

BEDIENUNGSANLEITUNG 2004

**250 EXC RACING
450 SX, MXC, EXC RACING
525 SX, MXC, EXC RACING**

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

ART.NR: 3.210.77



KTM

WICHTIG

LESEN SIE DIESE BETIENUNGSANLEITUNG GENAU UND VOLLSTÄNDIG, BEVOR SIE DIE ERSTE AUSFAHRT UNTERNEHMEN. SIE ENTHÄLT VIELE INFORMATIONEN UND TIPS, DIE IHNEN DIE BETIENUNG UND HANDHABUNG ERLEICHTERN WERDEN.

BEACHTEN SIE IN IHREM EIGENEN INTERESSE BESONDERS JENE HINWEISE, DIE WIE FOLGT GEKENNZEICHNET SIND:

⚠	ACHTUNG	⚠
WERDEN DIESE HINWEISE NICHT BEFOLGT, BESTEHT GEFahr FÜR LEIB UND LEBEN !		

!	VORSICHT	!
BEI MISSACHTUNG DIESER HINWEISE KÖNNEN TEILE DES MOTORRADES BESCHÄDIGT WERDEN, ODER DAS MOTORRAD IST NICHT MEHR VERKEHRSSICHER.		

Bitte tragen Sie unten die Seriennummern Ihres Fahrzeuges ein

Fahrgestell-Nummer

Motor-Nummer

Schlüssel-Nummer

Händlerstempel

DIE KTM-SPORTMOTORCYCLE AG BEHÄLT SICH DAS RECHT VOR, AUSTRÜSTUNG, TECHNISCHE ANGABEN, FARBEN, MATERIALIEN, DIENSTLEISTUNGSANGEBOTE, SERVICELEISTUNGEN UND ÄHNLICHE DINGE OHNE VORHERIGER ANKÜNDIGUNG UND OHNE ANGABE VON GRÜNDEN ZU ÄNDERN BZW. ERSATZLOS ZU STREICHEN, SOWIE DIE FERTIGUNG EINES BESTIMMTEN MODELLS OHNE VORHERIGE ANKÜNDIGUNG EINZUSTELLEN.

Lieber KTM-Kunde

Wir möchten Sie recht herzlich zu Ihrer Entscheidung für ein KTM Motorrad beglückwünschen.

Sie sind nun Besitzer eines modernen sportlichen Motorrades, das Ihnen bestimmt viel Freude bereiten wird, wenn Sie es entsprechend warten und pflegen. **Vor der ersten Inbetriebnahme sollten Sie unbedingt diese Bedienungsanleitung sorgfältig durchlesen, um mit der Bedienung und den Eigenschaften Ihres neuen Motorrades vertraut zu werden, auch wenn das Ihre wertvolle Zeit in Anspruch nimmt. Nur so erfahren Sie, wie Sie das Motorrad am Besten für sich abstimmen und wie Sie sich vor Verletzungen schützen können. Außerdem enthält das Handbuch wichtige Informationen über die Wartung des Motorrades.** Das Handbuch entsprach zum Zeitpunkt der Drucklegung dem neuesten Stand dieser Baureihe. Kleine Abweichungen, die sich aus der konstruktiven Weiterentwicklung der Motorräder ergeben, sind jedoch nie ganz auszuschließen. Die Bedienungsanleitung ist ein wichtiger Bestandteil des Motorrades und muss beim Weiterverkauf an den neuen Eigentümer übergeben werden.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass die im Kapitel „Wartungsarbeiten an Fahrgestell und Motor“ mit * gekennzeichneten Arbeiten von einer KTM Fachwerkstätte durchgeführt werden müssen. Wenn solche Wartungsarbeiten im Zuge eines Wettbewerbseinsatzes notwendig werden, müssen diese von einem ausgebildeten Mechaniker vorgenommen werden.

Verwenden Sie zu Ihrer eigenen Sicherheit nur Ersatzteile und Zubehörprodukte, die von KTM freigegeben sind. Für andere Produkte und daraus entstandene Schäden übernimmt KTM keine Haftung.

Bitte beachten Sie unbedingt die vorgeschriebenen Einfahrzeiten, Inspektions- und Wartungsintervalle. Deren genaue Einhaltung trägt wesentlich zur Erhöhung der Lebensdauer Ihres Motorrades bei. Lassen Sie die Wartungsdienste unbedingt von einer KTM-Fachwerkstätte durchführen, damit Sie den Garantieanspruch nicht verlieren.

Offroad Motorradfahren ist ein wunderbarer Sport und wir hoffen natürlich, dass Sie ihn in vollen Zügen genießen können. Jedoch - er birgt Potential für Probleme mit der Umwelt wie auch für Konflikte mit anderen Personen. Verantwortungsvoller Umgang mit dem Motorrad sorgt aber dafür, dass diese Probleme und Konflikte nicht auftauchen müssen. Um die Zukunft des Motorradsports zu sichern versichern Sie sich, dass Sie das Motorrad im Rahmen der Legalität benutzen, zeigen Sie Umweltbewusstsein und respektieren Sie die Rechte anderer.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Fahren !

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

Beilagen: Ersatzteilkatalog Motor & Fahrgestell

KONSTRUKTIONS- UND AUSFÜHRUNGSÄNDERUNGEN VORBEHALTEN.

© by KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, AUSTRIA Alle Rechte vorbehalten

WICHTIGE HINWEISE BETREFFEND GEWÄHRLEISTUNG UND GARANTIE

Die KTM Sportmotorräder sind so konzipiert und konstruiert, um gängigen Beanspruchungen bei regulärem Wettbewerbseinsatz standzuhalten. Die Motorräder entsprechen dem derzeit gültigen Reglements und Kategorien der obersten internationalen Motorsportverbände.

Voraussetzung für fehlerfreien Betrieb und die Vermeidung von vorzeitigem Verschleiß sind die Einhaltung der in der Bedienungsanleitung genannten Wartungs-, Pflege-, und Abstimmungsvorschriften von Motor und Fahrwerk. Schlechte Fahrwerkabstimmung kann Beschädigungen und Brüche an Fahrwerkskomponenten hervorrufen (siehe Kapitel Fahrwerk-Grundeinstellung prüfen).

Die in der „Schmier- und Wartungstabelle“ vorgeschriebenen Servicearbeiten müssen unbedingt in einer KTM Fachwerkstätte durchgeführt und im Kundendienstheft bestätigt werden, da sonst jeglicher Garantieanspruch verloren geht.

Es sind die in der Bedienungsanleitung genannten Kraft- und Schmierstoffe bzw. Betriebsstoffe mit gleichwertigen Spezifikationen nach Wartungsplan zu verwenden.

Bei Schäden und Folgeschäden, die durch Manipulationen und Umbauten am Motorrad verursacht wurden, kann keine Gewährleistung beansprucht werden.

Die Benutzung der Motorräder bei extremen Einsatzbedingungen, z.B. stark schlammiges und feuchtes Gelände, kann zu überdurchschnittlichem Verschleiß von Komponenten wie etwa Antriebsstrang oder Bremsen führen. Dem zufolge kann eine Wartung bzw. der Austausch von Verschleißteilen bereits vor Erreichen der Verschleißgrenze laut Wartungsplan notwendig sein.

DIE MODELLE SX/SXS UND MXC SIND NICHT FÜR DIE BENUTZUNG AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN ZUGELASSEN.

Die Modelle EXC sind nur in unveränderter homologierter (gedrosselter) Version für den Straßenbetrieb zugelassen. **Ohne diese Leistungsbeschränkung (also entdrosselt) sind diese Modelle nur für den Geländebetrieb, nicht jedoch für den Straßenverkehr zugelassen.**

Die Modelle EXC sind für Geländesport-Ausdauerwettbewerbe (Enduro) konzipiert und **nicht für überwiegenden Motocross** Einsatz geeignet.



REG.NO. 12 100 6061

Im Sinne der internationalen Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001 wendet KTM Qualitätssicherungsprozesse an, die zu höchstmöglicher Produktqualität führen.

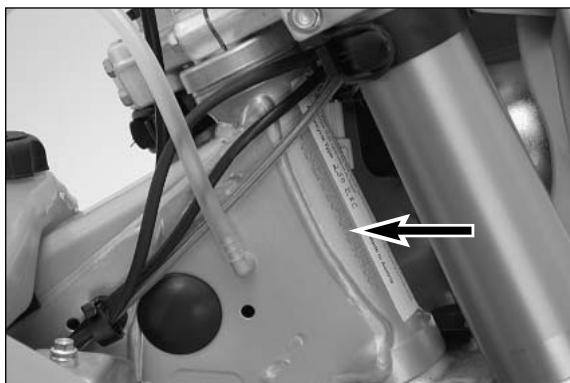
INHALTSVERZEICHNIS

	Seite		Seite
WICHTIGE HINWEISE BETREFFEND GEWÄHRLEISTUNG UND GARANTIE	3	Federvorspannung des Federbeines ändern	28
LAGE DER SERIENNUMMERN	5	Schwenklager für PDS-Federbein	28
Fahrgestell-Nummer	5	Kettenspannung kontrollieren	29
Motor-Nummer	5	Kettenspannung korrigieren	29
BEDIENUNGSELEMENTE	5	Kettenpflege	30
Kupplungshebel	5	Kettenverschleiß	30
Handdekompressorhebel	5	Grundsätzliche Hinweise zu KTM Scheibenbremsen	31
Handbremshebel	5	Leerweg am Handbremshebel einstellen	32
Kurzschlussaster (SX/MXC)	6	Bremsflüssigkeitsstand vorne prüfen	32
Kombischalter (EXC)	6	Bremsflüssigkeit vorne nachfüllen	32
Lichtschalter (EXC USA)	6	Bremsklötze vorne kontrollieren	32
Blinkerschalter	6	Bremsklötze vorne erneuern	33
Startknopf (EXC)	6	Grundstellung des Fußbremshebels ändern	33
Kontrollampen	7	Bremsflüssigkeitsstand hinten prüfen	33
Elektronischer Tacho	7	Bremsflüssigkeit hinten nachfüllen	33
Tripmaster-Schalter	8	Bremsklötze hinten kontrollieren	34
Uhr einstellen	10	Bremsklötze hinten erneuern	34
Anzeigemodi aktivieren und deaktivieren	10	Vorderrad aus- und einbauen	34
Übersicht Funktionen Tripmaster	11	Hinterrad aus- und einbauen	35
Not-Aus-Schalter, Startknopf (EXC Australien)	12	Speichenspannung kontrollieren	35
Tankverschluss	12	Reifen, Reifenluftdruck	36
Kraftstoffhahn	12	Abstand des Magnetsensors kontrollieren / einstellen	36
Choke	12	Batterie für Digitaltacho	36
Heisstartknopf (450/525 SX)	13	Batterie (MXC, EXC)	37
Schalthebel	13	Batterie laden	37
Kickstarter	13	Sicherung (MXC/EXC)	38
Fußbremshebel	13	Scheinwerferlampe / Standlichtlampe tauschen	38
Seitenständer	13	Kühlsystem	39
Druckstufendämpfung der Gabel	14	Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren	39
Zugstufendämpfung der Gabel	14	Kühlsystem entlüften	39
Druckstufendämpfung des Federbeines (SX)	14	Glasfasergarnfüllung des Auspuff-Enddämpfers erneuern	40
Druckstufendämpfung des Federbeines (MXC, EXC)	15	Sparkarrestor reinigen (MXC/EXC USA)	40
Zugstufendämpfung des Federbeines (SX, MXC, EXC)	15	Luftfilter reinigen	41
Lenkungsschloss	15	Einstellung des Handdekompressorseilzuges prüfen	41
ALLGEMEINE TIPPS UND WARNHINWEISE ZUR INBETRIEBNAHME DES MOTORRADES	16	Gasseilzüge einstellen	41
Hinweise zur ersten Inbetriebnahme	16	Grundstellung des Kupplungshebels ändern	42
Einfahren der Racing Modelle	16	Ölstand der hydraulischen Kupplung prüfen	42
FAHRANLEITUNG	17	Entlüften der hydraulischen Kupplung	42
Überprüfungen vor jeder Inbetriebnahme	17	VERGASER – Leerlauf einstellen (Keihin-FCRMX 37/39/41)	43
Startvorgang bei kaltem Motor	18	Grundsätzliches zum Verschleiß des Vergasers	43
Startvorgang bei warmem Motor	18	Gemischregulierschraube einstellen	43
Abhilfe bei „abgesoffenem“ Motor	18	Schwimmerniveau (Schwimmerhöhe) prüfen	43
Anfahren	18	Schwimmerkammer des Vergasers entleeren	44
Schalten, Fahren	18	Ölkreislauf	44
Kraftstoff	19	Motorölstand kontrollieren	44
Abbremsen	19	Motoröl	45
Anhalten und Parken	19	Motoröl wechseln	45
SCHMIER- UND WARTUNGSTABELLE 2004	20	FEHLERSUCHE	47
WARTUNGSARBEITEN AN FAHRGESTELL UND MOTOR	24	REINIGUNG	49
Steuerkopflagerung prüfen und nachstellen	24	KONSERVIERUNG FÜR DEN WINTERBETRIEB	49
Telegabel entlüften	25	LAGERUNG	49
Staubmanschetten der Telegabel reinigen	25	Inbetriebnahme nach der Stilllegung	49
Federvorspannung der Gabel ändern (SX)	25	TECHNISCHE DATEN - MOTOR	50
Fahrwerks-Grundeinstellung zu Fahrergewicht	26	TECHNISCHE DATEN - FAHRGESTELL	53
Lenkerposition ändern	28	STICHWORTVERZEICHNIS	54
		SCHALTPLÄNE	Anhang

LAGE DER SERIENNUMMERN

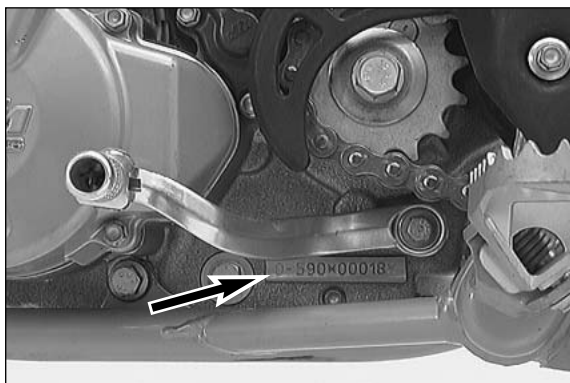
Fahrgestell-Nummer

Die Fahrgestell-Nummer ist auf der rechten Seite des Steuerkopfrohrs eingeschlagen. Notieren Sie sich diese Nummer auf Seite 1



Motor-Nummer

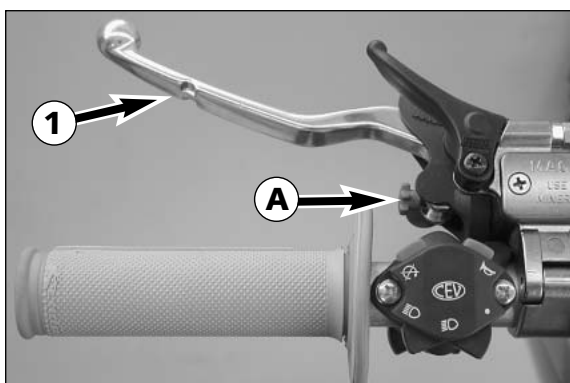
Motornummer und Motortyp sind an der linken Motorseite unterhalb des Kettenritzens eingeprägt. Notieren Sie sich diese Nummer auf Seite 1.



BEDIENUNGSELEMENTE

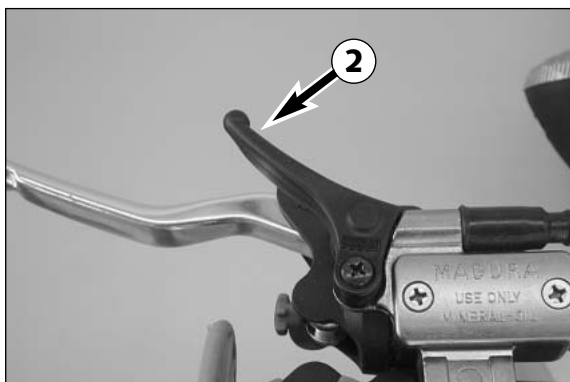
Kupplungshebel

Der Kupplungshebel ① ist am Lenker links angebracht. Mit der Einstellschraube ② kann die Grundstellung des Kupplungshebels verändert werden (siehe Wartungsarbeiten).



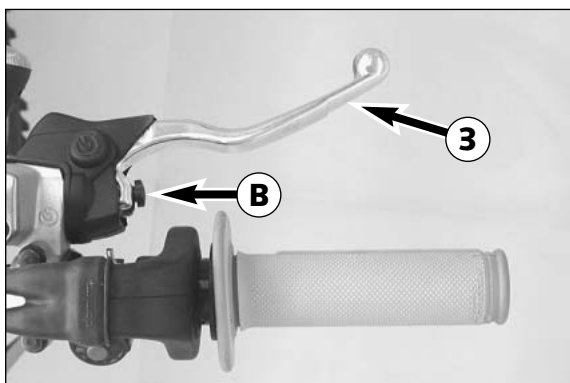
Handdekompressorhebel

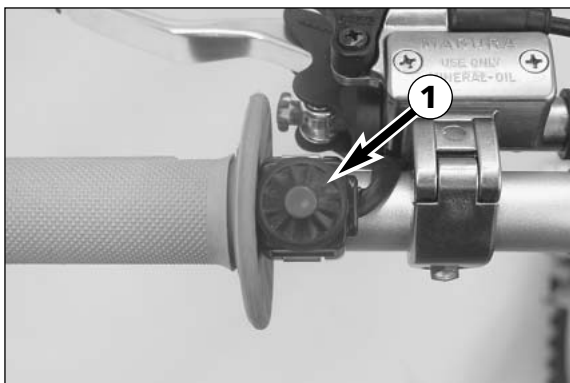
Der Handdekompressorhebel ③ wird nur benötigt, wenn nach einem Sturz der Vergaser übergelaufen ist. Zum „Freipumpen“ des Motors zieht man während des Startvorganges den Handdekompressorhebel. Am Hebel muss außen immer ein Spiel von ca. 10 mm vorhanden sein. Erst dann dürfen die Ventile bewegt werden (am stärkeren Widerstand des Handdekompressorhebels zu erkennen).



