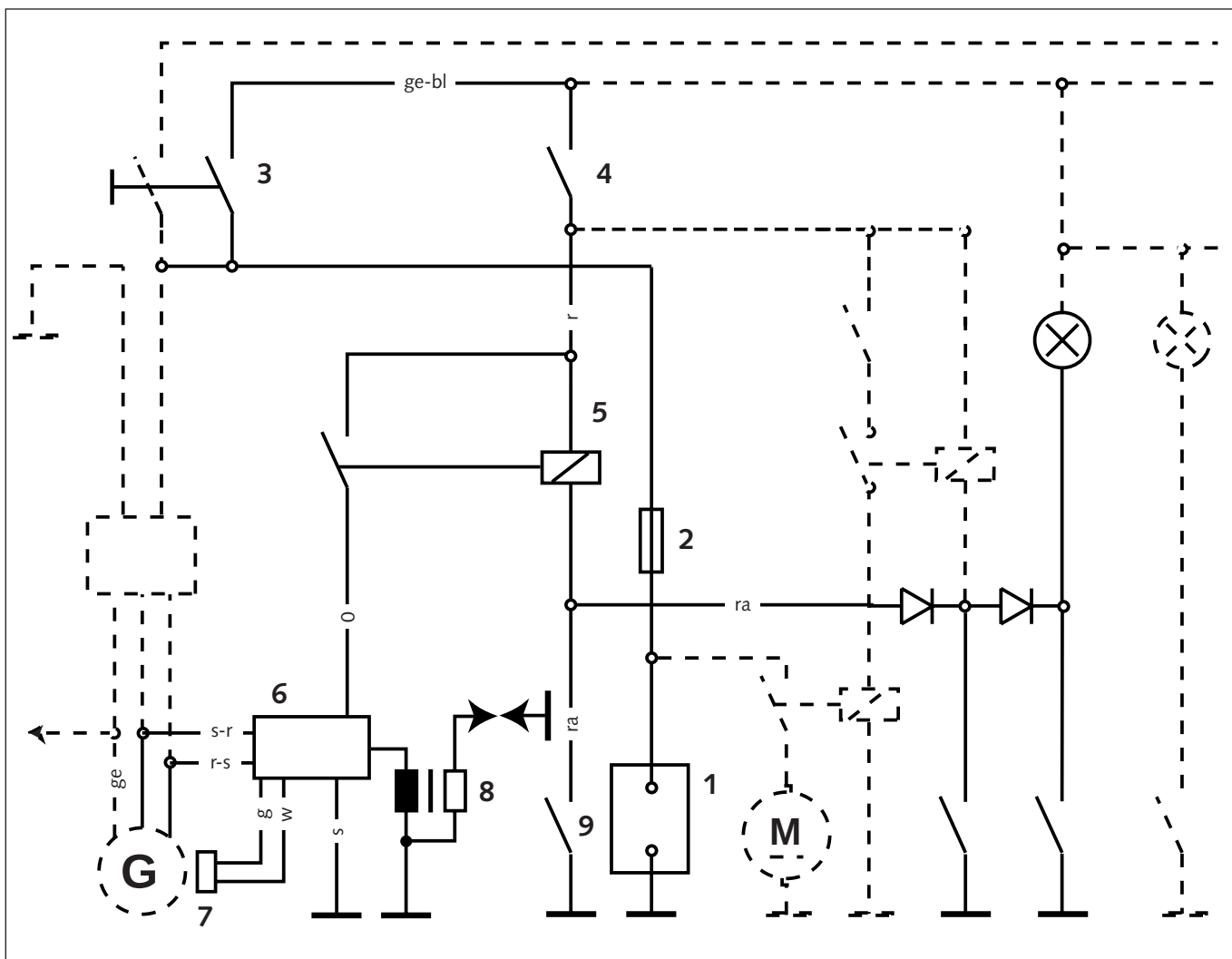
Controllo interruttore del minimo

- Togliere il carter catena.
- Attaccare una pinzetta della lampada di controllo al polo positivo della batteria e l'altra pinzetta al contatto ❶ dell'interruttore del minimo.
- Con la marcia folle inserita la lampada di controllo deve illuminarsi.
- Con una marcia inserita la lampada di controllo si spegne.

Diagnosi dei difetti nel sistema di avviamento elettrico

Se all'azionamento del pulsante d'avviamento il motore d'avviamento non gira, controllare prima i seguenti punti:

- L'interruttore d'avviamento è su posizione $\bigcirc$?
- L'interruttore di arresto d'emergenza è su posizione $\bigcirc$?
- Con l'accensione accesa la spia di controllo del minimo si illumina ?
- Il motore può essere avviato con la leva frizione tirata?
- La batteria è carica?
- Il fusibile principale è bruciato?
- Controllo relè ausiliario per l'avviamento
- Controllo relè d'avviamento
- Controllo motore d'avviamento



- ❶ Batteria
- ❷ Fusibile principale
- ❸ Interruttore di accensione
- ❹ Interruttore di arresto d'emergenza
- ❺ Relè del cavalletto laterale
- ❻ Unità CDI
- ❼ Trasmettitore d'impulsi
- ❽ Bobina di accensione
- ❾ Interruttore del cavalletto laterale

Sistema di accensione

La tensione della batteria giunge dalla batteria ❶, passando dal fusibile principale ❷, attraverso l'interruttore d'accensione ❸ inserito e l'interruttore di arresto d'emergenza ❹ inserito fino al relè del cavalletto laterale ❺.

Il relè del cavalletto laterale torna a condurre la tensione della batteria fino all'unità CDI ❻, purchè sia data almeno una delle condizioni seguenti:

- cavalletto laterale chiuso (interruttore del cavalletto laterale chiuso)
- cambio messo in folle (interruttore del minimo chiuso)
- frizione tirata (interruttore della frizione chiuso)

Ad ogni rotazione dell'albero motore il trasmettitore d'impulsi ❼ fornisce un segnale all'unità CDI ❻. Nell'unità CDI viene calcolato da questo segnale il punto di accensione.

Questo impulso di accensione viene trasmesso alla bobina di accensione ❽ (si crea una scintilla).

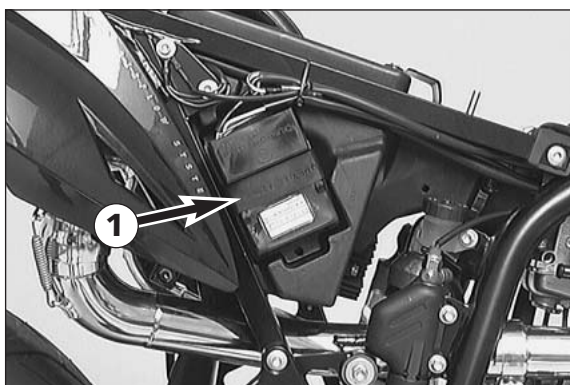
AVVERTENZA: Il sistema di accensione è un'accensione a scarica di condensatore ad alta tensione alimentata dalla batteria. Funziona quindi solo con una batteria intatta.

Se la batteria è molto scarica, la tensione può calare a causa della procedura di avviamento sotto il livello minimo della tensione di alimentazione dell'accensione. In questo caso usare il pedale di avviamento per avviare il motociclo.

! AVVERTIMENTO !

PER UN FUNZIONAMENTO PERFETTO E SICURO DELL'ACCENSIONE DIGITALE È INDISPENSABILE L'UTILIZZO DI CAPPUCCI CANDELA E DI CANDELE CON SOPPRESSORE RESISTIVO INTEGRATO.

bl blu
br marrone
ge giallo
gr grigio
g verde
o arancione
r rosso
s nero
v violetto
w bianco
ra rosa

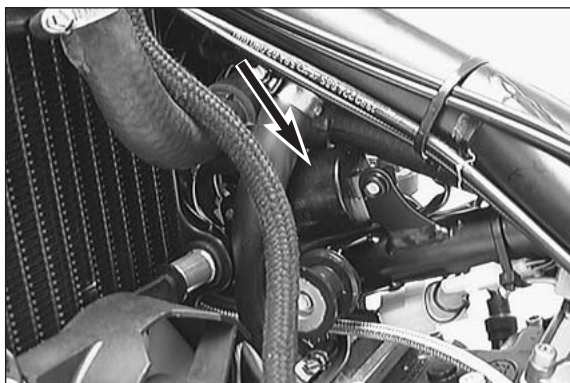


Unità CDI

Controllare i cavi ed i connettori dell'unità CDI ❶.
Un controllo del funzionamento dell'unità CDI è possibile solo su un apposito banco prova per accensioni.

! AVVERTIMENTO !

NON CONTROLLARE MAI L'UNITÀ CDI CON UN APPARECCHIO DI MISURA NORMALMENTE USATO. COMPONENTI ELETTRONICI ALTAMENTE SENSIBILI POSSONO COSÌ ESSERE DISTRUTTI.



Verifica della bobina di accensione

- Staccare tutti i cavi e togliere il cappuccio candela.
- Con un ohmmetro eseguire le seguenti misurazioni.

AVVERTENZA: Le seguenti misurazioni corrispondono ai valori nominali solo ad una temperatura di 20° C.

Se i valori misurati si discostano notevolmente dal valore nominale, la bobina di accensione va sostituita.

Misurazione	Colori dei cavi	Resistenza
avvol. primario	blu/bianco – massa	0,425 – 0,575 Ω
avvol. secondario	blu/bianco – cavo accensione	10,80 – 16,20 kΩ



Cappuccio candela

- Controllare che non ci siano incrinature o punti di rottura sul cappuccio candela.
- Misurare la resistenza del cappuccio candela.

Valore nominale: 3 - 7,5 kΩ

Controllo relè del cavalletto laterale

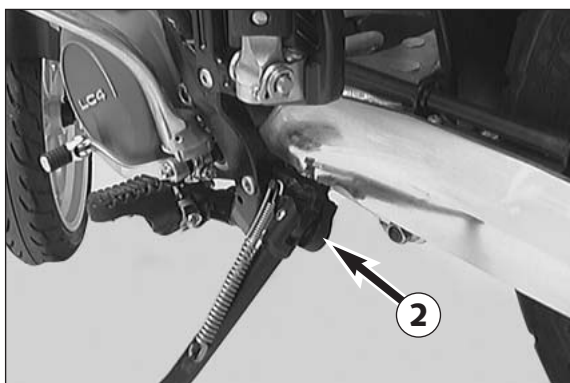
Preparazione:

- Togliere sella, fiancatina destra e mascherina portafaro.
- Scollegare l'alimentazione di corrente dall'unità CDI (cavo arancione).
- Per il controllo dello stato di commutazione del relè collegare il cavo arancione proveniente dal fascio di cavi al conduttore positivo di un voltmetro oppure ad una lampada di controllo.
- Attaccare il conduttore negativo del voltmetro o della lampada di controllo ad una massa al motociclo.
- Inserire l'accensione e l'interruttore di arresto d'emergenza.

Eseguire le seguenti prove nell'ordine indicato qui sotto:

- Il relè deve commutare nelle 3 condizioni seguenti:
 - Con marcia inserita e frizione non tirata chiudere lentamente il cavalletto laterale.
Circa a metà corsa il relè del cavalletto laterale deve commutare. Se di no, controllare il relè stesso e l'interruttore del cavalletto laterale ❷ ed anche le parti relative del fascio di cavi.
 - Con cavalletto laterale aperto e marcia inserita tirare lentamente la leva frizione.
Circa a metà corsa della leva il relè del cavalletto laterale deve commutare. Se di no, controllare il diodo nella spina con i cavi color giallo e rosa e l'interruttore del minimo).
 - Con cavalletto laterale aperto e leva frizione non tirata mettere il cambio in folle.
Con la marcia folle inserita il relè deve inserire e con una marcia inserita il relè deve disinserire. Se di no, controllare il diodo nella spina con i cavi color giallo e verde/nero e l'interruttore del minimo.

AVVERTENZA: Alla commutazione del relè è udibile un leggero clic e l'alimentazione di corrente per l'unità CDI viene accesa. Il voltmetro o la lampada di controllo indica tensione della batteria. Dopo la fine del controllo ricollegare di nuovo la tensione di alimentazione per l'unità CDI (conduttore arancione).





Controllo interruttore del cavalletto laterale

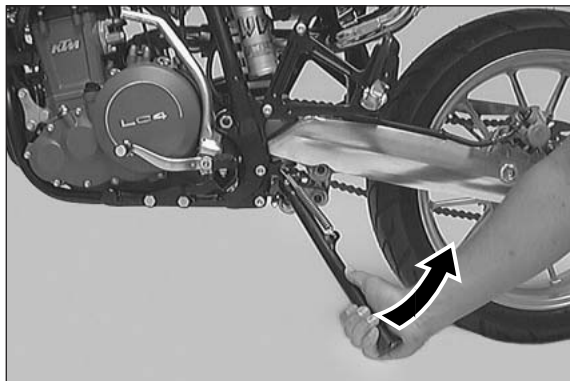
- Sfilare le 2 spine per l'interruttore del cavalletto laterale ② dal fascio di cavi (sotto il serbatoio).
- Collegare un ohmmetro al cavo del cavalletto laterale.
- Chiudere lentamente il cavalletto laterale.
- Quando il cavalletto laterale è aperto, l'interruttore deve essere aperto.
- A circa metà corsa l'interruttore del cavalletto laterale deve chiudere.
- Se ciò non è il caso, l'interruttore del cavalletto laterale va sostituito.

!

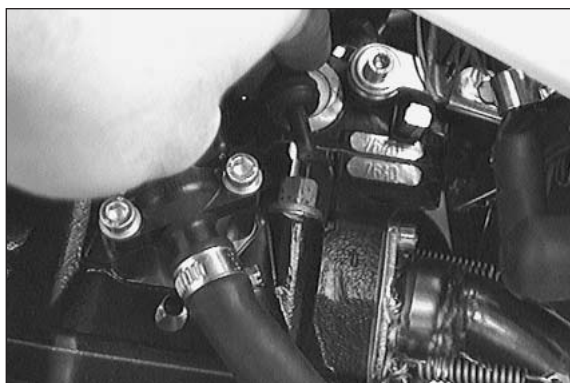
AVVERTIMENTO

!

PER IL PROSEGUIMENTO DEL VIAGGIO L'INTERRUTTORE DEL CAVALLETTA LATERALE NON DEVE ESSERE CORTOCIRCUITATO. CIÒ METTEREBBE FUORI SERVIZIO IL RUTTORE D'ACCENSIONE QUANDO IL CAVALLETTA LATERALE È APERTO. IL VEHILOCO QUINDI NON CORRISPONDEREBBE PIÙ ALLE NORME DI SICUREZZA.



AVVERTENZA: Se il cavalletto laterale viene smontato, ad esempio perché viene montato successivamente un cavalletto centrale, devono essere collegate anche le due spine per l'interruttore del cavalletto laterale sul fascio di cavi.



Diagnosi dei difetti nel sistema d'accensione

Prima di un controllo dell'impianto d'accensione controllare i seguenti punti:

- Interruttore di accensione su posizione
- Interruttore di arresto d'emergenza su posizione
- E' accesa la spia di controllo del minimo
- Il motociclo si fa avviare con la leva frizione tirata
- Carica della batteria
- Fusibile principale

Controllare se all'avviamento si presenta una scintilla. A questo scopo procedere nel seguente modo:

- Sfilare il cappuccio candela.
- Smontare il cappuccio candela dal cavo d'accensione.
- Tenere l'estremità libera del cavo d'accensione ad una distanza di ca. 5 mm da una massa.
- All'azionamento del motore d'avviamento elettrico deve essere visibile una forte scintilla. Se la batteria è molto scarica, usare il pedale di avviamento.
- Se è visibile una scintilla, rimontare il cappuccio candela.
- Svitare la candela ed inserirla nel cappuccio candela.
- Tenere a massa la candela. All'azionamento dell'avviatore elettrico deve essere visibile una forte scintilla all'elettrodo. Se di no, è difettoso il cappuccio candela oppure la candela.
- Se alla prima prova non si presenta una scintilla, eseguire i seguenti controlli:
 - Vi è tensione della batteria alla linea di alimentazione (arancione) per l'accensione?
 - Se di no, controllare l'interruttore di accensione, l'interruttore di arresto d'emergenza e, se presente, il relè del cavalletto laterale, come anche le parti relative del fascio di cavi.
- Se nonostante una buona alimentazione dell'accensione non è visibile alcuna scintilla, controllare i seguenti punti:
 - Collegamento a massa dell'unità CDI e della bobina d'accensione
 - Cavo dall'unità CDI alla bobina d'accensione
 - Controllo trasmettitore d'impulsi
 - Statore
 - Bobina d'accensione



PARAMETRI DINAMICI GENERATORE 400/640 LC4-E/625 SXC (KOKUSAN 4K-2)

Condizioni di misura:

- sella tolta (sulla Racing anche fiancatina e coperchio laterale a sinistra)
- tutti i contatti ad innesto e collegamenti a massa privi di corrosione, connettori ben collegati
- batteria in condizioni di avviamento, non completamente carica (a batteria completamente carica avviare più volte!)

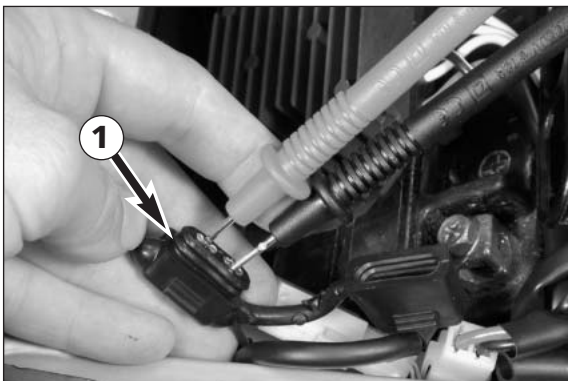


Uscita regolatore – controllare il valore della tensione con i puntali dell'adattatore delle tensioni di picco posizionati direttamente sui poli della batteria del veicolo:

- Senza e con carico sull'intera fascia di regimi

indicazione sul multimetro: 14 volt +/-1 volt

AVVERTENZA: Il puntale nero dell'adattatore delle tensioni di picco dovrebbe essere posizionato a massa (polo negativo).



Controllare la **corrente di carica** – togliere il fusibile principale, posizionare i due puntali di un multimetro (senza adattatore delle tensioni di picco!) sui due contatti del portafusibile ❶ ed eseguire una misurazione amperometrica (regolazione sul multimetro: DCA fino a 10 ampere):

- senza carico (nessun'utenza elettrica accesa), il motore gira al minimo (1400 +/-50 giri/min)

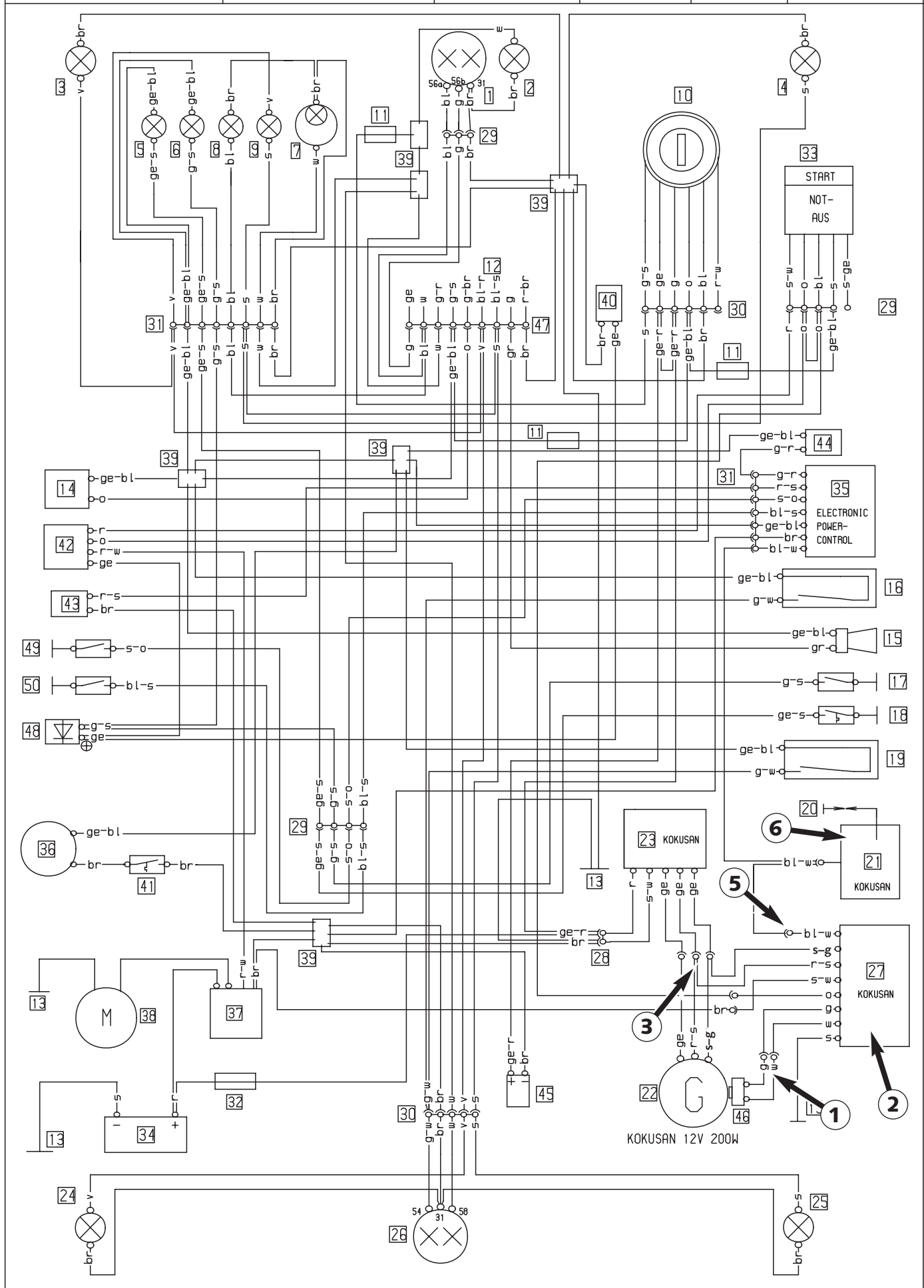
indicazione sul multimetro: 6 ampere +/-0,1 ampere

- con carico (luce accesa, avvisatore acustico e freno azionati), il motore gira al minimo

indicazione sul multimetro: 0 ampere +/-0,1 ampere

- con carico (luce accesa, avvisatore acustico e freno azionati), far girare il motore con crescente numero di giri (-8000 giri/min)

indicazione sul multimetro: 2 ampere +/-0,1 ampere



PARAMETRI STATICI ACCENSIONE 400/640 LC4-E/625 SXC (KOKUSAN 4K-2)

Condizioni di misura:

- motore freddo
- sella, fiancatine e serbatoio tolti
- tutti i contatti ad innesto e collegamenti a massa privi di corrosione, connettori ben collegati
- batteria carica, interruttore d'accensione su posizione 1 (senza luce)
- la fessura tra rotore e trasmettitore d'impulsi deve essere regolata a 0,75 mm
- leva del decompressore tirata
- per ogni misurazione schiacciare il pedale di avviamento almeno 5 volte energicamente fino in fondo

AVVERTENZA: Prima del controllo con l'adattatore delle tensioni di picco va assicurato che all'unità CDI al cavo color arancio sia applicata tensione ed i cavi color nero e nero/bianco siano collegati a massa.

Controllare il **trasmettitore d'impulsi** su segnale di uscita – connettore bipolare ① con cavi color verde e bianco (vedi anche schema elettrico sulla pagina precedente):

- il puntale rosso dell'adattatore delle tensioni di picco sul cavo verde, il puntale nero sul cavo bianco, separare il connettore ①; così l'unità CDI ② è scollegata

indicazione sul multimetro: 7 volt +/-1 volt

- stessa misurazione, ma con l'unità CDI collegata

indicazione sul multimetro: 4 volt +/-1 volt

Controllare la **fase del generatore per il riconoscimento del senso di rotazione** su segnale di uscita – connettore tripolare ③ con cavi color rosso/nero e nero/giallo (vedi anche schema elettrico sulla pagina precedente):

- il puntale rosso dell'adattatore delle tensioni di picco sul cavo rosso/nero e puntale nero sul cavo nero/giallo, connettori ③ e ④ staccati

indicazione sul multimetro: 17 volt +/-1 volt

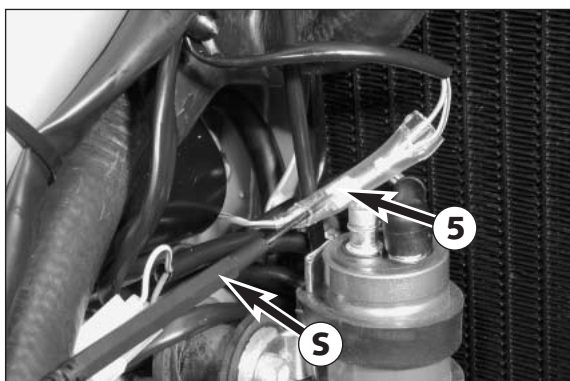
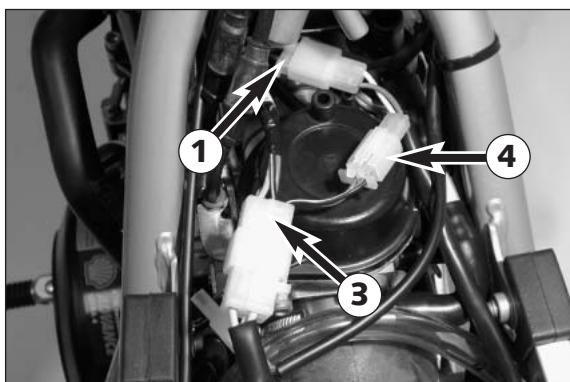
- stessa misurazione, ma con i connettori ③ e ④ collegati

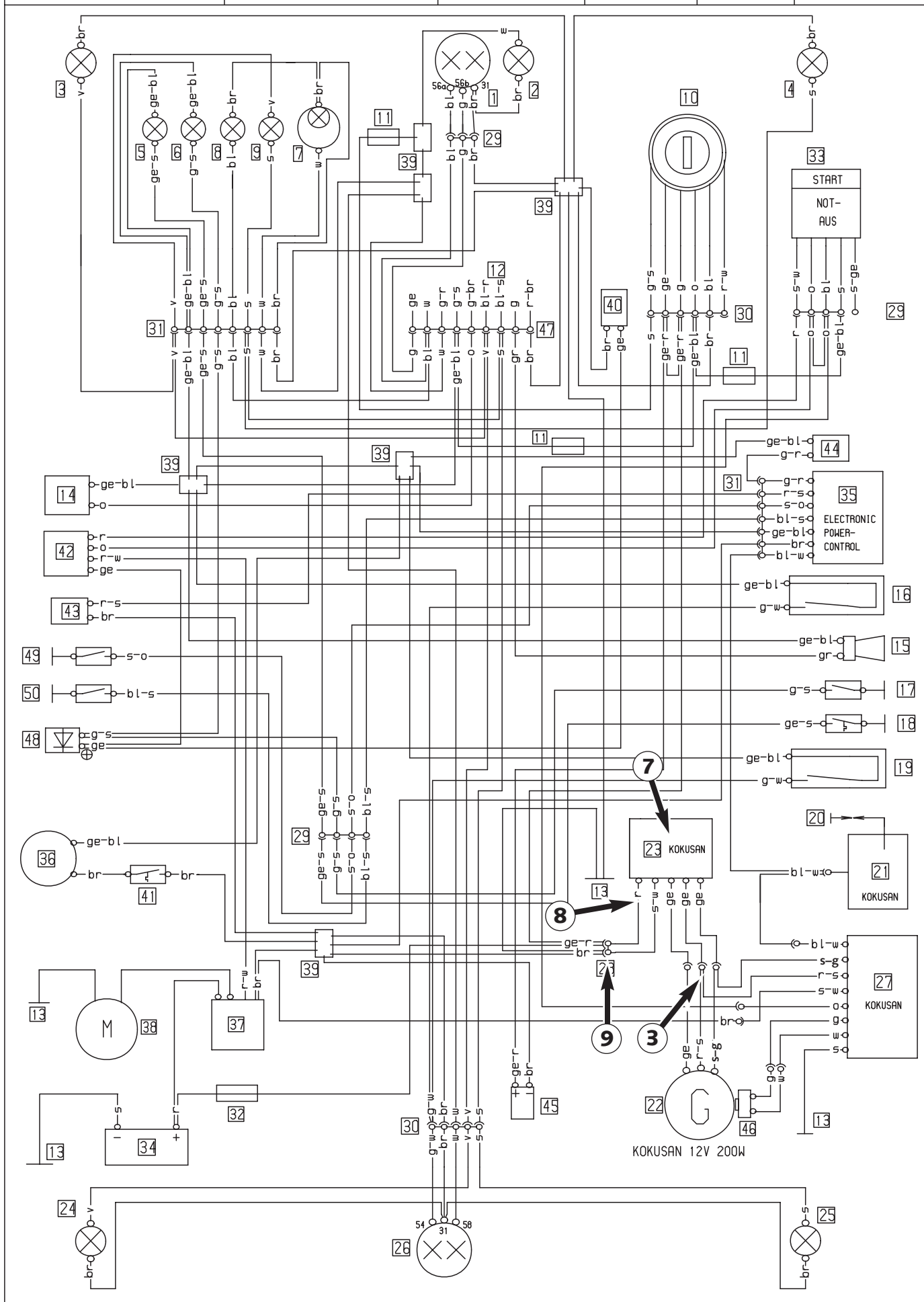
indicazione sul multimetro: 12,5 volt +/-0,5 volt

Controllare l'**uscita della tensione primaria** per il pilotaggio della bobina d'accensione su tensione d'uscita – connettore unipolare ⑤ con cavo color blu/bianco (vedi anche schema elettrico sulla pagina precedente):

- il puntale rosso dell'adattatore delle tensioni di picco a massa ed il puntale nero ⑤ sul cavo blu/bianco, unità CDI ② e bobina d'accensione ⑥ collegate

indicazione sul multimetro: 220 volt +/-10 volt

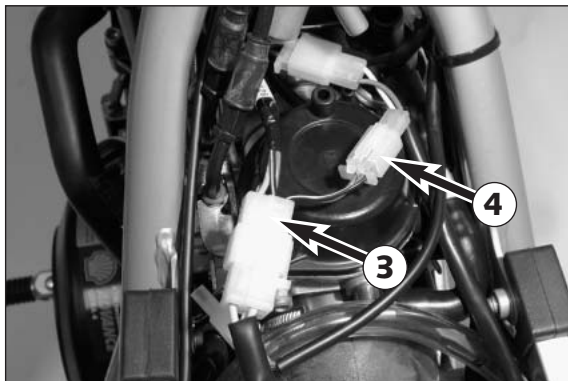




PARAMETRI STATICI GENERATORE 400/640 LC4-E/625 SXC (KOKUSAN 4K-2)

Condizioni di misura:

- motore freddo
- sella, fiancatine e serbatoio tolti
- tutti i contatti ad innesto e collegamenti a massa privi di corrosione, connettori ben collegati
- batteria carica, interruttore d'accensione su posizione 1 (senza luce)
- leva del decompressore tirata
- per ogni misurazione schiacciare il pedale di avviamento almeno 5 volte energicamente fino in fondo



Controllare le **uscite del generatore** su tensione fra i seguenti colori dei cavi - connettore tripolare ③ (vedi anche schema elettrico sulla pagina precedente), connettori ③ e ④ separati; così il regolatore-raddrizzatore ⑦ e l'unità CDI sono scollegati:

- fra nero/giallo e rosso/nero
- fra nero/giallo e giallo
- fra rosso/nero e giallo

indicazione sul multimetro: 17 volt +/-1 volt

AVVERTENZA: I puntali di misura dell'adattatore delle tensioni di picco possono essere posizionati a piacere.

Controllare le **uscite del generatore** su tensione verso massa – connettore tripolare ③ (vedi anche schema elettrico sulla pagina precedente), connettori ③ e ④ collegati; così il regolatore-raddrizzatore ⑦ e l'unità CDI sono collegati:

- fra nero/giallo e massa
- fra rosso/nero e massa
- fra giallo e massa

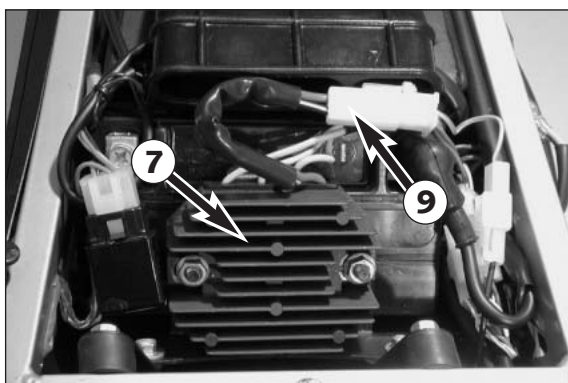
indicazione sul multimetro: 12,5 volt +/-0,5 volt

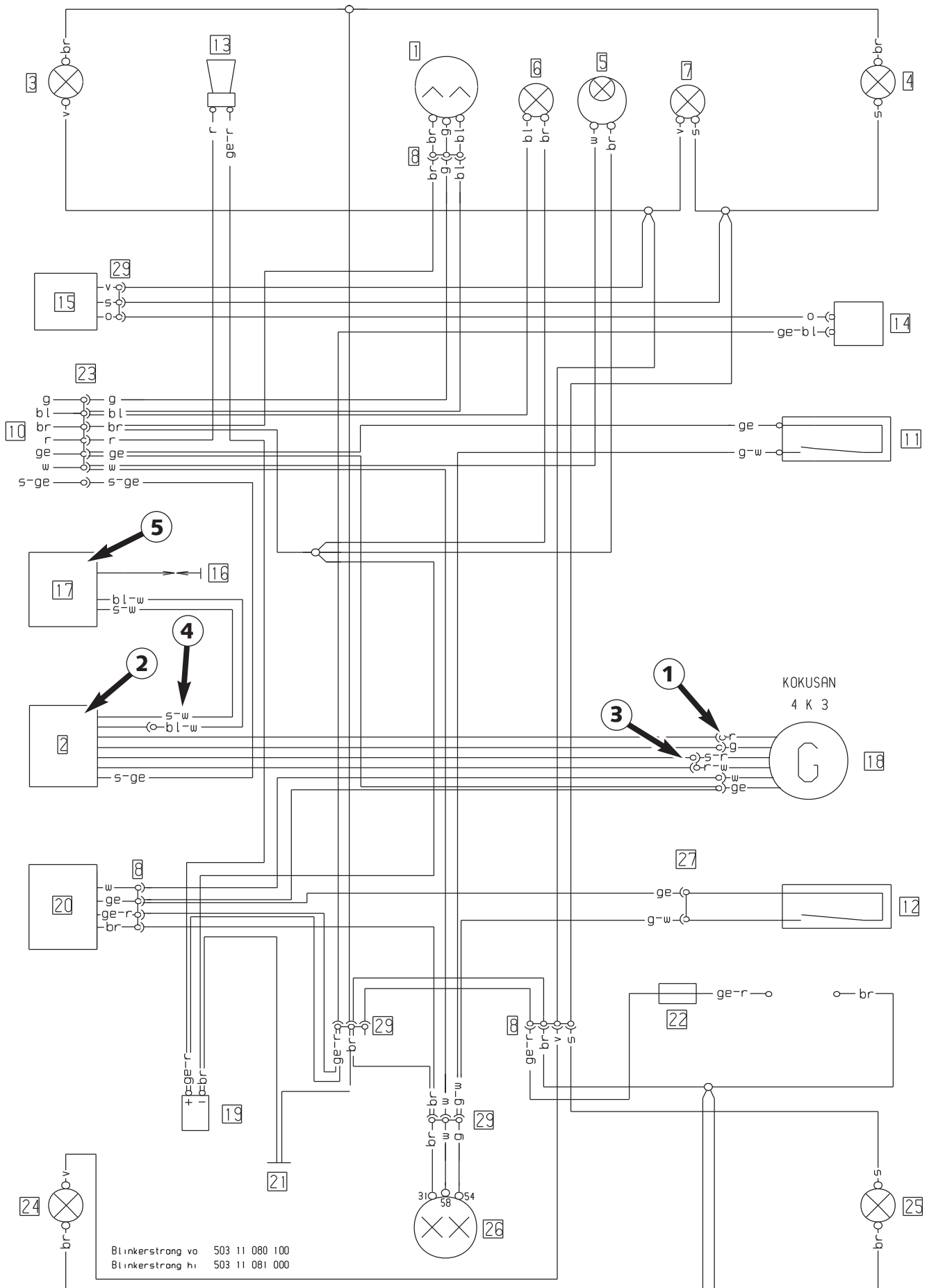
AVVERTENZA: Il puntale nero dell'adattatore delle tensioni di picco deve essere posizionato a massa.

Controllare la **tensione d'uscita del regolatore** ⑧ – connettore bipolare ⑨ con i cavi color rosso e nero/bianco staccato, connettori ③ e ④ collegati (vedi anche schema elettrico sulla pagina precedente):

- fra rosso e nero/bianco (massa)

indicazione sul multimetro: 13 volt +/-0,5 volt

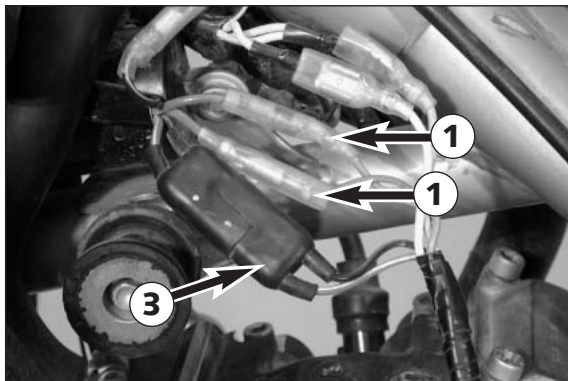




PARAMETRI STATICI ACCENSIONE 400/620/625 SC, 660 SMC (KOKUSAN 4K-3, 3C)

Condizioni di misura:

- motore freddo
- sella, fiancatina destra e serbatoio tolti
- tutti i contatti ad innesto e collegamenti a massa privi di corrosione, connettori ben collegati
- interruttore luci su OFF
- la fessura tra rotore e trasmettitore d'impulsi deve essere regolata a 0,75 mm
- leva del decompressore tirata
- per ogni misurazione schiacciare il pedale di avviamento almeno 5 volte energicamente fino in fondo



Controllare il **trasmettitore d'impulsi** su segnale di uscita – 2 connettori unipolari ❶ con cavi color verde e rosso (vedi anche schema elettrico sulla pagina precedente):

- il puntale rosso dell'adattatore delle tensioni di picco sul cavo verde, il puntale nero sul cavo rosso, separare i due connettori ❶; così l'unità CDI ❷ è scollegata

indicazione sul multimetro: 4,5 volt +/-0,5 volt

- stessa misurazione, ma con l'unità CDI collegata

indicazione sul multimetro: 3 volt +/-0,5 volt

AVVERTENZA: Sul modello 625 SC viene utilizzato, al posto dei 2 connettori unipolari, un connettore bipolare, i colori dei cavi sono uguali.

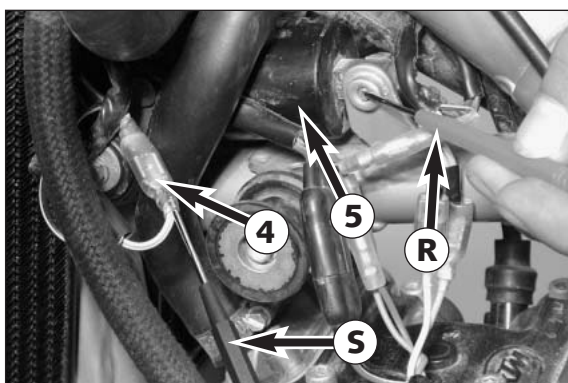
Controllare la **bobina di carica del generatore** per la carica del condensatore d'accensione su tensione d'uscita – connettore bipolare ❸ con cavi color nero/rosso e rosso/bianco (vedi anche schema elettrico sulla pagina precedente):

- il puntale rosso dell'adattatore delle tensioni di picco sul cavo nero/rosso ed il puntale nero sul cavo rosso/bianco, separare il connettore ❸; così l'unità CDI ❷ è scollegata

indicazione sul multimetro: 30 volt +/-5 volt

- stessa misurazione, ma con l'unità CDI collegata

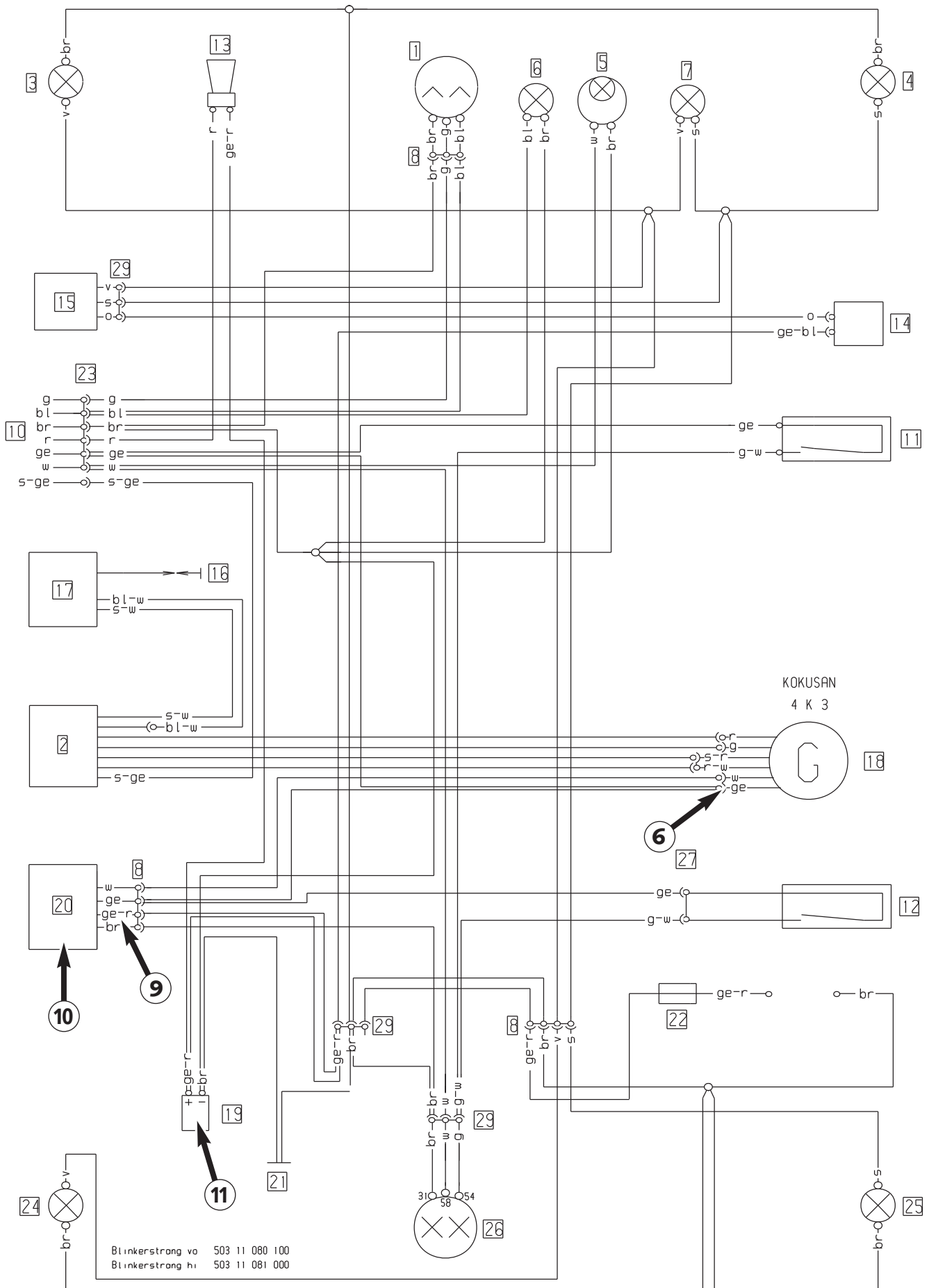
indicazione sul multimetro: 180 volt +/-10 volt



Controllare l'**uscita della tensione primaria** ❹ per il pilotaggio della bobina d'accensione (vedi anche schema elettrico sulla pagina precedente) su tensione d'uscita (cavo color blu/bianco):

- il puntale rosso ❶ dell'adattatore delle tensioni di picco a massa ed il puntale nero ❷ sul cavo blu/bianco, unità CDI ❷ e bobina d'accensione ❸ collegate

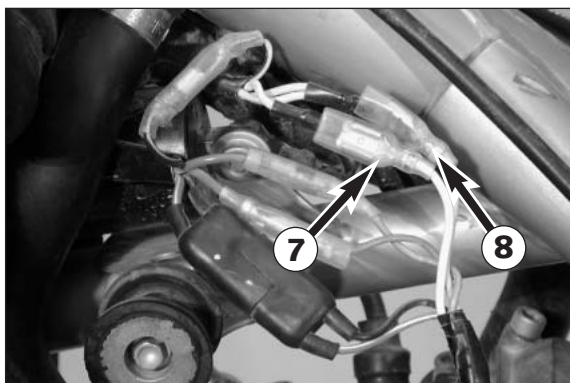
indicazione sul multimetro: 180 volt +/-10 volt



PARAMETRI STATICI GENERATORE 400/620/625 SC, 660 SMC (KOKUSAN 4K-3, 3C)

Condizioni di misura:

- motore freddo
- sella, fiancatina destra e serbatoio tolti
- tutti i contatti ad innesto e collegamenti a massa privi di corrosione, connettori ben collegati
- interruttore luci su OFF
- leva del decompressore tirata
- per ogni misurazione schiacciare il pedale di avviamento almeno 5 volte energicamente fino in fondo



Controllare l'**uscita del generatore ⑥** (vedi anche schema elettrico sulla pagina precedente) su tensione fra i seguenti colori dei cavi:

- fra giallo e marrone (massa), connettore ⑦ staccato

indicazione sul multimetro: 15 volt +/-1 volt

- fra bianco e marrone (massa), connettore ⑧ staccato

indicazione sul multimetro: 19 volt +/-1 volt

- Ripetere le due misurazioni con i connettori ⑦ ossia ⑧ collegati, i valori misurati dovrebbero essere identici

AVVERTENZA: Il puntale nero dell'adattatore delle tensioni di picco deve essere posizionato a massa.

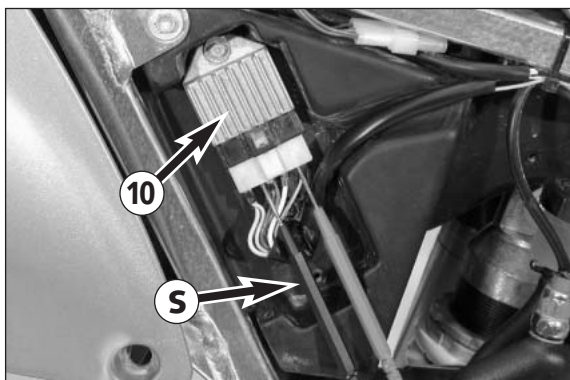
Controllare la **tensione d'uscita del regolatore ⑨** (vedi anche schema elettrico sulla pagina precedente) cavo color giallo/rosso, regolatore ⑩ collegato, condensatore ⑪ scollegato:

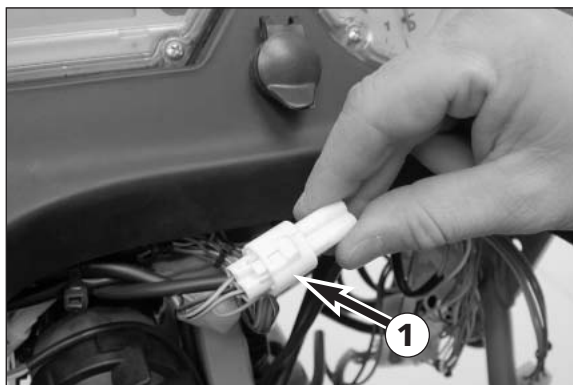
- fra giallo/rosso e marrone (massa)

indicazione sul multimetro: 14 volt +/-1 volt

AVVERTENZA:

- Il puntale nero ⑤ dell'adattatore delle tensioni di picco deve essere posizionato a massa.
- Il regolatore ⑩ si trova a destra dietro la fiancatina.



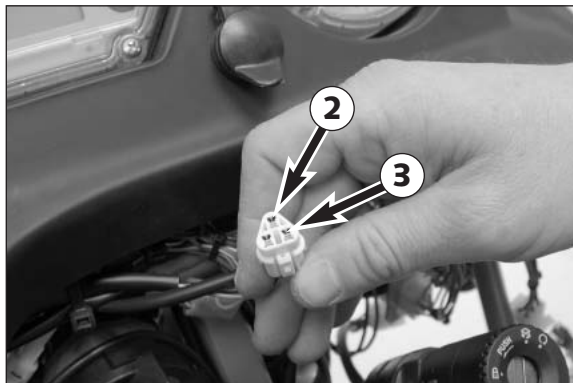


Controllo tachimetro e sensore velocità (Adventure a partire dal mod. 2002)

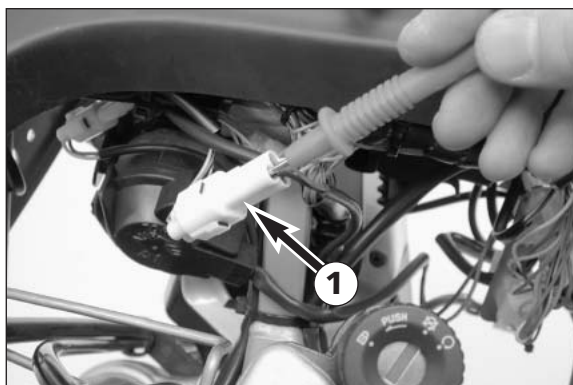
Controllo tachimetro:

- Staccare il connettore ❶ dal sensore velocità.

AVVERTENZA: Il connettore ❶ si trova sotto il copri-cruscotto.



- Inserire l'accensione.
- Collegare i pin ❷ e ❸ (cavi color nero/marrone e nero/arancione) diverse volte brevemente con un cavo e leggere la velocità indicata dall'indicatore. Se il tachimetro è in ordine, deve indicare una velocità.



Controllo sensore velocità:

AVVERTENZA: La misurazione deve avvenire ad accensione inserita e con il connettore collegato.

- Con un multimetro digitale misurare al cavo nero del connettore 1 la tensione verso massa.
- Girare molto lentamente la ruota anteriore.
- Girando la ruota il valore misurato deve essere superiore a 4,5 volt, ossia quando il magnete del mozzo anteriore si trova in corrispondenza del sensore velocità, il valore deve essere inferiore a 1 volt.

! AVVERTIMENTO !

POICHÉ VIENE MISURATO CON IL CONNETTORE COLLEGATO, I PUNALI DEL MULTIMETRO DEVONO ESSERE INSERITI CON CAUTELA DALLA PARTE DEI CAVI ATTRAVERSO LA GUARNIZIONE FACENDO ATTENZIONE A NON DANNEGGIARE PARTI DEL CONNETTORE.

SISTEMA DEL CARBURANTE

8

INDICE

MIKUNI BST 40

SISTEMA DI CARICO RIDOTTO	8-4
SISTEMA DI PIENO CARICO	8-5
DISASSEMBLAGGIO CARBURATORE	8-6
ASSEMBLAGGIO CARBURATORE	8-8
CONTROLLO/REGOLAZIONE SENSORE TPS	8-9
REGOLAZIONE DEL MINIMO	8-10
REGOLAZIONE COMANDO A CAVO FLESSIBILE DEL GAS	8-10
CONTROLLO LIVELLO GALLEGGIANTE	8-10

DELL'ORTO

DISASSEMBLAGGIO CARBURATORE (DELL'ORTO PHM 40 SD)	8-12
ASSEMBLAGGIO CARBURATORE (DELL'ORTO PHM 40 SD)	8-13
DISASSEMBLAGGIO CARBURATORE (DELL'ORTO PHM 38 ND)	8-16
ASSEMBLAGGIO CARBURATORE (DELL'ORTO PHM 38 ND)	8-18
DISASSEMBLAGGIO CARBURATORE (DELL'ORTO VHSB 38 QS)	8-21
ASSEMBLAGGIO CARBURATORE (DELL'ORTO VHSB 38 QS)	8-22
CONTROLLO LIVELLO GALLEGGIANTE (DELL'ORTO 38 ND / 40 SD) ..	8-25
CONTROLLO GIOCO ASSIALE	
GALLEGGIANTE (DELL'ORTO 38 ND / 40 SD)	8-25
REGOLAZIONE DISPOSITIVO DI AVVIAMENTO	
A CALDO (DELL'ORTO 40 SD)	8-25
REGOLAZIONE COMANDO A CAVO FLESSIBILE DEL GAS	8-26
REGOLAZIONE COMANDO A CAVO FLESSIBILE DELL'ARIA	8-26

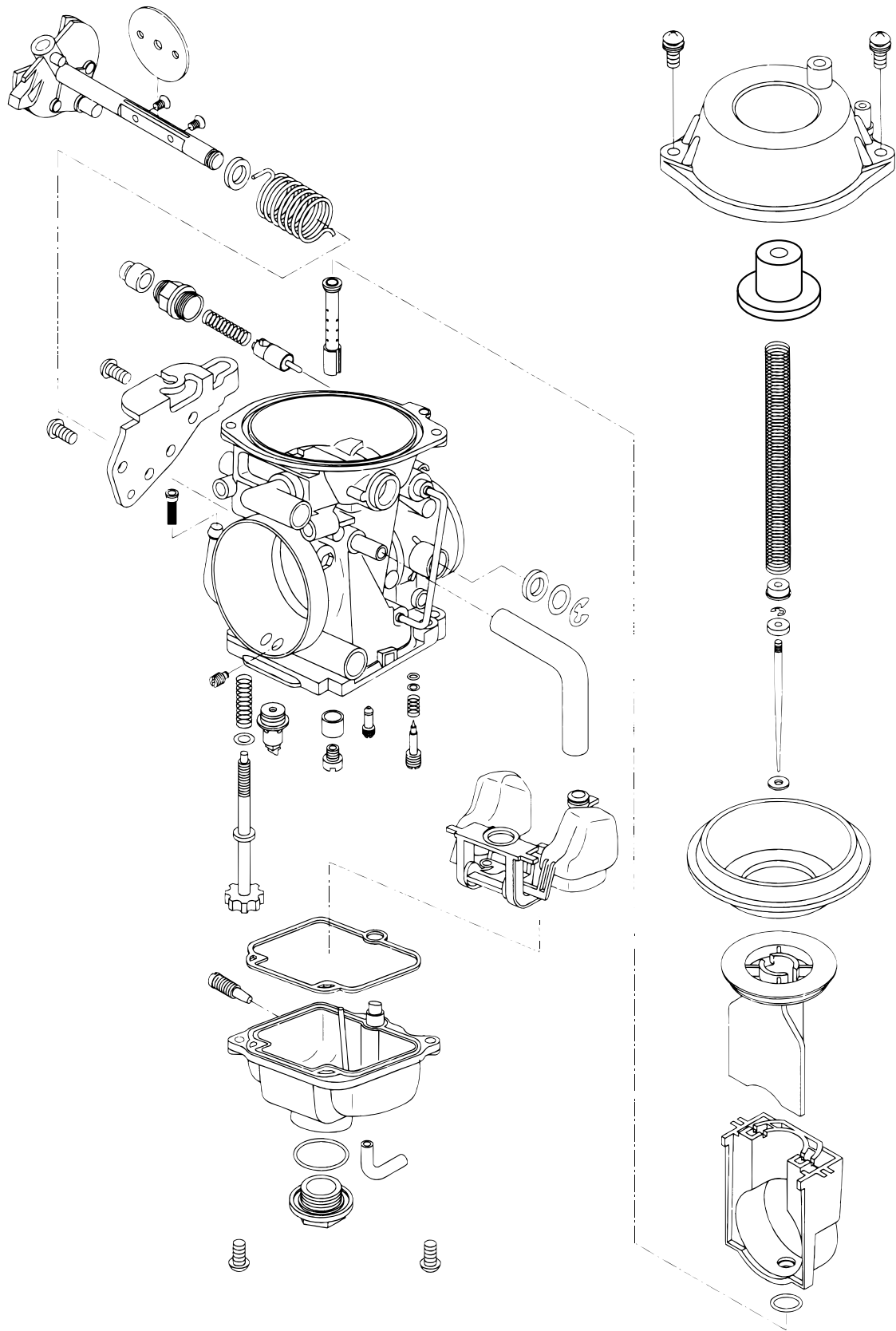
KEIHIN FCR 41

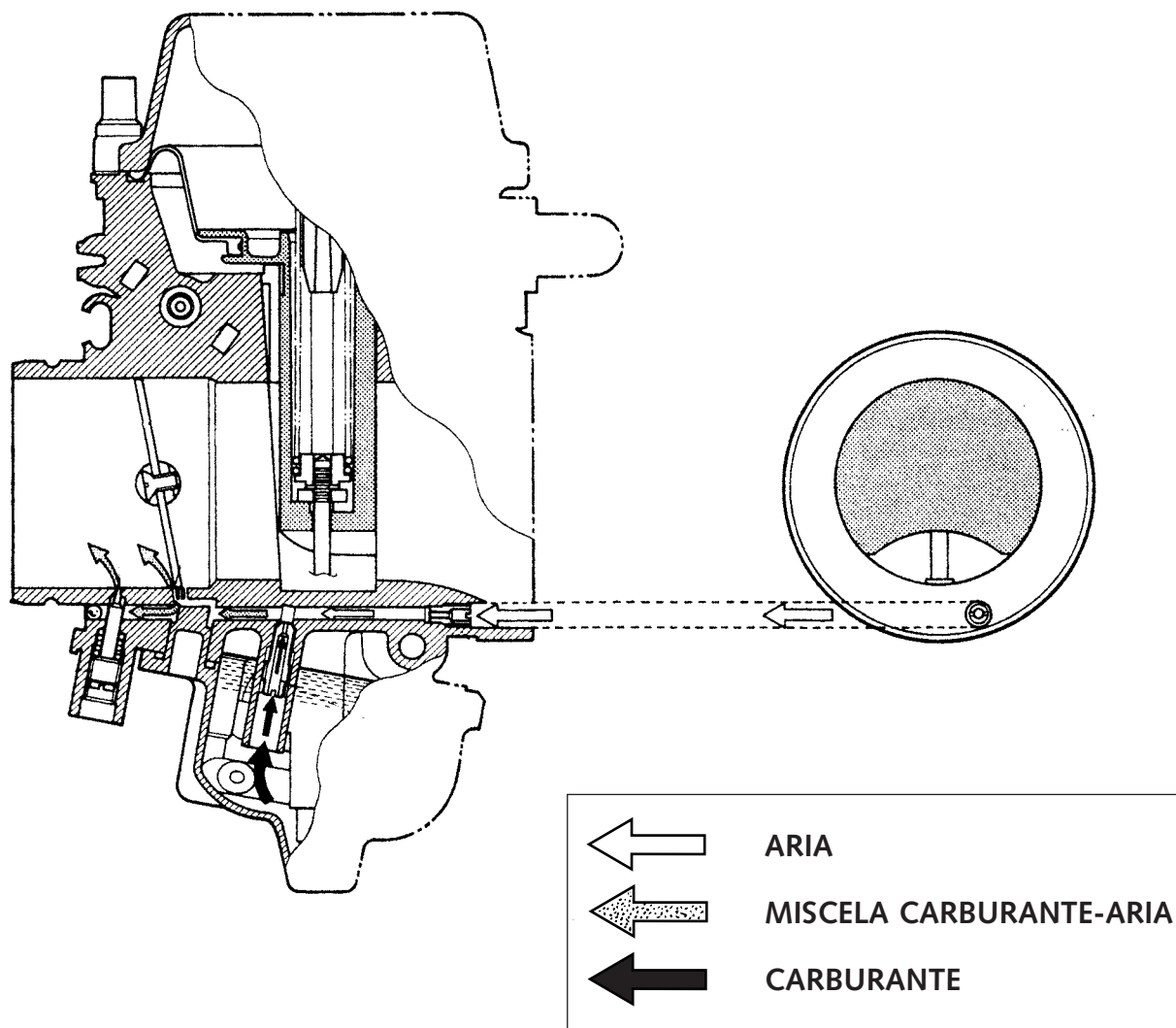
DISASSEMBLAGGIO CARBURATORE	8-28
CONTROLLO POMELLO DELL'ARIA	8-31
CONTROLLO POMPA DI RIPRESA	8-31
CONTROLLO SPILLO CONICO	8-31
CONTROLLO VALVOLA A SPILLO GALLEGGIANTE	8-31
CONTROLLO VALVOLA GAS	8-31
RIASSEMBLAGGIO CARBURATORE	8-32
REGOLAZIONE POSIZIONE SENSORE VALVOLA GAS	8-35
CONTROLLO SENSORE VALVOLA GAS	8-36
SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO SENSORE VALVOLA GAS	8-36
REGOLAZIONE DEL MINIMO	8-37
CONTROLLO LIVELLO GALLEGGIANTE	8-38

INDICE

KEIHIN FCR-MX 41

DISASSEMBLAGGIO CARBURATORE	8-40
CONTROLLO POMELLO DELL'ARIA	8-43
CONTROLLO POMPA DI RIPRESA	8-43
CONTROLLO SPILLO CONICO	8-43
CONTROLLO VALVOLA A SPILLO GALLEGGIANTE	8-43
CONTROLLO VALVOLA GAS	8-43
RIASSEMBLAGGIO CARBURATORE	8-44
REGOLAZIONE POSIZIONE SENSORE VALVOLA GAS	8-47
CONTROLLO SENSORE VALVOLA GAS	8-48
SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO SENSORE VALVOLA GAS	8-48
REGOLAZIONE DEL MINIMO	8-49
CONTROLLO LIVELLO GALLEGGIANTE	8-49

CARBURATORE - MIKUNI BST 40



Sistema di carico ridotto (Mikuni BST 40)

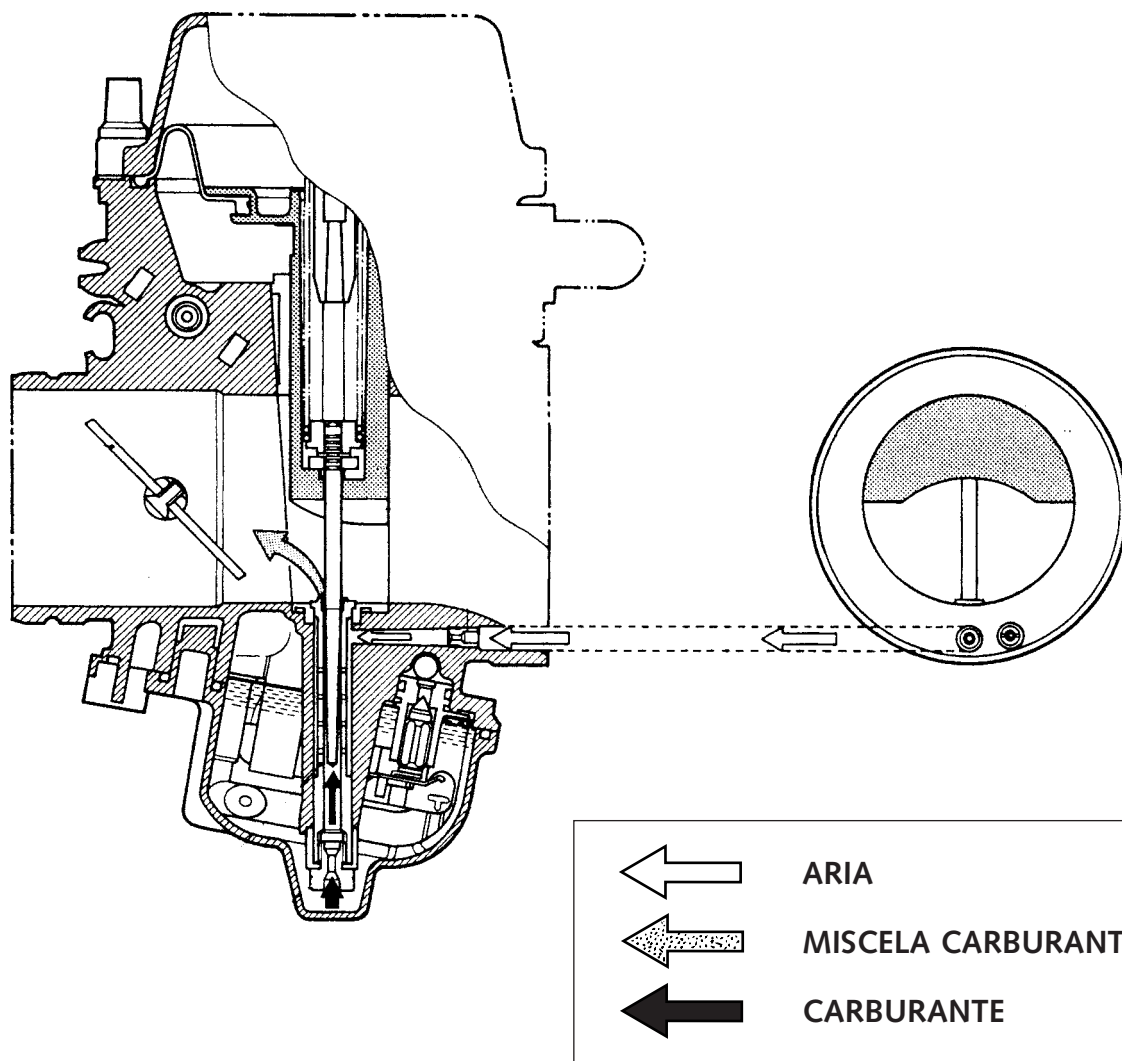
Il sistema a carico ridotto alimenta il motore di carburante a valvola gas chiusa o leggermente aperta.

Il carburante giunge attraverso il getto del minimo dalla vaschetta del carburatore nell'emulsionatore, dove il carburante si mescola con l'aria che fluisce attraverso il getto del minimo.

Attraverso l'emulsionatore la miscela carburante-aria giunge fino alla vite di regolazione del minimo e ai fori bypass.

Una parte della miscela carburante-aria viene aspirata attraverso i fori bypass nel condotto di aspirazione.

La restante miscela carburante-aria viene regolata mediante la vite di regolazione del minimo e giunge attraverso il foro del minimo nel condotto di aspirazione.



Sistema di pieno carico (Mikuni BST 40)

Con l'apertura della valvola a farfalla si alza il numero di giri del motore ed aumenta la depressione nel tubo Venturi. La stessa depressione viene trasmessa sul lato superiore del diaframma della valvola gas. Attraverso la depressione la valvola gas viene tirata verso l'alto. Contemporaneamente il carburante giunge dalla vaschetta del carburatore attraverso il getto massimo nel pulverizzatore, dove il carburante si mescola con l'aria che affluisce dal getto principale dell'aria.

Si crea una miscela carburante-aria.

Questa miscela carburante-aria giunge attraverso lo spazio fra pulverizzatore e spillo conico mediante depressione nel tubo Venturi, dove essa incontra la corrente d'aria principale aspirata dal motore.

Il dosaggio del quantitativo di miscela avviene nel pulverizzatore. Lo spazio, attraverso il quale giunge la miscela carburante-aria, viene variato dalla posizione della valvola gas.

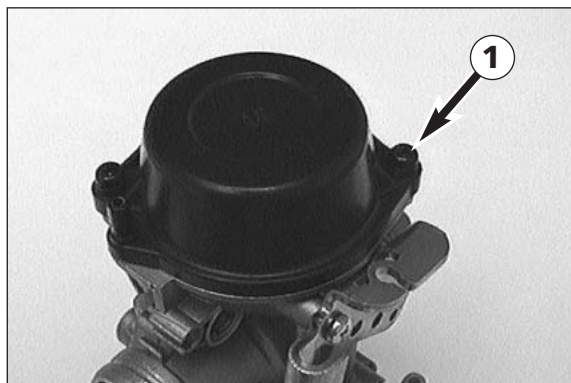
valvola gas nella posizione più alta: spazio grande
valvola gas nella posizione più bassa: spazio piccolo

Disassemblaggio carburatore (MIKUNI BST40)

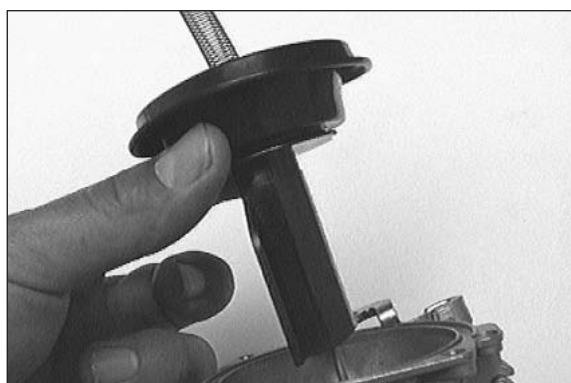
AVVERTENZA: Prima di iniziare il disassemblaggio del carburatore, provvedere ad un posto di lavoro pulito che offre inoltre sufficiente spazio per disporre ordinatamente tutti i componenti del carburatore.

! AVVERTIMENTO !

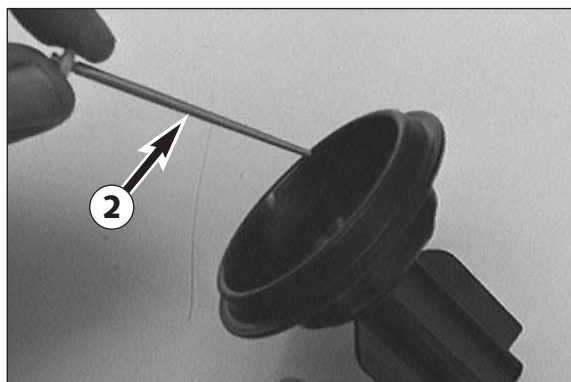
QUANDO IL DIAFRAMMA DELLA VALVOLA GAS È ANCORA MONTATO, NON SOFFIARE ASSOLUTAMENTE CON ARIA COMPRESSA NEL CARBURATORE, IN QUANTO CIÒ POTREBBE DANNEGGIARE IL DIAFRAMMA.



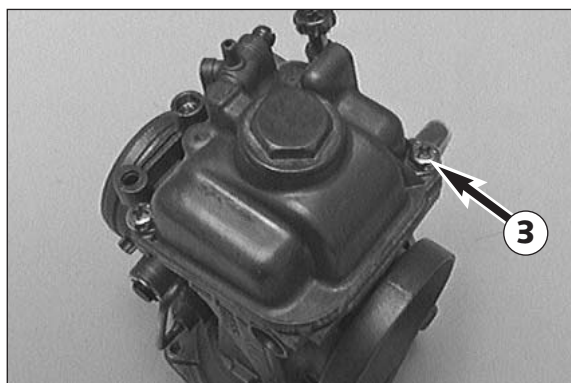
- Rimuovere le due viti ❶ e togliere il coperchio del diaframma.
- Togliere la battuta della valvola gas.



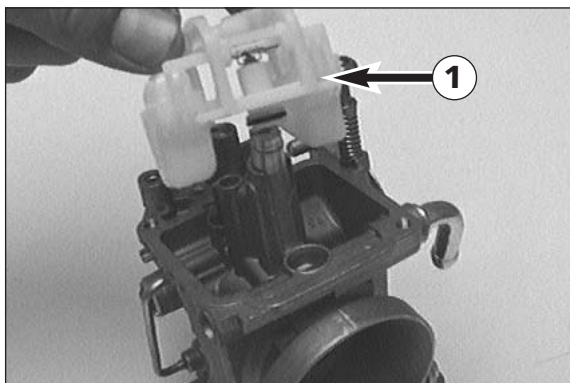
- Estrarre la valvola gas unitamente alla molla dal carburatore.



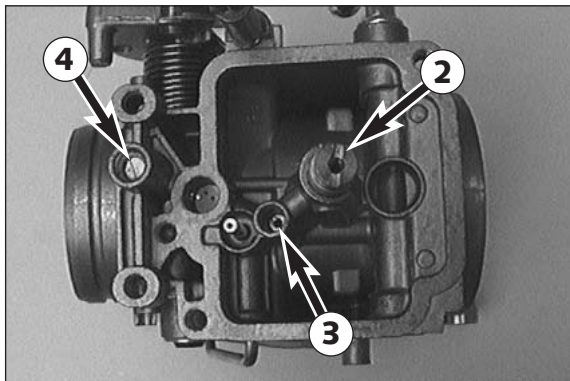
- Estrarre lo spillo conico ❷ dalla valvola gas.



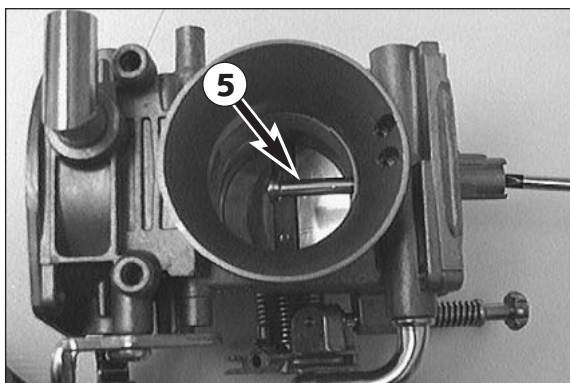
- Rimuovere le 2 viti ❸ e togliere la vaschetta del carburatore completa di guarnizione.



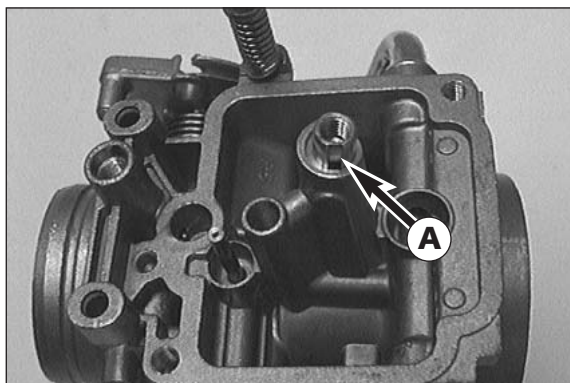
- Togliere il completo gruppo galleggiante ❶ dal carburatore.



- Ora togliere il getto massimo ❷ completo di distanziale a bussola.
- Togliere il getto del minimo ❸.
- Avvitare la vite di regolazione miscela ❹ in senso orario fino a battuta contando i giri ed annotandoli. Quindi svitare la vite di regolazione miscela e toglierla completa di molla, O-ring e rondella.

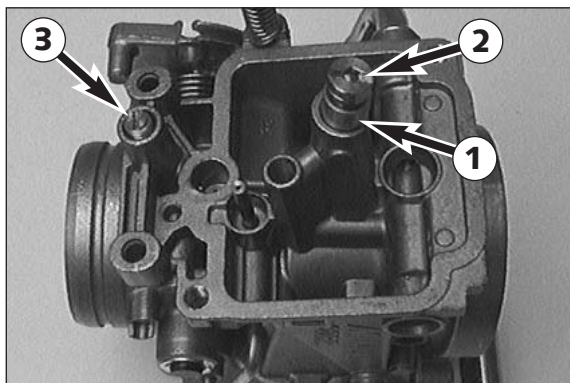


- Con un cacciavite spingere il pulverizzatore ❺ verso l'alto e fuori dal carburatore.
- Pulire tutti i getti e soffiarli con aria compressa.
- Pulire il carter del carburatore e soffiare nei condotti del carburatore con aria compressa.

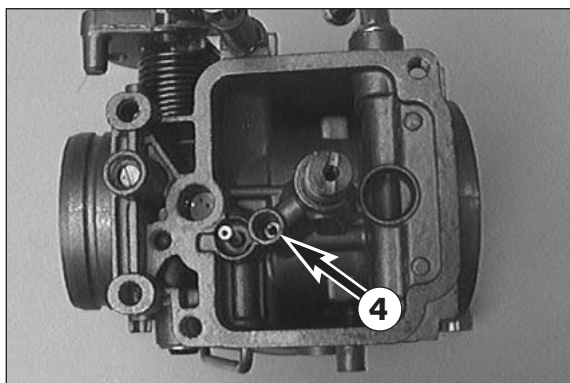


Assemblaggio carburatore (MIKUNI BST 40)

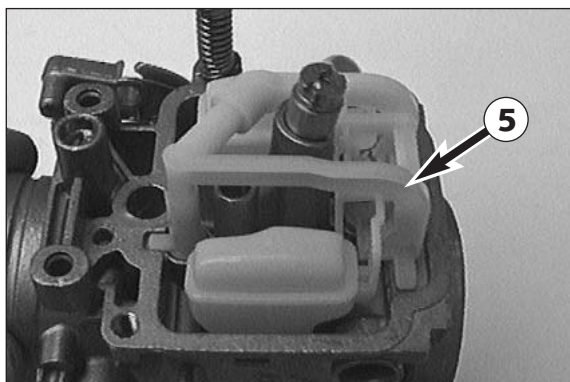
- Inserire il pulverizzatore nel carburatore facendo attenzione al punto piano **A** allo spillo conico.



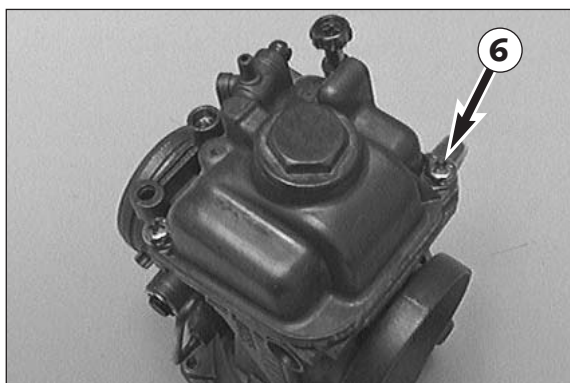
- Infilare il distanziale a bussola **1** sul pulverizzatore e montare il getto massimo **2**.
- Montare sulla vite di regolazione miscela **3** la molla, la rondella ed un O-ring nuovo e avvitare la vite di regolazione miscela fino a battuta.
- Ora svitare la vite di regolazione miscela di quel numero di giri che è stato annotato al disassemblaggio.



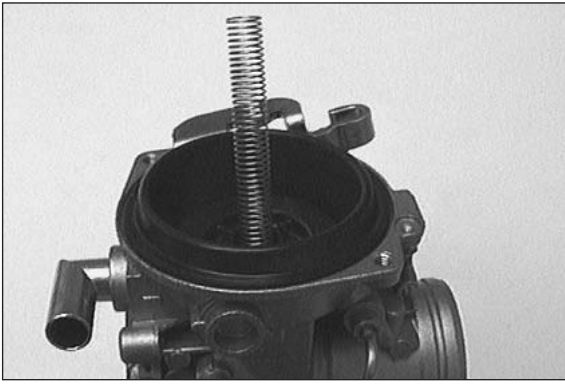
- Montare il getto del minimo **4**.



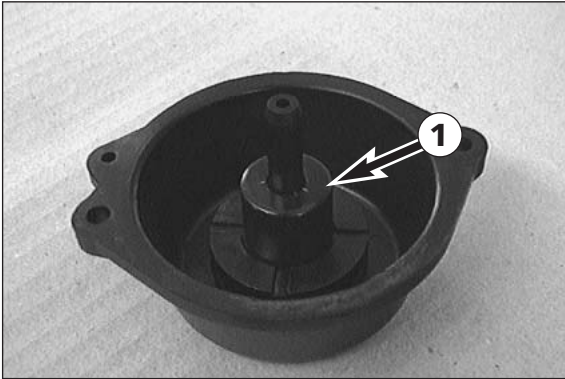
- Inserire il gruppo galleggiante **5** nel carburatore.



- Montare la vaschetta del carburatore con la guarnizione nuova e serrare le due viti **6**.

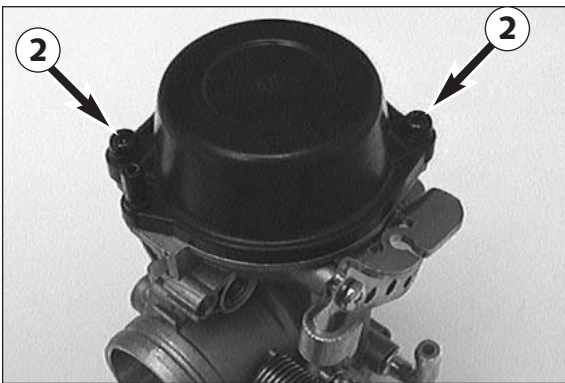


- Montare la valvola gas. Al montaggio far attenzione che il diaframma della valvola gas aderisca esattamente all'arrotondamento del carter del carburatore.
- Inserire la molla nella valvola gas.



- Posizionare la battuta della valvola gas **1** nel coperchio del diaframma.

AVVERTENZA: l'arresto valvola gas qui raffigurato proviene dalla versione strozzata.



- Montare il coperchio del diaframma e fissarlo con le due viti **2**.



Controllo sensore TPS (a partire dal modello 2003)

AVVERTENZA: Il controllo deve essere eseguito con il sensore montato ed il cavo collegato ed a accensione inserita.

- Con un multimetro digitale misurare la tensione al connettore **3** (CDI) tra i cavi color blu e giallo.

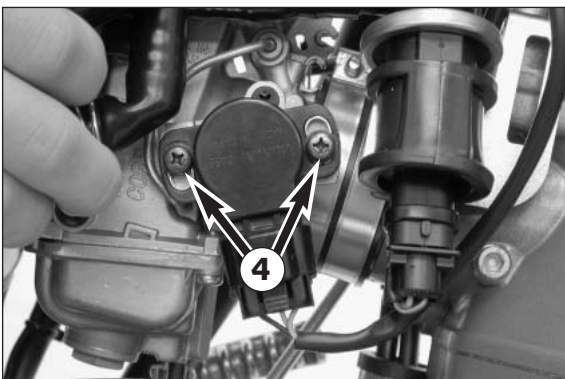
! AVVERTIMENTO !

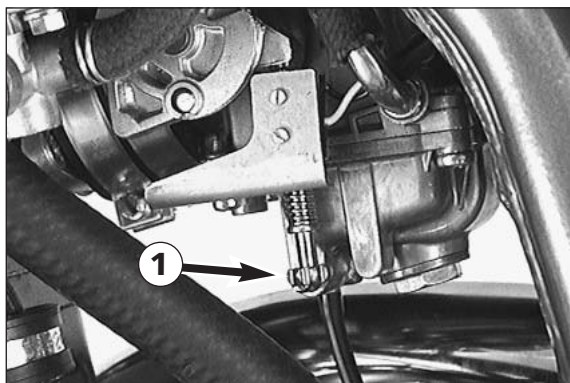
POICHÉ VIENE MISURATO CON IL CONNETTORE COLLEGATO, I PUNTALI DEL MULTIMETRO DEVONO ESSERE INSERITI CON CAUTELA DALLA PARTE DEI CAVI ATTRAVERSO LA GUARNIZIONE FACENDO ATTENZIONE A NON DANNEGGIARE PARTI DEL CONNETTORE.

- Valore nominale con il comando gas chiuso (posizione di minimo): $0,88 \pm 0,075$ volt
- Con il comando gas aprire lentamente la farfalla, la tensione misurata deve aumentare uniformemente fino al valore di pieno carico.
- Valore nominale con il comando gas completamente aperto (posizione di pieno gas): $3,88 \pm 0,1$ volt

Regolazione sensore TPS

- Allentare la vite del sensore TPS **4** e girare il sensore fino ad ottenere il valore nominale per la posizione di minimo.
- Serrare la vite del sensore TPS.

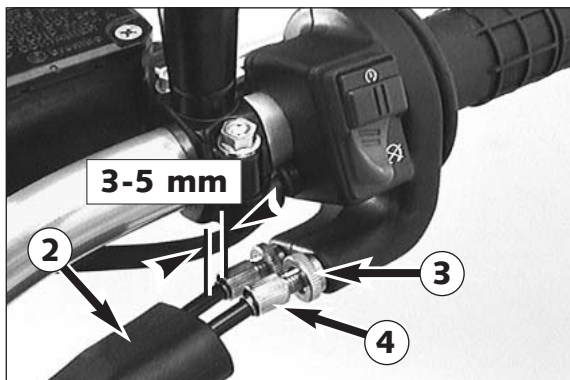




Regolazione del minimo

AVVERTENZA: La regolazione del numero di giri del minimo avviene a temperatura d'esercizio del motore.

Con la vite di regolazione **1** viene regolata la posizione base della valvola a farfalla e quindi il numero di giri del minimo. Girando in senso orario i giri del minimo aumentano, girando in senso antiorario i giri del minimo si abbassano. I giri del minimo devono trovarsi tra 1400-1500 giri/min.



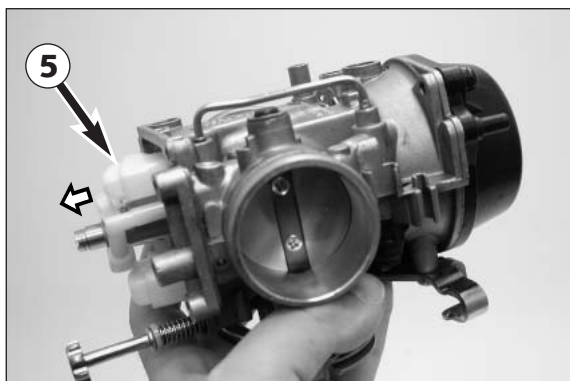
Regolazione comando a cavo flessibile del gas

Il cavo del gas deve avere sempre un gioco 3-5 mm. Per il controllo sfilare il cappuccio protettivo **2** dal comando del gas. La guaina di uno dei due cavi deve avere un gioco di ca. 3-5 mm fra sé e la vite di regolazione **4**, finché si percepisce una resistenza.

Se è necessaria una correzione, questa può essere eseguita agendo su entrambe le viti di regolazione.

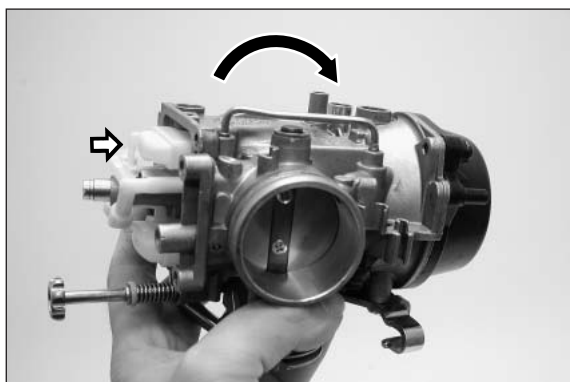
Per la regolazione allentare il controdado **3** e girare in modo adeguato la vite di regolazione. Infine, serrare il controdado e reinfilare il cappuccio protettivo.

Dopo la regolazione con il motore in moto sterzare a sinistra ed a destra fino a battuta ed accertarsi che il numero di giri del minimo sia rimasto invariato.



Controllo livello galleggiante (Mikuni BST 40)

Togliere la vaschetta del carburatore, tenere giù il supporto del galleggiante ed inclinare il carburatore come illustrato nella foto. In questa posizione del carburatore il galleggiante **5** si sposta verso il basso.



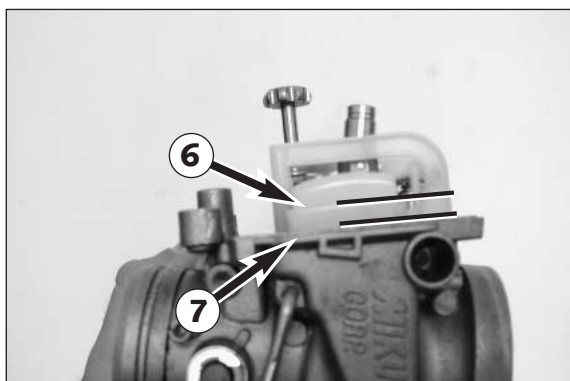
Orientare lentamente il carburatore finché il galleggiante si muove verso il carburatore.

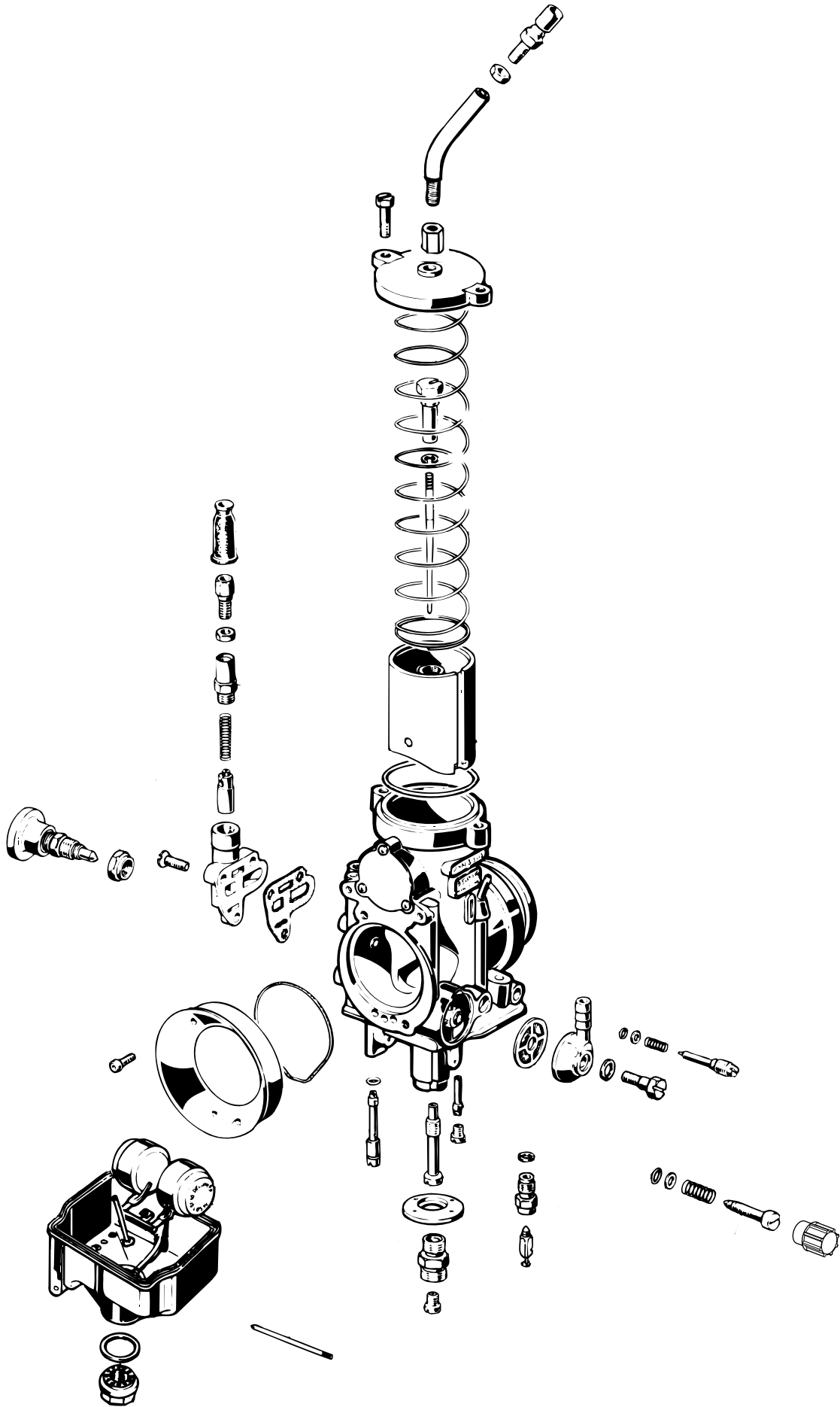
In questa posizione del carburatore lo spigolo del galleggiante **6** deve essere parallelo rispetto alla superficie di tenuta della vaschetta del carburatore **7**.

! AVVERTIMENTO !

ORIENTANDO ULTERIORMENTE IL CARBURATORE, IL GALLEGGIANTE COMPRIME LA MOLLA DELLA VALVOLA A SPILLO RENDENDO IMPOSSIBILE UN CORRETTO CONTROLLO. IN QUESTO CASO IL CARBURATORE DEVE ESSERE ORIENTATO INSIEME AL GALLEGGIANTE DI NUOVO VERSO IL BASSO E LA PROCEDURA DI CONTROLLO DEVE ESSERE RIPETUTA.

Se i due spigoli non dovessero essere paralleli, è necessario piegare adeguatamente la leva della valvola a spillo. Dopodiché ripetere il controllo.

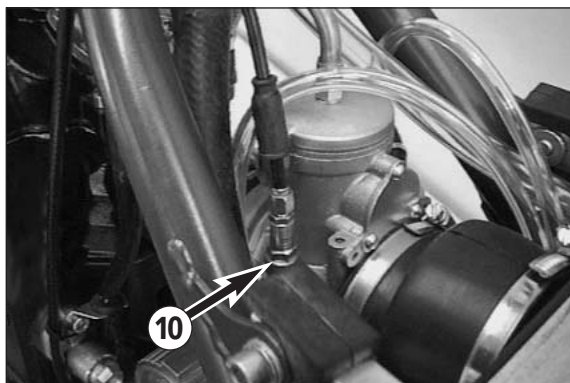


CARBURATORE – DELL'ORTO PHM 40 SD

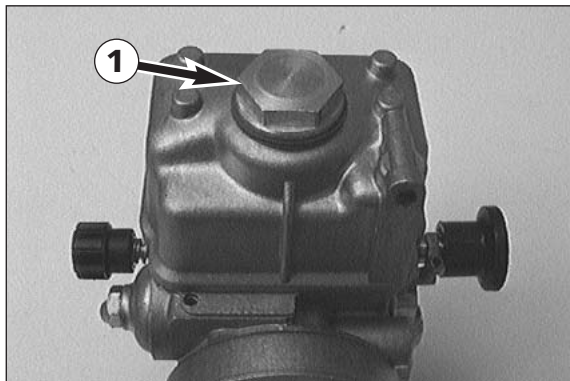
Disassemblaggio carburatore (Dell'Orto PHM 40 SD)

AVVERTENZA: Prima di iniziare il disassemblaggio del carburatore, provvedere ad un posto di lavoro pulito che offre inoltre sufficiente spazio per disporre ordinatamente tutti i componenti del carburatore.