Handbremshebel

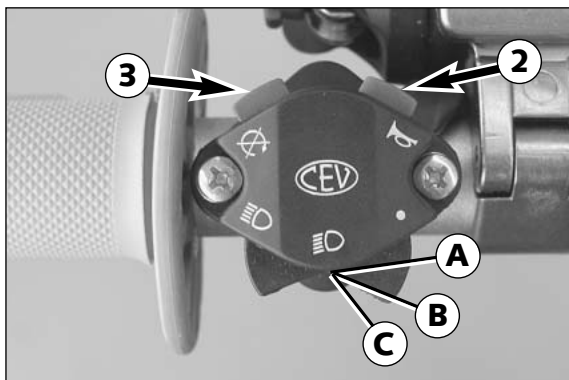
Der Handbremshebel ④ befindet sich am Lenker rechts und betätigt die Vorderradbremse. Mit der Einstellschraube ⑤ kann die Grundstellung des Handbremshebels verändert werden (siehe Wartungsarbeiten).





Kurzschlussstaster (SX/MXC)

Mit dem Kurzschlussstaster ❶ wird der Motor abgestellt. Beim Betätigen wird der Zündstromkreis kurzgeschlossen.



Kombischalter (EXC)

Der Lichtschalter hat 2, bzw. 3 Schaltstellungen

Ⓐ = Licht aus (das Licht lässt sich nicht bei allen Modellen ausschalten)

Ⓑ = Abblendlicht ein

Ⓒ = Fernlicht ein

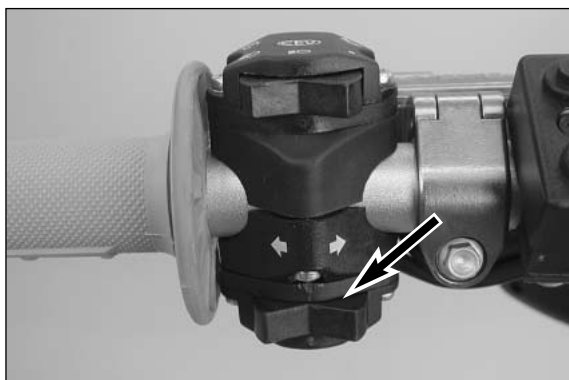
Mit dem Taster ❷ wird das Horn betätigt.

Der rote Kurzschlussstaster ❸ dient zum Abstellen des Motors. Taster gedrückt halten, bis der Motor stillsteht.



Lichtschalter (EXC USA)

Bei diesem Modell wird der Scheinwerfer mit dem Zugschalter ❹ eingeschaltet.



Blinkerschalter

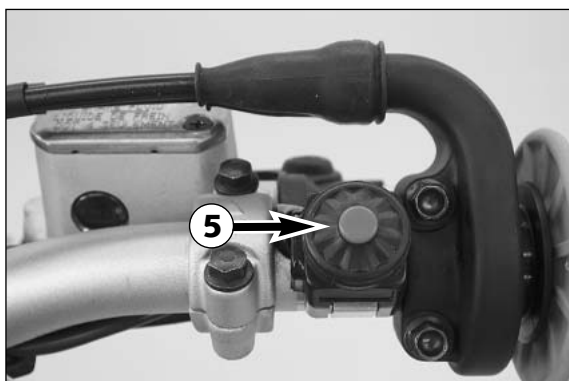
Der Blinkerschalter ist eine extra Einheit und wird am Lenker links montiert. Der Kabelstrang ist so ausgelegt, dass für Einsätze im Gelände die gesamte Blinkanlage abgebaut werden kann. Die Funktion der restlichen elektrischen Anlage bleibt dabei erhalten.



Blinker links



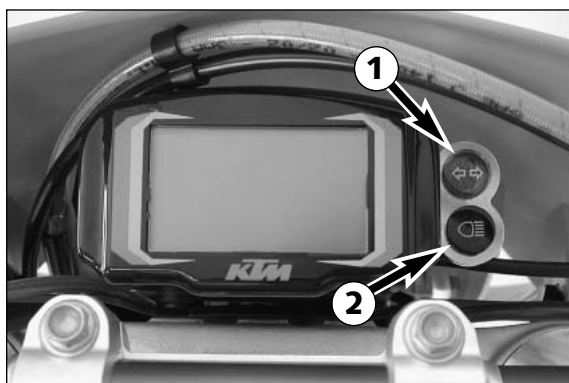
Blinker rechts



Startknopf (EXC)



Durch Drücken des schwarzen Startknopfes ❺ wird der E-Starter betätigt.



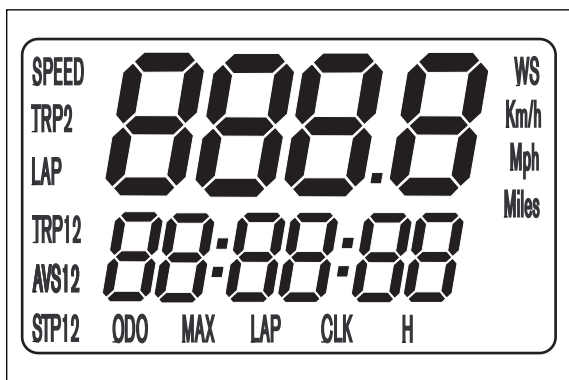
Kontrolllampen



Die grüne Kontrolllampe ❶ leuchtet bei eingeschaltetem Blinker im Blinkrhythmus.



Die blaue Kontrolllampe ❷ leuchtet, wenn das Fernlicht eingeschaltet ist.



Elektronischer Tacho

Das Display des elektronischen Tachos wird aktiviert, sobald der Motor gestartet ist und das Motorrad in Bewegung ist.

Der Motor muss gestartet werden, damit der Tacho vom Generator mit Strom versorgt wird. Um das Display zu aktivieren, muss ein Impuls vom Radsensor kommen, das Vorderrad muss dazu mindestens 1 Umdrehung machen.

TEST

Zum Funktionstest des Displays leuchten kurz alle Anzeigesegmente auf.



WS

Die Anzeige wechselt und es wird kurz der Umfang des Vorderrades in Millimeter angezeigt.

Wenn sich das Vorderrad nicht dreht, wird automatisch in den Anzeigemodus SPEED/H gewechselt.

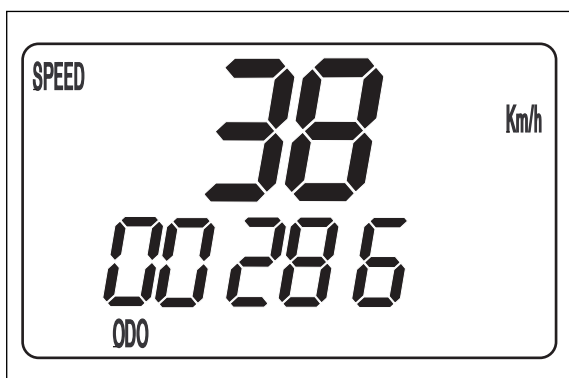
Wenn sich das Vorderrad dreht, wird automatisch in den Anzeigemodus SPEED/ODO gewechselt.



Anzeigemodus SPEED / H (hours)

Wenn Sie anhalten und vom Radsensor keine Impulse mehr kommen, wechselt der Anzeigemodus von SPEED/ODO automatisch auf SPEED/H. H zeigt die Betriebsstunden an. Der Betriebsstundenzähler beginnt zu zählen, sobald der Motor gestartet wird. Der angezeigte Wert kann nicht gelöscht werden.

Bei den KTM Offroad-Motorrädern sind die Wartungsintervalle teilweise in Betriebstunden angegeben, der Betriebsstundenzähler ist hier sehr hilfreich.



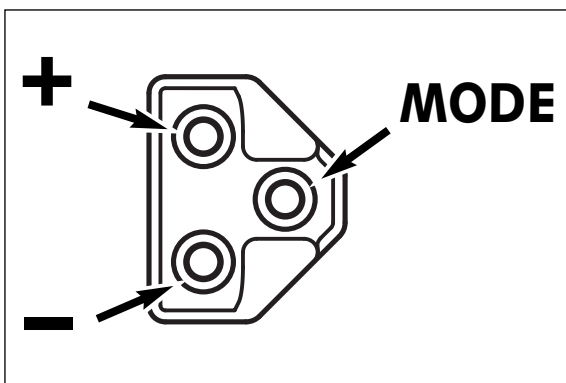
Anzeigemodus SPEED/ODO

Im Modus SPEED/ODO wird die Geschwindigkeit und die zurückgelegten Kilometer angezeigt. Wenn das Vorderrad zum Stillstand kommt, wird automatisch in den Anzeigemodus SPEED/H gewechselt. Wenn sich das Vorderrad 1 Minute lang nicht dreht, erlischt die Anzeige im Display.

HINWEIS:

Als Zubehör ist ein Tripmaster-Schalter erhältlich, der den elektronischen Tacho um folgende Funktionen erweitert:

- 2x Tripmaster
- 2x Stoppuhr für Rundenzeiten
- Durchschnittsgeschwindigkeit
- Höchstgeschwindigkeit
- Uhr
- Anzeige in Meilen



Tripmaster-Schalter

Der Schalter hat 3 Tasten: MODE, + (plus) und – (minus).



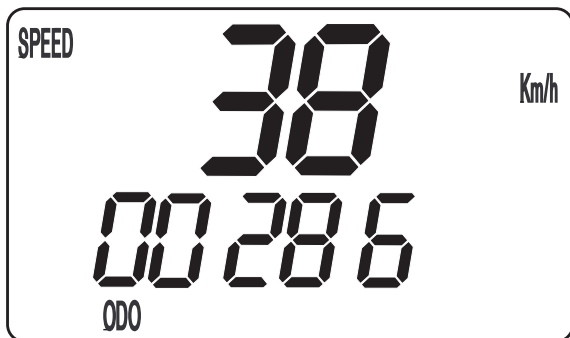
ACHTUNG



WECHSELN DES ANZEIGEMODUS UND ABRUFEN DER GESPEICHERTEN INFORMATIONEN SOLLTEN IMMER BEI ANGEHALTENEM MOTORRAD ERFOLGEN. WENN SIE DIESE TÄTIGKEITEN WÄHREND DER FAHRT VORNEHMEN, WERDEN SIE VON DER STRASSE UND VOM VERKEHR ABGELENKT. DABEI KANN ES SEHR LEICHT ZU UNFÄLLEN KOMMEN.

Funktionen des elektronischen Tachos in Verbindung mit dem Tripmasterschalter

Die Anzeigemodi des elektronischen Tachos wechseln in der unten angeführten Reihenfolge. Sollte das bei Ihrem Gerät nicht so sein, lesen Sie bitte zuerst das Kapitel ANZEIGEMODI AKTIVIEREN UND DEAKTIVIEREN.



Anzeigemodus SPEED / ODO

SPEED zeigt die Geschwindigkeit in Km/h bzw. Mp/h an. Der angezeigte Wert kann nicht gelöscht werden.

ODO zeigt die zurückgelegten Kilometer bzw. Meilen an. Der angezeigte Wert kann nicht gelöscht werden.

TASTE +	keine Funktion
TASTE –	keine Funktion
TASTE MODE KURZ	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
TASTE MODE 3 SEK	wechselt in den nächsten Anzeigemodus



Anzeigemodus SPEED / MAX

MAX zeigt die gefahrene Höchstgeschwindigkeit an. Ist immer aktiv.

TASTE +	keine Funktion
TASTE –	keine Funktion
TASTE MODE KURZ	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
TASTE MODE 3 SEK	setzt den Wert MAX auf 0



Anzeigemodus SPEED / LAP

LAP zeigt die gestoppte Rundenzeit in Stunden, Minuten und Sekunden.

TASTE +	startet und stoppt die Stoppuhr, Rundenzeit wird nicht auf 0 gesetzt
TASTE –	Stoppt laufende Stoppuhr, speichert die Rundenzeit und startet die Stoppuhr neu, Zeit beginnt bei 0.

Auf diese Weise können 10 Rundenzeiten gespeichert werden, die Sie im Anzeigemodus LAP/LAP abfragen können (siehe unten).

Wenn die Rundenzeit nach dem Drücken der Taste – weiter läuft, sind alle Speicherplätze belegt. Sie können alle gespeicherten Rundenzeiten löschen, indem Sie im Anzeigemodus SPEED/LAP die Taste MODE 3 Sekunden drücken.

TASTE MODE KURZ	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
TASTE MODE 3 SEK	setzt den Wert LAP und alle gespeicherten Rundenzeiten auf 0.



Anzeigemodus LAP / LAP

Zeigt oben die Rundennummer und unten die gestoppte Rundenzeit in Stunden, Minuten und Sekunden.

Wenn keine Rundenzeiten gespeichert sind oder das Motorrad fährt, wird der Anzeigemodus LAP/LAP übersprungen.

Sie können die gespeicherten Rundenzeiten löschen, indem Sie im Anzeigemodus SPEED/LAP die Taste MODE 3 Sekunden drücken.

TASTE +	wechselt zur nächsten Rundenzeit.
TASTE –	keine Funktion
TASTE MODE KURZ	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
TASTE MODE 3 SEK	wechselt in den nächsten Anzeigemodus



Anzeigemodus SPEED / CLK (clock)

CLK zeigt die Uhrzeit in Stunden, Minuten und Sekunden an.

TASTE +	keine Funktion
TASTE -	keine Funktion
TASTE MODE KURZ	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
TASTE MODE 3 SEK	Menü Uhrzeit einstellen (siehe UHRZEIT EINSTELLEN)



Anzeigemodus SPEED / H (hours)

Wenn Sie anhalten und vom Radsensor keine Impulse mehr kommen, wechselt der Anzeigemodus von SPEED/ODO automatisch auf SPEED/H. H zeigt die Betriebsstunden an. Der Betriebsstundenzähler beginnt zu zählen, sobald der Motor gestartet wird. Der angezeigte Wert kann nicht gelöscht werden.

Bei den KTM Offroad-Motorrädern sind die Wartungsintervalle teilweise in Betriebsstunden angegeben, der Betriebsstundenzähler ist hier sehr hilfreich.

TASTE +	keine Funktion
TASTE -	keine Funktion
TASTE MODE KURZ	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
TASTE MODE 3 SEK	wechselt in das SETUP-Menü (siehe FUNKTIONEN AUS-EINBLENDEN)



Anzeigemodus SPEED / TRP1 (trip1)

Der Tageskilometerzähler TRP1 läuft immer mit und zählt bis 999,9. Mit ihm kann die Streckenlänge bei Ausfahrten oder die Distanz zwischen 2 Tankstopps gemessen werden.

TRP1 ist mit AVS1 und STP1 gekoppelt. Die Berechnung dieser Werte wird mit dem ersten Impuls des Radsensors (Vorderrad dreht sich) aktiviert und endet 3 Sekunden nach dem letzten Impuls (Vorderrad steht).

Wird 999,9 überschritten, werden die Werte TRP1, AVS1 und STP1 automatisch auf 0 gesetzt.

TASTE +	keine Funktion
TASTE -	keine Funktion
TASTE MODE KURZ	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
TASTE MODE 3 SEK	setzt die Werte TRP1, STP1 und AVS1 auf 0



Anzeigemodus SPEED / AVS1 (average speed 1)

AVS1 zeigt die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Berechnungsbasis von TRP1 und STP1 an und läuft immer mit. Die Berechnung dieses Wertes wird mit dem ersten Impuls des Radsensors aktiviert und endet 3 Sekunden nach dem letzten Impuls.

TASTE +	keine Funktion
TASTE -	keine Funktion
TASTE MODE KURZ	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
TASTE MODE 3 SEK	setzt die Werte TRP1, STP1 und AVS1 auf 0



Anzeigemodus SPEED / STP1 (stopp1)

STP1 zeigt die Fahrzeit auf Basis von TRP1 an und läuft weiter, sobald vom Radsensor Impulse kommen. Die Berechnung dieses Wertes wird mit dem ersten Impuls des Radsensors aktiviert und endet 3 Sekunden nach dem letzten Impuls.

TASTE +	keine Funktion
TASTE -	keine Funktion
TASTE MODE KURZ	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
TASTE MODE 3 SEK	setzt die Werte TRP1, STP1 und AVS1 auf 0



Anzeigemodus SPEED / TRP2 (trip2)

Der Tageskilometerzähler TRP2 läuft immer mit und zählt bis 999,9. Im Gegensatz zu TRP1 kann der angezeigte Wert manuell mit den Tasten + und – verändert werden. Eine sehr praktische Funktion bei Fahrten nach Roadbook.

TRP2 wird mit dem ersten Impuls des Radsensors aktiviert und 3 Sekunden nach dem letzten Impuls automatisch angehalten.

TASTE +	erhöht den Wert TRP2
TASTE –	verringert den Wert TRP2
TASTE MODE KURZ	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
TASTE MODE 3 SEK	setzt TRP2 auf 0



Anzeigemodus SPEED / AVS2 (average speed 2)

AVS2 zeigt die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Berechnungsbasis von TRP2 und STP2 an. Die Berechnung dieses Wertes wird mit dem ersten Impuls des Radsensors aktiviert und endet 3 Sekunden nach dem letzten Impuls.

Der angezeigte Wert weicht von der tatsächlichen Durchschnittsgeschwindigkeit ab, wenn TRP2 manuell geändert wurde, bzw. wenn STP2 nach der Fahrt nicht gestoppt wurde.

TASTE +	keine Funktion
TASTE –	keine Funktion
TASTE MODE KURZ	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
TASTE MODE 3 SEK	wechselt in den nächsten Anzeigemodus



Anzeigemodus SPEED / STP2 (stop 2)

STP2 ist eine manuelle Stoppuhr. Durch drücken der Taste + wird die Stoppuhr gestartet, nochmaliges drücken hält die Stoppuhr an. Bei nochmaligem Drücken der Taste + läuft die Zeit weiter.

Durch kurzes Drücken der Taste MODE können Sie in den nächsten Anzeigemodus wechseln. Wenn STP2 im Hintergrund weiterläuft, werden Sie in anderen Anzeigemodi durch blinken von STP2 darauf aufmerksam gemacht. Um STP2 zu stoppen, müssen Sie in den Anzeigemodus SPEED/STP2 wechseln und die Taste + drücken.