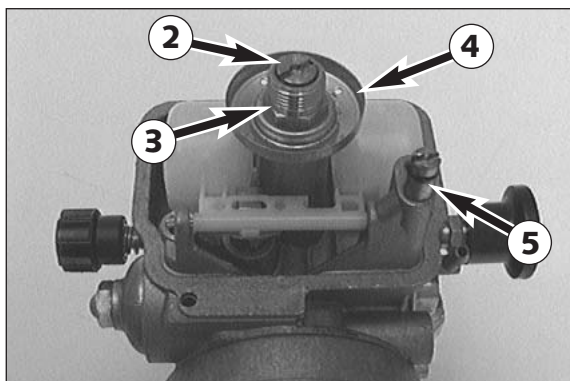
- Rimuovere le due viti ed estrarre il coperchio del carburatore unitamente alla valvola gas dal carburatore.
- Avvolgere la valvola gas in un panno pulito e poggiarla sulla cassafiltro.
- Allentare il collegamento a vite ⑩ ed estrarre il pistone avviamento dal carburatore.



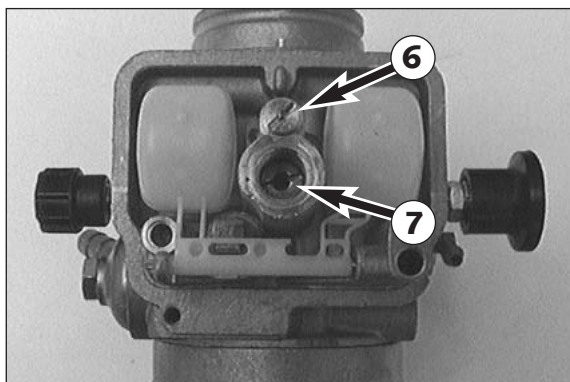
- Rimuovere la vite di chiusura ① completa di anello di tenuta e togliere la vaschetta del carburatore.



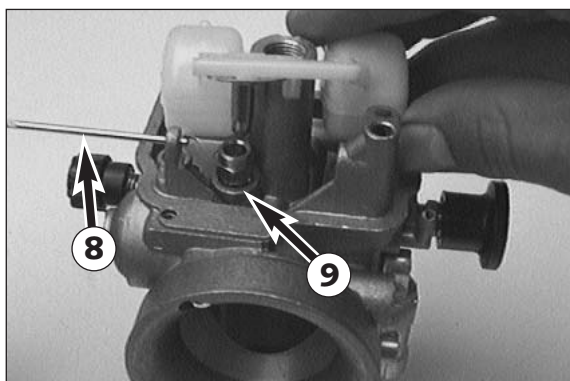
- Togliere il getto massimo ②, il supporto getto massimo ③ ed il deflettore ④.
- Togliere il getto avviamento ⑤ girandolo.

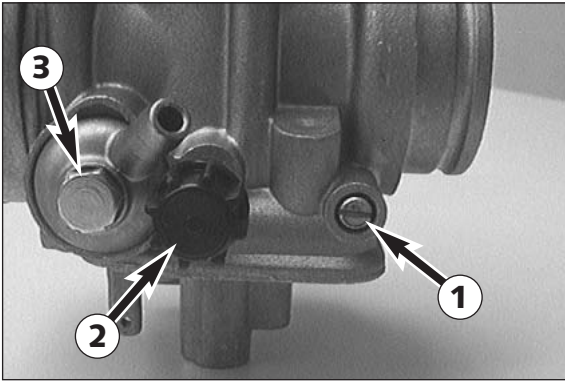


- Togliere il getto del minimo ⑥ e l'emulsionatore del minimo che vi si trova sotto.
- Togliere il pulverizzatore ⑦ girandolo.

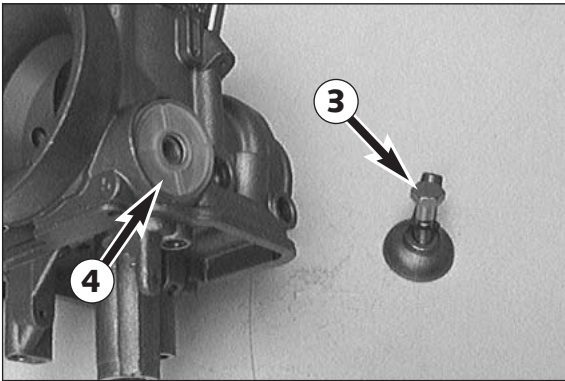


- Sfilare l'astina ⑧ e togliere il galleggiante.
- Togliere la valvola a spillo completa ⑨ unitamente alla guarnizione posta dietro.

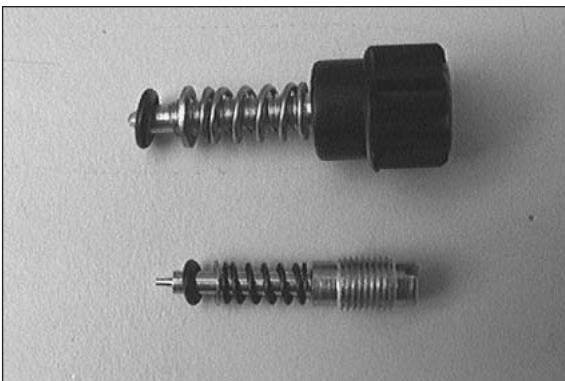




- Avvitare la vite di regolazione miscela ❶ in senso orario fino a battuta contando i giri ed annotandoli. Quindi svitare la vite di regolazione miscela e toglierla completa di molla, rondella e O-ring.
- Avvitare la vite di regolazione ❷ in senso orario fino a battuta contando i giri ed annotandoli. Quindi svitare la vite di regolazione e toglierla completa di molla, O-ring e rondella.

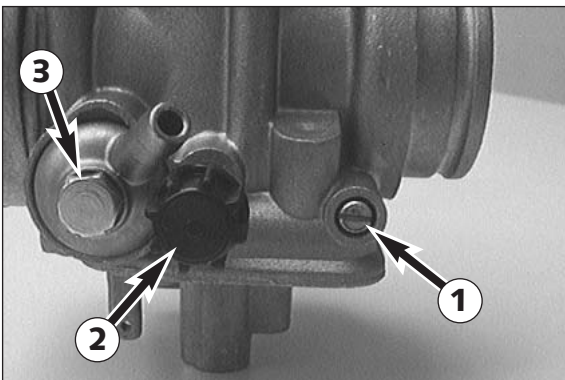


- Rimuovere la vite ❸ e togliere il raccordo per il tubo flessibile con il filtro del carburante ❹.
- Pulire tutti i getti ed altri componenti e soffiarli con aria compressa.
- Pulire il carter del carburatore e soffiare nei condotti del carburatore con aria compressa.
- Controllare se le guarnizioni sono danneggiate e se necessario sostituirle.

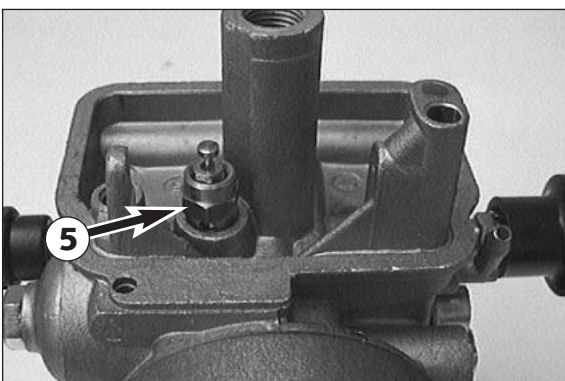


Assemblaggio carburatore (Dell'Orto PHM 40 SD)

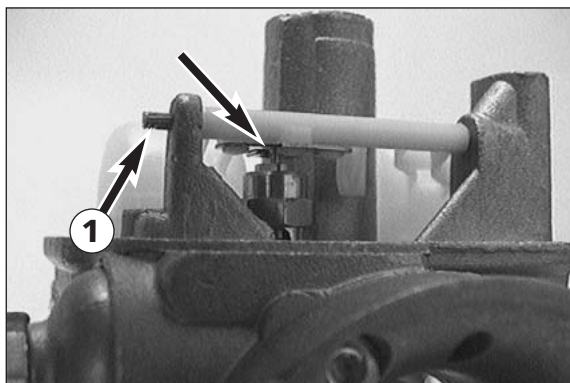
- Infilare la molla, la rondella e l'O-ring sulla vite di regolazione miscela ❶ e avvitare la vite di regolazione miscela fino a battuta.
- Ora svitare la vite di regolazione miscela di quel numero di giri che è stato annotato al disassemblaggio.
- Infilare la molla, la rondella e l'O-ring sulla vite di regolazione ❷ e avvitare la vite di regolazione fino a battuta.
- Ora svitare la vite di regolazione di quel numero di giri che è stato annotato al disassemblaggio.



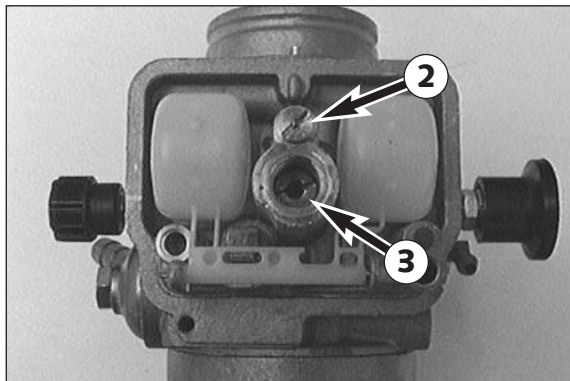
- Inserire il filtro del carburante nel carburatore. Posizionare il raccordo per il tubo flessibile e montare la vite ❸ completa di anello di tenuta.



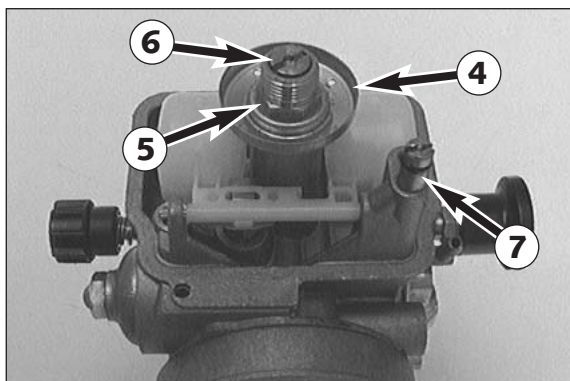
- Inserire l'anello di tenuta nel relativo foro del carburatore e montare la valvola a spillo ❺.



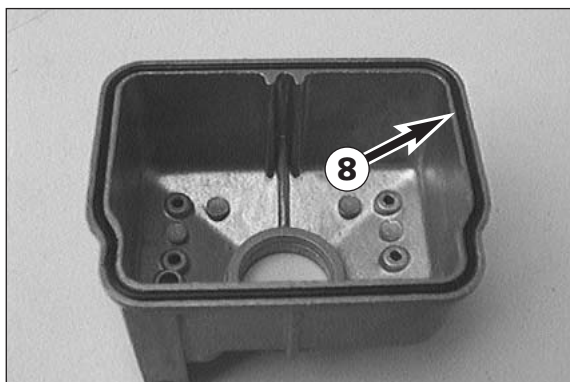
- Posizionare il galleggiante e montare l'astina ❶. Al montaggio del galleggiante far attenzione che la valvola a spillo si agganci al galleggiante. Per il controllo muovere verso l'alto il galleggiante ed accertarsi che la valvola a spillo si muova con esso.



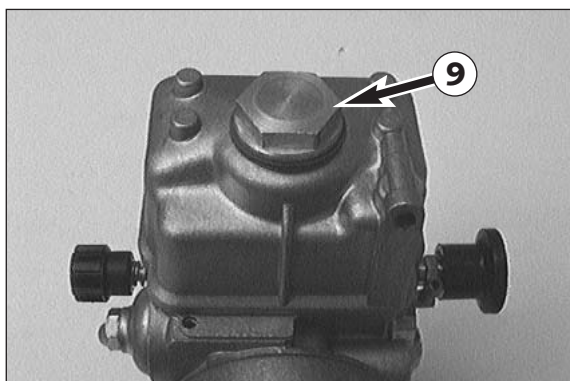
- Montare l'emulsionatore del minimo ed il getto del minimo ❷.
- Montare il pulverizzatore ❸.



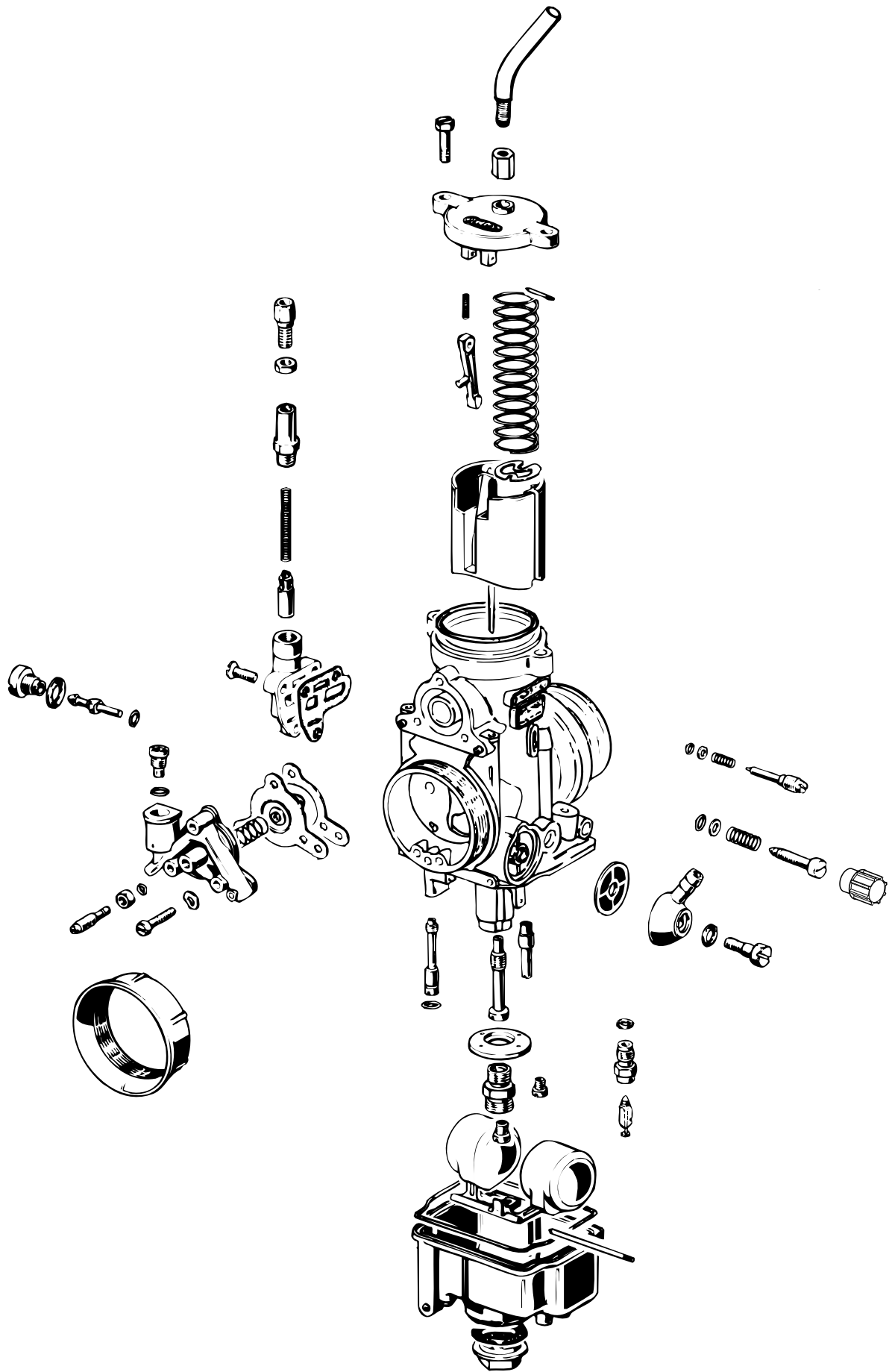
- Posizionare il deflettore ❹ e fissarlo con il supporto getto massimo ❺.
- Montare il getto massimo ❻ e serrarlo.
- Montare il getto avviamento ❼ e serrarlo.



- Controllare la sede corretta dell'O-ring ❸ nella vaschetta del carburatore.



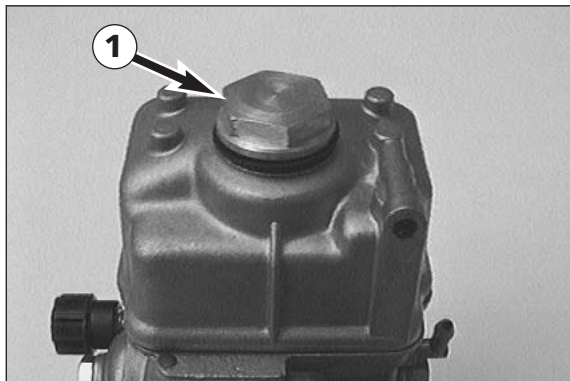
- Posizionare la vaschetta del carburatore e fissarla con la vite di chiusura ❹ facendo attenzione a non dimenticare l'anello di tenuta.

CARBURATORE – DELL'ORTO PHM 38 ND

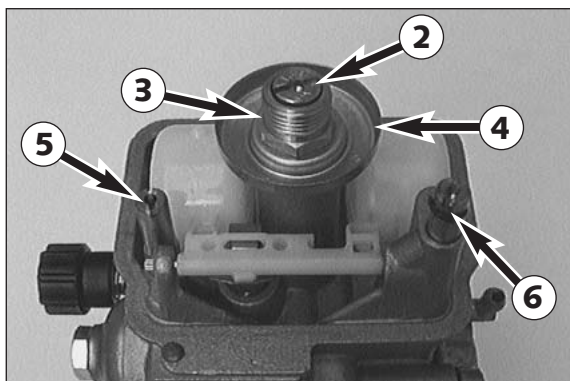
Disassemblaggio carburatore (Dell'Orto PHM 38 ND)

AVVERTENZA: Prima di iniziare il disassemblaggio del carburatore, provvedere ad un posto di lavoro pulito che offre inoltre sufficiente spazio per disporre ordinatamente tutti i componenti del carburatore.

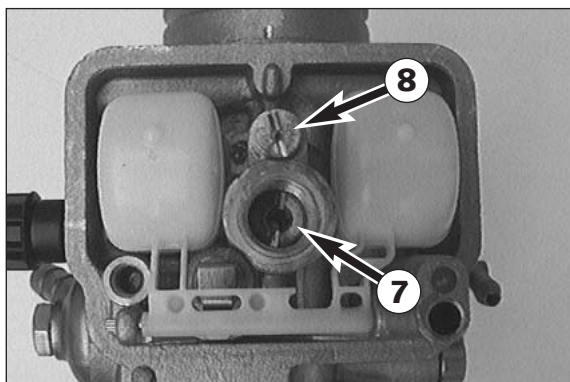
- Rimuovere le due viti ed estrarre il coperchio del carburatore unitamente alla valvola gas dal carburatore.
- Avvolgere la valvola gas in un panno pulito e poggiarla sulla cassafiltro.
- Allentare il collegamento a vite ed estrarre il pistone avviamento dal carburatore.



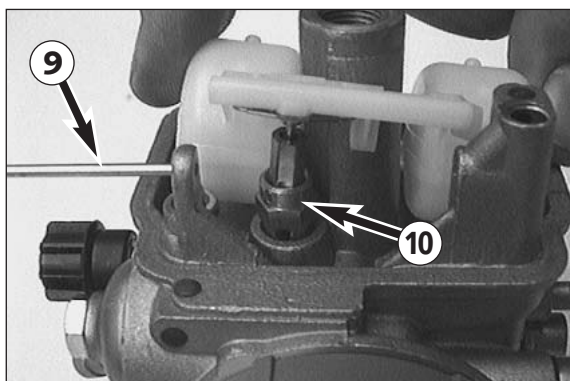
- Rimuovere la vite di chiusura ❶ completa di anello di tenuta e togliere la vaschetta del carburatore.



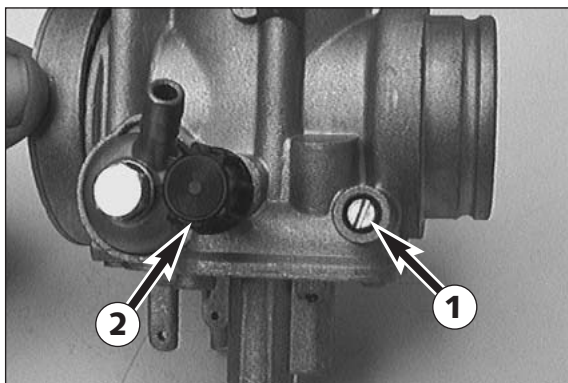
- Togliere il getto massimo ❷, il supporto getto massimo ❸ ed il deflettore ❹.
- Estrarre la valvola antiritorno ❺ girandola.
- Togliere il getto avviamento ❻ girandolo.



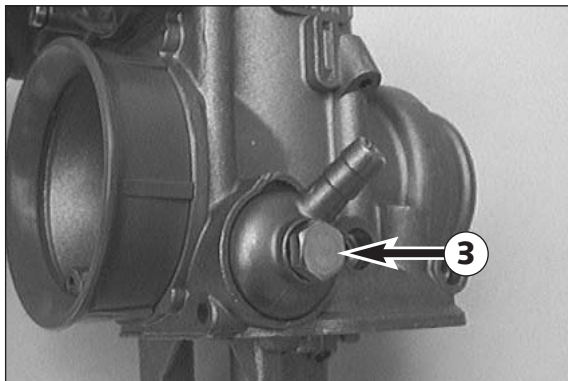
- Togliere il pulverizzatore ❼ girandolo.
- Togliere il getto del minimo ❽ e l'emulsione del minimo che vi si trova sotto.



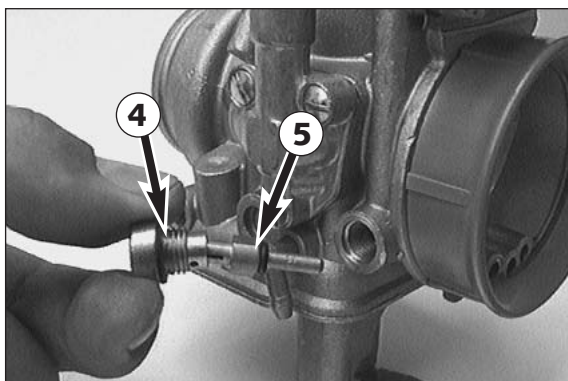
- Sfilare l'astina ⓫ e togliere il galleggiante.
- Togliere la valvola a spillo completa ⓬ unitamente alla guarnizione posta dietro.



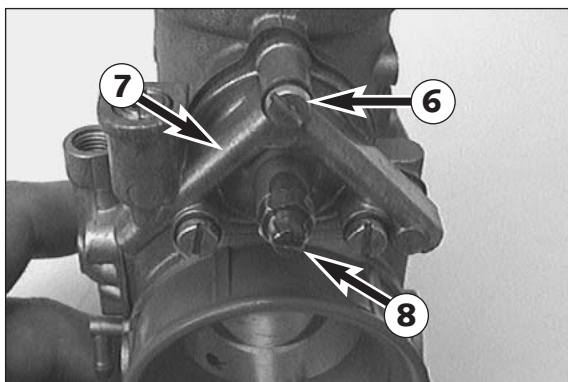
- Avvitare la vite di regolazione miscela ❶ in senso orario fino a battuta contando i giri ed annotandoli. Quindi svitare la vite di regolazione miscela e toglierla completa di molla, rondella e O-ring.
- Avvitare la vite di regolazione ❷ in senso orario fino a battuta contando i giri ed annotandoli. Quindi svitare la vite di regolazione e toglierla completa di molla, O-ring e rondella.



- Rimuovere la vite ❸ completa di anello di tenuta e togliere il raccordo per il tubo flessibile con il filtro del carburante.



- Girandolo sfilare il portagetto ❹ unitamente al getto di ripresa ❺.



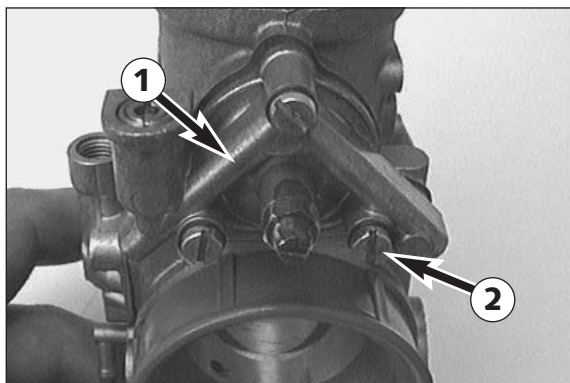
- Rimuovere le 3 viti ❹ e togliere il completo carter della pompa ❷ unitamente alla guarnizione.

! AVVERTIMENTO !

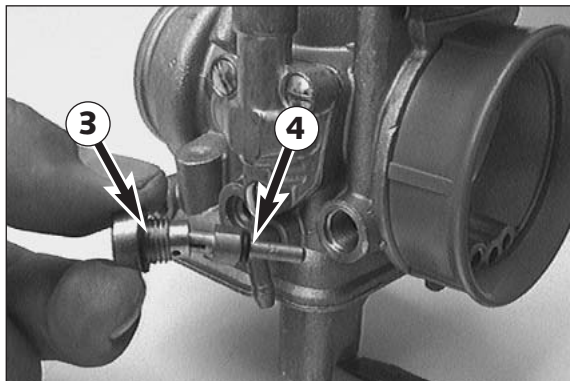
- ALLO SMONTAGGIO DEL CARTER DELLA POMPA FAR ATTENZIONE A NON DANNEGGIARE LA MEMBRANA ! PRIMA DI PULIRE IL CARTER DELLA POMPA RIMUOVERE LA MEMBRANA.
- LA VITE DI REGISTRO ❸ È STATA REGOLATA DAL COSTRUTTORE E NON DEVE ESSERE GIRATA.
- Pulire tutti i getti ed altri componenti e soffiarli con aria compressa.
- Pulire il carter del carburatore e soffiare nei condotti del carburatore con aria compressa.
- Controllare se le guarnizioni sono danneggiate e se necessario sostituirle.

Assemblaggio carburatore (Dell'Orto PHM 38 ND)

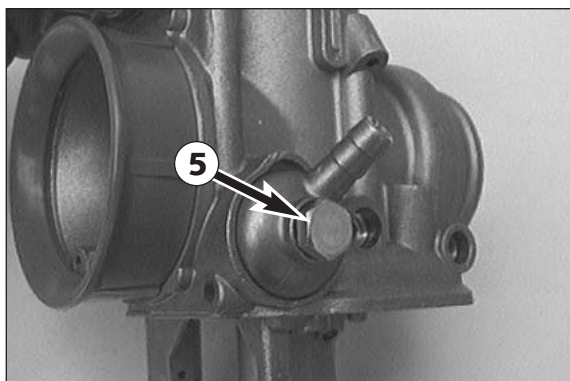
- Posizionare il carter della pompa **1** con relativa guarnizione e fissarlo con le 3 viti **2**. Al montaggio far attenzione alla sede corretta della membrana nel carter della pompa.



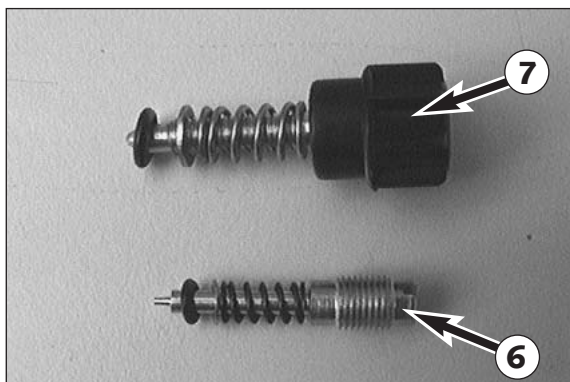
- Infilare l'anello di tenuta sul portagetto **3** e montare il portagetto unitamente al getto di ripresa **4**. Il punto piano al getto di ripresa deve essere voltato indietro.



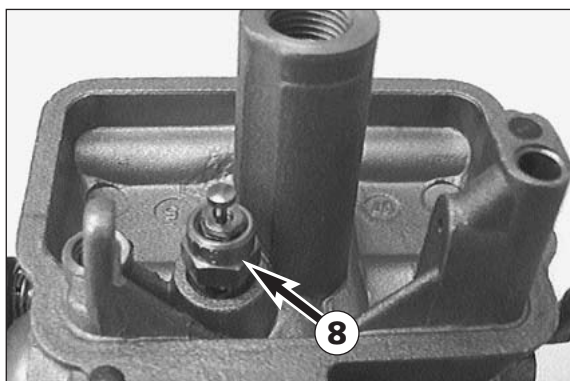
- Inserire il filtro del carburante nel carburatore. Posizionare il raccordo per il tubo flessibile e montare la vite **5** con relativo anello di tenuta.

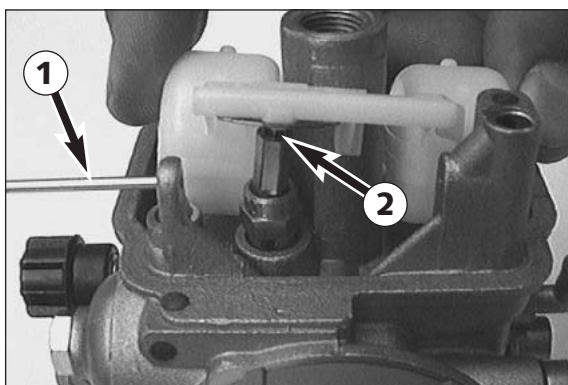


- Infilare la molla, la rondella e l'O-ring sulla vite di regolazione miscela **6** e avvitare la vite di regolazione miscela fino a battuta.
- Ora svitare la vite di regolazione miscela di quel numero di giri che è stato annotato al disassemblaggio.
- Infilare la molla, la rondella e l'O-ring sulla vite di regolazione **7** e avvitare la vite di regolazione fino a battuta.
- Ora svitare la vite di regolazione di quel numero di giri che è stato annotato al disassemblaggio.

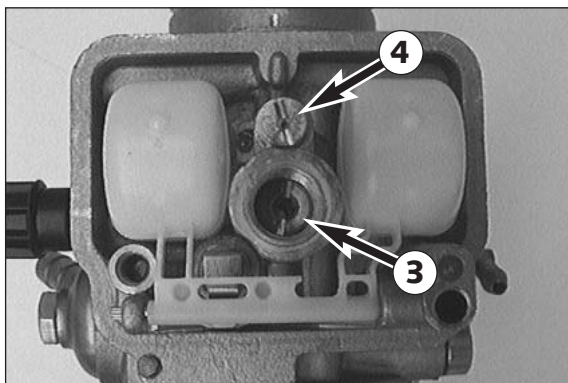


- Inserire l'anello di tenuta nel relativo foro del carburatore e montare la valvola a spillo **8**.

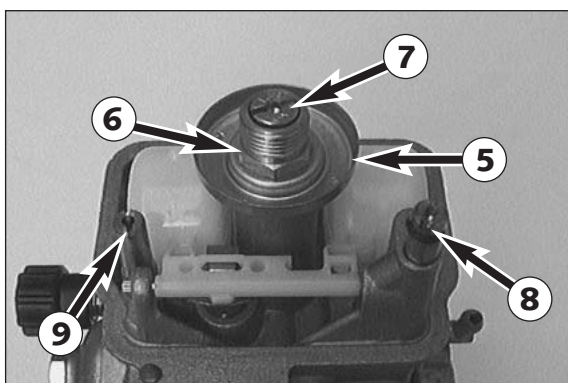




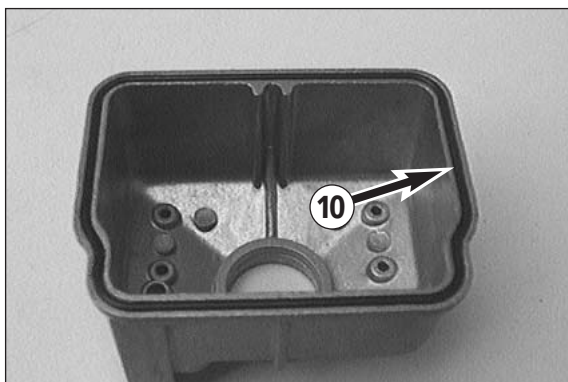
- Posizionare il galleggiante e montare l'astina ❶. Al montaggio del galleggiante far attenzione che la valvola a spillo ❷ si agganci al galleggiante. Per il controllo muovere verso l'alto il galleggiante ed accertarsi che la valvola a spillo si muova con esso.



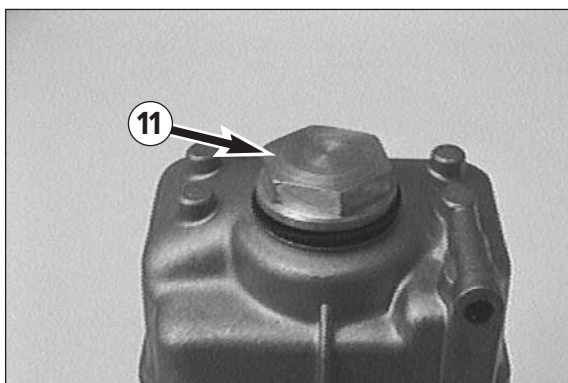
- Montare il polverizzatore ❸.
- Montare l'emulsionatore del minimo ed il getto del minimo ❹.



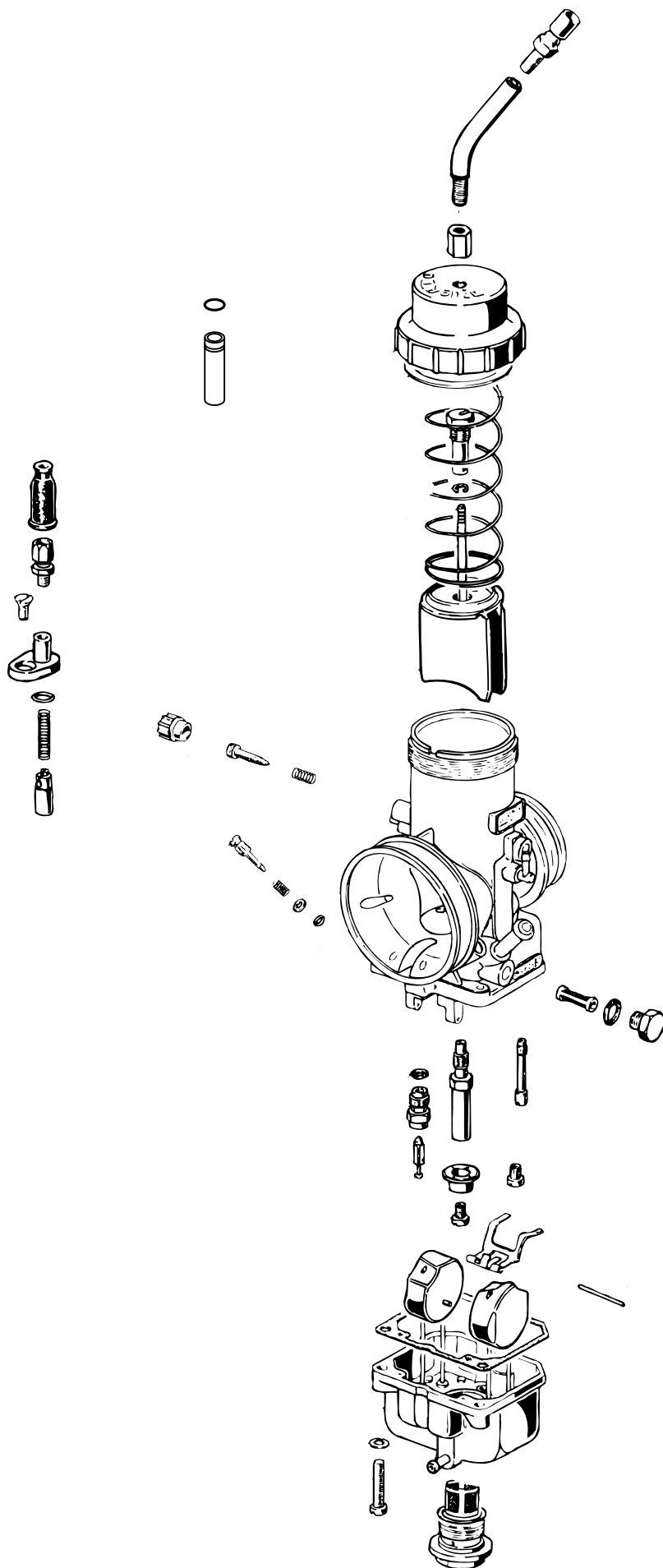
- Posizionare il deflettore ❺ e fissarlo con il supporto getto massimo ❻.
- Montare il getto massimo ❼ e serrarlo.
- Montare il getto avviamento ❽ e serrarlo.
- Montare la valvola antiritorno ❾.



- Controllare la sede corretta dell'O-ring ❿ nella vaschetta del carburatore.



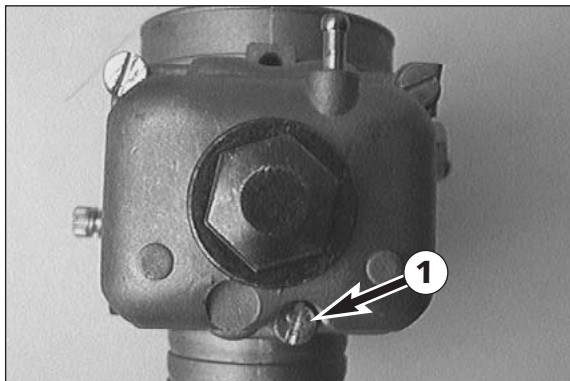
- Posizionare la vaschetta del carburatore e fissarla con la vite di chiusura ⓫ facendo attenzione a non dimenticare l'anello di tenuta.

CARBURATORE – DELL'ORTO VHSB 38 QS

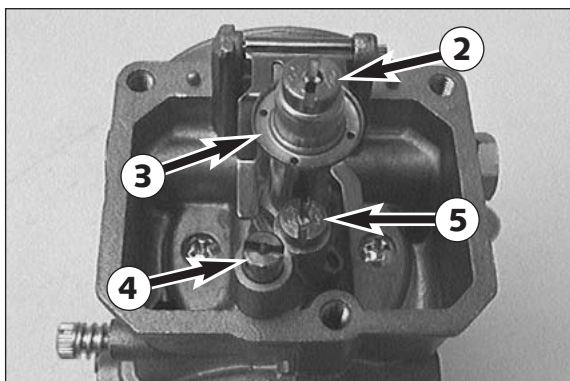
Disassemblaggio carburatore (Dell'Orto VHSB 38 QS)

AVVERTENZA: Prima di iniziare il disassemblaggio del carburatore, provvedere ad un posto di lavoro pulito che offre inoltre sufficiente spazio per disporre ordinatamente tutti i componenti del carburatore.

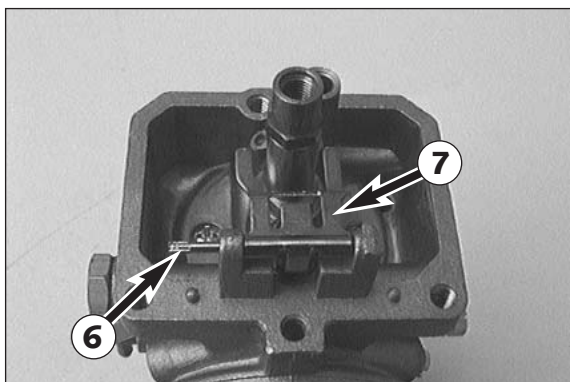
- Togliere le 2 viti ed estrarre il coperchio del carburatore unitamente alla valvola gas dal carburatore.
- Avvolgere la valvola gas in un panno pulito e poggiarla sulla cassafiltro.
- Togliere la vite ed estrarre il completo dispositivo di avviamento a freddo dal carburatore.



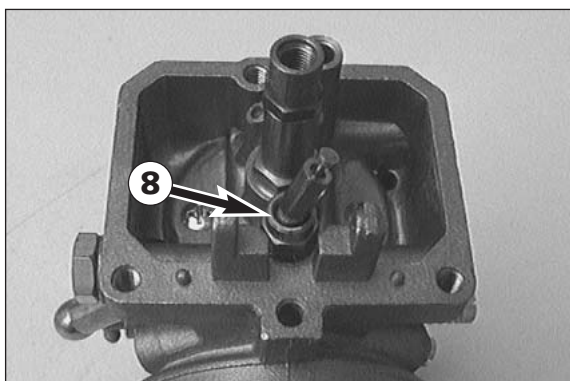
- Rimuovere le 3 viti **1** e togliere la vaschetta del carburatore completa di guarnizione.
- Togliere i due galleggianti dal carburatore.
- Sfilare la bussola filtrante dal deflettore.



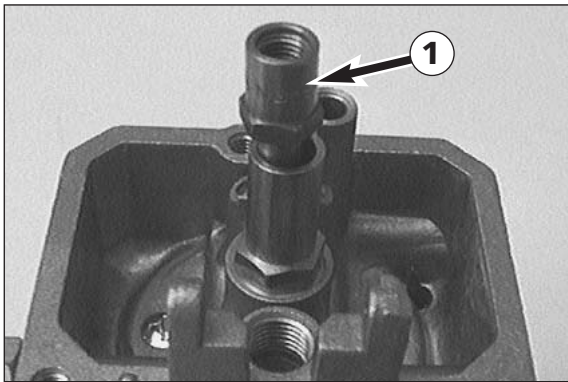
- Togliere il getto massimo **2** ed il deflettore **3**.
- Togliere il getto avviamento **4** ed il getto del minimo **5** girandoli.



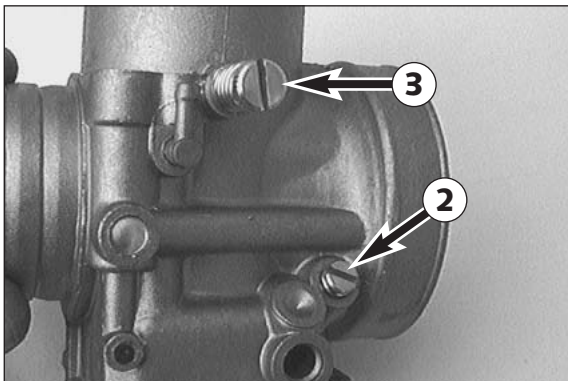
- Sfilare l'astina **6** e togliere la leva del galleggiante **7**.



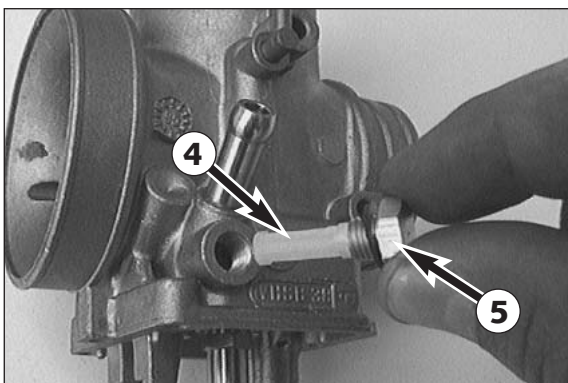
- Togliere la valvola a spillo completa **8** unitamente all'anello di tenuta che vi si trova dietro.



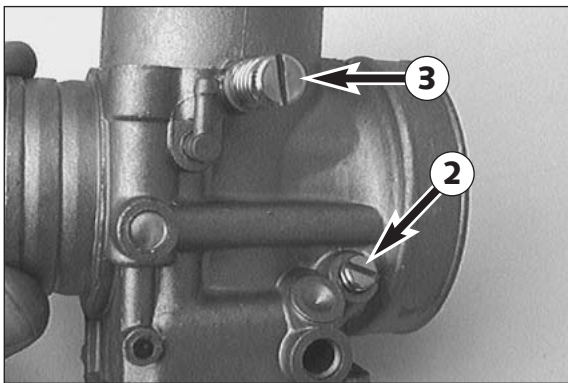
- Togliere il polverizzatore ❶ girandolo.



- Avvitare la vite di regolazione miscela ❷ in senso orario fino a battuta contando i giri ed annotandoli. Quindi svitare la vite di regolazione miscela e toglierla completa di molla, rondella ed O-ring.
- Avvitare la vite di regolazione ❸ in senso orario fino a battuta contando i giri ed annotandoli. Quindi svitare la vite di regolazione e toglierla completa di molla.

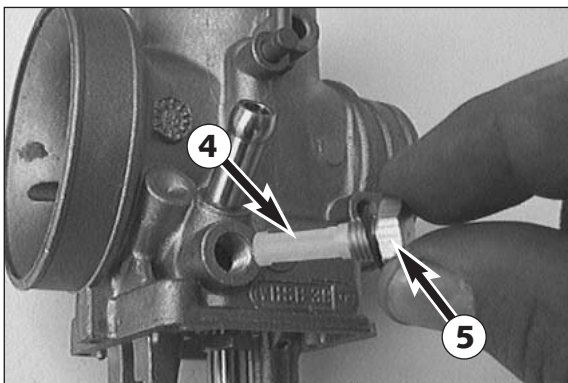


- Rimuovere la vite di chiusura ❺ completa di anello di tenuta e togliere il filtro del carburante ❹.
- Pulire tutti i getti ed altri componenti e soffiarli con aria compressa.
- Pulire il carter del carburatore e soffiare nei condotti del carburatore con aria compressa.
- Controllare se le guarnizioni sono danneggiate e se necessario sostituirle.

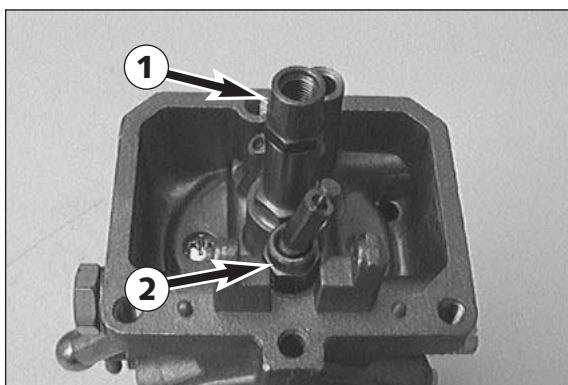


Assemblaggio carburatore (Dell'Orto VHSB 38 QS)

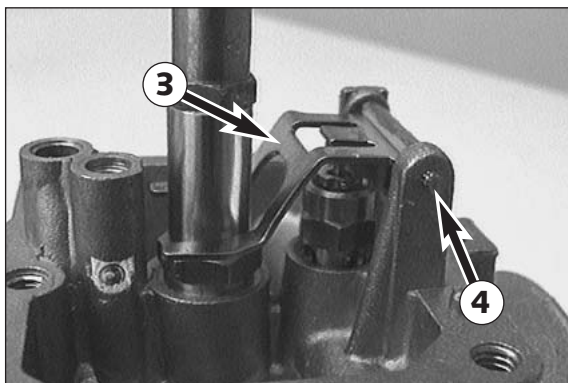
- Infilare la molla, la rondella e l'O-ring sulla vite di regolazione miscela ❷ e avvitare la vite di regolazione miscela fino a battuta.
- Svitare la vite di regolazione miscela di quel numero di giri che è stato annotato al disassemblaggio.
- Infilare la molla sulla vite di regolazione ❸ e avvitare la vite di regolazione fino a battuta.
- Svitare la vite di regolazione di quel numero di giri che è stato annotato al disassemblaggio.



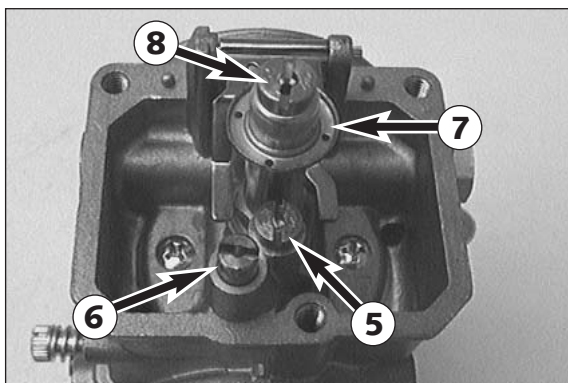
- Infilare il filtro del carburante ❹ sulla vite di chiusura ❺ e montare la vite di chiusura completa di anello di tenuta.



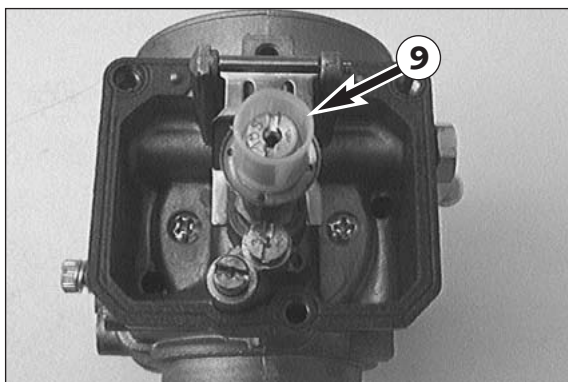
- Montare il pulverizzatore ❶.
- Inserire l'anello di tenuta nel relativo foro del carburatore e montare la valvola a spillo ❷.



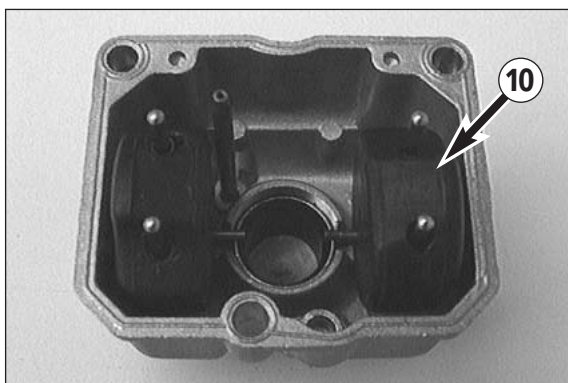
- Posizionare la leva del galleggiante ❸ e montare l'astina ❹.



- Montare il getto del minimo ❺ ed il getto avviamento ❻.
- Posizionare il deflettore ❼ e fissarlo con il getto massimo ❸.

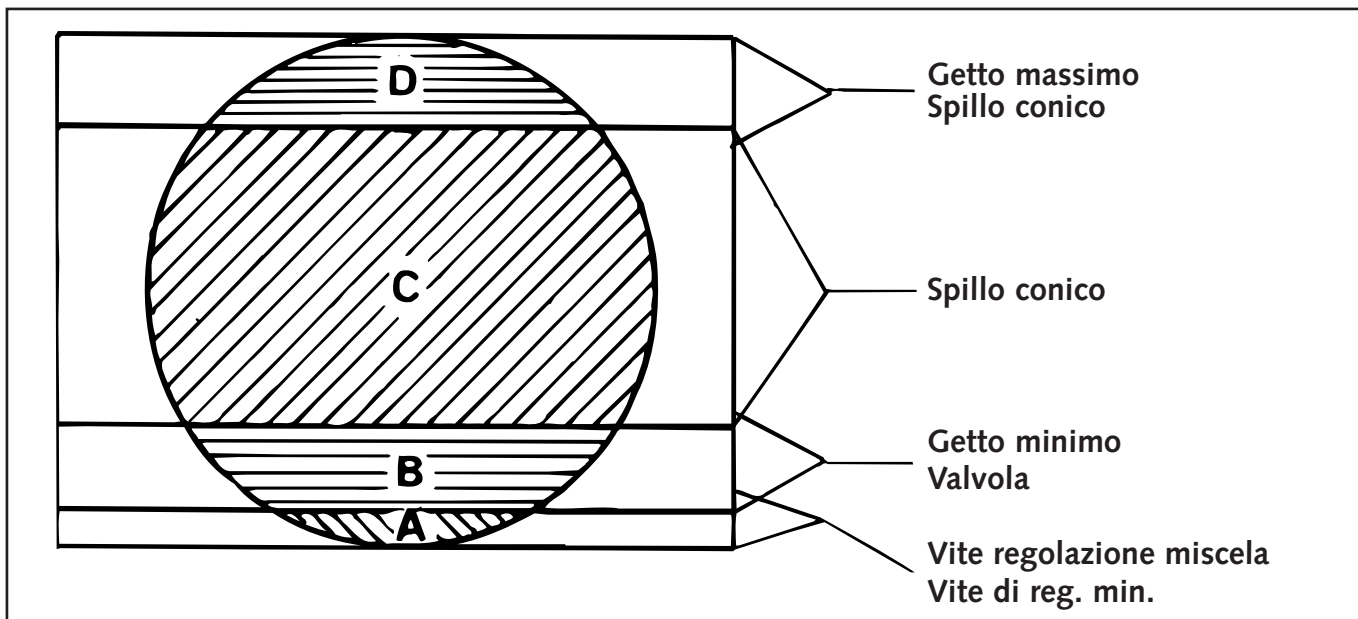


- Spingere la bussola filtrante ❹ sopra il deflettore e montare la guarnizione.



- Inserire i due galleggianti ❿ nella vaschetta del carburatore e rimontare.

Carburatore (Dell'Orto)

**Regime minimo – A**

Funzionamento a valvola gas chiusa. Il regime viene controllato dalla posizione della vite di regolazione miscela ❶ e della vite di registro ❷ per il numero di giri del minimo.

La regolazione del minimo del carburatore influisce molto sull'avviamento del motore, cioè un motore con una regolazione corretta del minimo potrà essere avviato più facilmente di un motore con regolazione non corretta del minimo.

Il minimo viene regolato con la vite di registro e la vite di regolazione miscela. Tramite la vite di registro viene regolata la posizione base della valvola gas. Tramite la vite di regolazione miscela viene impostata la miscela del minimo, che giunge al motore passando per il sistema del minimo. Girando la vite in senso orario la quantità di carburante viene ridotta (miscela magra), girando la vite in senso antiorario la quantità di carburante viene aumentata (miscela grassa).

PER IMPOSTARE CORRETTAMENTE IL FUNZIONAMENTO AL MINIMO PROCEDERE COME DESCRITTO QUI DI SEGUITO :

- 1 Avvitare la vite di regolazione miscela fino all'arresto e svitare quindi di un giro e mezzo
- 2 Scaldare il motore
- 3 Impostare con la vite di registro il normale numero di giri per il funzionamento al minimo (1400 - 1500/min)
- 4 Girare lentamente la vite di regolazione della miscela in senso orario finché il numero di giri del minimo inizia ad abbassarsi. Tenete a mente questa posizione e girate ora lentamente la vite di regolazione miscela in senso antiorario finché il numero di giri del minimo torna ad abbassarsi. Impostare tra queste due posizioni il punto in cui il numero di giri del minimo è più elevato (chi fa un impiego spiccatamente sportivo della motocicletta imposterà una miscela "più magra" di 1/4 di giro rispetto a questo valore ideale, poiché il motore si riscalda più rapidamente).
NOTA: Se procedendo nei modi descritti non si dovesse ottenere alcun risultato soddisfacente, la causa può essere un getto del minimo con dimensioni non adatte.
 - a) Se la vite di regolazione miscela viene avvitata fino all'arresto senza che si registrino variazioni nel numero di giri del minimo, occorrerà montare un getto del minimo di dimensioni minori
 - b) Se il motore si spegne a vite di regolazione miscela ancora aperta di due giri occorrerà montare un getto del minimo di dimensioni più grandi.
 Ovviamente dopo aver sostituito il getto, occorrerà ricominciare dall'inizio la regolazione
- 5 Impostare ora tramite la vite di arresto della valvola gas il numero di giri del minimo desiderato
- 6 In presenza di forti variazioni della temperatura esterna e dell'altitudine di marcia occorre impostare nuovamente il minimo.

Apertura valvola – B

Funzionamento con valvola gas in fase di apertura. Il regime viene controllato dal getto del minimo. Se - nonostante una corretta regolazione del minimo e del carico ridotto - all'apertura della valvola il motore riprende solo lentamente e raggiunge la piena potenza improvvisamente ad un elevato numero di giri, significa che la carburazione è troppo grassa ossia che il livello del carburante è troppo alto o che la valvola a spillo manca di tenuta.

Carico ridotto – C

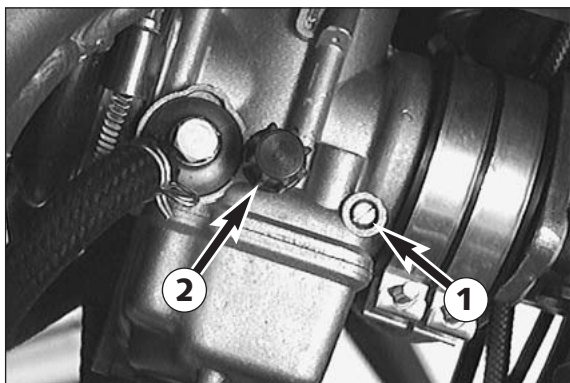
Funzionamento con valvola gas parzialmente aperta. Il regime viene controllato solo dallo spillo conico assia dal polverizzatore (forma e posizione). Il funzionamento a carico ridotto nei bassi regimi è determinato dalla registrazione del minimo, agli alti dal getto massimo.

Pieno carico – D

Funzionamento con valvola totalmente aperta (pieno gas). Il regime viene controllato dal getto massimo e dallo spillo conico assia dal polverizzatore. Se, dopo un breve percorso a pieno gas, l'isolante di una candela nuova si presenta molto chiaro o bianco oppure il motore batte in testa, va montato un getto massimo più grande. Se invece l'isolante è scuro o annerito, utilizzare un getto massimo più piccolo.

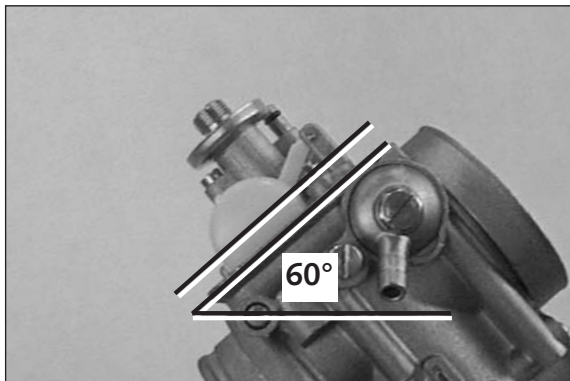
Indicazioni basilari riguardanti l'usura del carburatore

La valvola gas, lo spillo conico ed il sono soggetti ad usura elevata a causa della vibrazione del motore. Di conseguenza possono manifestarsi dei malfunzionamenti al carburatore (p.es. arricchimento della miscela). Questi pezzi dovrebbero quindi essere sostituiti dopo 10.000 chilometri.



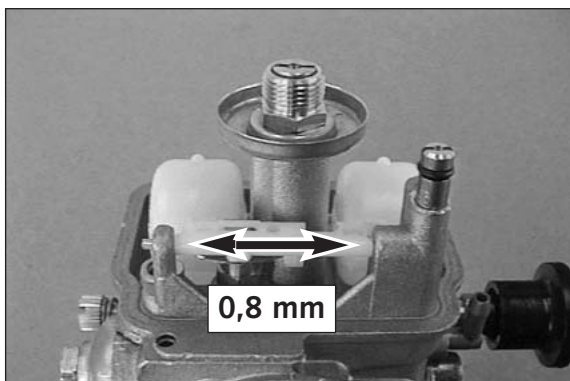
Miscela troppo ricca:
Carburante in eccesso rispetto all'aria

Miscela troppo magra:
Carburante in difetto rispetto all'aria



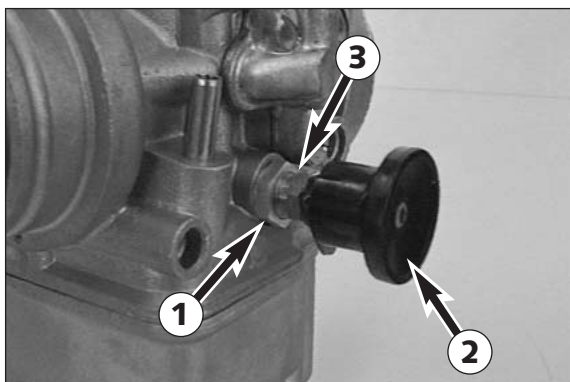
Controllo livello galleggiante (Dell'Orto PHM 38 ND/40 SD)

Inclinare il carburatore di 60° circa, in modo che la molla nella valvola a spillo non venga compressa. In questa posizione, lo spigolo sul galleggiante deve risultare parallelo al piano di tenuta della vaschetta (vedere figura).



Controllo gioco assiale galleggiante (Dell'Orto PHM 38 ND e 40 SD)

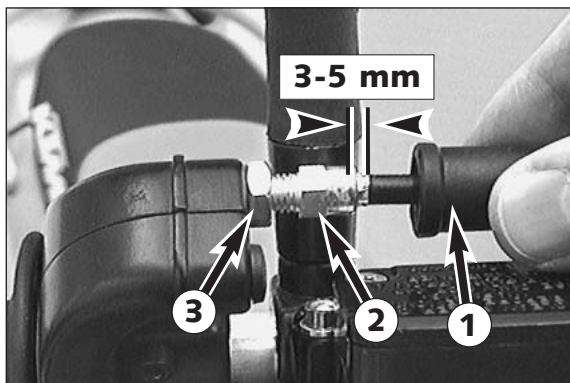
Onde consentire il perfetto funzionamento del galleggiante dovrà essere garantito un gioco assiale minimo di 0,8 mm. Se necessario rettificare e smussare leggermente sul lato la guida del galleggiante.



Regolazione dispositivo di avviamento a caldo (Dell'Orto PHM 40 SD)

Se alla pulitura del carburatore è stato smontato anche il dispositivo di avviamento a caldo, questo deve essere regolato nuovamente.

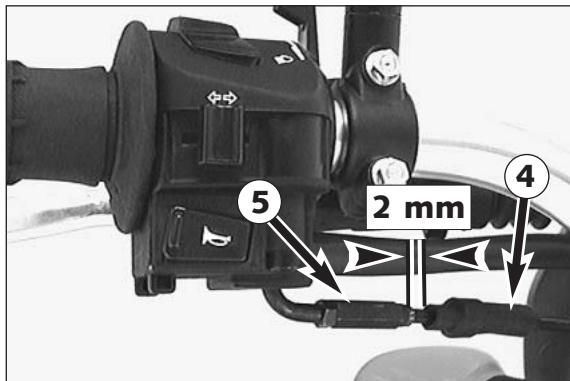
Per fare ciò montare il carburatore e regolare il minimo come già descritto. Poi allentare il controdado ❶, premere il pulsante di avviamento a caldo ❷ e regolare il numero di giri del motore con la vite di regolazione ❸ a 2000-2500 giri/minuto. Poi serrare il controdado.



Regolazione comando a cavo flessibile del gas

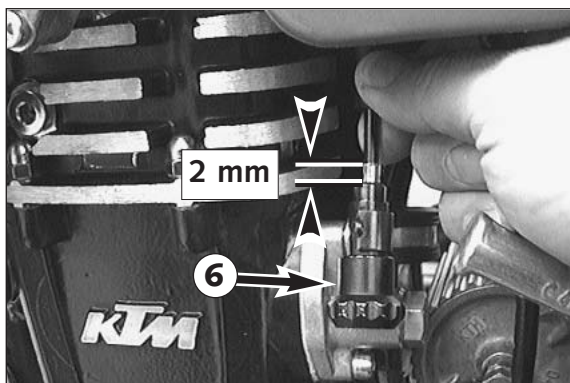
Il comando a cavo flessibile del gas deve presentare sempre un gioco di 3-5 mm. Per controllare spingere indietro il cappuccio protettivo ❶ alla manopola del gas. La guaina del comando a cavo flessibile deve poter essere staccata di 3-5 mm dalla vite di regolazione ❷ finché si percepisce una resistenza.

Per regolare, spingere in alto il cappuccio protettivo, allentare il controdamo ❸ e girare corrispondentemente la vite di regolazione ❷. Serrare il controdamo, reinfilare il cappuccio protettivo.



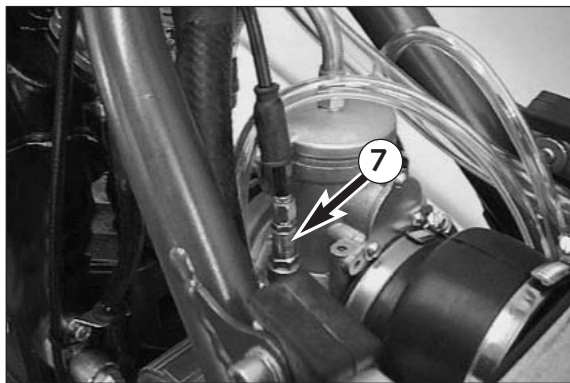
Regolazione comando a cavo flessibile dell'aria

Il comando a cavo flessibile dell'aria deve presentare sempre un gioco di ca. 2 mm. Controllare spostando completamente in avanti la leva dell'aria e tirando via il cappuccio protettivo ❹ dalla rotellina di regolazione ❺. Sollevare ora la guaina del cavo flessibile fino a quando si percepisce una resistenza. Se necessario svitare il controdamo e correggere il gioco utilizzando la rotellina di regolazione. Serrare il controdamo e reinfilare il cappuccio protettivo.

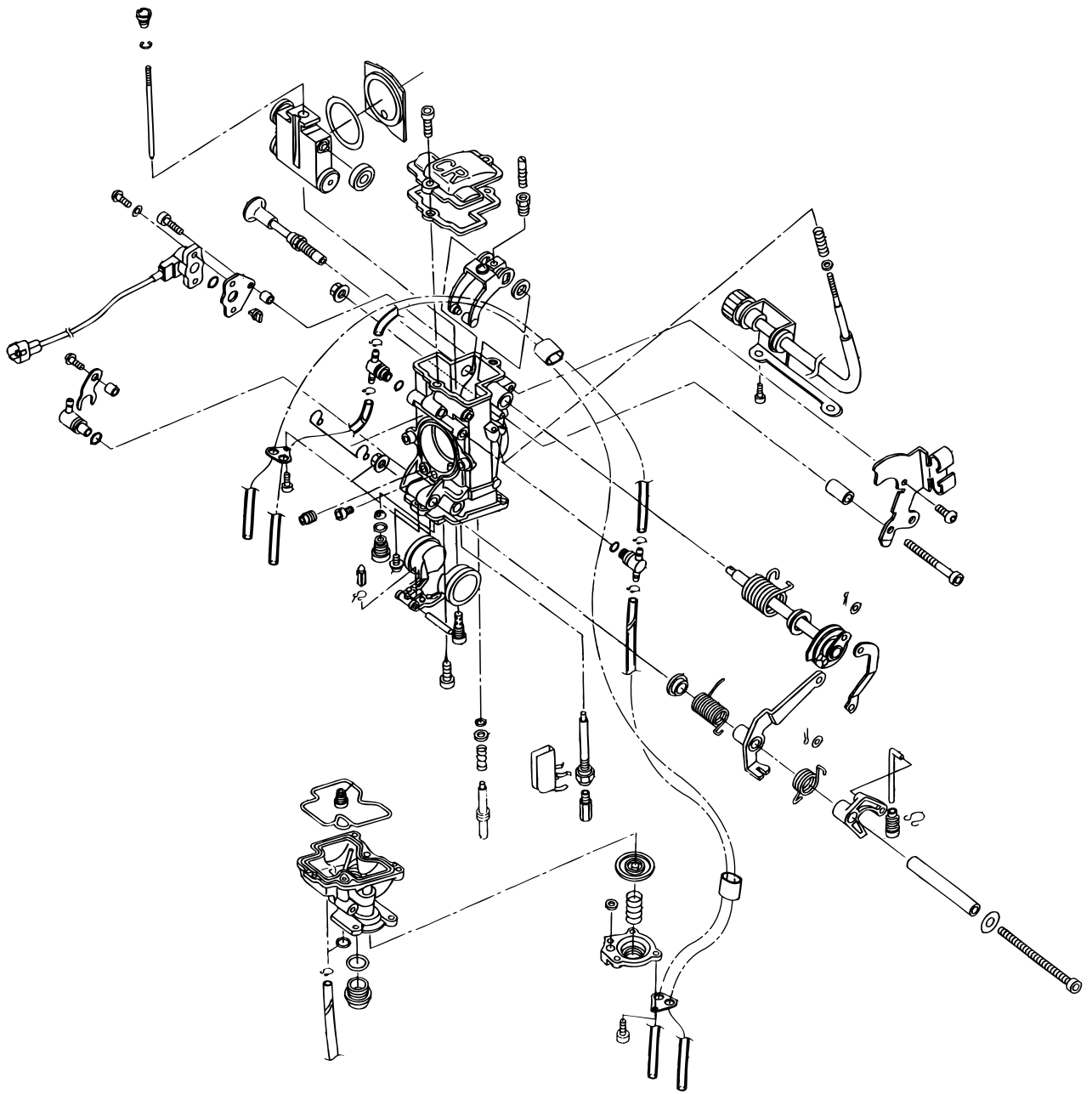


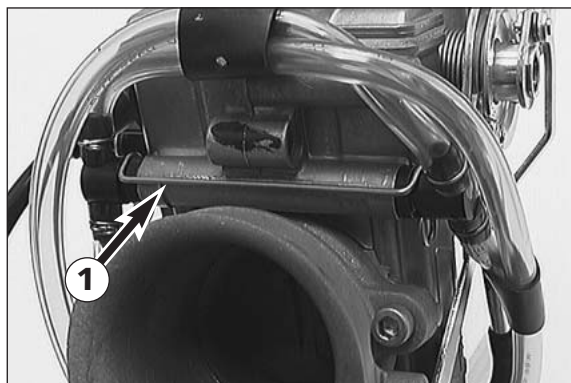
Regolazione comando a cavo flessibile dell'aria

Al comando a cavo flessibile dell'aria ci deve esser sempre un gioco di ca. 2 mm. Per il controllo girare la manopola ❹ nella posizione base. Ora la guaina protettiva del cavo flessibile deve farsi sollevare di ca. 2 mm dal cuscinetto della leva dell'aria fino a quando è percepibile una resistenza.



Per regolare, rimuovere sella e serbatoio, spingere in alto il cappuccio protettivo, allentare il controdamo e girare corrispondentemente la vite di regolazione ❷. Girando la vite di regolazione in senso orario aumenta il gioco, girandola in senso antiorario il gioco diminuisce. Serrare il controdamo, reinfilare il cappuccio protettivo e rimontare serbatoio e sella.

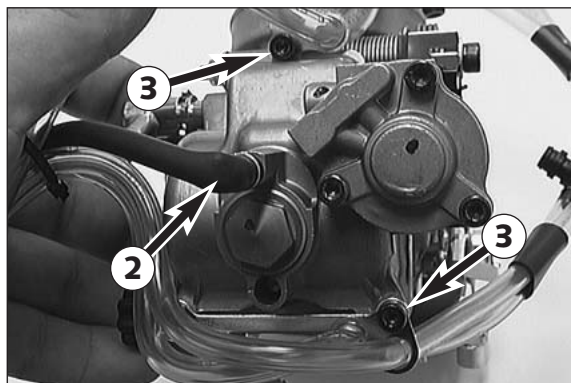
CARBURATORE - KEIHIN FCR 41



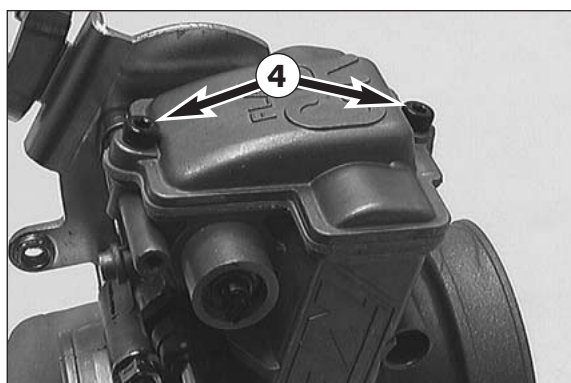
Disassemblaggio carburatore

AVVERTENZA: Prima di iniziare il disassemblaggio del carburatore provvedere ad un posto di lavoro pulito che offre inoltre sufficiente spazio per disporre ordinatamente tutti i componenti del carburatore.

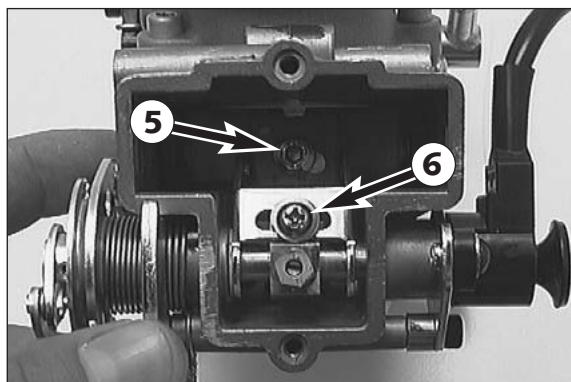
- Smontare il carburatore e rimuovere lo sporco più grosso.



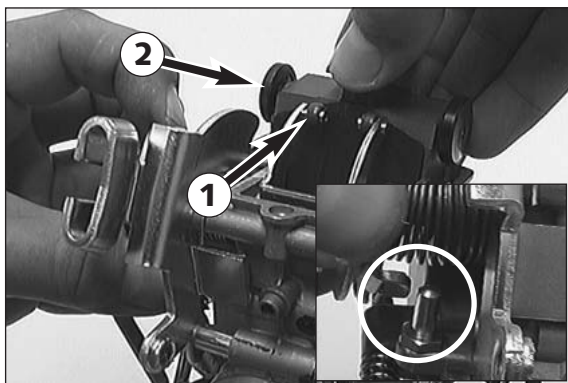
- Togliere la staffetta ① ed estrarre i tubi flessibili di sfiato dal carburatore.
- Staccare il tubo flessibile ②.
- Svitare le 2 viti ③ e staccare tutti i tubi flessibili di sfiato dal carburatore.



- Svitare le 2 viti ④ e togliere il coperchio valvola gas completo di guarnizione dal carburatore.

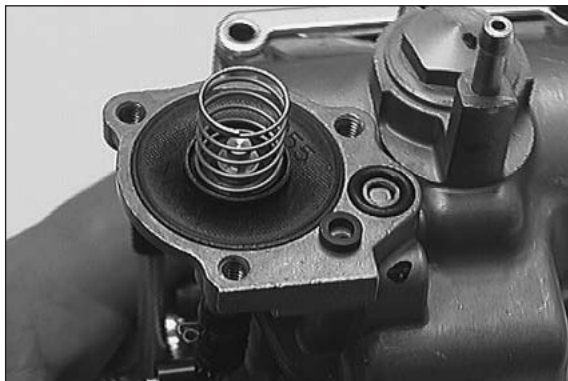


- Svitare la vite ⑤ e togliere lo spillo conico dalla valvola gas.
- Togliere la vite ⑥.



- Tirare il disco dei cavi gas di ca. 5 mm verso l'esterno e girarlo in modo che la valvola gas venga levata verso l'alto dal carburatore e sganciare i rulli ❶ dalla valvola gas.
- Togliere dal carburatore la valvola gas unitamente ai 4 rulli ❷ ed alla piastrina valvola gas.

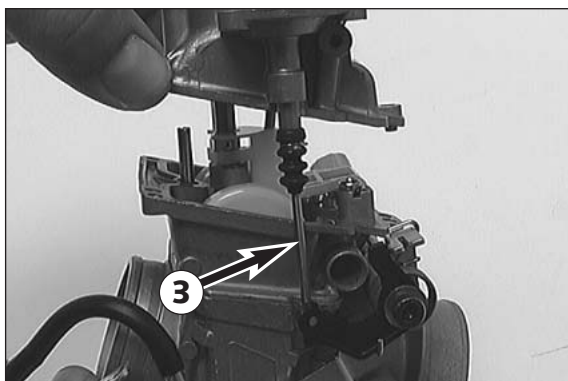
AVVERTENZA: Girando il disco dei cavi gas questo non deve essere bloccato dalla vite d'arresto (vedi illustrazione). Altrimenti tirare l'albero ancora di più verso l'esterno.



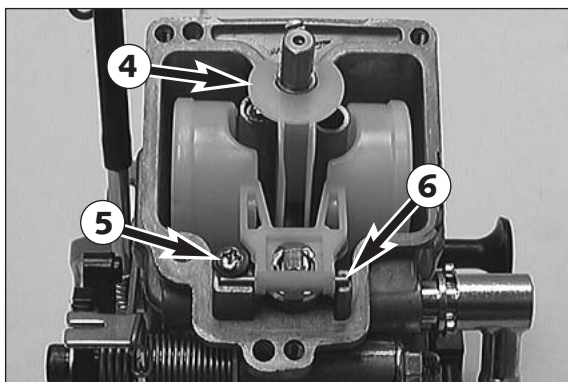
- Girare il carburatore, svitare le 3 viti e togliere il coperchio della pompa di ripresa.

AVVERTENZA: Allo smontaggio del coperchio far attenzione che la molla e gli anelli di tenuta non vadano persi.

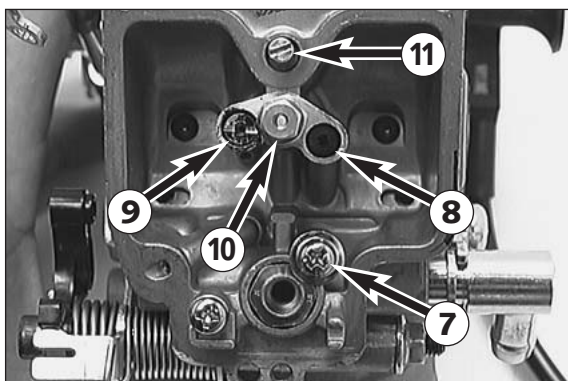
- Togliere dal carter della pompa i 2 anelli di tenuta, la molla e la membrana.



- Svitare la vite e togliere la vaschetta del carburatore.
- Sganciare l'asta di spinta ❸ dalla pompa di ripresa e toglierla.

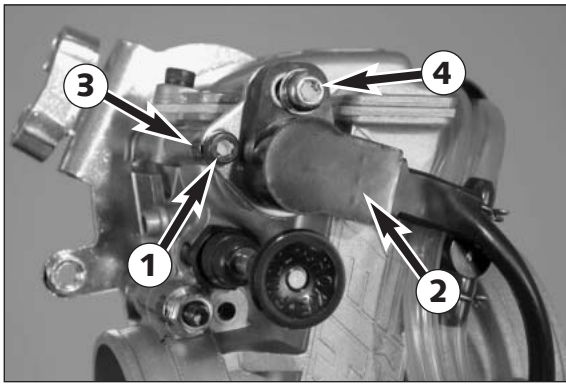


- Sfilare il pezzo di plastica ❹ dal polverizzatore.
- Allentare la vite ❺, sfilare l'asse del galleggiante ❻ e togliere il galleggiante unitamente alla valvola a spillo.



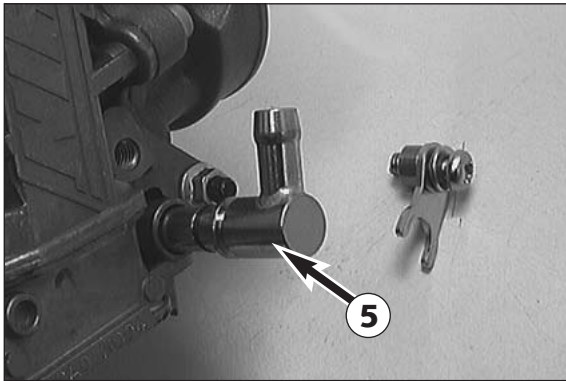
- Svitare la vite ❷ ed estrarre con cautela il supporto della valvola a spillo galleggiante mediante una pinza dal carburatore.
- Svitare il getto minimo ❸, il getto avviamento ❹ ed il polverizzatore completo di getto massimo ❺.
- Avvitare la vite registro miscela ❾ fino all'arresto contando i giri ed annotandoli.
- Svitare la vite registro miscela e toglierla completa di molla, rondella ed O-ring.

AVVERTENZA: Di solito molla, rondella ed O-ring rimangono nel foro. Questi pezzi possono essere tolti con l'aiuto di aria compressa.

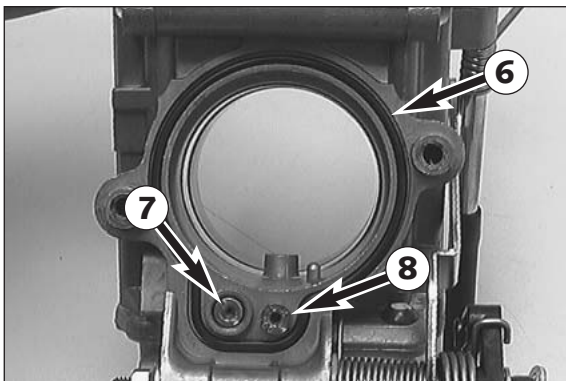


- Svitare la vite ❶ e togliere il sensore per la valvola gas ❷. Svitando la vite far attenzione alla bussola ❸.

AVVERTENZA: Allo smontaggio del sensore per la valvola gas togliere sempre la vite ❶. Se vengono allentate la vite ❷, è necessario regolare di nuovo il sensore per la valvola gas.



- Togliere la vite e la staffa ad unitamente alla boccola ed estrarre il raccordo ❺ dal carburatore.

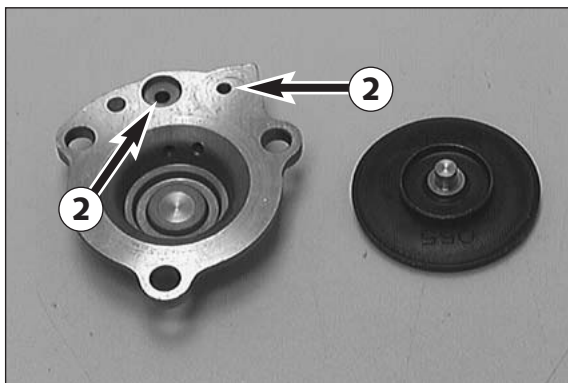


- Svitare le 2 viti e togliere la trombeta d'aspirazione unitamente all'O-ring ❻ dal carburatore.
- Svitare il getto minimo dell'aria ❼ ed il getto massimo dell'aria ❸.
- Pulire tutti i getti ed altri componenti e soffiarli con aria compressa.
- Pulire il corpo del carburatore e soffiare tutti i condotti al suo interno.
- Controllare lo stato di tutte le guarnizioni, ed in caso di danneggiamenti sostituirle.



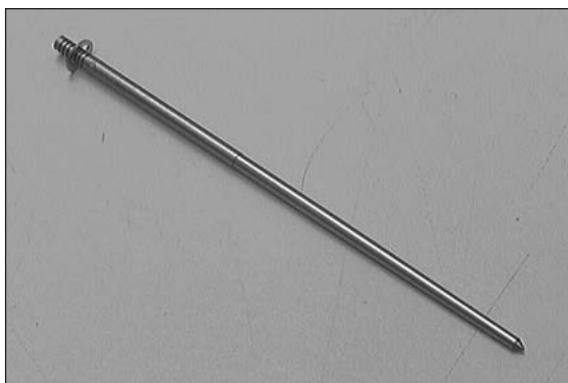
Controllo pomello dell'aria

Il pomello dell'aria deve essere facile da azionare.
Il pistoncino ❶ del pomello dell'aria non deve presentare forti rigature o residui.



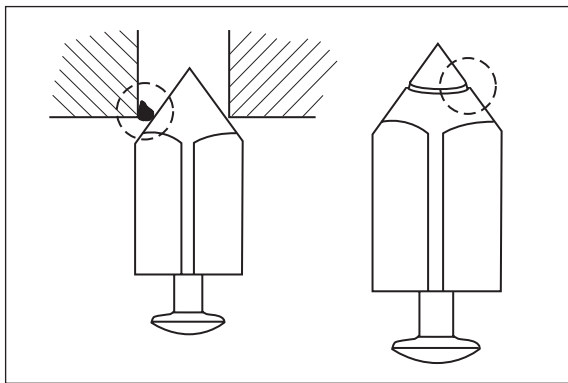
Controllo pompa di ripresa

Controllare che la membrana non presenti incrinature e non sia porosa.
Controllare che le guarnizioni non siano danneggiate.
Controllare che il passaggio dei fori ❷ sia libero.



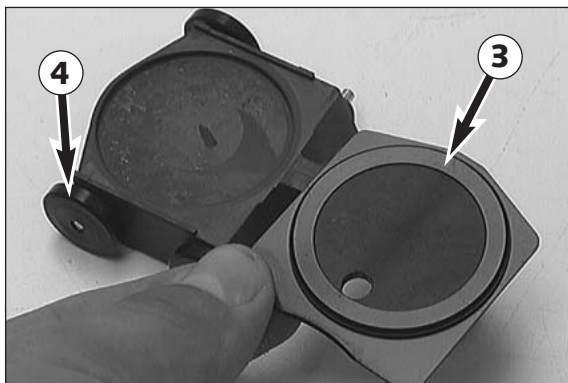
Controllo spillo conico

Controllare che lo spillo conico non sia storto o usurato.



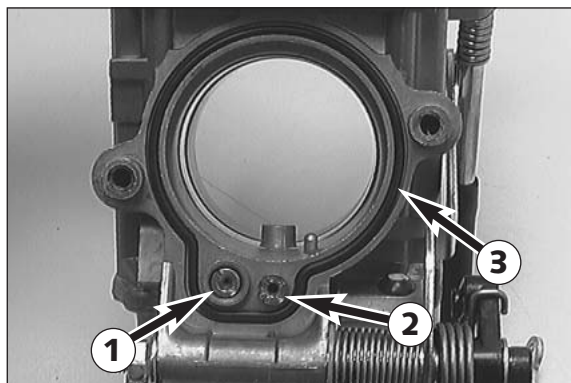
Controllo valvola a spillo galleggiante

Verificare la presenza di incavature sulla superficie di tenuta della valvola a spillo. Fra la sede valvola e lo spillo del galleggiante non ci deve essere dello sporco.



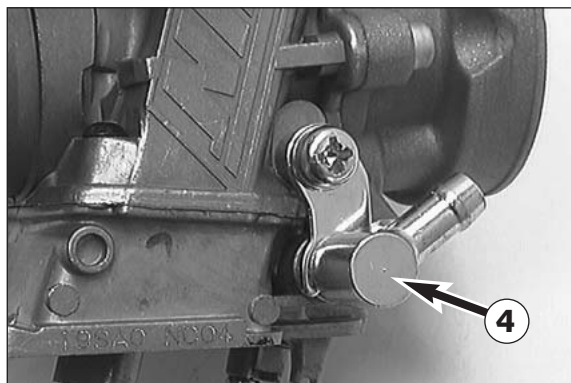
Controllo valvola gas

Controllare che la piastrina valvola gas ❸ non sia danneggiata.
I rulli ❹ alla valvola gas devono girarsi facilmente e non devono avere dei punti piani.



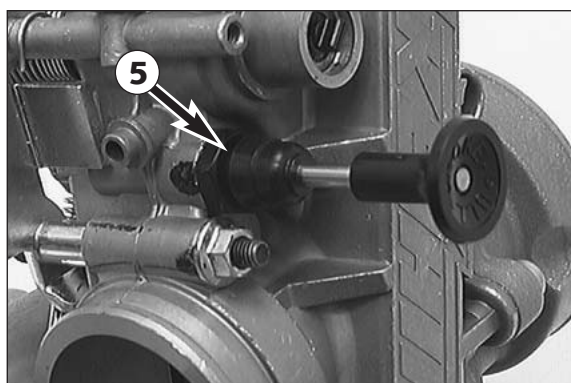
Riassemblaggio carburatore

- Montare i getti minimo ❶ e massimo ❷ dell'aria.
- Inserire l'O-ring ❸ nell'apposita scanalatura e fissare la trombetta d'aspirazione con le 2 viti al carburatore.

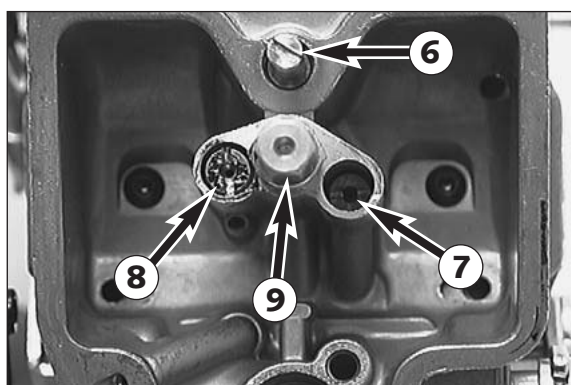


- Inserire il raccordo per il carburante ❹ nel carburatore e fissarlo con la staffa a U.

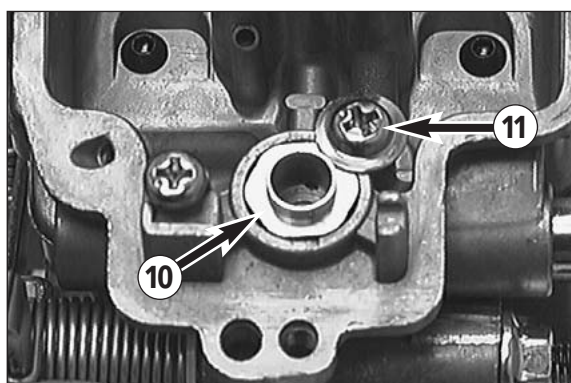
AVVERTENZA: Allo stato montato il raccordo deve farsi girare facilmente.



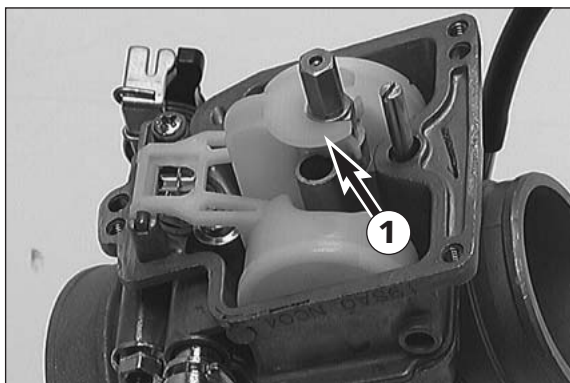
- Montare il pomello dell'aria ❺ ed azionarlo alcune volte per verificarne la scorrevolezza. Inoltre controllare se blocca correttamente.



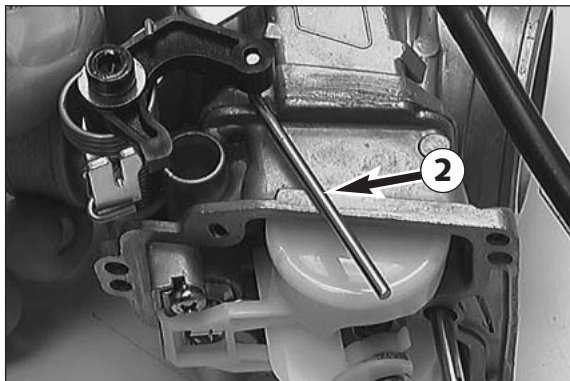
- Infilare molla, rondella ed O-ring sulla vite di registro miscela ❻ ed avvitare quest'ultima fino all'arresto.
- Svitare quindi la vite di registro miscela di quel numero di giri che è stato annotato al disassemblaggio.
- Montare il getto minimo ❷, il getto avviamento ❸ ed il pulverizzatore completo di getto massimo ❹.



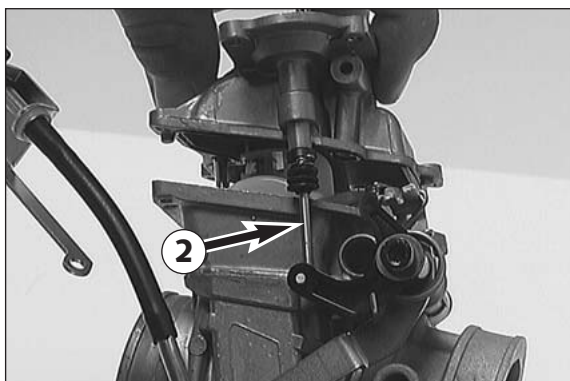
- Inserire la valvola a spillo ❿ nel foro e fissarla con la vite ⓫.



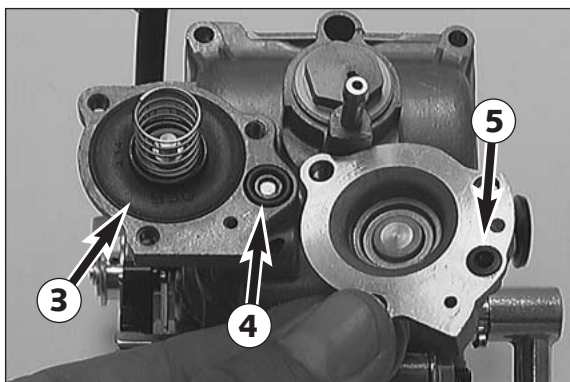
- Posizionare il galleggiante, montare l'asse del galleggiante e fissarlo con la vite.
- Controllare il livello del galleggiante.
- Montare il pezzo di plastica ① sul pulverizzatore.



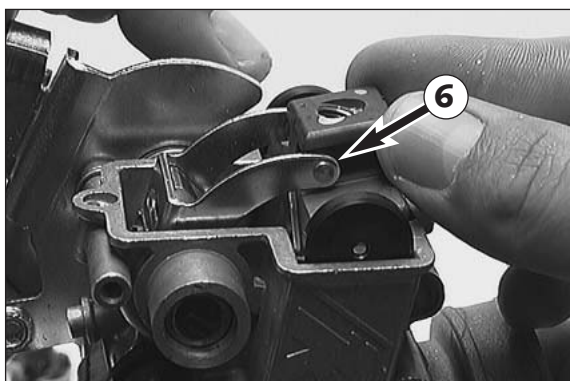
- Agganciare l'asta di spinta ② della pompa di ripresa alla leva.