TASTE +	startet und stoppt die Stoppuhr
TASTE –	keine Funktion
TASTE MODE KURZ	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
TASTE MODE 3 SEK	setzt STP2 auf 0

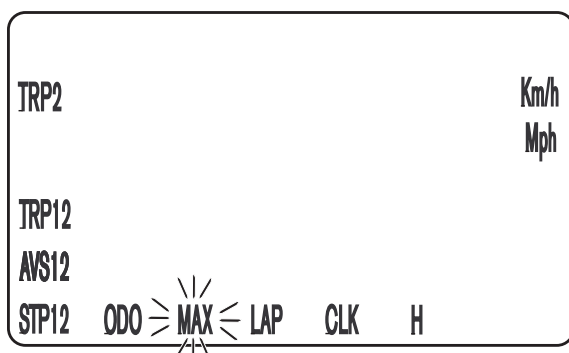


Uhr einstellen

Zum Einstellen der Uhr Motor abstellen, in Anzeigemodus SPEED/CLK gehen und Taste MODE 3 Sekunden drücken. Der jeweils blinkende Wert kann mit den Tasten + und – geändert werden. Durch Drücken der Taste MODE wechseln Sie zum nächsten Wert.

Wenn 20 Sekunden keine Taste gedrückt wird, werden automatisch die Einstellungen gespeichert und in den Anzeigemodus SPEED/CLK gewechselt.

TASTE +	Zeit +
TASTE –	Zeit –
TASTE MODE KURZ	wechselt zum nächsten Wert
TASTE MODE 3 SEK	speichert Uhrzeit und wechselt in den Anzeigemodus SPEED/CLK.



Anzeigemodi aktivieren und deaktivieren

Je nach Einsatz ist es nicht immer sinnvoll alle Anzeigemodi (Funktionen) einzublenden. Sie haben die Möglichkeit, die für Sie zur Zeit nicht interessanten Informationen auszublenden. Mit der Taste MODE wechseln Sie dann nur innerhalb der von Ihnen aktivierten Anzeigemodi.

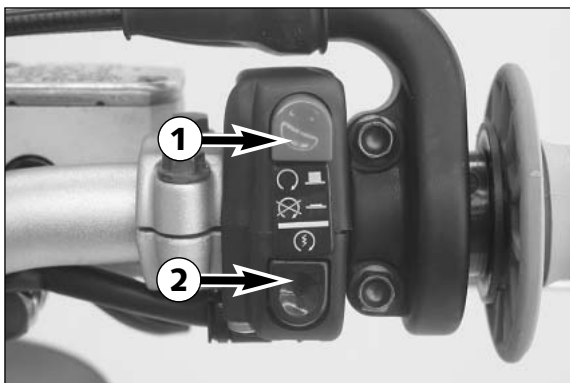
Dazu im Anzeigemodus SPEED/H die Taste MODE 3 Sekunden drücken, um in das SETUP Menü zu gelangen. Die jeweils blinkende Anzeige kann mit der Taste + aktiviert und mit der Taste – deaktiviert werden.

Wenn 20 Sekunden keine Taste gedrückt wird, wird automatisch die Einstellung gespeichert und in den Anzeigemodus SPEED/H gewechselt.

TASTE +	aktiviert die blinkende Anzeige
TASTE –	deaktiviert die blinkende Anzeige
TASTE MODE KURZ	wechselt zur nächsten Anzeige ohne Veränderung
TASTE MODE 3 SEK	speichert die Einstellungen und wechselt zu SPEED/H

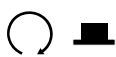
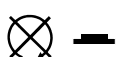
Motorrad steht	Motorrad fährt	ÜBERSICHT FUNKTIONEN TRIPMASTER				
		Anzeige	Taste + kurz	Taste - kurz	Taste MODE kurz	Taste MODE 3 sec
	X	SPEED / ODO	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	keine Funktion
X	X	SPEED / MAX	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	setzt MAX auf 0
X	X	SPEED / LAP	startet - stoppt LAP Wert LAP bleibt erhalten	stoppt LAP, speichert Wert LAP, setzt LAP auf 0	nächster Anzeigemodus	löscht alle Werte LAP
X		LAP / LAP	nächster Wert	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	nächster Anzeigemodus
X	X	SPEED / CLK	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	Menü Uhrzeit einstellen
X		SPEED / H	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	Menü Setup Anzeige
X	X	SPEED / TRP1	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	setzt TRP1, STP1 und AVS1 auf 0
X	X	SPEED / AVS1	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	setzt TRP1, STP1 und AVS1 auf 0
X	X	SPEED / STP1	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	setzt TRP1, STP1 und AVS1 auf 0
X	X	SPEED / TRP2	erhöht Wert TRP2	verringert Wert TRP2	nächster Anzeigemodus	setzt TRP2 auf 0
X	X	SPEED / AVS2	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	nächster Anzeigemodus
X	X	SPEED / STP2	startet - stoppt STP2	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	setzt STP2 auf 0

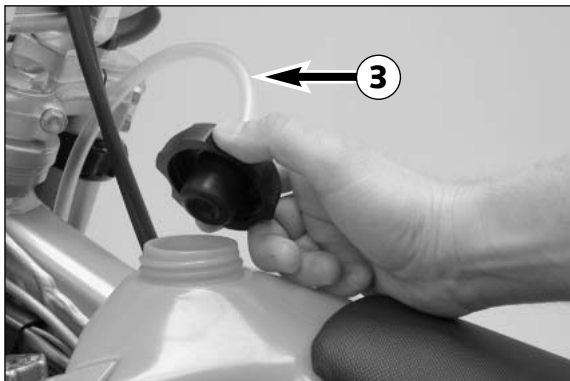
* Wenn innerhalb 5 Sekunden nicht die Taste + gedrückt wird, endet die Betriebsbreitschaft von STP2 (STP2 blinkt nicht mehr).



Not-Aus-Schalter, Startknopf (EXC Australien)

Der rote Not-Aus-Schalter ❶ befindet sich neben dem Gasdrehgriff.

-  In dieser Stellung funktioniert der E-Starter und der Motor springt an.
-  In dieser Stellung ist der E-Startstromkreis und der Zündstromkreis unterbrochen. Der E-Starter kann nicht betätigt werden und der Motor springt auch mit dem Kickstarter nicht an.
-  Durch Drücken des schwarzen Startknopfes ❷ wird der E-Starter betätigt.

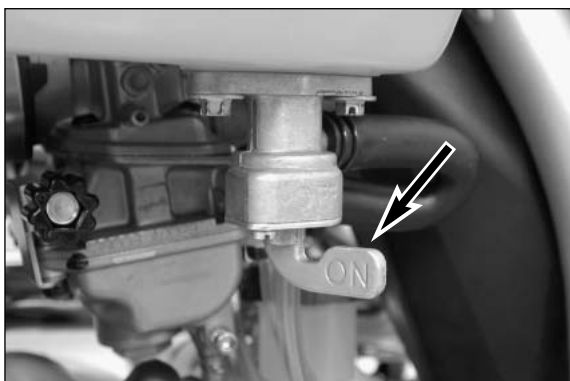


Tankverschluss

Öffnen: Tankverschluss gegen den Uhrzeigersinn drehen.

Schließen: Tankverschluss aufsetzen und im Uhrzeigersinn festschrauben.

Tankentlüftungsschlauch ❸ knickfrei verlegen.



Kraftstoffhahn

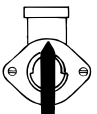
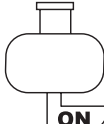
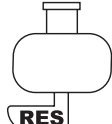
OFF In dieser Stellung ist der Kraftstoffhahn geschlossen. Es kann kein Kraftstoff zum Vergaser fließen.

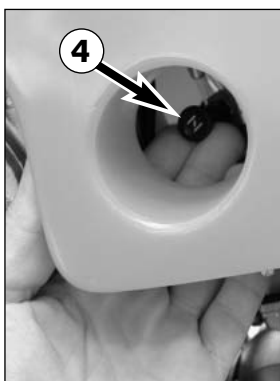
ON Bei Betrieb des Motorrades ist der Drehgriff in Stellung ON zu bringen. Nun kann Kraftstoff zum Vergaser fließen, In dieser Stellung entleert sich der Tank bis auf die Reserve.

RES Die Reserve wird erst dann verbraucht, wenn der Drehgriff in Stellung RES gebracht wird. Tanken Sie so bald als möglich Kraftstoff nach und vergessen Sie nicht den Drehgriff wieder in Stellung ON zu drehen, damit Sie auch das nächste mal die Reserve zu Verfügung haben.

Reserve MXC.....ca. 3 Liter

Reserve EXC.....ca. 1 Liter

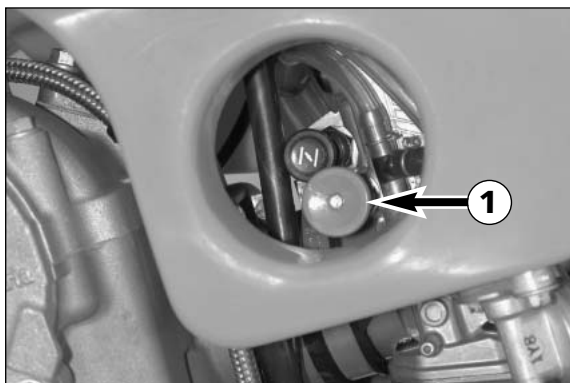
	OFF	ON	RES
SX			
MXC EXC			



Choke

Wenn man den Chokeknopf ❹ bis zum Anschlag herauszieht, wird im Vergaser eine Bohrung freigegeben, über die der Motor zusätzlich Kraftstoff ansaugen kann. Dadurch ergibt sich ein „fettes“ Kraftstoff-Luftgemisch, wie es zum Kaltstart benötigt wird.

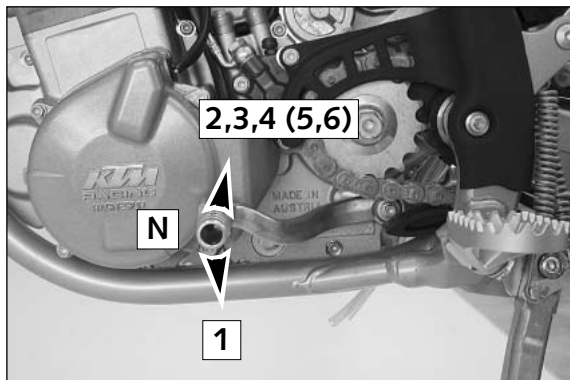
Zum Ausschalten des Chokes, drücken Sie den Chokeknopf in seine Grundstellung nach innen.



Heisstartknopf (450/525 SX)

Wenn man den Heisstartknopf ❶ bis zur Arretierung herauszieht, wird im Vergaser eine Bohrung freigegeben, über die der Motor zusätzlich Luft ansaugen kann. Dadurch ergibt sich ein „mageres“ Kraftstoff-Luftgemisch, wie es beim Heisstart benötigt wird.

Zum Ausschalten drücken Sie den Heisstartknopf in seine Grundstellung nach innen.



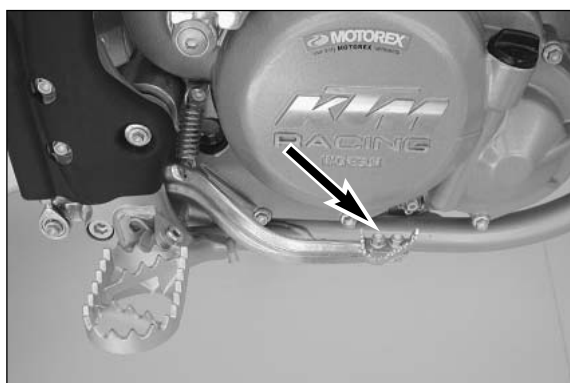
Schalthebel

Der Schalthebel ist am Motor links montiert. Die Lage der Gänge ist aus der Abbildung ersichtlich. Die Neutral- oder Leerlaufstellung befindet sich zwischen dem 1. und 2. Gang.



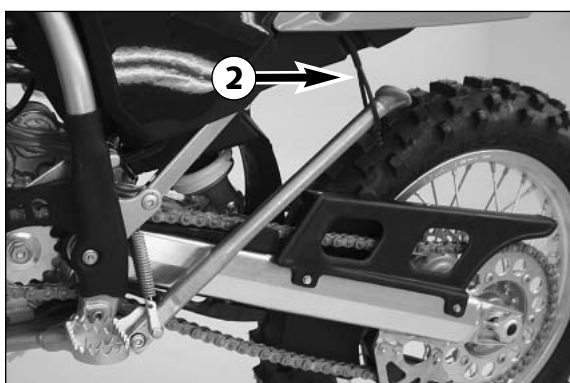
Kickstarter

Der Kickstarter ist am Motor rechts angebracht. Der Oberteil ist schwenkbar.



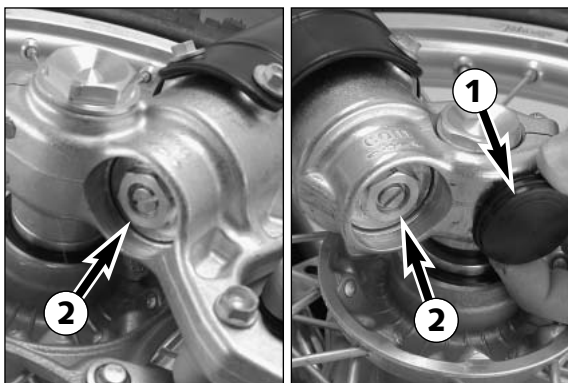
Fußbremshebel

Der Fußbremshebel befindet sich vor der rechten Fußraste. Die Grundstellung kann Ihrer Sitzposition entsprechend angepasst werden (siehe Wartungsarbeiten).



Seitenständer

Seitenständer mit dem Fuß auf den Boden drücken und mit dem Motorrad belasten. Achten Sie auf festen Untergrund und sicheren Stand. Wenn Sie mit dem Motorrad im Gelände fahren, kann der hochgeklappte Seitenständer zusätzlich mit dem Gummiband ❷ gesichert werden.



Druckstufendämpfung der Gabel

Die hydraulische Druckstufendämpfung bestimmt das Verhalten beim Einfedern der Gabel. Nehmen Sie die Schutzkappe ab ❶.

Der Dämpfungsgrad der Druckstufe kann mit den Einstellschrauben ❷ am unteren Ende der Gabelbeine verstellt werden. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung beim Einfedern.

STANDARD-EINSTELLUNG:

- Einstellschrauben bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen
- dem Gabeltyp entsprechende Anzahl von Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

Typ White Power 1418Y74718 Klicks (SX)

Typ White Power 1418Y74820 Klicks (EXC/MXC)

Zugstufendämpfung der Gabel

Die hydraulische Zugstufendämpfung bestimmt das Verhalten beim Ausfedern der Gabel.

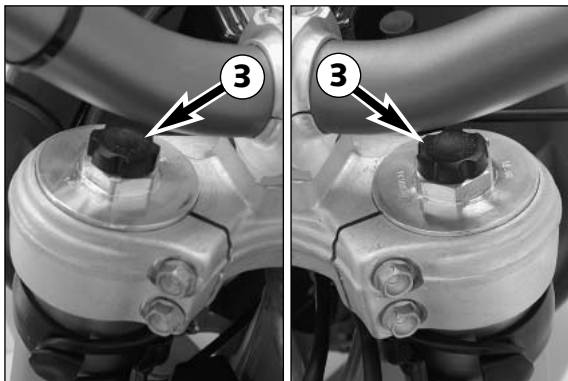
Der Dämpfungsgrad der Zugstufe kann mit den Einstellschrauben ❸ verstellt werden. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung beim Ausfedern.

STANDARD-EINSTELLUNG:

- Einstellschrauben bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen
- dem Gabeltyp entsprechende Anzahl von Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

Typ White Power 1418Y74719 Klicks (SX)

Typ White Power 1418Y74820 Klicks (EXC/MXC)



Druckstufendämpfung des Federbeines (SX)

Das Federbein der SX Modelle verfügt über die Möglichkeit, im Low- und Highspeed Bereich die Druckstufendämpfung getrennt abzustimmen (Dual Compression Control).

Die Bezeichnung Low- und Highspeed ist auf die Bewegung des Federbeins beim Einfedern bezogen und nicht auf die Fahrgeschwindigkeit des Motorrades.

Die Low- und Highspeed Technik arbeitet übergreifend.

Von langsamer bis normaler Einfederungsgeschwindigkeit des Federbeins wirkt in erster Linie die Lowspeed Einstellung.

Die Highspeed Einstellung zeigt ihre Wirkung beim schnellen Einfedern.

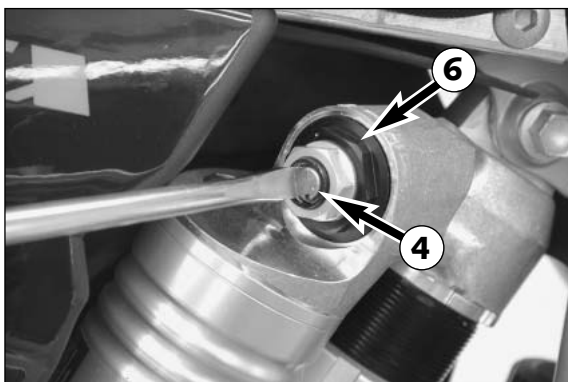
Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung.



STANDARD-EINSTELLUNG LOWSPEED:

- Einstellschraube ❹ mit einem Schraubendreher bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen.
- dem Federbeintyp entsprechende Anzahl von Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

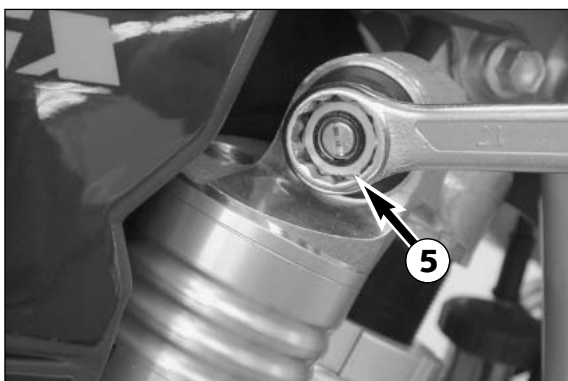
Typ White Power 1218Y77112 Klicks



STANDARD-EINSTELLUNG HIGH SPEED:

- Einstellschraube ❺ mit einem Ringschlüssel bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen.
- Dem Federbeintyp entsprechende Anzahl von Umdrehungen gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

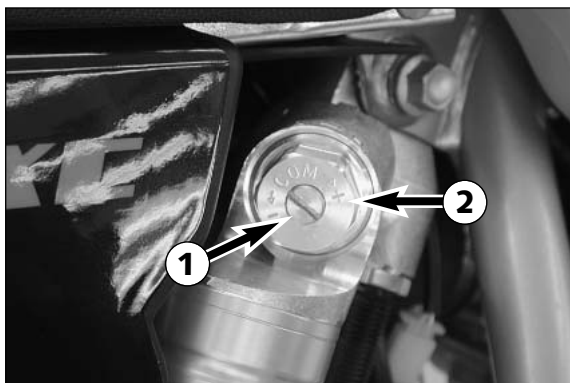
Typ White Power 1218Y7712 Umdrehungen



ACHTUNG



DIE DÄMPFEREINHEIT DES FEDERBEINES IST MIT HOCHVERDICHTETEM STICKSTOFF GEFÜLLT. VERSUCHEN SIE NIE DAS FEDERBEIN ZU ZERLEGEN ODER WARTUNGSARBEITEN SELBST DURCHFÜHREN, SCHWERE VERLETZUNGEN KÖNNTEN DIE FOLGE SEIN. LÖSEN SIE DAHER AUCH NIE DIE SCHWARZE VERSCHRAUBUNG ❻ (24MM).



Druckstufendämpfung des Federbeines (MXC, EXC)

Bei den MXC und EXC Federbeinen kann die Druckstufendämpfung (beim Einfedern) eingestellt werden (Mono Compression Control). Der Dämpfungsgrad lässt sich mit der Einstellschraube ❶ einstellen. Verwenden Sie dazu einen Schraubendreher. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung.

STANDARD-EINSTELLUNG:

- Einstellschraube bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen
- dem Federbeintyp entsprechende Anzahl von Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

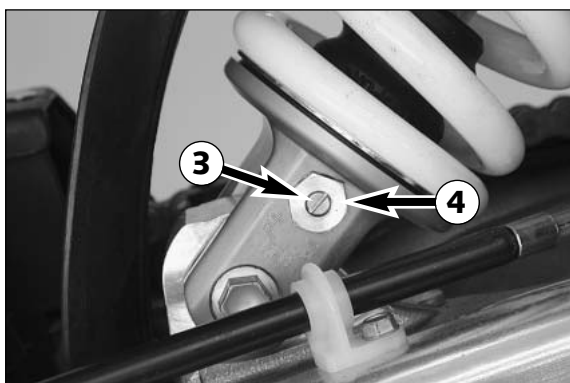
Typ White Power 1218Y77219 Klicks



ACHTUNG



DIE DÄMPFEREINHEIT DES FEDERBEINES IST MIT HOCHVERDICHTEM STICKSTOFF GEFÜLLT. VERSUCHEN SIE NIE DAS FEDERBEIN ZU ZERLEGEN ODER WARTUNGSARBEITEN SELBST DURCHFÜHREN, SCHWERE VERLETZUNGEN KÖNNTEN DIE FOLGE SEIN. LÖSEN SIE DAHER AUCH NIE DIE VERSCHRAUBUNG ❷ (24MM).



Zugstufendämpfung des Federbeines (SX, MXC, EXC)

Der Dämpfungsgrad der Zugstufe kann mit der Einstellschraube ❸ (REB) verstellt werden. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung beim Ausfedern.

STANDARD-EINSTELLUNG:

- Einstellschraube bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen
- dem Federbeintyp entsprechende Anzahl von Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

Typ White Power 1218Y77122 Klicks

Typ White Power 1218Y77224 Klicks



ACHTUNG



DIE DÄMPFEREINHEIT DES FEDERBEINES IST MIT HOCHVERDICHTEM STICKSTOFF GEFÜLLT. VERSUCHEN SIE NIE DAS FEDERBEIN ZU ZERLEGEN ODER WARTUNGSARBEITEN SELBST DURCHFÜHREN, SCHWERE VERLETZUNGEN KÖNNTEN DIE FOLGE SEIN. LÖSEN SIE DAHER AUCH NIE DIE VERSCHRAUBUNG ❹ (15MM).



Lenkungsschloss

Mit dem am Steuerkopf angebrachten Schloss ist die Lenkung versperrenbar. Zum Versperren Lenkung ganz nach rechts einschlagen, Schlüssel anstecken, nach links drehen, eindrücken, nach rechts drehen und abziehen.



VORSICHT



LASSEN SIE DEN SCHLÜSSEL NIE IM Absperrschloss stecken. WENN SIE DIE LENKUNG NACH LINKS EINSCHLAGEN KANN DER SCHLÜSSEL BESCHÄDIGT WERDEN.

Hinweise zur ersten Inbetriebnahme

- Vergewissern Sie sich, dass die Arbeiten der „FAHRBEREITSTELLUNG“ (siehe Kundendienstheft) von Ihrem KTM Fachhändler durchgeführt wurden.
- Lesen Sie vor der ersten Fahrt die gesamte Bedienungsanleitung aufmerksam durch.
- Machen Sie sich mit den Bedienungsorganen vertraut.
- Stellen Sie den Kupplungshebel, den Handbremshebel und den Fußbremshebel in die für Sie angenehmste Stellung.
- Gewöhnen Sie sich auf einem leeren Parkplatz oder im leichten Gelände an das Handling des Motorrades, bevor Sie eine größere Ausfahrt machen. Versuchen Sie auch einmal möglichst langsam und im Stehen zu fahren, um mehr Gefühl für das Motorrad zu bekommen.
- Machen Sie keine Geländefahrten, die Ihre Fähigkeiten und Erfahrung überfordern.
- Halten Sie während der Fahrt den Lenker mit beiden Händen fest und lassen Sie die Füße auf den Fußrastern.
- Nehmen Sie den Fuß vom Bremshebel wenn Sie nicht bremsen wollen. Wird der Fußbremshebel nicht freigegeben, schleifen die Bremsklötze ununterbrochen und die Bremse wird überhitzt.
- Nehmen Sie keine Veränderungen am Motorrad vor und verwenden Sie immer „Original KTM Ersatzteile“. Ersatzteile von anderen Herstellern können die Sicherheit des Motorrades beeinträchtigen.
- Motorräder reagieren empfindlich auf Veränderung der Gewichtsverteilung. Wenn Sie Gepäck mitnehmen, befestigen Sie es möglichst nahe an der Fahrzeugmitte und verteilen Sie das Gewicht gleichmäßig auf Vorderrad und Hinterrad. Überschreiten Sie keinesfalls das höchstzulässige Gesamtgewicht und die Achslasten. Das höchstzulässige Gesamtgewicht ergibt sich aus folgenden Gewichten:
 - Motorrad betriebsbereit und vollgetankt
 - Gepäck
 - Fahrer mit Schutzkleidung und Helm.
- Beachten Sie die Einfahrtvorschriften

Einfahren der Racing Modelle

Auch noch so fein bearbeitete Flächen an den Motorteilen haben rauhere Oberflächen als Teile, die schon längere Zeit aufeinander gleiten. Jeder Motor muss daher einlaufen.

Aus diesem Grund darf der Motor während der ersten 3 Betriebsstunden bis maximal 50% seiner Leistung beansprucht werden. Außerdem darf die Motordrehzahl 7000/min nicht überschreiten. Vermeiden Sie Vollgasfahrten!

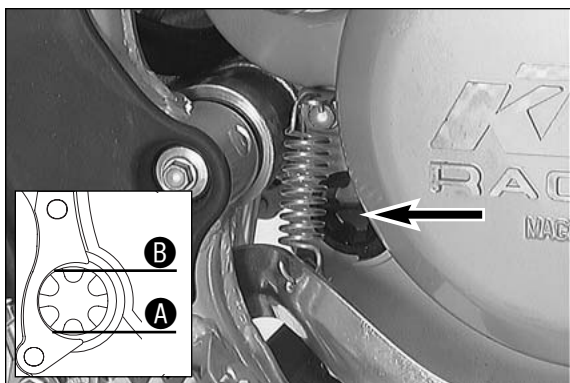
In den nächsten 12 Betriebsstunden darf der Motor bis maximal 75% seiner Leistung beansprucht werden. Fahren Sie das Motorrad unter verschiedenen Einsatzbedingungen (Straße, leichtes Gelände).

!	VORSICHT	!
---	-----------------	---

DIE 250/450/525 SX/MXC/EXC RACING MODELLE SIND KOMPROMISSLOS FÜR DEN OFFROAD-WETTBEWERB ENTWICKELT. DIE MODELLE EXC SIND NUR IN UNVERÄNDERTER HOMOLOGISierter (GEDROSSELER) VERSION FÜR DEN STRAßENBETRIEB ZUGELASSEN. VERMEIDEN SIE LANGE VOLLASTFAHRTEN AUF DER STRASSE.

**ACHTUNG**

- ZIEHEN SIE SICH FÜR DIE FAHRT ENTSPRECHEND AN. CLEVERE KTM-FAHRER TRAGEN STETS EINEN HELM, STIEFEL, HANDSCHUHE UND EINE JACKE, EGAL OB ES SICH UM EINE TAGESREISE ODER NUR UM EINE KURZE AUSFAHRT HANDELT. DIE SCHUTZKLEIDUNG SOLLTE AUFFÄLLIG SEIN, DAMIT SIE SCHON FRÜH VON ANDEREN VERKEHRSTEILNEHMERN GESEHEN WERDEN.
- SCHALTEN SIE AUF IHREN FAHRTEN IMMER DAS LICHT EIN, DAMIT SIE VON DEN ANDEREN VERKEHRSTEILNEHMERN FRÜH GESEHEN WERDEN.
- FAHREN SIE NICHT NACH ALKOHOLKONSUM.
- VERWENDEN SIE NUR ZUBEHÖRTEILE, DIE VON KTM FREIGEgeben SIND. FRONTVERKLEIDUNGEN KÖNNEN ZUM BEISPIEL BEI HOHEN GESCHWINDIGKEITEN DAS FAHRVERHALTEN DES MOTORRADES NEGATIV BEEINFLUSSEN. KOFFER, ZUSATZTANKS USW. KÖNNEN SICH DURCH DIE GEÄNDERTE GEWICHTSVERTEILUNG EBENFALLS NEGATIV AUF DAS FAHRVERHALTEN AUSWIRKEN.
- VORDER- UND HINTERRAD DÜRFEN NUR MIT REIFEN GLEICHARTIGER PROFILGESTALTUNG BEREIFT SEIN.
- NACH 30 MINUTEN FAHRZEIT UNBEDINGT SPEICHENSpannung PRÜFEN. BEI NEUEN RÄDERN VERRINGERT SICH DIE SPEICHENSpannung INNERHALB KURZER ZEIT. WIRD MIT LOCKEREN SPEICHEN WEITERGEFAHREN, KÖNNEN SPEICHEN REISSEN, WAS ZU UNSTABLEM FAHRVERHALTEN FÜHRT (SIEHE SPEICHENSpannung KONTROLLIEREN).
- DIE RACING MODELLE SIND NUR FÜR 1 PERSON KONSTRUIERT UND AUSGELEGT. EIN BEIFÄHRER DARF NICHT MITGENOMMEN WERDEN.
- BEFOLGEN SIE DIE VERKEHRSVORSCHRIFTEN, FAHREN SIE DEFENSIV UND VORAUSCHAUEND UM GEFÄHREN MÖGLICHST FRÜH ZU ERKENNEN.
- PASSEN SIE DIE FAHRTGESCHWINDIGKEIT DEN VERHÄLTNISSEN UND IHREM FAHRKÖNNEN AN.
- FAHREN SIE VORSICHTIG AUF UNBEKANNTEN STRASSEN BZW. IN UNBEKANNTEM GELÄNDE.
- IM GELÄNDE SOLLTEN SIE STETS MIT EINEM FREUND AUF EINEM ZWEITEN MOTORRAD UNTERWEGS SEIN, DAMIT SIE SICH IM FALLE VON SCHWIERIGKEITEN GEGENSEITIG HELFEN KÖNNEN.
- ERNEUERN SIE DAS HELMVISIER BZW. DAS BRILLENGLAS RECHTZEITIG. BEI GEGENLICHT IST MAN MIT ZERKRATZTEM VISIER ODER ZERKRATZTER BRILLE PRAKTISSCH BLIND.
- LASSEN SIE DAS MOTORRAD NIE UNBEAUFsICHTIGT SOLANGE DER MOTOR LÄUFT.
- DIE SX-MODELLE SIND FÜR DEN BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN UND AUTOBAHNEN NICHT ZUGELASSEN.
- BEDENKEN SIE BEI FAHRTEN MIT IHREM MOTORRAD, DASS SICH ANDERE MENSCHEN DURCH ÜBERMÄSSIGEN LÄRM BELÄSTIGT FÜHLEN.



Überprüfungen vor jeder Inbetriebnahme

Beim Betrieb muss das Motorrad in technisch einwandfreiem Zustand sein. Im Interesse der Fahrsicherheit sollten Sie sich zur Gewohnheit machen, am Motorrad vor jeder Inbetriebnahme eine allgemeine Überprüfung vorzunehmen.

Folgende Kontrollen sollten dabei durchgeführt werden:

1 MOTORÖLSTAND KONTROLLIEREN

Zu wenig Motoröl führt zu vorzeitigem Verschleiß und in weiterer Folge zum Motorschaden.

2 KRAFTSTOFF

Kraftstoffmenge im Tank prüfen und beim Schließen des Tankverschlusses den Tankbelüftungsschlauch knickfrei verlegen.

3 KETTE

Eine lockere Kette kann von den Kettenrädern fallen, eine stark abgenutzte Kette kann reißen und mit einer ungeschmierten Kette tritt unnötiger Verschleiß an Kette und Kettenräder auf. Ist die Kette zu stark gespannt, werden die Komponenten der Sekundär-Kraftübertragung (Kette, Lager von Getriebe und Hinterrad) zusätzlich belastet. Neben vorzeitigem Verschleiß kann im Extremfall die Kette reißen oder die Abtriebswelle des Getriebes brechen.

4 REIFEN

Reifen auf Beschädigungen prüfen. Reifen mit einem Schnitt oder einer Beule müssen erneuert werden. Die Profiltiefe muss den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Der Luftdruck ist ebenfalls zu prüfen. Wenig Profil und falscher Luftdruck verschlechtern das Fahrverhalten.

5 BREMSEN

Funktion prüfen, Bremsflüssigkeitsstand im Vorratsbehälter prüfen. Die Vorratsbehälter sind so dimensioniert, dass auch bei abgenutzten Bremsklötzen kein Nachfüllen erforderlich ist. Fällt der Bremsflüssigkeitsstand unter den Minimalwert, deutet dies auf Undichtheiten im Bremssystem bzw. total abgenutzte Bremsklötze hin. Lassen Sie das Bremssystem in einer KTM-Fachwerkstätte überprüfen, da mit einem Bremsversagen zu rechnen ist.

Der Zustand der Bremsschläuche und die Bremsbelagstärke müssen ebenfalls kontrolliert werden.

Leerweg an Handbremshebel und Fußbremshebel kontrollieren.

6 SEILZÜGE

Einstellung und Leichtgängigkeit aller Seilzüge prüfen.

7 KÜHLFLÜSSIGKEIT

Kühlflüssigkeitsstand bei kaltem Motor prüfen.

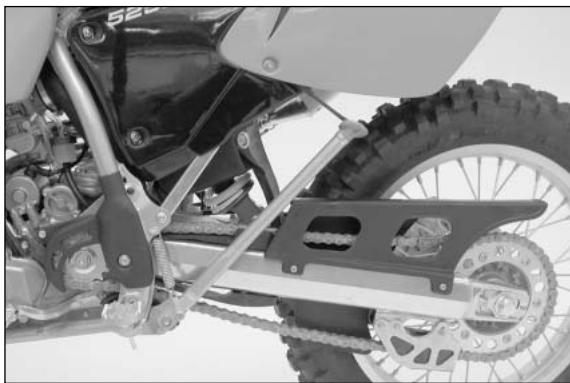
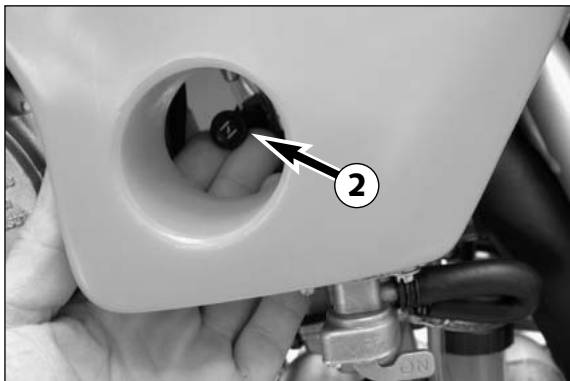
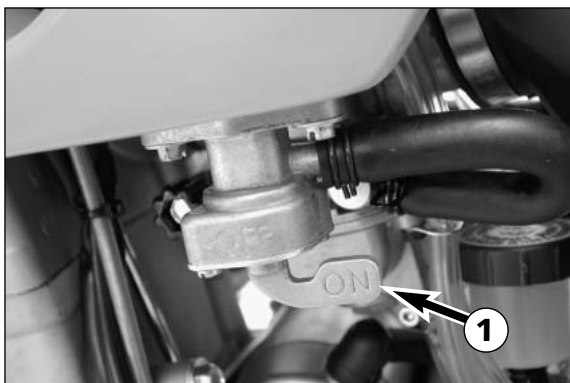
8 ELEKTRISCHE ANLAGE

Scheinwerfer, Schlußlicht, Bremslicht, Blinker, Kontrollampen und Horn bei laufendem Motor auf Funktion prüfen.

9 GEPÄCK

Falls Sie Gepäck mitführen, ist die Befestigung zu prüfen.





Startvorgang bei kaltem Motor

- 1 Kraftstoffhahn ❶ öffnen
- 2 Motorrad vom Ständer nehmen
- 3 Getriebe auf Leerlauf schalten
- 4 Kaltstarthilfe (Choke) ❷ betätigen
- 5 KEIN Gas geben und Kickstarter über den VOLLEN Weg kraftvoll durchtreten bzw. den E-Starter betätigen.