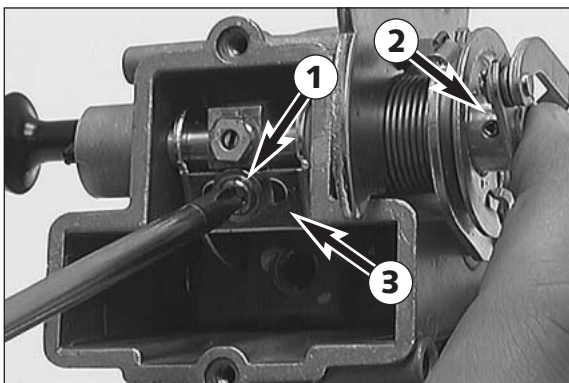
- Montare la vaschetta del carburatore e per il momento fissarla solo con 1 vite. Al montaggio della vaschetta del carburatore far attenzione che l'asta di spinta ② della pompa di ripresa scivoli nel foro.



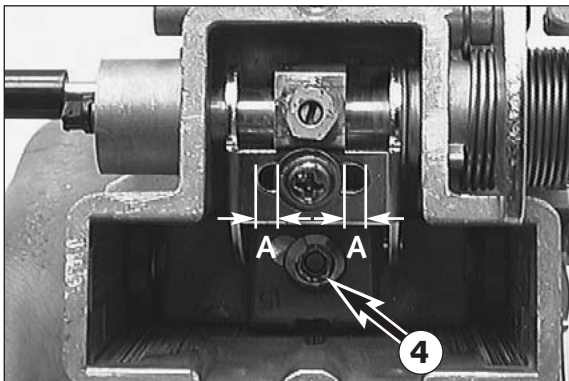
- Inserire la membrana ③ con la scritta in alto e la molla nel carter della pompa.
- Inserire l'O-ring ④ nella scanalatura. Fissare l'anello di tenuta ⑤ con un po' di grasso nel coperchio e fissare quest'ultimo con le 3 viti.



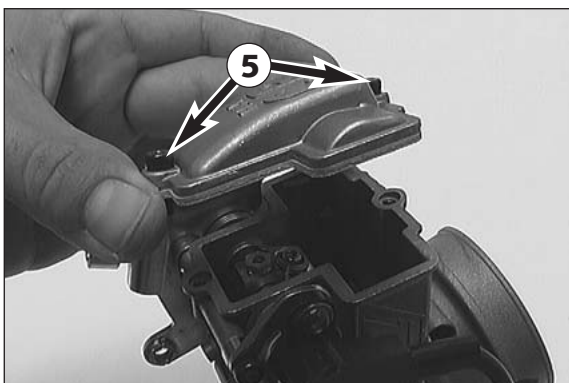
- Girare il disco dei cavi gas e spingere la valvola gas nel carburatore in modo che i rulli ⑥ ingranino nella valvola gas (vedi illustrazione). Spingere la valvola gas completamente nel carburatore.
- Girare alcune volte il disco dei cavi gas per verificare la scorrevolezza della valvola gas.



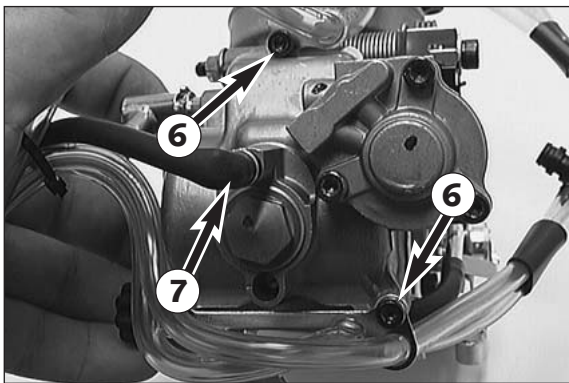
- Spalmare il filetto della vite **1** con Loctite 243, montarla, ma per il momento non serrare.
- Spingere l'asse valvola gas **2** verso l'interno, contemporaneamente spostare la leva valvola gas **3** completamente a destra e serrare la vite **1**.



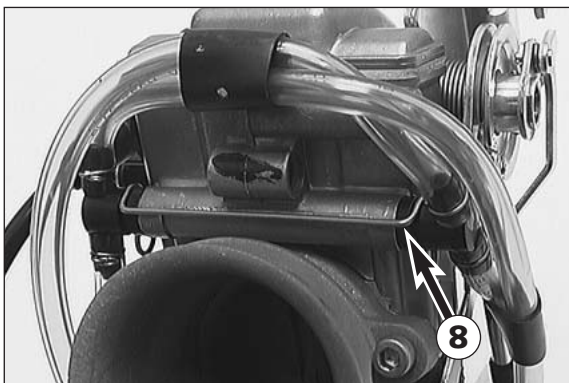
- Ora la distanza **A** dovrebbe essere identica a sinistra ed a destra. Infine girare il disco dei cavi gas e verificare la scorrevolezza della valvola gas.
- Montare lo spillo conico e fissarlo con la vite **4**.



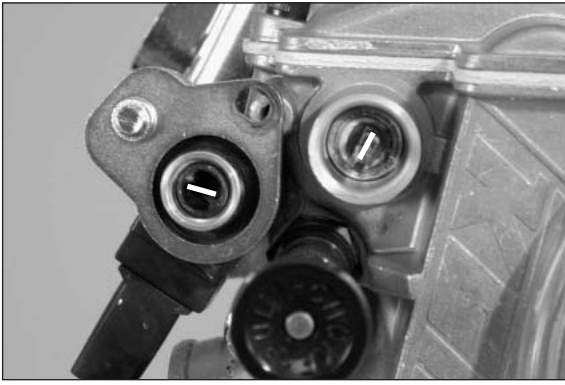
- Posizionare il coperchio valvola gas completo di guarnizione e fissarlo con le 2 viti **5**.



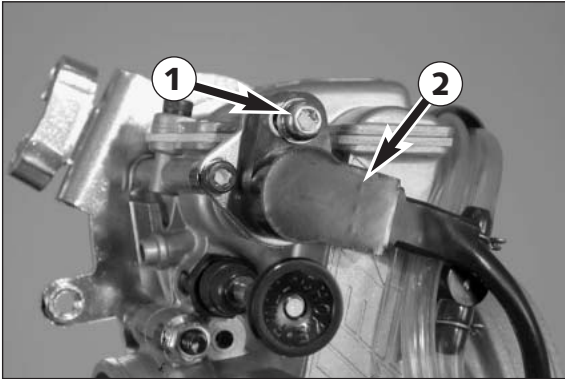
- Fissare i tubi flessibili di sfiato con le 2 viti **6** della vaschetta del carburatore e collegare il tubo flessibile **7**.



- Inserire i due raccordi negli appositi fori e fissarli con la staffetta **8**.



- Montare il sensore per la valvola gas in modo che il punto piano sul carburatore ingrani nella scanalatura del sensore per la valvola gas e fissarlo con la vite.



Regolazione posizione sensore valvola gas

AVVERTENZA: Prima di controllare la posizione del sensore per la valvola gas va regolato correttamente il numero dei giri.

- Staccare il collegamento a spina del sensore per la valvola gas .
- Collegare un multimetro (campo di misura $\Omega \times 1k$) al cavo **blu (+)** ed al cavo **nero (-)** del sensore per la valvola gas e misurare la resistenza del sensore.
- Moltiplicare il valore rilevato con 0,15. Da ciò risulta il valore di regolazione per il sensore della valvola gas .

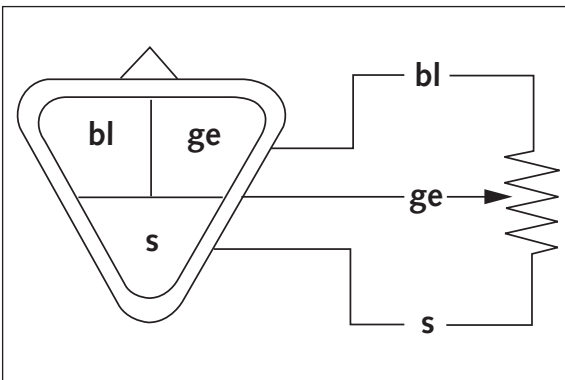
Esempio:

Resistenza sensore per la valvola gas (bl/s) = 5 k Ω

Resistenza sensore per la valvola gas (ge/s) =
 $5 \text{ k}\Omega \times 0,15 = 750 \Omega \pm 50 \Omega$



- Collegare il multimetro (campo di misura $\Omega \times 100$) al cavo **giallo (+)** ed al cavo **nero (-)** del sensore per la valvola gas e misurare la resistenza del sensore a manopola comando gas chiusa. Il valore rilevato dovrebbe corrispondere secondo l'esempio suindicato a $750 \pm 50 \Omega$.
- Se il valore misurato non corrisponde al valore nominale, allentare la vite ❶ e girare il sensore per la valvola gas ❷ finché l'apparecchio di misura indica il valore prescritto.
- Fissare il sensore per la valvola gas in questa posizione serrando la vite e controllare di nuovo il valore.
- Collegare il sensore per la valvola gas al fascio di cavi.



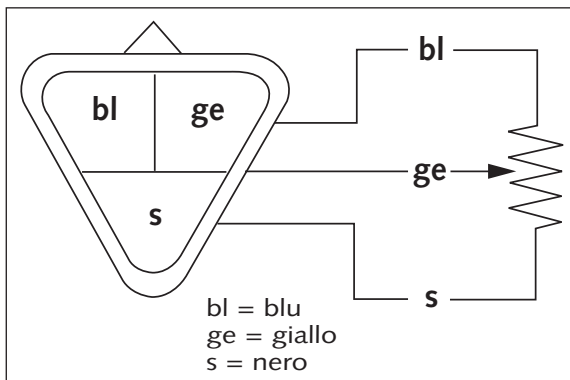


Controllo sensore valvola gas

AVVERTENZA: La seguente misurazione deve essere eseguita ad una temperatura del componente di ca. 20°C.

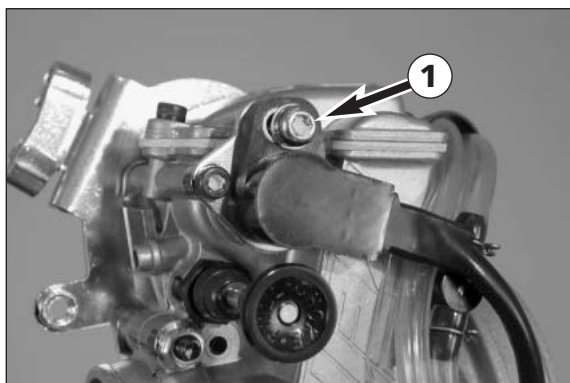
- Staccare il collegamento a spina del sensore per la valvola gas.
- Collegare un multimetro (campo di misura $\Omega \times 1k$) al cavo **blu (+)** ed al cavo **nero (-)** del sensore per la valvola gas.

Resistenza sensore per la valvola gas : 4 – 6 k Ω



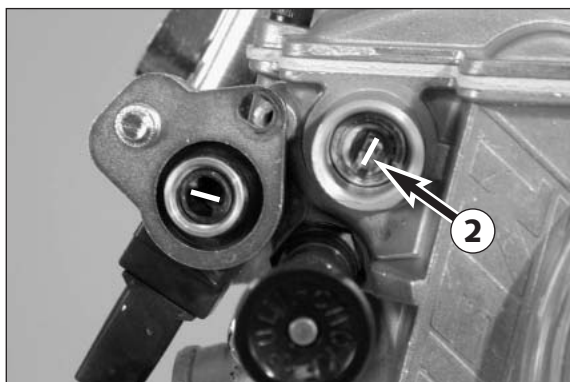
- Ora collegare il multimetro al cavo **giallo (+)** ed al cavo **nero (-)** del sensore per la valvola gas.
- Quando si apre lentamente la manopola comando gas, la resistenza deve variare uniformemente.

Resistenza sensore per la valvola gas : 0-5 k $\Omega \pm 1 k\Omega$
(all'apertura del comando gas)

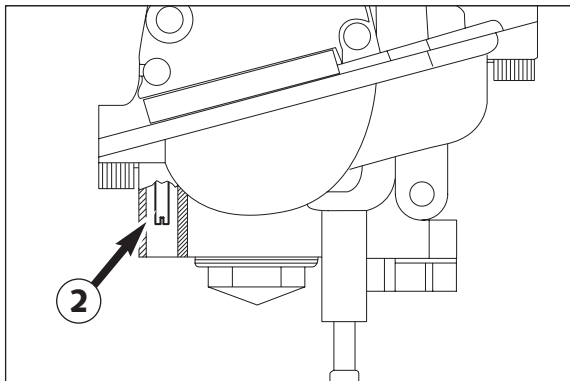
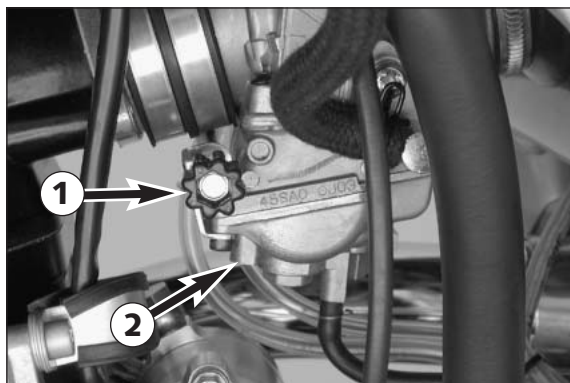


Smontaggio e rimontaggio sensore valvola gas

- Staccare il collegamento a spina del sensore per la valvola gas e svitare la vite **1**.
- Togliere il sensore per la valvola gas dal carburatore.



- Al montaggio del sensore per la valvola gas far attenzione che il punto piano **2** all'asse della valvola gas ingrani nella scanalatura del sensore per la valvola gas .
- Montare la vite con Loctite 243 senza per ora serrarle e regolare la posizione del sensore per la valvola gas.



Regolazione del minimo

La regolazione del minimo influisce fortemente sulla messa in moto del motore, vale a dire che un motore con un minimo regolato correttamente sarà più facile da avviare di un motore con una regolazione errata del minimo.

Il minimo viene regolato con la rotella di registro ❶ e la vite di registro miscela ❷. Con la rotella di registro viene regolata la posizione base della valvola gas. Con la vite di registro miscela viene regolata la miscela per il minimo, che giunge attraverso il sistema per il minimo fino al motore. Girando in senso orario la quantità di carburante diminuisce (miscela magra), girando in senso antiorario la quantità di carburante aumenta (miscela grassa).

PER IMPOSTARE CORRETTAMENTE IL FUNZIONAMENTO AL MINIMO PROCEDERE COME DESCRITTO QUI DI SEGUITO:

- 1 Avvitare la vite registro miscela ❷ fino all'arresto e regolarla fino ad ottenere la regolazione base prevista dalla KTM (vedi Dati Tecnici Motore).
- 2 Scaldare il motore
- 3 Con la rotella di registro ❶ regolare il numero di giri del minimo normale (1400 – 1500/min).
- 4 Girare lentamente la vite di regolazione della miscela ❷ in senso orario finché il numero di giri del minimo inizia ad abbassarsi. Tenete a mente questa posizione e girate ora lentamente la vite di regolazione della miscela in senso antiorario finché il numero di giri del minimo torna ad abbassarsi. Impostare il punto tra queste due posizioni in cui il numero di giri del minimo è più elevato. Se dovesse verificarsi un notevole aumento del numero di giri, ridurre il numero di giri al livello normale e ripetere la procedura del punto 4. Chi fa un impiego estremamente sportivo della motocicletta imposterà una miscela più magra di ca. 1/4 di giro (in senso orario) rispetto a questo valore ideale, perché il suo motore si scalda di più.

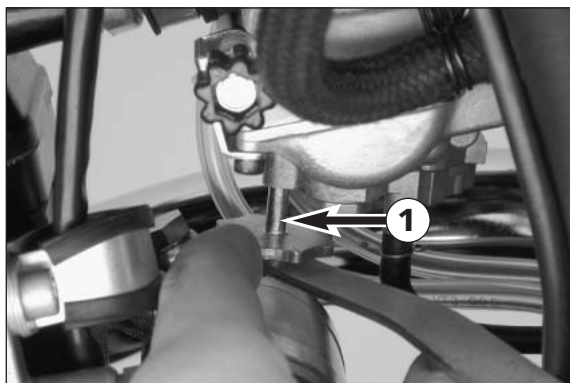
AVVERTENZA: Se procedendo nei modi descritti non si dovesse raggiungere alcun risultato soddisfacente, la causa può essere un getto del minimo con dimensioni non adatte.

a) Se la vite di regolazione della miscela viene avvitata fino all'arresto senza che si registrino variazioni nel numero di giri del minimo, occorrerà montare un getto del minimo di dimensioni minori.

b) Il motore si spegne a vite di regolazione della miscela ancora aperta di due giri occorrerà montare un getto del minimo di dimensioni maggiori.

AVVERTENZA: Ovviamente dopo aver sostituito il getto, occorrerà ricominciare dall'inizio la regolazione.

- 5 Ora regolare con la rotella di registro il numero di giri del minimo desiderato.
- 6 In presenza di forti variazioni della temperatura esterna e dell'altitudine di marcia occorre impostare nuovamente il minimo.

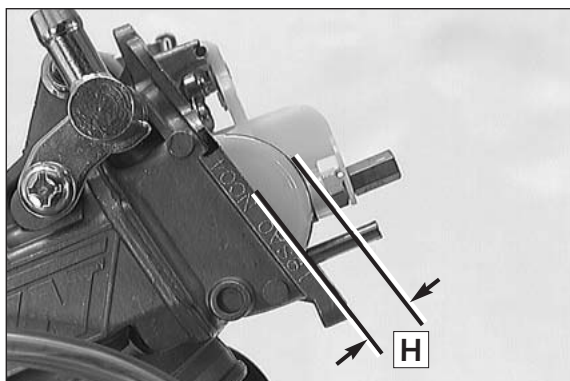
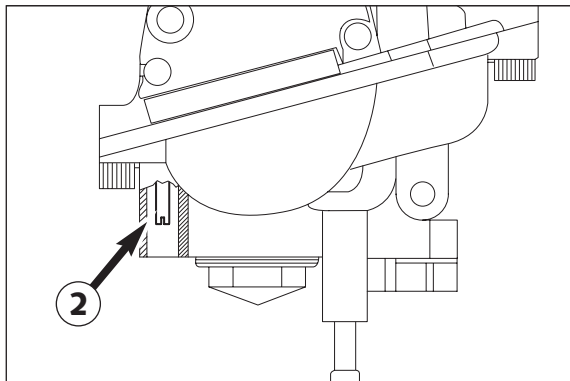


Regolazione vite di registro miscela

La vite di registro miscela è difficile da raggiungere. Per questo motivo è disponibile un apposito attrezzo speciale 590.29.034.000

Inserire l'attrezzo speciale nel foro sul lato inferiore del carburatore. Premere l'attrezzo leggermente verso l'alto e girare la rotella di registro ❶ finché l'attrezzo scatta nell'incasso della vite di registro miscela ❷.

Procedere ora alla regolazione. Alla rotella sono previsti dei segni di riferimento per i giri.



Controllo livello galleggiante

A questo scopo smontare il carburatore e togliere la vaschetta. Tener inclinato il carburatore in modo che il galleggiante si appoggi alla valvola a spillo del galleggiante ma non la schiaccia (vedi figura).

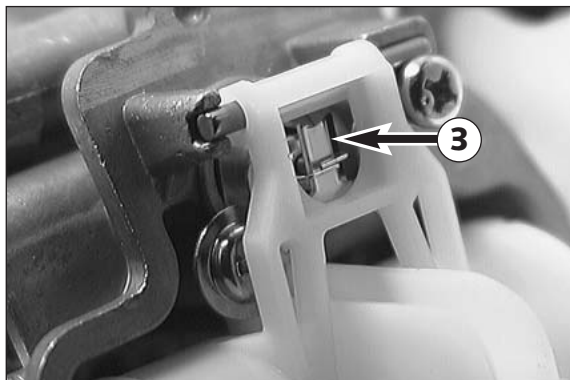
Misurare con un calibro a corsoio la distanza ❶ fra lo spigolo della vaschetta e lo spigolo superiore del galleggiante.

L'altezza del galleggiante ❶ deve essere di 9 mm.

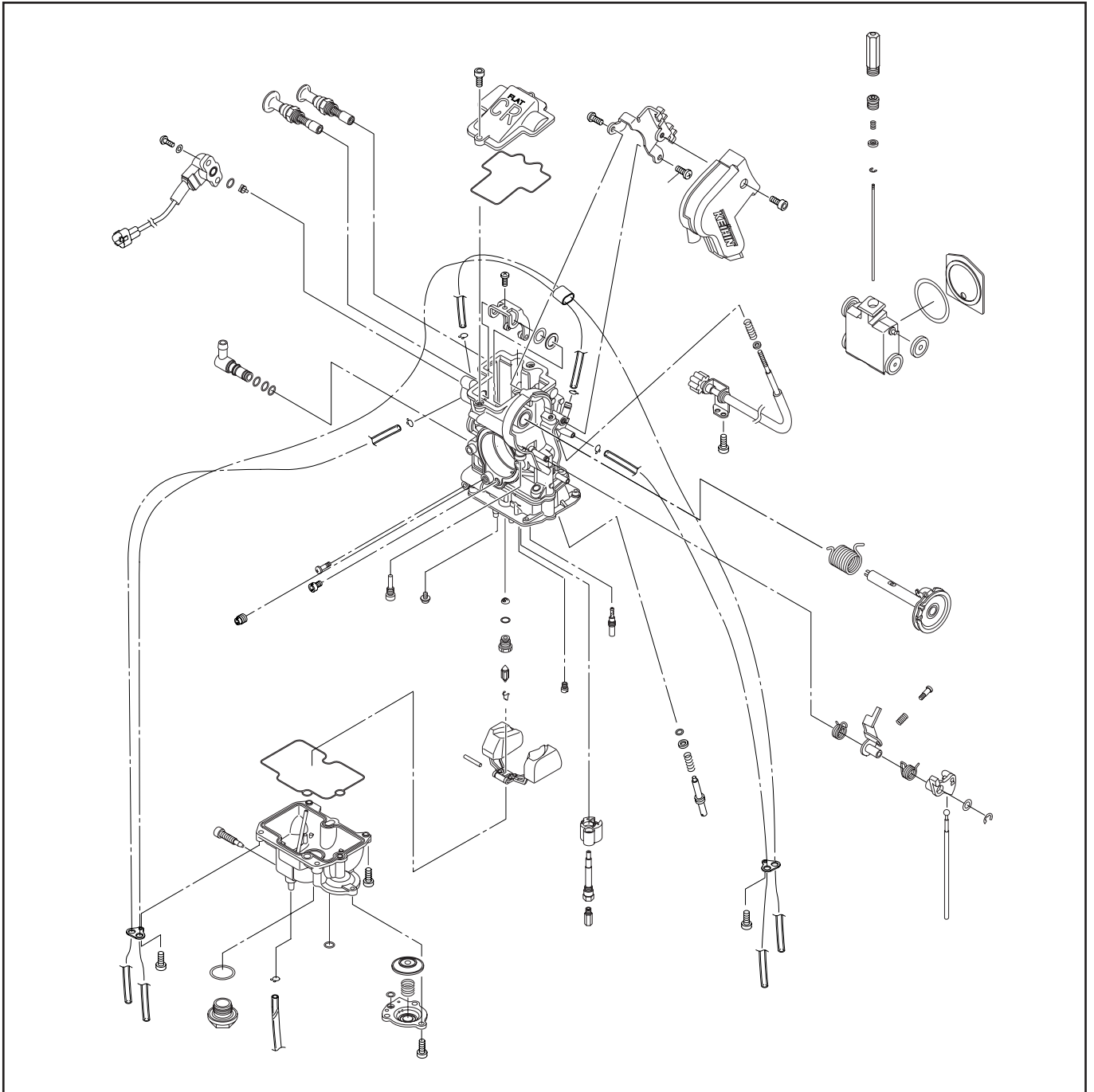
Se l'altezza del galleggiante non corrisponde al valore nominale, controllare la valvola a spillo del galleggiante e se necessario sostituirla.

Se la valvola a spillo del galleggiante è in ordine, l'altezza del galleggiante può essere regolata piegando la leva del galleggiante ❸.

Montare la vaschetta del carburatore, montare il carburatore e regolare il minimo.



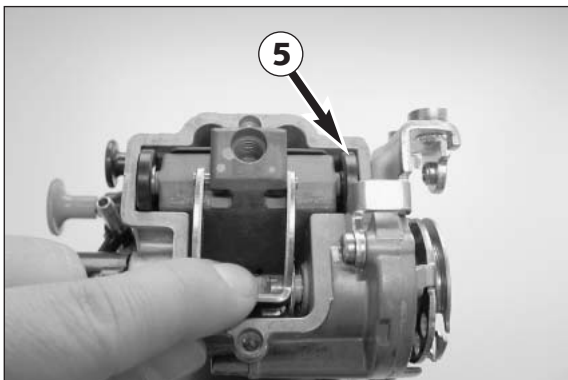
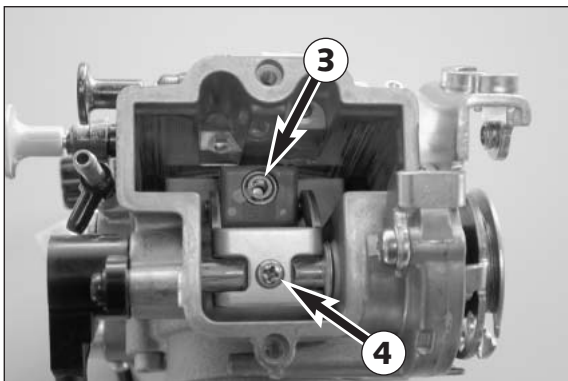
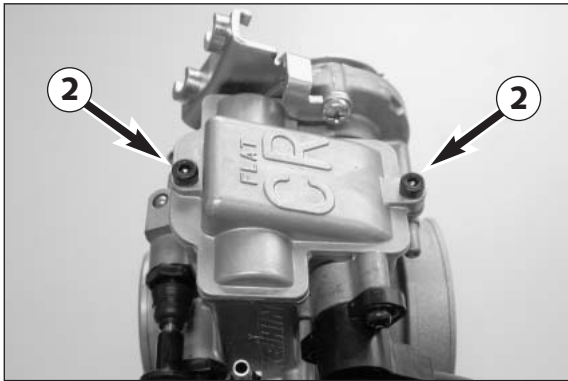
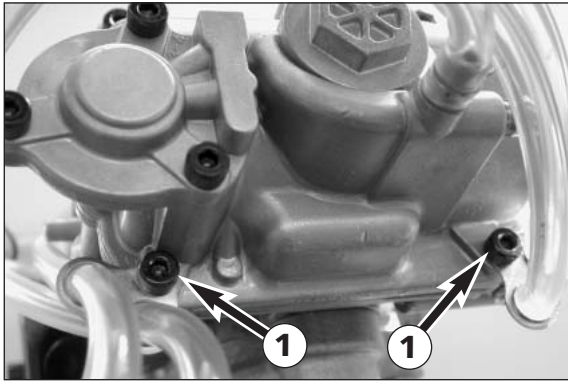
CARBURATORE - KEIHIN FCR MX 41



Disassemblaggio carburatore Keihin FCR-MX 41

AVVERTENZA: Prima di iniziare il disassemblaggio del carburatore provvedere ad un posto di lavoro pulito che offre inoltre sufficiente spazio per disporre ordinatamente tutti i componenti del carburatore.

- Smontare il carburatore e rimuovere lo sporco più grosso.
- Svitare le due viti ❶ e togliere tutti i tubi di sfiato dal carburatore.
- Togliere le due viti ❷ e togliere il coperchio della valvola gas completo di guarnizione dal carburatore.
- Togliere la vite ❸ e sfilare lo spillo conico dalla valvola gas.
- Togliere la vite ❹.
- Tirare in alto la leva della valvola gas e togliere la valvola gas completo di rullino ❺ e piastrina valvola gas dal carburatore.





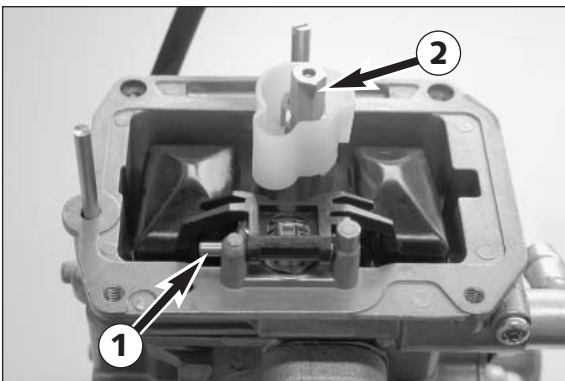
- Girare il carburatore, svitare le 3 viti e togliere il coperchio della pompa di ripresa.

AVVERTENZA: Allo smontaggio del coperchio far attenzione che la molla e gli anelli di tenuta non vadano persi.

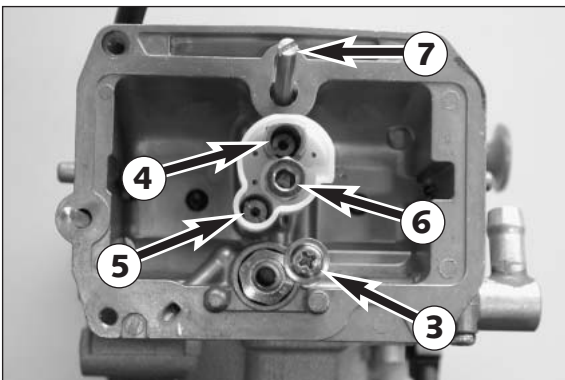
- Togliere dal carter della pompa i 2 anelli di tenuta, la molla e la membrana.



- Togliere le viti della vaschetta del carburatore e staccare la vaschetta.

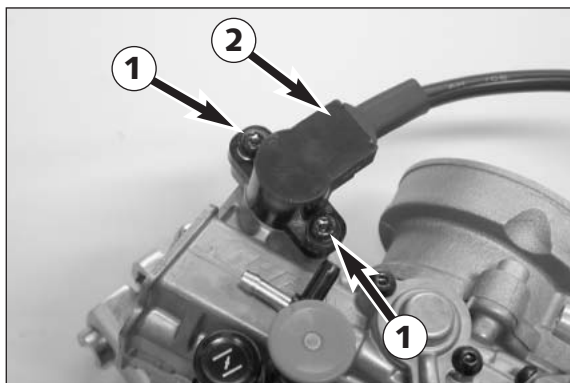


- Sfilare l'asse del galleggiante ❶ e togliere il galleggiante unitamente alla valvola a spillo.
- Togliere il getto massimo ❷.



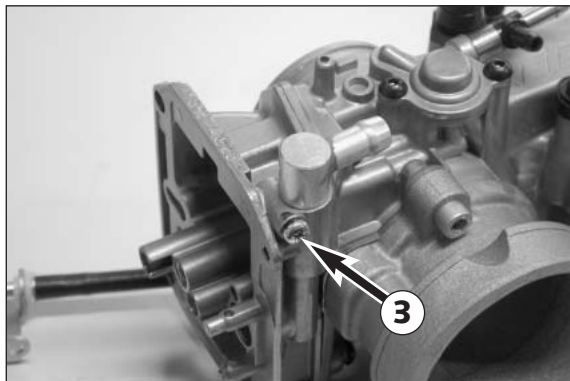
- Svitare la vite ❸ ed estrarre con cautela il supporto della valvola a spillo galleggiante mediante una pinza dal carburatore.
- Svitare il getto minimo ❹, il getto avviamento ❺ ed il polverizzatore ❻.
- Avvitare la vite registro miscela ❷ fino all'arresto contando i giri ed annotandoli.
- Svitare la vite registro miscela e toglierla completa di molla, rondella ed O-ring.

AVVERTENZA: Di solito molla, rondella ed O-ring rimangono nel foro. Questi pezzi possono essere tolti con l'aiuto di aria compressa.

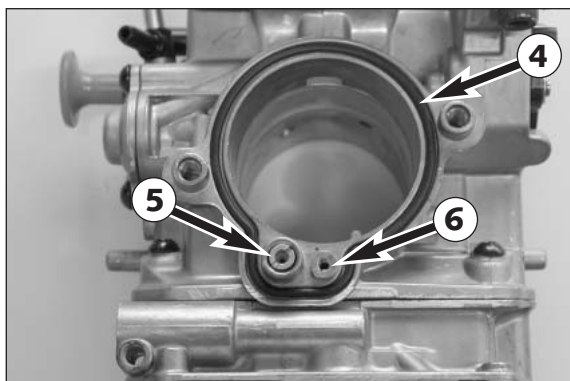


- Togliere le viti ❶ ed il sensore per la farfalla ❷.

AVVERTENZA: Smontare il sensore per la farfalla solo in caso di difetto. Quando vengono allentate le viti ❶, è necessario regolare dopo di nuovo il sensore per la farfalla.



- Togliere la vite ❸ ed estrarre il pezzo di raccordo dal carburatore.



- Svitare le 2 viti e togliere la trombeta d'aspirazione unitamente all'O-ring ❹ dal carburatore.
- Svitare il getto minimo dell'aria ❺ ed il getto massimo dell'aria ❻.
- Pulire tutti i getti ed altri componenti e soffiarli con aria compressa.
- Pulire il corpo del carburatore e soffiare tutti i condotti al suo interno.
- Controllare lo stato di tutte le guarnizioni, ed in caso di danneggiamenti sostituirle.



Pomello dell'aria e pomello per avviamento a caldo

Pomello dell'aria:

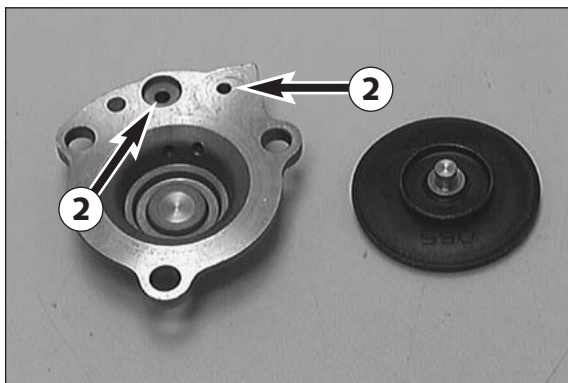
Il pomello dell'aria deve essere facile da azionare.

Il pistoncino ❶ del pomello dell'aria non deve presentare forti rigature o residui.

Pomello per avviamento a caldo:

Il pomello per l'avviamento a caldo deve essere facile da azionare.

Il pistoncino del pomello per l'avviamento a caldo non deve presentare forti rigature o depositi.

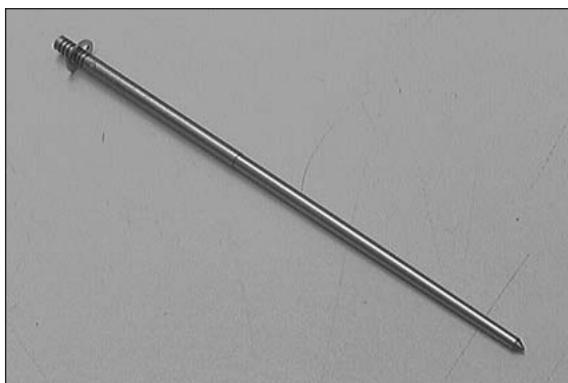


Controllo pompa di ripresa

Controllare che la membrana non presenti incrinature e non sia porosa.

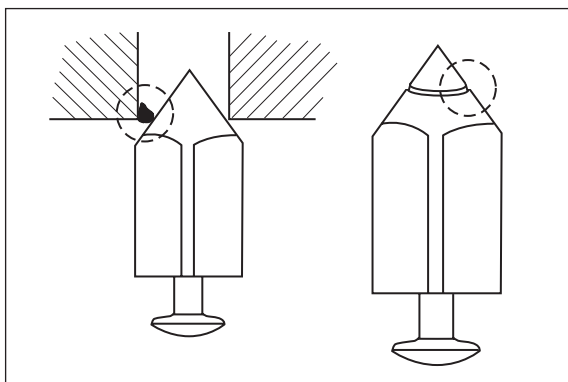
Controllare che le guarnizioni non siano danneggiate.

Controllare che il passaggio dei fori ❷ sia libero.



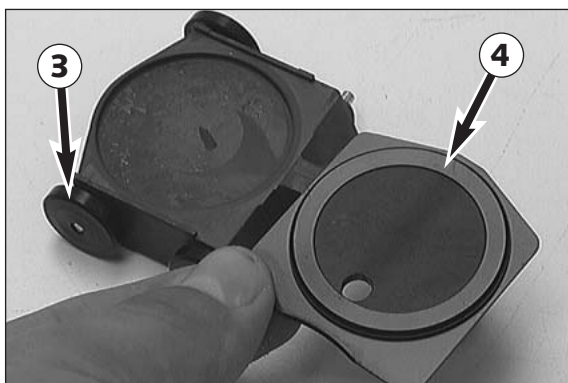
Controllo spillo conico

Controllare che lo spillo conico non sia storto o usurato.



Controllo valvola a spillo galleggiante

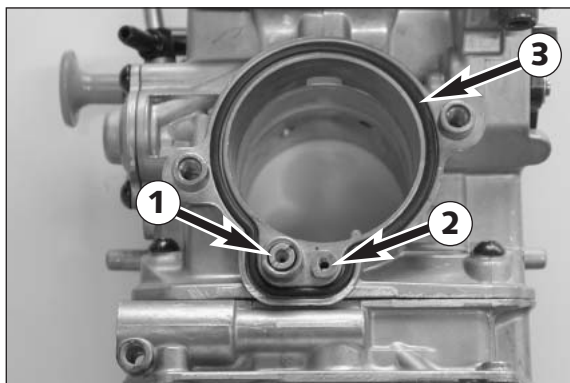
Verificare la presenza di incavature sulla superficie di tenuta della valvola a spillo. Fra la sede valvola e lo spillo del galleggiante non ci deve essere dello sporco.



Controllo valvola gas

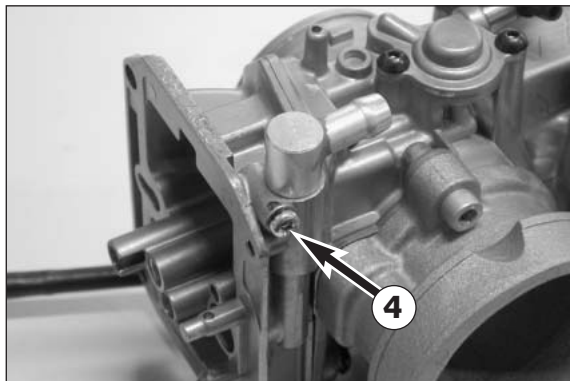
I rulli ❸ alla valvola gas devono girarsi facilmente e non devono avere dei punti piani.

Controllare che la piastrina valvola gas ❹ non sia danneggiata.



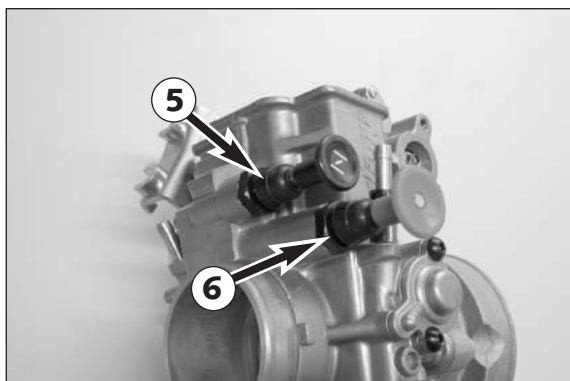
Riassemblaggio carburatore Keihin FCR - MX 41

- Montare i getti aria del minimo ❶ e del massimo ❷.
- Inserire l'O-ring ❸ nell'apposita scanalatura e fissare la trombetta d'aspirazione con le 2 viti al carburatore.

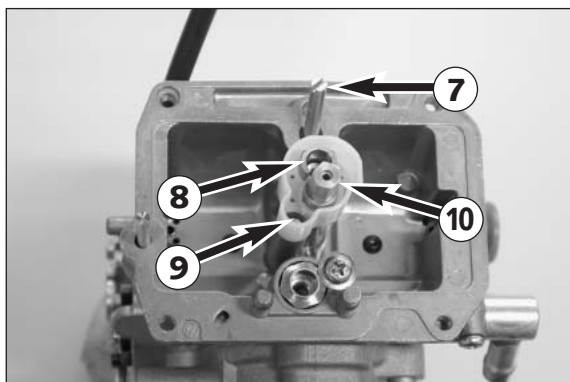


- Inserire il raccordo benzina nel carburatore e fissarlo con la vite ❹.

AVVERTENZA: Allo stato montato il raccordo deve farsi girare facilmente.



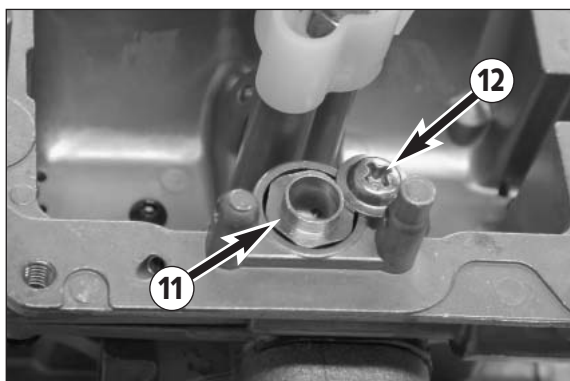
- Montare il pomello dell'aria ❺ ed il pomello per l'avviamento a caldo ❻ ed azionarli alcune volte controllandone la scorrevolezza. Controllare inoltre se i pomelli s'innestano correttamente.



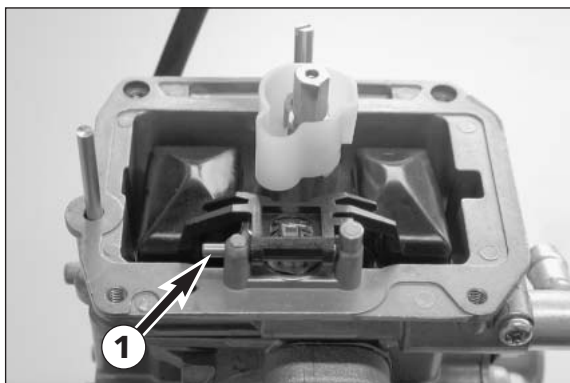
- Infilare molla, rondella ed O-ring sulla vite di registro miscela ❷ ed avvitare quest'ultima fino all'arresto.
- Svitare quindi la vite di registro miscela di quel numero di giri che è stato annotato al disassemblaggio.

AVVERTENZA: Taratura in origine carburatore; vedi cap. Dati tecnici.

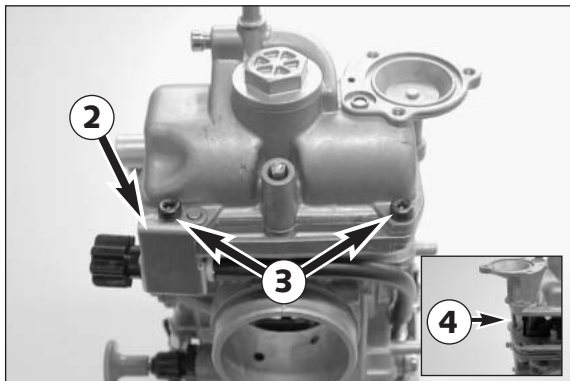
- Montare il getto minimo ❸, il getto avviamento ❹ ed il pulverizzatore completo di getto massimo ❺.



- Inserire la sede della valvola a spillo ❾ nel relativo foro e fissarla con la vite ❿.

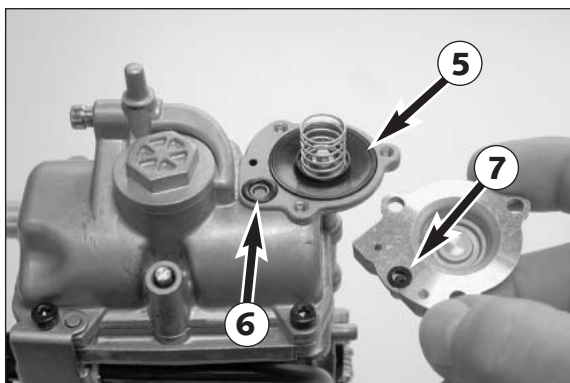


- Posizionare il galleggiante e la valvola a spillo e montare l'asse del galleggiante ❶.
- Controllare il livello del galleggiante (vedi a pagina 8-21).

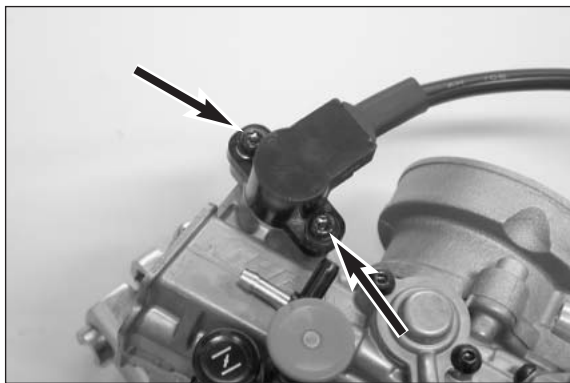


- Montare la vaschetta del carburatore completa di guarnizione, posizionare il supporto per la vite di registro ❷ e fissare la vaschetta con le viti ❸.

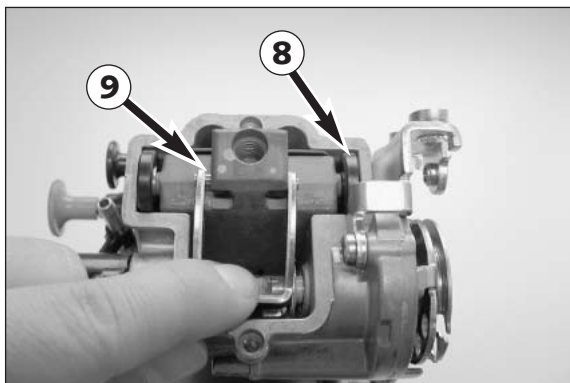
AVVERTENZA: Al montaggio della vaschetta del carburatore far attenzione che l'asta di spinta ❹ della pompa di ripresa scivoli nel foro.



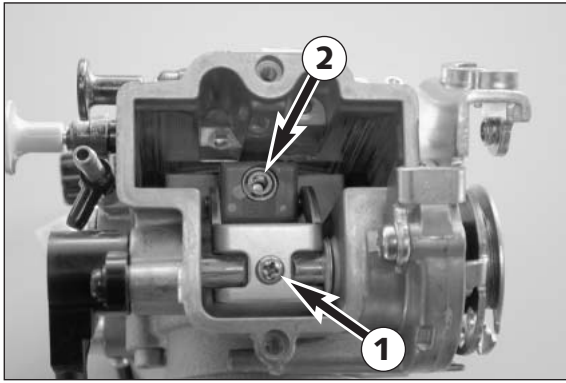
- Inserire la membrana ❺ con la scritta in alto e la molla nel carter della pompa.
- Inserire l'O-ring ❻ nella scanalatura. Fissare l'anello di tenuta ❼ con un po' di grasso nel coperchio e fissare quest'ultimo con le 3 viti.



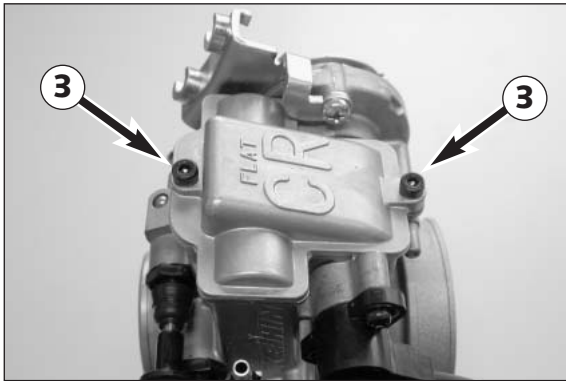
- Montare il sensore per la farfalla in modo che il punto piano sul carburatore ingrani nella scanalatura del sensore per la farfalla e fissarlo con la vite.



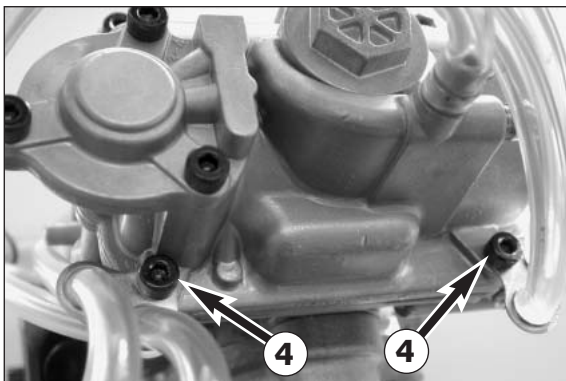
- Tirare in alto la leva della valvola gas ed inserire la valvola gas unitamente al rullino ❸ ed alla piastrina nel carburatore facendo attenzione che i rullini ❹ ingranino nella valvola gas (vedi illustrazione).
- Controllare la scorrevolezza della valvola gas.



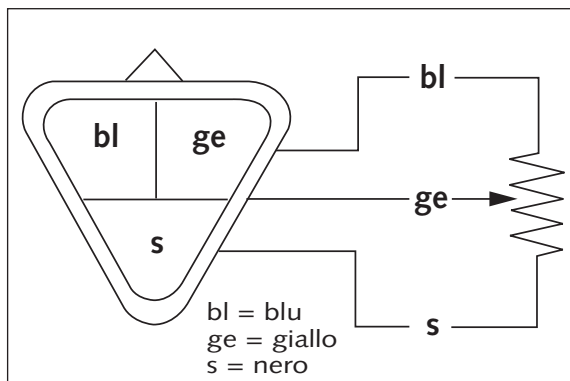
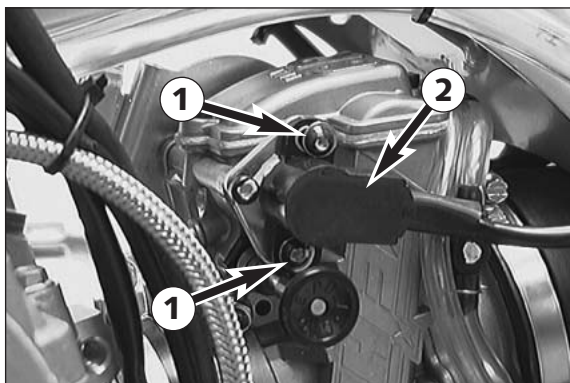
- Spalmare la vite ❶ con Loctite 243 e serrarla.
- Montare lo spillo conico e fissarlo con la vite ❷.



- Posizionare il coperchio valvola gas completo di guarnizione e fissarlo con le due viti ❸.



- Fissare i tubi flessibili di sfiato con le due viti ❹ della vaschetta del carburatore.



Regolazione posizione sensore farfalla

AVVERTENZA: Prima di controllare la posizione del sensore per la farfalla va regolato correttamente il numero dei giri.

- Staccare il collegamento a spina del sensore per la farfalla.
- Collegare un multimetro (campo di misura $\Omega \times 1k$) al cavo **blu (+)** ed al cavo **nero (-)** del sensore per la farfalla e misurare la resistenza del sensore.
- Moltiplicare il valore rilevato con 0,15. Da ciò risulta il valore di regolazione per il sensore della farfalla.

Esempio:

Resistenza sensore per la farfalla (bl/s) = 5 k Ω

Resistenza sensore per la farfalla (ge/s) =
 $5 \text{ k}\Omega \times 0,15 = 750 \Omega \pm 50 \Omega$

- Collegare il multimetro (campo di misura $\Omega \times 100$) al cavo **giallo (+)** ed al cavo **nero (-)** del sensore per la farfalla e misurare la resistenza del sensore a comando gas chiuso. Il valore rilevato dovrebbe corrispondere secondo l'esempio suindicato a $750 \pm 50 \Omega$.
- Se il valore misurato non corrisponde al valore nominale, allentare le 2 viti ❶ e girare il sensore per la farfalla ❷ finché l'apparecchio di misura indica il valore prescritto.
- Fissare il sensore per la farfalla in questa posizione serrando le viti e controllare di nuovo il valore.
- Collegare il sensore per la farfalla al fascio di cavi.

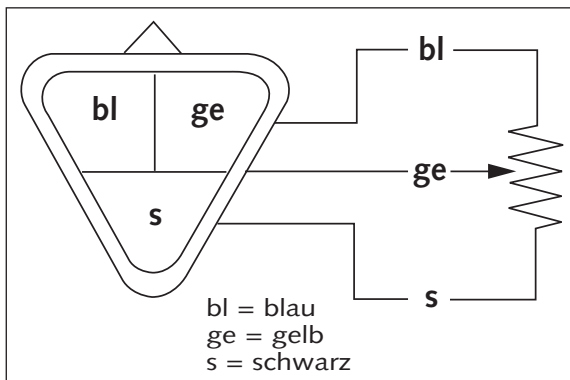


Controllo sensore farfalla

AVVERTENZA: La seguente misurazione deve essere eseguita ad una temperatura del componente di ca. 20°C.

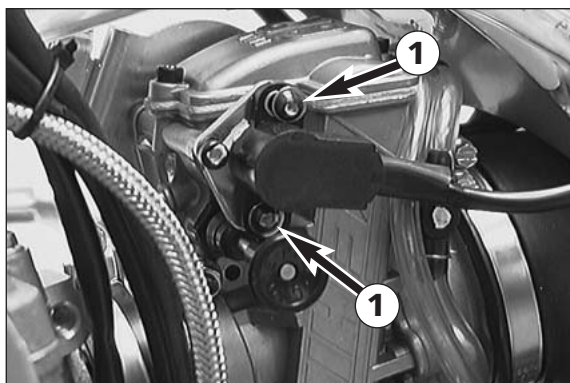
- Staccare il collegamento a spina del sensore per la farfalla.
- Collegare un multimetro (campo di misura $\Omega \times 1k$) al cavo **blu (+)** ed al cavo **nero (-)** del sensore per la farfalla.

Resistenza sensore per la farfalla: 4 – 6 k Ω



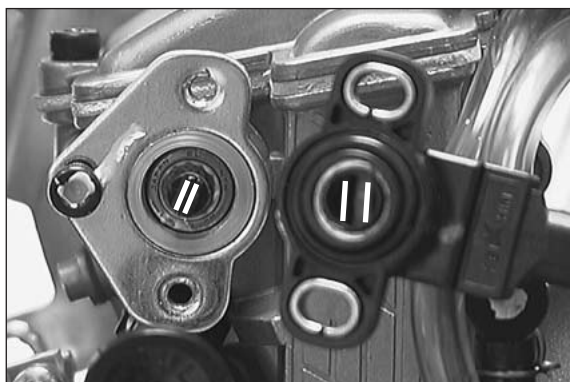
- Ora collegare il multimetro al cavo **giallo (+)** ed al cavo **nero (-)** del sensore per la farfalla.
- Quando si apre lentamente la manopola comando gas, la resistenza deve variare uniformemente.

Resistenza sensore per la farfalla: 0-5 k $\Omega \pm 1$ k Ω
(all'apertura del comando gas)

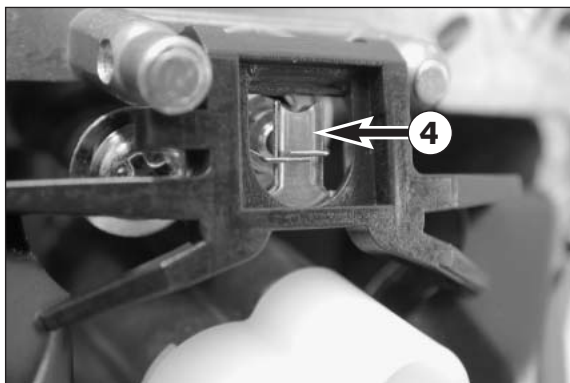
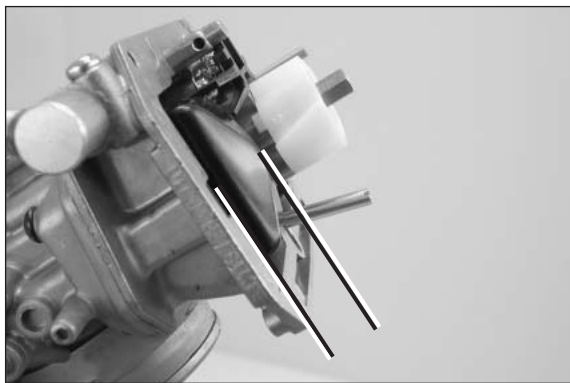
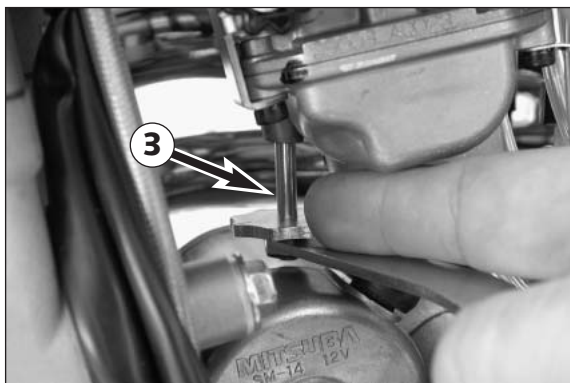
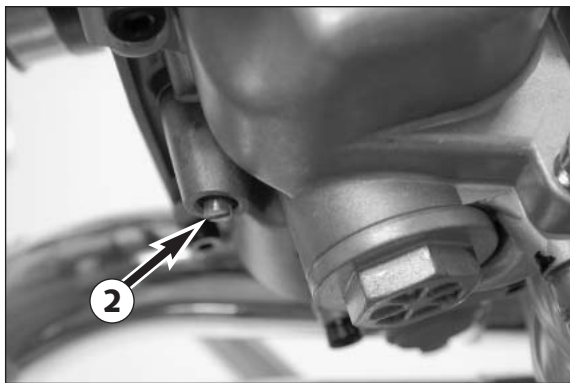
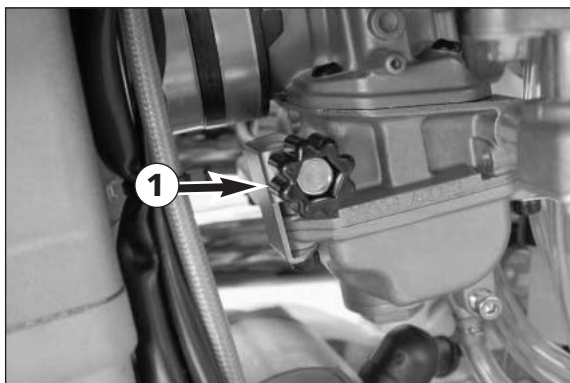


Smontaggio e rimontaggio sensore farfalla

- Staccare il collegamento a spina del sensore per la farfalla e svitare le viti ❶.
- Togliere il sensore per la farfalla dal carburatore.



- Al montaggio del sensore per la farfalla far attenzione che il punto piano all'asse della farfalla ingrani nella scanalatura del sensore per la farfalla.
- Montare le 2 viti senza per ora serrarle e regolare la posizione del sensore per la farfalla.



Carburatore-Regolazione del minimo (Keihin FCR-MX 41)

La regolazione del minimo influisce fortemente sulla messa in moto del motore, vale a dire che un motore con un minimo regolato correttamente sarà più facile da avviare di un motore con una regolazione errata del minimo.

Il minimo viene regolato con la rotella di registro ① e la vite di registro miscela ②. Con la rotella di registro viene regolata la posizione base della valvola gas. Con la vite di registro miscela viene regolata la miscela per il minimo, che giunge attraverso il sistema per il minimo fino al motore. Girando in senso orario la quantità di carburante diminuisce (miscela magra), girando in senso antiorario la quantità di carburante aumenta (miscela grassa).

PER IMPOSTARE CORRETTAMENTE IL FUNZIONAMENTO AL MINIMO PROCEDERE COME DESCRITTO QUI DI SEGUITO:

- 1 Avvitare la vite registro miscela ② fino all'arresto e regolarla fino ad ottenere la regolazione base prevista dalla KTM (vedi Dati Tecnici Motore).
- 2 Scaldare il motore
- 3 Con la rotella di registro ① regolare il numero di giri del minimo normale (1400 – 1500/min).
- 4 Girare lentamente la vite di regolazione della miscela ② in senso orario finché il numero di giri del minimo inizia ad abbassarsi. Tenete a mente questa posizione e girate ora lentamente la vite di regolazione della miscela in senso antiorario finché il numero di giri del minimo torna ad abbassarsi. Impostare il punto tra queste due posizioni in cui il numero di giri del minimo è più elevato. Se dovesse verificarsi un notevole aumento del numero di giri, ridurre il numero di giri al livello normale e ripetere la procedura del punto 4. Chi fa un impiego estremamente sportivo della motocicletta imposterà una miscela più magra di ca. 1/4 di giro (in senso orario) rispetto a questo valore ideale, perché il suo motore si scalda di più.

NOTA: Se procedendo nei modi descritti non si dovesse raggiungere alcun risultato soddisfacente, la causa può essere un getto del minimo con dimensioni non adatte.

- a) Se la vite di regolazione della miscela viene avvitata fino all'arresto senza che si registrino variazioni nel numero di giri del minimo, occorrerà montare un getto del minimo di dimensioni minori
- b) Se il motore si spegne a vite di regolazione della miscela ancora aperta di due giri, occorrerà montare un getto del minimo di dimensioni maggiori.

Ovviamente dopo aver sostituito il getto, occorrerà ricominciare dall'inizio la regolazione

- 5 Ora regolare con la rotella di registro il numero di giri del minimo desiderato.
- 6 In presenza di forti variazioni della temperatura esterna e dell'altitudine di marcia occorre impostare nuovamente il minimo.

Indicazioni basilari riguardanti l'usura del carburatore

La valvola gas, lo spillo conico ed il polverizzatore sono soggetti ad usura elevata a causa della vibrazione del motore. Di conseguenza possono manifestarsi dei malfunzionamenti al carburatore (p.es. arricchimento della miscela). Questi pezzi dovrebbero quindi essere sostituiti dopo 200 ore.

Regolazione vite di registro miscela

Specialmente sui modelli EXC la vite di registro miscela è difficile da raggiungere. Per questo motivo è disponibile un apposito attrezzo speciale.

Piazzate l'attrezzo speciale sulla vite di registro miscela ② sul lato inferiore del carburatore. Premere l'attrezzo leggermente verso l'alto e girare la rotella di registro ③ finché l'attrezzo scatta nell'intaglio della vite di registro miscela.

Procedere ora alla regolazione. Alla rotella sono previsti dei segni di riferimento per i giri.

Controllo livello galleggiante (altezza galleggiante)

A questo scopo smontare il carburatore e togliere la vaschetta. Tener inclinato il carburatore in modo che il galleggiante si appoggi alla valvola a spillo del galleggiante ma non la schiacci.

In questa posizione lo spigolo del galleggiante dovrebbe essere parallelo alla superficie di tenuta della vaschetta del carburatore (vedi illustrazione).

Se l'altezza del galleggiante non corrisponde al valore nominale, controllare la valvola a spillo del galleggiante e se necessario sostituirla.

Se la valvola a spillo del galleggiante è in ordine, l'altezza del galleggiante può essere regolata piegando la leva del galleggiante ④.

Montare la vaschetta del carburatore, montare il carburatore e regolare il minimo.

DIAGNOSI DEI DIFETTI

9

INDICE

DIAGNOSI DEI DIFETTI (SX, SXC, SC, SMC)	9-2
DIAGNOSI DEI DIFETTI (LC4 COMPETITION)	9-4
DIAGNOSI DEI DIFETTI (LC4)	9-7

DIAGNOSI DEI DIFETTI SX, SXC, SC, SMC

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motore non parte	Errore di comando	Azionare l'accensione, innestare l'interruttore di arresto d'emergenza, aprire il rubinetto del carburante, fare il pieno di carburante, non azionare nè l'aria nè il dispositivo di avviamento a temperatura molto elevata, osservare le indicazioni di avviamento (vedere le apposite istruzioni per l'uso)
	Alimentazione del carburante interrotta	Chiudere il rubinetto del carburante, staccare il tubo del carburante dal carburatore e metterlo dentro un recipiente, aprire adesso il rubinetto del carburante, – nel caso in cui fuoriesca il carburante, pulire il carburatore – nel caso in cui il carburante non fuoriesca, controllare lo sfiato del serbatoio e rispettivamente pulire il rubinetto del carburante
	Motore ingolfato	Vedere come procedere nelle istruzioni per l'uso
	Candela annerita o bagnata Distanza fra gli elettrodi troppo grande	Pulire o rispettivamente sostituire la candela Regolare la distanza interelettroica a 0,60 mm
	Cappuccio della candela o candela difettosi	Smontare la candela, collegare il cavo di accensione, tenere la candela a massa (posto nudo sul motore) ed azionare il pedale di avviamento, facendo ciò la candela dovrebbe emettere una forte scintilla – nel caso in cui la candela non emettesse alcuna scintilla staccare il cappuccio della candela dal cavo di accensione, tenere a una massa a circa 5 mm ed azionare il pedale di avviamento – se adesso dovesse comparire una scintilla, sostituire il cappuccio della candela – Se invece non si dovesse presentare neanche adesso alcuna scintilla, controllare l'impianto di accensione
	Il connettore fra generatore con la bobina di accensione è ossidato	Staccare il serbatoio del carburante, pulire il connettore e trattare con spray di contatto
	Cavo del corto circuito nel cablaggio sfregato, interruttore di accensione, interruttore di arresto d'emergenza, o tasto del corto circuito difettosi	Staccare il serbatoio del carburante, estrarre il cavo blu/nero da quello arancione della bobina di accensione e verificare la scintilla di accensione – se questa si presenta, cercare il difetto nel circuito elettrico di corto circuito
	Connettori dell'unità CDI, del trasmettitore d'impulsi o della bobina di accensione ossidati	Togliere la sella, la fiancatina destra ed il serbatoio del carburante, pulire i connettori e trattarli con lo spray di contatto
	Presenza di acqua nell'interruttore di arresto d'emergenza	Estrarre la spina bipolare sotto la mascherina dei proiettori, trattare interruttore di arresto d'emergenza con spray di contatto.
	Acqua nel carburatore o getti intasati	Smontare e pulire il carburatore
Il motore non funziona al minimo	Il carburatore non si trova nella giusta posizione sulla flangia di aspirazione	Controllare la corretta posizione del carburatore
	Getto del minimo intasato	Disassemblare il carburatore e pulire i getti
	Viti di regolazione del carburatore fuori posizione	Tarare il carburatore
	Impianto di accensione difettoso	Controllare l'impianto, eventualmente sostituirlo

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motore non raggiunge il pieno regime	Il carburatore trabocca perché il livello è regolato troppo alto, l'ago del galleggiante è sporco o logorato I getti del carburatore sono allentati La variazione del punto di accensione elettronica è difettosa	Disassemblare il carburatore e controllare il punto di usura Serrare i getti Controllare l'impianto di accensione
Potenza del motore troppo bassa	L'alimentazione carburante è parzialmente interrotta o il carburatore è sporco Non è garantita la tenuta del galleggiante o manca il gioco assiale Filtro dell'aria sporco L'impianto di scarico perde o è deformato Gioco valvole troppo basso Vi è perdita di compressione perché il decompressore a mano è regolato troppo basso La variazione del punto di accensione elettronica è difettosa	Pulire l'impianto di alimentazione ed il carburatore Sostituire o rettificare il galleggiante Pulire o sostituire il filtro dell'aria Controllare le parti difettose sull'impianto di scarico, sostituire il filato di vetro nel silenziatore di scarico Regolare il gioco valvole Regolare il comando a cavo flessibile del decompressore a mano Controllare l'impianto di accensione, eventualmente sostituirla
Il motore perde colpi o vi è ritorno di fiamma dal motore nel carburatore	Mancanza di carburante Il motore non aspira l'aria giusta	Pulire e controllare l'impianto del carburante ed il carburatore Verificare la giusta posizione della flangia di aspirazione e del carburatore
Il motore si surriscalda eccessivamente	Non vi è sufficiente fluido di raffreddamento nel sistema di raffreddamento Vento relativo insufficiente Le lamelle del radiatore sono molto sporche Formazione di schiuma nel sistema di raffreddamento Tubo del radiatore piegato Termostato difettoso	Riempire con il fluido di raffreddamento (vedere lavori di manutenzione), controllare la tenuta del sistema di raffreddamento Proseguire a velocità sostenuta Pulire le lamelle del radiatore con getto d'acqua Sostituire il liquido di raffreddamento, utilizzare anticongelanti di buona marca Accorciare il tubo del radiatore o sostituirlo Smontare il termostato e farlo controllare (temperatura d'apertura 70° C) oppure sostituirlo
Eccessivo consumo di olio	Tubo flessibile di sfiato cambio piegato Livello olio motore troppo alto Olio motore troppo fluido (viscosità)	Sistemare il tubo di sfiato oppure sostituirlo Controllare il livello olio motore a motore caldo e correggerlo se necessario Utilizzare olio più viscoso, vedere capitolo „Olio motore“
Tutte le lampadine una volta accese si sono fulminate	Il condensatore oppure il regolatore di tensione è difettoso	Togliere la fiancatina destra e controllare i contatti Controllare sia il condensatore sia il regolatore di tensione

DIAGNOSI DEI DIFETTI LC4 COMPETITION

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motore non parte	Errore di comando	Azionare l'accensione, innestare l'interruttore di arresto d'emergenza, aprire il rubinetto del carburante, fare il pieno di carburante, non azionare nè l'aria nè il dispositivo di avviamento a temperatura molto elevata, osservare le indicazioni di avviamento (vedere le apposite istruzioni per l'uso)
	Il motociclo non è stato usato da tempo, quindi del carburante vecchio è rimasto nella vaschetta del carburatore	I componenti facilmente infiammabili dei carburanti si volatilizzano con un lungo disuso. Se il motociclo non è stato usato per più di 1 settimana, il carburante vecchio dovrebbe essere scaricato dalla vaschetta del carburatore. Quando la vaschetta sarà riempita di carburante fresco, il motore partirà subito.
	Alimentazione del carburante interrotta	Chiudere il rubinetto del carburante, staccare il tubo del carburante dal carburatore e metterlo dentro un recipiente, aprire adesso il rubinetto del carburante, – nel caso in cui fuoriesca il carburante, pulire il carburatore – nel caso in cui il carburante non fuoriesca, controllare lo sfianto del serbatoio e rispettivamente pulire il rubinetto del carburante
	Motore ingolfato	All'avviamento dare tutto gas o rispettivamente sostituire la candela.
	Candela annerita o bagnata	Pulire ed asciugare la candela o eventualmente sostituirla.
	Distanza fra gli elettrodi troppo grande	Regolare la distanza interelettrodica a 0,70 mm
	Cappuccio della candela o candela difettoso	Smontare la candela, collegare il cavo di accensione, tenere la candela a massa (posto nudo sul motore) ed azionare il pedale di avviamento, facendo ciò la candela dovrebbe emettere una forte scintilla – se la candela non emette alcuna scintilla, è necessario sostituirla – se non si presenta neanche adesso alcuna scintilla, staccare il cappuccio della candela dal cavo di accensione, tenerlo ad una distanza di ca. 5 mm dalla massa e agire sull'avviamento – se adesso dovesse comparire una scintilla sostituire il cappuccio della candela – Se invece non si dovesse presentare neanche adesso alcuna scintilla controllare l'impianto di accensione
	Il connettore fra generatore e bobina di accensione è ossidato	Staccare il serbatoio del carburante, pulire il connettore e trattare con spray di contatto
	Cavo del corto circuito nel cablaggio sfregato, interruttore di accensione, interruttore di arresto d'emergenza difettoso.	Staccare il serbatoio del carburante, estrarre il cavo blu/nero da quello arancione della bobina di accensione e verificare la scintilla di accensione – se questa si presenta, cercare il difetto nel circuito elettrico di corto circuito
	Presenza di acqua nell'interruttore di arresto d'emergenza	Estrarre la spina bipolare sotto la mascherina dei proiettori, trattare interruttore di arresto d'emergenza con spray di contatto.
	Acqua nel carburatore o getti intasati	Smontare e pulire il carburatore
	Il carburatore non si trova nella giusta posizione sulla flangia di aspirazione	Controllare la corretta posizione del carburatore

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motore non funziona al minimo	Getto del minimo intasato Viti di regolazione del carburatore fuori posizione Candela difettosa Impianto di accensione difettoso	Disassemblare il carburatore e pulire i getti Tarare il carburatore Sostituire la candela Controllare l'impianto
Il motore non raggiunge il pieno regime	Livello del carburante nel carburatore troppo alto Valvola a spillo del galleggiante non è a tenuta Galleggiante non è a tenuta Il cavo comando aria non ha alcun gioco, perciò il sistema di avviamento a freddo è sempre attivo Getti del carburatore allentati L'anticipo elettronico d'accensione difettoso	Disassemblare e pulire il carburatore e controllarne l'usura Sostituire la valvola a spillo del galleggiante Sostituire il galleggiante Regolare il cavo comando aria Serrare i getti Controllare l'impianto d'accensione
Potenza del motore troppo bassa	Alimentazione del carburante parzialmente interrotta o carburatore sporco Galleggiante non è a tenuta Filtro dell'aria molto sporco Gioco valvole troppo basso Perdita di compressione perché il decompressore a mano è regolato troppo basso L'anticipo elettronico d'accensione difettoso	Pulire e controllare il sistema del carburante ed il carburatore Sostituire il galleggiante Pulire o sostituire il filtro dell'aria Far regolare il gioco valvole Regolare il comando a cavo flessibile del decompressore a mano Controllare l'impianto d'accensione, eventualmente sostituirlo
Il motore si surriscalda eccessivamente, spia rossa di controllo temperatura liquidi di raffreddamento accesa	Non vi è sufficiente liquido di raffreddamento nel sistema di raffreddamento Lamelle del radiatore molto sporche Formazione di schiuma nel sistema di raffreddamento Tubo del radiatore piegato Termostato difettoso Fusibile del ventilatore bruciato Ventilatore difettoso	Rabboccare con liquido di raffreddamento (vedere lavori di manutenzione), controllare la tenuta del sistema di raffreddamento Pulire le lamelle del radiatore con un getto d'acqua Sostituire il liquido di raffreddamento, utilizzare anticongelanti di buona marca Accorciare o sostituire il tubo del radiatore Smontare il termostato e farlo controllare (temperatura di apertura 70° C) oppure sostituirlo Sostituire il fusibile e controllare il funzionamento del ventilatore (vedi sotto) Controllare il funzionamento del ventilatore. A questo scopo avviare il motore e far ponte sui contatti all'interruttore termico (radiatore destro in basso)

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Eccessivo consumo di olio	Il tubo flessibile di sfiato del cambio è piegato Livello olio motore troppo alto Olio motore troppo fluido (viscosità)	Sistemare senza pieghe il tubo flessibile di sfiato del cambio oppure sostituirlo Controllare il livello olio motore a motore caldo e correggerlo se necessario Utilizzare dell'olio motore più viscoso, vedere capitolo „Olio motore“
Tutte le lampadine accese sono bruciate	Regolatore della tensione difettoso	Togliere la sella e controllare i contatti, Controllare il regolatore della tensione
Il faro e la luce di posizione non si accendono	Fusibile bruciato	Sostituire il fusibile (sotto la mascherina portafaro)
Indicatori di direzione, luce posteriore di arresto, ventilatore e avvisatore acustico non funzionano	Fusibile bruciato	Sostituire il fusibile (sotto la mascherina portafaro)
La spia marcia folle non s'illumina benché sia messa la marcia folle	Spia di controllo difettosa Interruttore del minimo difettoso Contatti allentati, cavo difettoso	Sostituire la lampadina Tenere il cavo a massa, se la spia di controllo s'illumina, sostituire l'interruttore del minimo Controllare i contatti ed il cavo
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 la sella e controllare i contatti del regolatore della tensione. Controllare il regolatore della tensione ed il generatore.

DIAGNOSI DEI DIFETTI LC4

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motorino d'avviamento elettrico non fa girare il motore	Errore di comando Batteria scarica Interruttore di accensione o interruttore di arresto d'emergenza difettoso	Azionare l'accensione, mettere il cambio in folle, innestare l'interruttore di arresto d'emergenza Caricare la batteria e determinare la causa della scarica, Controllare l'interruttore di accensione e l'interruttore di arresto d'emergenza
Il motorino di avviamento non fa girare il motore e la spia del folle non è accesa	Fusibile per il sistema di avviamento bruciato Fusibile principale bruciato	Sostituire il fusibile (sotto la mascherina portafaro) Togliere la sella e sostituire il fusibile principale, se si brucia di nuovo
Il motorino d'avviamento elettrico fa girare il motore solo quando la leva della frizione è tirata	Sistema di sicurezza per l'avviamento difettoso	Controllare i componenti ed i connettori del sistema di avviamento
Il motorino d'avviamento elettrico fa girare il motore benché sia innestata una marcia	Sistema di sicurezza per l'avviamento difettoso	Controllare i componenti ed i connettori del sistema di avviamento
Il motorino d'avviamento elettrico fa girare il motore, ma il motore non parte	Errore di comando Il motociclo non è stato usato da tempo, quindi del carburante vecchio è rimasto nella vaschetta del carburatore Alimentazione del carburante interrotta Motore ingolfato Candela annerita o bagnata Distanza fra gli elettrodi troppo grande Cappuccio candela o candela difettoso	Aprire il rubinetto del carburante, fare rifornimento di carburante, non azionare la leva dell'aria, osservare le avvertenze per l'avviamento (vedi „Istruzioni per l'uso“) I componenti facilmente infiammabili dei carburanti si volatilizzano con un lungo disuso. Se il motociclo non è stato usato per più di 1 settimana, il carburante vecchio dovrebbe essere scaricato dalla vaschetta del carburatore. Quando la vaschetta sarà riempita di carburante fresco, il motore partirà subito. Staccare il tubo del carburante dal carburatore, metterlo dentro un recipiente ed aprire il rubinetto del carburante, – nel caso in cui fuoriesca del carburante, pulire il carburatore – nel caso in cui non fuoriesca del carburante, controllare lo sfianto del serbatoio ossia pulire il rubinetto del carburante All'avviamento dare tutto gas o rispettivamente sostituire la candela. Pulire ed asciugare la candela o eventualmente sostituirla. Regolare la distanza interelettrodica a 0,70 mm Smontare la candela, collegare il cavo di accensione, tenere la candela a massa (punto nudo sul motore) ed avviare, facendo ciò la candela dovrebbe emettere una forte scintilla – se la candela non emette alcuna scintilla, è necessario sostituirla – se non si presenta neanche adesso alcuna scintilla, staccare il cappuccio della candela dal cavo di accensione, tenerlo ad una distanza di ca. 5 mm dalla massa e agire sull'avviamento – se ora compare una scintilla, sostituire il cappuccio candela – se invece non si presenta alcuna scintilla, controllare l'impianto di accensione

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motorino d'avviamento elettrico fa girare il motore, ma il motore non parte	Connettori dell'unità CDI, del trasmettitore d'impulsi o della bobina di accensione ossidati Acqua nel carburatore oppure getti intasati	Togliere la sella, la fiancatina destra ed il serbatoio del carburante, pulire i connettori e trattarli con lo spray di contatto Smontare e pulire il carburatore
Il motore non funziona al minimo	Getto del minimo intasato Viti di regolazione del carburatore sregolate Candela difettosa Impianto di accensione difettoso	Disassemblare il carburatore e pulire i getti Tarare il carburatore Sostituire la candela Controllare l'impianto di accensione
Il motore non raggiunge il pieno regime	Livello del carburante nel carburatore troppo alto Valvola a spillo del galleggiante non è a tenuta Galleggiante non è a tenuta Il cavo comando aria non ha alcun gioco, perciò il sistema di avviamento a freddo è sempre attivo Diaframma della valvola gas difettosa (640) Difetti di tenuta al carburatore (640) Getti del carburatore allentati L'anticipo elettronico d'accensione difettoso	Disassemblare e pulire il carburatore e controllarne l'usura Sostituire la valvola a spillo del galleggiante Sostituire il galleggiante Regolare il cavo comando aria Sostituire il diaframma Controllare che i tubi a depressione ed i tubi di sfiato del carburatore siano fissati bene e sistemati senza pieghe Serrare i getti Controllare l'impianto d'accensione
Potenza del motore troppo bassa	Alimentazione del carburante parzialmente interrotta o carburatore sporco Galleggiante non è a tenuta Diaframma della valvola gas difettosa (640) Difetti di tenuta al carburatore (640) Filtro dell'aria molto sporco Gioco valvole troppo basso Perdita di compressione perché il decompressore a mano è regolato troppo basso	Pulire e controllare il sistema del carburante ed il carburatore Sostituire il galleggiante Sostituire il diaframma Controllare che i tubi a depressione ed i tubi di sfiato del carburatore siano fissati bene e sistemati senza pieghe Pulire o sostituire il filtro dell'aria Regolare il gioco valvole Regolare il comando a cavo flessibile del decompressore a mano
Il motore si surriscalda	L'anticipo elettronico d'accensione difettoso Non vi è sufficiente liquido di raffreddamento nel sistema di raffreddamento Lamelle del radiatore molto sporche Formazione di schiuma nel sistema di raffreddamento	Controllare l'impianto d'accensione Rabboccare con liquido di raffreddamento (vedere lavori di manutenzione), controllare la tenuta del sistema di raffreddamento Pulire le lamelle del radiatore con un getto d'acqua Sostituire il liquido di raffreddamento, utilizzare anticongelanti di buona marca

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motore si surriscalda	Tubo del radiatore piegato Termostato difettoso Fusibile del ventilatore bruciato Interruttore termico difettoso Ventilatore difettoso	Accorciare o sostituire il tubo del radiatore Smontare il termostato e farlo controllare (temperatura di apertura 70° C) oppure sostituirlo Sostituire il fusibile e controllare il funzionamento del ventilatore (vedere sotto) Sostituire l'interruttore termico Controllare il funzionamento del ventilatore. A questo scopo avviare il motore e far ponte sui contatti all'interruttore termico (radiatore destro in basso)
Eccessivo consumo di olio	Il tubo flessibile di sfiato del cambio è piegato Livello olio motore troppo alto Olio motore troppo fluido (viscosità)	Sistemare senza pieghe il tubo flessibile di sfiato del cambio oppure sostituirlo Controllare il livello olio motore a motore caldo e correggerlo se necessario Utilizzare dell'olio motore più viscoso, vedere capitolo „Olio motore“
Tutte le lampadine accese sono bruciate	Regolatore della tensione difettoso	Togliere la sella e controllare i contatti. Controllare il regolatore della tensione
Il faro e la luce di posizione non si accendono	Fusibile bruciato	Sostituire il fusibile (sotto la mascherina portafaro)
Indicatori di direzione, luce posteriore di arresto, ventilatore e avvisatore acustico non funzionano	Fusibile bruciato	Sostituire il fusibile (sotto la mascherina portafaro)
La spia marcia folle non s'illumina benché sia messa la marcia folle	Spia di controllo difettosa Interruttore del minimo difettoso Contatti allentati, cavo difettoso	Sostituire la lampadina Tenere il cavo a massa, se la spia di controllo s'illumina, sostituire l'interruttore del minimo Controllare i contatti ed il cavo
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 la sella e controllare i contatti del regolatore della tensione. Controllare il regolatore della tensione ed il generatore

DATI TECNICI

10

INDICE

MODELLO 1998

DATI TECNICI – MOTORE 400 / 540 SXC	10-3
DATI TECNICI – TELAIO 400 / 540 SXC	10-5
DATI TECNICI – MOTORE 400 / 620 SX, SC	10-6
DATI TECNICI – TELAIO 400 / 620 SX, SC	10-8
DATI TECNICI – MOTORE 620 LC4 COMPETITION	10-9
DATI TECNICI – TELAIO 620 LC4 COMPETITION	10-11
DATI TECNICI – MOTORE 400 / 640 LC4	10-12
DATI TECNICI – TELAIO 400 / 640 LC4	10-15
DATI TECNICI – TELAIO 640 ADVENTURE-R	10-16
DATI TECNICI – TELAIO 640 DUKE-E	10-17

MODELLO 1999

DATI TECNICI – MOTORE 400/540 SXC, 620 SX	10-18
DATI TECNICI – TELAIO 400/540 SXC, 620 SX	10-20
DATI TECNICI – MOTORE 400/620 SC	10-21
DATI TECNICI – TELAIO 400/620 SC	10-23
DATI TECNICI – MOTORE 620 LC4 COMPETITION	10-24
DATI TECNICI – TELAIO 620 LC4 COMPETITION	10-26
DATI TECNICI – MOTORE 400/640 LC4	10-27
DATI TECNICI – TELAIO 400/640 LC4 (R)	10-29
DATI TECNICI – MOTORE 640 ADVENTURE-R	10-30
DATI TECNICI – TELAIO 640 ADVENTURE-R	10-32
DATI TECNICI – MOTORE 640 DUKE	10-33
DATI TECNICI – TELAIO 640 DUKE	10-35

MODELLO 2000

DATI TECNICI – MOTORE 400/620 SC, 620 SC SUPERMOTO	10-36
DATI TECNICI – TELAIO 400/620 SC, 620 SC SUPERMOTO	10-38
DATI TECNICI – MOTORE 400/640 LC4-E, ADVENTURE, DUKE	10-39
DATI TECNICI – TELAIO 400/640 LC4-E, SUPERMOTO	10-41
DATI TECNICI – TELAIO 640 ADVENTURE-R	10-42
DATI TECNICI – TELAIO 640 DUKE	10-43
DATI TECNICI – TELAIO 640 DUKE USA, AUS	10-44
DATI TECNICI – MOTORE 400 SXC	10-45
DATI TECNICI – TELAIO 400 SXC	10-46

INDICE

MODELLO 2001

DATI TECNICI – MOTORE 620 SC, 620 SC SUPERMOTO	10-47
DATI TECNICI – TELAIO 620 SC, 620 SC SUPERMOTO	10-49
DATI TECNICI – MOTORE 400/640 LC4-E, ADVENTURE, DUKE	10-50
DATI TECNICI – TELAIO 400/640 LC4-E, SUPERMOTO	10-52
DATI TECNICI – TELAIO 640 LC4 ADVENTURE	10-53
DATI TECNICI – TELAIO 640 DUKE	10-54
DATI TECNICI – TELAIO 640 DUKE USA, AUS	10-55

MODELLO 2002

DATI TECNICI – MOTORE 625 SC, SUPERMOTO	10-56
DATI TECNICI – TELAIO 625 SC, SUPERMOTO	10-57
DATI TECNICI – MOTORE 640 LC4, ADVENTURE, DUKE	10-58
DATI TECNICI – TELAIO 640 LC4, SUPERMOTO	10-59
DATI TECNICI – TELAIO 640 ADVENTURE	10-60
DATI TECNICI – TELAIO 640 DUKE	10-61

MODELLO 2003

DATI TECNICI – MOTORE 625 SXC	10-62
DATI TECNICI – TELAIO 625 SXC	10-63
DATI TECNICI – MOTORE 640 LC4, ADVENTURE, DUKE	10-64
DATI TECNICI – TELAIO 640 LC4, SUPERMOTO	10-65
DATI TECNICI – TELAIO 640 LC4 ADVENTURE	10-66
DATI TECNICI – TELAIO 640 DUKE	10-67
DATI TECNICI – MOTORE 660 SMC	10-68
DATI TECNICI – TELAIO 660 SMC	10-69

COPPIE DI SERAGGIO

MOTORE	10-70
TELAIO	10-71

GIOCHI DI MONTAGGIO, LIMITI DI USURA	10-72
--	-------

DATI TECNICI - MOTORE 400 / 540 SXC '98

Motore	400 LC4	540 LC4
Tipo	motore a scoppio, monocilindrico con albero bilanciatore a 4 tempi raffreddato a liquido	
Cilindrata	398 cm ³	538,5 cm ³
Alaggio/corsa	89 / 64 mm	95 / 76 mm
Compressione	10,8 : 1	11,1 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca	
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice	
Albero a camme	249° (249/1)	
Diagramma distribuzione	EO 22° primo PMS AO 60° primo PMI	EO 13° primo PMS AO 53° primo PMI
con 1 mm di gioco valvole	ES 42° doppio PMI AS 4° doppio PMS	ES 51° doppio PMI AS 11° doppio PMS
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm	
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,20 mm scarico: 0,20 mm	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici	
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini	
Bussola piede di biella	bronzina	
Pistone	lega - fuso / forgiato	
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio	
Lubrificazione	lubrificazione a circolazione forzata, pompa dell'olio Eaton con coppa	
Olio motore	vedi giù #	
Quantitativo di olio	1,45 litri	
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 30:81 denti	
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio	
Cambio	5 marce ad innesti frontali	
Rapporti al cambio	1a 14:35 2a 15:24 3a 18:21 4a 20:19 5a 22:18	
Impianto di accensione	impianto di accensione a tiristori senza contatti con variazione anticipo elettronica tipo SEM	
Anticipo fisso	400 SXC: variazione a partire ad un max. 38° PMS 540 SXC: variazione a partire ad un max. 32° PMS	
Generatore	12V 130W	
Candela	NGK D8EA	
Distanza elettrodi	0,6 mm	
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa	
Liquido	1 litro, 40 % Antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C	
Avviamento motore	decompressore a mano e automatico, per avviamenti sia a caldo che a freddo	

TOLERANZE, GIOCHI-MOTORE	
Albero motore	gioco assiale 0,03 - 0,12 mm rotazione des perno max. 0,04 mm
Cuscinetto del biella	gioco radiale max. 0,05 mm gioco assiale max. 1,00 mm
Pistone	gioco montaggio max. 0,12 mm
Luce del segmento	segmenti compressione max. 0,60 mm raschiaolio max. 0,80 mm
Valvola	larghezza della sede di tenuta aspiraz max. 1,50 mm larghezza della sede di tenuta scarico max. 2,00 mm rotazione testa max. 0,03 mm Guide dell valvola deametro max. 7,05 mm
Pompa dell'olio	gioco rotore esterno - scatola max. 0,20 mm gioco rotore esterno - interno max. 0,20 mm
Valvola by-bass	lunghezza minima della molla 25 mm
Dischi frizione	limite usura organica 2,5 mm
Albero cambio	gioco assiale 0,1 - 0,4 mm
Frizione	lunghezza minima della molla 34,5 mm (nom. 37 mm)

#

COPPIE DI SERRAGGIO - MOTORE		
Dado esagonale ingranaggio primaria	M20x1,5	Loctite 243 + 170 Nm
Dado a coiletto volano	M12x1 sin.	60 Nm
Dado esagonale mozza frizione	M18x1,5	Loctite 243 + 80 Nm
Vite di fermo pedale avviamento	M12x1,5	70 Nm
Viti pompa olio	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Vite ingranaggio albero a camme	M10	Loctite 243 + 35 Nm
Viti per testata cilindro-parte sup	M6x25	8 Nm
Viti per testata cilindro-parte sup	M6x50/M6x55 (12.9)	20 Nm
Viti per testata cilindro-parte sup	M6x65/M6x70 (8.8)	8 Nm
Viti testata	M10	50 Nm
Dado sulla base del cilindrio	M10	40 Nm
Vite pignone catena	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Tappo di scarico dell'olio	M22x1,5	30 Nm
Vite magnetica	M12x1,5	20 Nm
Tappo di chiusura valvola bybass	M12x1,5	20 Nm
Viti cave condotti dell'olio	M8x1	10 Nm
Viti cave condotti dell'olio	M10x1	15 Nm
Vite del getto coperchio frizione	M8x1	10 Nm
Tappo di chiusura tendicatena	M12x1,5	20 Nm
Controdadi viti di regolazione valvole	M7x0,75	20 Nm
Candela	M12	20 Nm

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE				
	400 SXC	400 SXC (20 kW)	540 SXC	540 SXC (20 kW)
Carburatore tipo	PHM 38 ND	PHM 38 ND	VHSB 38 QS	VHSB 38 QS
Numero di regolazione	120198	120198	081297	081297
Getto massimo	140	140	185	185
Polverizzatore	AB 265	AB 265	FN 260	FN 260
Getto minimo	50	50	33	33
Spillo conico	K 32	K 32	K 32	K 32
Posizione spillo	II	II	II	II
Vite di reg.miscela aperta di	1,5 giri	1,5 giri	1,5 giri	1,5 giri
Valvola gas	50/1	50/1	50	50
Getto avviamento	45	45	40	40
Riduzione potenza	–	arresto valvola gas 56 mm	–	arresto valvola gas 36 mm

API: SF, SG, SH

TEMPERATURA



10W 40
10W 50
10W 60

15W 40
15W 50
15W 60

Olio motore

Si raccomanda di utilizzare solo olii di marca che soddisfino o superino i requisiti qualitativi delle classi API, SF, SG o SH (controllare le indicazioni sul contenitore). Possono esser usati sia olii minerali sia sintetici, con le specificazioni indicate.

! AVVERTIMENTO !

QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

DATI TECNICI - TELAIO 400 / 540 SXC '98

	400 / 540 SXC
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno
Forcella	WP Extreme
Corsa sospensione ant/post	285/320 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP) PRO-LEVER con leveraggio in alluminio
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio e pinza flottante Ø disco freno = 260 mm
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante
Pneumatici anteriore Pressione aria fuori strada Pressione aria strada solo	90/90-21 1,0 bar 1,5 bar
Pneumatici posteriore Pressione aria fuori strada Pressione aria strada solo	140/80-18 1,2 bar 2,0 bar
Capacità serbatoio	9 litri riserva 1,5 litri
Trasmissione finale	400: 14:50 540: 15:50
Catena	$\frac{9}{16} \times \frac{1}{4}$ "
Inclinazione forcella	62,5°
Interasse	1510 ± 10 mm
Altezza sella	940 mm
Altezza minima	350 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	400: 121 kg 540: 122 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA	
Grado compressione	WP 09.18.S7.44 12
Grado distensione	12
Molla	4,2 N/mm
Precarico molla	7 mm
Camera compensazione	155mm
Capacità stelo	ca. 800 ccm
Tipo olio	SAE 5

FORCELLE DI MARCA WHITE POWER

Le unità ammortizzanti dell'ammortizzatore destro e sinistro non corrispondono: si abbia cura pertanto, durante le riparazioni o le operazioni di manutenzione, di non scambiare questi pezzi.