ACHTUNG



- ZIEHEN SIE ZUM STARTEN DES MOTORS IMMER FESTE MOTORRADSTIEFEL AN, UM VERLETZUNGEN ZU VERMEIDEN. SIE KÖNNTEN VOM KICKSTARTER ABRUTSCHEN ODER DER MOTOR KANN ZURÜCKSCHLAGEN UND IHREN FUSS MIT GROSSER WUCHT NACH OBEN SCHLEUDERN.
- KICKSTARTER IMMER KRAFTVOLL ÜBER DEN VOLLEN WEG DURCHTRETEN UND DABEI KEINESFALLS GAS GEBEN. KICKSTARTEN MIT ZU WENIG SCHWUNG UND EIN GEÖFFNETER GASDREHGRIFF ERHÖHT DIE RÜCKSCHLAGGEFAHR.
- STARTEN SIE DEN MOTOR NICHT IN EINEM GESCHLOSSENEN RAUM UND LASSEN SIE IHN DORT AUCH NICHT LAUFEN. AUSPUFFGASE SIND GIFTIG UND KÖNNEN ZU BEWUSSTLOSIGKEIT ODER ZUM TODE FÜHREN. SORGEN SIE BEIM BETRIEB DES MOTORS STETS FÜR AUSREICHENDE BELÜFTUNG.
- ÜBERPRÜFEN SIE IMMER OB DAS GETRIEBE AUF LEERLAUF GESCHALTET IST, BEVOR SIE DEN STARTKNOPF BETÄTIGEN. IST WÄHREND DES STARTENS EIN GANG EINGELEG, BEWEGT SICH DAS MOTORRAD NACH VORNE.



VORSICHT



- MAXIMAL 5 SEKUNDEN UNUNTERBROCHEN STARTEN. BIS ZUM NÄCHSTEN STARTVERSUCH MINDESTENS 5 SEKUNDEN WARTEN.
- DREHEN SIE DEN KALTEN MOTOR NICHT HOCH. DABEI KANN ES ZUM MOTORSCHADEN KOMMEN, WEIL SICH DER KOLBEN SCHNELLER ERWÄRMT UND DADURCH AUSDEHNT ALS DER WASSERGEKÜHLTE ZYLINDER. MOTOR IMMER VORHER WARMLAUFEN LASSEN BZW. MIT GERINGER BELASTUNG WARMFAHREN.

Startvorgang bei warmem Motor

- 1 Kraftstoffhahn ❶ öffnen
- 2 Motorrad vom Ständer nehmen
- 3 Getriebe auf Leerlauf schalten
- 4 KEIN Gas geben und Kickstarter über den VOLLEN Weg kraftvoll durchtreten bzw. den E-Starter betätigen.

Abhilfe bei „abgesoffenem“ Motor

Bei einem Sturz kann unter Umständen mehr Kraftstoff als nötig in den Motor gelangen. Um den Motor „freizupumpen“, Handdekompressorhebel ziehen, Vollgas geben, Kickstarter 5 – 10 mal betätigen bzw. 2 mal 5 Sekunden den E-Starter betätigen. Danach Motor wie oben beschrieben starten. Springt der Motor nicht an, Zündkerze herausschrauben und trocknen.

HINWEIS: Der Vergaser hat eine Beschleunigerpumpe. Jedesmal wenn Sie Gas geben, wird Kraftstoff in den Ansaugkanal gespritzt. Achten Sie beim Starten darauf, dass Sie nur einmal Vollgas geben.

Anfahren

Kupplungshebel ziehen, 1. Gang einlegen, Kupplungshebel langsam freigeben und gleichzeitig Gas geben.



ACHTUNG



KONTROLLIEREN SIE BEVOR SIE LOSFAHREN IMMER, OB DER SEITENSTÄNDER BIS ZUM ANSCHLAG NACH OBEN GESCHWENKT IST. WENN DER STÄNDER AM BODEN STREIFT, KANN DAS MOTORRAD AUSSER KONTROLLE GERATEN.

Schalten, Fahren

Der 1. Gang, mit dem Sie jetzt fahren, stellt den Anfahr- oder Berggang dar. Wenn die Verhältnisse (Verkehr, Steigung) es erlauben, können Sie in höhere Gänge schalten. Dazu Gas wegnehmen, gleichzeitig Kupplungshebel ziehen, nächsten Gang einlegen, Kupplungshebel freigeben und Gas geben. Wurde der Choke betätigt, ist dieser nach dem Erwärmen des Motors abzustellen.

Nach dem Erreichen der Höchstgeschwindigkeit durch volles Aufdrehen des Gasdrehgriffes, diesen auf $\frac{3}{4}$ Gas zurückdrehen; die Geschwindigkeit verringert sich kaum, der Kraftstoffverbrauch geht jedoch stark zurück. Geben Sie immer nur so viel Gas wie der Motor gerade verarbeiten kann - brüskes Aufreißen des Gasdrehgriffes erhöht den Verbrauch. Zum Zurückschalten Motorrad nötigenfalls abbremsen und gleichzeitig Gas wegnehmen. Kupplungshebel ziehen und niedrigeren Gang einlegen, Kupplungshebel langsam freigeben und Gas geben bzw. nochmals schalten.

HINWEIS:

Die 250/450/525 SX/MXC/EXC Racing Modelle sind kompromisslos für Offroad-Wettbewerbsfahrten ausgelegt. Es ist daher kein Kühlerlüfter vorhanden und die Grösse der Kühler ist auf optimale Ergonomie ausgelegt.

Im normalen Wettbewerb ist das Kühlsystem ausreichend.

Falls Sie Ihr Motorrad unter anderen Bedingungen verwenden, beachten Sie bitte folgendes:

Die MXC/EXC Racing Modelle lassen sich jederzeit per E-Starter wieder in Gang setzen. Stellen Sie daher den Motor ab, wenn längerer Betrieb (mehr als 2 Minuten) im Leerlauf oder im Stand bevorsteht.

Vermeiden Sie oftmaliges und längeres Schleifen der Kupplung. Dieses erhitzt das Motoröl und damit den Motor und das Kühlsystem. Fahren Sie daher besser mit niedriger Drehzahl (4-Takt Fahrstil - lassen Sie den Motor ziehen) anstatt mit hoher Drehzahl und schleifender Kupplung (2-Takt Fahrstil).

**ACHTUNG**

- NACH EINEM STURZ IST DAS MOTORRAD WIE VOR JEDER INBETRIEBNAHME ZU ÜBERPRÜFEN.
- EIN VERBOGENER LENKER IST IMMER ZU ERNEuern. KEINESFALLS DEN LENKER RICHTEN, ER VERLIERT DADURCH SEINE STABILITÄT.

**VORSICHT**

- HOHE DREHZAHLN BEI KALTEM MOTOR WIRKEN SICH NEGATIV AUF SEINE LEBENSDAUER AUS. SIE FAHREN DEN MOTOR AM BESTEN IM MITTLEREN DREHZAHLBEREICH EINIGE KILOMETER WARM, ERST DANN SOLLTE DER MOTOR VOLL BELASTET WERDEN. DER MOTOR HAT SEINE BETRIEBSTEMPERATUR ERREICHT, SOBALD DIE KÜHLER WARM WERDEN.
- SCHALTEN SIE NIE VON VOLLGAS IN EINEN KLEINEREN GANG. DER MOTOR WIRD DABEI ÜBERDREHT UND KANN BESCHÄDIGT WERDEN. AUSSERDEM KANN DURCH DAS BLOCKIEREN DES HINTERRADES DAS MOTORRAD LEICHT AUSSER KONTROLLE GERATEN.
- BEI AUFTRETEN VON ABNORMALEN VIBRATIONEN WÄHREND DES BETRIEBES, MOTORBEFESTIGUNGSSCHRAUBEN AUF FESTEN SITZ PRÜFEN.
- TRETEN WÄHREND DER FAHRT BETRIEBSUNÜBLICHE GERÄUSCHE AUF, IST SOFORT ANZUHALTEN, DER MOTOR ABZUSTELLEN UND MIT EINER KTM-FACHWERKSTÄTTE KONTAKT AUFZUNEHMEN.

Abbremsen

Gas wegnehmen und mit Hand- und Fußbremse gleichzeitig bremsen. Auf sandigem, regennaßem oder schlüpfrigem Untergrund soll vorwiegend die Hinterradbremse betätigt werden. Bremsen Sie stets mit Gefühl, blockierende Räder führen zum Schleudern oder zum Sturz. Schalten Sie dabei auch das Getriebe, der Geschwindigkeit entsprechend, in kleinere Gänge. Nützen Sie bei langen Talfahrten die Bremswirkung des Motors. Schalten Sie dazu das Getriebe 1 oder 2 Gänge zurück, überdrehen Sie jedoch den Motor nicht. So brauchen sie wesentlich weniger zu bremsen und die Bremsen werden nicht überhitzt.

**ACHTUNG**

- BEI REGEN, NACH DEM WASCHEN DES MOTORRADES, NACH WASSERDURCHFARTEN ODER BEI FAHRTEN IN NASSEM GELÄNDE, KANN DURCH FEUCHTE BZW. VERSCHMUTZTE BREMSSCHEIBEN DIE BREMSWIRKUNG VERZÖGERT EINSETZEN. DIE BREMSEN MÜSSEN TROCKEN- BZW. SAUBERGEbremst WERDEN.
- BEI FAHRTEN AUF SALZGESTREUTEN ODER VERSCHMUTZTEN STRASSEN KANN DIE BREMSWIRKUNG EBENFALLS VERZÖGERT EINSETZEN. DIE BREMSEN MÜSSEN ERST SAUBERGEbremst WERDEN.
- BEI VERSCHMUTZTEN BREMSSCHEIBEN TRITT ERHÖHTER VERSCHLEISS AN BREMSKLÖTZEN UND BREMSscheiben AUF.
- BEIM BREMSen ERHITZEN SICH BREMSScheIBE, BREMSKLÖTZE, BREMSsattel und BREMSflüssigkeit. JE HEISSER DIESE TEILE WERDEN, DESTO SCHWÄCHER IST DIE BREMSWIRKUNG. IM EXTREMFALL KANN DANN DAS KOMPLETTE BREMSsystem AUSFALLEN.
- WENN SICH DER WIDERSTAND AM HANDBREMSHEBEL BZW. FUSSBREMSHEBEL SCHWAMMIG ANFÜHLT, IST AM BREMSsystem ETWAS NICHT IN ORDNUNG. LASSEN SIE DAS BREMSsystem IN EINER KTM FACHWERKSTÄTTE ÜBERPRÜFEN, BEVOR SIE MIT DEM MOTORRAD FAHREN.

Anhalten und Parken

Motorrad abbremsen und Getriebe auf Leerlauf schalten. Zum Abstellen des Motors bei Leerlaufdrehzahl des Motors Kurzschluss-taster oder Not-Aus-Taster drücken, bis der Motor stillsteht. Kraftstoffhahn schließen, Motorrad auf festem Untergrund parken absperren.

**ACHTUNG**

MOTORRÄDER PRODUZIEREN BEI BETRIEB SEHR VIEL WÄRME. DER MOTOR, DIE KÜHLER, DIE AUSPUFFANLAGE, DIE BREMSSCHEIBEN SOWIE DIE STOSSDÄMPFER KÖNNEN SEHR HEISS WERDEN. BERÜHREN SIE DIESE TEILE NACH INBETRIEBNAHME DES MOTORRADES NICHT UND ACHTEN SIE DARAUF, DASS SIE IHRE MASCHINE AN EINEM ORT ABSTELLEN, WO NICHT DIE WAHRSCHEINLICHKEIT BESTEHT, DASS FUSSGÄNGER SIE BERÜHREN UND SICH DABEI VERBRENNEN.

**VORSICHT**

- STELLEN SIE DEN MOTOR NICHT MIT DEM HANDEDEKOMPRESSORHEBEL AB. VERWENDEN SIE DAZU DEN KURZSCHLUSSTASTER ODER DEN NOT-AUS-TASTER.
- WIRD DAS FAHRZEUG ABGESTELLT, IST DER KRAFTSTOFFHAHN ZU SCHLIESSEN. WIRD DIESER NICHT GESCHLOSSEN, KANN EVENTUELL DER VERGASER ÜBERLAUFEN UND KRAFTSTOFF IN DEN MOTOR GELANGEN.
- PARKEN SIE DAS MOTORRAD NIE AN STELLEN, AN WELCHEN FEUERGEFAHR DURCH TROCKENES GRAS ODER ANDERE LEICHT BRENNBARE MATERIALIEN BESTEHT.

**HINWEIS ZUM SEITENSTÄNDER:**

Seitenständer mit dem Fuß bis zum Anschlag nach vorne schwenken und Motorrad zur Seite neigen. Achten Sie auf festen Untergrund und sicheren Stand.

**VORSICHT**

DER SEITENSTÄNDER IST NUR FÜR DAS GEWICHT DES MOTORRADES AUSGELEGT. WENN SIE SICH AUF DAS MOTORRAD SETZEN UND DADURCH DEN SEITENSTÄNDER ZUSÄTZLICH BELASTEN, KANN DER SEITENSTÄNDER BZW. DER RAHMEN BESCHÄDIGT WERDEN UND DAS MOTORRAD KANN UMFALLEN.

Kraftstoff

Der Racing Motor benötigt Superkraftstoff mit mindestens 95 Oktan.

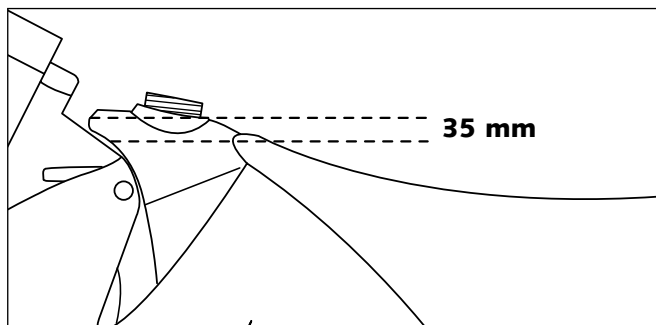
**VORSICHT**

VERWENDEN SIE VERBLEITEN ODER UNVERBLEITEN SUPERKRAFTSTOFF MIT 95 OKTAN. KEINESFALLS KRAFTSTOFFE MIT WENIGER ALS 95 OKTAN VERWENDEN, DIESE KÖNNEN MOTORSCHÄDEN VERURSACHEN.

**ACHTUNG**

BENZIN IST LEICHT ENTLAMMBAR UND GIFTIG. BEIM HANTIEREN MIT BENZIN IST ÄUSSERSTE VORSICHT GEBOTEN. TANKEN SIE IHR MOTORRAD NICHT IN DER NÄHE VON OFFENEN FLAMMEN BZW. BRENNENDEN ZIGARETTEN AUF. STELLEN SIE ZUM AUFTANKEN IMMER DEN MOTOR AB. ACHTEN SIE DARAUF, DASS SIE KEIN BENZIN AUF MOTOR ODER AUSPUFFROHR VERSCHÜTTEN, SOLANGE DIE MASCHINE HEISS IST. VERSCHÜTTETES BENZIN SOFORT AUFWISCHEN. WURDE BENZIN VERSCHLUCKT ODER IST ES IN DIE AUGEN GESPRITZT, IST SOFORT EIN ARZT AUFZUSUCHEN.

Kraftstoff dehnt sich bei Erwärmung aus. Füllen Sie daher den Tank nicht bis zum oberen Rand (siehe Skizze).



Ein gewaschenes Fahrzeug ermöglicht kürzere Inspektionen und spart Geld!		1. Service nach 3 Stunden oder 20 l Kraftstoff	nach / alle 15 Stunden oder 100 l Kraftstoff
MOTOR	Motoröl, kurzen und langen Ölfilter wechseln	●	●
	Ölsiebe und Magnet der Ablassschraube reinigen	●	●
	Ölleitungen auf Beschädigung und knickfreie Verlegung prüfen	●	●
	Zündkerze erneuern (nach 30 Stunden)		
	Ventilspiel kontrollieren und einstellen	●	●
	Motorbefestigungsschrauben auf Festsitz prüfen	●	●
VERGASER	Vergasermanschetten auf Risse und Dichtheit prüfen		●
	LeerlaufEinstellung prüfen	●	●
	Entlüftungsschläuche auf Beschädigung und knickfreie Verlegung prüfen	●	●
ANBAUTEILE	Kühlsystem auf Dichtheit, Frostschutz prüfen	●	●
	Auspuffanlage auf Dichtheit sowie Aufhängung prüfen		●
	Seilzüge auf Beschädigung, Leichtgängigkeit und knickfreie Verlegung prüfen, sowie einstellen und schmieren	●	●
	Ölstand im Geberzylinder der hydraulischen Kupplung prüfen	●	●
	Luftfilter und -kasten reinigen		●
	Kabel auf Beschädigung und knickfreie Verlegung kontrollieren		●
	Scheinwerfereinstellung kontrollieren		●
	Elektrische Anlage auf Funktion prüfen (Abblend-/ Fernlicht, Bremslicht, Blinker, Kontrollleuchten, Tachobeleuchtung, Signalhorn, Not-Aus-Taster / -Schalter)	●	●
	Bremsflüssigkeitsstand, Belagstärke, Bremsscheiben prüfen	●	●
	Bremsleitungen auf Beschädigung und Dichtheit prüfen	●	●
BREMSEN	Funktion/Leichtgängigkeit, Leerweg von Hand-/Fußbremshebel prüfen/einstellen	●	●
	Schrauben der Bremsanlage auf Festsitz prüfen	●	●
FAHRWERK	Federbein und Gabel auf Dichtheit und Funktion prüfen	●	●
	Staubmanschetten reinigen		●
	Gabelbeine entlüften		●
	Schwingenlagerung prüfen		●
	Steuerkopflager prüfen/einstellen	●	●
	Alle Fahrwerksschrauben auf Festsitz prüfen (Gabelbrücken, Gabelfaust, Achsmuttern/-schrauben, Schwingenlagerung, Federbein)	●	●
RÄDER	Speichenspannung und Felgensschlag prüfen		●
	Reifenzustand und Luftdruck kontrollieren	●	●
	Kette, Kettenschloss, Kettenräder, -führungen auf Verschleiß, Festsitz und Spannung prüfen	●	●
	Kette schmieren	●	●
	Radlager auf Spiel prüfen	●	●

WICHTIGE EMPFOHLENE WARTUNGSARBEITEN, DIE MIT GESONDERTEM ZUSATZAUFTRAG DURCHFÜHRT WERDEN KÖNNEN

	Mindestens 1x jährlich
Gabel vollständig warten	●
Federbein vollständig warten	●
Steuerkopflager und Dichtungselemente reinigen und fetten	●
Vergaser reinigen und einstellen	●
Glasfasergarn-Füllung des Auspuff-Enddämpfers erneuern	●
Elektrische Kontakte und Schalter mit Kontaktspray behandeln	●
Batterieanschlüsse mit Kontaktfett behandeln	●
Öl der hydraulischen Kupplung wechseln	●
Bremsflüssigkeit wechseln	●

BEI SPORTEINSATZ IST DER 15 STUNDEN SERVICE NACH JEDEM RENNEN DURCHZUFÜHREN!

DIE LAUFLEISTUNG FÜR DIE INSPEKTIONSINTERVALLE SOLLTE KEINESFALLS UM MEHR ALS 2 STUNDEN BZW. 15 LITER KRAFTSTOFF ÜBERSCHRITTEN WERDEN. WARTUNGSARBEITEN DER KTM-FACHWERKSTÄTTE ERSETZEN NICHT DIE KONTROLL- UND PFLEGearbeiten DES FAHRERS!

DURCHFÜHRUNG VON DRINGENDEN KONTROLL- UND PFLEGearbeiten DURCH DEN FAHRER			
	Vor jeder Inbetriebnahme	Nach jeder Reinigung	Bei Gelände-einsatz
Ölstand kontrollieren	●		
Bremsflüssigkeitsstand kontrollieren	●		
Bremsbeläge auf Verschleiß prüfen	●		
Beleuchtungseinrichtung auf Funktion prüfen	●		
Signalhorn auf Funktion prüfen	●		
Seilzüge und Nippel schmieren und einstellen		●	
Gabelbeine regelmäßig entlüften			●
Staubmanschetten regelmäßig abziehen und reinigen			●
Kette reinigen und schmieren, Spannung überprüfen bzw. nach Bedarf		●	●
Luftfilter und Filterkasten reinigen			●
Reifenluftdruck und Verschleiß kontrollieren	●		
Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren	●		
Kraftstoffleitungen auf Undichtigkeiten prüfen	●		
Schwimmerkammer entleeren		●	
Leichtgängigkeit aller Bedienelemente prüfen	●		
Bremswirkung überprüfen	●	●	
Blanke Metallteile (Brems- und Auspuffanlage ausgenommen) mit Korrosionsschutzmitteln auf Wachsbasis behandeln		●	
Zünd-/Lenkschloß und Lichtschalter mit Kontaktspray behandeln		●	
Alle Schrauben, Muttern und Schlauchklemmen regelmäßig auf Festsitz prüfen			●

**EMPFOHLENE ÜBERPRÜFUNGEN AM 250/450/525 RACING MOTOR SX UND EXC IM
ENDURO - WETTBEWERBSEINSATZ DURCH DIE KTM FACHWERKSTÄTTE
(ZUSATZAUFTRAG FÜR DIE KTM FACHWERKSTÄTTE)**

100 Liter Kraftstoffverbrauch sind etwa 15 Betriebsstunden gleichzusetzen	15 Stunden 100 Liter	30 Stunden 200 Liter	45 Stunden 300 Liter	60 Stunden 400 Liter	90 Stunden 600 Liter	120 Stunden 800 Liter	135 Stunden 900 Liter
Verschleiss Kupplungslamellen prüfen	●	●	●	●	●	●	●
Länge Kupplungsfedern prüfen		●	●	●	●	●	●
Verschleiss Zylinder und Kolben prüfen			●		●		●
Verschleiss Nut Kolbenbolzensicherung (Sichtprüfung)			●		●		●
Verschleiss Nockenwelle (Sichtprüfung)			●		●		●
Lager Nockenwelle erneuern			●		●		●
Länge Ventildfedern prüfen			●		●		●
Verschleiß Federauflage prüfen			●		●		●
Schlag Ventilteller prüfen			●		●		●
Verschleiss Ventileführungen prüfen			●		●		●
Radialspiel Kipphebelrollen prüfen			●		●		●
Längung Steuerkette messen			●		●		●
Beschädigung Verzahnung Kettenspanner (Sichtprüfung)		●	●	●	●	●	●
Schlag Kurbelzapfen Kurbelwelle prüfen			●		●		●
Pleuellager erneuern			●		●		●
Lager Kolbenbolzen prüfen			●		●		●
Lager Ausgleichswelle erneuern			●		●		●
Hauptlager Kurbelwelle erneuern			●		●		●
Verschleiss Getriebe komplett incl. Walze und Lager prüfen			●		●		●
Länge Feder Bypassventil prüfen			●		●		●

HINWEIS: WIRD BEIM PRÜFEN FESTGESTELLT, DASS DIE ENTSPRECHENDEN TOLERANZEN ÜBERSCHRITTEN WERDEN, SO SIND DIE BETROFFENEN KOMPONENTEN ZU TAUSCHEN.

**EMPFOHLENE ÜBERPRÜFUNGEN AM 250/450/525 RACING MOTOR EXC IM
HOBBY - ENDUROEINSATZ DURCH DIE KTM FACHWERKSTÄTTE
(ZUSATZAUFTRAG FÜR DIE KTM FACHWERKSTÄTTE)**

100 Liter Kraftstoffverbrauch sind etwa 15 Betriebsstunden gleichzusetzen	30 Stunden 200 Liter	60 Stunden 400 Liter	90 Stunden 600 Liter	120 Stunden 800 Liter	180 Stunden 1200 Liter	240 Stunden 1600 Liter	270 Stunden 1800 Liter
Verschleiss Kupplungslamellen prüfen	●	●	●	●	●	●	●
Länge Kupplungsfedern prüfen		●	●	●	●	●	●
Verschleiss Zylinder und Kolben prüfen			●		●		●
Verschleiss Nut Kolbenbolzensicherung (Sichtprüfung)			●		●		●
Verschleiss Nockenwelle (Sichtprüfung)			●		●		●
Lager Nockenwelle erneuern			●		●		●
Länge Ventildfedern prüfen			●		●		●
Verschleiß Federauflage prüfen			●		●		●
Schlag Ventilteller prüfen			●		●		●
Verschleiss Ventileführungen prüfen			●		●		●
Radialspiel Kipphebelrollen prüfen			●		●		●
Längung Steuerkette messen			●		●		●
Beschädigung Verzahnung Kettenspanner (Sichtprüfung)		●	●	●	●	●	●
Schlag Kurbelzapfen Kurbelwelle prüfen			●		●		●
Pleuellager erneuern			●		●		●
Lager Kolbenbolzen prüfen			●		●		●
Lager Ausgleichswelle erneuern			●		●		●
Hauptlager Kurbelwelle erneuern			●		●		●
Verschleiss Getriebe komplett incl. Walze und Lager prüfen			●		●		●
Länge Feder Bypassventil prüfen			●		●		●

HINWEIS: WIRD BEIM PRÜFEN FESTGESTELLT, DASS DIE ENTSPRECHENDEN TOLERANZEN ÜBERSCHRITTEN WERDEN, SO SIND DIE BETROFFENEN KOMPONENTEN ZU TAUSCHEN.

WARTUNGSARBEITEN AN FAHRGESTELL UND MOTOR



ACHTUNG



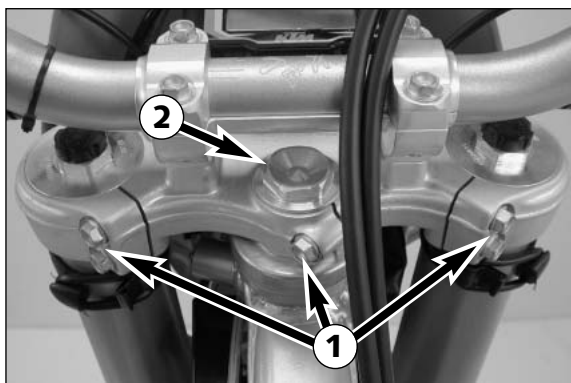
ALLE WARTUNGS- UND EINSTELLARBEITEN, DIE MIT EINEM * GEKENNZEICHNET SIND, ERFORDERN FACHKENNTNISSE UND TECHNISCHES VERSTÄNDNIS. LASSEN SIE DIESE ARBEITEN, IM INTERESSE IHRER EIGENEN SICHERHEIT, IN EINER KTM FACHWERKSTÄTTE DURCHFÜHREN ! DORT WIRD IHR MOTORRAD VON SPEZIELL GESCHULTEN FACHKRÄFTEN OPTIMAL GEWARTET.



VORSICHT



- VERWENDEN SIE ZUM REINIGEN DES MOTORRADES MÖGLICHST KEINEN HOCHDRUCKREINIGER, DA SONST WASSER IN LAGER, VERGASER, ELEKTRISCHE STECKVERBINDER USW. GELANGEN KANN.
- ACHTEN SIE BEIM TRANSPORT IHRER KTM DARAUF, DASS DIESE MIT SPANNBÄNDERN ODER ANDEREN MECHANISCHEN BEFESTIGUNGSVORRICHTUNGEN AUFRECHTGEHALTEN WIRD UND DASS DER BENZINHAHN AUF „OFF“ STEHT. SOLLTE DAS MOTORRAD UMKIPPEN, KANN BENZIN AUS DEM VERGASER ODER DEM BENZINTANK LAUFEN.
- VERWENDEN SIE ZUM BEFESTIGEN DER SPOILER AM TANK NUR DIE SPEZIALSCHRAUBEN MIT DER RICHTIGEN GEWINDELÄNGE VON KTM. WENN SIE ANDERE SCHRAUBEN VERWENDEN ODER LÄNGERE SCHRAUBEN MONTIEREN KANN DER TANK UNDICHT WERDEN UND KRAFTSTOFF AUSFLIEßEN.
- VERWENDEN SIE BEI DEN MOTORBEFESTIGUNGSSCHRAUBEN KEINE ZAHNSCHEIBEN ODER FEDERRINGE, WEIL SICH DIESE IN DIE RAHMENTEILE EINARBEITEN UND DAHER STÄNDIG LOCKER WERDEN. VERWENDEN SIE SELBSTSICHERNDE MUTTERN.
- LASSEN SIE DAS MOTORRAD ABKÜHLEN, BEVOR SIE MIT DEN WARTUNGSARBEITEN BEGINNEN UM VERBRENNUNGEN ZU VERMEIDEN
- ÖLE, FETTE, FILTER, KRAFTSTOFFE, REINIGUNGSMITTEL USW. ORDNUNGSGEMÄSS ENTSORGEN. BEACHTEN SIE DIE ENTSPRECHENDEN VORSCHRIFTEN IHRES LANDES.
- ALTÖL KEINESFALLS IN DIE KANALISATION ODER IN DIE NATUR SCHÜTTEN. 1 LITER ÖL VERSCHMUTZT 1.000.000 LITER WASSER.



Steuerkopflagerung prüfen und nachstellen *

Die Steuerekopflagerung sollte regelmäßig auf Spiel geprüft werden. Zum Prüfen stützt man das Motorrad am Rahmen so ab, dass das Vorderrad angehoben ist. Nun versucht man die Gabel nach vorne und hinten zu bewegen, dabei darf kein Spiel spürbar sein. Zum Nachstellen die 5 Klemmschrauben ① der oberen Gabelbrücke lockern und die Abschlussschraube ② nachdrehen, bis kein Spiel mehr vorhanden ist. Keinesfalls die Abschlussschraube fest anziehen, da sonst die Lager beschädigt werden. Mit einem Kunststoffhammer leicht auf die obere Gabelbrücke klopfen, um ein Verspannen zu vermeiden und die 5 Klemmschrauben mit 20 Nm festziehen.



ACHTUNG



IST DIE STEUERKOPFLAGERUNG NICHT SPIELFREI EINGESTELLT, TRITT UNRUHIGES FAHRVERHALTEN AUF. DAS MOTORRAD KANN DABEI AUSSER KONTROLLE GERATEN.

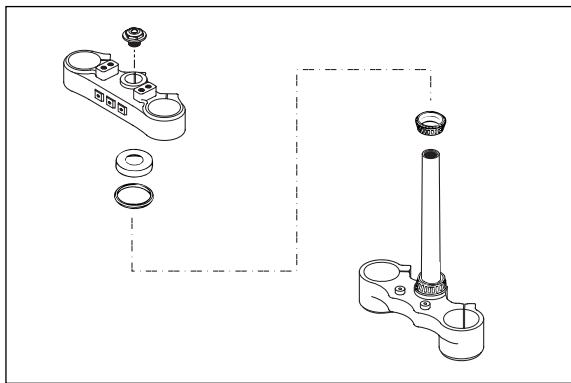


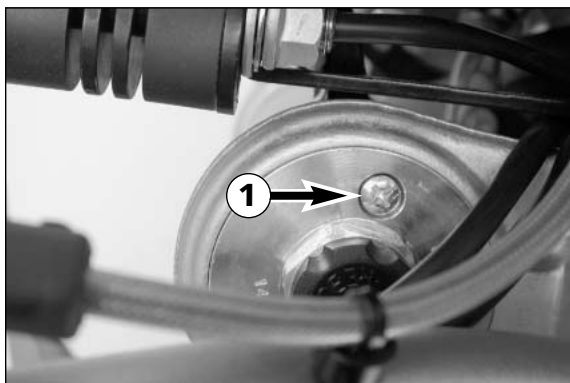
VORSICHT



WIRD ÜBER LÄNGERE ZEIT MIT SPIEL IN DER STEUERKOPFLAGERUNG GEFAHREN, WERDEN DIE LAGER UND IN WEITERER FOLGE DIE LAGERSITZE IM RAHMEN ZERSTÖRT.

Die Steuerekopflager sollten mindestens einmal jährlich nachgefettet werden (z.B. mit Motorex Long Therm 2000).



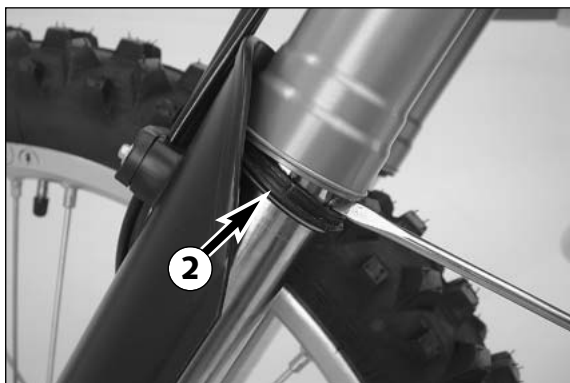


Telegabel entlüften

Nach jeweils 5 Stunden Wettbewerbseinsatz sind die Entlüftungsschrauben ❶ einige Umdrehungen aufzuschrauben, um eventuellen Überdruck aus dem Gabelinneren entweichen zu lassen. Bocken Sie dazu das Motorrad auf, damit das Vorderrad den Boden nicht mehr berührt. Wenn das Motorrad vorwiegend auf der Straße gefahren wird, genügt es, diese Arbeit beim periodischen Wartungsdienst durchzuführen.

! VORSICHT !

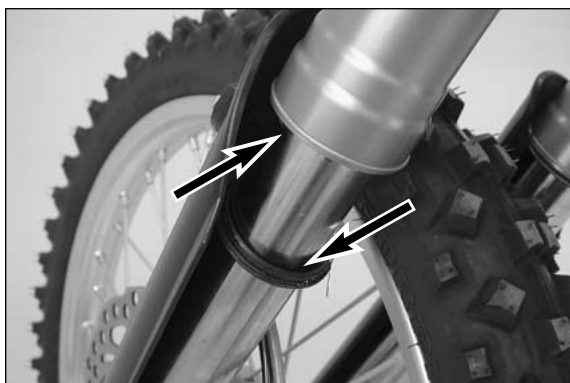
ZU HOHER DRUCK IM GABELINNEREN KANN AUCH UNDICHTHEITEN AN DER GABEL VERURSACHEN. WENN IHRE GABEL UNDICHT IST, SOLLTEN SIE ZUERST DIE ENT-LÜFTUNGSSCHRAUBEN LOCKERN, BEVOR SIE DIE DICHTUNGSELEMENTE TAUSCHEN LASSEN.



Staubmanschetten der Telegabel reinigen

Die Staubmanschetten ❷ sollen Staub und groben Schmutz vom Gabelholm abstreifen. Mit der Zeit kann aber auch Schmutz hinter die Staubmanschetten gelangen. Wird dieser Schmutz nicht entfernt, können die dahinterliegenden Öldichtringe undicht werden.

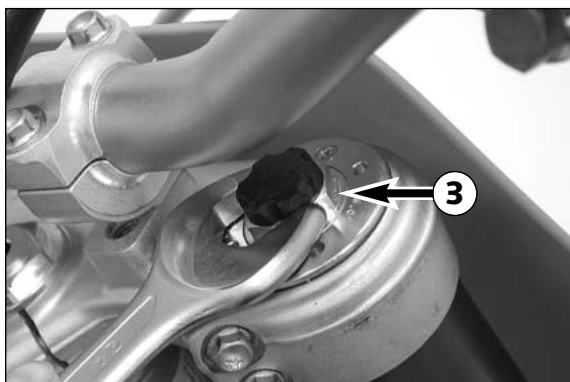
Staubmanschetten mit einem Schraubenzieher aus den Außenrohren hebeln und nach unten schieben.



Staubmanschetten, Außenrohre und Gabelholme gründlich reinigen und mit Silikonspray oder Motoröl gründlich einölen. Abschließend die Staubmanschetten mit der Hand in die Außenrohre drücken.

⚠ ACHTUNG ⚠

ES DARF KEIN SILIKONÖL AUF DEN VORDERREIFEN ODER DIE BREMSSCHEIBEN GELANGEN, DIE BODENHAFTUNG DES REIFENS UND DIE BREMSWIRKUNG DER VORDERRADBREMSE WÜRD DADURCH STARK REDUZIERT.