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE	
Grado compressione	WP 01.18.Q7.82 3
Grado distensione	4
Molla	63/260
Precarico molla	23 mm

COPPIE DI SERRAGGIO

Vite a colletto semiasse anteriore	M10	40 Nm
Pinza del freno anteriore	M 8	25 Nm + Loctite 243
Dado a colletto semiasse posteriore	M20x1,5	80 Nm
Dado perno braccio oscillante	M14x1,5	100 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sopra	M8 (Extreme) M8 (USD)	15 Nm 15 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sotto	M8 (Extreme) M8 (USD)	20 Nm 15 Nm
Viti di serraggio supporto semiasse	M7/M8	7/10 Nm
Altre viti telaio	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

DATI TECNICI - MOTORE 400 / 620 SX, SC '98

Motore	400 LC4	620 LC4
Tipo	motore a scoppio, monocilindrico con albero bilanciatore a 4 tempi raffreddato a liquido	
Cilindrata	398 cm ³	609 cm ³
Alésaggio/corsa	89 / 64 mm	101 / 76 mm
Compressione	10,8 : 1	SX: 11,5 : 1 SC: 10,4 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca	
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice	
Albero a camme	249° (249/1)	
Diagramma distribuzione con 1 mm di gioco valvole	EO 22° primo PMS AO 59° primo PMI ES 47° doppio PMI AS 10° doppio PMS	EO 14° primo PMS AO 56° primo PMI ES 55° doppio PMI AS 12° doppio PMS
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm	
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,20 mm scarico: 0,20 mm	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici	
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini	
Bussola piede di biella	bronzina	
Pistone	lega - fuso / forgiato	
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio	
Lubrificazione	lubrificazione a circolazione forzata, pompa dell'olio Eaton con coppa	
Olio motore	vedi giù #	
Quantitativo di olio	1,45 litri	
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 30:81 denti	
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio	
Cambio	5 marce ad innesti frontali	
Rapporti al cambio	1a 14:35 2a 15:24 3a 18:21 4a 20:19 5a 22:18	
Impianto di accensione	impianto di accensione a tiristori senza contatti con variazione anticipo elettronica tipo SEM	
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 38° PMS	SX: variazione a partire ad un max. 38° PMS SC: variazione a partire ad un max. 32° PMS
Generatore	12V 130W	
Candela	NGK D8EA	
Distanza elettrodi	0,6 mm	
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa	
Liquido	1 litro, 40 % Antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C	
Avviamento motore	decompressore a mano e automatico, per avviamenti sia a caldo che a freddo	

TOLERANZE, GIOCHI-MOTORE	
Albero motore	gioco assiale 0,03 - 0,12 mm rotazione des perno max. 0,04 mm
Cuscinetto del biella	gioco radiale max. 0,05 mm gioco assiale max. 1,00 mm
Pistone	gioco montaggio 400/620 max. 0,12 mm
Luce del segmento	segmenti compressione max. 0,60 mm raschiaolio max. 0,80 mm
Valvola	larghezza della sede di tenuta aspiraz. max. 1,50 mm larghezza della sede di tenuta scarico max. 2,00 mm rotazione testa max. 0,03 mm Guide dell valvola deametro max. 7,05 mm
Pompa dell'olio	gioco rotore esterno - scatola max. 0,20 mm gioco rotore esterno - interno max. 0,20 mm
Valvola by-bass	lunghezza minima della molla 25 mm
Dischi frizione	limite usura organica 2,5 mm
Albero cambio	gioco assiale 0,1 - 0,4 mm
Frizione	lunghezza minima della molla 34,5 mm (nom. 37 mm)

COPIE DI SERRAGGIO - MOTORE	
Dado esagonale ingranaggio primaria	M20x1,5 Loctite 243 + 170Nm
Dado a colettto volano	M12x1 sin. 60 Nm
Dado esagonale mozza frizione	M18x1,5 Loctite 648 + 80 Nm
Vite di fermo pedale avviamento	M12x1,5 70 Nm
Viti pompa olio	M6 Loctite 243 + 8 Nm
Vite ingranaggio albero a camme	M10 Loctite 243 + 35 Nm
Viti per testata cilindro-parte sup	M6x25 8 Nm
Viti per testata cilindro-parte sup	M6x50/M6x55 (12.9) 20 Nm
Viti per testata cilindro-parte sup	M6x65/M6x70 (8.8) 8 Nm
Viti testata	M10 50 Nm
Dado sulla base del cilindro	M10 40 Nm
Vite pignone catena	M10 Loctite 243 + 40 Nm
Tappo di scarico dell'olio	M22x1,5 30 Nm
Vite magnetica	M12x1,5 20 Nm
Tappo di chiusura valvola bybass	M12x1,5 20 Nm
Viti cave condotti dell olio	M8x1 10 Nm
Viti cave condotti dell olio	M10x1 15 Nm
Vite del getto coperchio frizione	M8x1 10 Nm
Tappo di chiusura tendicatena	M12x1,5 20 Nm
Controdadi viti di regolazione valvole	M7x0,75 20 Nm

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE				
	400 SC (20 kW)	400 SC	620 SC 620 SC	620 SC (20 kW)
Carburatore tipo	PHM 38 SD	PHM 38 SD	PHM 40 SD	PHM 40 SD
Numero di regolazione	300896	4894/6	4922	110996
Getto massimo	150	190	195	155
Polverizzatore	DR 266	DR 270	DR 272	DR 268
Getto minimo	45	45	45	45
Spillo conico	K 51	K 51	K 51	K 51
Posizione spillo	III	II	II	III
Vite di reg.miscela aperta di	1,5 giri	1,5 giri	1,5 giri	1,5 giri
Valvola gas	40	40	40	40
Getto avviamento	45	45	45	45
Riduzione potenza	arresto valvola gas 22 mm	-	-	arresto valvola gas 26 mm

#

API: SF, SG, SH

TEMPERATURA

-

0°C

32°F

+

10W 40

10W 50

10W 60

15W 40

15W 50

15W 60

Olio motore

Si raccomanda di utilizzare solo olii di marca che soddisfino o superino i requisiti qualitativi delle classi API, SF, SG o SH (controllare le indicazioni sul contenitore). Possono esser usati sia olii minerali sia sintetici, con le specificazioni indicate.

! AVVERTIMENTO !

QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

	620 SX	400/620 SC
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno	
Forcella	WP Extreme	
Corsa sospensione ant/post	285/320 mm	
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP) PRO-LEVER con leveraggio in alluminio	
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio e pinza flottante Ø disco freno = 260 mm	
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante	
Pneumatici anteriore Pressione aria fuori strada Pressione aria strada solo Pressione aria strada con pass.	80/100-21 1,0 bar - -	90/90-21 1,0 bar 1,5 bar -
	110/90-19 1,2 bar - -	140/80-18 70R 1,2 bar 2,0 bar -
Capacità serbatoio	9 litri riserva 1,5 litri	
Trasmissione finale	14:48, 14:50, 15:40, 15:45, 15:48, 15:50, 16:40, 16:45	
Catena	$\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ "	
Inclinazione forcella	62,5°	
Interasse	1510 ± 10 mm	
Altezza sella	940 mm	
Altezza minima	350 mm	
Peso in ordine di marcia senza benzina	115 kg	400: 121 kg 620: 122 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	211 kg	
Massimo carico assiale ammissibile dietro	335 kg	
Massimo peso complessivo ammissibile	350 kg	

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA			
Grado compressione	WP 09.18.57.40 8	WP 09.18.57.44 12	
Grado distensione	12	12	
Molla	4,4 N/mm	4,2 N/mm	
Precarico molla	8 mm	7 mm	
Camera compensazione	140 mm	155mm	
Capacità stelo	ca. 800 ccm	ca. 800 ccm	
Tipo olio	SAE 5	SAE 5	

FORCELLE DI MARCA WHITE POWER

Le unità ammortizzanti dell'ammortizzatore destro e sinistro non corrispondono: si abbia cura pertanto, durante le riparazioni o le operazioni di manutenzione, di non scambiare questi pezzi.

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE			
Grado compressione	WP 01.18.Q7.82 3	WP 01.18.Q7.81 3	
Grado distensione	4	4	
Molla	63/260	66/260	
Precarico molla	23 mm	23 mm	

COPPIE DI SERRAGGIO

Vite a colletto semiasse anteriore	M10	40 Nm
Pinza del freno anteriore	M 8	25 Nm + Loctite 243
Dado a colletto semiasse posteriore	M20x1,5	80 Nm
Dado perno braccio oscillante	M14x1,5	100 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sopra	M8 (Extreme) M8 (USD)	15 Nm 15 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sotto	M8 (Extreme) M8 (USD)	20 Nm 15 Nm
Viti di serraggio supporto semiasse	M7/M8	7/10 Nm
Altre viti telaio	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

DATI TECNICI - MOTORE 620 LC4 COMPETITION '98

Motore	620 LC4
Tipo	motore a scoppio, monocilindrico con albero bilanciatore a 4 tempi raffreddato a liquido
Cilindrata	609 cm ³
Alésaggio/corsa	101 / 76 mm
Compressione	10,4 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice
Albero a camme	249° (249/1)
Diagramma distribuzione	EO 15° primo PMS AO 52° primo PMI
con 1 mm di gioco valvole	ES 54° doppio PMI AS 17° doppio PMS
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini
Bussola piede di biella	bronzina
Pistone	lega - fuso / forgiato
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio
Lubrificazione	lubrificazione a circolazione forzata, pompa dell'olio Eaton con coppa
Olio motore	vedi giù #
Quantitativo di olio	ca. 2,1 litri
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 30:81 denti
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio
Cambio	5 marce ad innesti frontali
Rapporti al cambio	1a 14:35 2a 15:24 3a 18:21 4a 20:19 5a 22:18
Impianto di accensione	impianto di accensione a tiristori senza contatti con variazione anticipo elettronica tipo SEM
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 32° PMS a 6000 giri/min
Generatore	12V 130W
Candela	NGK DR8EA
Distanza elettrodi	0,7 mm
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa
Liquido	1 litro, 40 % Antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C
Avviamento motore	decompressore a mano e automatico, per avviamenti sia a caldo che a freddo

TOLERANZE, GIOCHI-MOTORE	
Albero a gomiti	gioco assiale 0,03 - 0,12 mm rotazione des perno max. 0,08 mm
Cuscinetto del biella	gioco radiale max. 0,05 mm gioco assiale max. 1,00 mm
Pistone	gioco montaggio max. 0,12 mm
Kolbenringe Stoßspiel	segmenti compressione max. 0,60 mm raschiaolio max. 0,80 mm
Valvola	larghezza della sede di tenuta aspiraz max. 1,50 mm larghezza della sede di tenuta scarico max. 2,00 mm rotazione testa max. 0,05 mm Guide dell valvola deametro max. 7,05 mm
Pompa dell'olio	gioco rotore esterno - scatola max. 0,20 mm gioco rotore esterno - interno max. 0,20 mm
Valvola by-bass	lunghezza minima della molla 25 mm
Dischi frizione	limite usura organica 2,5 mm
Albero cambio	gioco assiale 0,1 - 0,4 mm
Frizione	lunghezza minima della molla 34,5 mm (nom. 37 mm)

#

COPPIE DI SERRAGGIO - MOTORE			
Dado esagonale ingranaggio primaria	M20x1,5	Loctite 243 + 170Nm	
Dado a coiletto volano	M12x1 sin.	60 Nm	
Dado esagonale mozza frizione	M18x1,5	Loctite 243 + 80 Nm	
Vite di fermo pedale avviamento	M12x1,5	50 Nm	
Viti pompa olio	M6	Loctite 243 + 8 Nm	
Vite ingranaggio albero a camme	M10	Loctite 243+ 35 Nm	
Viti per testata cilindro-parte sup	M6x25	8 Nm	
Viti per testata cilindro-parte sup	M6x50/M6x55 (12.9)	20 Nm	
Viti per testata cilindro-parte sup	M6x65/M6x70 (8.8)	8 Nm	
Viti testata	M10	50 Nm	
Dado sulla base del cilindrio	M10	40 Nm	
Vite pignone catena	M10	Loctite 243 + 40 Nm	
Tappo di scarico dell'olio	M22x1,5	30 Nm	
Vite magnetica	M12x1,5	20 Nm	
Tappo di chiusura valvola bybass	M12x1,5	20 Nm	
Viti cave condotti dell'olio	M8x1	10 Nm	
Viti cave condotti dell'olio	M10x1	15 Nm	
Vite del getto coperchio frizione	M8x1	10 Nm	
Tappo di chiusura tendicatena	M12x1,5	20 Nm	
Controdadi viti di regolazione valvole	M7x0,75	20 Nm	
Candela	M12	20 Nm	

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE	
	620 LC4 COMP.
Carburatore tipo	PHM 40 SD
Numero di regolazione	110996
Getto massimo	155
Polverizzatore	DR 268
Getto minimo	45
Spillo conico	K 51
Posizione spillo	III
Vite di reg.miscela aperta di	1,5 giri
Valvola gas	40
Getto avviamento	45
Riduzione potenza	arresto valvola gas 26 mm

API: SF, SG, SH

TEMPERATURA



10W 40
10W 50
10W 60

15W 40
15W 50
15W 60

Olio motore

Si raccomanda di utilizzare solo olii di marca che soddisfino o superino i requisiti qualitativi delle classi API, SF, SG o SH (controllare le indicazioni sul contenitore). Possono esser usati sia olii minerali sia sintetici, con le specificazioni indicate.

! AVVERTIMENTO !
QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

DATI TECNICI - TELAIO 620 LC4 COMPETITION '98

	620 LC4 COMP.
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno
Forcella	WP-Extreme
Corsa sospensione ant/post	280 / 320 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore WP IBS PRO LEVER con leveraggio in alluminio
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 300 mm, e pinza flottante
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante
Pneumatici anteriore	90/90 - 21 T63
Pressione aria strada solo	1,5 bar
Pressione aria strada con pass.	2,0 bar
Pneumatici posteriore	130/80 - 18 T63
Pressione aria strada solo	2,0 bar
Pressione aria strada con pass.	2,2 bar
Capacità serbatoio	12 litri, riserva 2,5 litri
Trasmissione finale	16 : 40
Catena	OR $\frac{5}{8}$ x $\frac{1}{4}$ "
Batteria	12 V 8 Ah
Inclinazione forcella	62,5°
Interasse	1510 ± 10 mm
Altezza sella	955 mm
Altezza minima	335 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	133 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	211 kg
Massimo carico assiale ammissibile dietro	335 kg
Massimo peso complessivo ammissibile	350 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

	918 S7 57
Grado compressione	12
Grado distensione	12
Molla	4,4 N/mm
Precarico molla	10 mm
Camera compensazione	160 mm
Capacità stelo	ca. 800 ccm
Tipo olio	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	118 S7 01
Grado compressione	3
Grado distensione	5
Molla	66/260
Precarico molla	23 mm

COPPIE DI SERRAGGIO

Vite a colletto semiasse anteriore	M10	40 Nm
Pinza anteriore	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Dado a colletto semiasse posteriore	M20x1,5	80 Nm
Dado perno braccio oscillante	M14x1,5	100 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sopra	M8	15 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sotto	M8	20 Nm
Viti di serraggio supporto semiasse	M8	10 Nm
Altre viti telaio	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm

DATI TECNICI - MOTORE 400 / 640 LC4 '98

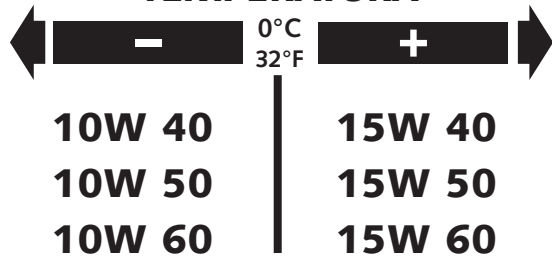
Motore	400 LC4	640 LC4
Tipo	monocilindrico con albero bilanciatore e avviamento elettrico a 4 tempi, raffreddato a liquido	
Cilindrata	398 cm ³	624,6 cm ³
Alesaggio/corsa	89 / 64 mm	101 / 78 mm
Compressione	10,8 : 1	11 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca	
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice	
Albero a camme	249° (249/1)	
Diagramma distribuzione	EO 22° primo PMS AO 60° primo PMI	EO 13° primo PMS AO 53° primo PMI
con 1 mm di gioco valvole	ES 47° doppio PMI AS 4° doppio PMS	ES 51° doppio PMI AS 11° doppio PMS
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm	
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,20 mm scarico: 0,20 mm	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici	
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini	
Bussola piede di biella	bronzina	
Pistone	lega - fuso / forgiato	
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio	
Lubrificazione	2 pompe dell'olio Eaton	
Olio motore	vedi giù #	
Quantitativo di olio	ca. 2,1 litri	
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 30:81 denti	
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio	
Cambio	5 marce ad innesti frontali	
Rapporti al cambio	1 ^a 14:35 2 ^a 15:24 3 ^a 18:21 4 ^a 20:19 5 ^a 22:18	
Impianto di accensione	impianto di accensione a DC-CDI senza rottore con variazione anticipo digitale, tipo KOKUSAN	
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 38° PMS a 6000 giri/min	
Generatore	12V 200W	
Candela	NGK DR8EA	
Distanza elettrodi	0,7 mm	
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa	
Liquido	1 litro, 40 % antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C	
Avviamento motore	avviatore elettrico, pedale avviamento	

TOLERANZE, GIOCHI-MOTORE

Albero a gomiti	gioco assiale 0,03 - 0,12 mm rotazione des perno max. 0,08 mm
Cuscinetto del biella	gioco radiale max. 0,05 mm gioco assiale max. 1,00 mm
Cilindro 400	diametro max. 89,04 mm
Cilindro 640	diametro max. 101,04 mm
Pistone	gioco montaggio max. 0,12 mm
Luce del segmento	segmenti compressione max. 0,60 mm raschiaolio max. 0,80 mm
Valvola	larghezza della sede di tenuta aspiraz max. 1,50 mm larghezza della sede di tenuta scarico max. 2,00 mm rotazione testa max. 0,05 mm Guide dell valvola deametro max. 7,05 mm
Pompa dell'olio	gioco rotore esterno - scatola max. 0,20 mm gioco rotore esterno - interno max. 0,20 mm
Valvola by-bass	lunghezza minima della molla 25 mm
Dischi frizione	limite usura organica 2,5 mm
Albero cambio	gioco assiale 0,1 - 0,4 mm
Frizione	lunghezza minima della molla 34,5 mm (nom. 37 mm)

COPPIE DI SERRAGGIO - MOTORE

Dado esagonale ingranaggio primaria	M20x1,5	Loctite 243 + 170 Nm
Dado a coiletto volano	M12x1 sin.	60 Nm
Dado esagonale mozza frizione	M18x1,5	Loctite 243 + 80 Nm
Vite di fermo pedale avviamento	M12x1,5	50 Nm
Viti pompa olio	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Vite ingranaggio albero a camme	M10	Loctite 243+ 35 Nm
Viti pertestata cilindro-parte sup	M6x25	8 Nm
Viti pertestata cilindro-parte sup	M6x50/M6x55 (12.9)	20 Nm
Viti pertestata cilindro-parte sup	M6x65/M6x70 (8.8)	8 Nm
Viti testata	M10	50 Nm
Dado sulla base del cilindrio	M10	40 Nm
Vite pignone catena	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Tappo di scarico dell'olio	M22x1,5	30 Nm
Vite magnetica	M12x1,5	20 Nm
Tappo di chiusura valvola bybass	M12x1,5	20 Nm
Viti cave condotti dell'olio	M8x1	10 Nm
Viti cave condotti dell'olio	M10x1	15 Nm
Vite del getto coperchio frizione	M8x1	10 Nm
Tappo di chiusura tendicatena	M12x1,5	20 Nm
Controdadi viti di regolazione valvole	M7x0,75	20 Nm
Candela	M12	20 Nm

API: SF, SG, SH**TEMPERATURA****Olio motore**

Si raccomanda di utilizzare solo olii di marca (Shell Advance Ultra 4) che soddisfino o superino i requisiti qualitativi delle classi API, SF, SG o SH (controllare le indicazioni sul contenitore). Possono esser usati sia olii minerali sia sintetici, con le specificazioni indicate.

! AVVERTIMENTO !

QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE		
	400 LC4 25 kW	400 LC4 31 kW
Carburatore tipo	PHM 38 ND	PHM 38 ND
Numero di regolazione	100197	100197
Getto massimo	130	130
Polverizzatore	AR 264	AR 264
Getto minimo	50	50
Spillo conico	K 23	K 23
Posizione spillo	II	II
Vite di reg.miscela aperta di	1,5 giri	1,5 giri
Valvola gas	50/1	50/1
Getto avviamento	45 (50, 55)	45 (50, 55)
Riduzione potenza	arresto valvola gas 51 mm	–

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE				
	640 DUKE-E 640 Adventure-R 25 kW	640 DUKE-E 640 Adventure-R 37 kW	640 LC4 25 kW	640 LC4 36 kW
Carburatore tipo	PHM 40 SD	PHM 40 SD	BST40-225	BST40-225
Numero di regolazione	210198	210198	080298	080298
Getto massimo	155	155	142,5	142,5
Polverizzatore	DR 268	DR 268	689 X-6	689 X-6
Getto minimo	45	45	45	45
Spillo conico	K 51	K 51	6G5	6G5
Posizione spillo	IIII	IIII	III	III
Vite di reg.miscela aperta di	1,5	1,5	–	–
Valvola gas	40	40	–	–
Getto avviamento	55	55	–	–
Riduzione potenza	arresto valvola gas 28 mm	–	arresto valvola gas 17 mm	–

DATI TECNICI - TELAIO 400 / 640 LC4 '98

	400/640 LC4 '98
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno
Forcella	WP-Extreme
Corsa sospensione ant/post	280 / 320 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore WP IBS PRO LEVER con leveraggio in alluminio
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 300 mm, e pinza flottante
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante
Pneumatici anteriore	90/90 - 21 Enduro 3
Pressione aria strada solo	1,5 bar
Pressione aria strada con pass.	2,0 bar
Pneumatici posteriore	140/80 - 18 Enduro 3
Pressione aria strada solo	2,0 bar
Pressione aria strada con pass.	2,2 bar
Capacità serbatoio	12 litri, riserva 2,5 litri
Trasmissione finale	400 LC4 15:45 640 LC4 16:42
Catena	OR $\frac{5}{8}$ x $\frac{1}{4}$ "
Batteria	12 V 8 Ah
Inclinazione forcella	62,5°
Interasse	1510 ± 10 mm
Altezza sella	955 mm
Altezza minima	335 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	136 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	211 kg
Massimo carico assiale ammissibile dietro	335 kg
Massimo peso complessivo ammissibile	350 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

	918S 757
Grado compressione	12
Grado distensione	12
Molla	4,4 N/mm
Precarico molla	10 mm
Camera compensazione	160 mm
Capacità stelo	ca 800 ccm
Tipo olio	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	118S701
Grado compressione	3
Grado distensione	5
Molla	66/260
Precarico molla	23 mm

COPPIE DI SERRAGGIO

Vite a colletto semiasse anteriore	M10	40 Nm
Pinza anteriore	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Dado a colletto semiasse posteriore	M20x1,5	80 Nm
Dado perno braccio oscillante	M14x1,5	100 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sopra	M8	15 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sotto	M8	20 Nm
Viti di serraggio supporto semiasse	M8	10 Nm
Altre viti telaio	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm

640 ADVENTURE-R	
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno
Forcella	WP Extreme Ø 50 mm 300/320 mm
Corsa sospensione ant/post	
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP) PRO-LEVER con leveraggio in alluminio
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio e pinza flottante Ø disco freno = 300 mm
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante
Pneumatici anteriore	90/90 - 21 54S Enduro 3
Pressione aria strada solo	1,5 bar
Pressione aria strada con pass.	2,0 bar
Pneumatici posteriore	140/80 -18 70R Enduro 3
Pressione aria strada solo	2,0 bar
Pressione aria strada con pass.	2,2 bar
Capacità serbatoio	28 litri riserva 3,8 litri
Trasmissione finale	16 : 40
Catena	5/8 x 1/4"
Inclinazione forcella	62,5°
Interasse	1510 ± 10 mm
Altezza sella	940 mm
Altezza minima	320 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	154 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	150 kg
Massimo carico assiale ammissibile dietro	230 kg
Massimo peso complessivo ammissibile	380 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA	
Grado compressione	WP 09.18.S7.55 14
Grado distensione	12
Molla	4,4 N/mm
Precarico molla	10 mm
Camera compensazione	155 mm
Capacità stelo	ca. 800 ccm
Tipo olio	SAE 5

FORCELLE DI MARCA WHITE POWER

Le unità ammortizzanti dell'ammortizzatore destro e sinistro non corrispondono: si abbia cura pertanto, durante le riparazioni o le operazioni di manutenzione, di non scambiare questi pezzi.

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE	
Grado compressione	WP 01.18.R7.97 3
Grado distensione	5
Molla	70/260
Precarico molla	23 mm

COPPIE DI SERRAGGIO

Vite a colletto semiasse anteriore	M10	40 Nm
Pinza del freno anteriore	M 8	25 Nm + Loctite 243
Dado a colletto semiasse posteriore	M20x1,5	80 Nm
Dado perno braccio oscillante	M14x1,5	100 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sopra	M8 (Extreme) M8 (USD)	15 Nm 15 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sotto	M8 (Extreme) M8 (USD)	20 Nm 15 Nm
Viti di serraggio supporto semiasse	M7/M8	7/10 Nm
Altre viti telaio	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

DATI TECNICI - TELAIO 640 DUKE-E '98

	640 DUKE-E Last Edition		
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno		
Forcella	Tipo WP - 4054 Roma Top Adjuster Corsa sospensione 140 mm Grado compressione solo = 14, con passaggio = 14 Grado distensione solo = 14, con passaggio = 14 Capacita olio / tipo olio ca. 740 ccm / SAE 5 Camera compensazione 100 mm		
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP) PRO LEVER con leveraggio in alluminio		
Ammortizzatore	Tipo WP BAVP Corsa sospensione 170 mm Grado compressione solo = 3, con passaggio = 5 Grado distensione solo = 5, con passaggio = 3 Precarico molla solo = 23 mm, con passaggio = 28 mm Molla 70 - 260		
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 320 mm, pinza fissa 4-pistone		
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, pinza flottante		
Pneumatici	anteriore: 120/70 R 17 58H		posteriore: 160/60 R 17 69H
Pressione aria solo	2,0 bar		2,2 bar
Pressione aria con pass.	2,2 bar		2,4 bar
Capacità serbatoio	11,3 litri, 1,5 litri riserva		
Trasmissione finale	17 : 38		
Catena	O-R 5/8 x 1/4"		
Lampadas	anabbagliante	H1 12V 55W (attacco P14,5s)	HS1 12V 35/35W (attacco PX43t)
	abbagliante	H1 12V 55W (attacco P14,5s)	HS1 12V 35/35W (attacco PX43t)
	luce si posizione	12V 4W (attaccoBa9s)	12V 4W (attacco W2,1 9,5D)
	lampade strumenti	12V 1,2W (attacco W2x4,6d)	12V 1,2W (attacco W2x4,6d)
	spia indicatore	12V 1,2W (attacco W2x4,6d)	12V 1,2W (attaccoW2x4,6d)
	fanale posteriore	12V 21/5W (attacco BaY15d)	12V 21/5W (attacco BaY15d)
	indicatore di direzione	12V 10W (attacco Ba15s)	12V 10W (attacco Ba15s)
Batteria	batteria senza manutenzione 12V 8Ah		
Inclinazione forcella	62,5°		
Interasse	1460 ± 15 mm		
Altezza sella	860 mm		
Altezza minima	250 mm		
Peso in ordine di marcia	145 kg		
Massimo carico assiale ammissibile davanti	150 kg		
Massime carico assiale ammissibile dietro	200 kg		
Massimo peso complessivo ammissibile	350 kg		

COPPIE DI SERRAGGIO

Semiassie anteriore	M 17	40 Nm
Semiassie posteriore	M 20x1,5	80 Nm
Dado perno braccio oscillante	M 14x1,5	100 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sopra	M 8	15 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sotto	M 8	15 Nm
Viti di serraggio supporto semiassie	M 8	15 Nm
Pinza del freno anteriore	M10	40 Nm
Pinze del freno posteriore	M10	40 Nm
Dado a colletto tendicatena	M10	40 Nm
Altre viti telaio	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

DATI TECNICI - MOTORE 400/540 SXC, 620 SX '99

Motore	400 LC4	540 LC4	620 LC4
Tipo	motore a scoppio, monocilindrico a 4 tempi raffreddato a liquido		
Cilindrata	398 cm ³	538,5 cm ³	609 cm ³
Alesaggio/corsa	89 / 64 mm	95 / 76 mm	101 / 76 mm
Compressione	10,8 : 1	11,3 : 1	11,5 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca		
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice		
Albero a camme	249/1		
Diagramma distribuzione con 1 mm di gioco valvole	EO 22° primo PMS ES 42° doppio PMI	AO 60° primo PMI AS 4° doppio PMS	EO 13° primo PMS AO 53° primo PMI ES 51° doppio PMI AS 11° doppio PMS
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm		
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,20 mm scarico: 0,20 mm		
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici		
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini		
Bussola piede di biella	bronzina		
Pistone	lega - fuso / forgiato		
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio		
Lubrificazione	lubrificazione a circolazione forzata, pompa dell'olio Eaton con coppa		
Olio motore	vedi giù #		
Quantitativo di olio	1,45 litri		
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 30:81 denti		
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio		
Cambio	5 marce ad innesti frontali		
Rapporti al cambio	1a 14:35 2a 15:24 3a 18:21 4a 20:19 5a 22:18		
Impianto di accensione	impianto di accensione a tiristori senza contatti con variazione anticipo elettronica tipo SEM		
Anticipo fisso	400 SXC / 620 SX: variazione a partire ad un max. 38° PMS a 6000 giri/min 540 SXC: variazione a partire ad un max. 32° PMS a 6000 giri/min		
Generatore	12V 130W		
Candela	NGK DPR8 EA-9		
Distanza elettrodi	0,90 mm		
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa		
Liquido	1 litro, 40 % Antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C		
Avviamento motore	decompressore a mano e automatico, per avviamenti sia a caldo che a freddo		

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

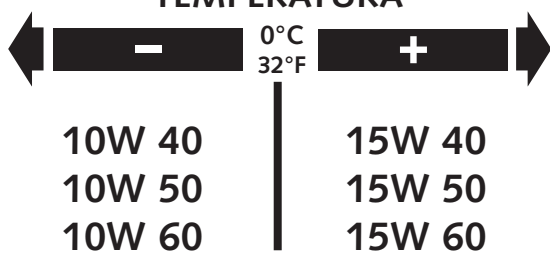
	400 SXC	400 SXC (20 kW)	540 SXC	540 SXC (20 kW)	620 SX
Carburatore tipo	PHM 38 ND	PHM 38 ND	VHSB 38 QS	VHSB 38 QS	PHM 40 SD
Numero di regolazione	120198	120198	081297	091297	4922
Getto massimo	150 (155)	150 (155)	185	140 (185)	195
Polverizzatore	AB 265	AB 265	FN 260 (FN 258)	FN 260 (FN 258)	DR 272
Getto minimo	52 (50)	52 (50)	33	33	45
Spillo conico	K 11	K 11	K 35 (K 32)	K 35 (K32)	K 51
Posizione spillo	I	I	II	II	II
Vite di reg.miscela aperta di	1,5 giri	1,5 giri	1,5 giri	1,5 giri	1,5 giri
Valvola gas	50/1	50/1	50	50	40
Getto avviamento	45	45	40	40	45
Riduzione potenza	—	arresto valvola gas 48 mm	—	arresto valvola gas 36 mm	—
Getto pompa	33 (38)	33 (38)	—	—	—

TOLERANZE, GIOCHI-MOTORE

Albero motore	gioco assiale	0,03 - 0,12 mm
	rotazione des perno	max. 0,04 mm
Cuscinetto del biella	gioco radiale.....	max. 0,05 mm
	gioco assiale	max. 1,00 mm
Pistone forgiato	gioco montaggio	max. 0,12 mm
Pistone fuso	gioco montaggio	max. 0,05 mm
Luce del segmento	segmenti compressione	max. 0,60 mm
	raschiaolio	max. 0,80 mm
Valvola	larghezza della sede di tenuta aspirazione	max. 1,50 mm
	larghezza della sede di tenuta scarico	max. 2,00 mm
	rotazione testa	max. 0,03 mm
	Guide dell valvola diametro.....	max. 7,05 mm
Pompa dell'olio	gioco rotore esterno - scatola.....	max. 0,20 mm
	gioco rotore esterno - interno	max. 0,20 mm
Valvola by-bass	lunghezza minima della molla	25 mm
Dischi frizione	limite usura organica.....	2,5 mm
Molla frizione	lunghezza minima	34,5 mm (a nuovo 37 mm)
Albero cambio	gioco assiale	0,1 - 0,4 mm

COPPIE DI SERRAGGIO - MOTORE

Dado esagonale ingranaggio primaria	M20x1,5	Loctite 243 + 170 Nm
Dado a colletto volano	M12x1 sin.	60 Nm
Dado esagonale mozza frizione	M18x1,5	Loctite 648 + 80 Nm
Vite di fermo pedale avviamento	M12x1,5	50 Nm
Viti pompa olio	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Vite ingranaggio albero a camme	M10	Loctite 243 + 35 Nm
Viti pertestata cilindro-parte sup	M6x25	8 Nm
Viti pertestata cilindro-parte sup	M6x50/M6x55 (12.9)	20 Nm
Viti pertestata cilindro-parte sup	M6x65/M6x70 (8.8)	8 Nm
Viti testata	M10	50 Nm
Dado sulla base del cilindro	M10	40 Nm
Vite pignone catena	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Tappo di scarico dell'olio	M22x1,5	30 Nm
Vite magnetica	M12x1,5	20 Nm
Tappo di chiusura valvola bybass	M12x1,5	20 Nm
Viti cave condotti dell'olio	M8x1	10 Nm
Viti cave condotti dell'olio	M10x1	15 Nm
Vite del getto coperchio frizione	M8x1	10 Nm
Tappo di chiusura tendicatena	M12x1,5	20 Nm
Controdadi viti di regolazione valvole	M7x0,75	20 Nm
Candela	M12x1,25	20 Nm
Vite di bloccaggio dell'albero motore	M8	25 Nm
Vite di fissaggio motore	M8	40 Nm
	M10	70 Nm

API: SF, SG, SH**TEMPERATURA**

#

Olio motore

Si raccomanda di utilizzare solo olii di marca che soddisfino o superino i requisiti qualitativi delle classi API, SF, SG o SH (controllare le indicazioni sul contenitore). Possono esser usati sia olii minerali sia sintetici, con le specificazioni indicate.

! AVVERTIMENTO !

QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

DATI TECNICI - TELAIO 400/540 SXC, 620 SX '99

	400/540 SXC	620 SX
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno	
Forcella	WP Extreme	
Corsa sospensione ant/post	280/320 mm	
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP) PRO-LEVER con leveraggio in alluminio	
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio e pinza flottante, Ø disco freno = 260 mm	
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio e pinza flottante, Ø disco freno = 220 mm,	
Pneumatici anteriore	90/90-21 54R	80/100-21 51M
Pressione aria fuori strada	1,0 bar	1,0 bar
Pressione aria strada solo	1,5 bar	–
Pneumatici posteriore	140/80-18 70R	110/90-19 62M
Pressione aria fuori strada	1,2 bar	1,2 bar
Pressione aria strada solo	2,0 bar	–
Capacità serbatoio	9 litri, riserva 1,5 litri	
Trasmissione finale	400 = 14:50, 540 = 15 : 50	15 : 50
Catena	gli OR 5/8 x 1/4"	
Inclinazione forcella	62,5°	
Interasse	1510 ± 10 mm	
Altezza sella	940 mm	
Altezza minima	375 mm	
Peso in ordine di marcia senza benzina	121 kg	117 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

	09.18.57.40	09.18.57.44
Grado compressione	8	12
Grado distensione	12	12
Molla	4,4 N/mm	4,2 N/mm
Precarico molla	8 mm	7 mm
Camera compensazione	140 mm	155mm
Capacità stelo	ca 800 ccm	ca 800 ccm
Tipo olio	SAE 5	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	01.18.57.98	01.18.Q7.82
Grado compressione	3	3
Grado distensione	5	4
Molla	66/260	63/260
Precarico molla	17 mm	23 mm

FORCELLE DI MARCA WHITE POWER

Le unità ammortizzanti dell'ammortizzatore destro e sinistro non corrispondono: si abbia cura pertanto, durante le riparazioni o le operazioni di manutenzione, di non scambiare questi pezzi.

COPPIE DI SERRAGGIO

Vite a colletto semiasse anteriore	M10	40 Nm
Pinza anteriore	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Dado a colletto semiasse posteriore	M20x1,5	80 Nm
Dado perno braccio oscillante	M14x1,5	100 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sopra	M8	15 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sotto	M8	20 Nm
Viti di serraggio supporto semiasse	M8	10 Nm
Altre viti telaio	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm

DATI TECNICI - MOTORE 400 / 620 SC '99

Motore	400 LC4	620 LC4
Tipo	motore a scoppio, monocilindrico con albero bilanciatore a 4 tempi raffreddato a liquido	
Cilindrata	398 cm ³	609 cm ³
Alesaggio/corsa	89 / 64 mm	101 / 76 mm
Compressione	10,8 : 1	10,4 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca	
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice	
Albero a camme	249/1	
Diagramma distribuzione con 1 mm di gioco valvole	EO 22° primo PMS ES 42° doppio PMI	AO 60° primo PMI AS 4° doppio PMS EO 15° primo PMS AO 52° primo PMI ES 54° doppio PMI AS 17° doppio PMS
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm	
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,20 mm scarico: 0,20 mm	
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici	
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini	
Bussola piede di biella	bronzina	
Pistone	lega - fuso	
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio	
Lubrificazione	lubrificazione a circolazione forzata, 2 pompas dell'olio Eaton con coppa	
Olio motore	vedi giù #	
Quantitativo di olio	1,60 litri	
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 30:81 denti	
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio	
Cambio	5 marce ad innesti frontali	
Rapporti al cambio	1a 14:35 2a 15:24 3a 18:21 4a 20:19 5a 22:18	
Impianto di accensione	impianto di accensione a tiristori senza contatti con variazione anticipo elettronica tipo KOKUSAN 4K-3	
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 40° PMS (5000 giri/min)	variazione a partire ad un max. 36° PMS (5000 giri/min)
Generatore	12V 110W	
Candela	NGK D8EA	NGK DPR8 EA-9
Distanza elettrodi	0,60	0,90 mm
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa	
Liquido	1 litro, 40 % Antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C	
Avviamento motore	decompressore a mano e automatico, per avviamenti sia a caldo che a freddo	

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

	400 SC (20 kW)	400 SC	620 SC (20 kW)	620 SC
Carburatore tipo	PHM 38 SD	PHM 38 SD	PHM 40 SD	PHM 40 SD
Numero di regolazione	300896	4894/6	110996	4922
Getto massimo	150	190	155	195
Polverizzatore	DR 266	DR 270 (DR 272)	DR 268	DR 272
Getto minimo	45	45	45	45
Spillo conico	K 51	K 51	K 51	K 51
Posizione spillo	III	II	III	II
Vite di reg. miscela aperta di	1,5 Umdr.	1,5 Umdr.	1,5 Umdr.	1,5 Umdr.
Valvola gas	40	40	40	40
Getto avviamento	45	45	45	45
Riduzione potenza	arresto valvola gas 22 mm	—	arresto valvola gas 26 mm	—

TOLERANZE, GIOCHI-MOTORE	
Albero motore	gioco assiale 0,03 - 0,12 mm
	rotazione des perno max. 0,04 mm
Cuscinetto del biella	gioco radiale.....max. 0,05 mm
	gioco assiale max. 1,00 mm
Pistone forgiato	gioco montaggio max. 0,12 mm
Pistone fuso	gioco montaggio max. 0,05 mm
Luce del segmento	segmenti compressione max. 0,60 mm
	raschiaolio max. 0,80 mm
Valvola	larghezza della sede di tenuta aspirazione ...max. 1,50 mm
	larghezza della sede di tenuta scarico max. 2,00 mm
	rotazione testa max. 0,03 mm
	Guide dell valvola diametro max. 7,05 mm
Pompa dell'olio	gioco rotore esterno - scatola.....max. 0,20 mm
	gioco rotore esterno - interno max. 0,20 mm
Valvola by-bass	lunghezza minima della molla 25 mm
Dischi frizione	limite usura 2,5 mm
Molla frizione	lunghezza minima 34,5 mm (a nuovo 37 mm)
Albero cambio	gioco assiale 0,1 - 0,4 mm

COPPIE DI SERRAGGIO - MOTORE		
Dado esagonale ingranaggio primaria	M20x1,5	Loctite 243 + 170 Nm
Dado a coiletto volano	M12x1 sin.	60 Nm
Dado esagonale mozza frizione	M18x1,5	Loctite 648 + 80 Nm
Vite di fermo pedale avviamento	M12x1,5	50 Nm
Viti pompa olio	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Vite ingranaggio albero a camme	M10	Loctite 243 + 35 Nm
Viti per testata cilindro-parte sup.	M6x25	8 Nm
Viti per testata cilindro-parte sup.	M6x50/M6x55 (12.9)	20 Nm
Viti per testata cilindro-parte sup.	M6x65/M6x70 (8.8)	8 Nm
Viti testata	M10	50 Nm
Dado sulla base del cilindrio	M10	40 Nm
Vite pignone catena	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Tappo di scarico dell'olio	M22x1,5	30 Nm
Vite magnetica	M12x1,5	20 Nm
Tappo di chiusura valvola bybass	M12x1,5	20 Nm
Viti cave condotti dell olio	M8x1	10 Nm
Viti cave condotti dell olio	M10x1	15 Nm
Vite del getto coperchio frizione	M8x1	10 Nm
Tappo di chiusura tendicaten	M12x1,5	20 Nm
Controdadi viti di regolazione valvole	M7x0,75	20 Nm
Candela	M12x1,25	20 Nm
Vite di bloccaggio dell'albero motore	M8	25 Nm
Vite di fissaggio motore	M8	40 Nm
	M10	70 Nm

API: SF, SG, SH

TEMPERATURA

←

—

0°C
32°F

+

→

10W 40

10W 50

10W 60

15W 40

15W 50

15W 60

#

Olio motore

Si raccomanda di utilizzare solo olii di marca che soddisfino o superino i requisiti qualitativi delle classi API, SF, SG o SH (controllare le indicazioni sul contenitore). Possono esser usati sia olii minerali sia sintetici, con le specificazioni indicate.

! AVVERTIMENTO !

QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

DATI TECNICI - TELAIO 400 / 620 SC '99

	400 SC	620 SC
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno	
Forcella	WP Up Side Down 43	
Corsa sospensione ant/post	295 / 320 mm	
Suspensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP) PRO-LEVER con leveraggio in alluminio	
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio e pinza flottante, Ø disco freno = 260 mm	
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante	
Pneumatici anteriore	90/90-21 54R	
Pressione aria fuori strada	1,0 bar	
Pressione aria strada solo	1,5 bar	
Pneumatici posteriore	140/80-18 70R	
Pressione aria fuori strada	1,2 bar	
Pressione aria strada solo	2,0 bar	
Capacità serbatoio	9 litri, riserva 2,5 litri	
Trasmissione finale	16:48 (14:50)	16:40 (15:50)
Catena	$\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ " OR	
Inclinazione forcella	62,5°	
Interasse	1510 ± 10 mm	
Altezza sella	940 mm	
Altezza minima	375 mm	
Peso in ordine di marcia senza benzina	122 kg	

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

	WP 05.18.T7.81
Grado compressione	10
Grado distensione	12
Molla	4,2 N/mm
Precarico molla	6 mm
Camera compensazione	130 mm
Capacità stelo	ca. 700 ccm
Tipo olio	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	WP 01.18.T7.05
Grado compressione	3
Grado distensione	5
Molla	63/260
Precarico molla	23 mm

FORCELLE DI MARCA WHITE POWER

Le unità ammortizzanti dell'ammortizzatore destro e sinistro non corrispondono: si abbia cura pertanto, durante le riparazioni o le operazioni di manutenzione, di non scambiare questi pezzi.

COPPIE DI SERRAGGIO - TELAIO

Vite a colletto semiasse anteriore	M10	40 Nm
Pinza del freno anteriore	M 8	25 Nm + Loctite 243
Dado a colletto semiasse posteriore	M20x1,5	80 Nm
Dado perno braccio oscillante	M14x1,5	100 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sopra	M8	23 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sotto	M8	18 Nm
Viti di serraggio supporto semiasse	M8	10 Nm
Altre viti telaio	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm

DATI TECNICI - MOTORE 620 LC4 COMPETITION '99

Motore	620 LC4
Tipo	motore a scoppio, monocilindrico con albero bilanciatore a 4 tempi raffreddato a liquido
Cilindrata	609 cm³
Alesaggio/corsa	101 / 76 mm
Compressione	10,4 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice
Albero a camme	249/1
Diagramma distribuzione con 1 mm di gioco valvole	EO 15° primo PMS AO 52° primo PMI ES 54° doppio PMI AS 17° doppio PMS
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini
Bussola piede di biella	bronzina
Pistone	lega - fuso
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio
Lubrificazione	lubrificazione a circolazione forzata, 2 pompe dell'olio Eaton con coppa
Olio motore	vedi giù #
Quantitativo di olio	ca. 2,1 litri
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 30:81 denti
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio
Cambio	5 marce ad innesti frontali
Rapporti al cambio	1a 14:35 2a 15:24 3a 18:21 4a 20:19 5a 22:18
Impianto di accensione	impianto di accensione a tiristori senza contatti con variazione anticipo elettronica tipo SEM
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 32° PMS a 6000 giri/min
Generatore	12V 130W
Candela	NGK DPR8 EA-9
Distanza elettrodi	0,90 mm
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa
Liquido	1 litro, 40 % Antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C
Avviamento motore	decompressore a mano e automatico, per avviamenti sia a caldo che a freddo

COPPIE DI SERRAGGIO - MOTORE		
Dado esagonale ingranaggio primaria	M20x1,5	Loctite 243 + 170 Nm
Dado a coiletto volano	M12x1 sin.	60 Nm
Dado esagonale mozza frizione	M18x1,5	Loctite 648 + 80 Nm
Vite di fermo pedale avviamento	M12x1,5	50 Nm
Viti pompa olio	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Vite ingranaggio albero a camme	M10	Loctite 243 + 35 Nm
Viti per testata cilindro-parte sup.	M6x25	8 Nm
Viti per testata cilindro-parte sup.	M6x50/M6x55 (12.9)	20 Nm
Viti per testata cilindro-parte sup.	M6x65/M6x70 (8.8)	8 Nm
Viti testata	M10	50 Nm
Dado sulla base del cilindro	M10	40 Nm
Vite pignone catena	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Tappo di scarico dell'olio	M22x1,5	30 Nm
Vite magnetica	M12x1,5	20 Nm
Tappo di chiusura valvola bypass	M12x1,5	20 Nm
Viti cave condotti dell'olio	M8x1	10 Nm
Viti cave condotti dell'olio	M10x1	15 Nm
Vite del getto coperchio frizione	M8x1	10 Nm
Tappo di chiusura tendicaten	M12x1,5	20 Nm
Controdadi viti di regolazione valvole	M7x0,75	20 Nm
Candela	M12x1,25	20 Nm
Vite di bloccaggio dell'albero motore	M8	25 Nm
Vite di fissaggio motore	M8	40 Nm
	M10	70 Nm

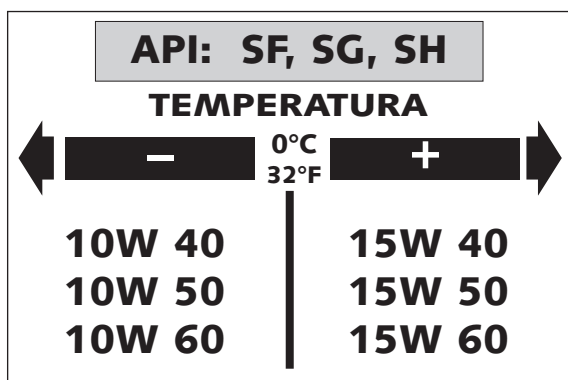
TOLERANZE, GIOCHI-MOTORE

Albero motore	gioco assiale 0,03 - 0,12 mm rotazione des perno max. 0,04 mm
Cuscinetto del biella	gioco radiale.....max. 0,05 mm gioco assiale max. 1,00 mm
Pistone	gioco montaggio max. 0,12 mm
Luce del segmento	segmenti compressione max. 0,60 mm raschiaolio max. 0,80 mm
Valvola	larghezza della sede di tenuta aspirazione max. 1,50 mm larghezza della sede di tenuta scarico max. 2,00 mm rotazione testa max. 0,05 mm guide dell valvola diametro max. 7,05 mm
Pompa dell'olio	gioco rotore esterno - scatola.....max. 0,20 mm gioco rotore esterno - interno max. 0,20 mm
Valvola by-bass	lunghezza minima della molla 25 mm
Dischi frizione	limite usura organica 2,5 mm
Albero cambio	gioco assiale 0,1 - 0,4 mm
Frizione	lunghezza minima della molla 34,5 mm (nom. 37 mm)

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

	620 LC4 COMP. 24 kW	620 LC4 COMP. 37 kW
Carburatore tipo	PHM 40 SD	PHM 40 SD
Numero di regolazione	110996	110996
Getto massimo	155	155
Polverizzatore	DR 268	DR 268
Getto minimo	45	45
Spillo conico	K 51	K 51
Posizione spillo	III	III
Vite di reg. miscela aperta di	1,5 giri	1,5 giri
Valvola gas	40	40
Getto avviamento	45	45
Riduzione potenza	arresto valvola gas 26 mm	—

#

**Olio motore**

Si raccomanda di utilizzare solo olii di marca che soddisfino o superino i requisiti qualitativi delle classi API, SF, SG o SH (controllare le indicazioni sul contenitore). Possono esser usati sia olii minerali sia sintetici, con le specificazioni indicate.

! AVVERTIMENTO !

Quantitativi troppo esigui di olio motore e olio di qualità inferiore provocano un'usura precoce del motore.

DATI TECNICI - TELAIO 620 LC4 COMPETITION '99

	620 LC4 COMPETITION
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno
Forcella	WP-Extreme
Corsa sospensione ant/post	280 / 320 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore WP IBS PRO LEVER con leveraggio in alluminio
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 300 mm, e pinza flottante
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante
Pneumatici anteriore	90/90 - 21 T63
Pressione aria strada solo	1,5 bar
Pressione aria strada con pass.	2,0 bar
Pneumatici posteriore	130/80 - 18 T63
Pressione aria strada solo	2,0 bar
Pressione aria strada con pass.	2,2 bar
Capacità serbatoio	12 litri, riserva 2,5 litri
Trasmissione finale	16 : 40
Catena	OR 5/8 x 1/4"
Batteria	12 V 8 Ah
Inclinazione forcella	62,5°
Interasse	1510 ± 10 mm
Altezza sella	955 mm
Altezza minima	335 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	133 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	211 kg
Massimo carico assiale ammissibile dietro	335 kg
Massimo peso complessivo ammissibile	350 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA	
	918 S7 57
Grado compressione	12
Grado distensione	12
Molla	4,4 N/mm
Precarico molla	10 mm
Camera compensazione	160 mm
Capacità stelo	ca. 800 ccm
Tipo olio	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE	
	118 S7 01
Grado compressione	3
Grado distensione	5
Molla	66/260
Precarico molla	23 mm

COPPIE DI SERRAGGIO - TELAIO		
Vite a colletto semiasse anteriore	M10	40 Nm
Pinza anteriore	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Dado a colletto semiasse posteriore	M20x1,5	80 Nm
Dado perno braccio oscillante	M14x1,5	100 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sopra	M8	15 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sotto	M8	20 Nm
Viti di serraggio supporto semiasse	M8	10 Nm
Altre viti telaio	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm

DATI TECNICI - MOTORE 400 / 640 LC4 '99

Motore	400 LC4-E	640 LC4-E
Tipo	monocilindrico con albero bilanciatore e avviamento elettrico a 4 tempi, raffreddato a liquido	
Cilindrata	398 cm ³	625 cm ³
Alesaggio/corsa	89 / 64 mm	101 / 78 mm
Compressione	10,8 : 1	11 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca	
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice	
Albero a camme	249/1	
Diagramma distribuzione con 1 mm di gioco valvole	EO 22° primo PMS AO 60° primo PMI ES 47° doppio PMI AS 4° doppio PMS	EO 13° primo PMS AO 53° primo PMI ES 51° doppio PMI AS 11° doppio PMS
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm	
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,20 mm scarico: 0,20 mm	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici	
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini	
Bussola piede di biella	bronzina	
Pistone	lega - fuso / forgiato	
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio	
Lubrificazione	2 pompe dell'olio Eaton	
Olio motore	vedi giù #	
Quantitativo di olio	ca. 2,1 litri	
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 30:81 denti	
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio	
Cambio	5 marce ad innesti frontali	
Rapporti al cambio	1 ^a 14:35 2 ^a 15:24 3 ^a 18:21 4 ^a 20:19 5 ^a 22:18	
Impianto di accensione	impianto di accensione a DC-CDI senza rottore con variazione anticipo digitale, tipo KOKUSAN	
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 38° PMS a 6000 giri/min	
Generatore	12V 200W	
Candela	NGK DPR8 EA-9	
Distanza elettrodi	0,90 mm	
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa	
Liquido	1 litro, 40 % antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C	
Avviamento motore	avviatore elettrico, pedale avviamento	

Art.-Nr. 3.206.006 -I

Manuale di riparazione KTM LC4

API: SF, SG, SH

TEMPERATURA

← **-**

10W 40

10W 50

10W 60

0°C
32°F

|

+ →

15W 40

15W 50

15W 60

Olio motore

Si raccomanda di utilizzare solo olii di marca (Shell Advance Ultra 4) che soddisfino o superino i requisiti qualitativi delle classi API, SF, SG o SH (controllare le indicazioni sul contenitore). Possono esser usati sia olii minerali sia sintetici, con le specificazioni indicate.

! AVVERTIMENTO !

QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE				
	400 LC4 25 kW	400 LC4 31 kW	640 LC4 25 kW	640 LC4 36 kW
Carburatore tipo	PHM 38 ND	PHM 38 ND	BST40-225	BST40-225
Numero di regolazione	100197	100197	080298	090298
Getto massimo	130	130	142,5	142,5
Polverizzatore	AR 264	AR 264	689 X-6	689 X-6
Getto minimo	50	50	45	45
Spillo conico	K 23	K 23	6G5	6G5
Posizione spillo	II	II	III	III
Vite di reg.miscela aperta di	1,5 giri	1,5 giri	–	–
Valvola gas	50/1	50/1	–	–
Getto avviamento	45 (50, 55)	45 (50, 55)	–	–
Riduzione potenza	arresto valvola gas 51 mm	–	arresto valvola gas 17 mm	–

COPPIE DI SERRAGGIO - MOTORE		
Dado esagonale ingranaggio primaria	M20x1,5	Loctite 243 + 170 Nm
Dado a coiletto volano	M16x1,25 sin.	150 Nm
Dado esagonale mozza frizione	M18x1,5	Loctite 243 + 80 Nm
Vite di fermo pedale avviamento	M12x1,5	50 Nm
Viti pompa olio	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Vite ingranaggio albero a camme	M10	Loctite 243+ 35 Nm
Viti per testata cilindro-parte superiore	M6x25	8 Nm
Viti per testata cilindro-parte superiore	M6x50/M6x55 (12.9)	20 Nm
Viti per testata cilindro-parte superiore	M6x65/M6x70 (8.8)	8 Nm
Viti testata	M10	50 Nm
Dado sulla base del cilindrio	M10	40 Nm
Vite pignone catena	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Tappo di scarico dell'olio	M22x1,5	30 Nm
Vite magnetica	M12x1,5	20 Nm
Tappo di chiusura valvola bybass	M12x1,5	20 Nm
Viti cave condotti dell'olio	M8x1	10 Nm
Viti cave condotti dell'olio	M10x1	15 Nm
Vite del getto coperchio frizione	M8x1	10 Nm
Tappo di chiusura tendicatena	M12x1,5	20 Nm
Controdadi viti di regolazione valvole	M7x0,75	20 Nm
Candela	M12	20 Nm

TOLERANZE, GIOCHI-MOTORE	
Albero motore	gioco assiale 0,03 - 0,12 mm rotazione des perno max. 0,08 mm
Cuscinetto del biella	gioco radiale max. 0,05 mm gioco assiale max. 1,00 mm
Cilindro 400	diametro max. 89,04 mm
Cilindro 640	diametro max. 101,04 mm
Pistone	gioco montaggio max. 0,12 mm
Luce del segmento	segmenti compressione.....max. 0,60 mm raschiaolio max. 0,80 mm
Valvola	larghezza della sede di tenuta aspiraz max. 1,50 mm larghezza della sede di tenuta scarico max. 2,00 mm rotazione testa.....max. 0,05 mm Guide dell valvola deametro max. 7,05 mm
Pompa dell'olio	gioco rotore esterno - scatola max. 0,20 mm gioco rotore esterno - interno.....max. 0,20 mm
Valvola by-bass	lunghezza minima della molla 25 mm
Dischi frizione	limite usura organica 2,5 mm
Albero cambio	gioco assiale 0,1 - 0,4 mm
Frizione	lunghezza minima della molla.....34,5 mm (nom. 37 mm)

DATI TECNICI - TELAIO 400 LC4 / 640 LC4 (R) / SUPERMOTO '99

	400 LC4 / 640 LC4	640 Supermoto	400 LC4 R / 640 LC4 R
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno		
Forcella	WP-Extreme		
Corsa sospensione ant./post.	280 / 320 mm		250 / 290 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore WP IBS PRO LEVER con leveraggio in alluminio		
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 300 mm, e pinza flottante		
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante		
Pneumatici anteriore	90/90-21	120/70-17	90/90-21
Pressione aria strada solo	1,5 bar	2,0 bar	1,5 bar
Pressione aria strada con pass.	2,0 bar	2,2 bar	2,0 bar
Pneumatici posteriore	140/80-18	160/60-17	140/80-18
Pressione aria strada solo	2,0 bar	2,2 bar	2,0 bar
Pressione aria strada con pass	2,2 bar	2,4 bar	2,2 bar
Capacità serbatoio	12 o 18 litri, riserva 2,5 litri		
Trasmissione finale	400 LC4 - 15:45 640 LC4 - 16:42	17:40	16:42
Catena	OR $\frac{5}{8}$ x $\frac{1}{4}$ "		
Batteria	12 V 8 Ah		
Inclinazione forcella	62,5°	63°	62,5°
Interasse	1510 ± 10 mm		
Altezza sella	955 mm	935 mm	
Altezza minima	375 mm	355 mm	
Peso in ordine di marcia senza benzina	136 kg	137 kg	135 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	211 kg		
Massimo carico assiale ammissibile dietro	335 kg		
Massimo peso complessivo ammissibile	350 kg		

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

	918 S7 57	918 S7 76
Grado compressione	12	12
Grado distensione	12	12
Molla	4,4 N/mm	4,4 N/mm
Precarico molla	10 mm	15 mm
Camera compensazione	160 mm	160 mm
Capacità stelo	ca. 800 ccm	ca. 800 ccm
Tipo olio	SAE 5	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	118 S7 01	118 Q7 84
Grado compressione	3	3
Grado distensione	5	4
Molla	66/260	63/260
Precarico molla	23 mm	23 mm

COPPIE DI SERRAGGIO - TELAIO

Vite a colletto semiasse anteriore	M10	40 Nm
Pinza anteriore	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Dado a colletto semiasse posteriore	M20x1,5	80 Nm
Dado perno braccio oscillante	M14x1,5	100 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sopra	M8	15 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sotto	M8	20 Nm
Viti di serraggio supporto semiasse	M8	10 Nm
Altre viti telaio	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm

DATI TECNICI - MOTORE 640 ADVENTURE-R '99

Motore	640 LC4-E
Tipo	monocilindrico con albero bilanciatore e avviamento elettrico a 4 tempi, raffreddato a liquido
Cilindrata	625 cm ³
Alesaggio/corsa	101 / 78 mm
Compressione	11 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice
Albero a camme	249/1
Diagramma distribuzione con 1 mm di gioco valvole	EO 13° primo PMS AO 53° primo PMI ES 51° doppio PMI AS 11° doppio PMS
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini
Bussola piede di biella	bronzina
Pistone	lega - fuso
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio
Lubrificazione	2 pompe dell'olio Eaton
Olio motore	vedi giù #
Quantitativo di olio	ca. 2,1 litri
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 30:81 denti
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio
Cambio	5 marce ad innesti frontali
Rapporti al cambio	1 ^a 14:35 2 ^a 15:24 3 ^a 18:21 4 ^a 20:19 5 ^a 22:18
Impianto di accensione	impianto di accensione a DC-CDI senza rottore con variazione anticipo digitale, tipo KOKUSAN
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 38° PMS a 6000 giri/min
Generatore	12V 200W
Candela	NGK DPR8 EA-9
Distanza elettrodi	0,90 mm
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa
Liquido	1 litro, 40 % antigelo, 60 % acqua, almeno -25° C
Avviamento motore	avviatore elettrico, pedale avviamento

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

	640 Adventure-R 25 kW	640 Adventure-R 36 kW
Carburatore tipo	BST40-225	BST40-225
Numero di regolazione	080298	080298
Getto massimo	142,5	142,5
Polverizzatore	689 X-6	689 X-6
Getto minimo	45	45
Spillo conico	6G5	6G5
Posizione spillo	III	III
Vite di reg. miscela aperta di	—	—
Valvola gas	—	—
Getto avviamento	—	—
Riduzione potenza	arresto valvola gas 17 mm	—

COPPIE DI SERRAGGIO - MOTORE

Dado esagonale ingranaggio primaria	M20x1,5	Loctite 243 + 170 Nm
Dado a coiletto volano	M16x1,25 sin.	150 Nm
Dado esagonale mozza frizione	M18x1,5	Loctite 243 + 80 Nm
Vite di fermo pedale avviamento	M12x1,5	50 Nm
Viti pompa olio	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Vite ingranaggio albero a camme	M10	Loctite 243+ 35 Nm
Viti per testata cilindro-parte superiore	M6x25	8 Nm
Viti per testata cilindro-parte superiore	M6x50/M6x55 (12.9)	20 Nm
Viti per testata cilindro-parte superiore	M6x65/M6x70 (8.8)	8 Nm
Viti testata	M10	50 Nm
Dado sulla base del cilindro	M10	40 Nm
Vite pignone catena	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Tappo di scarico dell'olio	M22x1,5	30 Nm
Vite magnetica	M12x1,5	20 Nm
Tappo di chiusura valvola bybass	M12x1,5	20 Nm
Viti cave condotti dell'olio	M8x1	10 Nm
Viti cave condotti dell'olio	M10x1	15 Nm
Vite del getto coperchio frizione	M8x1	10 Nm
Tappo di chiusura tendicatena	M12x1,5	20 Nm
Controdadi viti di regolazione valvole	M7x0,75	20 Nm
Candela	M12	20 Nm

TOLERANZE, GIOCHI-MOTORE

Albero motore	gioco assiale 0,03 - 0,12 mm rotazione des perno max. 0,04 mm
Cuscinetto del biella	gioco radiale max. 0,05 mm gioco assiale max. 1,00 mm
Cilindro 640	diametro max. 101,04 mm
Pistone	gioco montaggio max. 0,12 mm
Luce del segmento	segmenti compressione max. 0,60 mm raschiaolio max. 0,80 mm
Valvola	larghezza della sede di tenuta aspirazione max. 1,50 mm larghezza della sede di tenuta scarico max. 2,00 mm rotazione testa max. 0,05 mm Guide dell valvola diametro max. 7,05 mm
Pompa dell'olio	gioco rotore esterno - scatola max. 0,20 mm gioco rotore esterno - interno max. 0,20 mm
Valvola by-bass	lunghezza minima della molla 25 mm
Dischi frizione	limite usura organica 2,5 mm
Albero cambio	gioco assiale 0,1 - 0,4 mm
Frizione	lunghezza minima della molla 34,5 mm (nom. 37 mm)

API: SF, SG, SH**TEMPERATURA**

←	—	0°C 32°F	+	→
10W 40			15W 40	
10W 50			15W 50	
10W 60			15W 60	

Olio motore

Si raccomanda di utilizzare solo olii di marca (Shell Advance Ultra 4) che soddisfino o superino i requisiti qualitativi delle classi API, SF, SG o SH (controllare le indicazioni sul contenitore). Possono esser usati sia olii minerali sia sintetici, con le specificazioni indicate.

! AVVERTIMENTO !

QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

DATI TECNICI - TELAIO
640 ADVENTURE-R '99

	640 ADVENTURE-R
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno
Forcella	WP Extreme Ø 50 mm
Corsa sospensione ant/post	300/320 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP) PRO-LEVER con leveraggio in alluminio
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio e pinza flottante, Ø disco freno = 300 mm
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante
Pneumatici anteriore Pressione aria strada solo Pressione aria strada con pass.	90/90 - 21 54S Enduro 3 1,5 bar 2,0 bar
Pneumatici posteriore Pressione aria strada solo Pressione aria strada con pass.	140/80 -18 70R Enduro 3 2,0 bar 2,2 bar
Capacità serbatoio	28 litri riserva 3,8 litri
Trasmissione finale	16 : 40
Catena	$\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ " gli OR
Inclinazione forcella	62,5°
Interasse	1510 ± 10 mm
Altezza sella	940 mm
Altezza minima	320 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	154 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	150 kg
Massimo carico assiale ammissibile dietro	230 kg
Massimo peso complessivo ammissibile	380 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA	
	WP 09.18.S7.55
Grado compressione	14
Grado distensione	12
Molla	4,4 N/mm
Precarico molla	10 mm
Camera compensazione	155 mm
Capacità stelo	ca. 800 ccm
Tipo olio	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE	
	WP 01.18.R7.97
Grado compressione	3
Grado distensione	5
Molla	70/260
Precarico molla	23 mm

COPPIE DI SERRAGGIO		
Vite a colletto semiasse anteriore	M10	40 Nm
Pinza del freno anteriore	M 8	25 Nm + Loctite 243
Dado a colletto semiasse posteriore	M20x1,5	80 Nm
Dado perno braccio oscillante	M14x1,5	100 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sopra	M8	15 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sotto	M8	20 Nm
Viti di serraggio supporto semiasse	M8	10 Nm
Altre viti telaio	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm

DATI TECNICI - MOTORE 640 DUKE '99

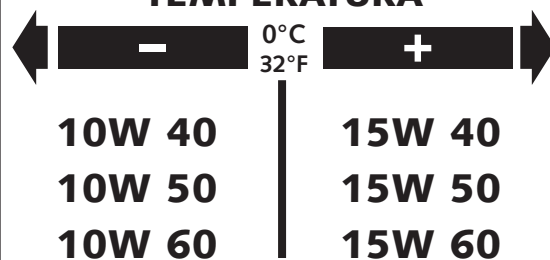
Motore	640 LC4-E
Tipo	monocilindrico con albero bilanciatore e avviamento elettrico a 4 tempi, raffreddato a liquido
Cilindrata	625 cm ³
Alesaggio/corsa	101 / 78 mm
Compressione	11 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice
Albero a camme	249/1
Diagramma distribuzione con 1 mm di gioco valvole	EO 13° primo PMS AO 53° primo PMI ES 51° doppio PMI AS 11° doppio PMS
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini
Bussola piede di biella	bronzina
Pistone	lega - fuso
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio
Lubrificazione	2 pompe dell'olio Eaton
Olio motore	vedi giù #
Quantitativo di olio	ca. 2,1 litri
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 30:81 denti
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio
Cambio	5 marce ad innesti frontali
Rapporti al cambio	1 ^a 14:35 2 ^a 15:24 3 ^a 18:21 4 ^a 20:19 5 ^a 22:18
Impianto di accensione	impianto di accensione a DC-CDI senza rottore con variazione anticipo digitale, tipo KOKUSAN
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 38° PMS a 6000 giri/min
Generatore	12V 200W
Candela	NGK DPR8 EA-9
Distanza elettrodi	0,90 mm
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa
Liquido	1 litro, 40 % antigelo, 60 % acqua, almeno -25° C
Avviamento motore	avviatore elettrico, pedale avviamento

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

	640 DUKE 40 kW
Carburatore tipo	BST40-225
Numero di regolazione	100299
Getto massimo	145
Polverizzatore	689 X-6
Getto minimo	45
Spillo conico	6G5
Posizione spillo	III
Vite di reg. miscela aperta di	2,25 tours

API: SF, SG, SH

TEMPERATURA



Olio motore

Si raccomanda di utilizzare solo olii di marca (Shell Advance Ultra 4) che soddisfino o superino i requisiti qualitativi delle classi API, SF, SG o SH (controllare le indicazioni sul contenitore). Possono esser usati sia olii minerali sia sintetici, con le specificazioni indicate.

! AVVERTIMENTO !

QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

COPPIE DI SERRAGGIO - MOTORE		
Dado esagonale ingranaggio primaria	M20x1,5	Loctite 243 + 170 Nm
Dado a coiletto volano	M16x1,25 sin.	150 Nm
Dado esagonale mozza frizione	M18x1,5	Loctite 243 + 80 Nm
Vite di fermo pedale avviamento	M12x1,5	50 Nm
Viti pompa olio	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Vite ingranaggio albero a camme	M10	Loctite 243+ 35 Nm
Viti per testata cilindro-parte superiore	M6x25	8 Nm
Viti per testata cilindro-parte superiore	M6x50/M6x55 (12.9)	20 Nm
Viti per testata cilindro-parte superiore	M6x65/M6x70 (8.8)	8 Nm
Viti testata	M10	50 Nm
Dado sulla base del cilindro	M10	40 Nm
Vite pignone catena	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Tappo di scarico dell'olio	M22x1,5	30 Nm
Vite magnetica	M12x1,5	20 Nm
Tappo di chiusura valvola bybass	M12x1,5	20 Nm
Viti cave condotti dell'olio	M8x1	10 Nm
Viti cave condotti dell'olio	M10x1	15 Nm
Vite del getto coperchio frizione	M8x1	10 Nm
Tappo di chiusura tendicatena	M12x1,5	20 Nm
Controdadi viti di regolazione valvole	M7x0,75	20 Nm
Candela	M12	20 Nm

TOLERANZE, GIOCHI-MOTORE	
Albero motore	gioco assiale 0,03 - 0,12 mm rotazione des perno max. 0,08 mm
Cuscinetto del biella	gioco radiale max. 0,05 mm gioco assiale max. 1,00 mm
Cilindro 640	diametro max. 101,04 mm
Pistone	gioco montaggio max. 0,12 mm
Luce del segmento	segmenti compressione.....max. 0,60 mm raschiaolio max. 0,80 mm
Valvola	larghezza della sede di tenuta aspirazione max. 1,50 mm larghezza della sede di tenuta scarico max. 2,00 mm rotazione testa.....max. 0,05 mm Guide dell valvola diametro max. 7,05 mm
Pompa dell'olio	gioco rotore esterno - scatola max. 0,20 mm gioco rotore esterno - interno.....max. 0,20 mm
Valvola by-bass	lunghezza minima della molla 25 mm
Dischi frizione	limite usura organica 2,5 mm
Albero cambio	gioco assiale 0,1 - 0,4 mm
Frizione	lunghezza minima della molla.....34,5 mm (nom. 37 mm)

DATI TECNICI - TELAIO 640 DUKE '99

	640 DUKE '99	
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno	
Forcella	Tipo WP - USD 43 Top Adjuster 518T780 Corsa sospensione 140 mm Grado compressione solo = 14, con passaggio = 14 Grado distensione solo = 14, con passaggio = 14 Capacità olio / tipo olio ca. 750 ccm / SAE 5 Camera compensazione 100 mm	
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP) PRO LEVER con leveraggio in alluminio	
Ammortizzatore	Tipo WP BAVP 118Q785 Corsa sospensione 170 mm Grado compressione solo = 3, con passaggio = 5 Grado distensione solo = 5, con passaggio = 3 Precarico molla solo = 23 mm, con passaggio = 28 mm Molla 70 - 260	
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 320 mm, pinza fissa 4-pistone	
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, pinza flottante	
Pneumatici	anteriore: 120/70 R 17 58H	posteriore: 160/60 R 17 69H
Pressione aria solo	2,0 bar	2,2 bar
Pressione aria con pass.	2,2 bar	2,4 bar
Capacità serbatoio	12 litri, 2,5 litri riserva	
Trasmissione finale	17 : 38	
Catena	O-R $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ "	
Lampadas	anabbagliante HB3 12V 65W (attacco P20d) abbagliante HB3 12V 65W (attacco P20d) luce si posizione 12V 5W (attacco W2,1x9,5d) lampade strumenti 12V 1,2W (attacco W2x4,6d) spia indicatore 12V 1,2W (attacco W2x4,6d) fanale posteriore 12V 21/5W (attacco BaY15d) indicatore di direzione 12V 10W (attacco Ba15s)	
Batteria	batteria senza manutenzione 12V 8Ah	
Inclinazione forcella	64,2°	
Interasse	1460 ± 15 mm	
Altezza sella	860 mm	
Altezza minima	250 mm	
Peso in ordine di marcia	145 kg	
Massimo carico assiale ammissibile davanti	150 kg	
Massime carico assiale ammissibile dietro	200 kg	
Massimo peso complessivo ammissibile	350 kg	

COPPIE DI SERRAGGIO -TELAIO

Semiassie anteriore	M 17	40 Nm
Semiassie posteriore	M 20x1,5	80 Nm
Dado perno braccio oscillante	M 14x1,5	100 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sopra	M 8	15 Nm
Viti di serraggio ponte forcella sotto	M 8	15 Nm
Viti di serraggio supporto semiassie	M 8	15 Nm
Pinza del freno anteriore	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Pinze del freno posteriore	M10	40 Nm
Dado a colletto tendicatena	M10	40 Nm
Altre viti telaio	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm

DATI TECNICI - MOTORE 400/620 SC, 620 SC SUPERMOTO 2000

Motore	400 LC4		620 LC4	
Tipo	motore a scoppio, monocilindrico con albero bilanciatore a 4 tempi raffreddato a liquido			
Cilindrata	398 cm³		609 cm³	
Alesaggio/corsa	89 / 64 mm		101 / 76 mm	
Compressione	10,8 : 1		10,4 : 1	
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca			
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice			
Albero a camme	249/1			
Diagramma distribuzione con 1 mm di gioco valvole	EO 22° primo PMS ES 42° doppio PMI	AO 60° primo PMI AS 4° doppio PMS	EO 15° primo PMS ES 54° doppio PMI	AO 52° primo PMI AS 17° doppio PMS
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm			
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,20 mm scarico: 0,20 mm		aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm	
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici			
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini			
Bussola piede di biella	bronzina			
Pistone	lega - fuso			
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio			
Lubrificazione	lubrificazione a circolazione forzata, 2 pompas dell'olio Eaton con coppa			
Olio motore	vedi giù #			
Quantitativo di olio	1,60 litri			
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti diritti 30:81 denti			
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio			
Cambio	5 marce ad innesti frontali			
Rapporti al cambio	1a 14:35 2a 15:24 3a 18:21 4a 20:19 5a 22:18			
Impianto di accensione	impianto di accensione a tiristori senza contatti con variazione anticipo elettronica tipo KOKUSAN 4K-3			
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 40° PMS (5000 giri/min)		variazione a partire ad un max. 36° PMS (5000 giri/min)	
Generatore	12V 110W			
Candela	NGK D8EA		NGK DPR8 EA-9	
Distanza elettrodi	0,90 mm			
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa			
Liquido	1 litro, 40 % Antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C			
Avviamento motore	decompressore a mano e automatico, per avviamenti sia a caldo che a freddo			

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

	400 SC (20 kW)	400 SC	620 SC, SUPERMOTO (20 kW)	620 SC
Carburatore tipo	PHM 38 SD	PHM 38 SD	PHM 40 SD	PHM 40 SD
Numero di regolazione	300896	4894/6	110996	4922
Getto massimo	150	190	155	195
Polverizzatore	DR 266	DR 270 (DR 272)	DR 268	DR 272
Getto minimo	45	45	45	45
Spillo conico	K 51	K 51	K 51	K 51
Posizione spillo	III	II	III	II
Vite di reg.miscela aperta di	1,5 giri	1,5 giri	giri	1,5 giri
Valvola gas	40	40	40	40
Getto avviamento	45	45	45	45
Riduzione potenza	arresto valvola gas 22 mm	—	arresto valvola gas 26 mm	—

TOLERANZE, GIOCHI-MOTORE	
Albero motore	gioco assiale 0,03 - 0,12 mm
	rotazione des perno max. 0,04 mm
Cuscinetto del biella	gioco radiale.....max. 0,05 mm
	gioco assiale max. 1,00 mm
Pistone forgiato	gioco montaggio max. 0,12 mm
Pistone fuso	gioco montaggio max. 0,05 mm
Luce del segmento	segmenti compressione max. 0,60 mm
	raschiaolio max. 0,80 mm
Valvola	larghezza della sede di tenuta aspirazione ...max. 1,50 mm
	larghezza della sede di tenuta scarico max. 2,00 mm
	rotazione testa max. 0,03 mm
	Guide dell valvola diametro.....max. 7,05 mm
Pompa dell'olio	gioco rotore esterno - scatola.....max. 0,20 mm
	gioco rotore esterno - interno max. 0,20 mm
Valvola by-bass	lunghezza minima della molla 25 mm
Dischi frizione	limite usura 2,5 mm
Molla frizione	lunghezza minima 34,5 mm (a nuovo 37 mm)
Albero cambio	gioco assiale 0,1 - 0,4 mm

Art.-Nr. 3.206.006 -I

API: SG, SH

TEMPERATURA

-

0°C
32°F

+

10W 40
10W 50

15W 40
15W 50

#

Olio motore

Si raccomanda di utilizzare solo olii sintetici di marca Shell Advance Ultra 4) che soddisfino o superino i requisiti qualitativi delle classi API SG o SH (controllare le indicazioni sul contenitore).

!

AVVERTIMENTO

!

QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

Manuale di riparazione KTM LC4

DATI TECNICI - TELAIO 400/620 SC, 620 SC SUPERMOTO 2000

	400 SC	620 SC	620 SC SUPERMOTO
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno		
Forcella	WP Up Side Down 43		
Corsa sospensione ant/post	295 / 320 mm		
Suspensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP) PRO-LEVER con leveraggio in alluminio		
Freno anteriore	Ø 260 mm		Ø 320 mm
Freno posteriore	Ø 220 mm		
Pneumatici anteriore	90/90-21 54R		120/70-17
Pressione aria fuori strada	1,0 bar		–
Pressione aria strada solo	1,5 bar		2,0 bar
Pneumatici posteriore	140/80-18 70R		160/60-17
Pressione aria fuori strada	1,2 bar		–
Pressione aria strada solo	2,0 bar		2,2 bar
Capacità serbatoio	9 litri, riserva 2,5 litri		
Trasmissione finale	16:48	16:40	17:38
Catena	$\frac{5}{8}$ x $\frac{1}{4}$ " OR		
Inclinazione forcella	62,5°		
Interasse	1510 ± 10 mm		
Altezza sella	940 mm		920 mm
Altezza minima	375 mm		355 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	122 kg		123 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA	
	WP 0518U782
Grado compressione	14
Grado distensione	14
Molla	4,2 N/mm
Precarico molla	7 mm
Camera compensazione	120 mm
Capacità stelo	ca. 420 ccm
Tipo olio	SAE 5

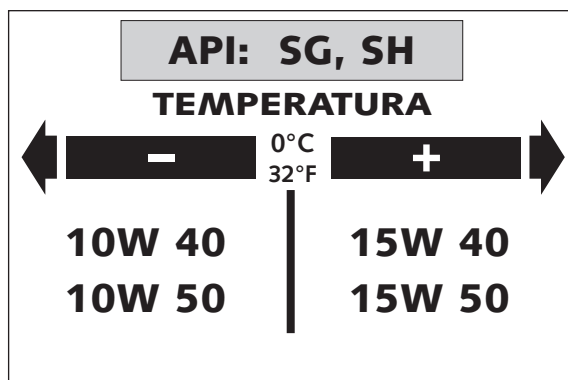
REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE	
	WP 0118T705
Grado compressione	3
Grado distensione	5
Molla	63/260
Precarico molla	23 mm

DATI TECNICI - MOTORE 400/640 LC4-E, ADVENTURE, DUKE 2000

Motore	400 LC4-E	640 LC4-E
Tipo	monocilindrico con albero bilanciatore e avviamento elettrico a 4 tempi, raffreddato a liquido	
Cilindrata	398 cm ³	625 cm ³
Alesaggio/corsa	89 / 64 mm	101 / 78 mm
Compressione	10,8 : 1	11 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca	
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice	
Albero a camme	249/1	
Diagramma distribuzione con 1 mm di gioco valvole	EO 22° primo PMS AO 60° primo PMI ES 42° doppio PMI AS 4° doppio PMS	EO 13° primo PMS AO 53° primo PMI ES 51° doppio PMI AS 11° doppio PMS
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm	
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,20 mm scarico: 0,20 mm	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici	
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini	
Bussola piede di biella	bronzina	
Pistone	lega - fuso / forgiato	
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio	
Lubrificazione	2 pompe dell'olio Eaton	
Olio motore	vedi giù #	
Quantitativo di olio	ca. 2,1 litri	
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 30:81 denti	
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio	
Cambio	5 marce ad innesti frontali	
Rapporti al cambio	1 ^a 14:35 2 ^a 15:24 3 ^a 18:21 4 ^a 20:19 5 ^a 22:18	
Impianto di accensione	impianto di accensione a DC-CDI senza rottore con variazione anticipo digitale, tipo KOKUSAN	
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 38° PMS a 6000 giri/min	
Generatore	12V 200W	
Candela	NGK DPR8 EA-9	
Distanza elettrodi	0,90 mm	
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa	
Liquido	1 litro, 40 % antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C	
Avviamento motore	avviatore elettrico, pedale avviamento	

Art.-Nr. 3.206.006 -I

Manuale di riparazione KTM LC4



Olio motore

Si raccomanda di utilizzare solo olii sintetici di marca (Shell Advance Ultra 4) che soddisfino o superino i requisiti qualitativi delle classi API SG o SH (controllare le indicazioni sul contenitore).

! AVVERTIMENTO !

QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

TOLERANZE, GIOCHI-MOTORE

Albero motore	gioco assiale 0,03 - 0,12 mm rotazione des perno max. 0,08 mm
Cuscinetto del biella	gioco radiale max. 0,05 mm gioco assiale max. 1,00 mm
Cilindro 400	diametro max. 89,04 mm
Cilindro 640	diametro max. 101,04 mm
Pistone fuso	gioco montaggio max. 0,05 mm
Pistone forgiato	gioco montaggio max. 0,12 mm
Luce del segmento	segmenti compressione max. 0,60 mm raschiaolio max. 0,80 mm
Valvola	larghezza della sede di tenuta aspiraz max. 1,50 mm larghezza della sede di tenuta scarico max. 2,00 mm rotazione testa max. 0,05 mm Guide dell valvola de diametro max. 7,05 mm
Pompa dell'olio	gioco rotore esterno - scatola max. 0,20 mm gioco rotore esterno - interno max. 0,20 mm
Valvola by-bass	lunghezza minima della molla 25 mm
Dischi frizione	limite usura organica 2,5 mm
Albero cambio	gioco assiale 0,1 - 0,4 mm
Frizione	lunghezza minima della molla 34,5 mm (nom. 37 mm)

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

	400 LC4-E 25 kW	400 LC4-E 31 kW	400 LC4-E USA
Carburatore tipo	PHM 38 ND	PHM 38 ND	BST40-225
Numero di regolazione	100197	100197	090298
Getto massimo	130	130	142,5
Polverizzatore	AR 264	AR 264	689 X-6
Getto minimo	50	50	45
Spillo conico	K 23	K 23	6G5
Posizione spillo	II	II	III
Vite di reg.miscela aperta di	1,5 giri	1,5 giri	2,5 giri
Valvola gas	50/1	50/1	-
Getto avviamento	45 (50, 55)	45 (50, 55)	-
Riduzione potenza	arresto valvola gas 51 mm	-	-

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

	640 LC4-E Adventure 25 kW	640 LC4-E Adventure 36 kW	640 DUKE 40 kW
Carburatore tipo	BST40-225	BST40-225	BST40-225
Numero di regolazione	080298	090298	100299
Getto massimo	142,5	145,5	145
Polverizzatore	689 X-6	689 X-6	689 X-6
Getto minimo	45	45	45
Spillo conico	6G5	6G5	6G5
Posizione spillo	III	III	III
Vite di reg.miscela aperta di	2,25 giri	2,25 giri	2,25 giri
Valvola gas	-	-	-
Getto avviamento	-	-	-
Riduzione potenza	arresto valvola gas 17 mm	-	-

DATI TECNICI - TELAIO 400/640 LC4-E, 640 LC4-E SUPERMOTO 2000

	400 LC4	640 Supermoto	640 LC4
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno		
Forcella	White Power-Up Side Down 43		
Corsa sospensione ant./post.	270 / 300 mm		
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore WP IBS PRO LEVER con leveraggio in alluminio		
Freno anteriore	Ø 300 mm	Ø 320 mm	Ø 300 mm
Freno posteriore	Ø 220 mm		
Pneumatici anteriore	90/90-21	120/70-17	90/90-21
Pressione aria strada solo	1,5 bar	2,0 bar	1,5 bar
Pressione aria strada con pass.	2,0 bar	2,2 bar	2,0 bar
Pneumatici posteriore	140/80-18	160/60-17	140/80-18
Pressione aria strada solo	2,0 bar	2,2 bar	2,0 bar
Pressione aria strada con pass	2,2 bar	2,4 bar	2,2 bar
Capacità serbatoio	11 o 18 litri, riserva 2,5 litri		
Trasmissione finale	15:45	17:42	16:42
Catena	OR $\frac{5}{8}$ x $\frac{1}{4}$ "		
Batteria	12 V 8 Ah		
Inclinazione forcella	62,5°	63°	62,5°
Interasse	1510 ± 10 mm		
Altezza sella	935 mm	915 mm	935 mm
Altezza minima	355 mm	335 mm	355 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	136 kg	137 kg	135 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	211 kg		
Massimo carico assiale ammissibile dietro	335 kg		
Massimo peso complessivo ammissibile	350 kg		

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

	WP 0518U790
Grado compressione	20
Grado distensione	12
Molla	4,4 N/mm
Precarico molla	6 mm
Camera compensazione	150 mm
Capacità stelo	ca. 420 ccm
Tipo olio	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	WP 0118U707
Grado compressione	6
Grado distensione	7
Molla	66/260
Precarico molla	27 mm

DATI TECNICI - TELAIO

LC4 640 ADVENTURE-R 2000

	640 ADVENTURE-R
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno
Forcella	WP Extreme Ø 50 mm
Corsa sospensione ant/post	280/320 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP) PRO-LEVER con leveraggio in alluminio
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio e pinza flottante, Ø disco freno = 300 mm
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante
Pneumatici anteriore Pressione aria strada solo Pressione aria strada con pass.	90/90 - 21 54S Enduro 3 1,5 bar 2,0 bar
Pneumatici posteriore Pressione aria strada solo Pressione aria strada con pass.	140/80 -18 70R Enduro 3 2,0 bar 2,2 bar
Capacità serbatoio	28 litri riserva 3,5 litri
Trasmissione finale	16 : 42
Catena	5/8 x 1/4" gli OR
Inclinazione forcella	62,5°
Interasse	1510 ± 10 mm
Altezza sella	955 mm
Altezza minima	375 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	154 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	150 kg
Massimo carico assiale ammissibile dietro	230 kg
Massimo peso complessivo ammissibile	380 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA	
	WP 09.18.S7.55
Grado compressione	14
Grado distensione	12
Molla	4,4 N/mm
Precarico molla	10 mm
Camera compensazione	155 mm
Capacità stelo	ca. 400 ccm
Tipo olio	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE	
	WP 01.18.R7.97
Grado compressione	3
Grado distensione	5
Molla	70/260
Precarico molla	23 mm

DATI TECNICI - TELAIO 640 DUKE 2000

	640 DUKE 2000	
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno	
Forcella	Tipo Corsa sospensione Grado compressione Grado distensione Capacità olio / tipo olio Camera compensazione	WP - USD 43 Multi Adjuster 518U795 140 mm solo = 14, con passaggio = 14 solo = 16, con passaggio = 16 ca. 400 ccm / SAE 5 100 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP) PRO LEVER con leveraggio in alluminio	
Ammortizzatore	Tipo Corsa sospensione Grado compressione Grado distensione Precarico molla Molla	WP BAVP 118Q785 170 mm solo = 3, con passaggio = 5 solo = 5, con passaggio = 3 solo = 23 mm, con passaggio = 28 mm 70 - 260
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 320 mm, pinza fissa 4-pistone	
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, pinza flottante	
Pneumatici	anteriore: 120/70 R 17 58H	posteriore: 160/60 R 17 69H
Pressione aria solo	2,0 bar	2,2 bar
Pressione aria con pass.	2,2 bar	2,4 bar
Capacità serbatoio	11 litri, 2,5 litri riserva	
Trasmissione finale	17 : 38	
Catena	O-R $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ "	
Lampadas	anabbagliante abbagliante luce si posizione lampade strumenti spia indicatore fanale posteriore indicatore di direzione	HB3 12V 65W (attacco P20d) HB3 12V 65W (attacco P20d) 12V 5W (attacco W2,1x9,5d) 12V 1,2W (attacco W2x4,6d) 12V 1,2W (attacco W2x4,6d) 12V 21/5W (attacco BaY15d) 12V 10W (attacco Ba15s)
Batteria	batteria senza manutenzione 12V 8Ah	
Inclinazione forcella	64,2°	
Interasse	1460 ± 15 mm	
Altezza sella	860 mm	
Altezza minima	250 mm	
Peso in ordine di marcia	145 kg	
Massimo carico assiale ammissibile davanti	150 kg	
Massime carico assiale ammissibile dietro	200 kg	
Massimo peso complessivo ammissibile	350 kg	

DATI TECNICI - TELAIO 640 DUKE USA, AUS 2000

	640 DUKE 2000	
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno	
Forcella	Tipo WP - USD 43 Top Adjuster 518T780 Corsa sospensione 140 mm Grado compressione solo = 14, con passaggio = 14 Grado distensione solo = 14, con passaggio = 14 Capacità olio / tipo olio ca. 400 ccm / SAE 5 Camera compensazione 100 mm	
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP) PRO LEVER con leveraggio in alluminio	
Ammortizzatore	Tipo WP BAVP 118Q785 Corsa sospensione 170 mm Grado compressione solo = 3, con passaggio = 5 Grado distensione solo = 5, con passaggio = 3 Precarico molla solo = 23 mm, con passaggio = 28 mm Molla 70 - 260	
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 320 mm, pinza fissa 4-pistone	
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, pinza flottante	
Pneumatici	anteriore: 120/70 R 17 58H	posteriore: 160/60 R 17 69H
Pressione aria solo	2,0 bar	2,2 bar
Pressione aria con pass.	2,2 bar	2,4 bar
Capacità serbatoio	12 litri, 2,5 litri riserva	
Trasmissione finale	17 : 38	
Catena	O-R $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ "	
Lampadas	anabbagliante HB3 12V 65W (attacco P20d) abbagliante HB3 12V 65W (attacco P20d) luce si posizione 12V 5W (attacco W2,1x9,5d) lampade strumenti 12V 1,2W (attacco W2x4,6d) spia indicatore 12V 1,2W (attacco W2x4,6d) fanale posteriore 12V 21/5W (attacco BaY15d) indicatore di direzione 12V 10W (attacco Ba15s)	
Batteria	batteria senza manutenzione 12V 8Ah	
Inclinazione forcella	64,2°	
Interasse	1460 ± 15 mm	
Altezza sella	860 mm	
Altezza minima	250 mm	
Peso in ordine di marcia	145 kg	
Massimo carico assiale ammissibile davanti	150 kg	
Massime carico assiale ammissibile dietro	200 kg	
Massimo peso complessivo ammissibile	350 kg	

DATI TECNICI - MOTORE 400 SXC USA 2000

Motore	400 LC4
Tipo	motore a scoppio, monocilindrico a 4 tempi raffreddato a liquido
Cilindrata	398 cm ³
Alesaggio/corsa	89 / 64 mm
Compressione	10,8 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice
Albero a camme	249/1
Diagramma distribuzione con 1 mm di gioco valvole	EO 22° primo PMS AO 60° primo PMI ES 42° doppio PMI AS 4° doppio PMS
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,20 mm scarico: 0,20 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini
Bussola piede di biella	bronzina
Pistone	lega - fuso
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio
Lubrificazione	lubrificazione a circolazione forzata, pompa dell'olio Eaton con coppa
Olio motore	vedi giù
Quantitativo di olio	1,45 litri
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 30:81 denti
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio
Cambio	5 marce ad innesti frontali
Rapporti al cambio	1a 14:35 2a 15:24 3a 18:21 4a 20:19 5a 22:18
Impianto di accensione	impianto di accensione a tiristori senza contatti con variazione anticipo elettronica tipo SEM
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 38° PMS a 6000 giri/min
Generatore	12V 130W
Candela	NGK D8 EA
Distanza elettrodi	0,60 mm
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa
Liquido	1 litro, 40 % Antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C
Avviamento motore	decompressore a mano e automatico, per avviamenti sia a caldo che a freddo

TOLERANZE, GIOCHI-MOTORE

Albero motore	gioco assiale 0,03 - 0,12 mm rotazione del perno max. 0,04 mm
Cuscinetto del biella	gioco radiale.....max. 0,05 mm gioco assiale max. 1,00 mm
Pistone fuso	gioco montaggio max. 0,05 mm
Luce del segmento	segmenti compressione max. 0,60 mm raschiaolio max. 0,80 mm
Valvola	larghezza della sede di tenuta aspirazione ...max. 1,50 mm larghezza della sede di tenuta scarico max. 2,00 mm rotazione testa max. 0,03 mm Guide della valvola diametro.....max. 7,05 mm
Pompa dell'olio	gioco rotore esterno - scatola.....max. 0,20 mm gioco rotore esterno - interno max. 0,20 mm
Valvola by-pass	lunghezza minima della molla 25 mm
Dischi frizione	limite usura organica.....2,5 mm
Molla frizione	lunghezza minima 34,5 mm (a nuovo 37 mm)
Albero cambio	gioco assiale 0,1 - 0,4 mm

DATI TECNICI - TELAIO 400 SXC USA 2000

	400 SXC
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno
Forcella	White Power - EXTREME
Corsa sospensione ant/post	295/320 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP) PRO-LEVER con leveraggio in alluminio
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio e pinza flottante, Ø disco freno = 260 mm
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio e pinza flottante, Ø disco freno = 220 mm,
Pneumatici anteriore	90/90-21 54R
Pressione aria fuori strada	1,0 bar
Pressione aria strada solo	1,5 bar
Pneumatici posteriore	140/80-18 70R
Pressione aria fuori strada	1,2 bar
Pressione aria strada solo	2,0 bar
Capacità serbatoio	9 litri, riserva 1,5 litri
Trasmissione finale	15:50
Catena	gli OR 5/8 x 1/4"
Inclinazione forcella	62,5°
Interasse	1510 ± 10 mm
Altezza sella	940 mm
Altezza minima	375 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	121 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

	05.18.T7.81
Grado compressione	10
Grado distensione	12
Molla	4,2 N/mm
Precarico molla	6 mm
Camera compensazione	130 mm
Capacità stelo	ca 350 ccm
Tipo olio	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	01.18.Q7.82
Grado compressione	3
Grado distensione	4
Molla	63/260
Precarico molla	23 mm

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

	400 SXC
Carburatore tipo	BST 40-225
Numero di regolazione	040599
Getto massimo	160
Polverizzatore	689 X-6
Getto minimo	45
Spillo conico	6G5
Posizione spillo	III
Vite di reg.miscela aperta di	2,25 giri
Valvola gas	50/1
Getto avviamento	—
Riduzione potenza	—
Getto pompa	—

DATI TECNICI - MOTORE 620 SC, 620 SC SUPERMOTO 2001

Motore	620
Tipo	motore a scoppio, monocilindrico con albero bilanciatore a 4 tempi raffreddato a liquido
Cilindrata	609 cm ³
Alesaggio/corsa	101 / 76 mm
Compressione	10,4 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice
Albero a camme	249/1
Diagramma distribuzione con 1 mm di gioco valvole	EO 15° primo PMS AO 52° primo PMI ES 54° doppio PMI AS 17° doppio PMS
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini
Bussola piede di biella	bronzina
Pistone	lega - forgiato
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio
Lubrificazione	lubrificazione a circolazione forzata, 2 pompas dell'olio Eaton con coppa
Olio motore	vedi giù #
Quantitativo di olio	1,60 litri
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 30:81 denti
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio
Cambio	5 marce ad innesti frontali
Rapporti al cambio	1a 14:35 2a 15:24 3a 18:21 4a 20:19 5a 22:18
Impianto di accensione	impianto di accensione a tiristori senza contatti con variazione anticipo elettronica tipo KOKUSAN 4K-3
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 36° PMS (5000 giri/min)
Generatore	12V 110W
Candela	NGK DPR8 EA-9
Distanza elettrodi	0,90 mm
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa
Liquido	1 litro, 40 % Antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C
Avviamento motore	decompressore a mano e automatico, per avviamenti sia a caldo che a freddo

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

	620 SC, 620 SC SUPERMOTO
Carburatore tipo	PHM 40 SD
Numero di regolazione	080600
Getto massimo	155
Polverizzatore	DR 266
Getto minimo	45
Spillo conico	K 51
Posizione spillo	III
Vite di reg. miscela aperta di	1,5 giri
Valvola gas	40
Getto avviamento	45
Riduzione potenza	arresto valvola gas 24 mm

TOLERANZE, GIOCHI-MOTORE	
Albero motore	gioco assiale 0,03 - 0,12 mm
	rotazione des perno max. 0,04 mm
Cuscinetto del biella	gioco radiale.....max. 0,05 mm
	gioco assiale max. 1,00 mm
Pistone forgiato	gioco montaggio max. 0,12 mm
Luce del segmento	segmenti compressione max. 0,60 mm
	raschiaolio max. 0,80 mm
Valvola	larghezza della sede di tenuta aspirazione ...max. 1,50 mm
	larghezza della sede di tenuta scarico max. 2,00 mm
	rotazione testa max. 0,03 mm
	Guide dell valvola diametro max. 7,05 mm
Pompa dell'olio	gioco rotore esterno - scatola.....max. 0,20 mm
	gioco rotore esterno - interno max. 0,20 mm
Valvola by-bass	lunghezza minima della molla 25 mm
Dischi frizione	limite usura 2,5 mm
Molla frizione	lunghezza minima 34,5 mm (a nuovo 37 mm)
Albero cambio	gioco assiale 0,1 - 0,4 mm

API: SG, SH

TEMPERATURA

-

0°C
32°F

+

10W 40
10W 50

15W 40
15W 50

#

Olio motore

Si raccomanda di utilizzare solo olii sintetici di marca Shell Advance Ultra 4) che soddisfino o superino i requisiti qualitativi delle classi API SG o SH (controllare le indicazioni sul contenitore).

!

AVVERTIMENTO

!

QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

DATI TECNICI - TELAIO 620 SC, 620 SC SUPERMOTO 2001

	620 SC	620 SC SUPERMOTO
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno	
Forcella	WP Up Side Down 43	
Corsa sospensione ant/post	295 / 320 mm	
Suspensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP) PRO-LEVER con leveraggio in alluminio	
Freno anteriore	Ø 260 mm	Ø 320 mm
Freno posteriore	Ø 220 mm	
Pneumatici anteriore	90/90-21 54R	120/70-17
Pressione aria fuori strada	1,0 bar	–
Pressione aria strada solo	1,8 bar	2,0 bar
Pneumatici posteriore	140/80-18 70R	160/60-17
Pressione aria fuori strada	1,8 bar	–
Pressione aria strada solo	2,0 bar	2,2 bar
Capacità serbatoio	9 litri, riserva 2,5 litri	
Trasmissione finale	16:40	17:38
Catena	$\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ " OR	
Inclinazione forcella	62,5°	
Interasse	1510 ± 10 mm	
Altezza sella	940 mm	920 mm
Altezza minima	375 mm	355 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	122 kg	123 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

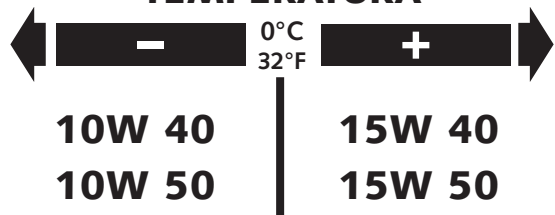
	620 SC WP 0518V706	SC SUPERMOTO WP 0518V721
Grado compressione	14	14
Grado distensione	12	14
Molla	4,2 N/mm	5,0 N/mm
Precarico molla	6 mm	9 mm
Camera compensazione	150 mm	130 mm
Tipo olio	SAE 5	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	620 SC WP 0118V712	SC SUPERMOTO WP 0118V720
Grado compressione	3	5
Grado distensione	5	7
Molla	63 / 260	75 / 260
Precarico molla	23 mm	15 mm

DATI TECNICI - MOTORE 400/640 LC4-E, ADVENTURE, DUKE 2001

Motore	400 LC4-E	640 LC4-E
Tipo	monocilindrico con albero bilanciatore e avviamento elettrico a 4 tempi, raffreddato a liquido	
Cilindrata	398 cm ³	625 cm ³
Alesaggio/corsa	89 / 64 mm	101 / 78 mm
Compressione	10,8 : 1	11 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca	
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice	
Albero a camme	249/1	
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm	
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,20 mm scarico: 0,20 mm	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici	
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini	
Bussola piede di biella	bronzina	
Pistone	lega - fuso / forgiato	
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio	
Lubrificazione	2 pompe dell'olio Eaton	
Olio motore	vedi giù #	
Quantitativo di olio	ca. 2,1 litri	
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 30:81 denti	
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio	
Cambio	5 marce ad innesti frontali	
Rapporti al cambio	1 ^a 14:35 2 ^a 15:24 3 ^a 18:21 4 ^a 20:19 5 ^a 22:18	
Impianto di accensione	impianto di accensione a DC-CDI senza rottore con variazione anticipo digitale, tipo KOKUSAN	
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 38° PMS a 6000 giri/min	
Generatore	12V 200W	
Candela	NGK DPR8 EA-9	
Distanza elettrodi	0,90 mm	
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa	
Liquido	1 litro, 40 % antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C	
Avviamento motore	avviatore elettrico, pedale avviamento	

API: SG, SH
TEMPERATURA


Olio motore

Si raccomanda di utilizzare solo olii sintetici di marca (Shell Advance Ultra 4) che soddisfino o superino i requisiti qualitativi delle classi API SG o SH (controllare le indicazioni sul contenitore).

! AVVERTIMENTO !

QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE E OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.

TOLERANZE, GIOCHI-MOTORE	
Albero motore	gioco assiale 0,03 - 0,12 mm rotazione del perno max. 0,08 mm
Cuscinetto del biella	gioco radiale max. 0,05 mm gioco assiale max. 1,00 mm
Cilindro 400	diametro max. 89,04 mm
Cilindro 640	diametro max. 101,04 mm
Pistone fuso	gioco montaggio max. 0,05 mm
Pistone forgiato	gioco montaggio max. 0,12 mm
Luce del segmento	segmenti compressione max. 0,60 mm raschiaolio max. 0,80 mm
Valvola	larghezza della sede di tenuta aspiraz max. 1,50 mm larghezza della sede di tenuta scarico max. 2,00 mm rotazione testa max. 0,05 mm Guide della valvola diametro max. 7,05 mm
Pompa dell'olio	gioco rotore esterno - scatola max. 0,20 mm gioco rotore esterno - interno max. 0,20 mm
Valvola by-pass	lunghezza minima della molla 25 mm
Dischi frizione	limite usura organica 2,5 mm
Albero cambio	gioco assiale 0,1 - 0,4 mm
Frizione	lunghezza minima della molla 34,5 mm (nom. 37 mm)

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE			
	400 LC4-E 25 kW	400 LC4-E 31 kW	400 LC4-E USA
Carburatore tipo	PHM 38 ND	PHM 38 ND	BST40-225
Numero di regolazione	100197	100197	090298
Getto massimo	130	130	142,5
Polverizzatore	AR 264	AR 264	689 X-6
Getto minimo	50	50	45
Spillo conico	K 23	K 23	6G5
Posizione spillo	II	II	III
Vite di reg. miscela aperta di	1,5 giri	1,5 giri	2,5 giri
Valvola gas	50/1	50/1	–
Getto avviamento	45 (50, 55)	45 (50, 55)	–
Riduzione potenza	arresto valvola gas 51 mm	–	–

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE			
	640 LC4-E Adventure 25 kW	640 LC4-E Adventure 36 kW	640 DUKE 40 kW
Carburatore tipo	BST40-225	BST40-225	BST40-225
Numero di regolazione	080298	090298	100299
Getto massimo	142,5	145,5	145
Polverizzatore	689 X-6	689 X-6	689 X-6
Getto minimo	45	45	45
Spillo conico	6G5	6G5	6G5
Posizione spillo	III	III	III
Vite di reg. miscela aperta di	2,25 giri	2,25 giri	2,25 giri
Valvola gas	–	–	–
Getto avviamento	–	–	–
Riduzione potenza	arresto valvola gas 17 mm	–	–

DATI TECNICI - TELAIO 400/640 LC4-E, 640 LC4-E SUPERMOTO 2001

	400 LC4-E	640 LC4-E Supermoto	640 LC4-E
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno		
Forcella	White Power-Up Side Down 43		
Corsa sospensione ant./post.	270 / 300 mm		
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore WP IBS PRO LEVER con leveraggio in alluminio		
Freno anteriore	Ø 300 mm	Ø 320 mm	Ø 300 mm
Freno posteriore	Ø 220 mm		
Pneumatici anteriore	90/90-21	120/70-17	90/90-21
Pressione aria strada solo	1,8 bar	2,0 bar	1,5 bar
Pressione aria strada con pass.	2,0 bar	2,2 bar	2,0 bar
Pneumatici posteriore	140/80-18	160/60-17	140/80-18
Pressione aria strada solo	2,0 bar	2,2 bar	2,0 bar
Pressione aria strada con pass	2,2 bar	2,4 bar	2,2 bar
Capacità serbatoio	11 o 18 litri, riserva 2,5 litri		
Trasmissione finale	15:45	17:42	16:42
Catena	OR $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ "		
Batteria	12 V 8 Ah		
Inclinazione forcella	62,5°	63°	62,5°
Interasse	1510 ± 10 mm		
Altezza sella	935 mm	915 mm	935 mm
Altezza minima	355 mm	335 mm	355 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	136 kg	137 kg	135 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	211 kg		
Massimo carico assiale ammissibile dietro	335 kg		
Massimo peso complessivo ammissibile	350 kg		

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

	400/640 LC4-E	640 LC4-E SUPERMOTO
	WP 0518V707	WP 0518V721
Grado compressione	20	14
Grado distensione	12	14
Molla	4,4 N/mm	5,0 N/mm
Precarico molla	6 mm	9 mm
Camera compensazione	150 mm	130 mm
Tipo olio	SAE 5	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	400/640 LC4-E	640 LC4-E SUPERMOTO
	WP 0118V710	WP 0118V720
Grado compressione	6	5
Grado distensione	7	7
Molla	66 / 260	75 / 260
Precarico molla	27 mm	15 mm

DATI TECNICI - TELAIO**640 LC4 ADVENTURE 2001**

	640 LC4 ADVENTURE
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno
Forcella	White Power Up Side Down
Corsa sospensione ant/post	275/300 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP) PRO-LEVER con leveraggio in alluminio
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio e pinza flottante, Ø disco freno = 320 mm
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante
Pneumatici anteriore Pressione aria strada solo Pressione aria strada con pass.	90/90 - 21 54S Enduro 3 1,8 bar 2,0 bar
Pneumatici posteriore Pressione aria strada solo Pressione aria strada con pass.	140/80 -18 70R Enduro 3 2,0 bar 2,2 bar
Capacità serbatoio	28 litri riserva 3,5 litri
Trasmissione finale	16 : 42
Catena	$\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ " gli OR
Inclinazione forcella	62,5°
Interasse	1510 ± 10 mm
Altezza sella	955 mm
Altezza minima	355 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	154 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	150 kg
Massimo carico assiale ammissibile dietro	230 kg
Massimo peso complessivo ammissibile	380 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

	WP 14.18.V705
Grado compressione	14
Grado distensione	14
Molla	4,4 N/mm
Precarico molla	4 mm
Camera compensazione	120 mm
Capacità stelo	ca. 420ccm
Tipo olio	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	WP 01.18.V709
Grado compressione	3
Grado distensione	5
Molla	66/260
Precarico molla	27 mm

DATI TECNICI - TELAIO 640 DUKE 2001

	640 DUKE 2001	
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno	
Forcella	Tipo WP - USD 43 Multi Adjuster 518U795 Corsa sospensione 140 mm Grado compressione solo = 14, con passaggio = 14 Grado distensione solo = 16, con passaggio = 16 Capacità olio / tipo olio ca. 400 ccm / SAE 5 Camera compensazione 100 mm	
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP) PRO LEVER con leveraggio in alluminio	
Ammortizzatore	Tipo WP BAVP 118Q785 Corsa sospensione 170 mm Grado compressione solo = 3, con passaggio = 5 Grado distensione solo = 5, con passaggio = 3 Precarico molla solo = 23 mm, con passaggio = 28 mm Molla 70 - 260	
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 320 mm, pinza fissa 4-pistone	
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, pinza flottante	
Pneumatici	anteriore: 120/70 R 17 58H	posteriore: 160/60 R 17 69H
Pressione aria solo	2,0 bar	2,2 bar
Pressione aria con pass.	2,2 bar	2,4 bar
Capacità serbatoio	11 litri, 2,5 litri riserva	
Trasmissione finale	17 : 38	
Catena	O-R $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ "	
Lampadas	anabbagliante HB3 12V 65W (attacco P20d) abbagliante HB3 12V 65W (attacco P20d) luce si posizione 12V 5W (attacco W2,1x9,5d) lampade strumenti 12V 1,2W (attacco W2x4,6d) spia indicatore 12V 1,2W (attacco W2x4,6d) fanale posteriore 12V 21/5W (attacco BaY15d) indicatore di direzione 12V 10W (attacco Ba15s)	
Batteria	batteria senza manutenzione 12V 8Ah	
Inclinazione forcella	64,2°	
Interasse	1460 ± 15 mm	
Altezza sella	860 mm	
Altezza minima	250 mm	
Peso in ordine di marcia	145 kg	
Massimo carico assiale ammissibile davanti	150 kg	
Massime carico assiale ammissibile dietro	200 kg	
Massimo peso complessivo ammissibile	350 kg	

DATI TECNICI - TELAIO 640 DUKE USA, AUS 2001

	640 DUKE 2001	
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno	
Forcella	Tipo Corsa sospensione Grado compressione Grado distensione Capacità olio / tipo olio Camera compensazione	WP - USD 43 Top Adjuster 518T780 140 mm solo = 14, con passaggio = 14 solo = 14, con passaggio = 14 ca. 400 ccm / SAE 5 100 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP) PRO LEVER con leveraggio in alluminio	
Ammortizzatore	Tipo Corsa sospensione Grado compressione Grado distensione Precarico molla Molla	WP BAVP 118Q785 170 mm solo = 3, con passaggio = 5 solo = 5, con passaggio = 3 solo = 23 mm, con passaggio = 28 mm 70 - 260
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 320 mm, pinza fissa 4-pistone	
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, pinza flottante	
Pneumatici	anteriore: 120/70 R 17 58H	posteriore: 160/60 R 17 69H
Pressione aria solo	2,0 bar	2,2 bar
Pressione aria con pass.	2,2 bar	2,4 bar
Capacità serbatoio	12 litri, 2,5 litri riserva	
Trasmissione finale	17 : 38	
Catena	O-R $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ "	
Lampadas	anabbagliante abbagliante luce si posizione lampade strumenti spia indicatore fanale posteriore indicatore di direzione	HB3 12V 65W (attacco P20d) HB3 12V 65W (attacco P20d) 12V 5W (attacco W2,1x9,5d) 12V 1,2W (attacco W2x4,6d) 12V 1,2W (attacco W2x4,6d) 12V 21/5W (attacco BaY15d) 12V 10W (attacco Ba15s)
Batteria	batteria senza manutenzione 12V 8Ah	
Inclinazione forcella	64,2°	
Interasse	1460 ± 15 mm	
Altezza sella	860 mm	
Altezza minima	250 mm	
Peso in ordine di marcia	145 kg	
Massimo carico assiale ammissibile davanti	150 kg	
Massime carico assiale ammissibile dietro	200 kg	
Massimo peso complessivo ammissibile	350 kg	

DATI TECNICI - MOTORE 625 SC, 625 SC SUPERMOTO 2002

Motore	625 LC4
Tipo	motore a scoppio, monocilindrico con albero bilanciatore a 4 tempi raffreddato a liquido
Cilindrata	625 cm ³
Alesaggio/corsa	101 / 78 mm
Compressione	11,0 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice
Albero a camme	249/1
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini
Bussola piede di biella	bronzina
Pistone	lega forgiato
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio
Lubrificazione	lubrificazione a circolazione forzata, 2 pompas dell'olio
Olio motore	10W-40 (Shell Advance Ultra 4)
Quantitativo di olio	1,60 litri
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 30:81 denti
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio
Cambio	5 marce ad innesti frontali
Rapporti al cambio	1a 14:35 2a 15:24 3a 18:21 4a 20:19 5a 22:18
Impianto di accensione	impianto di accensione a DC-CDI senza ruttore con variazione anticipo digitale, tipo KOKUSAN 4K-3C
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 38° PMS (6000 giri/min)
Generatore	12V 150W
Candela	NGK DPR8 EA-9
Distanza elettrodi	0,90 mm
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa
Liquido	1 litro, 40 % Antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C
Avviamento motore	Pedale di avviamento - Interruttore dell'aria

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE	
	625 SC, 625 SC SUPERMOTO
Carburatore tipo	Keihin FCR41
Numero di regolazione	140501
Getto massimo	180
Spillo conico	OBDVT
Getti minimo	45
Getto massimo aria	200
Getto minimo aria	100
Posizione spillo	5.
Valvola gas	15
Getto avviamento	85
Riduzione pozenza	arresto valvola gas 23mm
Arresto membrana pompa	3,2 mm

DATI TECNICI - CICLISTICA 625 SC, 625 SC SUPERMOTO 2002

	625 SC	625 SC SUPERMOTO
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno	
Forcella	Withe Power 4357 MXMA	
Corsa sospensione ant/post	295 / 320 mm	270 / 320
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP BAVP3612) PRO LEVER con leveraggio in alluminio	
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio, e pinza flottante	
Disco freno anteriore	Ø 260 mm	Ø 320 mm
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante	
Pneumatici anteriore	90/90-21	120/70-17
Pressione aria fuori strada	1,0 bar	-
Pressione aria strada guidatore	1,8 bar	2,0 bar
Pneumatici posteriore	140/80-18	160/60-17
Pressione aria fuori strada	1,2 bar	-
Pressione aria strada guidatore	2,0 bar	2,2 bar
Capacità serbatoio	9 litri, riserva 1,5 litri	
Trasmissione finale	16:40 (15:50)	17:38
Catena	XR 5/8 x 1/4	
Lampadina	Faro H4 12V 60/55 Watt (zoccolo P43t) Luce d'ingombro 12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d) Spia 12V 1,2W (zoccolo W2x4,6d) Luce d'arresto, finalino posteriore 12V 21/5W (zoccolo Ba Y15d) Lampeggiatore 12V 10W (zoccolo Ba 15s) La luce di targa 12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d)	
Inclinazione forcella	62,5°	63°
Interasse	1510 ± 10 mm	
Altezza sella	950 mm	920 mm
Altezza minima	340 mm	300 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	122 kg	123 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

	625 SC WP 0518W712	625 SC SUPERMOTO WP 0518W722
Grado compressione	20	14
Grado distensione	12	14
Molla	4,2 N/mm	5,0 N/mm
Precarico molla	5 mm	9 mm
Camera compensazione	140 mm	130 mm
Tipo olio	SAE 5	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	625 SC WP 0118W714	625 SC SUPERMOTO WP 0118W721
Grado compressione	3	5
Grado distensione	5	7
Molla	63 / 260	75 / 260
Precarico molla	23 mm	15 mm

DATI TECNICI - MOTORE 640 LC4, 640 LC4 SUPERMOTO 2002

Motore	640 LC4
Tipo	monocilindrico con albero bilanciatore e avviamento elettrico a 4 tempi, raffreddato a liquido
Cilindrata	624,6 cm ³
Alesaggio/corsa	101 / 78 mm
Compressione	11 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice
Albero a camme	249/1
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 30 mm
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini
Bussola piede di biella	bronzina
Pistone	lega forgiato
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio
Lubrificazione	2 pompe dell'olio
Olio motore	10W-40 (Shell Advance Ultra 4)
Quantitativo di olio	ca. 2,1 litri
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 30:81 denti
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio
Cambio	5 marce ad innesti frontali
Rapporti al cambio	1 ^a 14:35 2 ^a 15:24 3 ^a 18:21 4 ^a 20:19 5 ^a 22:18
Impianto di accensione	impianto di accensione a DC-CDI senza rottore con variazione anticipo digitale, tipo KOKUSAN 4K-2
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 38° PMS a 6000 giri/min
Generatore	12V 200W
Candela	NGK DPR 8 EA9
Distanza elettrodi	0,9 mm
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa
Liquido	1 litro, 40 % antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C
Avviamento motore	avviatore elettrico, pedale avviamento

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

	640 LC4, SUPERMOTO 640 LC4 ADVENTURE	640 DUKE 40 kW
Carburatore tipo	BST40-225	BST40-225
Numero di regolazione	090298	100299
Getto massimo	142,5	145
Polverizzatore	689 X-6	689 X-6
Getto minimo	45	45
Spillo conico	6G5	6G5
Posizione spillo	3.	3.
Vite di reg.miscela aperta di	2,25	2,25

DATI TECNICI - CICLISTICA 640 LC4, 640 LC4 SUPERMOTO 2002

	640 LC4	640 LC4 Supermoto
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno	
Forcella	Witthe Power - Up Side Down 4357 MXMA	
Corsa sospensione ant/post	270 / 300 mm	
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP BAVP3612) PRO LEVER con leveraggio in alluminio	
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio, e pinza flottante	
Disco freno anteriore	Ø 300 mm	Ø 320 mm
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante	
Pneumatici anteriore	90/90-21	120/70-17
Pressione aria strada solo	1,8 bar	2,0 bar
Pressione aria strada con pass.	2,0 bar	2,2 bar
Pneumatici posteriore	140/80-18	160/60-17
Pressione aria strada solo	2,0 bar	2,2 bar
Pressione aria strada con pass	2,2 bar	2,4 bar
Capacità serbatoio	11 o 18 litri, riserva 2,5 litri	
Trasmissione finale	16:42	17:42
Catena	XR 5/8 x 1/4	
Lampadina	Faro H4 12V 60/55 Watt (zoccolo P43t) Luce d'ingombro 12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d) Luci della strumentazione di bordo 12V 1,2W (zoccolo W2x4,6d) Spia 12V 1,2W (zoccolo W2x4,6d) Luce d'arresto, finalino posteriore 12V 21/5W (zoccolo Ba Y15d) Lampeggiatore 12V 10W (zoccolo Ba 15s) La luce di targa 12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d)	
Batteria	12 V 8 Ah	
Inclinazione forcella	62,5°	63°
Interasse	1510 ± 10 mm	
Altezza sella	940 mm	910 mm
Altezza minima	355 mm	335 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	136 kg	137 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	211 kg	
Massimo carico assiale ammissibile dietro	335 kg	
Massimo peso complessivo ammissibile	350 kg	

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

	640 LC4	640 LC4 SUPERMOTO
	WP 0518W714	WP 0518W722
Grado compressione	20	14
Grado distensione	12	14
Molla	4,2 N/mm	5,0 N/mm
Precarico molla	6 mm	9 mm
Camera compensazione	150 mm	130 mm
Tipo olio	SAE 5	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	640 LC4	640 LC4 SUPERMOTO
	WP 0118W724	WP 0118W721
Grado compressione	3	5
Grado distensione	7	7
Molla	66 / 260	75 / 260
Precarico molla	23,5 mm	15 mm

DATI TECNICI - CICLISTICA 640 LC4 ADVENTURE 2002

	640 LC4 ADVENTURE
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno
Forcella	White Power Up Side Down 4860 MXMA
Corsa sospensione ant/post	275/300 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP BAVP3612) PRO-LEVER con leveraggio in alluminio
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio e pinza flottante, Ø disco freno = 320 mm
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante
Pneumatici anteriore	90/90 - 21 Enduro 3
Pressione aria strada solo	1,8 bar
Pressione aria strada con pass.	2,0 bar
Pneumatici posteriore	140/80 -18 Enduro 3
Pressione aria strada solo	2,0 bar
Pressione aria strada con pass.	2,2 bar
Capacità serbatoio	28 litri riserva 2,0 litri
Trasmissione finale	16 : 42
Catena	⁵ /8 x ¹ /4" gli XR
Lampadina	Faro H1 12V 55W (Socket P14,5S) Luce d'ingombro 12V 2W (Ba9s) Luce d'arresto, finalino posteriore 12V 21/5W (Socket BaY 15s) Lampeggiatore 12V 10W (BA15Sa) La luce di targa 12 V 5W (W2,1x9,5d)
Batteria	12 V 8Ah
Inclinazione forcella	62,5°
Interasse	1510 ± 10 mm
Altezza sella	955 mm
Altezza minima	355 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	154 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	150 kg
Massimo carico assiale ammissibile dietro	230 kg
Massimo peso complessivo ammissibile	380 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

	WP 4860 MXMA 1418W711
Grado compressione	14
Grado distensione	14
Molla	4,4 N/mm
Precarico molla	4 mm
Camera compensazione	120 mm
Capacità stelo	ca 420 ccm
Tipo olio	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	WP BAVP3612 0118W715
Grado compressione	6
Grado distensione	7
Molla	70/260
Precarico molla	27 mm

DATI TECNICI – CICLISTICA 640 DUKE II 2002

Telaio	monotrave con tubi in acciaio al cromo-molibdeno
Forcella	Tipo WP 4357 ROMA 0518W716 Escursione. 140 mm Regolazione base compressione conducente = 14 con passeggero = 14 Regolazione base estensione conducente = 16 con passeggero = 16 Sporgenza steli alla piastra superiore. . . . 3 mm Quantitativo olio per stelo / viscosità . . . ca. 400 cc / SAE 5 Camera di compensazione 100 mm
Sospensione posteriore cuscinetti a rullini	monoammortizzatore WP con leveraggio PRO-LEVER al forcellone in alluminio su
Ammortizzatore 0118W719	Tipo monoammortizzatore WP BAVP 4681 Escursione. 170 mm Regolazione base compressione conducente = 3 con passeggero = 5 Regolazione base estensione conducente = 5 con passeggero = 3 Precarico molla conducente = 23 mm con passeggero = 28 mm Tipo molla. 70 – 260
Freno anteriore	a disco forato ø 320 mm e pinza fissa a 4 pistoncini
Freno posteriore	a disco forato ø 220 mm, pinza flottante a pistoncino singolo
Pneumatici	ant: 120/70 R 17 58H post: 160/60 R 17 69H
Pressione conducente	2,0 bar 2,2 bar
Pressione con passeggero	2,2 bar 2,4 bar
Capacità serbatoio	11 litri di cui 2,5 litri di riserva
Rapporto trasmissione finale	17 : 38
Catena	X-Ring 5/8 x 1/4"
Lampade	Faro anabbagliante HB3 12V 65W (attacco P20d) Faro abbagliante HB3 12V 65W (attacco P20d) Luce di posizione. 12V 5W (attacco W2,1x9,5d) Illuminazione cruscotto 12V 1,2W (attacco W2x4,6d) Spie di controllo 12V 1,2W (attacco W2x4,6d) Luce posteriore di stop 12V 21/5W (attacco BaY15d) Frecce. 12V 10W (attacco Ba15s)
Batteria	esente da manutenzione 12V 8Ah
Inclinazione canotto sterzo	64,2°
Interasse	1460 ± 15 mm
Altezza sella senza carico	880 mm
Altezza minima senza carico	250 mm
Peso a secco	ca. 145 kg
Max. carico ammissibile asse ant.	150 kg
Max. carico ammissibile asse post.	200 kg
Max. peso complessivo ammissibile	350 kg

DATI TECNICI - MOTORE 625 SXC 2003

Motore	625 SXC
Tipo	motore a scoppio, monocilindrico con albero bilanciatore a 4 tempi raffreddato a liquido
Cilindrata	625 cm ³
Alesaggio/corsa	101 / 78 mm
Compressione	11,5 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice
Albero a camme	584-V03/1
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 32 mm
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini
Bussola piede di biella	bronzina
Pistone	lega forgiato
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio
Lubrificazione	lubrificazione a circolazione forzata, 2 pompas dell'olio Eaton con coppa
Olio motore	SAE 5W/40, 10W-50 (Motorex Power Synt 4T)
Quantitativo di olio	1,60 litri
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 31:79 denti
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio
Cambio	5 marce ad innesti frontali
Rapporti al cambio	1a 14:35 2a 15:24 3a 18:21 4a 20:19 5a 22:18
Impianto di accensione	impianto di accensione a DC-CDI senza rottore con variazione anticipo digitale, tipo KOKUSAN
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 38° PMS (6000 giri/min)
Generatore	12V 200W
Candela	NGK DCPR8 E
Distanza elettrodi	0,90 mm
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa
Liquido	1 litro, 40 % Antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C
Avviamento motore	elettrico/pedale

TARATURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

	625 SXC
Carburatore tipo	Keihin FCR-MX 41
Codice carburatore	4138A
Getto massimo	165
Spillo conico	OBDVT
Getto minimo	42
Getto massimo aria	200
Getto minimo aria	100
Posizione spillo	5.
Getto avviamento	85
Vite di reg.miscela aperta di	2
Valvola gas	15
Riduzione potenza	arresto valvola gas
Arresto membrana pompa	858 / 2,15 mm
Manopola avviamento a caldo	3,8 mm

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

	625 SXC USA
Carburatore tipo	Mikuni BST40-266
Getto massimo	152,5
Polverizzatore	X-6 689
Getto minimo	45
Spillo conico	6G5
Posizione spillo	III
Vite di reg.miscela aperta di	2,25

DATI TECNICI - TELAIO 625 SXC 2003

	625 SXC
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno
Forcella	Withe Power 4357 MXMA
Corsa sospensione ant/post	295 / 320 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP BAVP4681) PRO LEVER con leveraggio in alluminio
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio, e pinza flottante
Disco freno anteriore	Ø 260 mm
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante
Pneumatici anteriore	90/90-21
Pressione aria fuori strada	1,0 bar
Pressione aria strada guidatore	1,8 bar
Pneumatici posteriore	140/80-18
Pressione aria fuori strada	1,2 bar
Pressione aria strada guidatore	2,0 bar
Capacità serbatoio	9 litri, riserva 2,5 litri
Trasmissione finale	16:40 (USA 15:50)
Catena	XR 5/8 x 1/4
Lampadina	Faro HS1 12V 35/35 Watt (zoccolo PX43t) Luce d'ingombro 12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d) Spia 12V 1,2W (zoccolo W2x4,6d) Luce d'arresto, finalino posteriore 12V 21/5W (zoccolo Ba Y15d) Lampeggiatore 12V 10W (zoccolo Ba 15s) La luce di targa 12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d)
Batteria	12V 8,6 Ah
Inclinazione forcella	62,5°
Interasse	1510 ± 10 mm
Altezza sella	980 mm
Altezza minima	360 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	132 kg

REGOLAZIONI STANDARD-FORCELLA

	625 SXC WP 0518X729
Grado compressione	20
Grado distensione	12
Molla	4,2 N/mm
Precarico molla	5 mm
Camera compensazione	140 mm
Tipo olio	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD-AMMORTIZZATORE

	625 SXC WP 0118X725
Grado compressione	3
Grado distensione	5
Molla	63 / 260
Precarico molla	23 mm

DATI TECNICI - MOTORE 640 LC4, 640 LC4 SUPERMOTO 2003

Motore	640 LC4
Tipo	monocilindrico con albero bilanciatore e avviamento elettrico a 4 tempi, raffreddato a liquido
Cilindrata	625 cm ³
Alesaggio/corsa	101 / 78 mm
Compressione	11,5 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice
Albero a camme	584-V03/1
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 32 mm
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini
Bussola piede di biella	bronzina
Pistone	lega - fuso / forgiato
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio
Lubrificazione	2 pompe dell'olio Eaton
Olio motore	SAE 5W/40, 10W-50 (Motorex Power Synt 4T)
Quantitativo di olio	ca. 2,1 litri
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 31:79 denti
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio, idraulico dimostrato
Cambio	5 marce ad innesti frontali
Rapporti al cambio	1 ^a 14:35 2 ^a 15:24 3 ^a 18:21 4 ^a 20:19 5 ^a 22:18
Impianto di accensione	impianto di accensione a DC-CDI senza rottore con variazione anticipo digitale, tipo KOKUSAN 4K5
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 38° PMS a 6000 giri/min
Generatore	12V 200W
Candela	NGK DCPR 8 E
Distanza elettrodi	0,9 mm
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa
Liquido	1 litro, 40 % antigelo, 60 % acqua, almeno -25°C
Avviamento motore	avviatore elettrico, pedale avviamento

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

	640 LC4 640 LC4 Supermoto
Carburatore tipo	BST40-266
Getto massimo	152,5
Polverizzatore	X-6 689
Getto minimo	45
Spillo conico	6G5
Posizione spillo	III
Vite di reg.miscela aperta di	2,25

TARTURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

	640 LC4 Adventure
Carburatore tipo	BST40-266
Getto massimo	152,5
Polverizzatore	X-6 689
Getto minimo	45
Spillo conico	6G5
Posizione spillo	III
Vite di reg.miscela aperta di	2,25

CARBURATORE - TARATURA IN ORIGINE

	640 DUKE 40 kW
Carburatore tipo	BST40-268
Getto massimo	145
Polverizzatore	689 X-6
Getto minimo	45
Spillo conico	6G5
Posizione spillo	3° dall'alto
Vite registro miscela aperta di	2,25 giri

DATI TECNICI - TELAIO 640 LC4, 640 LC4 SUPERMOTO 2003

	640 LC4	640 LC4 Supermoto
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno	
Forcella	Witthe Power - Up Side Down 4357 MXMA	Witthe Power - Up Side Down 4860 MXMA
Corsa sospensione ant/post	270 / 300 mm	265 / 310 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP BAVP) PRO LEVER con leveraggio in alluminio	
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio, e pinza flottante a 2 pistoncini	Disco in acciaio al carbonio e pinza fissa a 4 pistoncini
Disco freno anteriore	Ø 300 mm	Ø 320 mm
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante	
Pneumatici anteriore	90/90-21	120/70-17
Pressione aria strada solo	1,8 bar	2,0 bar
Pressione aria strada con pass.	2,0 bar	2,2 bar
Pneumatici posteriore	130/80-18	160/60-17
Pressione aria strada solo	2,0 bar	2,2 bar
Pressione aria strada con pass	2,2 bar	2,4 bar
Capacità serbatoio	11 litri, riserva 2,5 litri	
Trasmissione finale	16:42	17:42
Catena	XR 5/8 x 1/4	
Lampadina	Faro H4 12V 60/55 Watt (zoccolo P43t) Luce d'ingombro 12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d) Luci della strumentazione di bordo 12V 1,2W (zoccolo W2x4,6d) Spia 12V 1,2W (zoccolo W2x4,6d) Luce d'arresto, finalino posteriore 12V 21/5W (zoccolo Ba Y15d) Lampeggiatore 12V 10W (zoccolo Ba 15s) La luce di targa 12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d)	
Batteria	12 V 8,6 Ah	
Inclinazione forcella	62°	63°
Interasse	1510 ± 10 mm	
Altezza sella	925 mm	910 mm
Altezza minima	310 mm	290 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	149 kg	149 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	150 kg	
Massimo carico assiale ammissibile dietro	230 kg	
Massimo peso complessivo ammissibile	350 kg	

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

	640 LC4	640 LC4 SUPERMOTO
	WP 0518X730	WP 0518X738
Grado compressione	20	20
Grado distensione	12	15
Molla	4,2 N/mm	4,4 N/mm
Precarico molla	6 mm	28 mm
Camera compensazione	150 mm	110 mm
Tipo olio	SAE 5	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	640 LC4	640 LC4 SUPERMOTO
	WP 0118X729	WP 0118X730
Grado compressione	3	4
Grado distensione	7	8
Molla	66 / 260	70 / 260
Precarico molla	23,5 mm	22 mm

DATI TECNICI - TELAIO 640 LC4 ADVENTURE 2003

	640 LC4 ADVENTURE
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno
Forcella	White Power Up Side Down 4860 MXMA
Corsa sospensione ant/post	275/300 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP BAVP3612) PRO-LEVER con leveraggio in alluminio
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio e pinza flottante, Ø disco freno = 320 mm
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante
Pneumatici anteriore	90/90 - 21 Enduro 3
Pressione aria strada solo	1,8 bar
Pressione aria strada con pass.	2,0 bar
Pneumatici posteriore	140/80 -18 Enduro 3
Pressione aria strada solo	2,0 bar
Pressione aria strada con pass.	2,2 bar
Capacità serbatoio	28 litri riserva 3,5 litri
Trasmissione finale	16 : 42
Catena	$\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ " gli XR
Lampadina	Faro H1 12V 55W (Socket P14,5S) Luce d'ingombro 12V 2W (Ba9s) Lucce d'arresto, finalino posteriore 12V 21/5W (Socket BaY 15s) Lampeggiatore 12V 10W (BA15Sa) La luce di targa 12 V 5W (W2,1x9,5d)
Batteria	12 V 8Ah
Inclinazione forcella	62,5°
Interasse	1510 ± 10 mm
Altezza sella	945 mm
Altezza minima	315 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	158 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	150 kg
Massimo carico assiale ammissibile dietro	230 kg
Massimo peso complessivo ammissibile	380 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

	WP 4860 MXMA 1418X728
Grado compressione	14
Grado distensione	14
Molla	4,4 N/mm
Precarico molla	4 mm
Camera compensazione	120 mm
Capacità stelo	ca 420 ccm
Tipo olio	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	WP BAVP3612 0118X726
Grado compressione	6
Grado distensione	7
Molla	70/260
Precarico molla	27 mm

DATI TECNICI – CICLISTICA 640 DUKE 2003

Telaio	monotrave con tubi in acciaio al cromo-molibdeno
Forcella	Tipo WP 4357 ROMA 0518X732 Escursione. 140 mm Regolazione base compressione conducente = 14 con passeggero = 14 Regolazione base estensione conducente = 16 con passeggero = 16 Sporgenza steli alla piastra superiore. 3 mm Quantitativo olio per stelo / viscosità ca. 400 cc / SAE 5 Camera di compensazione 100 mm
Sospensione posteriore	monoammortizzatore WP con leveraggio PRO-LEVER al forcellone in alluminio su cuscinetti a rullini
Ammortizzatore	Tipo monoammortizzatore WP BAVP 4681 0118X728 Escursione. 170 mm Regolazione base compressione conducente = 3 con passeggero = 5 Regolazione base estensione conducente = 5 con passeggero = 3 Precarico molla conducente = 23 mm con passeggero = 28 mm Tipo molla. 70 – 260
Freno anteriore	a disco forato flottante ø 320 mm e pinza fissa a 4 pistoncini
Freno posteriore	a disco forato ø 220 mm, pinza flottante a pistoncino singolo
Pneumatici	ant: 120/70 R 17 58H post: 160/60 R 17 69H
Pressione conducente	2,0 bar 2,2 bar
Pressione con passeggero	2,2 bar 2,4 bar
Capacità serbatoio	11 litri di cui 2,5 litri di riserva
Rapporto trasmissione finale	16 : 38
Catena	X-Ring 5/8 x 1/4"
Lampade	Faro anabbagliante HB3 12V 65W (attacco P20d) Faro abbagliante HB3 12V 65W (attacco P20d) Luce di posizione. 12V 5W (attacco W2,1x9,5d) Illuminazione cruscotto 12V 1,2W (attacco W2x4,6d) Spie di controllo 12V 1,2W (attacco W2x4,6d) Luce posteriore di stop 12V 21/5W (attacco BaY15d) Frecce. 12V 10W (attacco Ba15s)
Batteria	esente da manutenzione 12V 8Ah
Inclinazione canotto sterzo	63,5°
Interasse	1460 ± 15 mm
Altezza sella senza carico	900 mm
Altezza minima senza carico	270 mm
Peso a secco	ca. 149 kg
Max. carico ammissibile asse ant.	150 kg
Max. carico ammissibile asse post.	200 kg
Max. peso complessivo ammissibile	350 kg

DATI TECNICI - MOTORE 660 SMC 2003

Motore	660 SMC
Tipo	motore a scoppio, monocilindrico con albero bilanciatore a 4 tempi raffreddato a liquido
Cilindrata	653 cm ³
Alesaggio/corsa	102 / 80 mm
Compressione	11,5 : 1
Carburante	carburante super senza piombo con almeno 95 NO ricerca
Distribuzione	4 valvole comandate da bilanciere e 1 albero a camme in testa azionato per mezzo di catena semplice
Albero a camme	586-V039
Diametro valvola	aspirazione: 36 mm scarico: 32 mm
Gioco valvola a freddo	aspirazione: 0,15 mm scarico: 0,15 mm
Supporti albero motore	2 cuscinetti a rulli cilindrici
Cuscinetto di biella	gabbia a rullini
Bussola piede di biella	bronzina
Pistone	lega forgiato
Segmenti	1 segmento compressione, 1 segmento leggermente smussato, 1 segmento raschiaolio
Lubrificazione	lubrificazione a circolazione forzata, 2 pompas dell'olio Eaton con coppa
Olio motore	SAE 5W/40, 10W-50 (Motorex Power Synt 4T)
Quantitativo di olio	1,60 litri
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti dritti 31:79 denti
Frizione	frizione a dischi multipli in bagno d'olio
Cambio	5 marce ad innesti frontali
Rapporti al cambio	1a 14:35 2a 15:24 3a 18:21 4a 20:19 5a 22:18
Impianto di accensione	impianto di accensione a DC-CDI senza rottore con variazione anticipo digitale, tipo KOKUSAN
Anticipo fisso	variazione a partire ad un max. 38° PMS (6000 giri/min)
Generatore	12V 200W
Candela	NGK DCPR8 E
Distanza elettrodi	0,90 mm
Raffreddamento	raffreddamento a liquido, circolazione forzata del liquido con pompa
Liquido	almeno -25°C
Avviamento motore	pedale di avviamento

TARATURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE	
	660 SMC
Carburatore tipo	Keihin FCR-MX 41
Codice carburatore	4138A
Getto massimo	165
Spillo conico	OBDVT
Getto minimo	42
Getto massimo aria	200
Getto minimo aria	100
Posizione spillo	5.
Getto avviamento	85
Vite di reg.miscela aperta di	2
Valvola gas	15
Riduzione potenza	arresto valvola gas
Arresto membrana pompa	858 / 2,15 mm
Manopola avviamento a caldo	3,8 mm

DATI TECNICI - TELAIO 660 SMC 2003

	660 SMC
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno
Forcella	Withe Power 4860 MXMA
Corsa sospensione ant/post	265 / 310 mm
Sospensione posteriore	Monoammortizzatore (WP BAVP4681) con leveraggio PRO-LEVER abbinato al forcellon f supportato su cuscinetti a rullini.
Freno anteriore	a disco forato e pinza fissa a 4 pistoncini
Disco freno anteriore	Ø 320 mm
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm, e pinza flottante
Pneumatici anteriore	120/70-17
Pressione aria	2,0 bar
Pneumatici posteriore	160/60-17
Pressione aria	2,2 bar
Capacità serbatoio	9 litri, riserva 2,5 litri
Trasmissione finale	16:38
Catena	XR 5/8 x 1/4
Lampadina	Faro HS1 12V 35/35 Watt (zoccolo PX43t) Luce d'ingombro 12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d) Spia 12V 1,2W (zoccolo W2x4,6d) Luce d'arresto, finalino posteriore 12V 21/5W (zoccolo Ba Y15d) Lampeggiatore 12V 10W (zoccolo Ba 15s) La luce di targa 12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d)
Inclinazione forcella	63°
Interasse	1510 ± 10 mm
Altezza sella	910 mm
Altezza minima	290 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	131 kg

REGOLAZIONI STANDARD-FORCELLA

	660 SMC WP 1418X738
Grado compressione	20
Grado distensione	15
Molla	4,4 N/mm
Precarico molla	28 mm
Camera compensazione	110 mm
Tipo olio	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD-AMMORTIZZATORE

	660 SMC WP 0118X730
Grado compressione	4
Grado distensione	8
Molla	70 / 260
Precarico molla	22 mm

COPPIE DI SERRAGGIO - MOTORE

Dado esagonale ingranaggio primaria	M20x1,5	Loctite 243 + 170 Nm
Dado flangiato volano (LC4, ADVENTURE, DUKE)	M16x1,25 links	80° C + 150 Nm
Dado flangiato volano (SC, SXC)	M12x1 links	60 Nm
Dado esagonale mozzo frizione	M18x1,5	Loctite 243 + 100 Nm
Viti flangiate molle frizione	M6	10 Nm
Vite di fermo pedale avviamento	M12x1,5	50 Nm
Viti ad esagono cavo mozzo a ruota libera (avviamento elettrico)	M6x12/M6x12,5	Loctite 648 + 12/16 Nm
Viti pompa olio	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Vite flangiata pompa olio (a partire dal modello 2003)	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vite ingranaggio albero a camme	M10	Loctite 243 + 35 Nm
Viti per testa cilindro-parte superiore	M6x25/M6x35/M6x65/M6x70 (8.8)	8 Nm
Viti per testa cilindro-parte superiore	M6x50/M6x55 (12.9)	15 Nm
Viti per testa cilindro-parte superiore (a partire dal modello 2003)	M6 (8.8)	10 Nm
Viti per testa cilindro-parte superiore (a partire dal modello 2003)	M7 (12.9)	15 Nm
Viti testa cilindro	M8	25 Nm
Viti testa cilindro	M6	8 Nm
Viti testa cilindro (a partire dal modello 2003)	M6	10 Nm
Viti testa cilindro	M10	50 Nm
Dado base cilindro	M10	40 Nm
Vite di chiusura – testa cilindro (SC)	M10	20 Nm
Vite pignone catena 8.8	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Vite pignone catena 10.9	M10	Loctite 243 + 60 Nm
Dado pignone catena	M20x1,5	60 Nm
Tappo di scarico dell'olio	M22x1,5	30 Nm
Vite magnetica	M12x1,5	20 Nm
Tappo di chiusura valvola bybass	M12x1,5	20 Nm
Viti passaggio olio condotti olio	M8x1	10 Nm
Viti passaggio olio condotti olio	M10x1	15 Nm
Vite passaggio olio coperchio frizione	M8	10 Nm
Tappo di chiusura tendicateni	M12x1,5	20 Nm
Guidacateni distribuzione	M12x1,25	Loctite 243 + 8 Nm
Guidacateni distribuzione (a partire dal modello 2003)	M6	10 Nm
Tendicateni distribuzione	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Innensechskantschraube Steuerkettenführung	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Pattino tendicateni	M8	Loctite 243 + 15 Nm
Protezione catena	M6	8 Nm
Vite TCEI pattino guida catena distribuzione (a partire dal modello 2003)	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Controdadi viti di regolazione valvole	M7x0,75	16 Nm
Vite di bloccaggio dell'albero motore	M8	25 Nm
Candela	M12x1,25	20 Nm
Vite di fissaggio motore	M8	40 Nm
Vite di fissaggio motore	M10	70 Nm
Piastrina di fissaggio cuscinetto albero primario	M6	Loctite 648 + 8 Nm
Piastrina di fissaggio cuscinetto albero primario (a partire dal modello 2003)	M6	Loctite 648 + 10 Nm
Vite di fissaggio cuscinetto supporto selettore	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Supporto selettore	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Supporto selettore (a partire dal modello 2003)	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Selettore desmodromico	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Carter motore, coperchio frizione, coperchio accensione	M6	10 Nm
Coperchio pompa acqua	M6	10 Nm
Viti accensione	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Statore (SC)	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Statore (avviamento elettrico)	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Pedale avviamento	M8	25 Nm
Leva cambio	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Coperchio filtro olio	M6	10 Nm
Coperchio microfiltro (SC)	M5	6 Nm
Flangia avviamento, coperchio avviamento	M6	10 Nm
Vite TCEI cilindro pompa frizione	M6	10 Nm
Motorino d'avviamento elettrico	M6	10 Nm
Coperchio valvole	M6	10 Nm
Flangia dello scarico	M6	10 Nm
Vite TCEI leva del decompressore	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Piastrina di fissaggio accensione (SC)	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Viti rimanenti motore	M5	6 Nm
	M6	10 Nm

COPPIE DI SERRAGGIO – CICLISTICA

Perno ruota anteriore	M16x1,5, M17	40 Nm
Perno ruota anteriore (400 SXC)	M10	40 Nm
Perno ruota anteriore	M24x1,5	40 Nm
Perno ruota posteriore	M20x1,5	80 Nm
Ammortizzatore in alto	M10	45 Nm
Ammortizzatore in basso	M10	45 Nm
Disco freno posteriore	M6	Loctite 243 + 10Nm
Disco freno anteriore	M6	Loctite 243 + 10Nm
Pinza del freno anteriore	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Pinza del freno anteriore (LC4 Supermoto)	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Viti TCEI pinza freno ant. (DUKE)	M10x1,25	Loctite 243 + 45 Nm
Viti TCEI supporto pinza freno post. (DUKE)	M10	40 Nm
Viti TCEI supporto pinza freno post (660 SMC)	M10	60 Nm
Perno di supporto asta di collegamento/telaio	M12	60 Nm
Dadi flangiati perno leva a squadra	M14x1,5	100 Nm
Vite supporto motore	M10	45 Nm
Giunto sferico per asta di spinta	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Dadi di bloccaggio per viti corona	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Dado esagonale perno forcellone	M14x1,5	100 Nm
Viti di serraggio piastra forcella sup. (USD 43)	M8	20 Nm
Viti di serraggio piastra forcella sup. (EXTREME)	M8	15 Nm
Viti di serraggio piastra forcella sup. (USD 48)	M8	20 Nm
Viti di serraggio piastra forcella inf. (USD 43)	M8	15 Nm
Viti di serraggio piastra forcella inf. (EXTREME)	M8	20 Nm
Viti di serraggio piastra forcella inf. (USD 48)	M8	15 Nm
Viti di serraggio fondelli forcella	M8	10 Nm
Dadi flangiati eccentrici tendicatena (DUKE)	M10	40 Nm
Viti cavallotti fissaggio manubrio	M8	Loctite 243 + 20 Nm
Vite TCEI supporto manubrio ammortizzato (LC4, LC4-SM, SMC, ADVENTURE, DUKE)	M10	Loctite 243 + 20 Nm
Vite TCEI supporto manubrio non ammortizzato (SC, SC-SM)	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Fermacopertone	M8	5 Nm
Serraggio perno di sterzo	M8	20 Nm
Telaio posteriore	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Nippli dei raggi		4 Nm
Vite per ghiera di registro precarico molla ammortizzatore	M6	8 Nm
Altre viti della ciclistica	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Altri dadi flangiati della ciclistica	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm

TOLERANZE, GIOCHI-MOTORE

Albero motore	gioco assiale	0,03 - 0,12 mm
	disassamento assi semialberi	max. 0,08 mm
Cuscinetto di biella	gioco radiale	max. 0,05 mm
	gioco assiale	max. 1,10 mm
Cilindro 400	diametro	max. 89,04 mm
Cilindro 640	diametro	max. 101,04 mm
Cilindro 660	diametro	max. 102,04 mm
Pistone forgiato	gioco montaggio	max. 0,12 mm
Pistone fuso	gioco montaggio	max. 0,05 mm
Luce segmento	segmento compressione	max. 0,80 mm
	raschiaolio	max. 1,00 mm
Valvole	larghezza della sede di tenuta aspirazione.	max. 1,50 mm
	larghezza della sede di tenuta scarico	max. 2,00 mm
	sfarfallamento funghi	max. 0,05 mm
	diametro guide valvole	max. 7,05 mm
Pompa dell'olio	gioco rotore esterno - corpo pompa.	max. 0,20 mm
	gioco rotore esterno - interno	max. 0,20 mm
Valvola by-bass	lunghezza minima della molla	25 mm
Dischi frizione	lunghezza minima della molla	min. 34,5 mm (nuovo 37 mm)
	lunghezza molle frizione 660 SMC	min. 31,5 mm (nuovo 33,5 mm)
	limite usura	min. 2,5 mm
Albero a camme	diametro supporto (cuscinetto a rullini)	min. 19,97 mm
Assi bilancieri	gioco assiale	0,1 - 0,4 mm
Semialberi – misura esterna		66 mm +/- 0,05 mm

TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE 11

INDICE

MODELLO 1998

TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE (SX, SXC, SC)	11-2
TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE (LC4, LC4 COMP.)	11-3
TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE (ADVENTURE-R)	11-4
TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE (DUKE-E)	11-5

MODELLO 1999

TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE (SX, SXC, SC)	11-6
TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE (LC4, LC4 COMP.)	11-7
TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE (ADVENTURE-R)	11-8
TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE (DUKE '99)	11-9

MODELLO 2001

TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE (620 SC)	11-10
TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE (LC4-E, ADVENTURE) . .	11-12
TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE (DUKE)	11-14

MODELLO 2002

TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE 625 SC	11-16
TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE LC4, ADVENTURE . . .	11-18
TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE DUKE	11-20

MODELLO 2003

TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE 625 SXC, 660 SMC . . .	11-22
TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE 640 LC4, ADVENTURE . .	11-24
TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE DUKE	11-26

TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE


 SX, SXC, SC
9.98

**PER UN IMPIEGO A LIVELLO SPORTIVO DELLA MOTOCICLETTA
OCORRE EFFETTUARE DOPO OGNI GARA LA MAUTENZIONE
PREVISTA OLTRE I 5000 KM**

	Motociclisti KTM		Officina specializzata KTM			
	ogni messa in funzione	dopo ogni pulizia	1a manutenzione dopo 1000 km o 10 h	ogni 2500 km o 25 ore	ogni 5000 km o una volta al anno	minimo una volta al anno
Controllo livello olio motore	●					
Sostituzione olio motore			●	●		●
Quando si effettua il cambio dell'olio del motore pulire il filtro dell'olio ed i magneti delle viti di chiusura			●	●		●
Sostituzione elemento filtro olio			●	●		●
Sostituzione del microfiltro			●	●		●
Controllo usura ed installazione tubazioni olio			●		●	
Controllo gioco valvole			●		●	
Pulizia candela e regolazione distanza elettrodi					●	
Dopo 10000 km cambiare la candela di accensione						
Controllo il momento di accensione					●	
Svuotare vaschetta carburatore e pulire		●			●	●
Regolare il minimo					●	
Accertarsi che i tubi di sfiamamento del motore e del serbatoio non siano piegati			●		●	
Pulire il filtro dell'aria e la cassetta del filtro		●			●	●
Controllo pignoni catena, guida catena e catena	●		●		●	
Manutenzione del tendicatena ad eccentrico						●
Pulizia e lubrificazione catena	●	●			●	
Controllo tendicatena	●		●		●	
Controllo livello liquido raffreddamento	●		●		●	
Controllo la qualità dell'anticongelante						●
Controllo tenuta circuito raffreddamento	●		●		●	
Controllo tenuta sistema di scarico						●
Ripristinare il riempimento in lana di vetro del silenziatore (silenziatore finale in alluminio)				●	●	
Controllo sospensione silenziatore			●		●	
Controllo livello liquido freni nei rispettivi serbatoio	●		●		●	
Sostituzione liquido freni						●
Controllo stato ed usura pastiglie freni	●				●	
Controllo dischi freni					●	
Controllo stato ed installazione tubazioni freni	●		●		●	
Controllo corsa a vuoto e scorrevolezza leva del freno a mano e pedale freni	●		●		●	
Controllo regolazione ed efficacia forcella	●				●	
Controllo tenuta forcella					●	
Svitare le viti di sfiamo sugli ammortizzatori della forcella (sovrappressione)					●	
Sostituzione olio forcella						●
Effettuare manutenzione completa della forcella telescopica						●
Pulizia manicotti parapolvere forcella		●			●	●
Controllo gioco cuscinetti distribuzione e regolare			●		●	
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti distribuzione e guarnizione relative						●
Controllo regolazione ed efficacia ammortizzatore	●				●	
Verificare lo stato di usura dell'anello torico dell'ammortizzatore					●	●
Effettuare la manutenzione completa dell'ammortizzatore					●	
Lubrificare il nippel di lubrificazione sulla leva a squadra del sistema di ammortizzazione Pro Lever					●	
Smontare e effettuare la manutenzione dell'articolazione del sistema di ammortizzazione Pro Lever						●
Manutenzione cuscinetti forcella						●
Controllo tensione raggi ed assetto cerchi	●		●		●	
Controllo gioco cuscinetti ruote	●				●	
Controllo della gomma ammortizzante del mozzo posteriore					●	
Controllo stato e pressione pneumatici	●				●	
Controllo usura e scorrevolezza cavi di comando	●				●	
Regolazione e lubrificazione cavi di comando		●	●		●	
Controllo circuito elettrico	●		●		●	
Controllo l'orientamento dei fari					●	
Trattare l'accensione, il tastatore di corto circuito e l'interruttore dei proiettori con spray di contatto		●			●	
Controllo serraggio viti, dadi e fascetti	●		●		●	
Oliare o ingrassare i punti scorrevoli e le sedi dei cuscinetti		●	●		●	

TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE		Motociclisti KTM		Officina specializzata KTM		
 400/640 LC4'98 620 LC4 Comp.'98 4.98 PER UN IMPIEGO A LIVELLO SPORTIVO DELLA MOTOCICLETTA OCCORRE EFFETTUARE DOPO OGNI GARA LA MAUTENZIONE PREVISTA OLTRE I 5000 KM		ogni messa in funzione	dopo ogni pulizia	1 ^a manutenzione dopo 500	ogni 5000 km o una volte al anno	minimo una volte al anno
Controllo livello olio motore	●					
Sostituzione olio motore				●	●	●
Pulire il vite di magneti e vite di chiusura				●	●	●
Sostituzione elemento filtro olio				●	●	●
Sostituzione il filtro a maglia fine (filtro a vite) del tubo di petto del telaio				●	●	●
Controllo usura ed installatione tubazioni olio				●	●	
Controllo gioco valvole				●	●	
Pulizia candela e regolazione distanza elettrodi					●	
Dopo 10000 km cambiare la candela di accensione						
Svuotare vaschetta carburatore e pulire		●			●	●
Regolare il minimo					●	
Controllare che tutti i tubi di sfiato del motore e del carburatore siano sistemati senza pieghe				●	●	
Pulire il filtro dell'aria e la cassetta del filtro		●			●	●
Controllo pignoni catena, guida catena e catena	●			●	●	
Pulizia e lubrificazione catena	●	●			●	
Controllo tendicatena	●			●	●	
Controllo livello liquido raffreddamento	●			●	●	
Controllo la qualità del'anticongelante						●
Controllo tenuta circuito raffreddamento	●			●	●	
Controllo tenuta sistema di scarico						●
Controllo sospensione silenziatore				●	●	
Controllo livello liquido freni nei rispettivi serbatoio	●			●	●	
Sostituzione liquido freni						●
Controllo stato ed usura pastiglie freni	●				●	
Controllo dischi freni					●	
Controllo stato ed installazione tubazioni freni	●			●	●	
Controllo corsa a vuoto e scorrevolezza leva del freno a mano e pedale freni	●			●	●	
Controllo regolazione ed efficacia forcella	●				●	
Controllo tenuta forcella					●	
Svitare le viti di sfiato sugli ammortizzatori della forcella (sovrappressione)					●	
Sostituzione olio forcella						●
Effettuare manutenzione completa della forcella telescopica						●
Pulizia manicotti parapolvere forcella					●	●
Controllo gioco cuscinetti distribuzione e regolare				●	●	
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti distribuzione e guarnizione relative						●
Controllo regolazione ed efficatia ammortizzatore	●				●	
Verificare lo stato di usura dell'anello torico dell'ammortizzatore					●	●
Effettuare la manutenzione completa dell'ammortizzatore						●
Lubrificare il nippel di lubrificazione sulla leva a squadra del sistema di ammortizzazione Pro Lever					●	
Smontare e effettuare la manutenzione dell'articolazione del sistema di ammortizzazione Pro Lever						●
Manutenzione cuscinetti forcella						●
Controllo tensione raggi ed assetto cerchi	●			●	●	
Controllo gioco cuscinetti ruote	●				●	
Controllo della gomma ammortizzante del mozzo posteriore					●	
Controllo stato e pressione pneumatici	●				●	
Controllo usura e scorrevolezza cavi di comando	●				●	
Regolazione e lubrificazione cavi di comando		●		●	●	
Controllo circuito elettrico	●			●	●	
Controllare il cofano della batteria e gli allacciamenti					●	●
Controllo l'orientamento dei fari					●	
Trattare l'accensione, l'interruttore di arresto d'emergenza e l'interruttore dei proiettori con spray di contatto		●			●	
Controllo serraggio viti, dadi e fascetti	●			●	●	
Oliare o ingrassare i punti scorrevoli e le sedi dei cuscinetti		●		●	●	

TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE



Adventure-R 3.98

**PER UN IMPIEGO A LIVELLO SPORTIVO DELLA MOTOCICLETTA
OCORRE EFFETTUARE DOPO OGNI GARA LA MAUTENZIONE
PREVISTA OLTRE I 5000 KM**

	Motociclisti KTM		Officina specializzata KTM			
	ogni messa in funzione	dopo ogni pulizia	1a manutenzione dopo 1000 km o 10 h	ogni 2500 km o 25 ore	ogni 5000 km o una volta al anno	minimo una volta al anno
Controllo livello olio motore	●					
Sostituzione olio motore			●	●		●
Quando si effettua il cambio dell'olio del motore pulire il filtro dell'olio ed i magneti delle viti di chiusura			●	●		●
Sostituzione elemento filtro olio			●	●		●
Sostituzione il filtro a maglia fine (filtro a vite) del tubo di petto del telaio			●		●	●
Controllo usura ed installazione tubazioni olio			●		●	
Controllo gioco valvole			●		●	
Pulizia candela e regolazione distanza elettrodi					●	
Dopo 10000 km cambiare la candela di accensione						
Svuotare vaschetta carburatore e pulire		●			●	●
Regolare il minimo					●	
Accertarsi che i tubi di sfiamamento del motore e del serbatoio non siano piegati			●		●	
Pulire il filtro dell'aria e la cassetta del filtro		●			●	●
Controllo pignoni catena, guida catena e catena	●		●		●	
Manutenzione del tendicatena ad eccentrico						●
Pulizia e lubrificazione catena	●	●			●	
Controllo tendicatena	●		●		●	
Controllo livello liquido raffreddamento	●		●		●	
Controllo la qualità dell'anticongelante						●
Controllo tenuta circuito raffreddamento	●		●		●	
Controllo tenuta sistema di scarico						●
Controllo sospensione silenziatore			●		●	
Controllo livello liquido freni nei rispettivi serbatoio	●		●		●	
Sostituzione liquido freni						●
Controllo stato ed usura pastiglie freni	●				●	
Controllo dischi freni					●	
Controllo stato ed installazione tubazioni freni	●		●		●	
Controllo corsa a vuoto e scorrevolezza leva del freno a mano e pedale freni	●		●		●	
Controllo regolazione ed efficacia forcella	●				●	
Controllo tenuta forcella					●	
Svitare le viti di sfiamo sugli ammortizzatori della forcella (sovrappressione)					●	
Sostituzione olio forcella						●
Effettuare manutenzione completa della forcella telescopica						●
Pulizia manicotti parapolvere forcella		●			●	●
Controllo gioco cuscinetti distribuzione e regolare			●		●	
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti distribuzione e guarnizione relative						●
Controllo regolazione ed efficacia ammortizzatore	●				●	
Verificare lo stato di usura dell'anello torico dell'ammortizzatore					●	●
Effettuare la manutenzione completa dell'ammortizzatore					●	
Lubrificare il nippel di lubrificazione sulla leva a squadra del sistema di ammortizzazione Pro Lever					●	
Smontare e effettuare la manutenzione dell'articolazione del sistema di ammortizzazione Pro Lever						●
Manutenzione cuscinetti forcella						●
Controllo tensione raggi ed assetto cerchi	●		●		●	
Controllo gioco cuscinetti ruote	●				●	
Controllo della gomma ammortizzante del mozzo posteriore					●	
Controllo stato e pressione pneumatici	●				●	
Controllo usura e scorrevolezza cavi di comando	●				●	
Regolazione e lubrificazione cavi di comando		●	●		●	
Controllo circuito elettrico	●		●		●	
Controllo l'orientamento dei fari					●	
Trattare l'accensione, il tastatore di corto circuito e l'interruttore dei proiettori con spray di contatto		●			●	
Controllo serraggio viti, dadi e fascetti	●		●		●	
Oliare o ingrassare i punti scorrevoli e le sedi dei cuscinetti		●	●		●	

TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE		Motociclisti KTM		Officina specializzata KTM			
 PER UN IMPIEGO A LIVELLO SPORTIVO DELLA MOTOCICLETTA OCCORRE EFFETTUARE DOPO OGNI GARA LA MAUTENZIONE PREVISTA OLTRE I 5000 KM		ogni messa in funzione	dopo ogni pulizia	1a manutenzione dopo 1000 km o 10 h	ogni 2500 km o 25 ore	ogni 5000 km o una volte al anno	minimo una volte al anno
Controllo livello olio motore		●					
Sostituzione olio motore				●	●		●
Quando si effettua il cambio dell'olio del motore pulire il filtro dell'olio ed i magneti delle viti di chiusura				●	●		●
Sostituzione elemento filtro olio				●	●		●
Sostituzione il filtro a maglia fine (filtro a vite) del tubo di petto del telaio				●		●	●
Controllo usura ed installatione tubazioni olio				●		●	
Controllo gioco valvole				●		●	
Pulizia candela e regolazione distanza elettrodi						●	
Dopo 10000 km cambiare la candela di accensione							
Svuotare vaschetta carburatore e pulire			●			●	●
Regolare il minimo						●	
Accertarsi che i tubi di sfiamento del motore e del serbatoio non siano piegati				●		●	
Pulire il filtro dell'aria e la cassetta del filtro			●			●	●
Controllo pignoni catena, guida catena e catena		●		●		●	
Manutenzione del tendicatena ad eccentrico							●
Pulizia e lubrificazione catena		●	●			●	
Controllo tendicatena		●		●		●	
Controllo livello liquido raffreddamento		●		●		●	
Controllo la qualità del'anticongelante							●
Controllo tenuta circuito raffreddamento		●		●		●	
Controllo tenuta sistema di scarico							●
Controllo sospensione silenziatore				●		●	
Controllo livello liquido freni nei rispettivi serbatoio		●		●		●	
Sostituzione liquido freni							●
Controllo stato ed usura pastiglie freni		●				●	
Controllo dischi freni						●	
Controllo stato ed installazione tubazioni freni		●		●		●	
Controllo corsa a vuoto e scorrevolezza leva del freno a mano e pedale freni		●		●		●	
Controllo regolazione ed efficacia forcella		●				●	
Controllo tenuta forcella						●	
Svitare le viti di sfiato sugli ammortizzatori della forcella (sovrappressione)						●	
Sostituzione olio forcella							●
Effettuare manutenzione completa della forcella telescopica							●
Pulizia manicotti parapolvere forcella			●			●	●
Controllo gioco cuscinetti distribuzione e regolare				●		●	
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti distribuzione e guarnizione relative							●
Controllo regolazione ed efficatia ammortizzatore		●				●	
Verificare lo stato di usura dell'anello torico dell'ammortizzatore						●	●
Effettuare la manutenzione completa dell'ammortizzatore						●	
Lubrificare il nippel di lubrificazione sulla leva a squadra del sistema di ammortizzazione Pro Lever						●	
Smontare e effettuare la manutenzione dell'articolazione del sistema di ammortizzazione Pro Lever							●
Manutenzione cuscinetti forcella							●
Controllo tensione raggi ed assetto cerchi		●		●		●	
Controllo gioco cuscinetti ruote		●				●	
Controllo della gomma ammortizzante del mozzo posteriore						●	
Controllo stato e pressione pneumatici		●				●	
Controllo usura e scorrevolezza cavi di comando		●				●	
Regolazione e lubrificazione cavi di comando			●	●		●	
Controllo circuito elettrico		●		●		●	
Controllo l'orientamento dei fari						●	
Trattare l'accensione, il tastatore di corto circuito e l'interruttore dei proiettori con spray di contatto			●			●	
Controllo serraggio viti, dadi e fascetti		●		●		●	
Oliare o ingrassare i punti scorrevoli e le sedi dei cuscinetti			●	●		●	

TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE



2.99
620 SX
400/540 SXC
400/620 SC

PER UN IMPIEGO A LIVELLO SPORTIVO DELLA MOTOCICLETTA OCCORRE EFFETTUARE DOPO OGNI GARA LA MANUTENZIONE PREVISTA OLTRE I 5000 KM

	Motociclisti KTM		Officina specializzata KTM			
	ogni messa in funzione	dopo ogni pulizia	1a manutenzione dopo 1000 km o 10 h	ogni 2500 km o 25 ore	ogni 5000 km o una volta al anno	minimo una volta al anno
Controllo livello olio motore	●					
Sostituzione olio motore			●	●		●
Quando si effettua il cambio dell'olio del motore pulire il filtro dell'olio ed i magneti delle viti di chiusura			●			
Sostituzione elemento filtro olio			●		●	●
Sostituzione del microfiltro				●		●
Controllo usura ed installazione tubazioni olio			●		●	
Controllo gioco valvole			●		●	
Pulizia candela e regolazione distanza elettrodi					●	
Dopo 10.000 km cambiare la candela di accensione						
Controllo il momento di accensione					●	
Svuotare vaschetta carburatore e pulire		●			●	●
Regolare il minimo					●	
Accertarsi che i tubi di sfiamamento del motore e del serbatoio non siano piegati			●		●	
Pulire il filtro dell'aria e la cassetta del filtro		●			●	●
Controllo pignoni catena, guida catena e catena	●		●		●	
Pulizia e lubrificazione catena	●	●			●	
Controllo tendicatena	●		●		●	
Controllo livello liquido raffreddamento	●		●		●	
Controllo la qualità dell'anticongelante						●
Controllo tenuta circuito raffreddamento	●		●		●	
Controllo tenuta sistema di scarico						●
Ripristinare il riempimento in lana di vetro del silenziatore (silenziatore finale in alluminio)				●	●	
Controllo sospensione silenziatore			●		●	
Controllo livello liquido freni nei rispettivi serbatoio	●		●		●	
Sostituzione liquido freni						●
Controllo stato ed usura pastiglie freni	●				●	
Controllo dischi freni					●	
Controllo stato ed installazione tubazioni freni	●		●		●	
Controllo corsa a vuoto e scorrevolezza leva del freno a mano e pedale freni	●		●		●	
Controllo regolazione ed efficacia forcella	●				●	
Controllo tenuta forcella					●	
Svitare le viti di sfiamo sugli ammortizzatori della forcella (sovrappressione)					●	
Sostituzione olio forcella						●
Effettuare manutenzione completa della forcella telescopica						●
Pulizia manicotti parapolvere forcella		●			●	●
Controllo gioco cuscinetti distribuzione e regolare			●		●	
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti distribuzione e guarnizione relative						●
Controllo regolazione ed efficacia ammortizzatore	●				●	
Verificare lo stato di usura dell'anello torico dell'ammortizzatore (WP)					●	●
Effettuare la manutenzione completa dell'ammortizzatore					●	
Lubrificare il nippel di lubrificazione sulla leva a squadra del sistema di ammortizzazione Pro Lever					●	
Smontare e effettuare la manutenzione dell'articolazione del sistema di ammortizzazione Pro Lever						●
Manutenzione cuscinetti forcella						●
Controllo tensione raggi ed assetto cerchi	●		●		●	
Controllo gioco cuscinetti ruote	●				●	
Controllo stato e pressione pneumatici	●				●	
Controllo usura e scorrevolezza cavi di comando	●				●	
Regolazione e lubrificazione cavi di comando		●	●		●	
Controllo circuito elettrico	●		●		●	
Controllo l'orientamento dei fari					●	
Trattare l'accensione, l'interruttore di arresto d'emergenza, il tastatore di corto circuito e l'interruttore dei proiettori con spray di contatto		●			●	
Controllo serraggio viti, dadi e fascetti	●		●		●	
Oliare o ingrassare i punti scorrevoli e le sedi dei cuscinetti		●	●		●	

TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE		Motociclisti KTM		Officina specializzata KTM		
 400/640 LC4 '99 400/640 LC4R '99 620 LC4 Comp. '99 620/640 Supermoto '99 10.98 PER UN IMPIEGO A LIVELLO SPORTIVO DELLA MOTOCICLETTA OCCORRE EFFETTUARE DOPO OGNI GARA LA MANUTENZIONE PREVISTA OLTRE I 5000 KM		ogni messa in funzione	dopo ogni pulizia	1 ^a manutenzione dopo 500	ogni 5000 km o una volta al anno	minimo una volta al anno
Controllo livello olio motore		●				
Sostituzione olio motore				●	●	●
Quando si effettua il cambio dell'olio del motore pulire il filtro dell'olio ed i magneti delle viti di chiusura				●		
Sostituzione elemento filtro olio				●	●	●
Sostituzione il filtro a maglia fine (filtro a vite) del tubo di petto del telaio				●	●	●
Controllo usura ed installazione tubazioni olio				●	●	
Controllo gioco valvole				●	●	
Pulizia candela e regolazione distanza elettrodi					●	
Dopo 10000 km cambiare la candela di accensione						
Svuotare vaschetta carburatore e pulire			●		●	●
Regolare il minimo					●	
Controllare che tutti i tubi di sfiato del motore e del carburatore siano sistemati senza pieghe				●	●	
Pulire il filtro dell'aria e la cassetta del filtro			●		●	●
Controllo pignoni catena, guida catena e catena		●		●	●	
Pulizia e lubrificazione catena		●	●		●	
Controllo tendicatena		●		●	●	
Controllo livello liquido raffreddamento		●		●	●	
Controllo la qualità dell'anticongelante						●
Controllo tenuta circuito raffreddamento		●		●	●	
Controllo tenuta sistema di scarico						●
Controllo sospensione silenziatore				●	●	
Controllo livello liquido freni nei rispettivi serbatoio		●		●	●	
Sostituzione liquido freni						●
Controllo stato ed usura pastiglie freni		●			●	
Controllo dischi freni					●	
Controllo stato ed installazione tubazioni freni		●		●	●	
Controllo corsa a vuoto e scorrevolezza leva del freno a mano e pedale freni		●		●	●	
Controllo regolazione ed efficacia forcella		●			●	
Controllo tenuta forcella					●	
Svitare le viti di sfiato sugli ammortizzatori della forcella (sovrappressione)					●	
Sostituzione olio forcella						●
Effettuare manutenzione completa della forcella telescopica						●
Pulizia manicotti parapolvere forcella					●	●
Controllo gioco cuscinetti distribuzione e regolare				●	●	
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti distribuzione e guarnizione relative						●
Controllo regolazione ed efficacia ammortizzatore		●			●	
Verificare lo stato di usura dell'anello torico dell'ammortizzatore					●	●
Effettuare la manutenzione completa dell'ammortizzatore						●
Lubrificare il nippel di lubrificazione sulla leva a squadra del sistema di ammortizzazione Pro Lever					●	
Smontare e effettuare la manutenzione dell'articolazione del sistema di ammortizzazione Pro Lever						●
Manutenzione cuscinetti forcella						●
Controllo tensione raggi ed assetto cerchi		●		●	●	
Controllo gioco cuscinetti ruote		●			●	
Controllo della gomma ammortizzante del mozzo posteriore					●	
Controllo stato e pressione pneumatici		●			●	
Controllo usura e scorrevolezza cavi di comando		●			●	
Regolazione e lubrificazione cavi di comando			●	●	●	
Controllo circuito elettrico		●		●	●	
Controllare il cofano della batteria e gli allacciamenti					●	●
Controllo l'orientamento dei fari					●	
Trattare l'accensione, l'interruttore di arresto d'emergenza e l'interruttore dei proiettori con spray di contatto			●		●	
Controllo serraggio viti, dadi e fascetti		●		●	●	
Oliare o ingrassare i punti scorrevoli e le sedi dei cuscinetti			●	●	●	

TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE

Adventure-R 09.98



**PER UN IMPIEGO A LIVELLO SPORTIVO DELLA MOTOCICLETTA
OCCORRE EFFETTUARE DOPO OGNI GARA LA MANUTENZIONE
PREVISTA OLTRE I 5000 KM**

**Motociclisti
KTM**
**Officina
specializzata KTM**

	ogni messa in funzione	dopo ogni pulizia	1a manutenzione dopo 1000 km o 10 h	ogni 5000 km o una volta al anno	minimo una volta al anno
Controllo livello olio motore	●				
Sostituzione olio motore			●	●	●
Quando si effettua il cambio dell'olio del motore pulire il filtro dell'olio ed i magneti delle viti di chiusura			●		●
Sostituzione elemento filtro olio			●	●	●
Sostituzione il filtro a maglia fine (filtro a vite) del tubo di petto del telaio			●	●	●
Controllo usura ed installazione tubazioni olio			●	●	
Controllo gioco valvole			●	●	
Pulizia candela e regolazione distanza elettrodi				●	
Dopo 10000 km cambiare la candela di accensione					
Svuotare vaschetta carburatore e pulire		●		●	●
Regolare il minimo				●	
Accertarsi che i tubi di sfiamamento del motore e del serbatoio non siano piegati			●	●	
Pulire il filtro dell'aria e la cassetta del filtro		●		●	●
Controllo pignoni catena, guida catena e catena	●		●	●	
Pulizia e lubrificazione catena	●	●		●	
Controllo tendicatena	●		●	●	
Controllo livello liquido raffreddamento	●		●	●	
Controllo la qualità dell'anticongelante					●
Controllo tenuta circuito raffreddamento	●		●	●	
Controllo tenuta sistema di scarico					●
Controllo sospensione silenziatore			●	●	
Controllo livello liquido freni nei rispettivi serbatoio	●		●	●	
Sostituzione liquido freni					●
Controllo stato ed usura pastiglie freni	●			●	
Controllo dischi freni				●	
Controllo stato ed installazione tubazioni freni	●		●	●	
Controllo corsa a vuoto e scorrevolezza leva del freno a mano e pedale freni	●		●	●	
Controllo regolazione ed efficacia forcella	●			●	
Controllo tenuta forcella				●	
Svitare le viti di sfiamo sugli ammortizzatori della forcella (sovrappressione)				●	
Sostituzione olio forcella					●
Effettuare manutenzione completa della forcella telescopica					●
Pulizia manicotti parapolvere forcella		●		●	●
Controllo gioco cuscinetti distribuzione e regolare			●	●	
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti distribuzione e guarnizione relative					●
Controllo regolazione ed efficacia ammortizzatore	●			●	
Verificare lo stato di usura dell'anello torico dell'ammortizzatore				●	●
Effettuare la manutenzione completa dell'ammortizzatore				●	
Lubrificare il nippel di lubrificazione sulla leva a squadra del sistema di ammortizzazione Pro Lever				●	
Smontare e effettuare la manutenzione dell'articolazione del sistema di ammortizzazione Pro Lever					●
Manutenzione cuscinetti forcella					●
Controllo tensione raggi ed assetto cerchi	●		●	●	
Controllo gioco cuscinetti ruote	●			●	
Controllo della gomma ammortizzante del mozzo posteriore				●	
Controllo stato e pressione pneumatici	●			●	
Controllo usura e scorrevolezza cavi di comando	●			●	
Regolazione e lubrificazione cavi di comando		●	●	●	
Controllo circuito elettrico	●		●	●	
Controllo l'orientamento dei fari				●	
Trattare l'accensione, il tastatore di corto circuito e l'interruttore dei proiettori con spray di contatto		●		●	
Controllo serraggio viti, dadi e fascetti	●		●	●	
Oliare o ingrassare i punti scorrevoli e le sedi dei cuscinetti		●	●	●	

TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE

DUKE '99 5.99



**PER UN IMPIEGO A LIVELLO SPORTIVO DELLA MOTOCICLETTA
OCCORRE EFFETTUARE DOPO OGNI GARA LA MANUTENZIONE
PREVISTA OLTRE I 5000 KM**

**Motociclisti
KTM**
**Officina
specializzata KTM**

	ogni messa in funzione	dopo ogni pulizia	1a manutenzione dopo 1000 km o 10 h	ogni 5000 km o una volta al anno	minimo una volta al anno
Controllo livello olio motore	●				
Sostituzione olio motore			●	●	●
Quando si effettua il cambio dell'olio del motore pulire il filtro dell'olio ed i magneti delle viti di chiusura			●		●
Sostituzione elemento filtro olio			●	●	●
Sostituzione il filtro a maglia fine (filtro a vite) del tubo di petto del telaio			●	●	●
Controllo usura ed installazione tubazioni olio			●	●	
Controllo gioco valvole			●	●	
Pulizia candela e regolazione distanza elettrodi				●	
Dopo 10.000 km cambiare la candela di accensione					
Svuotare vaschetta carburatore e pulire		●		●	●
Regolare il minimo				●	
Accertarsi che i tubi di sfiamamento del motore e del serbatoio non siano piegati			●	●	
Pulire il filtro dell'aria e la cassetta del filtro		●		●	●
Controllo pignoni catena, guida catena e catena	●		●	●	
Manutenzione del tendicatena ad eccentrico				●	●
Pulizia e lubrificazione catena	●	●		●	
Controllo tendicatena	●		●	●	
Controllo livello liquido raffreddamento	●		●	●	
Controllo la qualità dell'anticongelante					●
Controllo tenuta circuito raffreddamento	●		●	●	
Controllo tenuta sistema di scarico					●
Controllo sospensione silenziatore			●	●	
Controllo livello liquido freni nei rispettivi serbatoio	●		●	●	
Sostituzione liquido freni					●
Controllo stato ed usura pastiglie freni	●			●	
Controllo dischi freni				●	
Controllo stato ed installazione tubazioni freni	●		●	●	
Controllo corsa a vuoto e scorrevolezza leva del freno a mano e pedale freni	●		●	●	
Controllo regolazione ed efficacia forcella	●			●	
Controllo tenuta forcella				●	
Svitare le viti di sfiamo sugli ammortizzatori della forcella (sovrappressione)				●	
Sostituzione olio forcella					●
Effettuare manutenzione completa della forcella telescopica					●
Controllo gioco cuscinetti distribuzione e regolare			●	●	
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti distribuzione e guarnizione relative					●
Controllo regolazione ed efficacia ammortizzatore	●			●	
Verificare lo stato di usura dell'anello torico dell'ammortizzatore				●	●
Effettuare la manutenzione completa dell'ammortizzatore					●
Lubrificare il nippel di lubrificazione sulla leva a squadra del sistema di ammortizzazione Pro Lever				●	
Smontare e effettuare la manutenzione dell'articolazione del sistema di ammortizzazione Pro Lever					●
Manutenzione cuscinetti forcella					●
Controllo tensione raggi ed assetto cerchi	●		●	●	
Controllo gioco cuscinetti ruote	●			●	
Controllo della gomma ammortizzante del mozzo posteriore				●	
Controllo stato e pressione pneumatici	●			●	
Controllo usura e scorrevolezza cavi di comando	●			●	
Regolazione e lubrificazione cavi di comando		●	●	●	
Controllo circuito elettrico	●		●	●	
Controllo l'orientamento dei fari				●	
Trattare l'accensione, il tastatore di corto circuito e l'interruttore dei proiettori con spray di contatto		●		●	
Controllo serraggio viti, dadi e fascetti	●		●	●	
Oliare o ingrassare i punti scorrevoli e le sedi dei cuscinetti		●	●	●	



TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE 2001

620 SC

Un veicolo pulito permette ispezioni più brevi e risparmia soldi!		1° tagliando dopo 10 ore o 1000 km	dopo / ogni 2500 chilometri o 25 ore	dopo / ogni 5000 km o 1 x anno
MOTORE	Sostituzione olio motore, filtro olio e microfiltro	●	●	●
	Pulizia unità olio e magnete vite di scarico	●		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe delle tubazioni olio	●		●
	Controllo e regolazione candela, sostituzione ogni 10.000 km			●
	Controllo e registrazione gioco valvole	●		●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●		●
CARBURATORE	Controllo condizioni e tenuta soffietto filtro			●
	Controllo regolazione minimo	●		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe tubi di sfiato	●		●
GRUPPI DI MONTAGGIO	Controllo tenuta ed antigelo del sistema di raffreddamento	●		●
	Controllo tenuta e sospensione impianto di scarico	●		●
	Controllo condizioni, scorrevolezza e sistemazione senza pieghe, regolazione e lubrificazione dei cavi di comando	●		●
	Pulizia cassafiltro e filtro aria			●
	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 di sicurezza)	●		●
FRENI	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●		●
	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	●		●
	Controllo usura O-ring dell'ammortizzatore			●
	Pulizia parapolveri			●
	Spurgo gambe forcella	●		●
	Controllo supporto forcellone			●
	Controllo/registrazione cuscinetti sterzo	●		●
	Lubrificazione controleva			●
	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, corone e guide catena	●		●
	Lubrificazione catena	●		●
	Controllo gioco cuscinetti ruota e parastrappi			●

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

	ogni 2500 km o 25 ore	almeno 1 x anno	ogni 2 anni o 20000 km
Manutenzione completa forcella		●	
Manutenzione completa ammortizzatore			●
Manutenzione completa controleva			●
Sostituzione riempimento di lana di vetro del silenziatore	●		
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti sterzo e relativi elementi di tenuta		●	
Pulizia e taratura carburatore		●	
Trattamento contatti elettrici ed interruttori con spray di contatto		●	
Sostituzione liquido freni		●	

CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO AI 5000 KM VA ESEGUITO DOPO OGNI GARA!

LA PERCORRENZA PER GLI INTERVALLI DI MANUTENZIONE NON DOVREBBE ASSOLUTAMENTE ESSERE SUPERATA DI OLTRE 5 ORE O 500 KM.
I LAVORI DI MANUTENZIONE DELL'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM NON SOSTITUISCONO I LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DEL PILOTA!

ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA

		Dopo ogni pulizia	Con impiego fuori strada	1 x anno
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			●	
Smontaggio e pulizia regolari dei parapolveri			●	
All'occorrenza pulizia e lubrificazione catena		●	●	
Controllo tensione catena		●	●	
Pulizia cassafiltro e filtro aria			●	
Controllo pressione ed usura pneumatici	●			
Controllo livello liquido di raffreddamento	●			
Controllo tenuta tubazioni carburante	●			
Svuotamento vaschetta del carburatore		●		
Controllo scorrevolezza di tutti gli elementi 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		●		
Controllo regolare serraggio di tutte le viti, dadi e fascette				●



TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE 2001

400/640 LC4-E
640 LC4 Adventure

Un veicolo pulito permette ispezioni più brevi e risparmia soldi!		1° tagliando dopo 1000 km	2° tagliando a 5000 km, poi ogni 5000 km o min. 1 x anno
MOTORE	Sostituzione olio motore, filtro olio e microfiltro	●	●
	Pulizia unità olio e magnete vite di scarico	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe delle tubazioni olio	●	●
	Controllo e regolazione candela, sostituzione ogni 10.000 km		●
	Controllo e registrazione gioco valvole	●	●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●	●
CARBURATORE	Controllo condizioni e tenuta soffiato filtro		●
	Controllo regolazione minimo	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe tubi di sfiato	●	●
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	●	●
	Pulizia cassafiltro e filtro aria		●
	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 livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●	●
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	●	●
	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●	●
CICLISTICA	Controllo usura O-ring dell'ammortizzatore		●
	Pulizia parapolveri		●
	Spurgo gambe forcella	●	●
	Controllo supporto forcellone	●	●
	Controllo/regolazione cuscinetti sterzo	●	●
	Lubrificazione controleva		●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella, dadi e viti dei perni ruota, supporto forcellone, controleva, ammortizzatore)	●	●
	Controllo tensione raggi e coassialità cerchi	●	●
RUOTE	Controllo condizioni e pressione pneumatici	●	●
	Controllo usura, sede fissa e tensione di catena, corone e guide catena	●	●
	Lubrificazione catena	●	●
	Controllo gioco cuscinetti ruota e parastrappi		●

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

	almeno 1 x anno	ogni 2 anni o 20000 km
Manutenzione completa forcella	●	
Manutenzione completa ammortizzatore		●
Manutenzione completa controleva		●
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 freni	●	

CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO AI 5000 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!

ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA

		Dopo ogni pulizia	Con impiego fuori strada	1 x anno
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			●	
Smontaggio e pulizia regolari dei parapolveri			●	
All'occorrenza pulizia e lubrificazione catena		●	●	
Controllo tensione catena	●	●	●	
Pulizia cassafiltro e filtro aria			●	
Controllo pressione ed usura pneumatici	●			
Controllo livello liquido di raffreddamento	●			
Controllo tenuta tubazioni carburante	●			
Svuotamento vaschetta del carburatore		●		
Controllo scorrevolezza di tutti gli elementi 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		●		
Controllo regolare serraggio di tutte le viti, dadi e fascette				●



TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE 2001

640 Duke II

Un veicolo pulito permette ispezioni più brevi e risparmia soldi!		1° tagliando dopo 1000 km	2° tagliando a 5000 km, poi ogni 5000 km o min. 1 x anno
MOTORE	Sostituzione olio motore, filtro olio e microfiltro	●	●
	Pulizia unità olio e magneti vite di scarico	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe delle tubazioni olio	●	●
	Controllo e regolazione candela, sostituzione ogni 10.000 km		●
	Controllo e registrazione gioco valvole	●	●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●	●
CARBURATORE	Controllo condizioni e tenuta soffiato filtro		●
	Controllo regolazione minimo	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe tubi di sfiato	●	●
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	●	●
	Pulizia cassafiltro e filtro aria		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei cavi		●
	Controllo orientamento faro		●
	Controllo funzionamento impianto elettrico (anabbagliante, abbagliante, stop, frecce, lampeggio diurno, spie di controllo, illuminazione tachimetro, clacson, interruttore cavalletto lat., interruttore frizione, interruttore di sicurezza.)	●	●
	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●	●
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	●	●
	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●	●
CICLISTICA	Controllo usura O-ring dell'ammortizzatore		●
	Pulizia parapolveri		●
	Spurgo gambe forcella	●	●
	Controllo supporto forcellone	●	●
	Controllo/regolazione cuscinetti sterzo	●	●
	Manutenzione eccentrico tendicatena		●
	Lubrificazione leva di rinvio controleva		●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella, dadi e viti dei perni ruota, supporto forcellone, controleva, ammortizzatore)	●	●
RUOTA	Controllo condizioni e pressione pneumatici, condizioni cerchi	●	●
	Controllo usura, sede fissa e tensione di catena, corone e guide catena	●	●
	Lubrificazione catena	●	●
	Controllo gioco cuscinetti ruota e parastrappi		●

ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA

	almeno 1 x anno	ogni 2 anni o 20000 km
Manutenzione completa forcella	●	
Manutenzione completa ammortizzatore		●
Manutenzione completa controleva		●
Sostituzione riempimenti di lana di vetro dei silenziatori		●
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 freni	●	

CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO AI 5000 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!

ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA

	Prima di ogni messa in servizio	Dopo ogni pulizia	Con impiego sportivo	1 x anno
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			●	●
Smontaggio e pulizia regolari dei parapolveri			●	●
All'occorrenza pulizia e lubrificazione catena		●	●	
Controllo tensione catena	●	●	●	
Pulizia cassafiltro e filtro aria			●	●
Controllo pressione ed usura pneumatici	●			
Controllo livello liquido di raffreddamento	●			
Controllo tenuta tubazioni carburante	●			
Svuotamento vaschetta del carburatore		●		
Controllo scorrevolezza di tutti gli elementi 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		●		
Controllo regolare serraggio di tutte le viti, dadi e fascette				●



TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE 2002

625 SC
625 SC SUPERMOTO

Un veicolo pulito permette ispezioni più brevi e risparmia soldi!		1 tagliando dopo 1000 km o 10 ore	dopo / ogni 2500 km o 25 ore	dopo / ogni 5000 km o 1 x anno
MOTORE	Sostituzione olio motore, filtro olio e microfiltro	●	●	●
	Pulizia unità olio e magnete vite di scarico	●		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe delle tubazioni olio	●		●
	Controllo e regolazione candela, sostituzione ogni 10.000 km			●
	Controllo e registrazione gioco valvole	●		●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●		●
	Controllo serraggio viti motore accessibili dall'esterno	●		●
CARBURATORE	Controllo condizioni e tenuta soffiato filtro			●
	Controllo regolazione minimo	●		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe tubi di sfato	●		●
GRUPPI DI MONTAGGIO	Controllo tenuta ed antigelo del sistema di raffreddamento	●		●
	Controllo tenuta e sospensione impianto di scarico	●		●
	Controllo condizioni, scorrevolezza e sistemazione senza pieghe, regolazione e lubrificazione dei cavi di comando	●		●
	Pulizia cassafiltro e filtro aria			●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei cavi			●
	Controllo orientamento faro			●
	Controllare il funzionamento dell'impianto elettrico (luce anabbagliante / abbagliante, luce d'arresto, indicatori di direzione, spie di controllo, avvisatore acustico)	●		●
	Controllo serraggio viti e dadi	●		●
	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●		●
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	●		●
	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●		●
CICLISTICA	Controllo usura O-ring dell'ammortizzatore			●
	Pulizia parapolveri			●
	Spurgo gambe forcella	●		●
	Controllo supporto forcellone			●
	Controllo/regolazione cuscinetti sterzo	●		●
	Lubrificazione controleva			●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella, dadi e viti dei perni ruota, supporto forcellone, controleva, ammortizzatore)	●		●
	Controllo tensione raggi e coassialità cerchi	●		●
RUOTE	Controllo condizioni e pressione pneumatici	●		●
	Controllo usura, sede fissa e tensione di catena e guide catena	●		●
	Controllo applicazione di Loctite e sede fissa di pignone e corona catena	●		●
	Lubrificazione catena	●		●
	Controllo gioco cuscinetti ruota e parastrappi			●

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

	ogni 2500km o 25 ore	almeno 1 x anno	ogni 2 anni o 20000 km
Manutenzione completa forcella		●	
Manutenzione completa ammortizzatore			●
Manutenzione completa controleva			●
Sostituzione riempimento di lana di vetro del silenziatore	●		
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti sterzo e relativi elementi di tenuta		●	
Pulizia e taratura carburatore		●	
Trattamento contatti elettrici ed interruttori con spray di contatto		●	
Sostituzione liquido freni		●	

CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO AI 5000 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!

ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA

	Prima di ogni messa in servizio	Dopo ogni pulizia	Con impiego fuori strada	1 x anno
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			●	
Smontaggio e pulizia regolari dei parapolveri			●	
All'occorrenza pulizia e lubrificazione catena		●	●	
Controllo tensione catena	●	●	●	
Pulizia cassafiltro e filtro aria			●	
Controllo pressione ed usura pneumatici	●			
Controllo livello liquido di raffreddamento	●			
Controllo tenuta tubazioni carburante	●			
Svuotamento vaschetta del carburatore		●		
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		●		
Controllo regolare serraggio di tutte le viti, dadi e fascette				●


TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE 2002

 640 LC4, LC4 SUPERMOTO
640 LC4 ADVENTURE

Un veicolo pulito permette ispezioni più brevi e risparmia soldi!		1° tagliando dopo 1000 km	2° tagliando a 5000 km, poi ogni 5000 km o min. 1 x anno
MOTORE	Sostituzione olio motore, filtro olio e microfiltro	●	●
	Pulizia unità olio e magneti vite di scarico	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe delle tubazioni olio	●	●
	Controllo e regolazione candela, sostituzione ogni 10.000 km		●
	Controllo e registrazione gioco valvole	●	●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●	●
	Controllo serraggio viti motore accessibili dall'esterno	●	●
CARBURATORE	Controllo condizioni e tenuta soffiato filtro		●
	Controllo regolazione minimo	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe tubi di sfiato	●	●
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	●	●
	Pulizia cassafiltro e filtro aria		●
	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	●	●
	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●	●
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	●	●
	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●	●
CICLISTICA	Controllo usura O-ring dell'ammortizzatore		●
	Pulizia parapolveri		●
	Spurgo gambe forcella	●	●
	Controllo supporto forcellone	●	●
	Controllo/registrazione cuscinetti sterzo	●	●
	Lubrificazione controleva		●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella, dadi e viti dei perni ruota, supporto forcellone, controleva, ammortizzatore)	●	●
	Controllo tensione raggi e coassialità cerchi	●	●
RUOTE	Controllo condizioni e pressione pneumatici	●	●
	Controllo usura, sede fissa e tensione di catena e guide catena	●	●
	Controllo applicazione di Loctite e sede fissa di pignone e corona catena	●	●
	Lubrificazione catena	●	●
	Controllo gioco cuscinetti ruota e parastrappi		●

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

	almeno 1 x anno	ogni 2 anni o 20000 km
Manutenzione completa forcella	●	
Manutenzione completa ammortizzatore		●
Manutenzione completa controleva		●
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 freni	●	

CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO AI 5000 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!

ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA

	Prima di ogni messa in servizio	Dopo ogni pulizia	Con impiego fuori strada	1 x anno
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			●	
Smontaggio e pulizia regolari dei parapolveri			●	
All'occorrenza pulizia e lubrificazione catena		●	●	
Controllo tensione catena	●	●	●	
Pulizia cassafiltro e filtro aria			●	
Controllo pressione ed usura pneumatici	●			
Controllo livello liquido di raffreddamento	●			
Controllo tenuta tubazioni carburante	●			
Svuotamento vaschetta del carburatore		●		
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		●		
Controllo regolare serraggio di tutte le viti, dadi e fascette				●



TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE 2002

640 Duke II

Un veicolo pulito permette ispezioni più brevi e risparmia soldi!		1° tagliando dopo 1000 km	2° tagliando a 5000 km, poi ogni 5000 km o min. 1 x anno
MOTORE	Sostituzione olio motore, filtro olio e microfiltro	●	●
	Pulizia unità olio e magneti vite di scarico	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe delle tubazioni olio	●	●
	Controllo e regolazione candela, sostituzione ogni 10.000 km		●
	Controllo e registrazione gioco valvole	●	●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●	●
CARBURATORE	Controllo condizioni e tenuta soffiato filtro		●
	Controllo regolazione minimo	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe tubi di sfiato	●	●
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	●	●
	Pulizia cassafiltro e filtro aria		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei cavi		●
	Controllo orientamento faro		●
	Controllo funzionamento impianto elettrico (anabbagliante, abbagliante, stop, frecce, lampeggio diurno, spie di controllo, illuminazione tachimetro, clacson, interruttore cavalletto lat., interruttore frizione, interruttore di sicurezza.)	●	●
	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●	●
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	●	●
	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●	●
CICLISTICA	Controllo usura O-ring dell'ammortizzatore		●
	Pulizia parapolveri		●
	Spurgo gambe forcella	●	●
	Controllo supporto forcellone	●	●
	Controllo/regolazione cuscinetti sterzo	●	●
	Manutenzione eccentrico tendicatena		●
	Lubrificazione leva di rinvio controleva		●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella, dadi e viti dei perni ruota, supporto forcellone, controleva, ammortizzatore)	●	●
	Controllo condizioni e pressione pneumatici, condizioni cerchi	●	●
RUOTA	Controllo usura, sede fissa e tensione di catena, corone e guide catena	●	●
	Lubrificazione catena	●	●
	Controllo gioco cuscinetti ruota e parastrappi		●

ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA

	almeno 1 x anno	ogni 2 anni o 20000 km
Manutenzione completa forcella	●	
Manutenzione completa ammortizzatore		●
Manutenzione completa controleva		●
Sostituzione riempimenti di lana di vetro dei silenziatori		●
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 freni	●	

CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO AI 5000 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!

ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA

	Prima di ogni messa in servizio	Dopo ogni pulizia	1 x anno
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			●
Smontaggio e pulizia regolari dei parapolveri			●
All'occorrenza pulizia e lubrificazione catena		●	
Controllo tensione catena	●	●	
Pulizia cassafiltro e filtro aria			●
Controllo pressione ed usura pneumatici	●		
Controllo livello liquido di raffreddamento	●		
Controllo tenuta tubazioni carburante	●		
Svuotamento vaschetta del carburatore		●	
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		●	
Controllo regolare serraggio di tutte le viti, dadi e fascette			●



TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE 2003

 625 SXC
660 SMC

Un veicolo pulito permette ispezioni più brevi e risparmia soldi!		1 tagliando dopo 1000 km o 10 ore	dopo / ogni 2500 km o 25 ore	dopo / ogni 5000 km o 1 x anno
MOTORE	Sostituzione olio motore, filtro olio e microfiltro	●	●	●
	Pulizia unità olio e magneti vite di scarico	●	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe delle tubazioni olio	●		●
	Controllo e regolazione candela, sostituzione ogni 10.000 km			●
	Controllo e registrazione gioco valvole	●		●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●		●
	Controllo serraggio viti motore accessibili dall'esterno	●		●
CARBURATORE	Controllo condizioni e tenuta soffiato filtro			●
	Controllo regolazione minimo	●		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe tubi di sfato	●		●
GRUPPI DI MONTAGGIO	Controllo tenuta ed antigelo del sistema di raffreddamento	●		●
	Controllo tenuta e sospensione impianto di scarico	●		●
	Controllo condizioni, scorrevolezza e sistemazione senza pieghe, regolazione e lubrificazione dei cavi di comando	●		●
	Pulizia cassafiltro e filtro aria			●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei cavi			●
	Controllo orientamento faro			●
	Controllare il funzionamento dell'impianto elettrico (luce anabbagliante / abbagliante, luce d'arresto, indicatori di direzione, spie di controllo, avvisatore acustico, interruttore di sicurezza)	●		●
	Controllo serraggio viti e dadi	●		●
	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●		●
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	●		●
	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●		●
CICLISTICA	Controllo usura O-ring dell'ammortizzatore			●
	Pulizia parapolveri			●
	Spurgo gambe forcella	●		●
	Controllo supporto forcellone			●
	Controllo/regolazione cuscinetti sterzo	●		●
	Lubrificazione controleva			●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella, dadi e viti dei perni ruota, supporto forcellone, controleva, ammortizzatore)	●		●
	Controllo tensione raggi e coassialità cerchi	●		●
RUOTE	Controllo condizioni e pressione pneumatici	●		●
	Controllo usura, sede fissa e tensione di catena e guide catena	●		●
	Controllo applicazione di Loctite e sede fissa di pignone e corona catena	●		●
	Lubrificazione catena	●		●
	Controllo gioco cuscinetti ruota e parastrappi			●

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

	ogni 2500km o 25 ore	almeno 1 x anno	ogni 2 anni o 20000 km
Manutenzione completa forcella		●	
Manutenzione completa ammortizzatore			●
Manutenzione completa controleva			●
Sostituzione riempimento di lana di vetro del silenziatore	●		
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti sterzo e relativi elementi di tenuta		●	
Pulizia e taratura carburatore		●	
Trattamento contatti elettrici ed interruttori con spray di contatto		●	
Sostituzione liquido freni		●	

CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO AI 5000 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!

ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA

	Prima di ogni messa in servizio	Dopo ogni pulizia	Con impiego fuori strada	1 x anno
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			●	
Smontaggio e pulizia regolari dei parapolveri			●	
All'occorrenza pulizia e lubrificazione catena		●	●	
Controllo tensione catena	●	●	●	
Pulizia cassafiltro e filtro aria (a seconda del grado di sporcizia)			●	
Controllo pressione ed usura pneumatici	●			
Controllo livello liquido di raffreddamento	●			
Controllo tenuta tubazioni carburante	●			
Svuotamento vaschetta del carburatore		●		
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		●		
Controllo regolare serraggio di tutte le viti, dadi e fascette				●


TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE 2003

 640 LC4, 640 LC4 SUPERMOTO
640 LC4 ADVENTURE

Un veicolo pulito permette ispezioni più brevi e risparmia soldi!		1° tagliando dopo 1000 km	2° tagliando a 5000 km, poi ogni 5000 km o min. 1 x anno
MOTORE	Sostituzione olio motore, filtro olio e microfiltro	●	●
	Pulizia unità olio e magneti vite di scarico	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe delle tubazioni olio	●	●
	Controllo e regolazione candela, sostituzione ogni 10.000 km		●
	Controllo e registrazione gioco valvole	●	●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●	●
	Controllo serraggio viti motore accessibili dall'esterno	●	●
CARBURATORE	Controllo condizioni e tenuta soffiato filtro		●
	Controllo regolazione minimo	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe tubi di sfiato	●	●
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	●	●
	Pulizia cassafiltro e filtro aria		●
	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	●	●
	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●	●
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	●	●
	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●	●
CICLISTICA	Controllo usura O-ring dell'ammortizzatore		●
	Pulizia parapolveri		●
	Spurgo gambe forcella	●	●
	Controllo supporto forcellone	●	●
	Controllo/registrazione cuscinetti sterzo	●	●
	Lubrificazione controleva		●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella, dadi e viti dei perni ruota, supporto forcellone, controleva, ammortizzatore)	●	●
	Controllo tensione raggi e coassialità cerchi	●	●
RUOTE	Controllo condizioni e pressione pneumatici	●	●
	Controllo usura, sede fissa e tensione di catena e guide catena	●	●
	Controllo applicazione di Loctite e sede fissa di pignone e corona catena	●	●
	Lubrificazione catena	●	●
	Controllo gioco cuscinetti ruota e parastrappi		●

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

	almeno 1 x anno	ogni 2 anni o 20000 km
Manutenzione completa forcella	●	
Manutenzione completa ammortizzatore		●
Manutenzione completa controleva		●
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 freni	●	

CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO AI 5000 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!

ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA

	Prima di ogni messa in servizio	Dopo ogni pulizia	Con impiego fuori strada	1 x anno
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			●	
Smontaggio e pulizia regolari dei parapolveri			●	
All'occorrenza pulizia e lubrificazione catena		●	●	
Controllo tensione catena	●	●	●	
Pulizia cassafiltro e filtro aria (a seconda del grado di sporcizia)			●	
Controllo pressione ed usura pneumatici	●			
Controllo livello liquido di raffreddamento	●			
Controllo tenuta tubazioni carburante	●			
Svuotamento vaschetta del carburatore		●		
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		●		
Controllo regolare serraggio di tutte le viti, dadi e fascette				●



TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE 2003

640 Duke

Un veicolo pulito permette ispezioni più brevi e risparmia soldi!		1° tagliando dopo 1000 km	2° tagliando a 5000 km, poi ogni 5000 km o min. 1 x anno
MOTORE	Sostituzione olio motore, filtro olio e microfiltro	●	●
	Pulizia unità olio e magnete vite di scarico	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe delle tubazioni olio	●	●
	Controllo e regolazione candela, sostituzione ogni 10.000 km		●
	Controllo e registrazione gioco valvole	●	●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●	●
CARBURATORE	Controllo condizioni e tenuta soffiato filtro		●
	Controllo regolazione minimo	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe tubi di sfiato	●	●
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	●	●
	Pulizia cassafiltro e filtro aria		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei cavi		●
	Controllo orientamento faro		●
	Controllo funzionamento impianto elettrico (anabbagliante, abbagliante, stop, frecce, lampeggio diurno, spie di controllo, illuminazione tachimetro, clacson, interruttore cavalletto lat., interruttore frizione, interruttore di sicurezza.)	●	●
	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●	●
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	●	●
	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●	●
CICLISTICA	Controllo usura O-ring dell'ammortizzatore		●
	Pulizia parapolveri		●
	Spurgo gambe forcella	●	●
	Controllo supporto forcellone	●	●
	Controllo/regolazione cuscinetti sterzo	●	●
	Manutenzione eccentrico tendicatena		●
	Lubrificazione leva di rinvio controleva		●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella, dadi e viti dei perni ruota, supporto forcellone, controleva, ammortizzatore)	●	●
	Controllo condizioni e pressione pneumatici, condizioni cerchi	●	●
RUOTA	Controllo usura, sede fissa e tensione di catena, corone e guide catena	●	●
	Lubrificazione catena	●	●
	Controllo gioco cuscinetti ruota e parastrappi		●

ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA

	almeno 1 x anno	ogni 2 anni o 20000 km
Manutenzione completa forcella	●	
Manutenzione completa ammortizzatore		●
Manutenzione completa controleva		●
Sostituzione riempimenti di lana di vetro dei silenziatori		●
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 freni	●	

CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO AI 5000 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!

ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA

	Prima di ogni messa in servizio	Dopo ogni pulizia	1 x anno
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			●
Smontaggio e pulizia regolari dei parapolveri			●
All'occorrenza pulizia e lubrificazione catena		●	
Controllo tensione catena	●	●	
Pulizia cassafiltro e filtro aria			●
Controllo pressione ed usura pneumatici	●		
Controllo livello liquido di raffreddamento	●		
Controllo tenuta tubazioni carburante	●		
Svuotamento vaschetta del carburatore		●	
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		●	
Controllo regolare serraggio di tutte le viti, dadi e fascette			●

SCHEMI ELETTRICI

12

INDICE

MODELLO 1998

SCHEMA ELETTRICO 400 / 540 SXC	12-3
SCHEMA ELETTRICO 400 / 620 SC (COMPETITION)	12-5
SCHEMA ELETTRICO 400 / 620 SC (AUS)	12-7
SCHEMA ELETTRICO 400 / 620 SC (BRD)	12-9
SCHEMA ELETTRICO 640 LC4 (USA)	12-11
SCHEMA ELETTRICO 640 ADVENTURE-R (Dell Orto)	12-13
SCHEMA ELETTRICO 640 DUKE-E	12-15
SCHEMA ELETTRICO 620 LC4 COMPETITION	12-17
SCHEMA ELETTRICO 400 LC4-E	12-19
SCHEMA ELETTRICO 640 LC4-E, SUPERMOTO	12-21

MODELLO 1999

SCHEMA ELETTRICO 400 / 540 SXC	12-23
SCHEMA ELETTRICO 400 / 540 SXC (AUS)	12-25
SCHEMA ELETTRICO 400 / 620 SC	12-27
SCHEMA ELETTRICO 400 / 620 SC (AUS)	12-29
SCHEMA ELETTRICO 640 ADVENTURE-R (Dell Orto)	12-13
SCHEMA ELETTRICO 640 ADVENTURE-R (Mikuni)	12-31
SCHEMA ELETTRICO 640 DUKE	12-33
SCHEMA ELETTRICO 620 LC4 COMPETITION	12-17
SCHEMA ELETTRICO 400 LC4-E	12-19
SCHEMA ELETTRICO 640 LC4-E, SUPERMOTO	12-21
SCHEMA ELETTRICO 640 LC4 (USA)	12-11

MODELLO 2000

SCHEMA ELETTRICO 400 / 620 SC / 620 SC SUPERMOTO	12-27
SCHEMA ELETTRICO 640 ADVENTURE-R	12-31
SCHEMA ELETTRICO 640 DUKE	12-33
SCHEMA ELETTRICO 400 LC4-E	12-19
SCHEMA ELETTRICO 640 LC4-E, SUPERMOTO	12-21
SCHEMA ELETTRICO 400 / 640 LC4-E (USA)	12-35

INDICE

MODELLO 2001

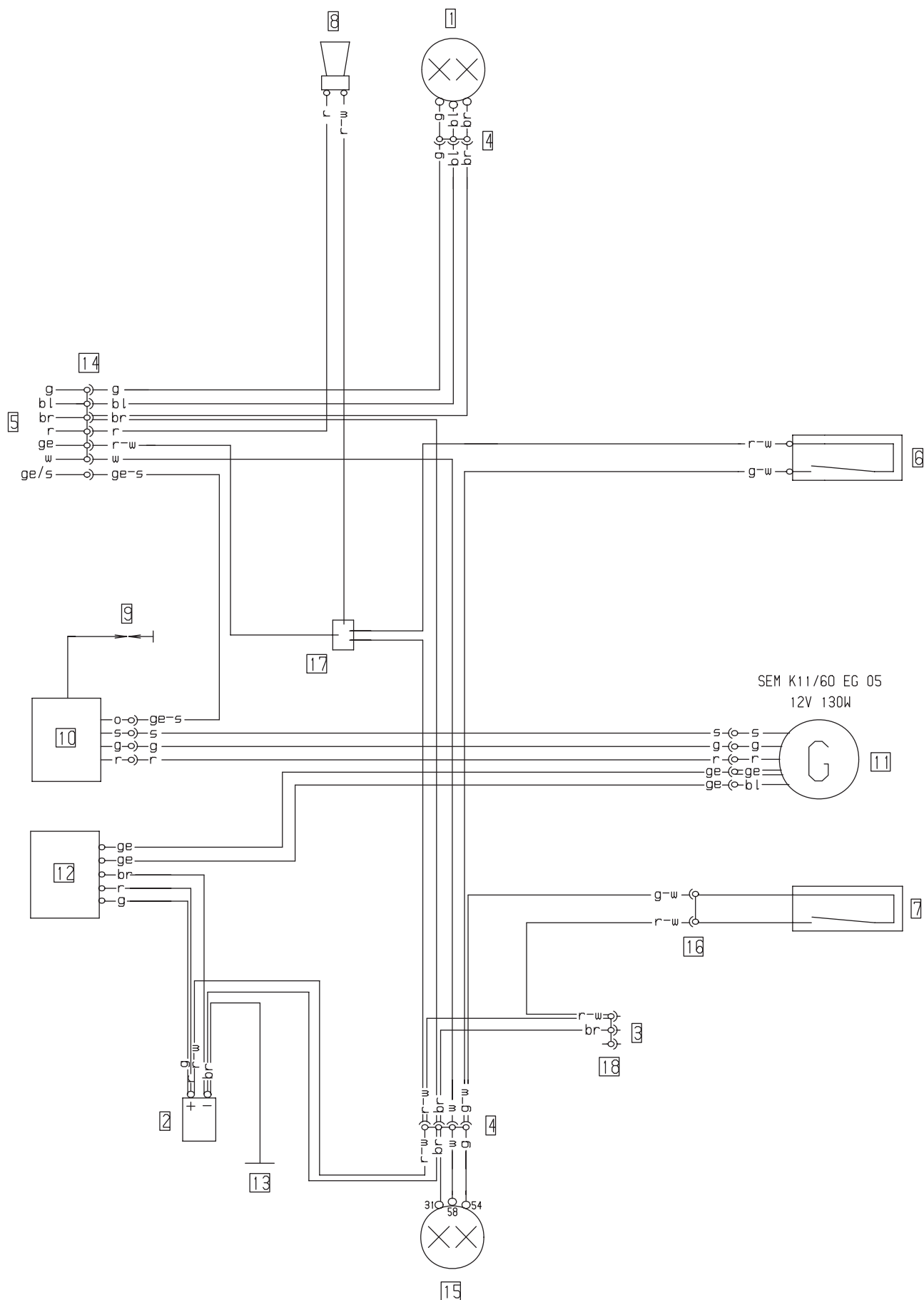
SCHEMA ELETTRICO 620 SC / 620 SC SUPERMOTO	12-37
SCHEMA ELETTRICO 640 LC4 ADVENTURE	12-39
SCHEMA ELETTRICO 640 DUKE	12-41
SCHEMA ELETTRICO 400 LC4-E, 400 / 640 LC4-E USA	12-43
SCHEMA ELETTRICO 640 LC4-E, SUPERMOTO	12-45

MODELLO 2002

SCHEMA ELETTRICO 625 SC / 625 SC SUPERMOTO	12-47
SCHEMA ELETTRICO 640 LC4 ADVENTURE	12-49
SCHEMA ELETTRICO 640 DUKE	12-51
SCHEMA ELETTRICO 640 LC4, 640 LC4 SUPERMOTO	12-53
SCHEMA ELETTRICO 640 LC4, 640 LC4 SUPERMOTO USA	12-55

MODELLO 2003

SCHEMA ELETTRICO 625 SXC	12-57
SCHEMA ELETTRICO 640 LC4, 640 LC4 SUPERMOTOR	12-59
SCHEMA ELETTRICO 640 LC4 ADVENTURE	12-61
SCHEMA ELETTRICO 640 DUKE	12-63
SCHEMA ELETTRICO 660 SMC	12-65



KTM 400/540 SXC 1998

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Kondensator	2 capacitor	2 condensatore	2 condensateur
3 Anschluß f Blinker	3 connector to blinker	3 connettore lampeg	3 connect clignateur
4 4-pol Stecker	4 multip cont plug (4)	4 connettore a 4 poli	4 connect multiple (4)
5 zum Kombischalter	5 to combinat switch	5 multicomando	5 commodo
6 Bremslichtsch vo	6 stoplight switch f	6 int luce arresto ant	6 contact de stop av
7 Bremslichtsch hi	7 stoplight switch r	7 int luce arresto post	7 contact Harr de stop
8 Horn	8 horn	8 clacson	8 klaxon
9 Zündkerze	9 spark plug	9 candela	9 bougie
10 Zündspule	10 ignition coil	10 bobina d'accens	10 bobine d'allumage
11 Generator	11 generator	11 dinamo	11 generateur
12 Spannungsregler	12 voltage regulator	12 regol di tens	12 regulateur
13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam di masse	13 masse
14 6-pol Stecker	14 multip cont plug (6)	14 connettore a 6 poli	14 connect multiple (6)
15 Brems-Schlußlicht	15 rear-stoplight	15 fanal post di freno	15 feu arr et de stop
16 2-pol Stecker	16 multip cont plug (2)	16 connettore a 2 poli	16 connect multiple (2)
17 Parallelverbinder	17 parallel connector	17 parallelo composto	17 parallele connecteur
18 3-pol Stecker	18 multip cont plug (3)	18 connettore a 3 poli	18 connect multiple (3)

Spanisch

1 faro
2 condensador
3 conector intermitente
4 conector multiple (4)
5 interruptor combinado
6 interr luz de freno del
7 interr luz de fren tras
8 claxon
9 bujia
10 bobina de encendido
11 generador
12 regulador de tension
13 conector a masa
14 conector multiple (6)
15 luz de freno trasero
16 conector multiple (2)
17 parallele connecteur
18 conector multiple (3)

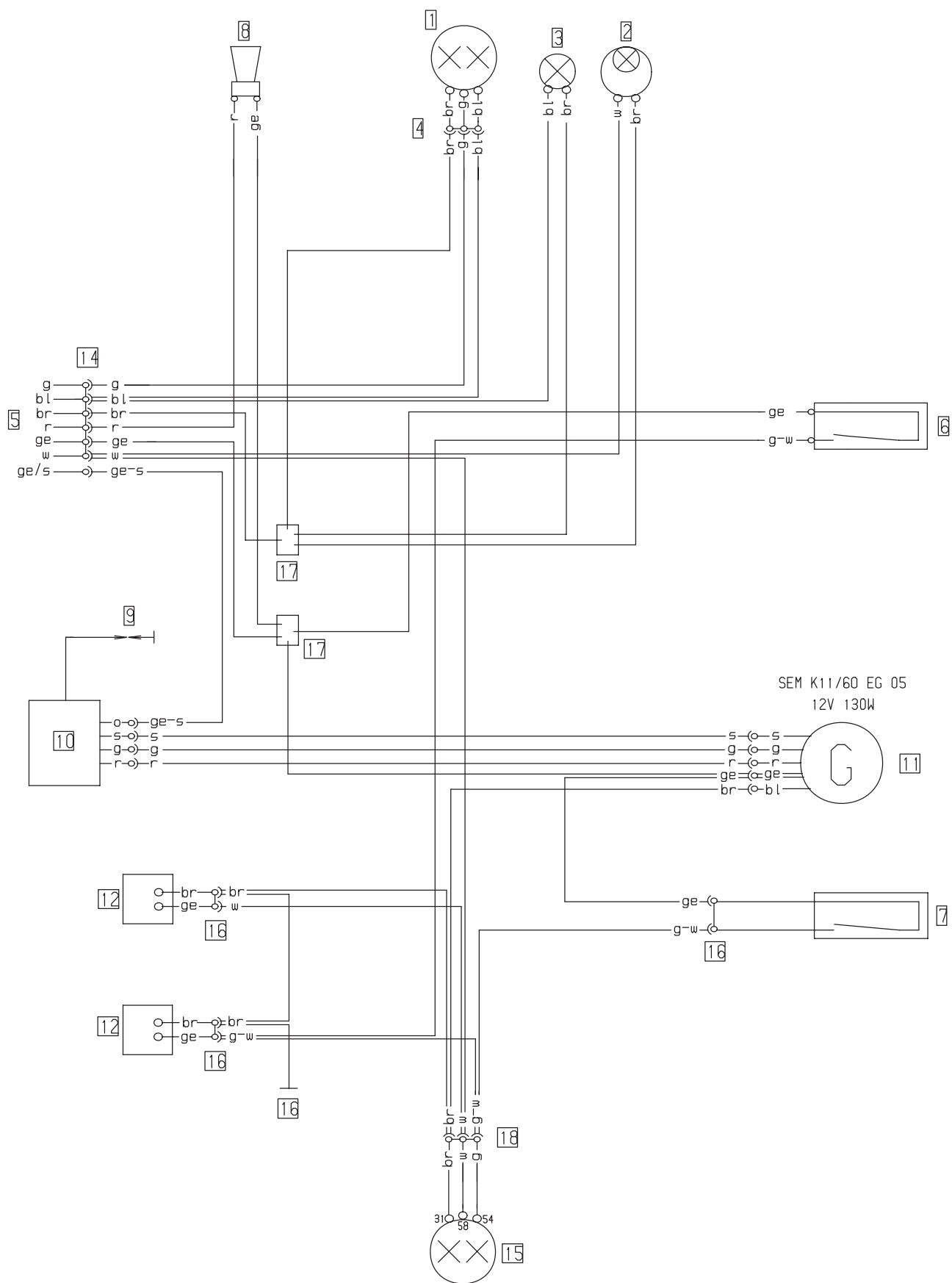
Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge/s	r	br
LICHT o							
Abblendl	●	—	●	●			
Fernlicht		●	●	●			
HUPE						●	●
ZÜNDUNG AUS					●	—	●
	5	2	1	3	6	4	

Blinkerschalter

	s	o	v
⇐ ⇐			
⇐		●	●
⇒	●	●	

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco



KTM 400/620 Super Competition (Wettbewerb) 1998

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Tachobeleuchtung	2 speedometer light	2 luce di tachimetro	2 éclair comp vitesse
3 Fernlichtkontrolle	3 high beam indicator	3 spia abbagliante	3 témoin feu route
4 4-pol Stecker	4 multip cont plug (4)	4 connettore a 4 poli	4 connect multiple (4)
5 zum Kombischalter	5 to combinat switch	5 multicomando	5 commodo
6 Bremslichtsch vo	6 stoplight switch f	6 int luce arresto ant	6 contact de stop av
7 Bremslichtsch hi	7 stoplight switch r	7 int luce arresto post	7 contact Harr de stop
8 Horn	8 horn	8 clacson	8 klaxon
9 Zündkerze	9 spark plug	9 candela	9 bougie
10 Zündspule	10 ignition coil	10 bobina d'accens	10 bobine d'allumage
11 Generator	11 generator	11 dinamo	11 generateur
12 Spannungsregler	12 voltage regulator	12 regol di tens	12 regulateur
13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam di masse	13 masse
14 6-pol Stecker	14 multip cont plug (6)	14 connettore a 6 poli	14 connect multiple (6)
15 Brems-Schlußlicht	15 rear-stoplight	15 fanal post di freno	15 feu arr et de stop
16 2-pol Stecker	16 multip cont plug (2)	16 connettore a 2 poli	16 connect multiple (2)
17 Parallelverbinder	17 parallel connector	17 parallelo composto	17 parallele connecteur
18 3-pol Stecker	18 multip cont plug (3)	18 connettore a 3 poli	18 connect multiple (3)

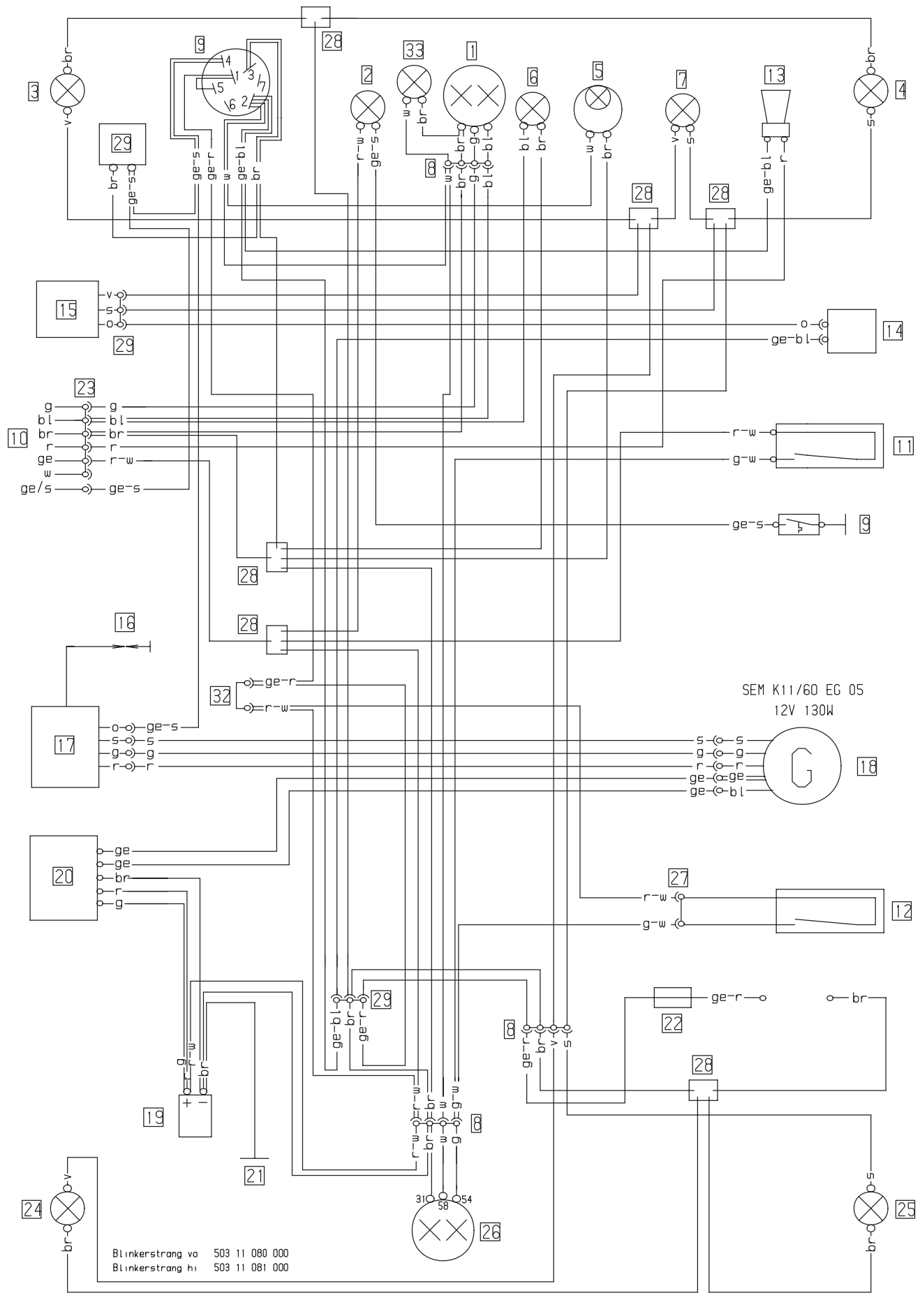
Spanisch
1 faro
2 luz tacometro
3 lampara aviso luces largas
4 conector multiple (4)
5 interruptor combinado
6 interr luz de freno del
7 interr luz de fren tras
8 claxon
9 bujia
10 bobina de encendido
11 generador
12 regulador de tension
13 conector a masa
14 conector multiple (6)
15 luz de freno trasero
16 conector multiple (2)
17 parallele connecteur
18 conector multiple (3)

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge /s	r	br
LICHT o							
Abblendl	●	—	●	●			
Fernlicht		●	●	●			
HUPE						●	●
ZUNDUNG AUS					●	—	●
	5	2	1	3	6	4	

	s	o	v
⇌			
⇐		●	●
⇒	●	●	

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco



Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Temperaturkontrolle	2 temperature control	2 indicazione tempera	2 témoin de temp
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 éclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 témoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 témoin de clignoteur
8 4-pol Stecker	8 multip cont plug (4)	8 connettore a 4 poli	8 connect multiple (4)
9 Thermoschalter	9 temperature switch	9 interr temperatura	9 contact de temp
10 zum Kombischalter	10 to combinat switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch vo	11 stoplight switch f	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av
12 Bremslichtsch hi	12 stoplight switch r	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 Blinkerschalter	15 blink switch	15 int lampeggiatori	15 contact d clignateur
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol di tens	20 regulateur
21 Masseanschluß	21 ground connection	21 collegam di masse	21 masse
22 Stecksicherung 10A	22 fuse 10A	22 fusibile 10A	22 fusible 10A
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 2-pol Stecker	27 multip cont plug (2)	27 connettore a 2 poli	27 connect multiple (2)
28 Parallelverbinder	28 parallel connector	28 parallelo composto	28 parallele connecteur
29 3-pol Stecker	29 multip cont plug (3)	29 connettore a 3 poli	29 connect multiple (3)

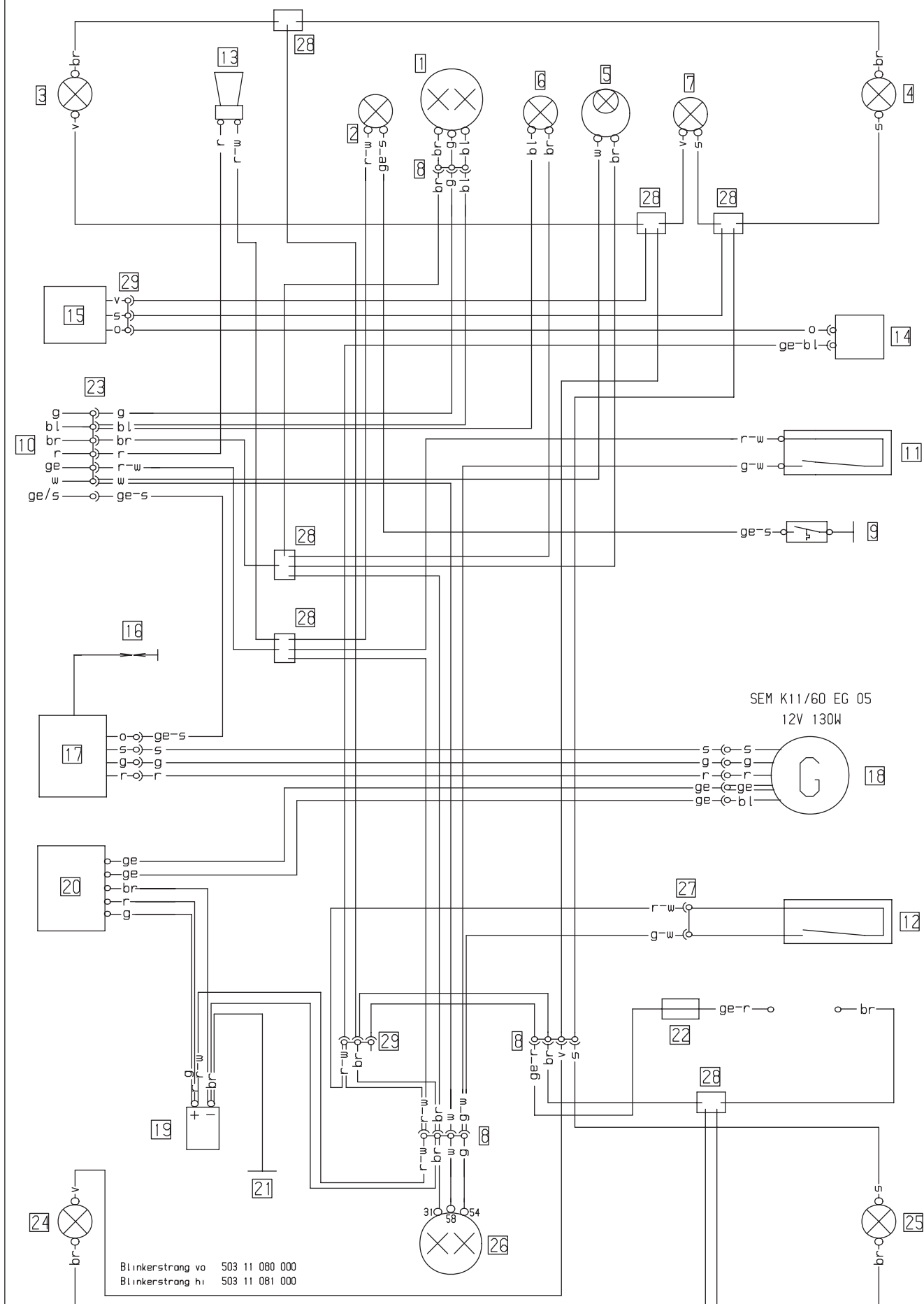
Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Spanisch
1 faro
2 control temperatura
3 interm izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luz tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (4)
9 interruptor temperatura
10 interruptor combinado
11 interr luz de freno del
12 interr luz de fren tras
13 claxon
14 conjunto del intermitente
15 interuptor clignoteur
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
21 conector a masa
22 fusible principal 10A
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 conector multiple (2)
28 parallele connecteur
29 conector multiple (3)

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge /s	r	br
LICHT							
Abblendl							
Fernlicht							
HUPE							
ZÜNDUNG AUS							
	5	2	1	3	6	4	

	s	o	v
Blinkerschalter			



KTM 400 / 620 SC 1998

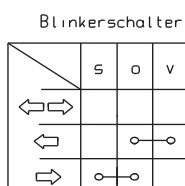
Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 CDI	2 CDI	2 CDI	2 CDI
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 éclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 témoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 témoin de clignoteur
8 4-pol Stecker	8 multip cont plug (4)	8 connettore a 4 poli	8 connect multiple (4)
10 zum Kombischalter	10 to combinat switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch vo	11 stoplight switch f	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av
12 Bremslichtsch hi	12 stoplight switch r	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 Blinkerschalter	15 blink switch	15 int lampeggiatori	15 contact d clignateur
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol di tens	20 regulateur
21 Masseanschluß	21 ground connection	21 collegam di masse	21 masse
22 Stecksicherung 10A	22 fuse 10A	22 fusibile 10A	22 fusible 10A
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 2-pol Stecker	27 multip cont plug (2)	27 connettore a 2 poli	27 connect multiple (2)
29 3-pol Stecker	29 multip cont plug (3)	29 connettore a 3 poli	29 connect multiple (3)

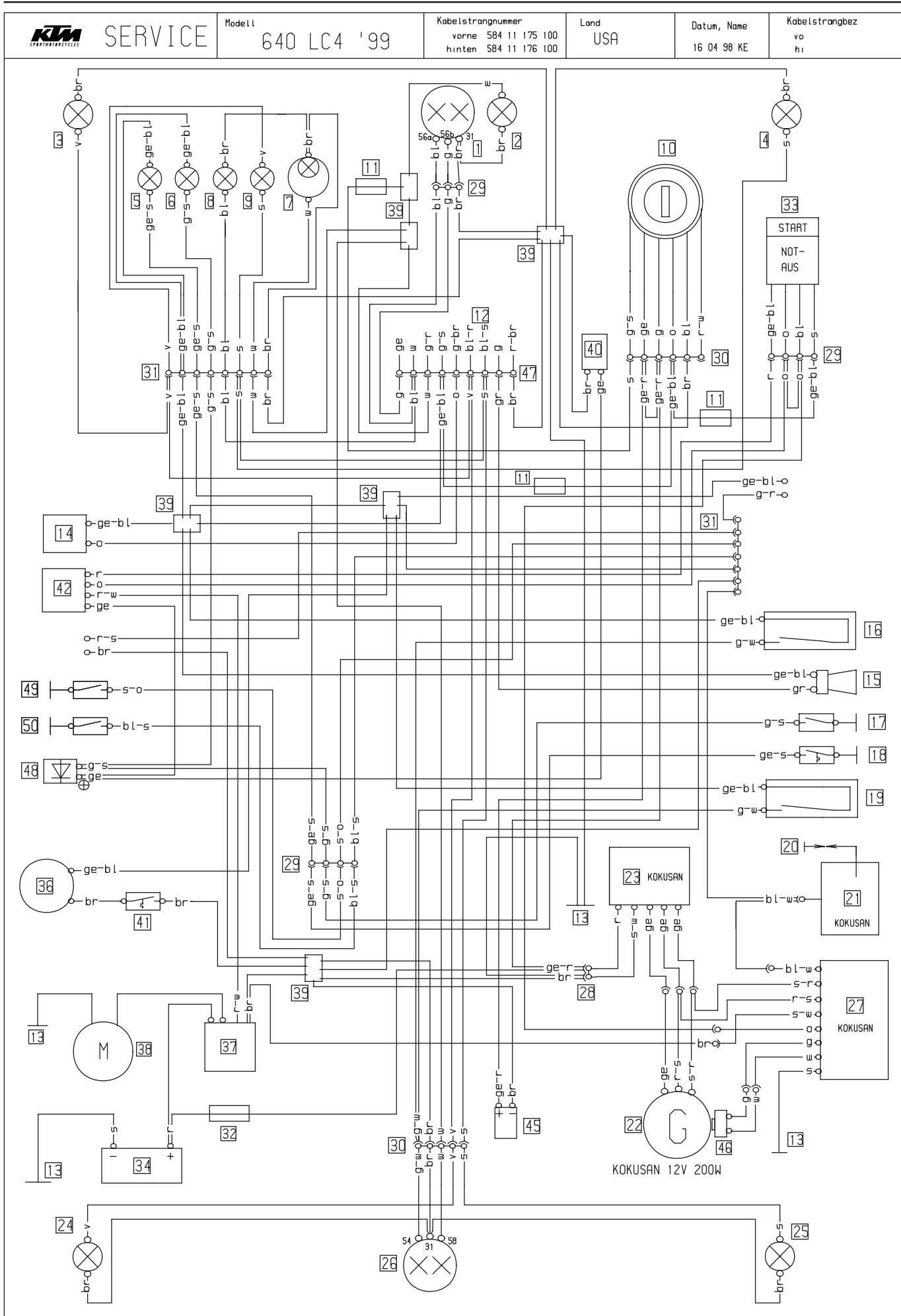
Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Spanisch
1 faro
2 CDI
3 interm izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luz tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (4)
10 interruptor combinado
11 interr luz de freno del
12 interr luz de fren tras
13 claxon
14 conjunto del intermitente
15 interruptor clignoteur
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
21 conector a masa
22 fusible principal 10A
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 conector multiple (2)
29 conector multiple (3)

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge /s	r	br
LICHT ○							
Abblendl	○	—	○	○			
Fernlicht		○	○	○			
HUPE						○	○
ZÜNDUNG AUS					○	—	○
	5	2	1	3	6	4	



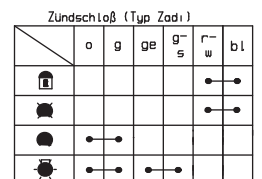
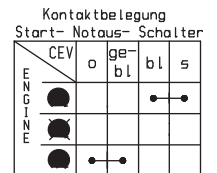
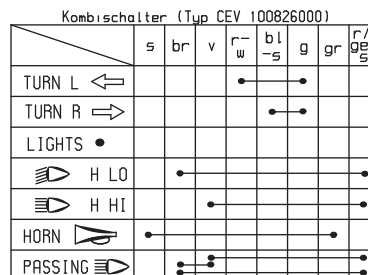


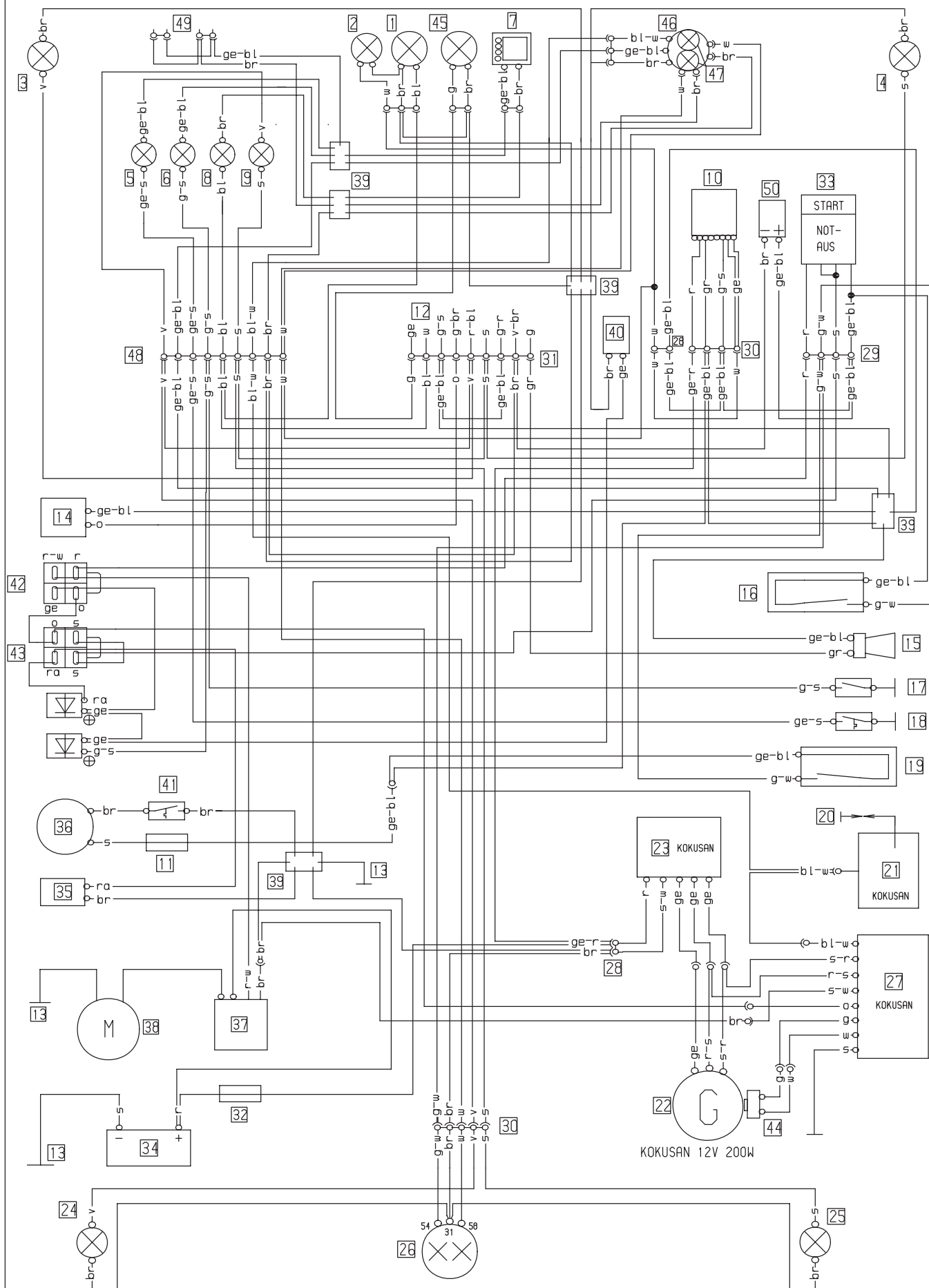
KTM 640 LC4 USA 1999

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Temperaturkontrolle	5 temperature control	5 controllo temperatura	5 témoin de température
6 Leerlaufanzeige	6 neutral	6 indicat marcia folle	6 ind de point mort
7 Tachobeleuchtung	7 tachometer light	7 luce di tachimetro	7 éclair comp vitesse
8 Fernlichtkontrolle	8 high beam control	8 spia abbagliante	8 témoin de feu route
9 Blinkerkontrolle	9 blink control	9 spia lampeggiatori	9 témoin de clignoteur
10 Zündschloß	10 ignition switch	10 int accensione	10 contact d'allum
11 Sicherung 10A	11 fuse 10A	11 fusibile 10A	11 fusible 10A
12 zum Kombischalter	12 to combinat switch	12 multicomando	12 vers commutateur
13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam a massa	13 masse
14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 Horn	15 horn	15 clacson	15 klaxon
16 Bremslichtsch vo	16 stoplight switch f	16 int luce arresto ant	16 cont av de stop
17 Leerlaufschalter (N)	17 neutral switch (N)	17 interr luce folle (N)	17 contact pt mort (N)
18 Thermoschalter	18 temperature switch	18 int temperatura	18 contact de température
19 Bremslichtsch hi	19 stoplight switch r	19 int luce arresto post	19 contact arr de stop
20 Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
21 Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens	21 bobine d'allumage
22 Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
23 Regelgleichrichter	23 regulator-rectifier	23 regolatore di tens	23 regulat redresseur
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droit
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 CDI-Einheit	27 CDI-unit	27 CDI-seatola	27 boitier CDI
28 2-pol Stecker	28 multip cont plug (2)	28 connettore a 2 poli	28 connect multiple (2)
29 4-pol Stecker	29 multip cont plug (4)	29 connettore a 4 poli	29 connect multiple (4)
30 6-pol Stecker	30 multip cont plug (6)	30 connettore a 6 poli	30 connect multiple (6)
31 9-pol Stecker	31 multip cont plug (9)	31 connettore a 9 poli	31 connect multiple (9)
32 Hauptsicherung 20A	32 mainfuse 20A	32 fusibile principale 20A	32 fusible principal 20A
33 Starttast Notaussch	33 run-off/start switch	33 disinseritor/partire	33 bout de demar/arr d'urg
34 Batterie 12V 8Ah	34 battery 12V 8Ah	34 batteria 12V 8Ah	34 batterie 12V 8Ah
36 Lüftermotor	36 fan motor	36 ventilatore	36 ventilateur
37 Starterrelais	37 starter relay	37 rele d'avviamento	37 relaise de démarreur
38 Startermotor	38 starter engine	38 mot d'avviamento elettr	38 démarreur électrique
39 Parallelverbinder	39 parallel connector	39 parallelo composto	39 parallele connecteur
40 Kupplungsschalter	40 clutch switch	40 interruttore frizione	40 contact de embrayage
41 Thermoschalter	41 temperature switch	41 int temperatura	41 contact de température
42 Starterhilfsrelais	42 starter auxil relay	42 rele avviam ausiliario	42 relaise auxi démarrage
45 Kondensator	45 capacitor	45 condensatore	45 condensateur
46 Impulsgeber	46 pulser coil	46 trasmettitore d'impulsi	46 capteur
47 12-pol Stecker	47 multip cont plug (12)	47 connettore a 12 poli	47 connect multiple (12)
48 Diode	48 diode	48 diodo	48 diode
49 Kontaktstift 3 Gang	49 gear switch 3rd gear	49 3 secondo marcia	49 cont d boîte d vites (3)
50 Kontaktstift 2 Gang	48 gear switch 2th gear	50 2 secondo marcia	50 cont d boîte d vites (2)

Spanisch	1 faro	18 interruptor temperatura	36 ventilador electrica
	2 luz de posicion	19 interruptor luz de frendo tras	37 rele de arranque
	3 interm izquierdo delantero	20 bujia	38 motor de arranque
	4 intermitente derecho delantero	21 bobina de encendido	39 conector paralelo
	5 control temperatura	22 generador	40 interruptor de embrague
	6 indicador punto muerto	23 regulador de tension	41 interruptor temperatura
	7 luz tacometro	24 intermitente izquierdo trasero	42 rele del arranque
	8 lampara aviso luces largas	25 intermitente derecho trasero	45 condensador
	9 lampara aviso intermitentes	26 luz de freno trasero	46 generado de impulsos
	10 llave de contacto	27 unidad cdi	47 conector multiple (12)
	11 fusible 10A	28 conector multiple (2)	48 diodo
	12 interruptor combinado	29 conector multiple (4)	49 interruptor de cambio (3)
	13 conector a masa	30 conector multiple (6)	50 interruptor de cambio (2)
	14 conjunto del intermitente	31 conector multiple (9)	
	15 claxon	32 fusible principal 20A	
	16 interruptor	33 boton de arranque par de urg	
	17 interruptor punto muerto	34 bateria 12V 8 Ah	

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
ra rosa	ra pink	ra rosa	ra rose	ra rosado
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco





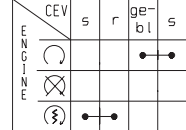
KTM 640 Adventure 1998/1999

(Dell'Orto-Vergaser)

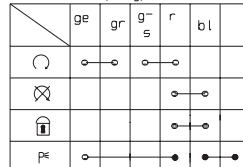
	Deutsch	Englisch	Italianisch	Französisch
	1 Fernlicht-Scheinwerfer	1 main beam headlight	1 abbagliante	1 phare
	2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
	3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
	4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
	5 Temperaturkontrolle	5 temperature control	5 controllo temperatura	5 témoin de température
	6 Leerlaufanzeige	6 neutral	6 indicat marcia folle	6 ind de point mort
	7 Tachometer	7 tachometer	7 tachimetro	7 compteur de vitesse
	8 Fernlichtkontrolle	8 high beam control	8 spia abbagliante	8 témoin de feu route
	9 Blinkerkontrolle	9 blink control	9 spia lampeggiatori	9 témoin de clignoteur
	10 Zündschloß	10 ignition switch	10 int accensione	10 contact d'allum
	11 Lüftersicherung 5A	11 fan fuse 5A	11 fusibile 5A per ventola	11 fusible 5A pour ventil
	12 zum Kombischalter	12 to combinat switch	12 multicomando	12 vers commutateur
	13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam a massa	13 masse
	14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
	15 Horn	15 horn	15 clacson	15 klaxon
	16 Bremslichtsch vo	16 stoplight switch f	16 int luce arresto ant	16 cont av de stop
	17 Leerlaufschalter (N)	17 neutral switch (N)	17 interr luce folle (N)	17 contact pt mort (N)
	18 Thermostalter	18 temperature switch	18 int temperatura	18 contact de température
	19 Bremslichtsch hi	19 stoplight switch r	19 int luce arresto post	19 contact arr de stop
	20 Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
	21 Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens	21 bobine d'allumage
	22 Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
	23 Regelgleichrichter	23 regulator-rectifier	23 regolatore di tens	23 regulat redresseur
	24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
	25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droit
	26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
	27 CDI-Einheit	27 CDI-unit	27 CDI-seatola	27 boitier CDI
	28 2-pol Stecker	28 multip cont plug (2)	28 connettore a 2 poli	28 connect multiple (2)
	29 4-pol Stecker	29 multip cont plug (4)	29 connettore a 4 poli	29 connect multiple (4)
	30 6-pol Stecker	30 multip cont plug (6)	30 connettore a 6 poli	30 connect multiple (6)
	31 9-pol Stecker	31 multip cont plug (9)	31 connettore a 9 poli	31 connect multiple (9)
	32 Hauptsicherung 10A	32 mainfuse 10A	32 fusibile principale 10A	32 fusible principal 10A
	33 Starttast Notausssch	33 run-off/start switch	33 disinseritor/partire	33 bout de demar/arr d'urg
	34 Batterie 12V 8Ah	34 battery 12V 8Ah	34 batteria 12V 8Ah	34 batterie 12V 8Ah
	35 Seitenständerschalter	35 sidestand switch	35 int del cavalletto later	35 commut de bequille later
	36 Lüftermotor	36 fan motor	36 ventilatore	36 ventilateur
	37 Startrelais	37 starter relay	37 rele d'avviamento	37 relaise de demarreur
	38 Startermotor	38 starter engine	38 mot d'avviamento elettr	38 demarreur electrique
	39 Parallelverbinder	39 parallel connector	39 parallelo composto	39 parallele connecteur
	40 Kupplungsschalter	40 clutch switch	40 interruttore frizione	40 contact de embrayage
	41 Thermostalter	41 temperature switch	41 int temperatura	41 contact de température
	42 Starterhilfsrelais	42 startor auxil relay	42 rele avviam ausiliario	42 relaise auxi demarrage
	43 Seitenständerrelais	43 sidestand relay	43 rele del cavalletto later	43 relaise com de bequ lat
	44 Impulsgeber	44 pulser coil	44 trasmettitore d'impulsi	43 capteur
	45 Abblendlicht	45 low beam	45 anabbaglianti	45 feu de croisement
	46 Drehzahlmesser	46 tachometer	46 contagiri	46 compte-tours
	47 Drehzahlmesserbel	47 tachometer light	47 luce di contagiri	47 éclair compte-tours
	48 12-pol Stecher	48 multip cont plug (12)	48 connettore a 12 poli	48 connect multiple (12)
	49 Roadbookverorgung	49 roadbook-energie	49 roadbook-energia	49 roadbook-energie
	50 Kondensator	50 capacitor	50 condensatore	50 condensateur
Spanisch	1 faro	18 interruptor temperatura	35 int del caballete lateral	
	2 luz de posicion	19 interruptor luz de frendo tras	36 ventilador electrica	
	3 interm izquierdo delantero	20 bujia	37 rele de arranque	
	4 intermitente derecho delantero	21 bobina de encendido	38 motor de arranque	
	5 control temperatura	22 generador	39 conector paralelo	
	6 indicador punto muerto	23 regulador de tension	40 interruptor de embrague	
	7 tacometro	24 intermitente izquierdo trasero	41 interruptor temperatura	
	8 lampara aviso luces largas	25 intermitente derecho trasero	42 rele del arranque	
	9 lampara aviso intermitentes	26 luz de freno trasero	43 rele del caballete lateral	
	10 llave de contacto	27 unidad cdi	44 generado de impulsos	
	11 fusible del ventilador 5A	28 conector multiple (2)	45 luces de crule	
	12 interruptor combinado	29 conector multiple (4)	46 cuentarrevoluciones	
	13 conector a masa	30 conector multiple (6)	47 luz del cuentarrevolucion	
	14 conjunto del intermitente	31 conector multiple (9)	48 conector multiple (12)	
	15 claxon	32 fusible principal 10A	49 roadbook-energia	
	16 interruptor	33 boton de arranque par de urg	50 condensador	
	17 interruptor punto muerto	34 bateria 12V 8 Ah		

Deutsch	Englisch	Italianisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
ra rosa	ra pink	ra rosa	ra rose	ra rosado
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

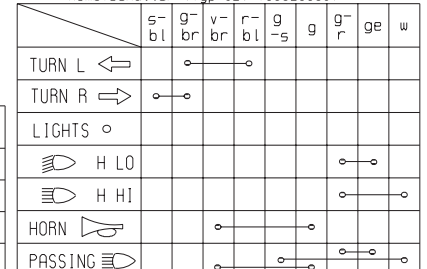
Start-Notaus-Schalter

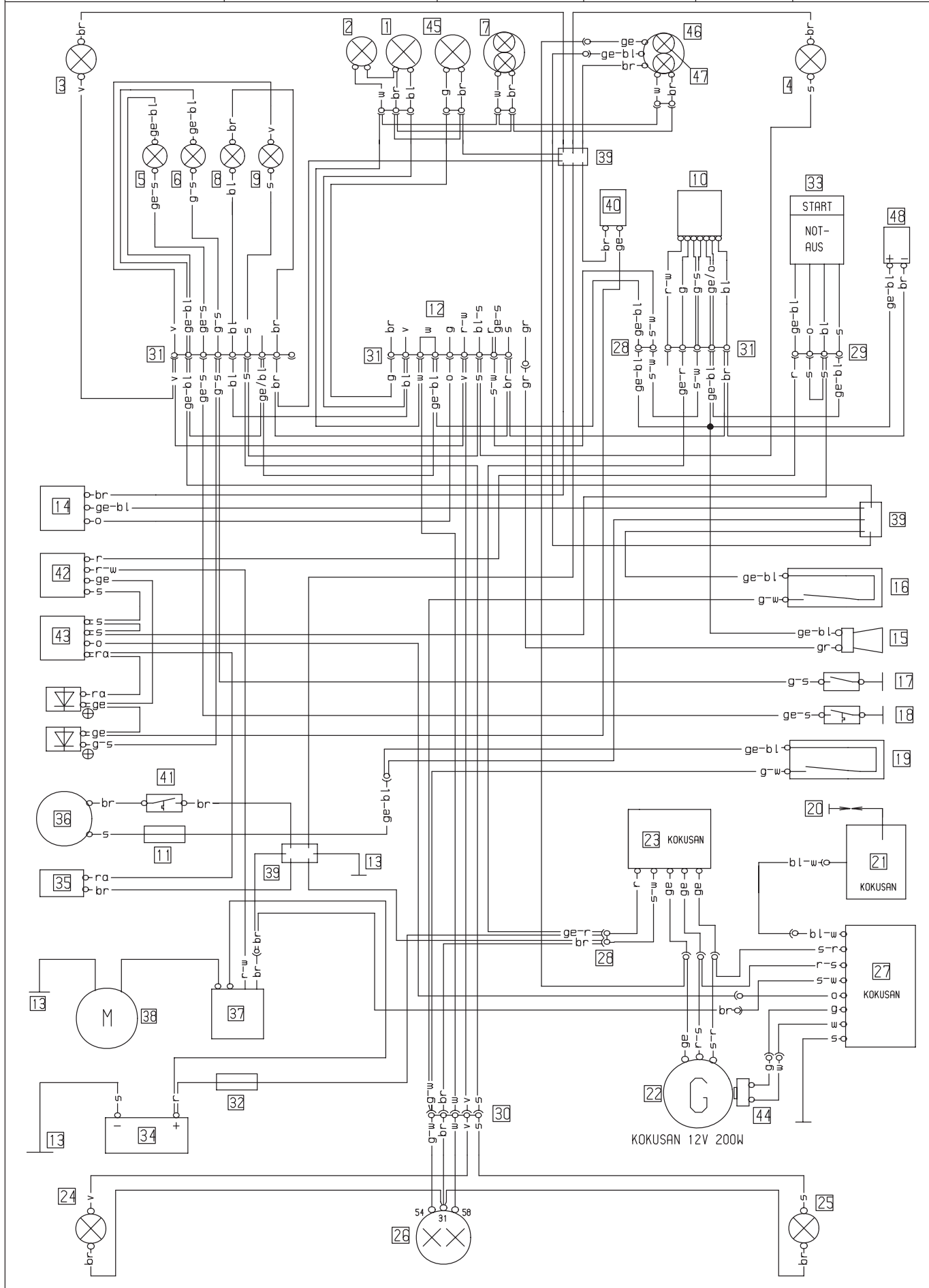


Zündschloß (Typ Zodi)



Kombischalter (Typ CEV 100826000)





KTM 640 DUKE-E 1998

Art.-Nr. 3.206.006-I

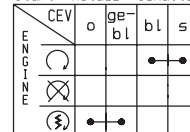
Manuale di riparazione KTM LC4

Deutsch	Englisch	Italianisch	Französisch
1 Fernlicht-Scheinwerfer	1 main beam headlight	1 abbagliante	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Temperaturkontrolle	5 temperature control	5 controllo temperatura	5 témoin de température
6 Leerlaufanzeige	6 neutral	6 indicat marcia folle	6 ind de point mort
7 Tachobeleuchtung	7 tachometer light	7 luce di tachimetro	7 éclair comp vitesse
8 Fernlichtkontrolle	8 high beam control	8 spia abbagliante	8 témoin de feu route
9 Blinkerkontrolle	9 blink control	9 spia lampeggiatori	9 témoin de clignoteur
10 Zündschloß	10 ignition switch	10 int accensione	10 contact d'allum
11 Lüftersicherung 5A	11 fan fuse 5A	11 fusibile 5A per ventola	11 fusible 5A pour ventil
12 zum Kombischalter	12 to combinat switch	12 multicomando	12 vers commutateur
13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam a massa	13 masse
14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 Horn	15 horn	15 clacson	15 klaxon
16 Bremslichtsch vo	16 stoplight switch f	16 int luce arresto ant	16 cont av de stop
17 Leerlaufschalter (N)	17 neutral switch (N)	17 interr luce folle (N)	17 contact pt mort (N)
18 Thermoschalter	18 temperature switch	18 int temperatura	18 contact de température
19 Bremslichtsch hi	19 stoplight switch r	19 int luce arresto post	19 contact arr de stop
20 Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
21 Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens	21 bobine d'allumage
22 Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
23 Regelgleichrichter	23 regulator-rectifier	23 regolatore di tens	23 regulat redresseur
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droit
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 CDI-Einheit	27 CDI-unit	27 CDI-seatola	27 boitier CDI
28 2-pol Stecker	28 multip cont plug (2)	28 connettore a 2 poli	28 connect multiple (2)
29 4-pol Stecker	29 multip cont plug (4)	29 connettore a 4 poli	29 connect multiple (4)
30 6-pol Stecker	30 multip cont plug (6)	30 connettore a 6 poli	30 connect multiple (6)
31 9-pol Stecker	31 multip cont plug (9)	31 connettore a 9 poli	31 connect multiple (9)
32 Hauptsicherung 10A	32 mainfuse 10A	32 fusibile principale 10A	32 fusible principal 10A
33 Starttast Notaussch	33 run-off/start switch	33 disinseritor/partire	33 bout de demar/arr d'urg
34 Batterie 12V 8Ah	34 battery 12V 8Ah	34 batteria 12V 8Ah	34 batterie 12V 8Ah
35 Seitenständerschalter	35 sidestand switch	35 int del cavalletto later	35 commut de bequille later
36 Lüftermotor	36 fan motor	36 ventilatore	36 ventilateur
37 Startrelais	37 starter relay	37 rele d'avviamento	37 relais de démarreur
38 Startermotor	38 starter engine	38 mot d'avviamento elett	38 démarreur électrique
39 Parallelverbinder	39 parallel connector	39 parallelo composto	39 parallele connecteur
40 Kupplungsschalter	40 clutch switch	40 interruttore frizione	40 contact de embrayage
41 Thermoschalter	41 temperature switch	41 int temperatura	41 contact de température
42 Starterhilfsrelais	42 startar auxil relay	42 rele avviam ausiliario	42 relais auxi démarrage
43 Seitenständerrelais	43 sidestand relay	43 rele del cavalletto later	43 relais com de bequ lat
44 Impulsgeber	44 pulser coil	44 trasmettitore d'impulsi	43 capteur
45 Abblendlicht	45 low beam	45 anabbaglianti	45 feu de croisement
46 Drehzahlmesser	46 tachometer	46 contagiri	46 compte-tours
47 Drehzahlmesserbel	47 tachometer light	47 luce di contagiri	47 éclair compte-tours
48 Kondensator	48 capacitor	48 condensatore	48 condensateur

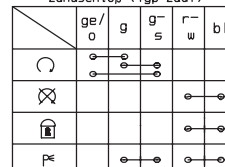
Spanisch	1 faro	18 interruptor temperatura	35 int del caballete lateral
	2 luz de posicion	19 interruptor luz de frendo tras	36 ventilador electrica
	3 interm izquierdo delantero	20 bujia	37 rele de arranque
	4 intermitente derecho delantero	21 bobina de encendido	38 motor de arranque
	5 control temperatura	22 generador	39 conector paralelo
	6 indicador punto muerto	23 regulador de tension	40 interruptor de embrague
	7 luz tacometro	24 intermitente izquierdo trasero	41 interruptor temperatura
	8 lampara aviso luces largas	25 intermitente derecho trasero	42 rele del arranque
	9 lampara aviso intermitentes	26 luz de freno trasero	43 rele del caballete lateral
	10 llave de contacto	27 unidad cdi	44 generado de impulsos
	11 fusible del ventilador 5A	28 conecctor multiple (2)	45 luces de crule
	12 interruptor combinado	29 conector multiple (4)	46 cuentarrevoluciones
	13 conector a masa	30 conector multiple (6)	47 luz del cuentarrevolucion
	14 conjunto del intermitente	31 conector multiple (9)	48 condensador
	15 claxon	32 fusible principal 10A	
	16 interruptor	33 boton de arranque par de urg	
	17 interruptor punto muerto	34 bateria 12V 8 Ah	

Deutsch	Englisch	Italianisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r roja
ra rosa	ra pink	ra rosa	ra rose	ra rosado
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

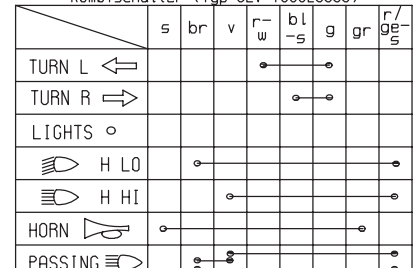
Start- Notaus- Schalter

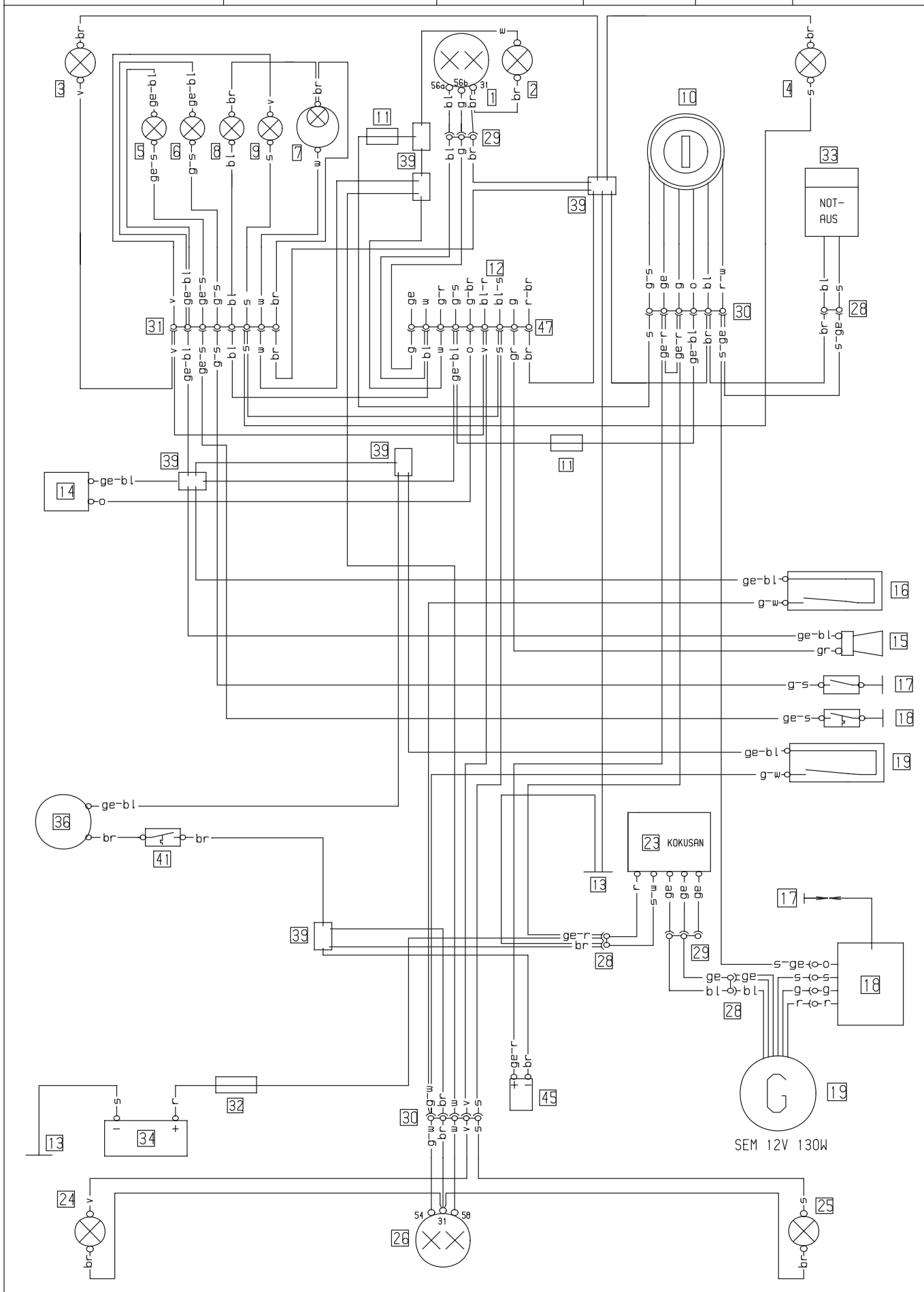


Zündschloß (Typ Zadi)



Kombischalter (Typ CEV 100826000)

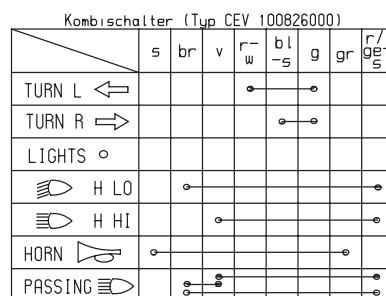
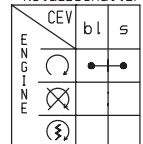




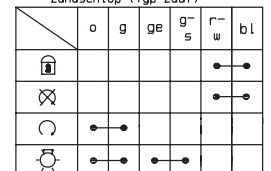
KTM 620 LC4 Competition 1998

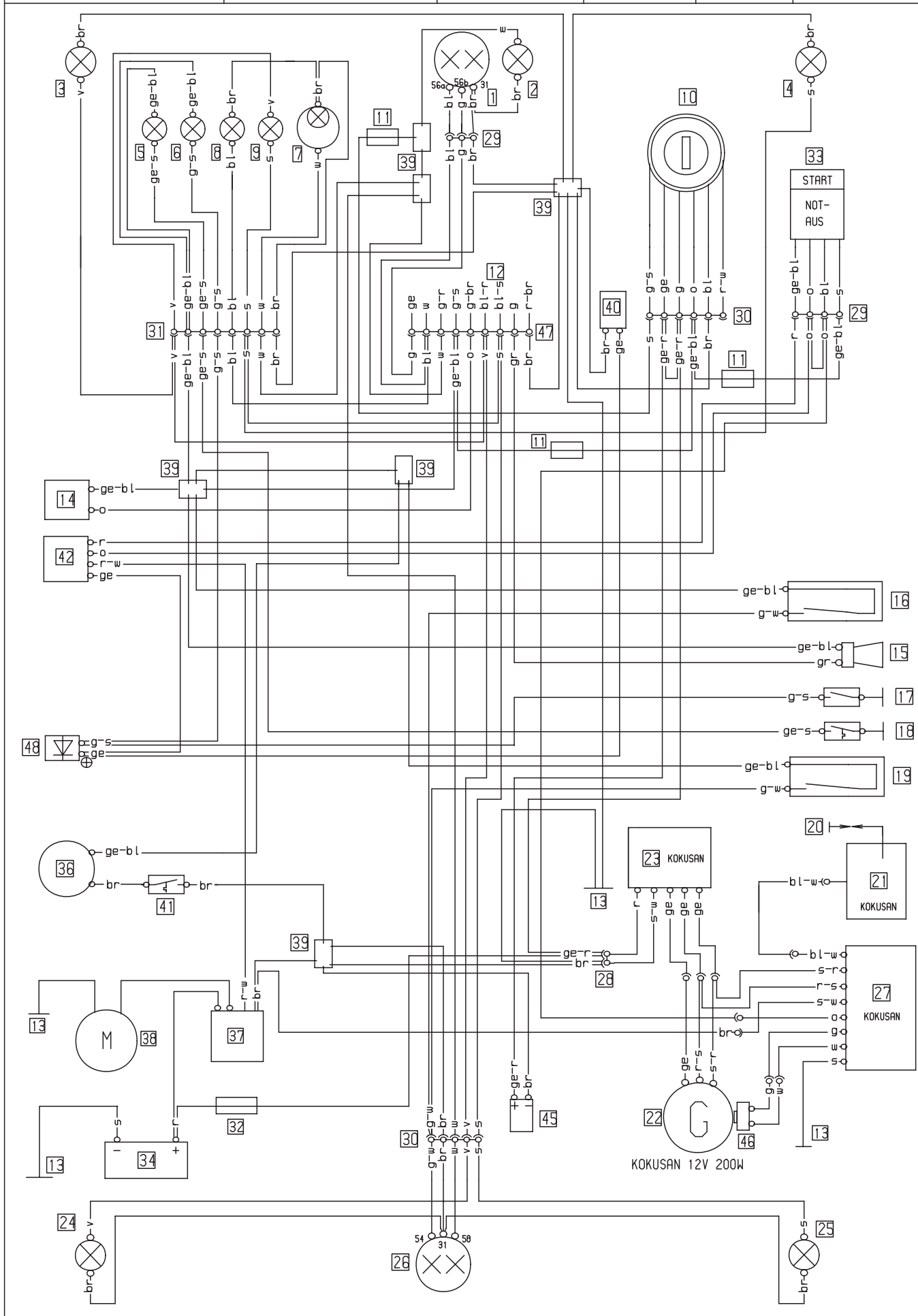
	Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
	1 Scheinwerfer 2 Standlicht 3 Blinker li vo 4 Blinker re vo 5 Temperaturkontrolle 6 Leerlaufanzeige 7 Tachobeleuchtung 8 Fernlichtkontrolle 9 Blinkerkontrolle 10 Zündschloß 11 Sicherung 10A 12 zum Kombischalter 13 Masseanschluß 14 Blinkgeber 15 Horn 16 Bremslichtsch vo 17 Leerlaufschalter (N) 18 ThermoSchalter 19 Bremslichtsch hi 20 Zündkerze 21 Zündspule 22 Generator 23 Regelgleichrichter 24 Blinker li hi 25 Blinker re hi 26 Brems-Schlußlicht 28 2-pol Stecker 29 4-pol Stecker 30 6-pol Stecker 31 9-pol Stecker 32 Hauptsicherung 20A 33 Notausschalter 34 Batterie 12V 8Ah 36 Lüftermotor 39 Parallelverbinder 41 ThermoSchalter 45 Kondensator 46 Impulsgeber 47 12-pol Stecker	1 headlight 2 parking light 3 blinker left front 4 blinker right front 5 temperature control 6 neutral 7 tachometer light 8 high beam control 9 blink control 10 ignition switch 11 fuse 10A 12 to combinat switch 13 ground connection 14 blink signal system 15 horn 16 stoplight switch f 17 neutral switch (N) 18 temperature switch 19 stoplight switch r 20 spark plug 21 ignition coil 22 generator 23 regulator-rectifier 24 blinker left rear 25 blinker right rear 26 rear-stoplight 28 multip cont plug (2) 29 multip cont plug (4) 30 multip cont plug (6) 31 multip cont plug (9) 32 mainfuse 20A 33 run-off switch 34 battery 12V 8Ah 36 fan motor 39 parallel connector 41 temperature switch 45 capacitor 46 pulser coil 47 multip cont plug (12)	1 faro 2 luce di posizione 3 lampegg ant sn 4 lampegg ant dx 5 controllo temperatura 6 indicat marcia folle 7 luce di tachimetro 8 spia abbagliante 9 spia lampeggiatori 10 int accensione 11 fusibile 10A 12 multicomando 13 collegam a massa 14 trasmett di lampeg 15 clacson 16 int luce arresto ant 17 interr luce folle (N) 18 int temperatura 19 int luce arresto post 20 candela 21 bobina d'accens 22 dinamo 23 regolatore di tens 24 lampegg post sn 25 lampegg post dx 26 fanal post di freno 28 connettore a 2 poli 29 connettore a 4 poli 30 connettore a 6 poli 31 connettore a 9 poli 32 fusibile principale 20A 33 disinseritor 34 batteria 12V 8Ah 36 ventilatore 39 parallelo composto 41 interr temperatura 45 condensatore 46 trasmettitore d'impulsi 47 connettore a 12 poli	1 phare 2 feu de position 3 clignoteur av gauche 4 clignoteur av droit 5 temoin de temperature 6 ind de point mort 7 éclair comp vitesse 8 temoin de feu route 9 temoin de clignoteur 10 contact d'allum 11 fusible 10A 12 vers commutateur 13 masse 14 centrale clignot 15 klaxon 16 cont av de stop 17 contact pt mort (N) 18 contact de temperature 19 contact arr de stop 20 bougie 21 bobine d'allumage 22 generateur 23 regulat redresseur 24 clign arr gauche 25 clign arr droit 26 feu arr et de stop 28 connect multiple (2) 29 connect multiple (4) 30 connect multiple (6) 31 connect multiple (9) 32 fusible principal 20A 33 bouton d'arret d'urgence 34 batterie 12V 8Ah 36 ventilateur 39 parallele connecteur 41 contact de temperature 45 condensateur 46 capteur 47 connect multiple (12)
Spanisch	1 faro 2 luz de posicion 3 interm izquierdo delantero 4 intermitente derecho delantero 5 control temperatura 6 indicador punto muerto 7 luz tacometro 8 lampara aviso luces largas 9 lampara aviso intermitentes 10 llave de contacto 11 fusible 10A 12 interruptor combinado 13 conector a masa 14 conjunto del intermitente 15 claxon 16 interruptor 17 interruptor punto muerto	18 interruptor temperatura 19 interruptor luz de frendo tras 20 bujia 21 bobina de encendido 22 generador 23 regulador de tension 24 intermitente izquierdo trasero 25 intermitente derecho trasero 26 luz de freno trasero 28 conector multiple (2) 29 conector multiple (4) 30 conector multiple (6) 31 conector multiple (9) 32 fusible principal 20A 33 interruptor de parada deemergenc 34 bateria 12V 8 Ah	36 ventilador electrica 39 conector paralelo 41 interruptor temperatura 45 condensador 46 generado de impulsos 47 conector multiple (12)	

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau br braun ge gelb gr grau g grün o orange r rot ra rosa s schwarz v violett w weiß	bl blue br brown ge yellow gr grey g green o orange r red ra pink s black v violet w white	bl blu br marrone ge giallo gr grigio g verde o arancione r rosso ra rosa s nero v violetto w bianco	bl bleu br brun ge jaune gr gris g vert o orange r rouge ra rose s noir v violet w blanc	bl azul br marron ge amarillo gr gris g verde o naranja r rojo ra rosado s negro v violeta w blanco

Kontaktbelegung
Notausschalter

Zündschloß (Typ Zadi)

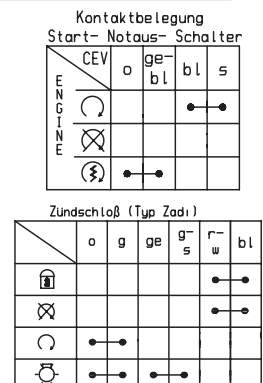
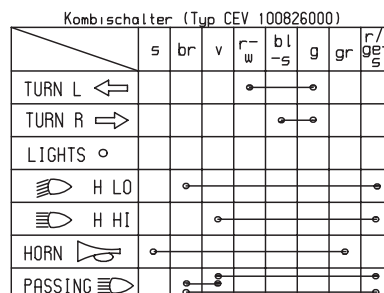


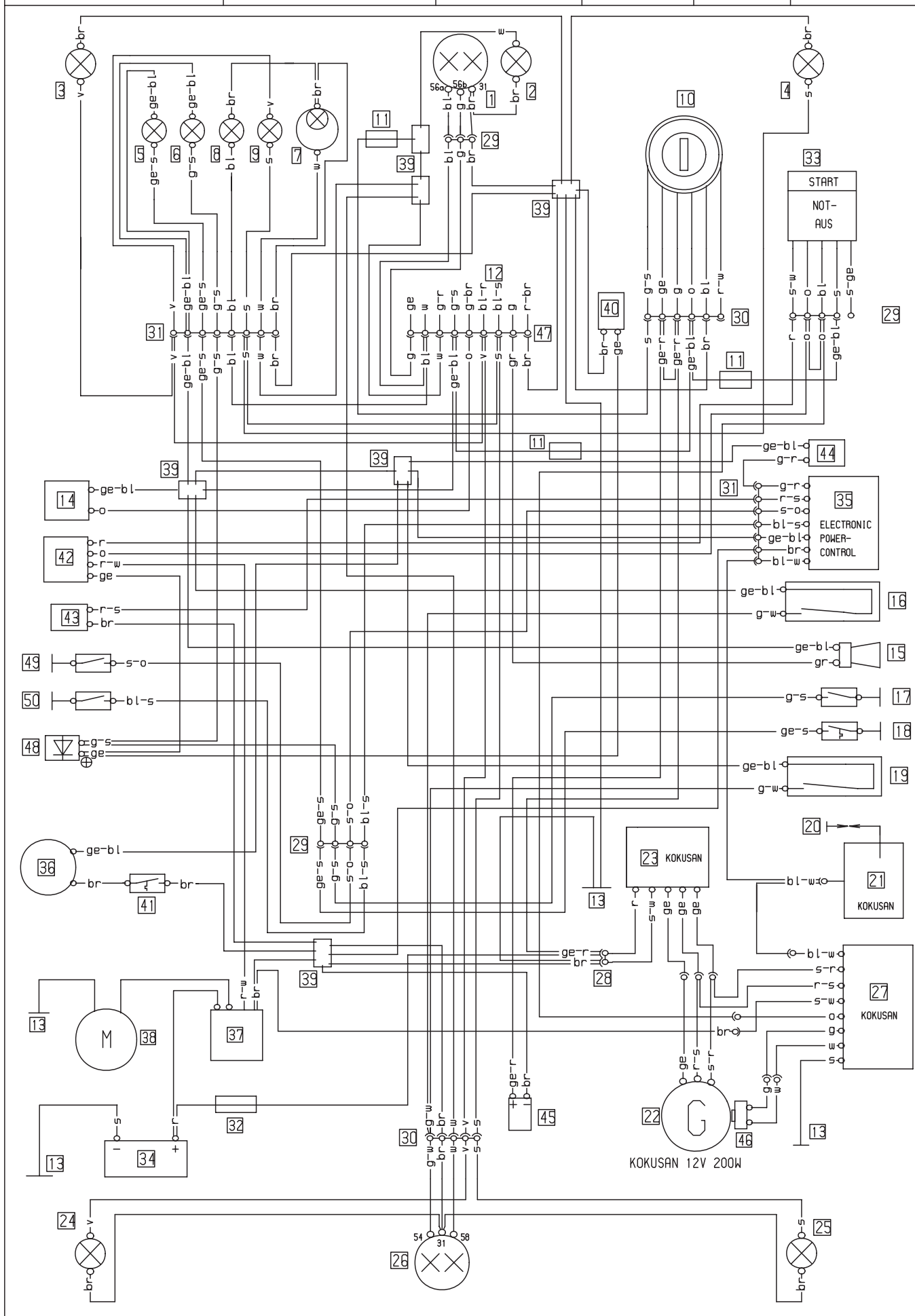


KTM 400 LC4-E - 98 - 99 - 2000

	Deutsch	Englisch	Italianisch	Französisch
	1 Scheinwerfer 2 Standlicht 3 Blinker li vo 4 Blinker re vo 5 Temperaturkontrolle 6 Leerlaufanzeige 7 Tachobeleuchtung 8 Fernlichtkontrolle 9 Blinkerkontrolle 10 Zündschloß 11 Sicherung 10A 12 zum Kombischalter 13 Masseanschluß 14 Blinkgeber 15 Horn 16 Bremslichtsch vo 17 Leerlaufschalter (N) 18 ThermoSchalter 19 Bremslichtsch hi 20 Zündkerze 21 Zündspule 22 Generator 23 Regelgleichrichter 24 Blinker li hi 25 Blinker re hi 26 Brems-Schlußlicht 27 CDI-Einheit 28 2-pol Stecker 29 4-pol Stecker 30 6-pol Stecker 31 9-pol Stecker 32 Hauptsicherung 20A 33 Starttast Notaussch 34 Batterie 12V 8Ah 36 Lüftermotor 37 Startrelaise 38 Startermotor 39 Parallelverbinder 40 Kupplungsschalter 41 ThermoSchalter 42 Starterhilfsrelaise 45 Kondensator 46 Impulsgeber 47 12-pol Stecker 48 Diode	1 headlight 2 parking light 3 blinker left front 4 blinker right front 5 temperature control 6 neutral 7 tachometer light 8 high beam control 9 blink control 10 ignition switch 11 fuse 10A 12 to combinat switch 13 ground connection 14 blink signal system 15 horn 16 stoplight switch f 17 neutral switch (N) 18 temperature switch 19 stoplight switch r 20 spark plug 21 ignition coil 22 generator 23 regulator-rectifier 24 blinker left rear 25 blinker right rear 26 rear-stoplight 27 CDI-unit 28 multip cont plug (2) 29 multip cont plug (4) 30 multip cont plug (6) 31 multip cont plug (9) 32 mainfuse 20A 33 run-off/start switch 34 battery 12V 8Ah 36 fan motor 37 starter relay 38 starter engine 39 parallel connector 40 clutch switch 41 temperature switch 42 starter auxil relay 45 capacitor 46 pulser coil 47 multip cont plug (12) 48 diode	1 faro 2 luce di posizione 3 lampegg ant sn 4 lampegg ant dx 5 controllo temperatura 6 indicat marcia folle 7 luce di tachimetro 8 spia abbagliante 9 spia lampeggiatori 10 int accensione 11 fusibile 10A 12 multicomando 13 collegam a massa 14 trasmett di lampeg 15 clacson 16 int luce arresto ant 17 interr luce folle (N) 18 int temperatura 19 int luce arresto post 20 candela 21 bobina d'accens 22 dinamo 23 regolatore di tens 24 lampegg post sn 25 lampegg post dx 26 fanal post di freno 27 CDI-seatola 28 connettore a 2 poli 29 connettore a 4 poli 30 connettore a 6 poli 31 connettore a 9 poli 32 fusibile principale 20A 33 disinseritor/partire 34 batteria 12V 8Ah 36 ventilatore 37 rele d'avviamento 38 mot d'avviamento elettr 39 parallelo composto 40 interruttore frizione 41 int temperatura 42 rele avviam ausiliario 45 condensatore 46 trasmettitore d'impulsi 47 connettore a 12 poli 48 diodo	1 phare 2 feu de position 3 clignoteur av gauche 4 clignoteur av droit 5 temoin de temperature 6 ind de point mort 7 éclair comp vitesse 8 temoin de feu route 9 temoin de clignoteur 10 contact d'allum 11 fusible 10A 12 vers commutateur 13 masse 14 centrale clignot 15 klaxon 16 cont av de stop 17 contact pt mort (N) 18 contact de temperature 19 contact arr de stop 20 bougie 21 bobine d'allumage 22 generateur 23 regulat redresseur 24 clign arr gauche 25 clign arr droit 26 feu arr et de stop 27 boitier CDI 28 connect multiple (2) 29 connect multiple (4) 30 connect multiple (6) 31 connect multiple (9) 32 fusible principal 20A 33 bout de demar/arr d'urg 34 batterie 12V 8Ah 36 ventilateur 37 relaise de demarreur 38 demarreur electrique 39 parallele connecteur 40 contact de embrayage 41 contact de temperature 42 relaise auxil demarrage 45 condensateur 46 capteur 47 connect multiple (12) 48 diode
Spanisch	1 faro 2 luz de posicion 3 interm izquierdo delantero 4 intermitente derecho delantero 5 control temperatura 6 indicador punto muerto 7 luz tacometro 8 lampara aviso luces largas 9 lampara aviso intermitentes 10 llave de contacto 11 fusible 10A 12 interruptor combinado 13 conector a masa 14 conjunto del intermitente 15 claxon 16 interruptor 17 interruptor punto muerto	18 interruptor temperatura 19 interruptor luz de frendo tras 20 bujia 21 bobina de encendido 22 generador 23 regulador de tension 24 intermitente izquierdo trasero 25 intermitente derecho trasero 26 luz de freno trasero 27 unidad cdi 28 conecdor multiple (2) 29 conector multiple (4) 30 conector multiple (6) 31 conector multiple (9) 32 fusible principal 20A 33 boton de arranque par de urg 34 bateria 12V 8 Ah	36 ventilador electrica 37 rele de arranque 38 motor de arranque 39 conector paralelo 40 interruptor de embrague 41 interruptor temperatura 42 rele del arranque 45 condensador 46 generado de impulsos 47 conector multiple (12) 48 diodo	