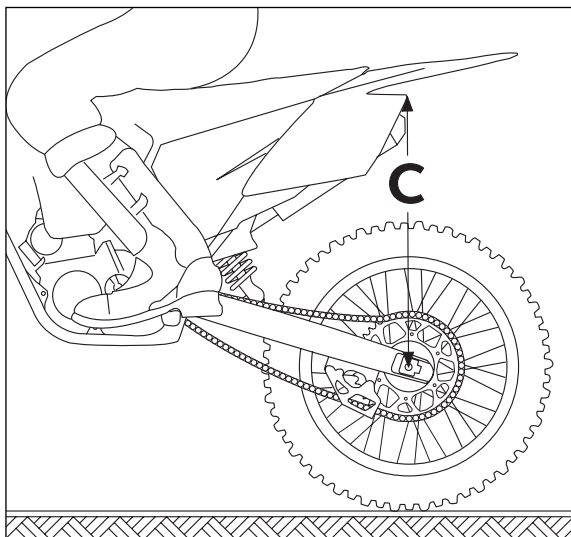
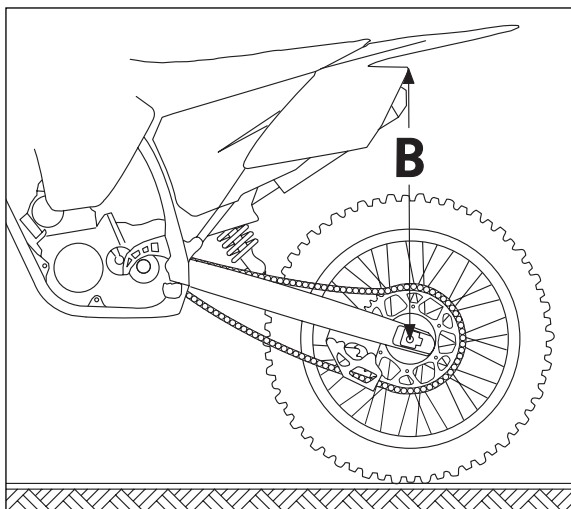
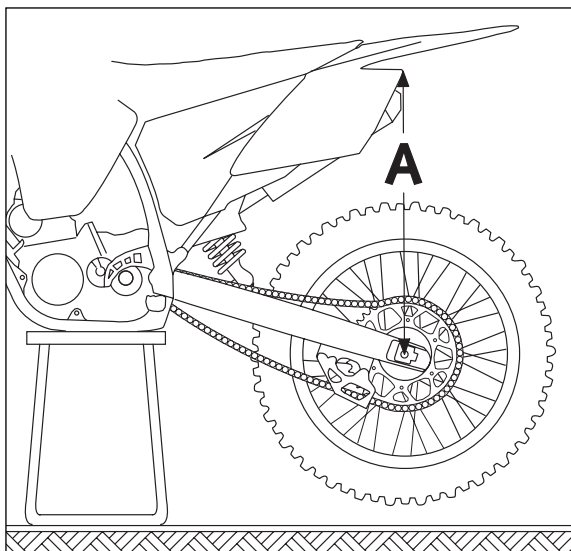
Federvorspannung der Gabel ändern (SX)

Bei den SX- Modellen können Sie die Federvorspannung mit der Einstellschraube ❸ um 9 mm ändern.

Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Vorspannung, drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert sie.

Eine Veränderung der Federvorspannung hat keinen Einfluss auf die Dämpfungseinstellung der Zugstufe.

Grundsätzlich sollte jedoch bei mehr Federvorspannung auch mehr Zugstufendämpfung eingestellt werden.



Fahrwerks-Grundeinstellung zu Fahrergewicht

Um optimale Fahreigenschaften des Motorrads zu erzielen und um Beschädigungen an Gabel, Federbein, Schwingarm und Rahmen zu vermeiden, muss die Grundeinstellung der Federungskomponenten zu Ihrem Körpergewicht passen. KTM Offroad-Motorräder sind im Auslieferungszustand auf ein Fahrergewicht (mit kompletter Schutzkleidung) von 70 bis 80 kg eingestellt. Wenn Ihr Gewicht außerhalb dieses Bereiches liegt, müssen Sie die Grundeinstellung der Federungskomponenten entsprechend anpassen. Kleinere Gewichtsabweichungen können durch Ändern der Federvorspannung ausgeglichen werden, bei größeren Abweichungen müssen entsprechende Federn montiert werden.

Federbein abstimmen und Feder prüfen

Ob die Feder des Federbeines zu Ihrem Körpergewicht passt, ersehen Sie aus dem Fahrdurchhang. Bevor Sie den Fahrdurchhang ermitteln, muss aber unbedingt der statische Durchhang korrekt eingestellt sein.

Statischen Durchhang des Federbeines ermitteln

Der statische Durchhang sollte möglichst genau 35 mm betragen. Abweichungen von mehr als 2 mm können das Fahrverhalten des Motorrads stark beeinflussen.

Vorgangsweise:

- Bocken Sie das Motorrad auf, damit das Hinterrad den Boden nicht mehr berührt.
- Messen Sie möglichst senkrecht die Entfernung zwischen Hinterradachse und einem Fixpunkt (z.B. eine Markierung an der Seitenverkleidung) und notieren Sie den Wert als Maß A.
- Stellen Sie das Motorrad wieder auf den Boden.
- Bitten Sie einen Helfer das Motorrad senkrecht zu halten.
- Messen Sie wiederum den Abstand zwischen Hinterradachse und dem Fixpunkt und notieren Sie den Wert als Maß B.
- Der statische Durchhang ist die Differenz der Maße A und B.

BEISPIEL:

Motorrad aufgebockt (Maß A)		.600 mm
Motorrad am Boden unbelastet (Maß B)		– 565 mm
statischer Durchhang		.35 mm

Ist der statische Durchhang kleiner, muss die Federvorspannung des Federbeines verringert werden, ist der statische Durchhang größer, muss die Federvorspannung erhöht werden. Siehe Kapitel Federvorspannung des Federbeines ändern.

Fahrdurchhang des Federbeines ermitteln

- Mit Hilfe einer Person, die das Motorrad hält, setzen Sie sich nun mit kompletter Schutzkleidung in normaler Sitzposition (Füße auf den Fußrasten) auf das Motorrad und wippen einige Male auf und nieder, damit sich die Hinterradaufhängung einpegelt.
- Eine andere Person misst nun bei belastetem Motorrad den Abstand zwischen den gleichen Messpunkten und notiert den Wert als Maß C.
- Der Fahrdurchhang ist die Differenz der Maße A und C.

BEISPIEL:

Motorrad aufgebockt (Maß A)		.600 mm
Motorrad am Boden mit Fahrer belastet (Maß C)		– 510 mm
Fahrdurchhang		.90 mm

Der Fahrdurchhang soll 90 - 105 mm betragen

Beträgt der Fahrdurchhang weniger als 90 mm, ist die Feder zu hart (Federrate zu hoch). Beträgt der Fahrdurchhang mehr als 105 mm, ist die Feder zu weich (Federrate zu niedrig).

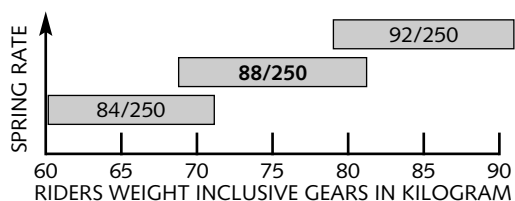
Die Federrate ist an der Feder-Außenseite angeführt (z.B. 88/250). Die Typen-Nummer des Federbeines ist in die Unterseite des Reservoirs eingepreßt.

Welche Feder montiert werden soll, ersehen Sie aus den Abbildungen, die Standardfeder ist „fett“ angeführt.

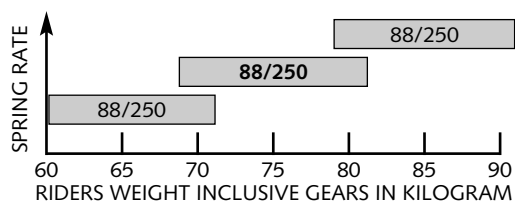
Nach dem Montieren einer anderen Feder, ist der statische Durchhang wieder auf 35 mm (± 2 mm) einzustellen.

PDS 1218Y771

450/525 SX



PDS 1218Y772 250/400/450/525 MXC/MXC-Desert/EXC/EXC-G



Der Dämpfungsgrad der Druckstufe kann nach unseren Erfahrungen gleich bleiben. Der Dämpfungsgrad der Zugstufe kann bei einer weicheren Feder um einige Klicks reduziert werden, bei einer härteren Feder um einige Klicks erhöht werden.

Grundeinstellung der Telegabel prüfen

Bei den Telegabeln kann aus verschiedenen Gründen kein exakter Fahrdurchhang festgelegt werden. Kleinere Abweichungen Ihres Körpergewichtes können wie beim Federbein durch die Federvorspannung ausgeglichen werden. Wenn Ihre Telegabel aber öfter durchschlägt (harter Endanschlag beim Einfedern) müssen unbedingt härtere Gabelfedern montiert werden, um Beschädigungen an Telegabel und Rahmen zu vermeiden.

Federvorspannung der Telegabel ändern (SX-Modelle)

Die Telegabeln der SX Modelle sind mit dem Preload Adjuster ausgestattet, dadurch kann die Federvorspannung sehr einfach geändert werden. Durch verdrehen der Einstellschrauben (Grundstellung = Mittelposition) können Sie die Federvorspannung ± 9 mm verändern.

HINWEIS:

Verdrehen Sie Einstellschrauben an beiden Gabelbeinen immer gleich weit. Unterschiedliche Federvorspannung in den Gabelbeinen verschlechtert das Ansprechverhalten der Telegabel.

Federvorspannung der Telegabel ändern (MXC/EXC-Modelle)

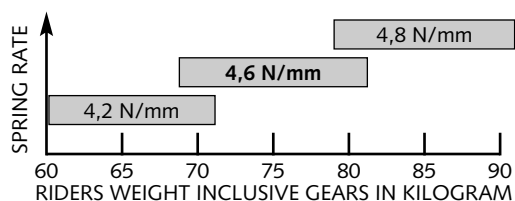
Um die Federvorspannung an diesen Telegabeln zu ändern, müssen diese teilweise zerlegt werden (siehe WP Handbuch). Es sind Vorspannbüchsen mit 1,5 / 2,5 und 5 mm Höhe erhältlich (siehe Ersatzteilkatalog). Die Gabelfedern dürfen aber maximal 20 mm vorgespannt werden.

Der Preload Adjuster, wie er bei den SX Modellen verwendet wird, lässt sich bei Telegabeln der MXC/EXC Modelle einfach nachrüsten.

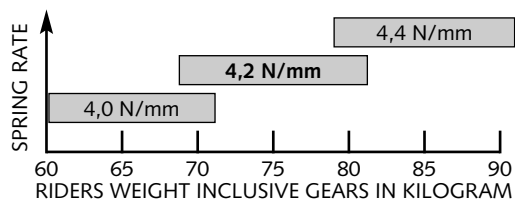
HINWEIS:

WP stellt den Federdruck durch Beilegen von Vorspannbüchsen sehr genau ein. Produktionsbedingte Streuungen werden durch unterschiedlich hohe Vorspannbüchsen ausgeglichen. Dadurch kann es vorkommen, dass die Gabelfedern in den Gabelbeinen verschieden stark vorgespannt sind. Gabelfedern und Vorspannbüchsen sollten daher immer zusammenbleiben.

1418Y747 450/525 SX



1418Y748 250/400/450/525 MXC/MXC-Desert/EXC/EXC-G

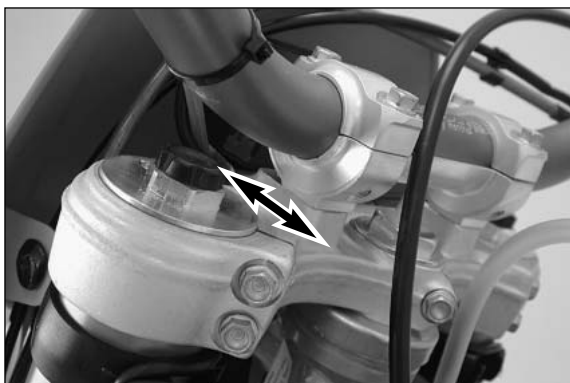


Gabelfedern tauschen

Wenn Ihr Körpergewicht unter 70 kg bzw. über 80 kg liegt, sollten sie entsprechende Gabelfedern montieren. Die entsprechende Federrate ersehen Sie aus den Abbildungen. Die Standardfeder ist „fett“ angeführt. Die Typennummer der Telegabel ist in die Verschlusskappen an der Gabel-Oberseite eingepreßt.

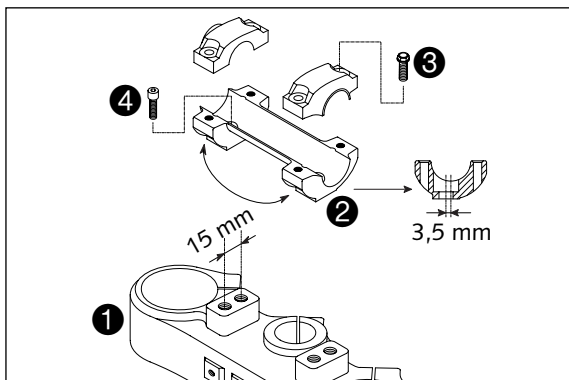
Bei Unklarheiten wenden Sie sich bitte an Ihre KTM Fachwerkstätte.

Der Dämpfungsgrad der Druckstufe kann nach unseren Erfahrungen gleich bleiben. Der Dämpfungsgrad der Zugstufe kann bei einer weicheren Feder um einige Klicks reduziert werden, bei einer härteren Feder um einige Klicks erhöht werden.



Lenkerposition ändern

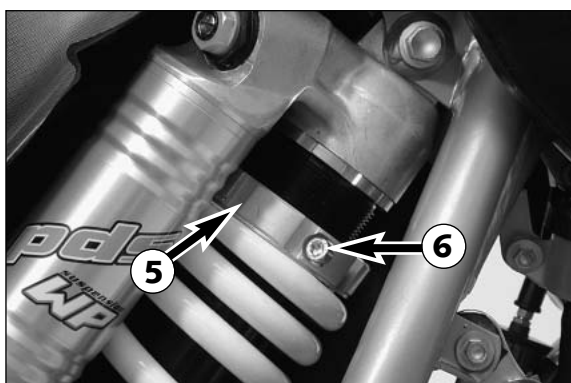
Die Lenkerposition kann um 22 mm verstellt werden. Sie haben dadurch die Möglichkeit den Lenker in die für Sie angenehmste Position zu bringen. An der oberen Gabelbrücke ❶ befinden sich 2 Bohrungen mit einem Abstand von 15 mm. Die Bohrungen an der Lenkeraufnahme ❷ sind 3,5 mm aus der Mitte platziert. Sie haben also die Möglichkeit den Lenker in 4 verschiedenen Positionen zu montieren.



Dazu entfernen Sie die Schrauben ❸ der Lenkerklemmbrücken und die Schrauben ❹ der Lenkeraufnahme. Lenkeraufnahme positionieren und Schrauben ❹ mit 40 Nm festziehen. Lenker und Lenkerklemmbrücken montieren und Schrauben ❸ mit 20 Nm festziehen. Der Spalt zwischen Lenkeraufnahme und Lenkerklemmbrücke muss hinten und vorne gleich groß sein.

⚠ ACHTUNG ⚠

SCHRAUBEN ❹ UNBEDINGT MIT LOCTITE 243 SICHERN.



Federvorspannung des Federbeines ändern

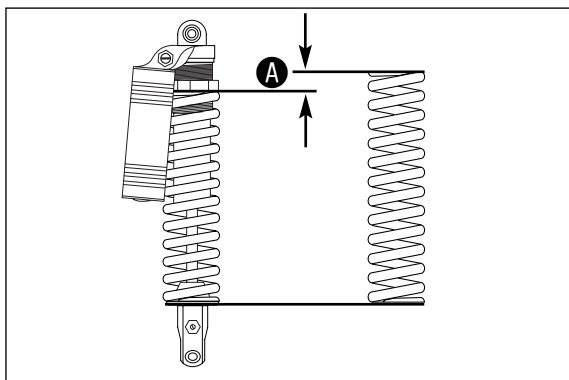
Die Federvorspannung kann durch Verdrehen des Einstellrings ❺ geändert werden. Dazu bauen Sie das Federbein am besten aus und reinigen es gründlich.

HINWEIS:

- Bevor Sie die Federvorspannung ändern sollten Sie sich die Grundeinstellung notieren - z.B. wieviele Gewindegänge oberhalb des Einstellrings sichtbar sind.
- Bei 1 Umdrehung des Einstellrings ❺ ändert sich die Federvorspannung um 1,75 mm

Lockern Sie die Klemmschraube ❻ und verdrehen Sie mit dem Hakenschlüssel aus dem Bordwerkzeug den Einstellring entsprechend. Drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Vorspannung, drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Vorspannung.

Nach dem Verstellen die Klemmschraube ❻ mit 8 Nm anziehen.