Deutsch	Englisch	Italianisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
ra rosa	ra pink	ra rosa	ra rose	ra rosado
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco





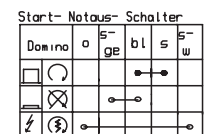
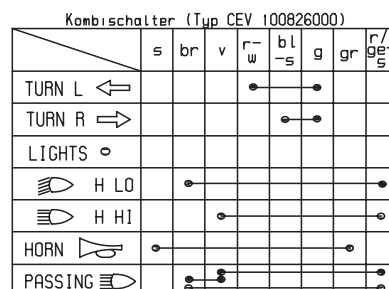
KTM 640 LC4-E 2000

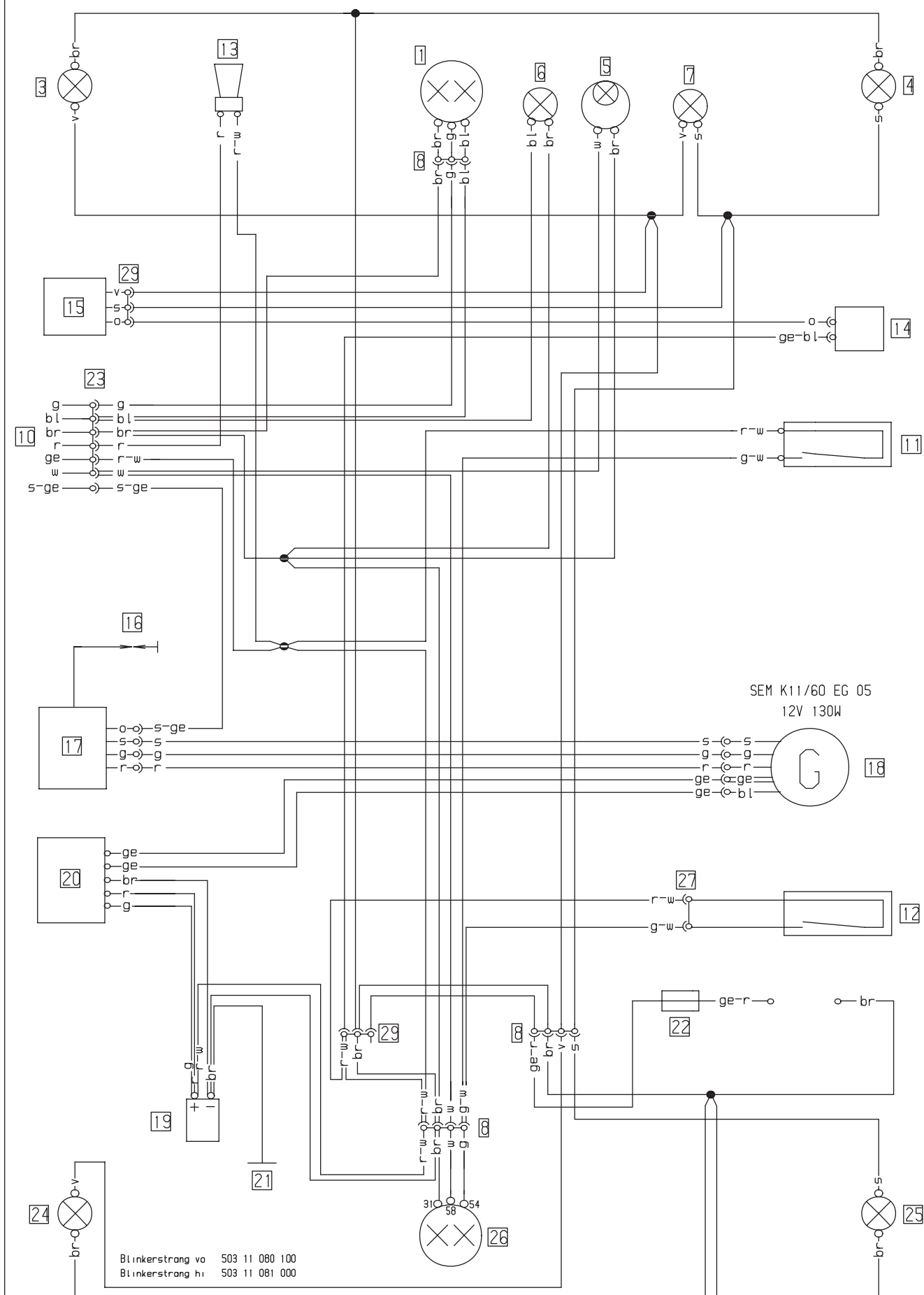
Art.-Nr. 3.206.006 -I

Manuale di riparazione KTM LC4

Deutsch	Englisch	Italianisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Temperaturkontrolle	5 temperature control	5 controllo temperatura	5 témoin de température
6 Leerlaufanzeige	6 neutral	6 indicat marcia folle	6 ind de point mort
7 Tachobeleuchtung	7 tachometer light	7 luce di tachimetro	7 éclair comp vitesse
8 Fernlichtkontrolle	8 high beam control	8 spia abbagliante	8 témoin de feu route
9 Blinkerkontrolle	9 blink control	9 spia lampeggiatori	9 témoin de clignoteur
10 Zündschloß	10 ignition switch	10 int accensione	10 contact d'allum
11 Sicherung 10A	11 fuse 10A	11 fusibile 10A	11 fusible 10A
12 zum Kombischalter	12 to combinat switch	12 multicomando	12 vers commutateur
13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam a massa	13 masse
14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 Horn	15 horn	15 clacson	15 klaxon
16 Bremslichtsch vo	16 spotlight switch f	16 int luce arresto ant	16 cont av de stop
17 Leerlaufschalter (N)	17 idle switch (N)	17 interr luce folle (N)	17 contact pt mort (N)
18 Thermo schalter	18 temperature switch	18 int temperatura	18 contact de temperature
19 Bremslichtsch hi	19 spotlight switch r	19 int luce arresto post	19 contact arr de stop
20 Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
21 Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens	21 bobine d'allumage
22 Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
23 Regelgleichrichter	23 regulator-rectifier	23 regolatore di tens	23 regulat redresseur
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droit
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 CDI-Einheit	27 CDI-unit	27 CDI-seatola	27 boitier CDI
28 2-pol Stecker	28 multip cont plug (2)	28 connettore a 2 poli	28 connect multiple (2)
29 4-pol Stecker	29 multip cont plug (4)	29 connettore a 4 poli	29 connect multiple (4)
30 6-pol Stecker	30 multip cont plug (6)	30 connettore a 6 poli	30 connect multiple (6)
31 9-pol Stecker	31 multip cont plug (9)	31 connettore a 9 poli	31 connect multiple (9)
32 Hauptsicherung 20A	32 mainfuse 20A	32 fusibile principale 20A	32 fusible principal 20A
33 Starttast Notaussch	33 run-off/start switch	33 disinseritor/partire	33 bout de demar/arr d'urg
34 Batterie 12V 8Ah	34 battery 12V 8Ah	34 batteria 12V 8Ah	34 batterie 12V 8Ah
35 EPC	35 EPC	35 EPC	35 EPC
36 Lüftermotor	36 fan motor	36 ventilatore	36 ventilateur
37 Startrelais	37 starter relay	37 rele d'avviamento	37 relaise de demarreur
38 Startermotor	38 starter engine	38 mot d'avviamento elettr	38 demarreur electrique
40 Kupplungsschalter	40 clutch switch	40 interruttore frizione	40 contact de embrayage
41 Thermo schalter	41 temperature switch	41 int temperatura	41 contact de temperature
42 Starterhilfsrelais	42 starter auxil relay	42 rele avviam ausiliario	42 relaise auxi demarrage
43 Vergaserschalter	43 carburetor switch	43 interruttore carburatore	43 contact de carburateur
44 Magnetventil	44 magnetic valve	44 valvola elettromagnetica	44 electrovanne
45 Kondensator	45 capacitor	45 condensatore	45 condensateur
46 Impulsgeber	46 pulser coil	46 trasmettitore d'impulsi	46 capteur
47 12-pol Stecker	47 multip cont plug (12)	47 connettore a 12 poli	47 connect multiple (12)
48 Diode	48 diode	48 diodo	48 diode
49 Kontaktstift 3 Gang	49 gear switch 3rd gear	49 3 secondo marcia	49 cont d boîte d vites (3)
50 Kontaktstift 2 Gang	48 gear switch 2th gear	50 2 secondo marcia	50 cont d boîte d vites (2)
Spanisch	1 faro	18 interruptor temperatura	35 EPC
2 luz de posicion	19 interruptor luz de frendo tras	36 ventilador electrica	
3 interm izquierdo delantero	20 bujia	37 rele de arranque	
4 intermitente derecho delantero	21 bobina de encendido	38 motor de arranque	
5 control temperatura	22 generador		
6 indicador punto muerto	23 regulador de tension	40 interruptor de embraque	
7 luz tacometro	24 intermitente izquierdo trasero	41 interruptor temperatura	
8 lampara aviso luces largas	25 intermitente derecho trasero	42 rele del arranque	
9 lampara aviso intermitentes	26 luz de freno trasero	43 interruptor de carburador	
10 llave de contacto	27 unidad cdi	44 valvola magnetica	
11 fusible 10A	28 conector multiple (2)	45 condensador	
12 interruptor combinado	29 conector multiple (4)	46 generado de impulsos	
13 conector a masa	30 conector multiple (6)	47 conector multiple (12)	
14 conjunto del intermitente	31 conector multiple (9)	48 diodo	
15 claxon	32 fusible principal 20A	49 interruptor de cambio (3)	
16 interruptor	33 boton de arranque par de urg	50 interruptor de cambio (2)	
17 interruptor punto muerto	34 bateria 12V 8 Ah		

Deutsch	Englisch	Italianisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarilla
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
ra rosa	ra pink	ra rosa	ra rose	ra rosado
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco





KTM 400/540 SXC 1999

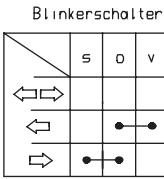
Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Temperaturkontrolle	2 temperature control	2 indicazione tempera	2 temoin de temp
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 éclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 temoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 temoin de clignoteur
8 4-pol Stecker	8 multip cont plug (4)	8 connettore a 4 poli	8 connect multiple (4)
9 Thermoschalter	9 temperature switch	9 interr temperatura	9 contact de temp
10 zum Kombischalter	10 to combinat switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch vo	11 stoplight switch f	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av
12 Bremslichtsch hi	12 stoplight switch r	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 Blinkerschalter	15 blink switch	15 int lampeggiatori	15 contact d clignateur
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol di tens	20 regulateur
21 Masseanschluß	21 ground connection	21 collegam di masse	21 masse
22 Stecksicherung 10A	22 fuse 10A	22 fusibile 10A	22 fusible 10A
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 2-pol Stecker	27 multip cont plug (2)	27 connettore a 2 poli	27 connect multiple (2)
28 Parallelverbinder	28 parallel connector	28 parallelo composto	28 parallele connecteur
29 3-pol Stecker	29 multip cont plug (3)	29 connettore a 3 poli	29 connect multiple (3)

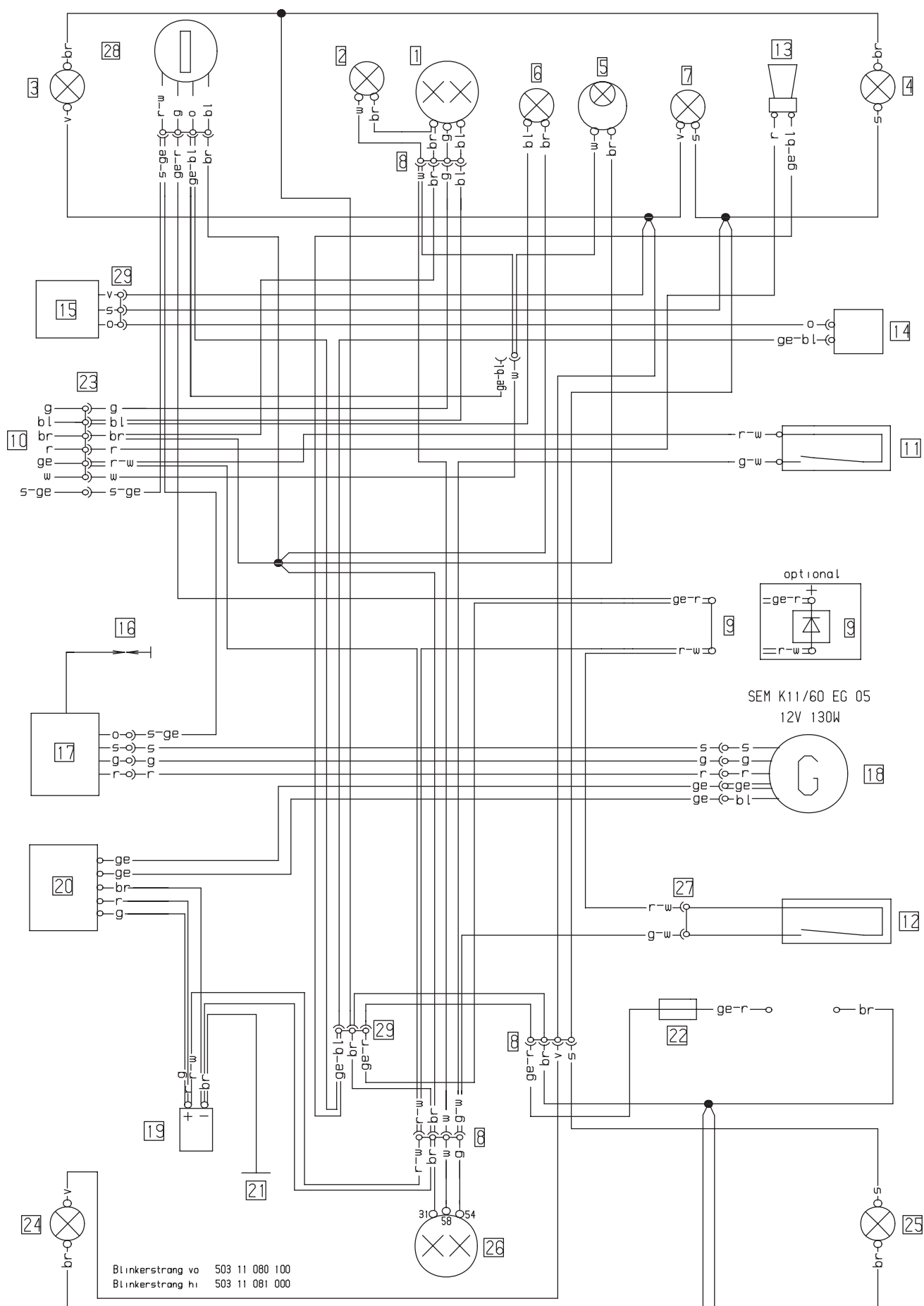
Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Spanisch
1 faro
2 control temperatura
3 interm izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luz tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (4)
9 interruptor temperatura
10 interruptor combinado
11 interr luz de freno del
12 interr luz de fren tras
13 claxon
14 conjunto del intermintente
15 interuptor clignoteur
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
21 conector a masa
22 fusible principal 10A
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 conector multiple (2)
28 parallele connecteur
29 conector multiple (3)

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge/s	r	br
LICHT							
Abblendl	●	—	●	●			
Fernlicht		●	●	●			
HUPE						●	●
ZÜNDUNG AUS					●	—	●
	5	2	1	3	6	4	





```
Blinkerstrang vo 503 11 080 100
Blinkerstrang hi 503 11 081 000
```


KTM 400/540 SXC 1999 (Australien)

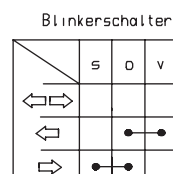
Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu-position
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 éclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 témoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 témoin de clignoteur
8 4-pol Stecker	8 multip cont plug (4)	8 connettore a 4 poli	8 connect multiple (4)
9 Kabelbrücke (Diode)	9 wirebridge (diode)	9 collegamento (diodo)	9 conn d'cables(diode)
10 zum Kombischalter	10 to combinat switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch vo	11 stoplight switch f	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av
12 Bremslichtsch hi	12 stoplight switch r	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 Blinkerschalter	15 blink switch	15 int lampeggiatori	15 contact d clignateur
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol di tens	20 regulateur
21 Masseanschluß	21 ground connection	21 collegam di masse	21 masse
22 Stecksicherung 10A	22 fuse 10A	22 fusibile 10A	22 fusible 10A
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 2-pol Stecker	27 multip cont plug (2)	27 connettore a 2 poli	27 connect multiple (2)
28 Zündschloß	28 ignition lock	28 interr di accensione	28 contacteur
29 3-pol Stecker	29 multip cont plug (3)	29 connettore a 3 poli	29 connect multiple (3)

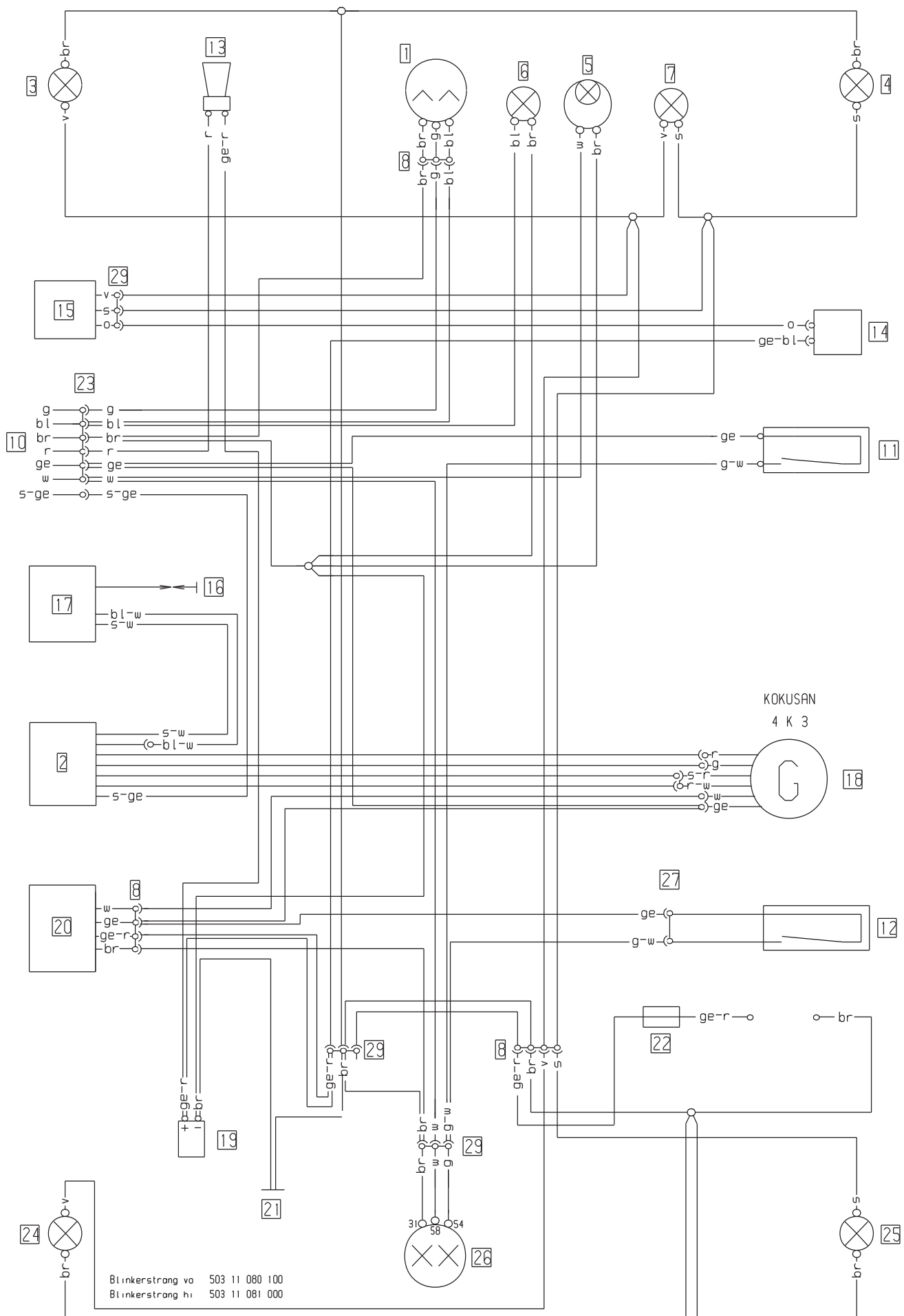
Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Spanisch
1 faro
2 luces de posicion
3 interm izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luz tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (4)
9 enlace por cable (diodo)
10 interruptor combinado
11 interr luz de freno del
12 interr luz de fren tras
13 claxon
14 conjunto del intermitente
15 interruptor clignoteur
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
21 conector a masa
22 fusible principal 10A
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 conector multiple (2)
28 cerradura de encendido
29 conector multiple (3)

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge/s	r	br
LICHT ○							
Abblendl	●	—	●	●			
Fernlicht		●	—	●			
HUPE						●	●
ZÜNDUNG AUS					●	—	●
	5	2	1	3	6	4	





KTM 400-620 SC 1999-2000

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 CDI	2 CDI	2 CDI	2 CDI
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 éclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 témoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 témoin de clignoteur
8 4-pol Stecker	8 multip cont plug (4)	8 connettore a 4 poli	8 connect multiple (4)
10 zum Kombischalter	10 to combinat switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch vo	11 stoplight switch f	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av
12 Bremslichtsch hi	12 stoplight switch r	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 Blinkerschalter	15 blink switch	15 int lampeggiatori	15 contact d clignateur
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol di tens	20 regulateur
21 Masseanschluß	21 ground connection	21 collegam di masse	21 masse
22 Stecksicherung 10A	22 fuse 10A	22 fusibile 10A	22 fusible 10A
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 2-pol Stecker	27 multip cont plug (2)	27 connettore a 2 poli	27 connect multiple (2)
29 3-pol Stecker	29 multip cont plug (3)	29 connettore a 3 poli	29 connect multiple (3)

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Spanisch
1 faro
2 CDI
3 interm izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luz tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (4)
10 interruptor combinado
11 interr luz de freno del
12 interr luz de fren tras
13 claxon
14 conjunto del intermitente
15 interruptor clignoteur
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
21 conector a masa
22 fusible principal 10A
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 conector multiple (2)
29 conector multiple (3)

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge/s	r	br
LICHT ○							
Abblendl	○	—	○	○			
Fernlicht		○	○	○			
HUPE						○	○
ZÜNDUNG AUS					○	—	○
	5	2	1	3	6	4	

	s	o	v
←			
→		○	○
↔	○	○	



SERVICE

Modell

400-620 SC '99

Kabelstrangnummer

vorne 583 11 275 000
hinten 583 11 176 200

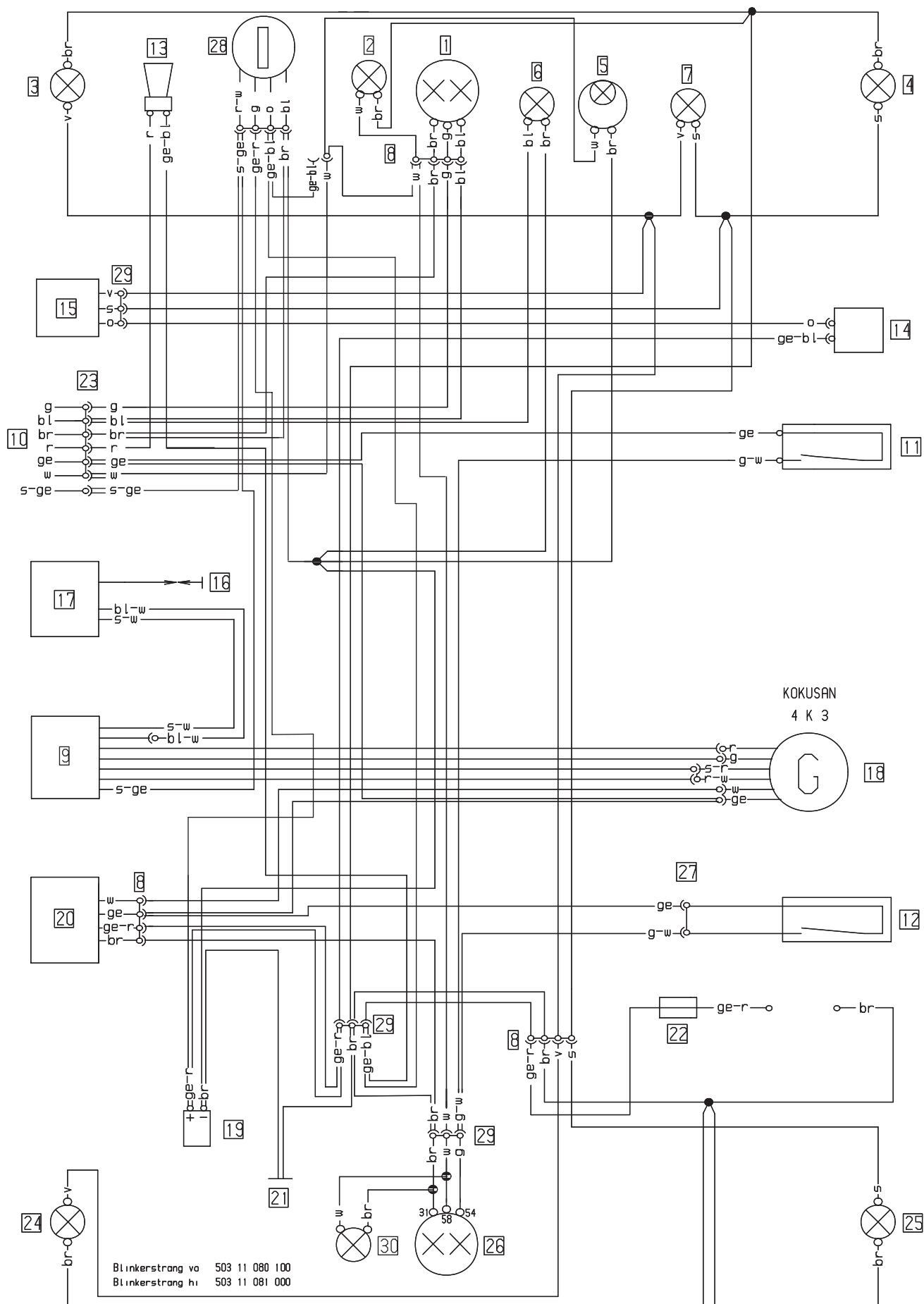
Land

AUS

Datum, Name

01 03 99 Hei

Kabelstrangbez

vo 400-620 SC '99
hi ECIE

KTM 400-620 SC 1999 AUS

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu-position
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 éclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 témoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 témoin de clignoteur
8 4-pol Stecker	8 multip cont plug (4)	8 connettore a 4 poli	8 connect multiple (4)
9 CDI	9 CDI	9 CDI	9 CDI
10 zum Kombischalter	10 to combinat switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch vo	11 stoplight switch f	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av
12 Bremslichtsch hi	12 stoplight switch r	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 Blinkerschalter	15 blink switch	15 int lampeggiatori	15 contact d clignateur
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol di tens	20 regulateur
21 Masseanschluß	21 ground connection	21 collegam di masse	21 masse
22 Stecksicherung 10A	22 fuse 10A	22 fusibile 10A	22 fusible 10A
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 2-pol Stecker	27 multip cont plug (2)	27 connettore a 2 poli	27 connect multiple (2)
28 Zündschloß	28 ignition lock	28 interr di accensione	28 contacteur
29 3-pol Stecker	29 multip cont plug (3)	29 connettore a 3 poli	29 connect multiple (3)
30 Kennzeichenbel	30 licence pl lighting	30 illuminat de targa	30 ecl plaque d'immat

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Spanisch
1 faro
2 luces de posicion
3 interm izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luz tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (4)
9 CDI
10 interruptor combinado
11 interr luz de freno del
12 interr luz de fren tras
13 claxon
14 conjunto del intermitente
15 interruptor clignoteur
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
21 conector a masa
22 fusible principal 10A
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 conector multiple (2)
28 cerradura de encendido
29 conector multiple (3)
30 luz placa de matricula

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge /s	r	br
LICHT $\circ$							
Abblendl	●	—	●	●			
Fernlicht		●	●	●			
HUPE						●	●
ZÜNDUNG AUS					●	—	●
	5	2	1	3	6	4	

	s	o	v
↔			
↔		●	●
↔	●	●	

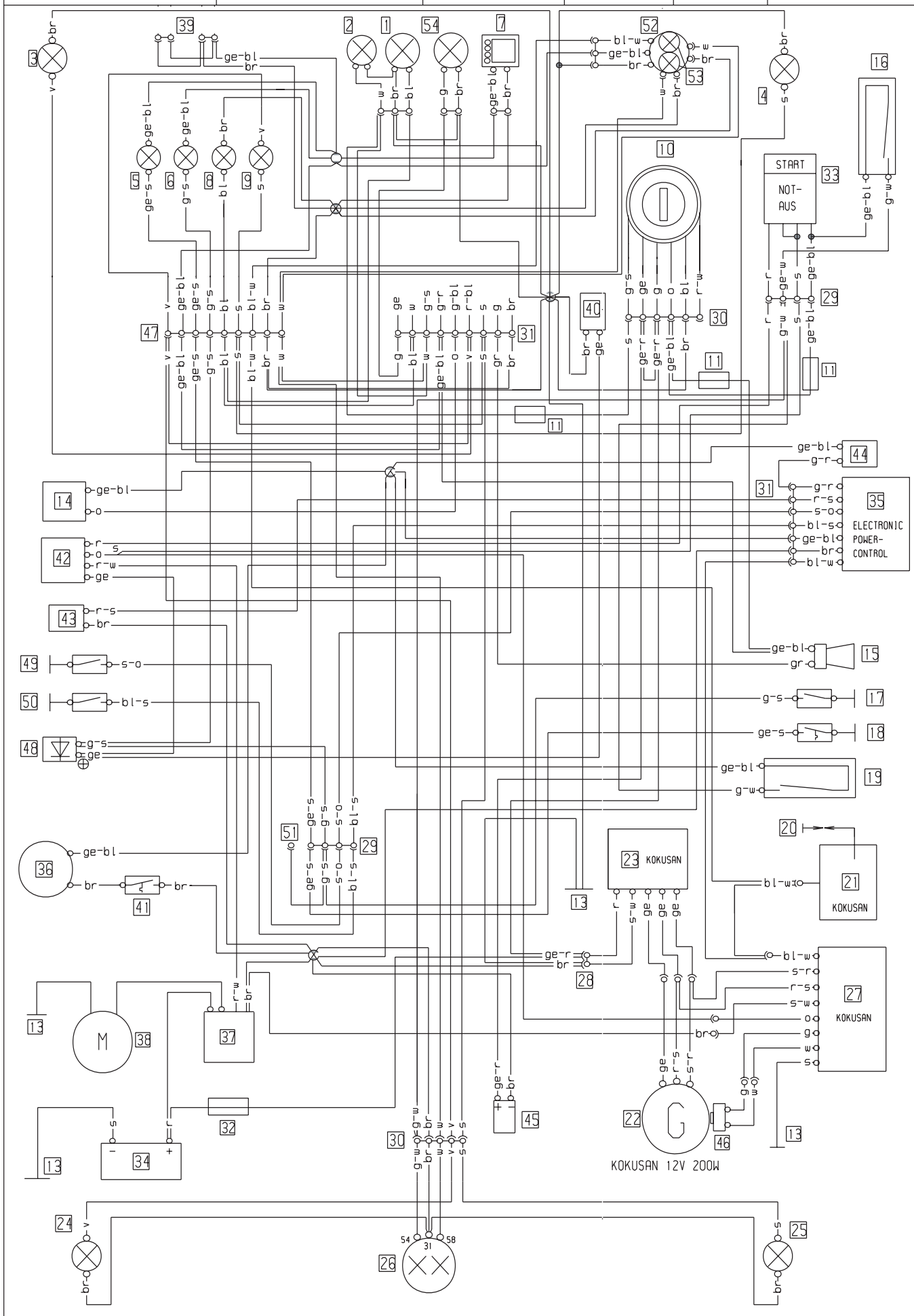


SERVICE

 Modell Mikuni Vergaser
 640 Adventure 99-2000

 Kabelstrangnummer
 vorne 582 11 075 200
 hinten 584 11 176 100

 Land
 DIV LANDER

 Datum, Name
 16 04 98 KE


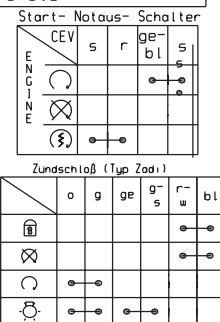
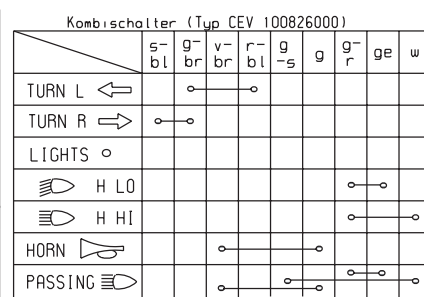
KTM 640 Adventure 99-2000 Mikuni

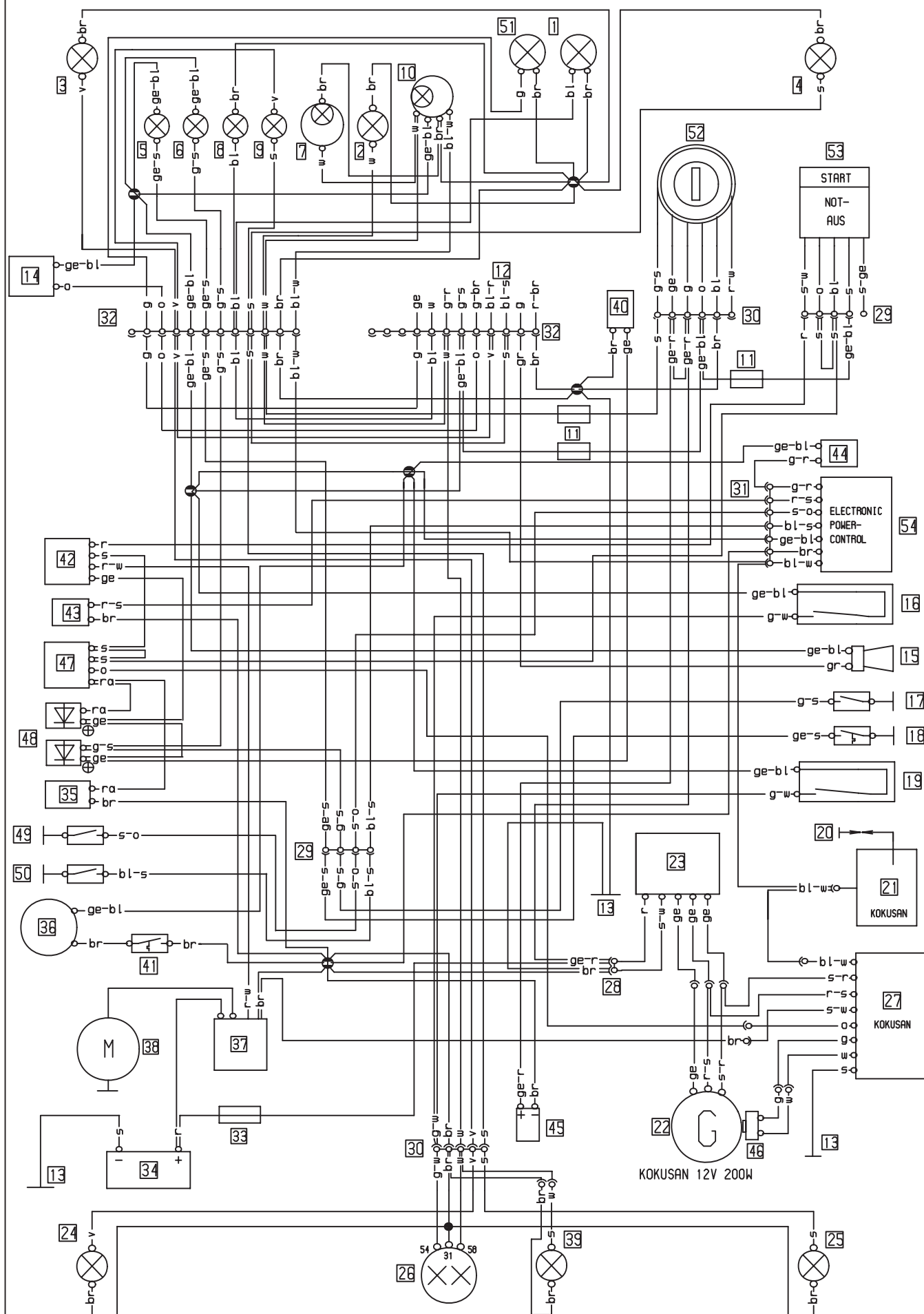
Art.-Nr. 3.206.006 - I

Manuale di riparazione KTM LC4

	Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
	1 Scheinwerfer 2 Standlicht 3 Blinker li vo 4 Blinker re vo 5 Temperaturkontrolle 6 Leerlaufanzeige 7 Tachometer 8 Fernlichtkontrolle 9 Blinkerkontrolle 10 Zündschloß 11 Sicherung 10A 12 zum Kombischalter 13 Masseanschluß 14 Blinkgeber 15 Horn 16 Bremslichtsch vo 17 Leerlaufschalter (N) 18 Thermoschalter 19 Bremslichtsch hi 20 Zündkerze 21 Zündspule 22 Generator 23 Regelgleichrichter 24 Blinker li hi 25 Blinker re hi 26 Brems-Schlußlicht 27 CDI-Einheit 28 2-pol Stecker 29 4-pol Stecker 30 6-pol Stecker 31 9-pol Stecker 32 Hauptsicherung 20A 33 Starttast Notaussch 34 Batterie 12V 8Ah 35 EPC 36 Lüftermotor 37 Starterrelais 38 Startermotor 39 Roadbookversorgung 40 Kupplungsschalter 41 Thermoschalter 42 Starterhilfsrelais 43 Vergaserschalter 44 Magnetventil 45 Kondensator 46 Impulsgeber 47 12-pol Stecker 48 Diode 49 Kontaktstift 3 Gang 50 Kontaktstift 2 Gang 51 Seitenständerstecker 52 Drehzahlmesser 53 Drehzahlmesserbel 54 Abblendlicht	1 headlight 2 parking light 3 blinker left front 4 blinker right front 5 temperature control 6 neutral 7 tachometer 8 high beam control 9 blink control 10 ignition switch 11 fuse 10A 12 to combinat switch 13 ground connection 14 blink signal system 15 horn 16 stoplight switch f 17 idle switch (N) 18 temperature switch 19 stoplight switch r 20 spark plug 21 ignition coil 22 generator 23 regulator-rectifier 24 blinker left rear 25 blinker right rear 26 rear-stoplight 27 CDI-unit 28 multip cont plug (2) 29 multip cont plug (4) 30 multip cont plug (6) 31 multip cont plug (9) 32 mainfuse 20A 33 run-off/start switch 34 battery 12V 8Ah 35 EPC 36 fan motor 37 starter relay 38 starter engine 39 roadbook-energie 40 clutch switch 41 temperature switch 42 starter auxil relay 43 carburetor switch 44 magnetic valve 45 capacitor 46 pulser coil 47 multip cont plug (12) 48 diode 49 gear switch 3rd gear 50 gear switch 2th gear 51 side stand connector 52 tachometer 53 tachometer light 54 low beam	1 fero 2 luce di posizione 3 lampegg ant sn 4 lampegg ant dx 5 controllo temperatura 6 indicat marcia folle 7 tachimetro 8 spia abbagliante 9 spia lampeggiatori 10 int accensione 11 fusibile 10A 12 multicomando 13 collegam a massa 14 trasmett di lampeg 15 clacson 16 int luce arresto ant 17 interr luce folle (N) 18 int temperatura 19 int luce arresto post 20 candela 21 bobina d'accens 22 dinamo 23 regolatore di tens 24 lampegg post sn 25 lampegg post dx 26 fanal post di freno 27 CDI-seatola 28 connettore a 2 poli 29 connettore a 4 poli 30 connettore a 6 poli 31 connettore a 9 poli 32 fusibile principale 20A 33 disinseritor/partire 34 batteria 12V 8Ah 35 EPC 36 ventilatore 37 rele d'avviamento 38 mot d'avviamento elettr 39 roadbook-energia 40 interruttore frizione 41 int temperatura 42 rele avviam ausiliario 43 interruttore carburatore 44 valvola elettromagnetica 45 condensatore 46 trasmettitore d'impulsi 47 connettore a 12 poli 48 diodo 49 3 secondo marcia 50 2 secondo marcia 51 cavalletto laterale conn 52 contagiri 53 luce di contagiri 54 anabbaglianti	1 phare 2 feu de position 3 clignoteur av gauche 4 clignoteur av droit 5 témoin de température 6 ind de point mort 7 comp vitesse 8 témoin de feu route 9 témoin de clignoteur 10 contact d'allum 11 fusible 10A 12 vers commutateur 13 masse 14 centrale clignot 15 klaxon 16 cont av de stop 17 contact pt mort (N) 18 contact de température 19 contact arr de stop 20 bougie 21 bobine d'allumage 22 generateur 23 regulat redresseur 24 clign arr gauche 25 clign arr droit 26 feu arr et de stop 27 boitier CDI 28 connect multiple (2) 29 connect multiple (4) 30 connect multiple (6) 31 connect multiple (9) 32 fusible principal 20A 33 bout de demar/arr d'urg 34 batterie 12V 8Ah 35 EPC 36 ventilateur 37 relaise de demarreur 38 demarreur electrique 39 roadbook-energie 40 contact de embrayage 41 contact de température 42 relaise auxi démarrage 43 contact de carburateur 44 electrovanne 45 condensateur 46 capteur 47 connect multiple (12) 48 diode 49 cont d boîte d vites (3) 50 cont d bolte d vites (2) 51 bequille laterale connect 52 compte-tours 53 éclair compte-tours 54 feu de croisement
Spanisch	1 fero 2 luz de posicion 3 interm izquierdo delantero 4 intermitente derecho delantero 5 control temperatura 6 indicador punto muerto 7 luz tacometro 8 lampara aviso luces largas 9 lampara aviso intermitentes 10 llave de contacto 11 fusible 10A 12 interruptor combinado 13 conector a masa 14 conjunto del intermitente 15 claxon 16 interruptor 17 interruptor punto muerto 18 interruptor temperatura	19 interruptor luz de frendo tras 20 bujia 21 bobina de encendido 22 generador 23 regulador de tension 24 intermitente izquierdo trasero 25 intermitente derecho trasero 26 luz de freno trasero 27 unidad cdi 28 conector multiple (2) 29 conector multiple (4) 30 conector multiple (6) 31 conector multiple (9) 32 fusible principal 20A 33 boton de arranque par de urg 34 bateria 12V 8 Ah 35 EPC 36 ventilador electrica	37 rele de arranque 38 motor de arranque 39 conector paralelo 40 interruptor de embrague 41 interruptor temperatura 42 rele del arranque 43 interruptor de carburador 44 valvola magnetica 45 condensador 46 generado de impulsos 47 conector multiple (12) 48 diodo 49 interruptor de cambio (3) 50 interruptor de cambio (2) 51 caballete lateral conector 52 cuentarrevoluciones 53 luz del cuentarrevolucion 54 luces de crule	

Deutsch	Englisch	Italianisch	Französisch	Spanisch
bl blau br braun ge gelb gr grau g grün o orange r rot ra rosa s schwarz v violett w weiß	bl blue br brown ge yellow gr grey g green o orange r red ra pink s black v violet w white	bl blu br marrone ge giallo gr grigio g verde o arancione r rosso ra rosa s nero v violetto w bianco	bl bleu br brun ge jaune gr gris g vert o orange r rouge ra rose s noir v violet w blanc	bl azul br marron ge amarillo gr gris g verde o naranja r rojo ra rosado s negro v violeta w blanco





Spanisch	1	faro	19	interruptor luz de frendo tras	37	rele de arranque
	2	luz de posicion	20	bujia	38	motor de arranque
	3	interm izquierdo delantero	21	bobina de encendido	39	luz placa de matricula
	4	intermitente derecho delantero	22	generador	40	interruptor de embrague
	5	control temperatura	23	regulador de tension	41	interruptor temperatura
	6	indicador punto muerto	24	intermitente izquierdo trasero	42	rele del arranque
	7	luz tacometro	25	intermitente derecho trasero	43	interruptor de carburador
	8	lampara aviso luces largas	26	luz de freno trasero	44	valvula magnetica
	9	lampara aviso intermitentes	27	unidad cdi	45	condensador
	10	cuentarrevoluciones	28	conector multiple (2)	46	generado de impulsos
	11	fusible 10A	29	conector multiple (4)	47	rele del caballete lateral
	12	interruptor combinado	30	conector multiple (6)	48	diodo
	13	conector a masa	31	conector multiple (9)	49	interruptor de cambio 3
	14	conjunto del intermitente	32	conector multiple (12)	50	interruptor de cambio 2
	15	claxon	33	fusible principal 20A	51	luces de cruce
	16	interruptor	34	bateria 12V 8 Ah	52	llave de contacto
	17	interruptor punto muerto	35	int del caballete lateral	53	boton de arranque par de urg
	18	interruptor temperatura	36	ventilador electrica	54	EPC

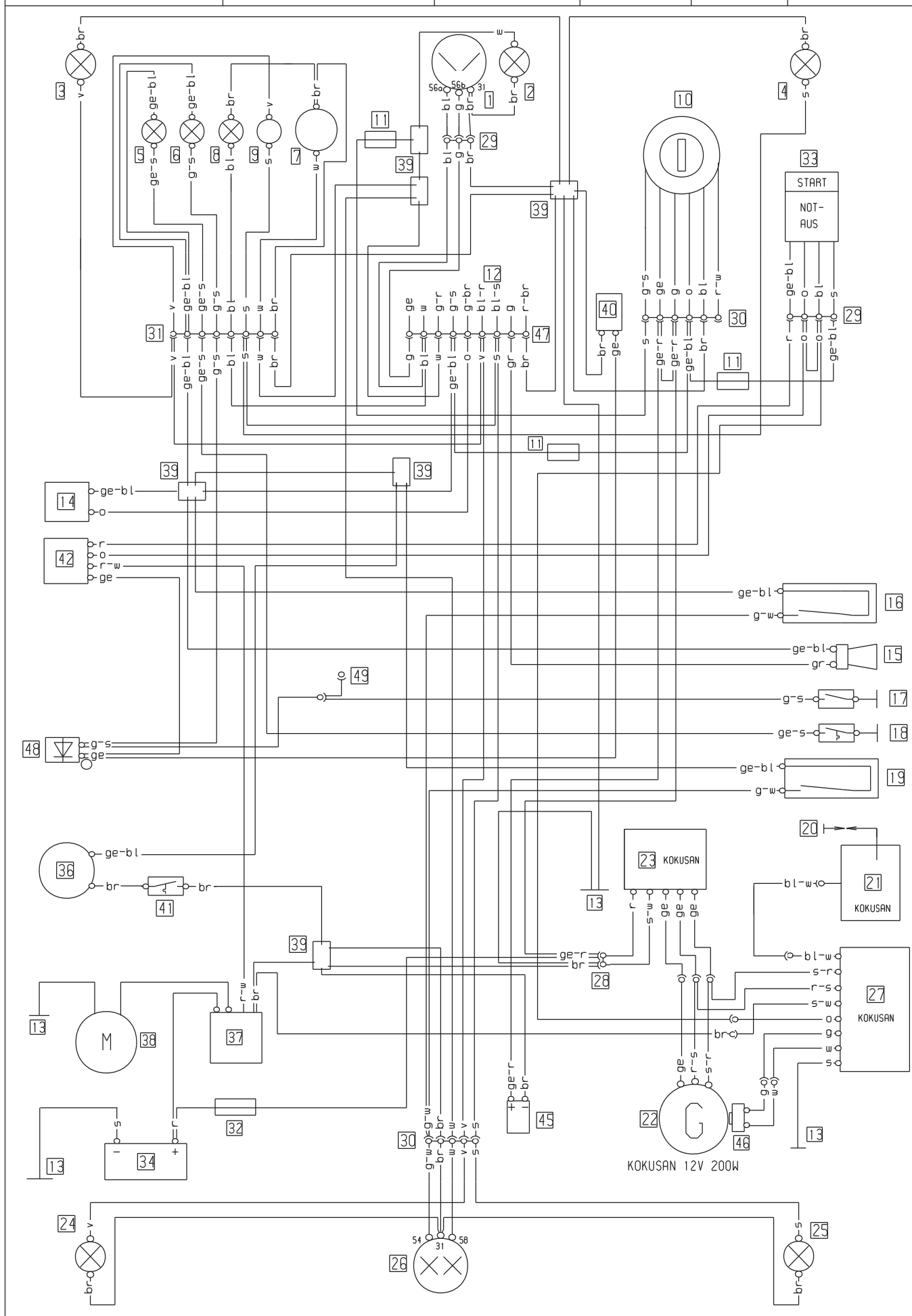
Kombischalter (Typ CEV 100826000)								
	s	br	v	r _w	bl _{-s}	g	gr	r/ ge _s
TURN L 								
TURN R 								
LIGHTS 								
 H LQ								
 H HI								
HORN 								
PASSING 								

Start-Notaus-Schalter

	Domino	o	s ⁻	ge	bl	s	w ⁻
						•—•	
				•—•			
		•—•					•—•

Zündschloß (Typ Zadi)

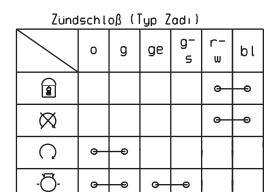
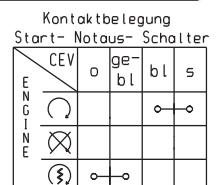
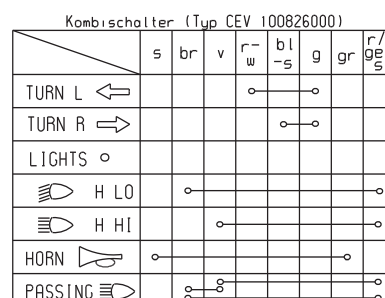
	a	g	ge	s ⁻	w ⁻	bl
						•—•
						•—•
	•—•					
	•—•		•—•			

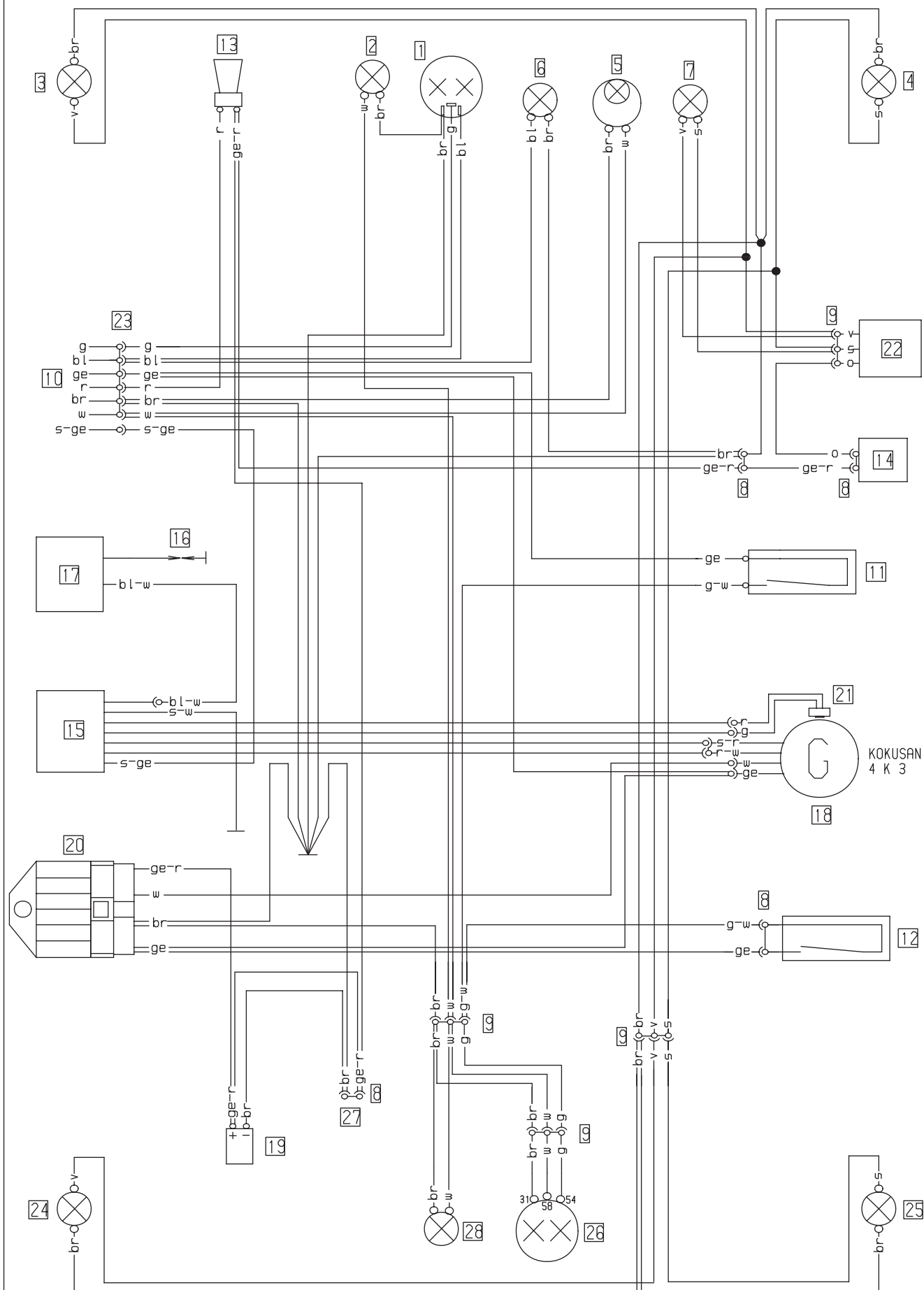


400/640 LC4 USA 2000

	Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
	1 Scheinwerfer 2 Standlicht 3 Blinker li vo 4 Blinker re vo 5 Temperaturkontrolle 6 Leerlaufanzeige 7 Tachobeleuchtung 8 Fernlichtkontrolle 9 Blinkerkontrolle 10 Zündschloß 11 Sicherung 10A 12 zum Kombischalter 13 Masseanschluß 14 Blinkgeber 15 Horn 16 Bremslichtsch vo 17 Leerlaufschalter (N) 18 Thermo schalter 19 Bremslichtsch hi 20 Zündkerze 21 Zündspule 22 Generator 23 Regelgleichrichter 24 Blinker li hi 25 Blinker re hi 26 Brems-Schlußlicht 27 CDI-Einheit 28 2-pol Stecker 29 4-pol Stecker 30 6-pol Stecker 31 9-pol Stecker 32 Hauptsicherung 20A 33 Starttast Notaussch 34 Batterie 12V 8Ah 36 Lüftermotor 37 Starterelaise 38 Startermotor 39 Parallelverbinder 40 Kupplungsschalter 41 Thermo schalter 42 Starterhilfsrelaise 45 Kondensator 46 Impulsgeber 47 12-pol Stecker 48 Diode 49 Seitenständerstecker	1 headlight 2 parking light 3 blinker left front 4 blinker right front 5 temperature control 6 neutral 7 tachometer light 8 high beam control 9 blink control 10 ignition switch 11 fuse 10A 12 to combinat switch 13 ground connection 14 blink signal system 15 horn 16 stoplight switch f 17 neutral switch (N) 18 temperature switch 19 stoplight switch r 20 spark plug 21 ignition coil 22 generator 23 regulator-rectifier 24 blinker left rear 25 blinker right rear 26 rear-stoplight 27 CDI-unit 28 multip cont plug (2) 29 multip cont plug (4) 30 multip cont plug (6) 31 multip cont plug (9) 32 mainfuse 20A 33 run-off/start switch 34 battery 12V 8Ah 36 fan motor 37 starter relay 38 starter engine 39 parallel connector 40 clutch switch 41 temperature switch 42 starter auxil relay 45 capacitor 46 pulser coil 47 multip cont plug (12) 48 diode 49 side stand connector	1 faro 2 luce di posizione 3 lampegg ant sn 4 lampegg ant dx 5 controllo temperatura 6 indicat marcia folle 7 luce di tachimetro 8 spia abbagliante 9 spia lampeggiatori 10 int accensione 11 fusibile 10A 12 multicomando 13 collegam a massa 14 trasmett di lampeg 15 clacson 16 int luce arresto ant 17 interr luce folle (N) 18 int temperatura 19 int luce arresto post 20 candela 21 bobina d'accens 22 dinamo 23 regolatore di tens 24 lampegg post sn 25 lampegg post dx 26 fanal post di freno 27 CDI-seatola 28 connettore a 2 poli 29 connettore a 4 poli 30 connettore a 6 poli 31 connettore a 9 poli 32 fusibile principale 20A 33 disinseritor/partire 34 batteria 12V 8Ah 36 ventilatore 37 rele d'avviamento 38 mot d'avviamento elettr 39 parallelo composto 40 interruttore frizione 41 int temperatura 42 rele avviam ausiliario 45 condensatore 46 trasmettitore d'impulsi 47 connettore a 12 poli 48 diodo 49 cavalletto laterale conn	1 phare 2 feu de position 3 clignoteur av gauche 4 clignoteur av droit 5 temoin de temperature 6 ind de point mort 7 éclair comp vitesse 8 temoin de feu route 9 temoin de clignoteur 10 contact d'allum 11 fusible 10A 12 vers commutateur 13 masse 14 centrale clignot 15 klaxon 16 cont av de stop 17 contact pt mort (N) 18 contact de temperature 19 contact arr de stop 20 bougie 21 bobine d'allumage 22 generateur 23 regulat redresseur 24 clign arr gauche 25 clign arr droit 26 feu arr et de stop 27 boitier CDI 28 connect multiple (2) 29 connect multiple (4) 30 connect multiple (6) 31 connect multiple (9) 32 fusible principal 20A 33 bout de demar/arr d'urg 34 batterie 12V 8Ah 36 ventilateur 37 relaise de demarreur 38 demarreur electrique 39 parallele connecteur 40 contact de embrayage 41 contact de temperature 42 relaise auxi demarrage 45 condensateur 46 capteur 47 connect multiple (12) 48 diode 49 bequille laterale connec
Spanisch	1 faro 2 luz de posicion 3 interm izquierdo delantero 4 intermitente derecho delantero 5 control temperatura 6 indicador punto muerto 7 luz tacometro 8 lampara aviso luces largas 9 lampara aviso intermitentes 10 llave de contacto 11 fusible 10A 12 interruptor combinado 13 conector a masa 14 conjunto del intermitente 15 claxon 16 interruptor 17 interruptor punto muerto	18 interruptor temperatura 19 interruptor luz de frendo tras 20 bujia 21 bobina de encendido 22 generador 23 regulador de tension 24 intermitente izquierdo trasero 25 intermitente derecho trasero 26 luz de freno trasero 27 unidad cdi 28 conecдор multiple (2) 29 conecдор multiple (4) 30 conecдор multiple (6) 31 conecдор multiple (9) 32 fusible principal 20A 33 boton de arranque par de urg 34 bateria 12V 8 Ah	36 ventilador electrica 37 rele de arranque 38 motor de arranque 39 conecдор paralelo 40 interruptor de embrague 41 interruptor temperatura 42 rele del arranque 45 condensador 46 generado de impulsos 47 conecдор multiple (12) 48 diodo 49 caballete lateral conecдор	

Deutsch	Englisch	Italianisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
ra rosa	ra pink	ra rosa	ra rose	ra rosado
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco





KTM 620 SC 2001

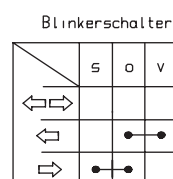
Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 CDI	2 CDI	2 CDI	2 CDI
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 éclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 témoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 témoin de clignoteur
8 4-pol Stecker	8 multip cont plug (4)	8 connettore a 4 poli	8 connect multiple (4)
10 zum Kombischalter	10 to combinat switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch vo	11 stoplight switch f	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av
12 Bremslichtsch hi	12 stoplight switch r	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 Blinkerschalter	15 blink switch	15 int lampeggiatori	15 contact d clignateur
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol di tens	20 regulateur
21 Masseanschluß	21 ground connection	21 collegam di masse	21 masse
22 Stecksicherung 10A	22 fuse 10A	22 fusibile 10A	22 fusible 10A
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 2-pol Stecker	27 multip cont plug (2)	27 connettore a 2 poli	27 connect multiple (2)
29 3-pol Stecker	29 multip cont plug (3)	29 connettore a 3 poli	29 connect multiple (3)

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Spanisch
1 faro
2 CDI
3 interm izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luz tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (4)
10 interruptor combinado
11 interr luz de freno del
12 interr luz de fren tras
13 claxon
14 conjunto del intermitente
15 interruptor clignoteur
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
21 conector a masa
22 fusible principal 10A
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 conector multiple (2)
29 conector multiple (3)

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge/s	r	br
LICHT $\circ$							
Abblendl	●	—	●	●			
Fernlicht		●	—	●			
HUPE						●	●
ZÜNDUNG AUS					●	—	●
	5	2	1	3	6	4	



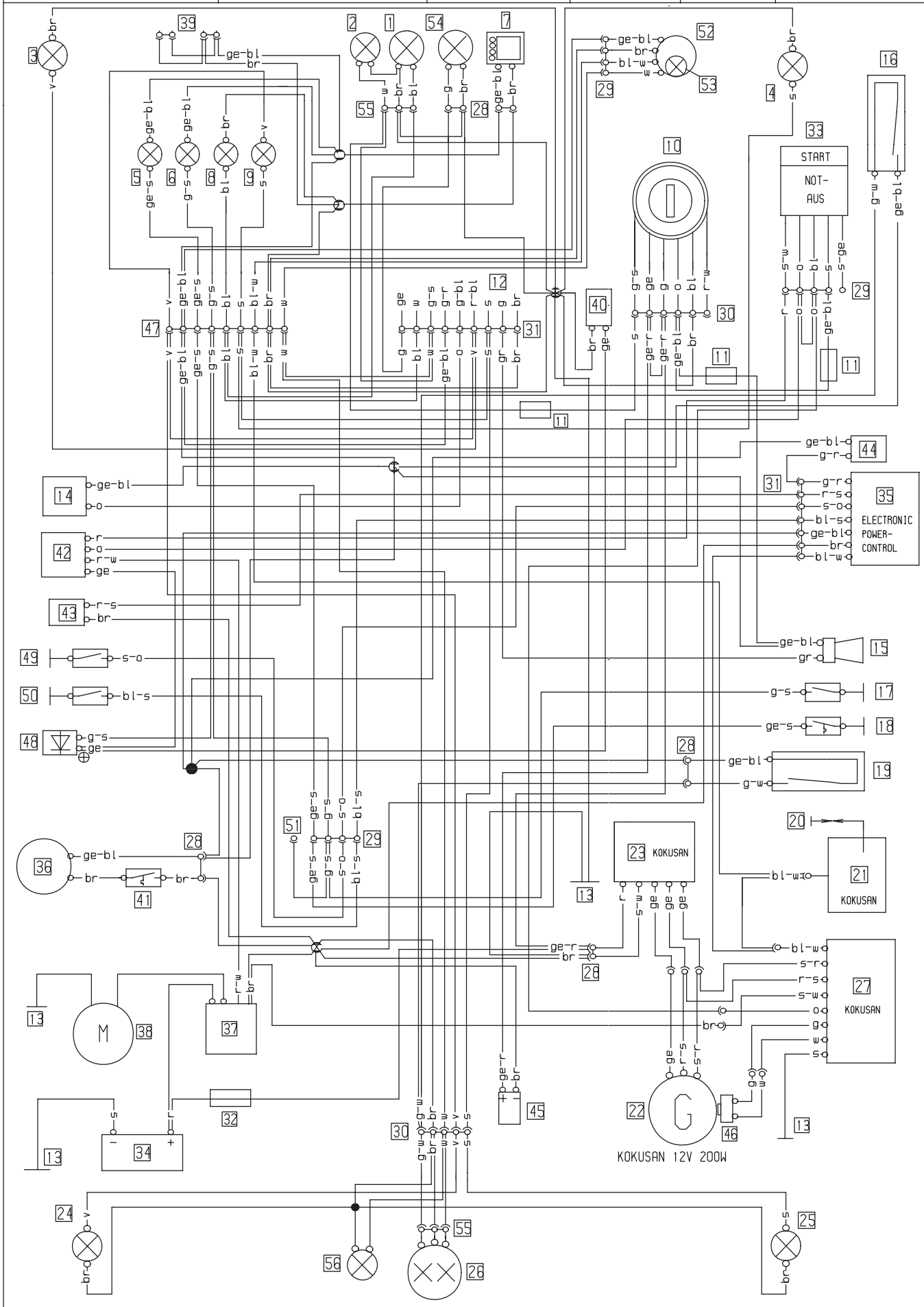
Modell	Mikuni Vergaser
	640 Adventure 2001

Kabelstrangnummer				
vorne	582	11	075	300
hinten	584	11	176	200
Instrum bel	582	11	078	100

Land
DIV LÄNDER

Datum, Name
11 09 00 KE

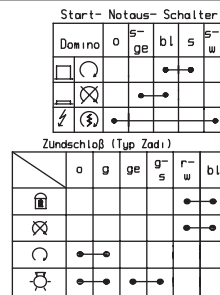
Dateiname
ADVEN01

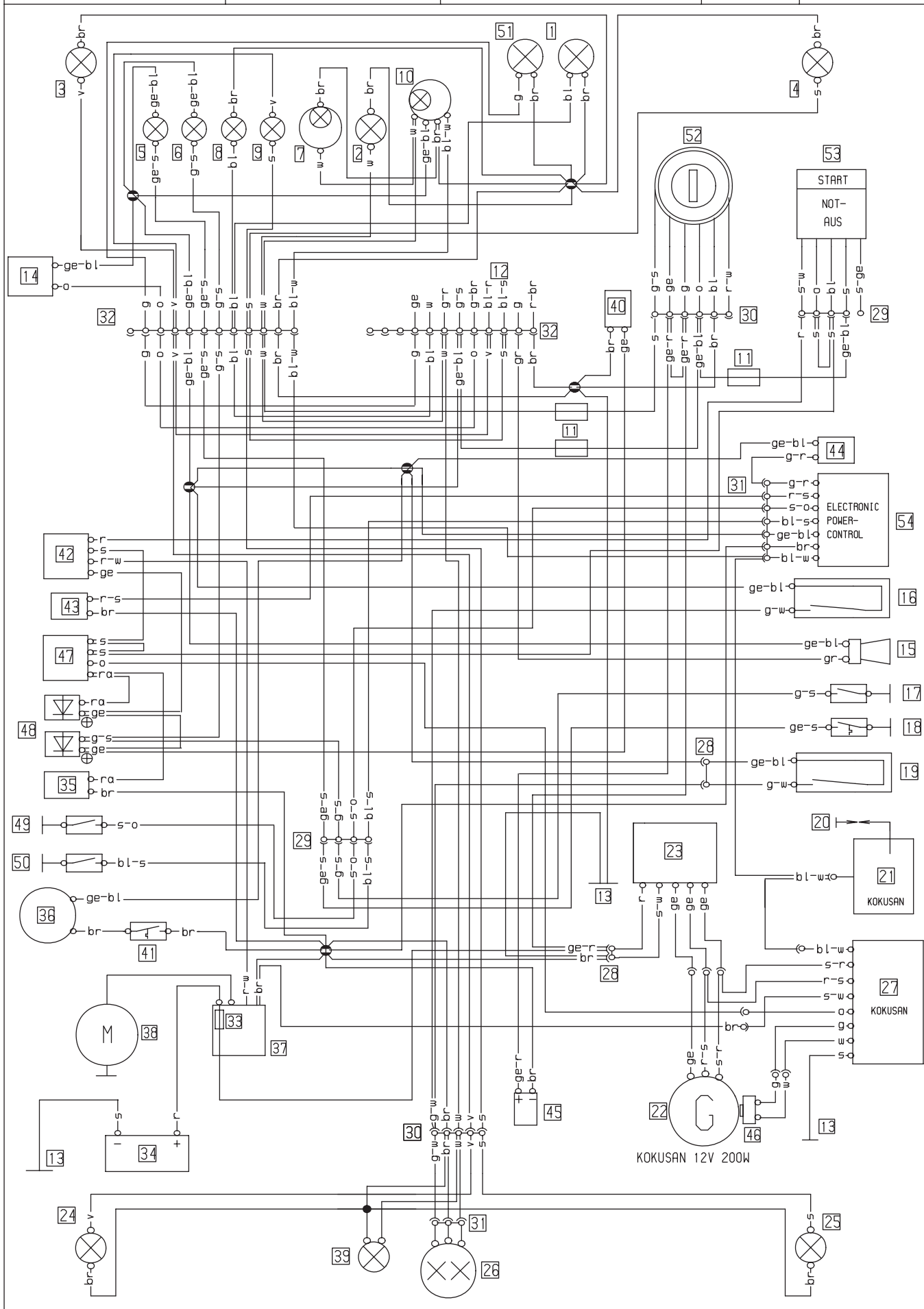


	Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1	Scheinwerfer	1 headlight	1 fano	1 phare
2	Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3	Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4	Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5	Temperaturkontrolle	5 temperature control	5 controllo temperatura	5 témoin de température
6	Leerlaufanzeige	6 neutral	6 indicat marcia folle	6 ind de point mort
7	Tachometer	7 tachometer	7 tachimetro	7 comp vitesse
8	Fernlichtkontrolle	8 high beam control	8 spia obbagliante	8 témoin de feu route
9	Blinkerkontrolle	9 blink control	9 spia lampeggiatori	9 témoin de clignoteur
10	Zündschloß	10 ignition switch	10 int accensione	10 contact d'allum
11	Sicherung 10A	11 fuse 10A	11 fusibile 10A	11 fusible 10A
12	zum Kombischalter	12 to combinat switch	12 multicomando	12 vers commutateur
13	Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam a massa	13 masse
14	Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15	Horn	15 horn	15 clacson	15 klaxon
16	Bremslichtsch vo	16 stoplight switch f	16 int luce arresto ant	16 cont av de stop
17	Leerlaufschalter (N)	17 idle switch (N)	17 interr luce folle (N)	17 contact pt mort (N)
18	Thermoschalter	18 temperature switch	18 int temperatura	18 contact de température
19	Bremslichtsch hi	19 stoplight switch r	19 int luce arresto post	19 contact arr de stop
20	Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
21	Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens	21 bobine d'allumage
22	Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
23	Regelgleichrichter	23 regulator-rectifier	23 regolatore di tens	23 regulat redresseur
24	Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25	Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droit
26	Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27	CDI-Einheit	27 CDI-unit	27 CDI-seatola	27 boitier CDI
28	2-pol Stecker	28 multip cont plug (2)	28 connettore a 2 poli	28 connect multiple (2)
29	4-pol Stecker	29 multip cont plug (4)	29 connettore a 4 poli	29 connect multiple (4)
30	6-pol Stecker	30 multip cont plug (6)	30 connettore a 6 poli	30 connect multiple (6)
31	9-pol Stecker	31 multip cont plug (9)	31 connettore a 9 poli	31 connect multiple (9)
32	Hauptsicherung 20A	32 mainfuse 20A	32 fusibile principale 20A	32 fusible principal 20A
33	Starttast Notaussch	33 run-off/start switch	33 disinseritor/partire	33 bout de demar/arr d'urg
34	Batterie 12V 8Ah	34 battery 12V 8Ah	34 batteria 12V 8Ah	34 batterie 12V 8Ah
35	EPC	35 EPC	35 EPC	35 EPC
36	Lüftermotor	36 fan motor	36 ventilatore	36 ventilateur
37	Startrelaise	37 starter relay	37 rele d'avviamento	37 relaise de demarreur
38	Startermotor	38 starter engine	38 mot d'avviamento elettr	38 demarreur electrique
39	Roadbookversorgung	39 roadbook-energie	39 roadbook-energia	39 roadbook-energie
40	Kupplungsschalter	40 clutch switch	40 interruttore frizione	40 contact de embrayage
41	Thermoschalter	41 temperature switch	41 int temperatura	41 contact de température
42	Startherhilfsrelaise	42 starter auxil relay	42 rele avviav ausiliario	42 relaise auxil demarrage
43	Vergaserschalter	43 carburetor switch	43 interruttore carburatore	43 contact de carburateur
44	Magnetventil	44 magnetic valve	44 valvola elettromagnetica	44 electrovanne
45	Kondensator	45 capacitor	45 condensatore	45 condensateur
46	Impulsgeber	46 pulser coil	46 trasmettitore d'impulsi	46 capteur
47	12-pol Stecker	47 multip cont plug (12)	47 connettore a 12 poli	47 connect multiple (12)
48	Diode	48 diode	48 diodo	48 diode
49	Kontaktstift 3 Gang	49 gear switch 3rd gear	49 3 secondo marcia	49 cont d boîte d vites (3)
50	Kontaktstift 2 Gang	50 gear switch 2th gear	50 2 secondo marcia	50 cont d boîte d vites (2)
51	Seitenständerstecker	51 side stand connector	51 cavalletto laterale conn	51 bequille laterale connect
52	Drehzahlmesser	52 tachometer	52 contagiri	52 compte-tours
53	Drehzahlmesserbel	53 tachometer light	53 luce di contagiri	53 éclair compte-tours
54	Abblendlicht	54 low beam	54 anabbaglianti	54 feu de croisement
55	3-pol Stecker	55 multip cont plug (3)	55 connettore a 3 poli	55 connect multiple (3)
56	Kennzeichenbeleuchtung	56 licence pl lighting	56 illuminat de targa	56 ecl plaque d immat
Spanisch	1 fano	20 bujia		39 conector paralelo
	2 luz de posicion	21 bobina de encendido		40 interruptor de embrague
	3 interm izquierdo delantero	22 generador		41 interruptor temperatura
	4 intermitente derecho delantero	23 regulador de tension		42 rele del arranque
	5 control temperatura	24 intermitente izquierdo trasero		43 interruptor de carburador
	6 indicador punto muerto	25 intermitente derecho trasero		44 valvola magnetica
	7 luz tacometro	26 luz de freno trasero		45 condensador
	8 lampara aviso luces largas	27 unidad cdi		46 generado de impulsos
	9 lampara aviso intermitentes	28 conector multiple (2)		47 conector multiple (12)
	10 llave de contacto	29 conector multiple (4)		48 diodo
	11 fusible 10A	30 conector multiple (6)		49 interruptor de cambio (3)
	12 interruptor combinado	31 conector multiple (9)		50 interruptor de cambio (2)
	13 conector a masa	32 fusible principal 20A		51 caballete lateral conector
	14 conjunto del intermitente	33 boton de arranque par de urg		52 cuentarrevoluciones
	15 claxon	34 bateria 12V 8 Ah		53 luz del cuentarrevolucion
	16 interruptor	35 EPC		54 luces de crule
	17 interruptor punto muerto	36 ventilador electrica		55 conector multiple (3)
	18 interruptor temperatura	37 rele de arranque		56 luz placa de matricula
	19 interruptor luz de freno tras	38 motor de arranque		

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
ra rosa	ra pink	ra rosa	ra rose	ra rosado
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Kombischalter (Typ CEV 100826000)									
	s-bl	g-br	v-br	r-bl	g-s	g	g-r	ge	w
TURN L 									
TURN R 									
LIGHTS 									
 H LO									
 H HI									
HORN 									
PASSING 									





KTM DUKE 2001

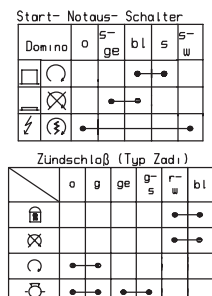
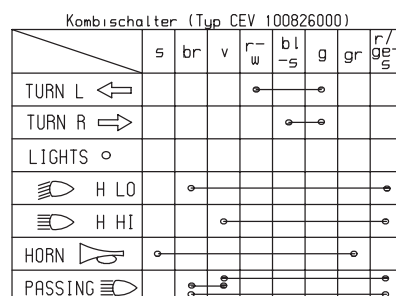
Art.-Nr. 3.206.006 -I

Manuale di riparazione KTM LC4

Deutsch	Englisch	Italianisch	Französisch
1 Fernlicht	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Temperaturkontrolle	5 temperature control	5 controllo temperatura	5 témoin de température
6 Leerlaufanzeige	6 neutral	6 indicat marcia folle	6 ind de point mort
7 Tachobeuchtung	7 tachometer light	7 luce di tachimetro	7 éclair comp vitesse
8 Fernlichtkontrolle	8 high beam control	8 spia abbagliante	8 témoin de feu route
9 Blinkerkontrolle	9 blink control	9 spia lampeggiatori	9 témoin de clignoteur
10 Drehzahlmesser	10 tachometer	10 contagiri	10 compte-tours
11 Sicherung 10A	11 fuse 10A	11 fusibile 10A	11 fusible 10A
12 zum Kombischalter	12 to combinat switch	12 multicomando	12 vers commutateur
13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam a massa	13 masse
14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 Horn	15 horn	15 clacson	15 klaxon
16 Bremslichtsch vo	16 stoplight switch f	16 int luce arresto ant	16 cont av de stop
17 Leerlaufschalter (N)	17 idle switch (N)	17 interr luce folle (N)	17 contact pt mort (N)
18 Thermostalter	18 temperature switch	18 int temperatura	18 contact de temperature
19 Bremslichtsch hi	19 stoplight switch r	19 int luce arresto post	19 contact arr de stop
20 Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
21 Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens	21 bobine d'allumage
22 Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
23 Regelgleichrichter	23 regulator-rectifier	23 regolatore di tens	23 regulat redresseur
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droit
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 CDI-Einheit	27 CDI-unit	27 CDI-seatola	27 boîtier CDI
28 2-pol Stecker	28 multip cont plug (2)	28 connettore a 2 poli	28 connect multiple (2)
29 4-pol Stecker	29 multip cont plug (4)	29 connettore a 4 poli	29 connect multiple (4)
30 6-pol Stecker	30 multip cont plug (6)	30 connettore a 6 poli	30 connect multiple (6)
31 3-pol Stecker	31 multip cont plug (3)	31 connettore a 3 poli	31 connect multiple (3)
32 12-pol Stecker	32 multip cont plug (12)	32 connettore a 12 poli	32 connect multiple (12)
33 Hauptsicherung 20A	33 mainfuse 20A	33 fusibile principale 20A	33 fusible principal 20A
34 Batterie 12V 8Ah	34 battery 12V 8Ah	34 batteria 12V 8Ah	34 batterie 12V 8Ah
35 Seitenständerschalter	35 sidestandswitch	35 int del cavalletto later	35 commut de bequille later
36 Lüftermotor	36 fan motor	36 ventilatore	36 ventilateur
37 Startrelais	37 starter relay	37 rele d'avviamento	37 relaise de démarreur
38 Startermotor	38 starter engine	38 mot d'avviamento elettr	38 démarreur électrique
39 Kennzeichenbel	39 licence pl lighting	39 illuminat de targa	39 ecl plaque d'immat
40 Kupplungsschalter	40 clutch switch	40 interruttore frizione	40 contact de embrayage
41 Thermostalter	41 temperature switch	41 int temperatura	41 contact de temperature
42 Starterhilfsrelais	42 starter auxil relay	42 rele avviam ausiliario	42 relaise auxi démarrage
43 Vergaserschalter	43 carburetor switch	43 interruttore carburatore	43 contact de carburateur
44 Magnetventil	44 magnetic valve	44 valvola elettromagnetica	44 électrovanne
45 Kondensator	45 capacitor	45 condensatore	45 condensateur
46 Impulsgeber	46 pulser coil	46 trasmettitore d'impulsi	46 capteur
47 Seitenständerrelais	47 sidestand relay	47 rele del cavalletto later	47 relaise com de bequ lat
48 Diode	48 diode	48 diodo	48 diode
49 Kontaktstift 3 Gang	49 gear switch 3rd gear	49 3 secondo marcia	49 cont d boîte d vites 3
50 Kontaktstift 2 Gang	50 gear switch 2th gear	50 2 secondo marcia	50 cont d boîte d vites 2
51 Abblendlicht	51 low beam	51 anabbaglianti	51 feu de croisement
52 Zündschloß	52 ignition switch	52 interruttore accensione	52 contact d'allum
53 Starttast Notaussch	53 run-off / start switch	53 disinseritor / partire	53 bout de démar/arr d'urg
54 EPC	54 EPC	54 EPC	54 EPC

Spanisch	Deutsch	Englisch	Italianisch	Französisch
1 faro	1 faro	19 interruptor luz de frendo tras	37 rele de arranque	
2 luz de posicion	2 luz de posicion	20 bujia	38 motor de arranque	
3 interm izquierdo delantero	3 interm izquierdo delantero	21 bobina de encendido	39 luz placa de matricula	
4 intermitente derecho delantero	4 intermitente derecho delantero	22 generador	40 interruptor de embrague	
5 control temperatura	5 control temperatura	23 regulador de tension	41 interruptor temperatura	
6 indicador punto muerto	6 indicador punto muerto	24 intermitente izquierdo trasero	42 rele del arranque	
7 luz tacometro	7 luz tacometro	25 intermitente derecho trasero	43 interruptor de carburador	
8 lampara aviso luces largas	8 lampara aviso luces largas	26 luz de freno trasero	44 valvola magnetica	
9 lampara aviso intermitentes	9 lampara aviso intermitentes	27 unidad cdi	45 condensador	
10 cuentarrevoluciones	10 cuentarrevoluciones	28 conector multiple (2)	46 generado de impulsos	
11 fusible 10A	11 fusible 10A	29 conector multiple (4)	47 rele del caballette lateral	
12 interruptor combinado	12 interruptor combinado	30 conector multiple (6)	48 diodo	
13 conector a masa	13 conector a masa	31 conector multiple (3)	49 interruptor de cambio 3	
14 conjunto del intermitente	14 conjunto del intermitente	32 conector multiple (12)	50 interruptor de cambio 2	
15 claxon	15 claxon	33 fusible principal 20A	51 luces de crule	
16 interruptor	16 interruptor	34 bateria 12V 8 Ah	52 llave de contacta	
17 interruptor punto muerto	17 interruptor punto muerto	35 int delcaballetelateral	53 boton de arranque par de urg	
18 interruptor temperatura	18 interruptor temperatura	36 ventilador electrica	54 EPC	

Deutsch	Englisch	Italianisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
ra rosa	ra pink	ra rosa	ra rose	ra rosado
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco





SERVICE

Modell

400 LC4-E 2001

Kabelstrangnummer

vorne 584 11 175 200

hinten 584 11 176 200

Land

DIV LANDER

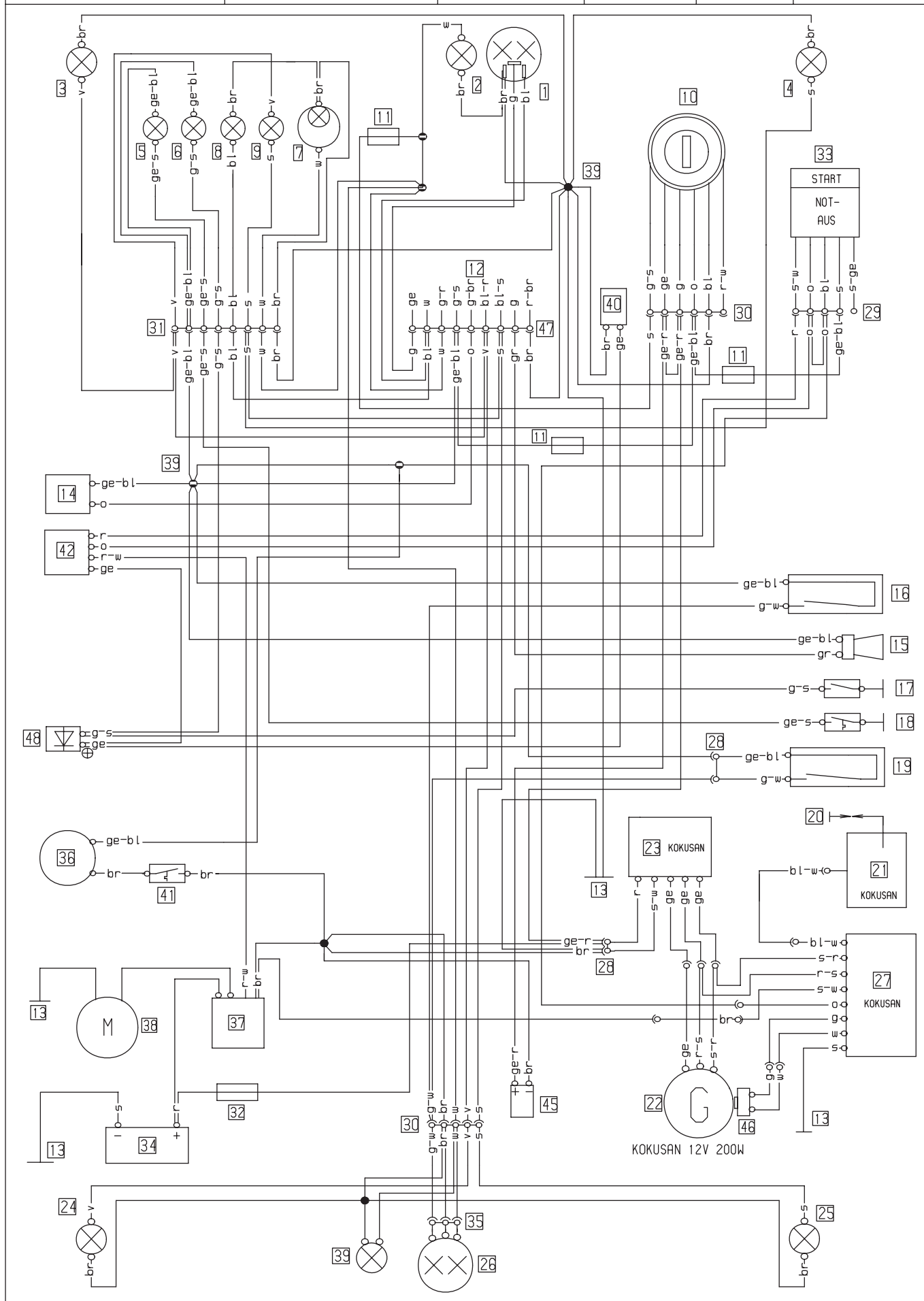
Datum, Name

16 04 98 KE

Kabelstrangbez

vo

hi



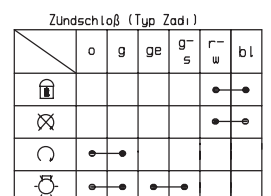
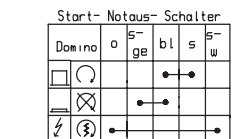
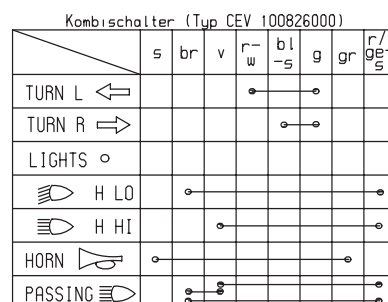
KTM 400 LC4-E 2001

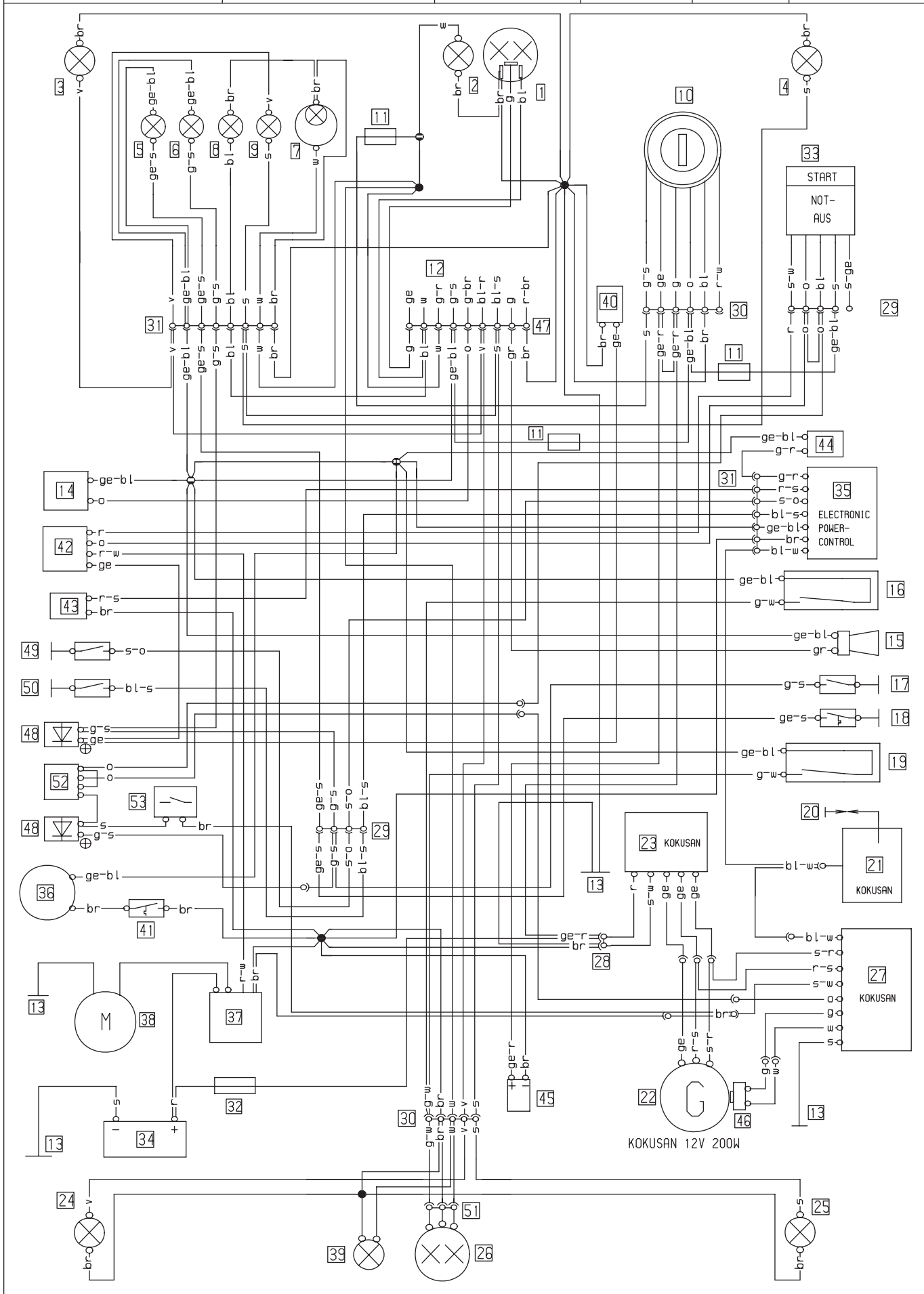
Art.-Nr. 3.206.006 -I

Manuale di riparazione KTM LC4

	Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
	1 Scheinwerfer 2 Standlicht 3 Blinker li vo 4 Blinker re vo 5 Temperaturkontrolle 6 Leerlaufanzeige 7 Tachobeleuchtung 8 Fernlichtkontrolle 9 Blinkerkontrolle 10 Zündschloß 11 Sicherung 10A 12 zum Kombischalter 13 Masseanschluß 14 Blinkgeber 15 Horn 16 Bremslichtsch vo 17 Leerlaufschalter (N) 18 Thermoschalter 19 Bremslichtsch hi 20 Zündkerze 21 Zündspule 22 Generator 23 Regelgleichrichter 24 Blinker li hi 25 Blinker re hi 26 Brems-Schlußlicht 27 CDI-Einheit 28 2-pol Stecker 29 4-pol Stecker 30 6-pol Stecker 31 9-pol Stecker 32 Hauptsicherung 20A 33 Starttast Notausssch 34 Batterie 12V 8Ah 35 3-pol Stecker 36 Lüftermotor 37 Startrelaise 38 Startermotor 39 Kennzeichenbeleuchtung 40 Kupplungsschalter 41 Thermoschalter 42 Starterhilfsrelaise 45 Kondensator 46 Impulsgeber 47 12-pol Stecker 48 Diode	1 headlight 2 parking light 3 blinker left front 4 blinker right front 5 temperature control 6 neutral 7 tachometer light 8 high beam control 9 blink control 10 ignition switch 11 fuse 10A 12 to combinat switch 13 ground connection 14 blink signal system 15 horn 16 stoplight switch f 17 neutral switch (N) 18 temperature switch 19 stoplight switch r 20 spark plug 21 ignition coil 22 generator 23 regulator-rectifier 24 blinker left rear 25 blinker right rear 26 rear-stoplight 27 CDI-unit 28 multip cont plug (2) 29 multip cont plug (4) 30 multip cont plug (6) 31 multip cont plug (9) 32 mainfuse 20A 33 run-off/start switch 34 battery 12V 8Ah 35 multip cont plug (3) 36 fan motor 37 starter relay 38 starter engine 39 licence pl lighting 40 clutch switch 41 temperature switch 42 startar auxil relay 45 capacitor 46 pulser coil 47 multip cont plug (12) 48 diode	1 faro 2 luce di posizione 3 lampegg ant sn 4 lampegg ant dx 5 controllo temperatura 6 indicat marcia folle 7 luce di tachimetro 8 spia abbagliante 9 spia lampeggiatori 10 int accensione 11 fusibile 10A 12 multicomando 13 collegam a massa 14 trasmett di lampeg 15 clacson 16 int luce arresto ant 17 interr luce folle (N) 18 int temperatura 19 int luce arresto post 20 candela 21 bobina d'accens 22 dinamo 23 regolatore di tens 24 lampegg post sn 25 lampegg post dx 26 fanal post di freno 27 CDI-seatola 28 connettore a 2 poli 29 connettore a 4 poli 30 connettore a 6 poli 31 connettore a 9 poli 32 fusibile principale 20A 33 disinseritor/partire 34 batteria 12V 8Ah 35 connettore a 3 poli 36 ventilatore 37 rele d'avviamento 38 mot d'avviamento elettr 39 illuminat de targa 40 interruttore frizione 41 int temperatura 42 rele avviam ausiliario 45 condensatore 46 trasmettitore d'impulsi 47 connettore a 12 poli 48 diodo	1 phare 2 feu de position 3 clignoteur av gauche 4 clignoteur av droit 5 temoin de temperature 6 ind de point mort 7 éclair comp vitesse 8 temoin de feu route 9 temoin de clignoteur 10 contact d'allum 11 fusible 10A 12 vers commutateur 13 masse 14 centrale clignot 15 klaxon 16 cont av de stop 17 contact pt mort (N) 18 contact de temperature 19 contact arr de stop 20 bougie 21 bobine d'allumage 22 generateur 23 regulat redresseur 24 clign arr gauche 25 clign arr droit 26 feu arr et de stop 27 boitier CDI 28 connect multiple (2) 29 connect multiple (4) 30 connect multiple (6) 31 connect multiple (9) 32 fusible principal 20A 33 bout de demar/arr d'urg 34 batterie 12V 8Ah 35 connect multiple (3) 36 ventilateur 37 relaise de demarreur 38 demarreur electrique 39 ecl plaque d'immat 40 contact de embrayage 41 contact de temperature 42 relaise auxi demarrage 45 condensateur 46 capteur 47 connect multiple (12) 48 diode
Spanisch	1 faro 2 luz de posicion 3 interm izquierdo delantero 4 intermitente derecho delantero 5 control temperatura 6 indicador punto muerto 7 luz tacometro 8 lampara aviso luces largas 9 lampara aviso intermitentes 10 llave de contacto 11 fusible 10A 12 interruptor combinado 13 conector a masa 14 conjunto del intermitente 15 claxon 16 interruptor 17 interruptor punto muerto	18 interruptor temperatura 19 interruptor luz de frendo tras 20 bujia 21 bobina de encendido 22 generador 23 regulador de tension 24 intermitente izquierdo trasero 25 intermitente derecho trasero 26 luz de freno trasero 27 unidad cdi 28 conecdor multiple (2) 29 conector multiple (4) 30 conector multiple (6) 31 conector multiple (9) 32 fusible principal 20A 33 boton de arranque par de urg 34 bateria 12V 8 Ah	35 conector multiple (3) 36 ventilador electrica 37 rele de arranque 38 motor de arranque 39 luz placa de matricula 40 interruptor de embrague 41 interruptor temperatura 42 rele del arranque 45 condensador 46 generado de impulsos 47 conector multiple (12) 48 diodo	

Deutsch	Englisch	Italianisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
ra rosa	ra pink	ra rosa	ra rose	ra rosado
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco





KTM 640 LC4-E 2001

Art.-Nr. 3.206.006 - I

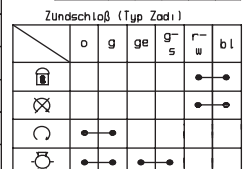
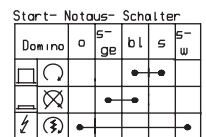
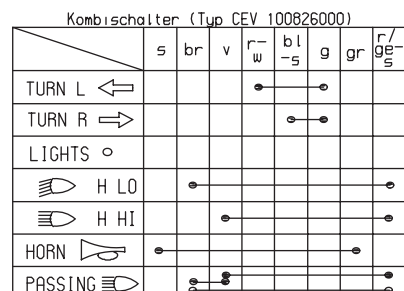
Manuale di riparazione KTM LC4

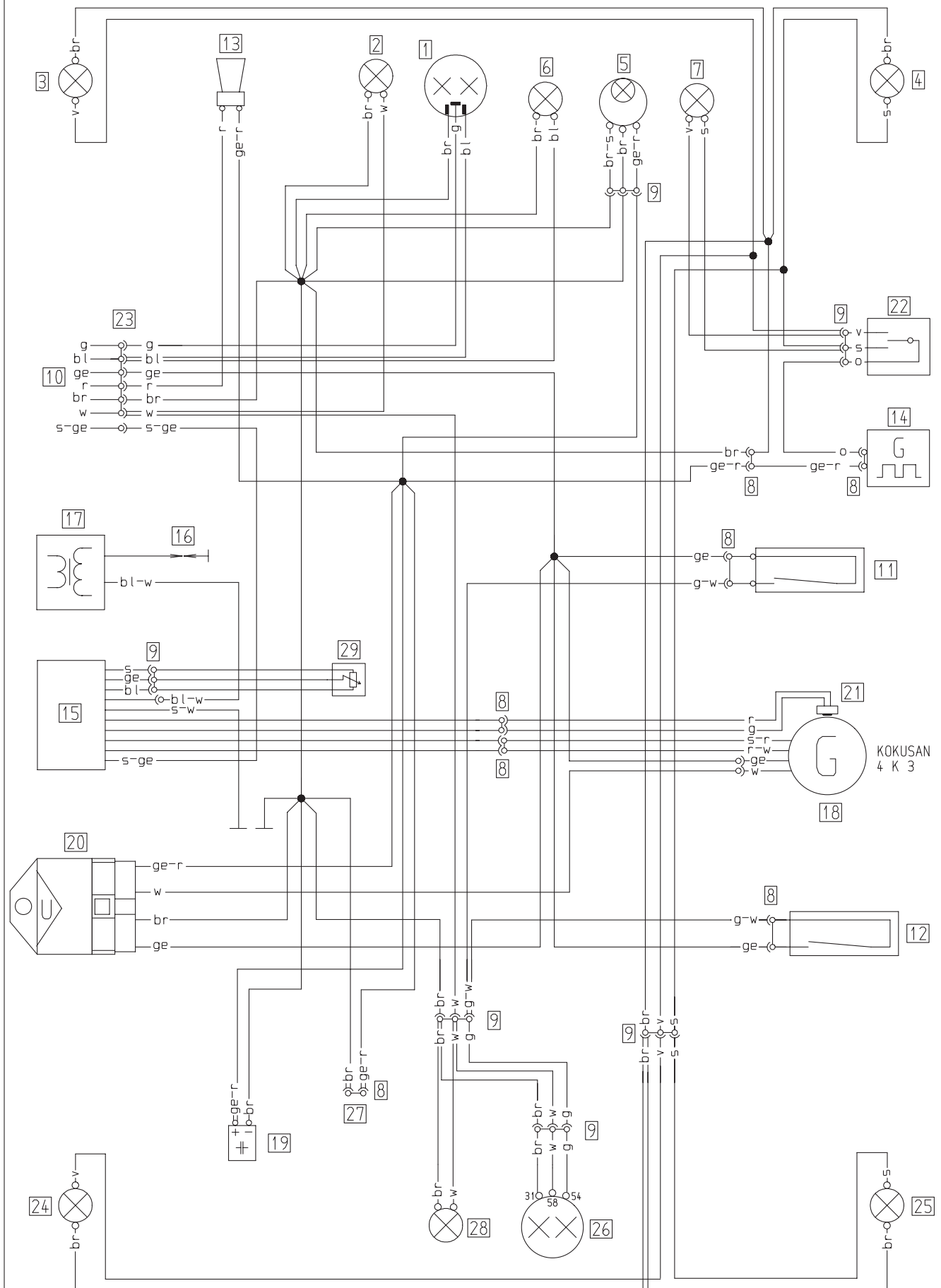
Deutsch	Englisch	Italianisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Temperaturkontrolle	5 temperature control	5 controllo temperatura	5 témoin de température
6 Leerlaufanzeige	6 neutral	6 indicat marcia folle	6 ind de point mort
7 Tachobeleuchtung	7 tachometer light	7 luce di tachimetro	7 éclair comp vitesse
8 Fernlichtkontrolle	8 high beam control	8 spia abbagliante	8 témoin de feu route
9 Blinkerkontrolle	9 blink control	9 spia lampeggiatori	9 témoin de clignoteur
10 Zündschloß	10 ignition switch	10 int accensione	10 contact d'allum
11 Sicherung 10A	11 fuse 10A	11 fusibile 10A	11 fusible 10A
12 zum Kombischalter	12 to combinat switch	12 multicomando	12 vers commutateur
13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam a massa	13 masse
14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 Horn	15 horn	15 clacson	15 klaxon
16 Bremslichtsch vo	16 stoplight switch f	16 int luce arresto ant	16 cont av de stop
17 Leerlaufschalter (N)	17 idle switch (N)	17 interr luce folle (N)	17 contact pt mort (N)
18 Thermostalter	18 temperature switch	18 int temperatura	18 contact de temperature
19 Bremslichtsch hi	19 stoplight switch r	19 int luce arresto post	19 contact arr de stop
20 Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
21 Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens	21 bobine d'allumage
22 Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
23 Regelgleichrichter	23 regulator-rectifier	23 regolatore di tens	23 regulat redresseur
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droit
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 CDI-Einheit	27 CDI-unit	27 CDI-seatola	27 boitier CDI
28 2-pol Stecker	28 multip cont plug (2)	28 connettore a 2 poli	28 connect multiple (2)
29 4-pol Stecker	29 multip cont plug (4)	29 connettore a 4 poli	29 connect multiple (4)
30 6-pol Stecker	30 multip cont plug (6)	30 connettore a 6 poli	30 connect multiple (6)
31 9-pol Stecker	31 multip cont plug (9)	31 connettore a 9 poli	31 connect multiple (9)
32 Hauptsicherung 20A	32 mainfuse 20A	32 fusibile principale 20A	32 fusible principal 20A
33 Starttast Notaussch	33 run-off/start switch	33 disinseritor/partire	33 bout de demar/arr d'urg
34 Batterie 12V 8Ah	34 battery 12V 8Ah	34 batteria 12V 8Ah	34 batterie 12V 8Ah
35 EPC	35 EPC	35 EPC	35 EPC
36 Lüftermotor	36 fan motor	36 ventilatore	36 ventilateur
37 Startrelais	37 starter relay	37 rele d'avviamento	37 relaise de demarreur
38 Startermotor	38 starter engine	38 mot d'avviamento elettr	38 demarreur electrique
39 Kennzeichenbeleuchtung	39 licence plate lighting	39 illuminat de targa	39 ecl plaque d'immat
40 Kupplungsschalter	40 clutch switch	40 interruttore frizione	40 contact de embrayage
41 Thermostalter	41 temperature switch	41 int temperatura	41 contact de temperature
42 Starterhilfsrelais	42 starter auxil relay	42 rele avviam ausiliario	42 relaise auxi démarrage
43 Vergaserschalter	43 carburetor switch	43 interruttore carburatore	43 contact de carburateur
44 Magnetventil	44 magnetic valve	44 valvola elettromagnetica	44 electrovanne
45 Kondensator	45 capacitor	45 condensatore	45 condensateur
46 Impulsgeber	46 pulser coil	46 trasmettitore d'impulsi	46 capteur
47 12-pol Stecker	47 multip cont plug (12)	47 connettore a 12 poli	47 connect multiple (12)
48 Diode	48 diode	48 diodo	48 diode
49 Kontaktstift 3 Gang	49 gear switch 3rd gear	49 3 secondo marcia	49 cont d boîte d vites (3)
50 Kontaktstift 2 Gang	50 gear switch 2th gear	50 2 secondo marcia	50 cont d boîte d vites (2)
51 3-pol Stecker	51 multip cont plug (3)	51 connettore a 3 poli	51 connect multiple (3)
52 Seitenständerrelais	52 sidestand relay	52 rele del cavalletto later	52 relaise com de bequ lat
53 Seitenständerschalter	53 side stand switch	53 int del cavalletto later	53 commut de bequille later

Spanisch

1 faro	19 interruptor luz de freno tras	37 rele de arranque
2 luz de posicion	20 bujia	38 motor de arranque
3 interm izquierdo delantero	21 bobina de encendido	39 luz plaza de matricula
4 intermitente derecho delantero	22 generador	40 interruptor de embrague
5 control temperatura	23 regulador de tension	41 interruptor temperatura
6 indicador punto muerto	24 intermitente izquierdo trasero	42 rele del arranque
7 luz tacometro	25 intermitente derecho trasero	43 interruptor de carburador
8 lampara aviso luces largas	26 luz de freno trasero	44 valvola magnetica
9 lampara aviso intermitentes	27 unidad cdi	45 condensador
10 llave de contacto	28 conector multiple (2)	46 generador de impulsos
11 fusible 10A	29 conector multiple (4)	47 conector multiple (12)
12 interruptor combinado	30 conector multiple (6)	48 diodo
13 conector a masa	31 conector multiple (9)	49 interruptor de cambio (3)
14 conjunto del intermitente	32 fusible principal 20A	50 interruptor de cambio (2)
15 claxon	33 boton de arranque par de urg	51 conector multiple (3)
16 interruptor	34 bateria 12V 8 Ah	52 rele del caballette lateral
17 interruptor punto muerto	35 EPC	53 int del caballette lateral
18 interruptor temperatura	36 ventilador electrica	

Deutsch	Englisch	Italianisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
ra rosa	ra pink	ra rosa	ra rose	ra rosado
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco





KTM 625 SUPER COMPETITION 2002

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 position light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 turn indic. left fr.	3 lampegg. ant. sn.	3 clignoteur av. gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic. right fr.	4 lampegg. ant. dx.	4 clignoteur av. droit
5 Tacho	5 speedometer	5 tachimetro	5 compteur de vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 témoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 témoin de clignoteur
8 2-pol. Stecker	8 multip. cont. plug (2)	8 connettore a 2 poli	8 connect. multiple (2)
9 3-pol. Stecker	9 multip. cont. plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect. multiple (3)
10 zum Kombischalter	10 to combinat. switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch. vo	11 stoplight switch f.	11 int. luce arresto ant.	11 contact de stop av.
12 Bremslichtsch. hi	12 stoplight switch r.	12 int. luce arresto post.	12 contact Harr. de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett. di lampeg.	14 centrale clignot.
15 CDI	15 CDI	15 CDI	15 CDI
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens.	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol. di tens.	20 régulateur
21 Impulsgeber	21 pulser coil	21 trasmett. d'impulsi	21 generateur d'impuls.
22 Blinkerschalter	22 blink switch	22 int. lampeggiatori	22 contact d.clignoteur
23 6-pol. Stecker	23 multip. cont. plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect. multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg. post. sn.	24 clign. arr. gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg. post. dx.	25 clign. arr. droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post. di freno	26 feu arr. et de stop
27 Lüfteranschluss	27 fan connection	27 connett. ventilatore	27 connect. ventilateur
28 Kennzeichenbeleucht.	28 licence plt. lighting	28 illuminat. de targa.	28 ecl. plaque d'immat.
29 Vergaserpotentiomet.	29 carburetor potentiom.	29 carburatore potent.	29 carburateur potenti.

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

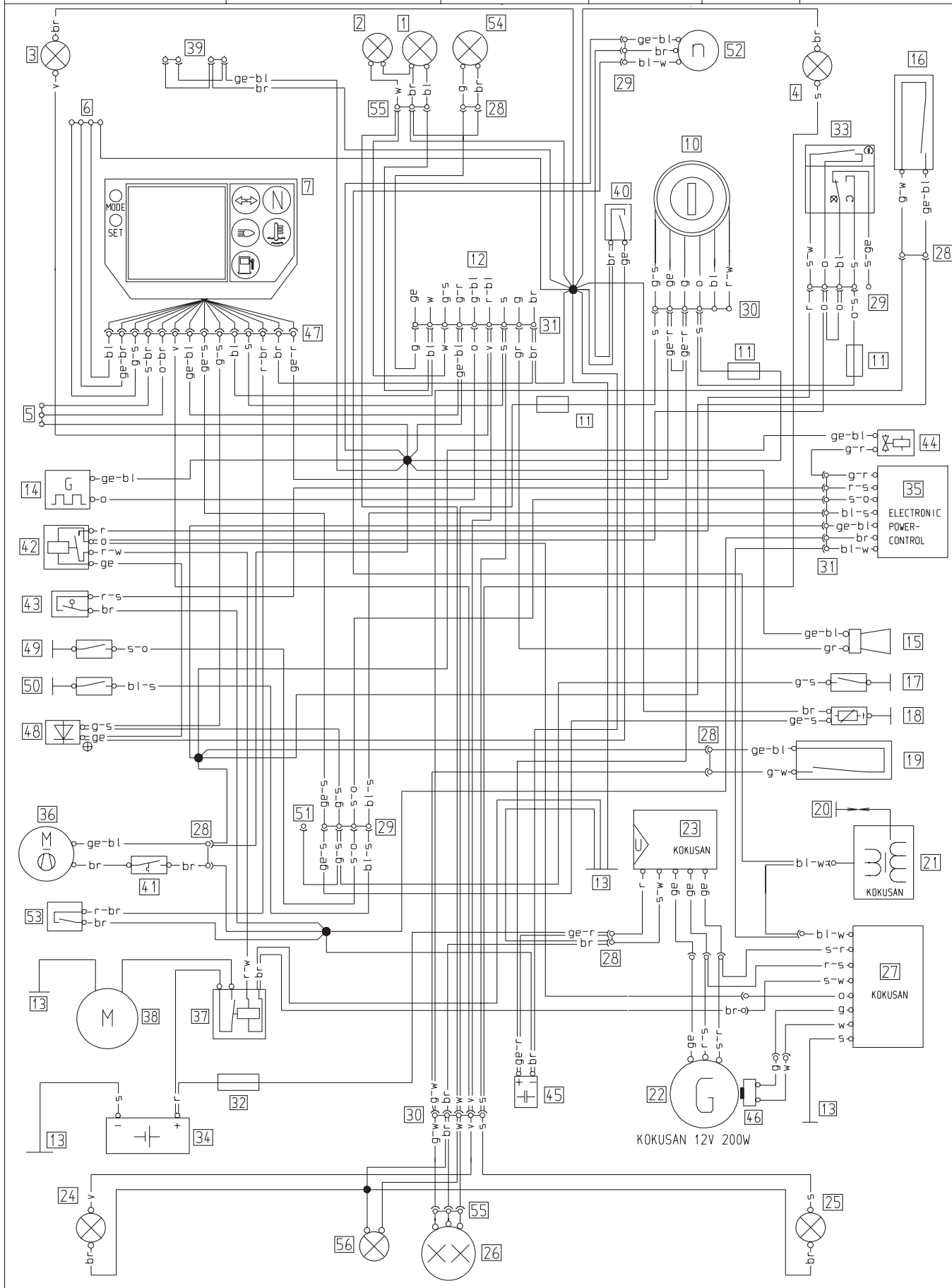
Spanisch
1 faro
2 luz de posicion
3 interm. izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (2)
9 conector multiple (3)
10 interruptor combinado
11 interr. luz de freno del.
12 interr. luz. de fren tras.
13 claxon
14 conjunto del intermitente
15 CDI
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
21 generado de impulsos
22 interruptor clignoteur
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 conector ventilador
28 luz plaza de matricula
29 carburador poteciometro

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge /s	r	br
Lights ●							
LO beam 	●	—	●	●			
Hi beam 		●	●	●			
Horn 						●	●
Engine off 					●	—	●
	5	2	1	3	6	4	

Blinkerschalter

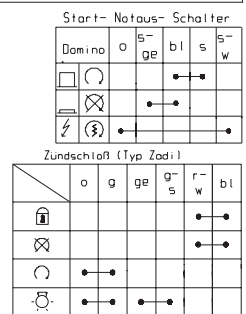
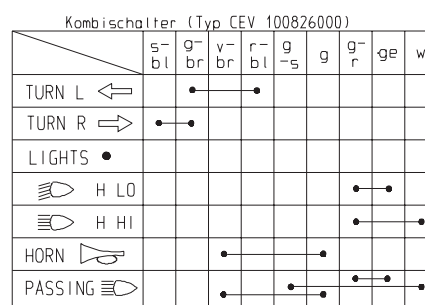
	s	o	v
			
		●	●
	●	●	

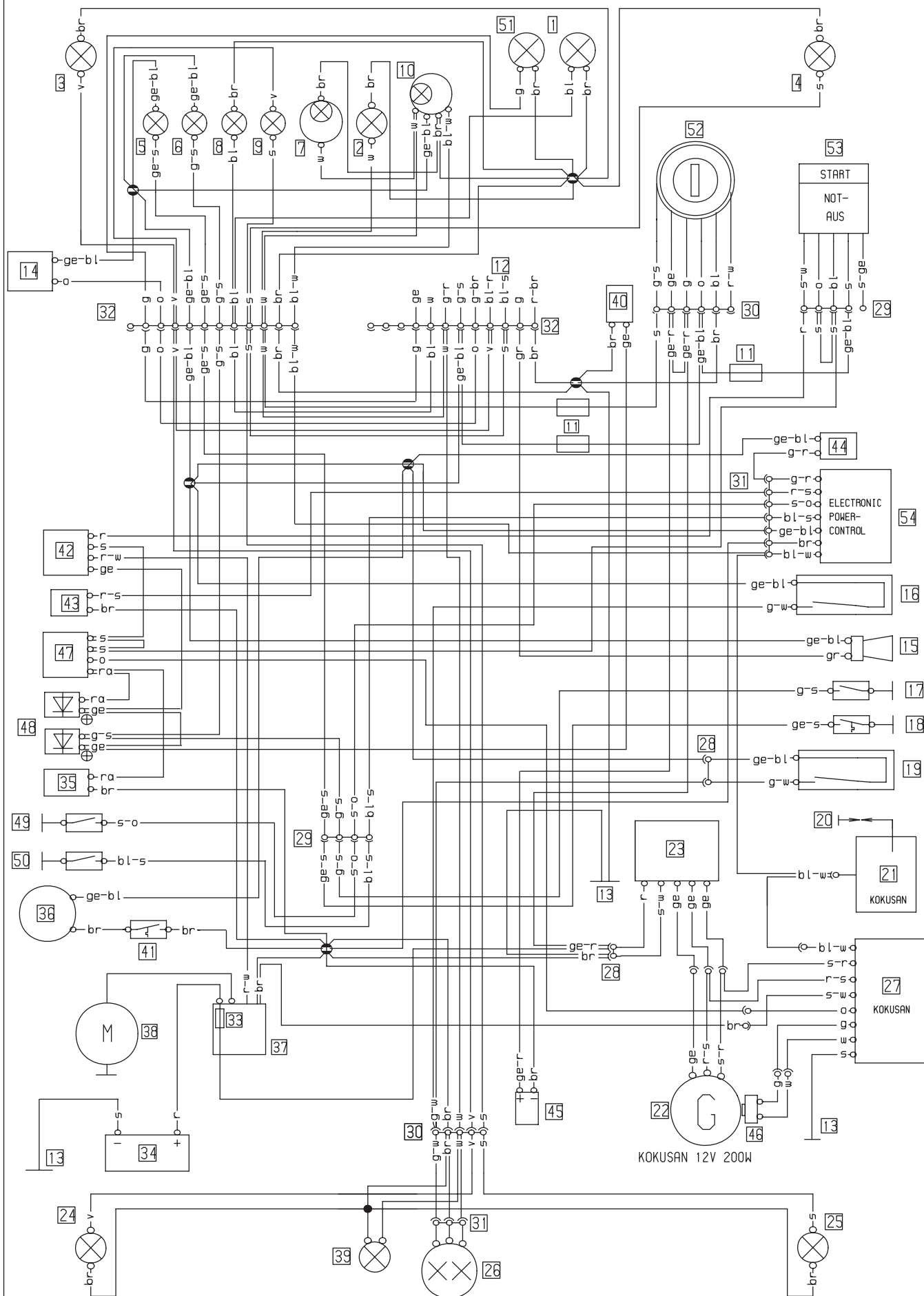


KTM 640 LC4 ADVENTURE 2002

	Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
	1 Scheinwerfer 2 Standlicht 3 Blinker li vo 4 Blinker re vo 5 zum Sensorkabel 6 zum Tachosensor 7 Tachometer	1 headlight 2 parking light 3 blinker left front 4 blinker right front 5 to the sensor cable 6 to speedometer sensor 7 tachometer	1 faro 2 luce di posizione 3 lampegg. ant. sn. 4 lampegg. ant. dx. 5 sensor cavo 6 generatore d impulso 7 tachimetro	1 phare 2 feu de position 3 clignoteur av. gauche 4 clignoteur av. droit 5 palpeur cable 6 ind.de point mort 7 comp.vitesse
	10 Zündschloß 11 Sicherung 10A 12 zum Kombischalter 13 Masseanschluß 14 Blinkgeber 15 Horn 16 Bremslichtsch. vo 17 Leerlaufschalter (N) 18 Temperaturfühler 19 Bremslichtsch. hi 20 Zündkerze 21 Zündspule 22 Generator 23 Regelgleichrichter 24 Blinker li hi 25 Blinker re hi 26 Brems-Schlußlicht 27 CDI-Einheit 28 2-pol.Stecker 29 4-pol.Stecker 30 6-pol.Stecker 31 9-pol.Stecker 32 Hauptsicherung 20A 33 Startlast,Notaussch. 34 Batterie 12V 8Ah 35 EPC 36 Lüftermotor 37 Startrelais 38 Startermotor 39 Roadbookversorgung 40 Kupplungsschalter 41 ThermoSchalter 42 Starterhilfsrelais 43 Vergaserschalter 44 Magnetventil 45 Kondensator 46 Impulsgeber 47 20-pol.Stecker 48 Diode 49 Kontaktstift 3.Gang 50 Kontaktstift 2.Gang 51 Seitenständerstecker 52 Drehzahlmesser 53 Benzinstandgeber 54 Abblendlicht 55 3-pol.Stecker 56 Kennzeichenbeleuchtung	10 ignition switch 11 fuse 10A 12 to combinat. switch 13 ground connection 14 blink signal system 15 horn 16 stoplight switch f. 17 idle switch (N) 18 temperature switch 19 stoplight switch r. 20 spark plug 21 ignition coil 22 generator 23 regulator-rectifier 24 blinker left rear 25 blinker right rear 26 rear-stoplight 27 CDI-unit 28 multip.cont.plug (2) 29 multip.cont.plug (4) 30 multip.cont.plug (6) 31 multip.cont.plug (9) 32 mainfuse 20A 33 run-off/start switch 34 battery 12V 8Ah 35 EPC 36 fan motor 37 starter relay 38 starter engine 39 roadbook-energie 40 clutch switch 41 temperature switch 42 starter auxil. relay 43 carburetor switch 44 magnetic valve 45 capacitor 46 pulser coil 47 multip.cont.plug (20) 48 diode 49 gear switch 3rd gear 50 gear switch 2th gear 51 side stand connector 52 tachometer 53 reserve fuel sensor 54 low beam 55 multip.cont.plug (3) 56 licence pl.lighting	10 int. accensione 11 fusibile 10A 12 multicomando 13 collegam. a massa 14 trasmett. di lampeg. 15 clacson 16 int.luce arresto ant. 17 interr.luce folle (N) 18 int. temperatura 19 int.luce arresto post 20 candela 21 bobina d'accens. 22 dinamo 23 regolatore di tens 24 lampegg. post. sn. 25 lampegg. post. dx. 26 fanal.post.di freno 27 CDI-seatola 28 connettore a 2 poli 29 connettore a 4 poli 30 connettore a 6 poli 31 connettore a 9 poli 32 fusibile principale 20A 33 disinseritor/partire 34 batteria 12V 8Ah 35 EPC 36 ventilatore 37 rele d'avviamento 38 mot.d'avviamento elettr. 39 roadbook-energia 40 interruttore frizione 41 int. temperatura 42 rele avviam. ausiliario 43 interruttore carburatore 44 valvola elettromagnetica 45 condensatore 46 trasmettitore d'impulsi 47 connettore a 20 poli 48 diodo 49 3.secondo marcia 50 2.secondo marcia 51 cavalletto laterale conn 52 contagiri 53 carbur.de vreserve sensor 54 anabbaglianti 55 connettore a 3 poli 56 illuminat.de.targa.	10 contact.d'allum. 11 fusible 10A 12 vers commutateur 13 masse 14 centrale clignot. 15 klaxon 16 cont.av de stop 17 contact.pt.mort (N) 18 contact.de temperature 19 contact.arr.de stop 20 bougie 21 bobine d'allumage 22 generateur 23 regulat.redresseur 24 clign.arr.gauche 25 clign.arr.droit 26 feu arr.et de stop 27 boitier CDI 28 connect.multiple (2) 29 connect.multiple (4) 30 connect.multiple (6) 31 connect.multiple (9) 32 fusible principal 20A 33 baut.de demar/arr.d'urg 34 batterie 12V 8Ah 35 EPC 36 ventilateur 37 relai de demarreur 38 demarreur electrique 39 roadbook-energie 40 contact.de embrayage 41 contact.de temperature 42 relai auxi demarriage 43 contact.de carburateur 44 electrovanne 45 condensateur 46 capteur 47 connect.multiple (20) 48 diode 49 cont.d.boite d.vites.(3) 50 cont.d.bolte.d.vites.(2) 51 bequille laterale connec 52 compte-tours 53 palpeur d.livello d.carb 54 feu de croisement 55 connect.multiple (3) 56 ecl.plaque d.immat
Spanisch	1 faro 2 luz de posicion 3 interm. izquierdo delantero 4 intermitente derecho delantero 5 sensor cable 6 tacometro generator 7 luz tacometro	20 bujia 21 bobina de encendido 22 generador 23 regulador de tension 24 intermitente izquierdo trasero 25 intermitente derecho trasero 26 luz de freno trasero 27 unidad cdi 28 conecdor multiple (2) 29 conector multiple (4) 30 conector multiple (6) 31 conector multiple (9) 32 fusible principal 20A 33 boton de arranque par.de urg. 34 bateria 12V 8 Ah 35 EPC 36 ventilador electrica 37 rele de arranque 38 motor de arranque	39 conector paralelo 40 interruptor de embraque 41 interruptor temperatura 42 rele del arranque 43 interruptor de carburador 44 valvola magnetica 45 condensador 46 generador de impulsos 47 conector multiple (20) 48 diodo 49 interruptor de cambio (3) 50 interruptor de cambio (2) 51 caballete lateral conector 52 cuentarrevoluciones 53 combustible sensor 54 luces de cruce 55 conector multiple (3) 56 luz placa de matricula	

Deutsch	Englisch	Italianisch	Französisch	Spanisch
bl blau br braun ge gelb gr grau g grün o orange r rot ra rosa s schwarz v violett w weiß	bl blue br brown ge yellow gr grey g green o orange r red ra pink s black v violet w white	bl blu br marrone ge giallo gr grigio g verde o arancione r rosso ra rosa s nero v violetto w bianco	bl bleu br brun ge jaune gr gris g vert o orange r rouge ra rose s noir v violet w blanc	bl azul br marron ge amarillo gr gris g verde o naranja r roja ra rosado s negro v violeta w blanco





KTM DUKE 2002

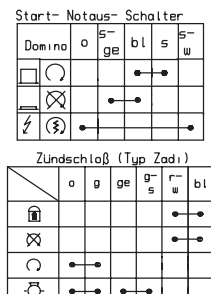
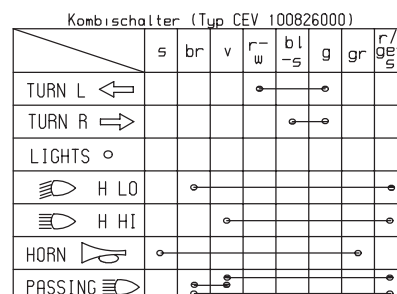
Art.-Nr. 3.206.006 - I

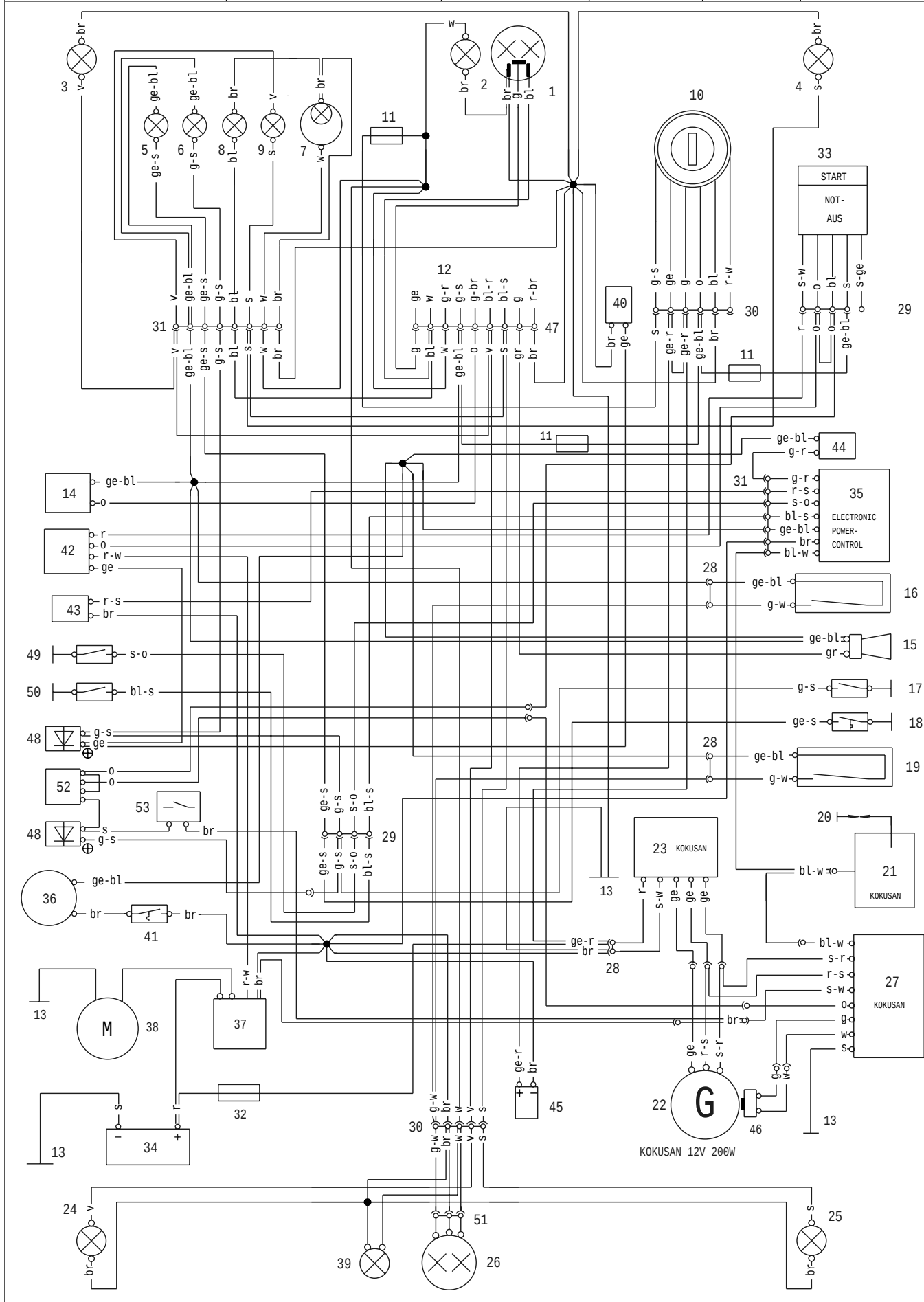
Manuale di riparazione KTM LC4

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Fernlicht	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Temperaturkontrolle	5 temperature control	5 controllo temperatura	5 témoin de température
6 Leerlaufanzeige	6 neutral	6 indicat marcia folle	6 ind de point mort
7 Tachobeuchtung	7 tachometer light	7 luce di tachimetro	7 éclair comp vitesse
8 Fernlichtkontrolle	8 high beam control	8 spia abbagliante	8 témoin de feu route
9 Blinkerkontrolle	9 blink control	9 spia lampeggiatori	9 témoin de clignoteur
10 Drehzahlmesser	10 tachometer	10 contagiri	10 compte-tours
11 Sicherung 10A	11 fuse 10A	11 fusibile 10A	11 fusible 10A
12 zum Kombischalter	12 to combinat switch	12 multicomando	12 vers commutateur
13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam a massa	13 masse
14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 Horn	15 horn	15 clacson	15 klaxon
16 Bremslichtsch vo	16 stoplight switch f	16 int luce arresto ant	16 cont av de stop
17 Leerlaufschalter (N)	17 idle switch (N)	17 interr luce folle (N)	17 contact pt mort (N)
18 Thermostalter	18 temperature switch	18 int temperatura	18 contact de temperature
19 Bremslichtsch hi	19 stoplight switch r	19 int luce arresto post	19 contact arr de stop
20 Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
21 Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens	21 bobine d'allumage
22 Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
23 Regelgleichrichter	23 regulator-rectifier	23 regolatore di tens	23 regulat redresseur
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droit
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 CDI-Einheit	27 CDI-unit	27 CDI-seatola	27 boitier CDI
28 2-pol Stecker	28 multip cont plug (2)	28 connettore a 2 poli	28 connect multiple (2)
29 4-pol Stecker	29 multip cont plug (4)	29 connettore a 4 poli	29 connect multiple (4)
30 6-pol Stecker	30 multip cont plug (6)	30 connettore a 6 poli	30 connect multiple (6)
31 3-pol Stecker	31 multip cont plug (3)	31 connettore a 3 poli	31 connect multiple (3)
32 12-pol Stecker	32 multip cont plug (12)	32 connettore a 12 poli	32 connect multiple (12)
33 Hauptsicherung 20A	33 mainfuse 20A	33 fusibile principale 20A	33 fusible principal 20A
34 Batterie 12V 8Ah	34 battery 12V 8Ah	34 batteria 12V 8Ah	34 batterie 12V 8Ah
35 Seitenständerschalter	35 sidestandswitch	35 int del cavalletto later	35 commut de bequille later
36 Lüftermotor	36 fan motor	36 ventilatore	36 ventilateur
37 Startrelais	37 starter relay	37 rele d'avviamento	37 relaise de demarreur
38 Startermotor	38 starter engine	38 mot d'avviamento elettr	38 demarreur electrique
39 Kennzeichenbel	39 licence pl lighting	39 illuminat de targa	39 ecl plaque d'immat
40 Kupplungsschalter	40 clutch switch	40 interruttore frizione	40 contact de embrayage
41 Thermostalter	41 temperature switch	41 int temperatura	41 contact de temperature
42 Starterhilfsrelais	42 starter auxil relay	42 rele avviam ausiliario	42 relaise auxil demarrage
43 Vergaserschalter	43 carburetor switch	43 interruttore carburatore	43 contact de carburateur
44 Magnetventil	44 magnetic valve	44 valvola elettromagnetica	44 electrovanne
45 Kondensator	45 capacitor	45 condensatore	45 condensateur
46 Impulsgeber	46 pulser coil	46 trasmettitore d'impulsi	46 capteur
47 Seitenständerrelais	47 sidestand relay	47 rele del cavalletto later	47 relaise com de bequ lat
48 Diode	48 diode	48 diodo	48 diode
49 Kontaktstift 3 Gang	49 gear switch 3rd gear	49 3 secondo marcia	49 cont d boîte d vites 3
50 Kontaktstift 2 Gang	50 gear switch 2th gear	50 2 secondo marcia	50 cont d bolte d vites 2
51 Abblendlicht	51 low beam	51 anabbaglianti	51 feu de croisement
52 Zündschloß	52 ignition switch	52 interruttore accensione	52 contact d'allum
53 Starttast Notaussch	53 run-off / start switch	53 disinseritor / partire	53 bout de demar/arr d'urg
54 EPC	54 EPC	54 EPC	54 EPC

Spanisch	1	faro	19	interruptor luz de frendo tras	37	rele de arranque
	2	luz de posicion	20	bujia	38	motor de arranque
	3	interm izquierdo delantero	21	bobina de encendido	39	luz placa de matricula
	4	intermitente derecho delantero	22	generador	40	interruptor de embraque
	5	control temperatura	23	regulador de tension	41	interruptor temperatura
	6	indicador punto muerto	24	intermitente izquierdo trasero	42	rele del arranque
	7	luz tacometro	25	intermitente derecho trasero	43	interruptor de carburador
	8	lampara aviso luces largas	26	luz de freno trasero	44	valvula magnetica
	9	lampara aviso intermitentes	27	unidad cdi	45	condensador
	10	cuentarrevoluciones	28	conecdor multiple (2)	46	generado de impulsos
	11	fusible 10A	29	conector multiple (4)	47	rele del caballete lateral
	12	interruptor combinado	30	conector multiple (6)	48	diodo
	13	conector a masa	31	conector multiple (3)	49	interruptor de cambio 3
	14	conjunto del intermitente	32	conector multiple (12)	50	interruptor de cambio 2
	15	claxon	33	fusible principal 20A	51	luces de crule
	16	interruptor	34	bateria 12V 8 Ah	52	llave de contacta
	17	interruptor punto muerto	35	int delcaballete lateral	53	boton de arranque par de urg
	18	interruptor temperatura	36	ventilador electrica	54	EPC

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
ra rosa	ra pink	ra rosa	ra rose	ra rosado
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco





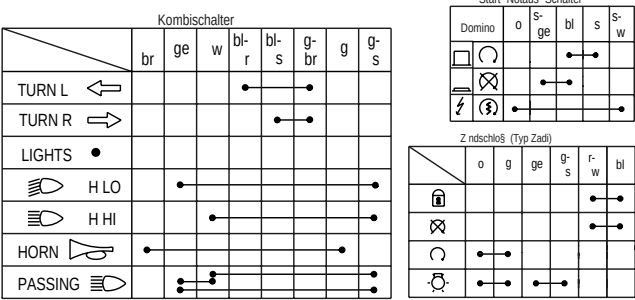
KTM 640 LC4 2002

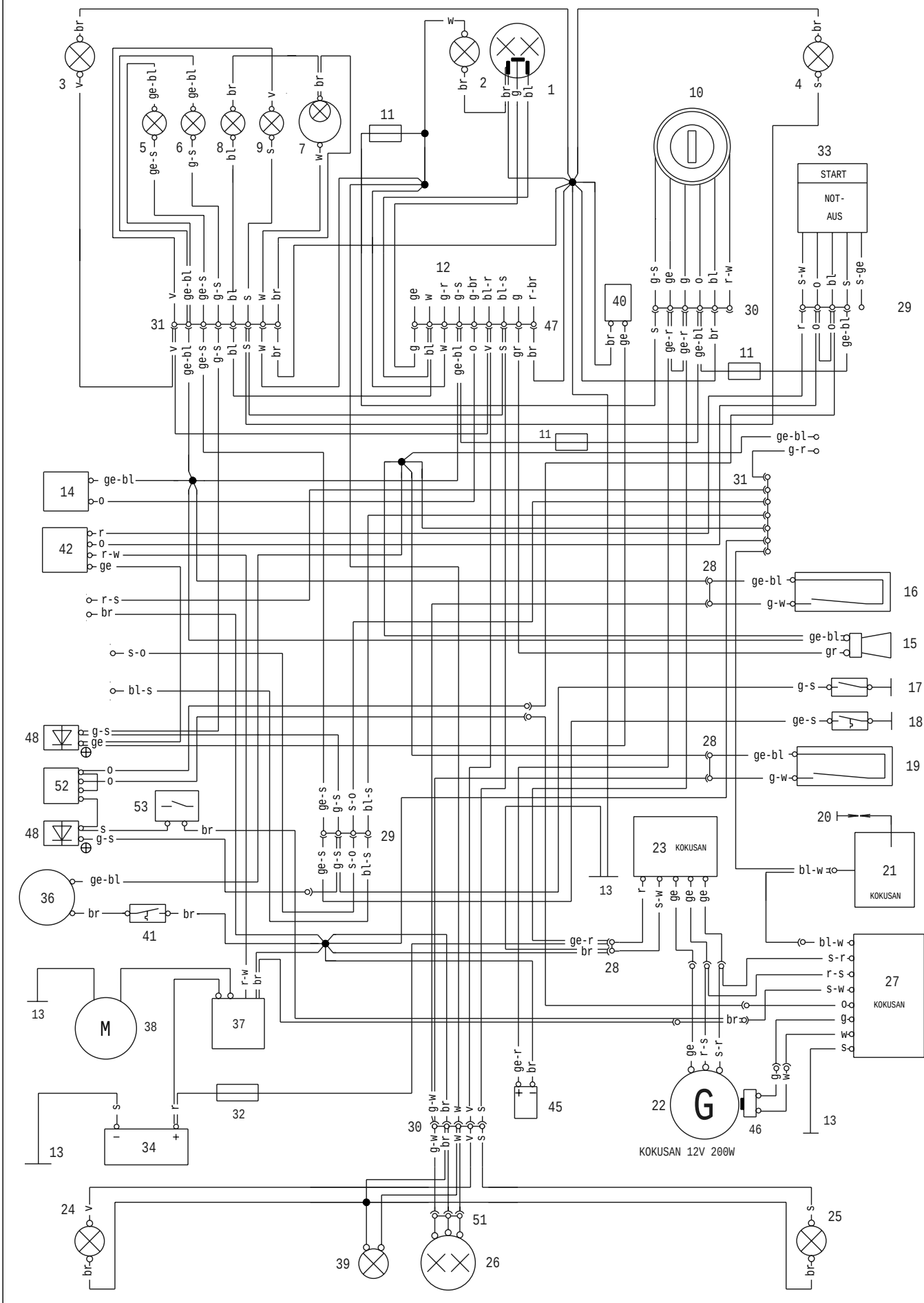
Art.-Nr. 3.206.006 -I

Manuale di riparazione KTM LC4

	Deutsch	Englisch	Italianisch	Franz sisch
	1 Scheinwerfer 2 Standlicht 3 Blinker li vo 4 Blinker re vo 5 Temperaturkontrolle 6 Leerlaufanzeige 7 Tachobeleuchtung 8 Fernlichtkontrolle 9 Blinkerkontrolle 10 Z ndschloß 11 Sicherung 10A 12 zum Kombischalter 13 Masseanschluß 14 Blinkgeber 15 Horn 16 Bremslichtsch. vo 17 Leerlaufschalter (N) 18 Thermoschalter 19 Bremslichtsch. hi 20 Z ndkerze 21 Z ndspule 22 Generator 23 Regelgleichrichter 24 Blinker li hi 25 Blinker re hi 26 Brems-Schlußlicht 27 CDI-Einheit 28 2-pol.Stecker 29 4-pol.Stecker 30 6-pol.Stecker 31 9-pol.Stecker 32 Hauptsicherung 20A 33 Starttast.Notaussch. 34 Batterie 12V 8Ah 35 EPC 36 L ftermotor 37 Startrelaise 38 Startermotor 39 Kennzeichenbeleuchtung 40 Kupplungschalter 41 Thermoschalter 42 Starterhilfsrelais 43 Vergaserschalter 44 Magnetventil 45 Kondensator 46 Impulsgeber 47 12-pol.Stecker 48 Diode 49 Kontaktstift 3.Gang 50 Kontaktstift 2.Gang 51 3-pol.Stecker 52 Seitenst nderrelais 53 Seitenst nderschalter	1 headlight 2 parking light 3 blinker left front 4 blinker right front 5 temperature control 6 neutral 7 tachometer light 8 high beam control 9 blink control 10 ignition switch 11 fuse 10A 12 to combinat. switch 13 ground connection 14 blink signal system 15 horn 16 spotlight switch f. 17 idle switch (N) 18 temperature switch 19 spotlight switch r. 20 spark plug 21 ignition coil 22 generator 23 regulator-rectifier 24 blinker left rear 25 blinker right rear 26 rear-spotlight 27 CDI-unit 28 multip.cont.plug (2) 29 multip.cont.plug (4) 30 multip.cont.plug (6) 31 multip.cont.plug (9) 32 mainfuse 20A 33 run-off/start switch 34 battery 12V 8Ah 35 EPC 36 fan motor 37 starter relay 38 starter engine 39 licence plate lighting 40 clutch switch 41 temperature switch 42 startar auxil. relay 43 carburetor switch 44 magnetic valve 45 capacitor 46 pulser coil 47 multip.cont.plug (12) 48 diode 49 gear switch 3rd gear 50 gear switch 2th gear 51 multip.cont.plug (3) 52 sidestand relay 53 side stand switch	1 faro 2 luce di posizione 3 lampegg. ant. sn. 4 lampegg. ant. dx. 5 controllo temperatura 6 indicat.marcia folle 7 luce di tachimetro 8 spia abbagliante 9 spia lampeggiatori 10 int. accensione 11 fusibile 10A 12 multicomando 13 collegam. a massa 14 trasmett. di lampeg. 15 clacson 16 int.lucente arresto ant. 17 interr.lucente folle (N) 18 int. temperatura 19 int.lucente arresto post 20 candela 21 bobina d'accens. 22 dinamo 23 regolatore di tens 24 lampegg. post. sn. 25 lampegg. post. dx. 26 fanal.post.di freno 27 CDI-seatola 28 connettore a 2 poli 29 connettore a 4 poli 30 connettore a 6 poli 31 connettore a 9 poli 32 fusibile principale 20A 33 disinseritor/partire 34 batteria 12V 8Ah 35 EPC 36 ventilatore 37 rele d'avviamento 38 mot.d'avviamento elettr. 39 illuminat.de.targa 40 interruttore frizione 41 int. temperatura 42 rele avviam. ausiliario 43 interruttore carburatore 44 valvola elettromagnetica 45 condensatore 46 trasmettitore d'impulsi 47 connettore a 12 poli 48 diodo 49 3.secondo marcia 50 2.secondo marcia 51 connettore a 3 poli 52 rele del cavalletto later 53 int del cavalletto later	1 phare 2 feu de position 3 clignoteur av. gauche 4 clignoteur av. droit 5 témoin de température 6 ind.de point mort 7 éclair.comp.vitesse 8 témoin de feu route 9 témoin de clignoteur 10 contact.d'allum. 11 fusible 10A 12 vers commutateur 13 masse 14 centrale clignot. 15 klaxon 16 cont.av de stop 17 contact.pt.mort (N) 18 contact. de température 19 contact.arr.de stop 20 bougie 21 bobine d'allumage 22 generateur 23 regulat.redresseur 24 clign.arr.gauche 25 clign.arr.droit 26 feu arr.et de stop 27 boîtier CDI 28 connect.multiple (2) 29 connect.multiple (4) 30 connect.multiple (6) 31 connect.multiple (9) 32 fusible principal 20A 33 bout.de demar/arr.d'urg 34 batterie 12V 8Ah 35 EPC 36 ventilateur 37 relai de démarreur 38 démarreur électrique 39 ecl.plaque d.immat. 40 contact.de embrayage 41 contact.de température 42 relai auxi démarrage 43 contact.de carburateur 44 electrovanne 45 condensateur 46 capteur 47 connect.multiple (12) 48 diode 49 cont.d.boite d.vites.(3) 50 cont.d.boite.d.vites.(2) 51 connect.multiple (3) 52 relai com de bequ lat 53 commut de bequille later
Spanisch	1 faro 2 luz de posicion 3 interm. izquierdo delantero 4 intermitente derecho delantero 5 control temperatura 6 indicador punto muerto 7 luz tacometro 8 lampara aviso luces largas 9 lampara aviso intermitentes 10 llave de contacto 11 fusible 10A 12 interruptor combinado 13 conector a masa 14 conjunto del intermitente 15 claxon 16 interruptor 17 interruptor punto muerto 18 interruptor temperatura	19 interruptor luz de frendo tras 20 bujia 21 bobina de encendido 22 generador 23 regulador de tension 24 intermitente izquierdo trasero 25 intermitente derecho trasero 26 luz de freno trasero 27 unidad cdi 28 conecctor multiple (2) 29 conector multiple (4) 30 conector multiple (6) 31 conector multiple (9) 32 fusible principal 20A 33 boton de arranque par.de urg. 34 bateria 12V 8 Ah 35 EPC 36 ventilador electrica	37 rele de arranque 38 motor de arranque 39 luz plaza de matricula 40 interruptor de embraque 41 interruptor temperatura 42 rele del arranque 43 interruptor de carburador 44 valvola magnetica 45 condensador 46 generado de impulsos 47 conector multiple (12) 48 diodo 49 interruptor de cambio (3) 50 interruptor de cambio (2) 51 conector multiple (3) 52 rele del caballete lateral 53 int.del caballete lateral	

Deutsch	Englisch	Italianisch	Franz sisch	Spanisch
bl blau br braun ge gelb gr grau g gr n o orange r rot ra rosa s schwarz v violett w weiß	bl blue br brown ge yellow gr grey g green o orange r red ra pink s black v violet w white	bl blu br marrone ge giallo gr grigio g verde o arancione r rosso ra rosa s nero v violetto w bianco	bl bleu br brun ge jaune gr gris g vert o orange r rouge ra rose s noir v violet w blanc	bl azul br marron ge amarillo gr gris g verde o naranja r rojo ra rosado s negro v violeta w blanco





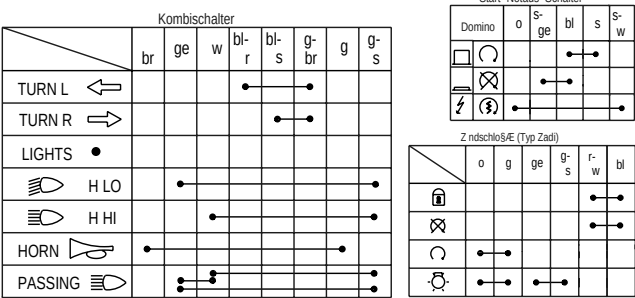
KTM 640 LC4 USA 2002

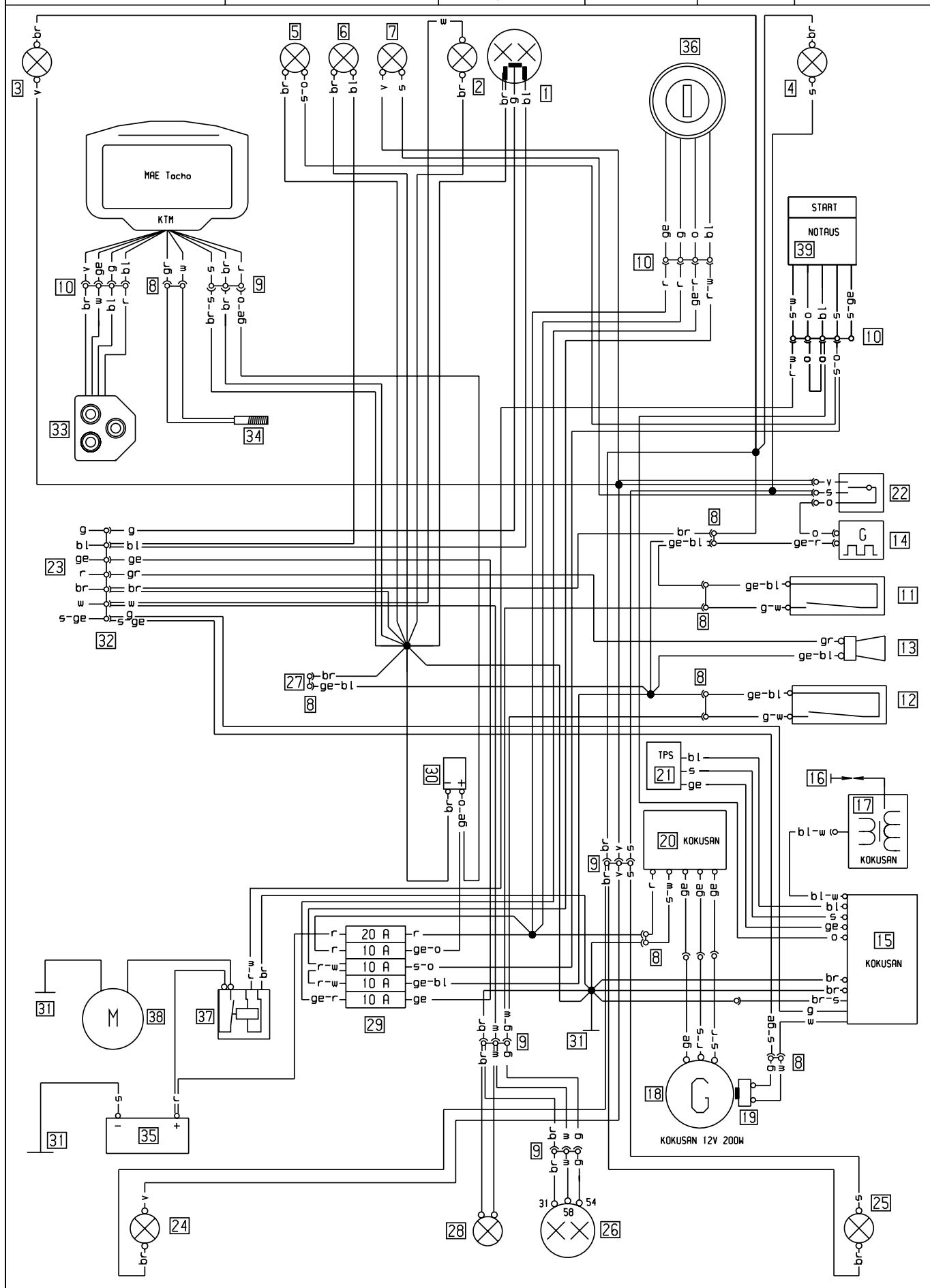
Art.-Nr. 3.206.006 -I

Manuale di riparazione KTM LC4

	Deutsch	Englisch	Italianisch	Franz sisch
	1 Scheinwerfer 2 Standlicht 3 Blinker li vo 4 Blinker re vo 5 Temperaturkontrolle 6 Leerlaufanzeige 7 Tachobeuchtung 8 Fernlichtkontrolle 9 Blinkerkontrolle 10 Z ndschloß 11 Sicherung 10A 12 zum Kombischalter 13 Masseanschluß 14 Blinkgeber 15 Horn 16 Bremslichtsch. vo 17 Leerlaufschalter (N) 18 Thermoschalter 19 Bremslichtsch. hi 20 Z ndkerze 21 Z ndspule 22 Generator 23 Regelgleichrichter 24 Blinker li hi 25 Blinker re hi 26 Brems-Schlußlicht 27 CDI-Einheit 28 2-pol.Stecker 29 4-pol.Stecker 30 6-pol.Stecker 31 9-pol.Stecker 32 Hauptsicherung 20A 33 Starttast.Notaussch. 34 Batterie 12V 8Ah	1 headlight 2 parking light 3 blinker left front 4 blinker right front 5 temperature control 6 neutral 7 tachometer light 8 high beam control 9 blink control 10 ignition switch 11 fuse 10A 12 to combinat. switch 13 ground connection 14 blink signal system 15 horn 16 spotlight switch f. 17 idle switch (N) 18 temperature switch 19 spotlight switch r. 20 spark plug 21 ignition coil 22 generator 23 regulator-rectifier 24 blinker left rear 25 blinker right rear 26 rear-spotlight 27 CDI-unit 28 multip.cont.plug (2) 29 multip.cont.plug (4) 30 multip.cont.plug (6) 31 multip.cont.plug (9) 32 mainfuse 20A 33 run-off/start switch 34 battery 12V 8Ah	1 faro 2 luce di posizione 3 lampegg. ant. sn. 4 lampegg. ant. dx. 5 controllo temperatura 6 indicat.marcia folle 7 luce di tachimetro 8 spia abbagliante 9 spia lampeggiatori 10 int. accensione 11 fusibile 10A 12 multicomando 13 collegam. a massa 14 trasmett. di lampeg. 15 clacson 16 int.luce arresto ant. 17 interr.luce folle (N) 18 int. temperatura 19 int.luce arresto post 20 candela 21 bobina d'accens. 22 dinamo 23 regolatore di tens 24 lampegg. post. sn. 25 lampegg. post. dx. 26 fanal.post.di freno 27 CDI-seatola 28 connettore a 2 poli 29 connettore a 4 poli 30 connettore a 6 poli 31 connettore a 9 poli 32 fusibile principale 20A 33 disinseritor/partire 34 batteria 12V 8Ah	1 phare 2 feu de position 3 clignoteur av. gauche 4 clignoteur av. droit 5 témoin de température 6 ind.de point mort 7 éclair.comp.vitesse 8 témoin de feu route 9 témoin de clignoteur 10 contact.d'allum. 11 fusible 10A 12 vers commutateur 13 masse 14 centrale clignot. 15 klaxon 16 cont.av de stop 17 contact.pt.mort (N) 18 contact. de température 19 contact.arr.de stop 20 bougie 21 bobine d'allumage 22 generateur 23 regulat.redresseur 24 clign.arr.gauche 25 clign.arr.droit 26 feu arr.et de stop 27 boîtier CDI 28 connect.multiple (2) 29 connect.multiple (4) 30 connect.multiple (6) 31 connect.multiple (9) 32 fusible principal 20A 33 bout.de demar/arr.d'urg 34 batterie 12V 8Ah
	36 L ftermotor 37 Startrelaise 38 Startermotor 39 Kennzeichenbeleuchtung 40 Kupplungsschalter 41 Thermoschalter 42 Starterhilfsrelais	36 fan motor 37 starter relay 38 starter engine 39 licence plate lighting 40 clutch switch 41 temperature switch 42 startar auxil. relay	36 ventilatore 37 rele d'avviamento 38 mot.d'avviamento elettr. 39 illuminat.de.targa 40 interruttore frizione 41 int. temperatura 42 rele avviam. ausiliario	36 ventilateur 37 relai de demarreur 38 demarreur électrique 39 ecl.plaque d.immat. 40 contact.de embrayage 41 contact.de température 42 relai auxi demarrage
	45 Kondensator 46 Impulsgeber 47 12-pol.Stecker 48 Diode	45 capacitor 46 pulser coil 47 multip.cont.plug (12) 48 diode	45 condensatore 46 trasmettitore d'impulsi 47 connettore a 12 poli 48 diodo	45 condensateur 46 capteur 47 connect.multiple (12) 48 diode
	51 3-pol.Stecker 52 Seitenst nderrelais 53 Seitenst nderschalter	51 multip.cont.plug (3) 52 sidestand relay 53 side stand switch	51 connettore a 3 poli 52 rele del cavalletto later 53 int del cavalletto later	51 connect.multiple (3) 52 relai com de bequ lat 53 commut de bequille later
Spanisch	1 faro 2 luz de posicion 3 interm. izquierdo delantero 4 intermitente derecho delantero 5 control temperatura 6 indicador punto muerto 7 luz tacometro 8 lampara aviso luces largas 9 lampara aviso intermitentes 10 llave de contacto 11 fusible 10A 12 interruptor combinado 13 conector a masa 14 conjunto del intermitente 15 claxon 16 interruptor 17 interruptor punto muerto 18 interruptor temperatura	19 interruptor luz de frendo tras 20 bujia 21 bobina de encendido 22 generador 23 regulador de tension 24 intermitente izquierdo trasero 25 intermitente derecho trasero 26 luz de freno trasero 27 unidad cdi 28 coneccor multiple (2) 29 conector multiple (4) 30 conector multiple (6) 31 conector multiple (9) 32 fusible principal 20A 33 boton de arranque par.de urg. 34 bateria 12V 8 Ah	37 rele de arranque 38 motor de arranque 39 luz plaza de matricula 40 interruptor de embrague 41 interruptor temperatura 42 rele del arranque	45 condensador 46 generado de impulsos 47 conector multiple (12) 48 diodo
		36 ventilador electrica		51 conector multiple (3) 52 rele del caballete lateral 53 int.del caballete lateral

Deutsch	Englisch	Italianisch	Franz sisch	Spanisch
bl blau br braun ge gelb gr grau g gr n o orange r rot ra rosa s schwarz v violett w weiß	bl blue br brown ge yellow gr grey g green o orange r red ra pink s black v violet w white	bl blu br marrone ge giallo gr grigio g verde o arancione r rosso ra rosa s nero v violetto w bianco	bl bleu br brun ge jaune gr gris g vert o orange r rouge ra rose s noir v violet w blanc	bl azul br marron ge amarillo gr gris g verde o naranja r rojo ra rosado s negro v violeta w blanco





KTM 625 SXC 2003

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 turn indic. left fr.	3 lampegg. ant. sn.	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic. right fr.	4 lampegg. ant. dx.	4 clignoteur av droit
5 Zündungskontrolle ON	5 ignition controll ON	5 spiediconrollo ON	5 temion ON
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 temoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 temoin de clignoteur
8 2-pol. Stecker	8 multip. cont. plug (2)	8 connettore a 2 poli	8 connect. multiple (2)
9 3-pol. Stecker	9 multip. cont. plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect. multiple (3)
10 4-pol. Stecker	10 multip. cont. plug (4)	10 connettore a 4 poli	10 connect. multiple (4)
11 Bremslichtsch. vo	11 stoplight switch f.	11 int. luce arresto ant	11 contact de stop av.
12 Bremslichtsch. hi	12 stoplight switch r.	12 int. luce arresto post	12 contact Harr. de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett. di lampeg.	14 centrale clignot.
15 CDI	15 CDI	15 CDI	15 CDI
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens.	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Impulsgeber	19 pulser coil	19 trasmettitore d imp.	19 capteur
20 Reglelgleichrichter	20 regulator-rectifier	20 regol. di tens.	20 regulat redresseur
21 TPS	21 TPS	21 TPS	21 TPS
22 Blinkerschalter	22 blink switch	22 int. lampeggiatori	22 contact d clignoteur
23 zum Kombischalter	23 to combinat switch	23 multicomando	23 commodo
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg. post. sn	24 clign. arr. gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg. post. dx.	25 clign. arr. droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal. post. di freno	26 feu arr. et de stop
27 Lüfteranschluss	27 fan connection	27 connett ventilatore	27 connect ventilateur
28 Kennzeichenbel.	28 licence pl. lighting	28 iluminat de targa	28 ecl plaque d immat
29 Sicherungskasten	29 fusebox	29 scatola fusibili	29 boite a fusibles
30 Kondensator	30 capacitor	30 condensatore	30 condensateur
31 Masseanschluß	31 ground connection	31 collegam. di massa	31 masse
32 6-pol. Stecker	32 multip. cont. plug (6)	32 connettore a 6 poli	32 connect. multiple (6)
33 Tripmasterschalter	33 tripmaster switch	33 interruttore tripm.	33 bouton tripmaster
34 Sensorkabel	34 Sensorcable	34 cavo sensor	34 capteur cable
35 Batterie 12V	35 battery 12V	35 batteria 12V	35 batterie 12V
36 Zündschloß	36 ignition switch	36 interruttore accesion	36 contact d allum
37 Startrelais	37 starter relay	37 rele d avviamento	37 relaise de demarreur
38 Startermotor	38 starter engine	38 mot d avviamento ele	38 demarreur electrique
39 Start-Not-Aus	39 run-off/start switch	39 disinseritor/partire	39 bout de demar/arr d urg

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Spanisch
1 faro
2 luz de posicion
3 interm. izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luces de aviso ON
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (2)
9 conector multiple (3)
10 conector multiple (4)
11 interr. luz de freno del.
12 interr. luz. de fren tras.
13 claxon
14 conjunto del intermitente
15 CDI
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 generado de impulsos
20 regulador de tension
21 TPS
22 interruptor clignoteur
23 interruptor combinado
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 conector ventilador
28 luz lpaco de matricula
29 caja de fusibles
30 condensador
31 conector a massa
32 conector multiple (6)
33 interruptor tripmaster
34 sensor cable
35 batteria 12V
36 llave de contacto
37 rele de arranque
38 motor de arranque
39 boton de arranque per de urg

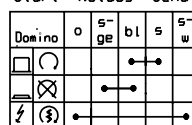
Sicherungskasten

20 A	res.
10 A	
20 A	Hauptsicherung
10 A	Kondensator, Tacho
10 A	Startsystem
10 A	Blinker, Hupe, Bremslicht
10 A	Licht

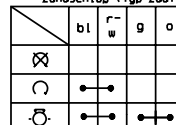
Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge/s	r	br
Lights ●							
LO beam ☞	●	●	●				
Hi beam ☞		●	●	●			
Horn ☞						●	●
Engine off ☒					●	●	
	5	2	1	3	6	4	

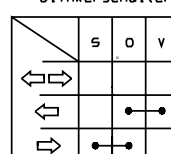
Start-Notaus-Schalter

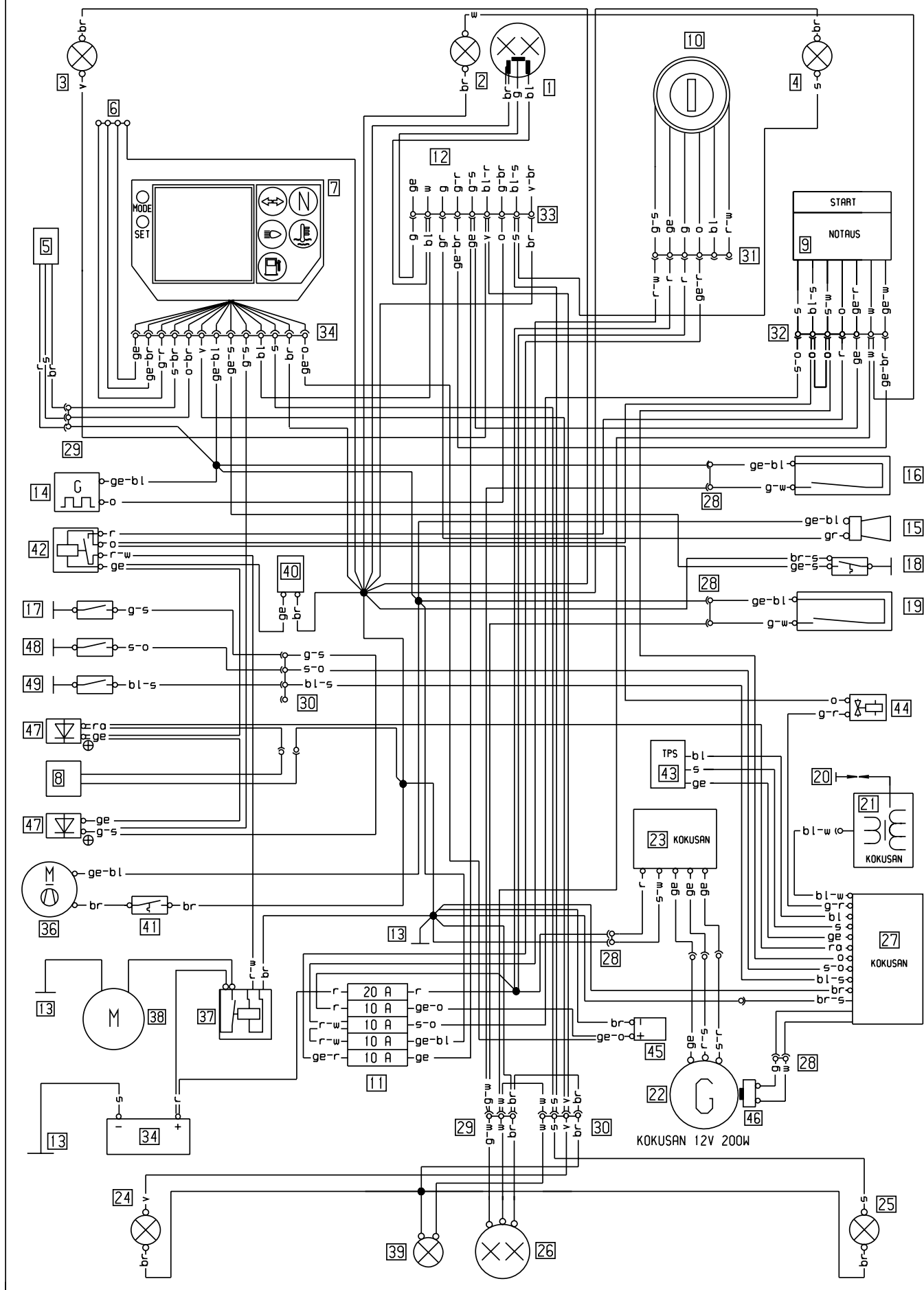


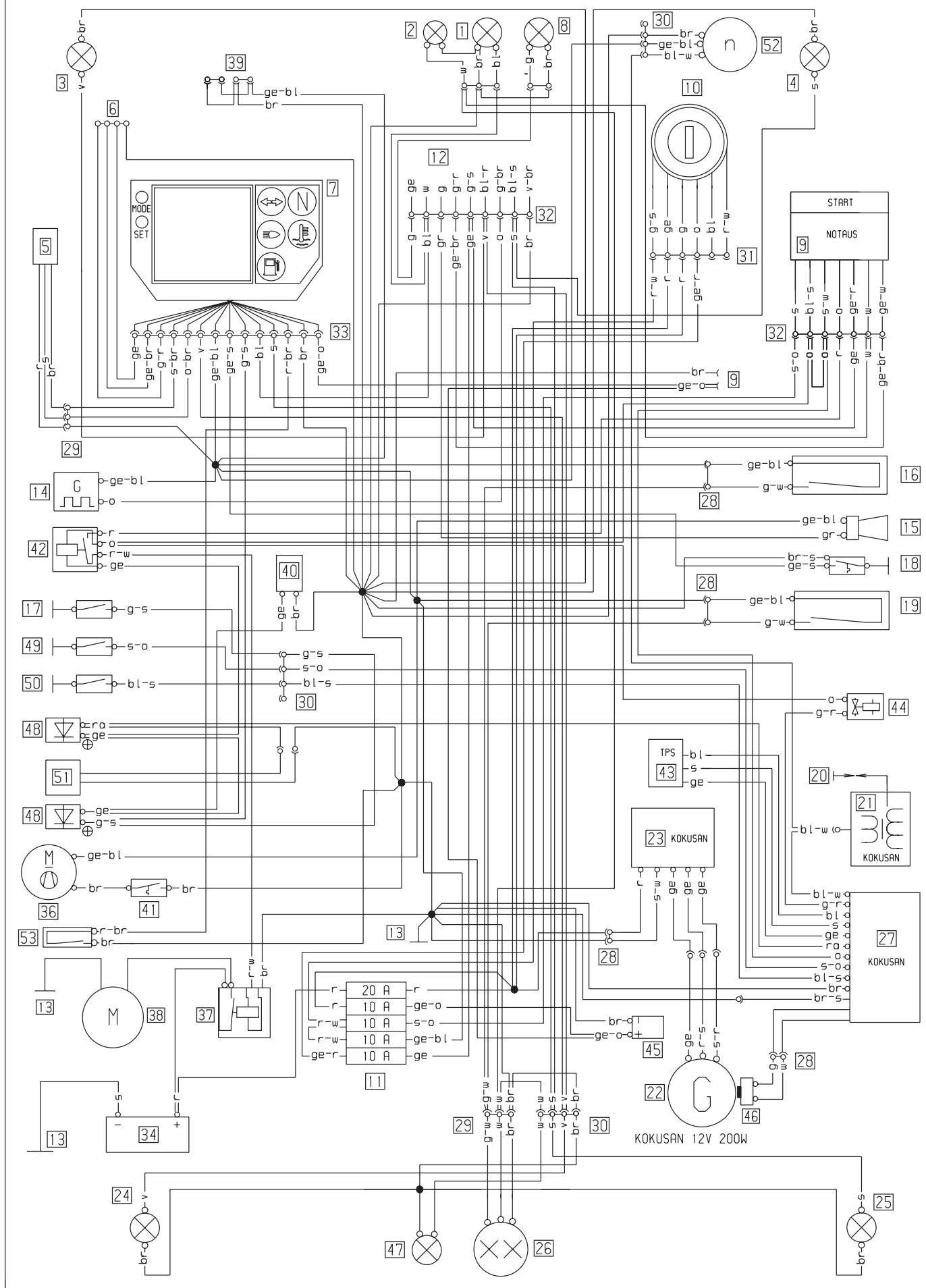
Zündschloß (Typ Zodi)



Blinkerschalter

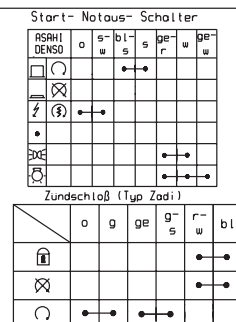
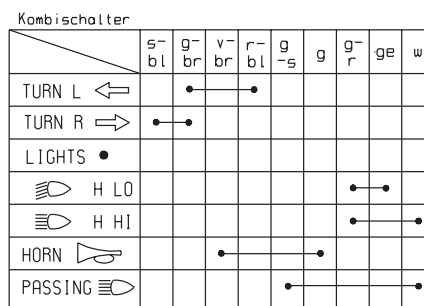


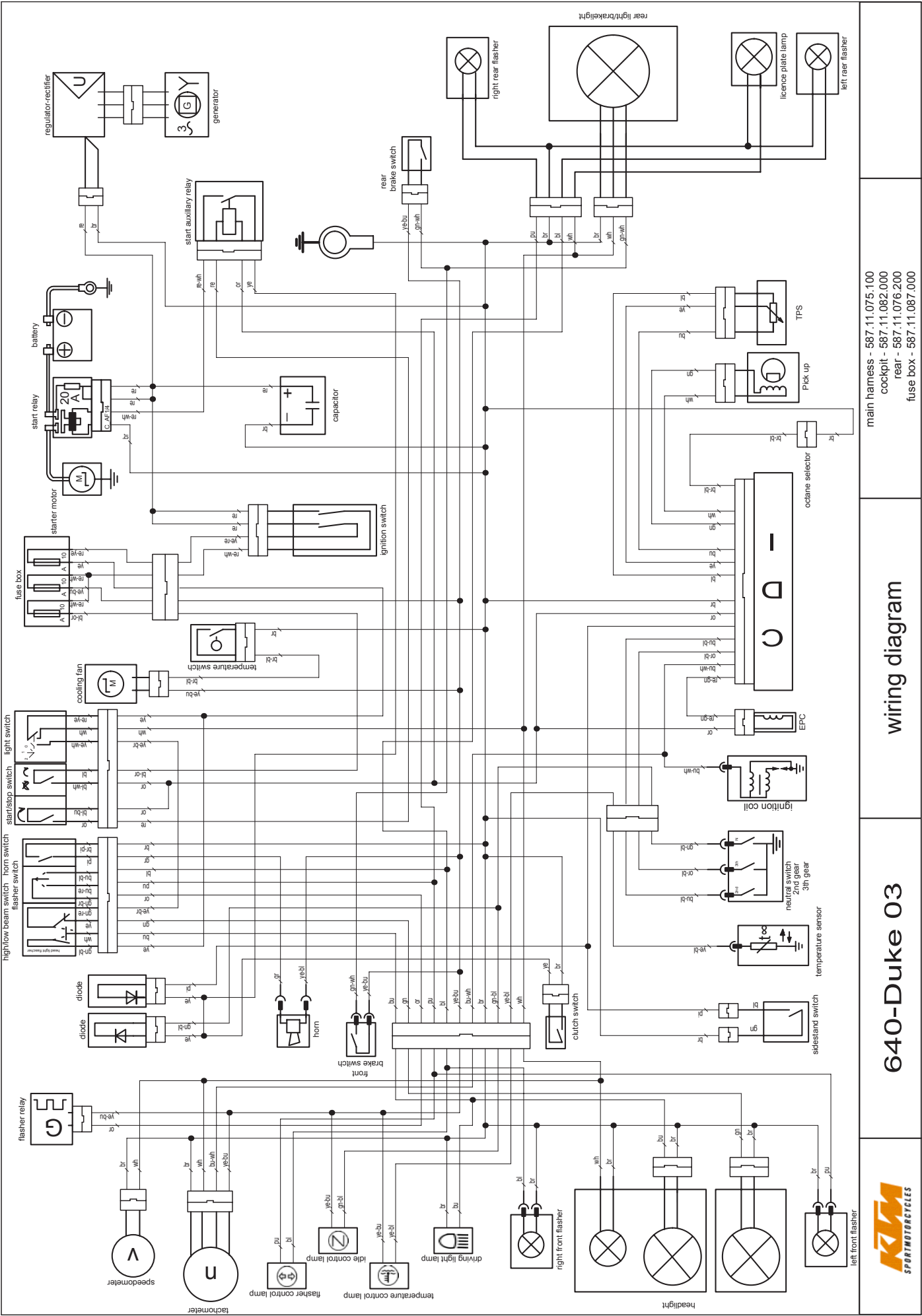




Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
ra rosa	ra pink	ra rosa	ra rose	ra rosado
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Español	1	faro	20	bujía	39	conector paralelo
	2	luz de posición	21	bobina de encendido	40	interruptor de embrague
	3	interr. izquierdo delantero	22	generador	41	interruptor temperatura
	4	intermitente derecho delantero	23	regulador de tensión	42	rele del arranque
	5	sensor cable	24	intermitente izquierdo trasero	43	TPS
	6	interruptor tripmaster	25	intermitente derecho trasero	44	válvula magnética
	7	luz tacómetro	26	luz de freno trasero	45	condensador
	8	luces de cruce	27	unidad CDI	46	generador de impulsos
	9	tomacorriente	28	conector múltiple (2)	47	luz lpaca de matrícula
	10	llave de contacto	29	conector múltiple (3)	48	diodo
	11	caja de fusibles	30	conector múltiple (4)	49	interruptor de cambio (3)
	12	interruptor combinado	31	conector múltiple (6)	50	interruptor de cambio (2)
	13	conector a masa	32	conector múltiple (9)	51	int del cable lateral
	14	conjunto del intermitente	33	conector múltiple (20)	52	cuentarrevoluciones
	15	claxon	34	batería 12V 8 Ah	53	combustible sensor
	16	interruptor	35	botón de arranque per de urg		
	17	interruptor punto muerto	36	ventilador eléctrica		
	18	interruptor temperatura	37	rele de arranque		
	19	interruptor luz de freno tras	38	motor de arranque		





main harness - 587.11.075.100
cockpit - 587.11.082.000
rear - 587.11.076.200
fuse box - 587.11.087.000

wiring diagram

640-Duke 03



ENGLISCH	DEUTSCH	ITALIENISCH
Battery	Batterie	Batteria
Capacitor	Kondensator	Condensatore
CDI	CDI	CDI
Clutch switch	Kupplungsschalter	Interruttore frizione
Cooling fan	Lüftermotor	Motorino ventola
Diode	Diode	Diodo
Driving light control lamp	Fernlichtkontrolle	Driving light control lamp
EPC	EPC	EPC
flasher control lamp	Blinkerkontrolllampe	Spia lampeggiatori
Flasher relay	Blinkerrelais	Relè indicatori
Flasher switch	Blinkerschalter	Deviatore indicatori di direzione
Front brake switch	vorderer Bremslichtschalter	Interruttore luce ant. di stop
Fuse box	Sicherungskasten	Scatola fusibili
Gear sensor	Gangerkennung	Sensore marce
Generator	Generator	Generatore
High / low beam switch	Auf-Abblendschalter	Commutatore abbagliante/anabbagliante
Horn	Hupe	Avvisatore acustico
Horn switch	Hornscharter	Interruttore avvisatore acustico
Idle control lamp	Leerlaufkontrolllampe	Indicat marcia folle
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
Neutral switch	Leerlaufschalter	Interruttore folle
Octane selector	Oktanangepassung	Adattamento anticipo agli ottano
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 control lamp	Temperaturkontrolle	Controllo temperatura
Temperature sensor	Temperatursensor	Sensore temperatura
Temperature switch	Temperaturschalter	Interruttore termico
Throttle position sensor (TPS)	Vergaserpotentiometer	Potenzimetro carburatore (sensore TPS)

Cable colours

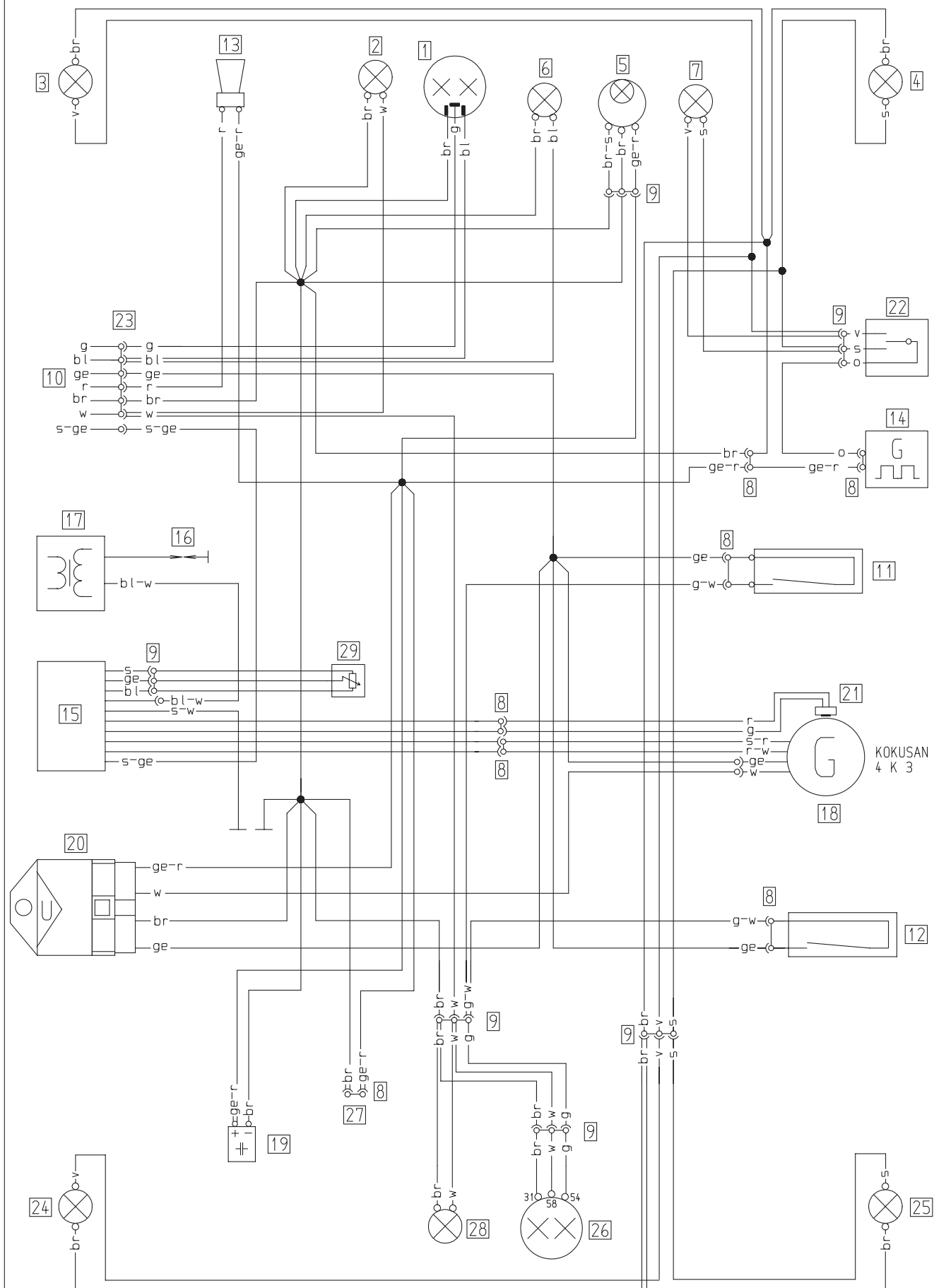
bl: black
ye: yellow
bu: blue
gr: green
re: red
wh: white
br: brown
or: orange
pi: pink
gr: grey
pu: purple

Kabelfarben

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

Cavo colorato

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



KTM 660 SMC 2003

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 position light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 turn indic. left fr.	3 lampegg. ant. sn.	3 clignoteur av. gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic. right fr.	4 lampegg. ant. dx.	4 clignoteur av. droit
5 Tacho	5 speedometer	5 tachimetro	5 compteur de vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 témoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 témoin de clignoteur
8 2-pol. Stecker	8 multip. cont. plug (2)	8 connettore a 2 poli	8 connect. multiple (2)
9 3-pol. Stecker	9 multip. cont. plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect. multiple (3)
10 zum Kombischalter	10 to combinat. switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch. vo	11 stoplight switch f.	11 int. luce arresto ant.	11 contact de stop av.
12 Bremslichtsch. hi	12 stoplight switch r.	12 int. luce arresto post.	12 contact Harr. de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett. di lampeg.	14 centrale clignot.
15 CDI	15 CDI	15 CDI	15 CDI
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens.	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol. di tens.	20 régulateur
21 Impulsgeber	21 pulser coil	21 trasmett. d'impulsi	21 generateur d'impuls.
22 Blinkerschalter	22 blink switch	22 int. lampeggiatori	22 contact d. clignateur
23 6-pol. Stecker	23 multip. cont. plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect. multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg. post. sn.	24 clign. arr. gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg. post. dx.	25 clign. arr. droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal. post. di freno	26 feu arr. et de stop
27 Lüfteranschluss	27 fan connection	27 connett. ventilatore	27 connect. ventilateur
28 Kennzeichenbeleucht.	28 licence plt. lighting	28 illuminat. de targa.	28 ecl. plaque d'immat.
29 Vergaserpotentiomet.	29 carburetor potentiom.	29 carburatore potent.	29 carburateur potenti.

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Spanisch
1 faro
2 luz de posicion
3 interm. izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (2)
9 conector multiple (3)
10 interruptor combinado
11 interr. luz de freno del.
12 interr. luz. de fren tras.
13 claxon
14 conjunto del intermitente
15 CDI
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
21 generador de impulsos
22 interruptor clignoteur
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 conector ventilador
28 luz plaza de matricula
29 carburador poteciometro

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge /s	r	br
Lights ●							
LO beam 	●	—	●	●			
Hi beam 		●	●	●			
Horn 						●	●
Engine off 					●	—	●
	5	2	1	3	6	4	

	s	o	v
			
		●	●
	●	●	