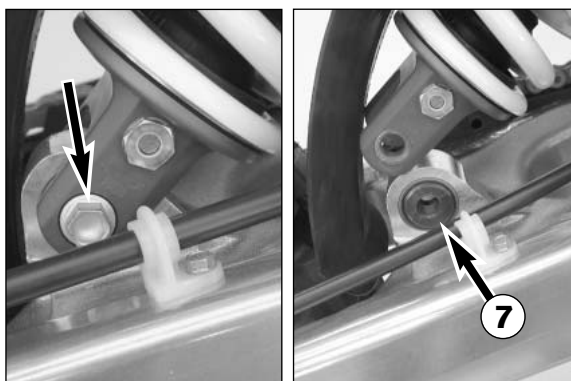


EINSTELLWERTE - FEDERVORSPANNUNG **A**:

Vorspannung minimal 4 mm

STANDARD-VORSPANNUNG 5 mm (SX) / 6 mm (EXC/MXC)

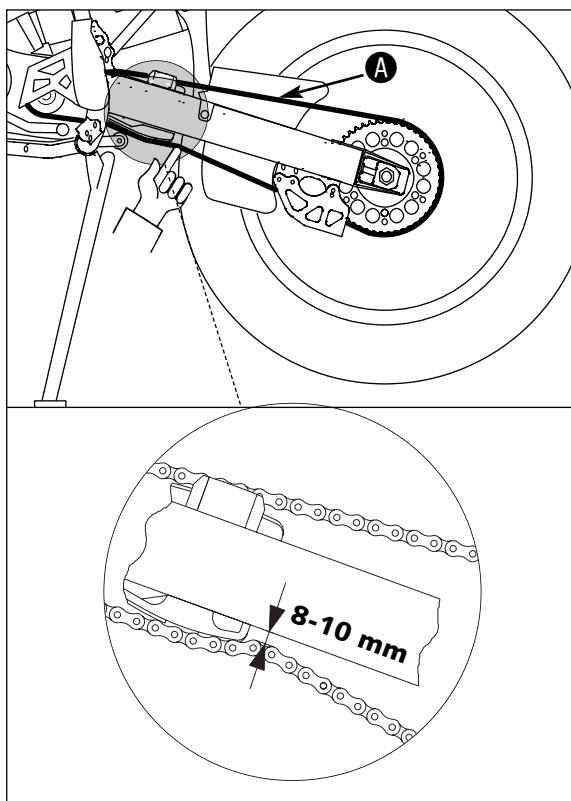
Vorspannung maximal 10 mm



Schwenklager für PDS-Federbein

Das Schwenklager ❷ am Schwingarm, ist teflonbeschichtet und darf weder mit Fett noch mit anderen Gleitmitteln geschmiert werden. Fette oder andere Gleitmittel lösen die Teflonschicht auf, wodurch die Lebensdauer drastisch verkürzt wird.

Achten Sie beim Reinigen des Motorrades mit Hochdruckreinigern darauf, dass der Hochdruckstrahl nicht direkt auf das Schwenklager gerichtet ist.



Kettenspannung kontrollieren

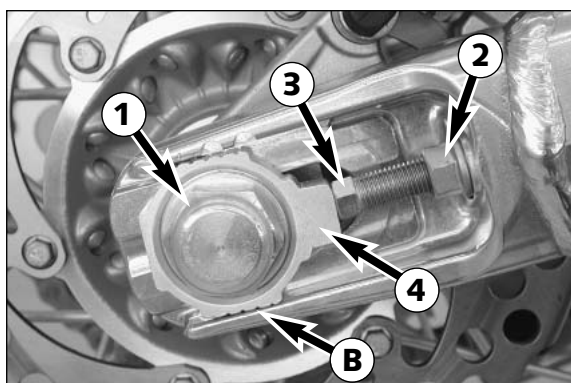
Motorrad am Rahmen aufbocken, damit das Hinterrad den Boden nicht berührt. Kette am Ende des Kettengleitstückes nach oben drücken. Der Abstand zwischen Kette und Schwingarm soll 8 - 10 mm betragen. Der obere Kettenteil A muss dabei gespannt sein (siehe Skizze). Nötigenfalls Kettenspannung korrigieren.



ACHTUNG



- IST DIE KETTE ZU STARK GESpanNT WERDEN DIE KOMPONENTEN DER SEKUNDÄR-KRAFTÜBERTRAGUNG (KETTE, KETTENRÄDER, LAGER IM GETRIEBE UND IM HINTERRAD) ZUSÄTZLICH BELASTET. NEBEN VORZEITIGEM VERSCHLEISS KANN IM EXTREMFALL DIE KETTE REISSEN ODER DIE ABTRIEBSWELLE DES GETRIEBES BRECHEN.
- IST DIE KETTE HINGEGEN ZU LOCKER, KANN SIE VON DEN KETTENRÄDERN FALLEN UND DAS HINTERRAD BLOCKIEREN ODER DEN MOTOR BESCHÄDIGEN.
- IN BEIDEN FÄLLEN KANN DAS MOTORRAD LEICHT AUSSER KONTROLLE GERATEN.



Kettenspannung korrigieren

Bundmutter ① lockern, Kontermuttern ② lockern und Einstellschrauben ③ links und rechts gleich weit verdrehen.

Damit das Hinterrad korrekt ausgerichtet ist, müssen die Markierungen an den Kettenspannern links und rechts in der selben Position zu den Referenzmarken B stehen. Kontermuttern der Einstellschrauben festziehen.

Prüfen Sie vor dem Festziehen der Steckachse, ob die Kettenspanner ④ an den Einstellschrauben anliegen.

Bundmutter ① mit 80 Nm festziehen.



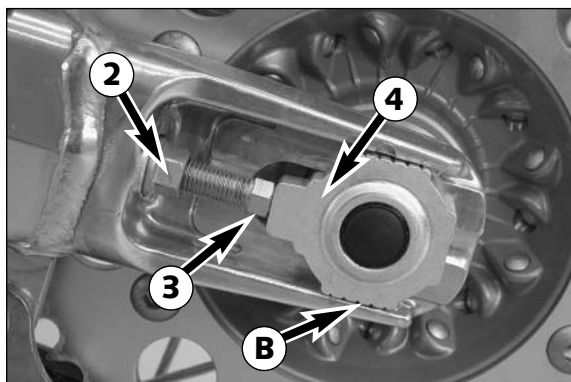
ACHTUNG

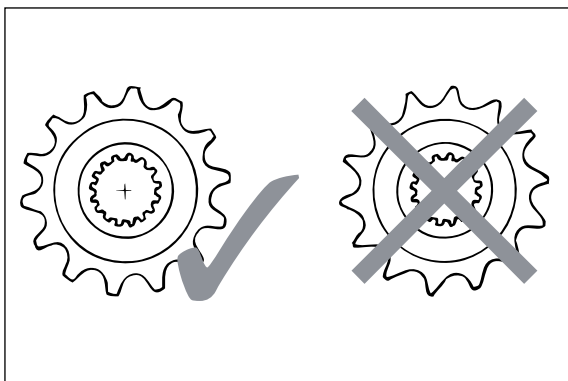


- FALLS SIE BEIM EINBAUEN KEINEN DREHMOMENTSCHLÜSSEL ZUR VERFÜGUNG HABEN, LASSEN SIE DAS ANZUGSDREHMOMENT MÖGLICHT BALD IN EINER KTM FACHWERKSTÄTTE BERICHTIGEN. EINE LOCKERE STECKACHSE KANN ZU UNSTABLEM FAHRVERHALTEN DES MOTORRADES FÜHREN.
- ZIEHEN SIE DIE BUNDMUTTER MIT DEM VORGESCHRIEBENEN DREHMOMENT FEST. EINE LOCKERE STECKACHSE KANN ZU UNSTABLEM FAHRVERHALTEN DES MOTORRADES FÜHREN.

HINWEIS:

Durch den großen Verstellbereich der Kettenspanner (32 mm) können verschiedene Sekundär-Übersetzungen bei gleicher Kettenlänge gefahren werden. Die Kettenspanner ④ können um 180° gedreht werden.





Kettenpflege

Die Lebensdauer der Kette hängt zum Großteil von der Pflege ab. Ketten ohne X-Ringe sollten regelmäßig in Petroleum gereinigt und anschließend in heißem Kettenfett getränkt bzw. mit Kettenspray (z.B. Motorex Chainlube 622) behandelt werden.

Bei der X-Ring-Kette ist die Wartung auf ein Minimum reduziert. Die Reinigung erfolgt am besten mit viel Wasser. Keinesfalls Bürsten oder Lösungsmittel zum Reinigen verwenden. Nach dem Trocknen kann ein speziell für X-Ring-Ketten geeignetes Kettenspray (z.B. Motorex Chainlube 622) verwendet werden.



ACHTUNG



ES DARF KEIN SCHMIERMITTEL AUF DEN HINTERREIFEN ODER DIE BREMSSCHEIBE GELANGEN, DIE BODENHAFTUNG DES REIFENS UND DIE BREMSWIRKUNG DER HINTERRADBREMSE WÜRDEN DADURCH STARK REDUZIERT UND DAS MOTORRAD LEICHT AUSSER KONTROLLE GERATEN.

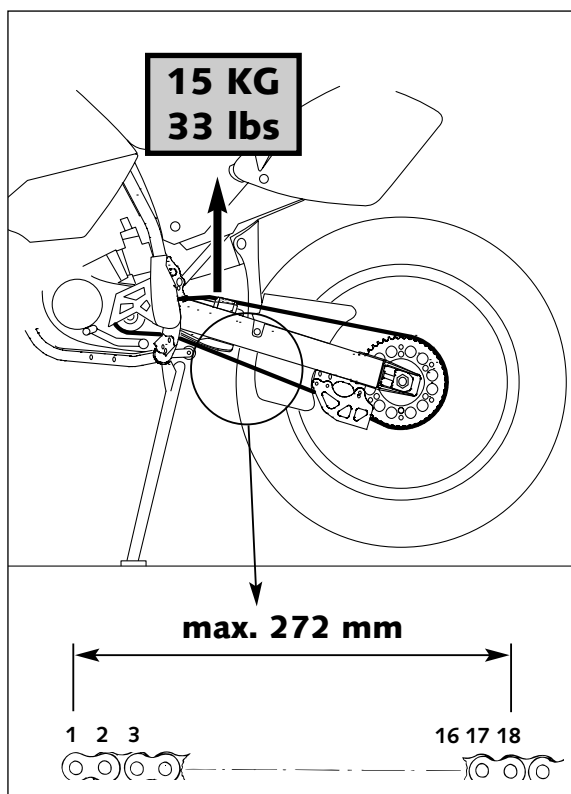


VORSICHT



BEIM MONTIEREN DES KETTENSCHLOSSES MUSS DIE GESCHLOSSENE SEITE DER SICHERUNG IMMER IN LAUFRICHTUNG WEISEN.

Kettenräder und Kettenführungen sollten bei dieser Gelegenheit ebenfalls auf Verschleiß geprüft, und nötigenfalls erneuert werden.



Kettenverschleiß

Um den Kettenverschleiß zu prüfen, gehen Sie am besten wie folgt vor:

Schalten Sie das Getriebe auf Leerlauf und ziehen Sie am oberen Kettenteil mit einer Kraft von 10 - 15 Kilogramm nach oben (siehe Abbildung). Nun wird der Abstand von 18 Kettenrollen am unteren Kettenteil gemessen. Spätestens bei einem Abstand von 272 mm sollte die Kette erneuert werden. Ketten nützen sich nicht immer gleichmäßig ab, wiederholen Sie deshalb diese Messung an verschiedenen Stellen der Kette.

HINWEIS:

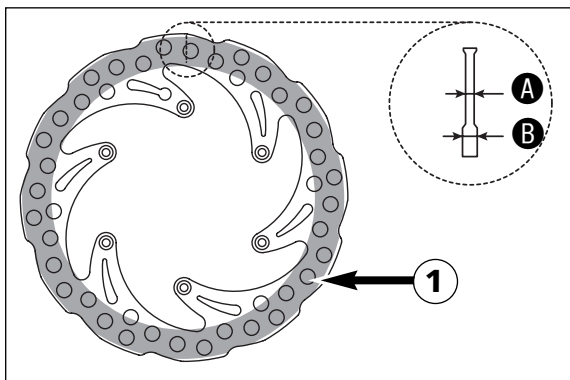
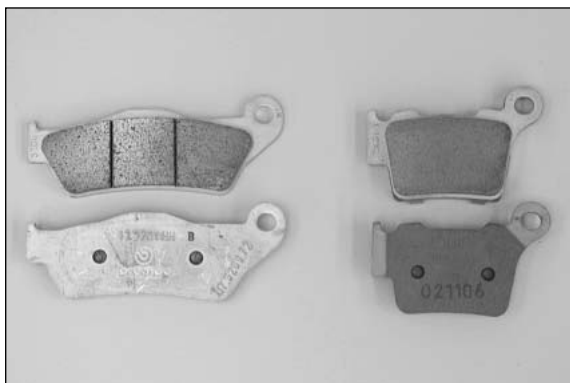
Wenn eine neue Kette montiert wird, sollten auch die Kettenräder erneuert werden. Neue Ketten nützen sich auf alten, eingelaufenen Kettenrädern schneller ab.



VORSICHT



DIE SCHRAUBEN DES KETTENRADES AM HINTERRAD MIT LOCTITE SICHERN UND ÜBER KREUZ FESTZIEHEN. ANZUGSDREHMOMENT AN DEN MUTTERN 35 NM. ANZUGSDREHMOMENT AN DEN SCHRAUBEN 50 NM.



Grundsätzliche Hinweise zu KTM Scheibenbremsen

BREMSZANGEN:

Die Bremszangen dieser Modellreihe sind „schwimmend“ gelagert, das heißt sie sind nicht fix mit dem Bremszangenträger verbunden. Durch den seitlichen Ausgleich wird immer eine optimale Anlage der Bremsklötze an die Bremsscheibe erreicht. Die Schrauben des Bremszangenträgers sind mit Loctite 243 zu sichern und mit 25 Nm festzuziehen.

BREMSKLÖTZE:

Die Bremsklötze sind vorne mit Sinterbelag TOSHIBA TT2701 und hinten mit Sinterbelag TOSHIBA H38 ausgerüstet. Diese Beläge bilden die beste Kombination von Dosierbarkeit, Bremsleistung und Lebensdauer. Der Belagtyp ist an der Rückseite der Bremsklötze angeführt und ist auch die Homologationspapiere eingetragen.

Für den Wettbewerb sind noch andere Belagarten lieferbar.

VORNE TOSHIBA H38 (Sinter) – etwas geringere Bremsleistung wie Toshiba TT2701, längere Lebensdauer, für nasses rutschiges Gelände.
FERODO ID 450 (organisch) – geringere Bremsleistung wie Toshiba TT2701, kürzere Lebensdauer, für trockenes Gelände, preisgünstiger

HINTEN FERODO 4424 (organisch) – besser dosierbar, kürzere Lebensdauer, für trockenes Gelände.
TOSHIBA H38 (Sinter) – längere Lebensdauer wie FERODO 4424, höhere Bremsleistung.

BREMSSCHEIBEN:

Durch Verschleiß reduziert sich die Stärke der Bremsscheibe im Bereich der Anlagefläche ❶ der Bremsklötze. Die Bremsscheiben dürfen an der schwächsten Stelle ❷ maximal 0,4 mm dünner sein, als das Nennmaß. Das Nennmaß können Sie an einer Stelle ❸ außerhalb der Anlagefläche messen. Kontrollieren Sie den Verschleiß an mehreren Stellen.



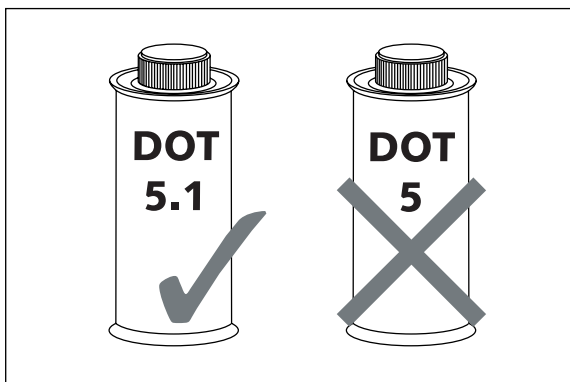
ACHTUNG



- BREMSSCHEIBEN MIT HÖHEREM VERSCHLEISS ALS 0,4 MM, SIND EIN SICHERHEITS-RISIKO. LASSEN SIE BEIM ERREICHEN DER VERSCHLEISSGRENZE DIE BREMSSCHEIBEN SOFORT ERNEUERN.
- LASSEN SIE REPARATUREN AN DER BREMSANLAGE GRUNDSÄTZLICH IN EINER KTM-FACHWERKSTÄTTE DURCHFÜHREN

BREMSSFLÜSSIGKEITSBEHÄLTER:

Die Bremsflüssigkeitsbehälter der Vorder- und Hinterradbremse sind so dimensioniert, dass auch bei abgenutzten Bremsklötzen kein Nachfüllen von Bremsflüssigkeit erforderlich ist. Fällt der Bremsflüssigkeitsstand unter den Minimalwert, deutet dies auf Undichtheit im Bremssystem bzw. total abgenutzte Bremsklötze hin. Suchen Sie in diesem Fall sofort eine KTM-Fachwerkstätte auf.



BREMSSFLÜSSIGKEIT:

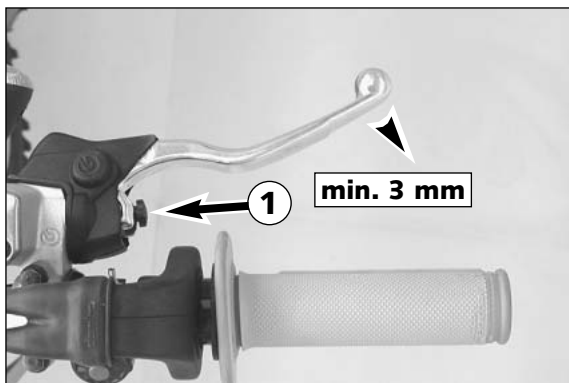
Die Bremsanlagen werden von KTM mit Bremsflüssigkeit „Motorex Brake Fluid DOT 5.1“ gefüllt, eine der hochwertigsten Bremsflüssigkeiten, die zur Zeit im Handel sind. Wir empfehlen, diese auch später zu verwenden. DOT 5.1 Bremsflüssigkeit basiert auf Glykolether und ist bernsteinfarben. Steht zum Nachfüllen keine DOT 5.1 zur Verfügung kann notfalls Bremsflüssigkeit DOT4 verwendet werden. Diese sollten Sie aber möglichst bald durch DOT5.1 ersetzen. Verwenden Sie keinesfalls Bremsflüssigkeit DOT 5. Diese basiert auf Silikonöl und ist purpur gefärbt. Die Dichtungen und Bremsschläuche der KTM Motorräder sind nicht für Bremsflüssigkeit DOT 5 ausgelegt!



ACHTUNG



LASSEN SIE MINDESTENS EINMAL JÄHRLICH DIE BREMSSFLÜSSIGKEIT WECHSELN. WENN SIE DAS MOTORRAD OFT WASCHEN, SOLLTE SIE SOGAR ÖFTER GEWECHSELT WERDEN. BREMSSFLÜSSIGKEIT HAT DIE EIGENSCHAFT WASSER AUFZUNEHMEN. IN EINER „ALTEN“ BREMSSFLÜSSIGKEIT KÖNNEN SICH DADURCH BEREITS BEI NIEDEREN TEMPERATUREN DAMPFBLASEN BILDEN UND DAS BREMSYSTEM FÄLLT AUS.

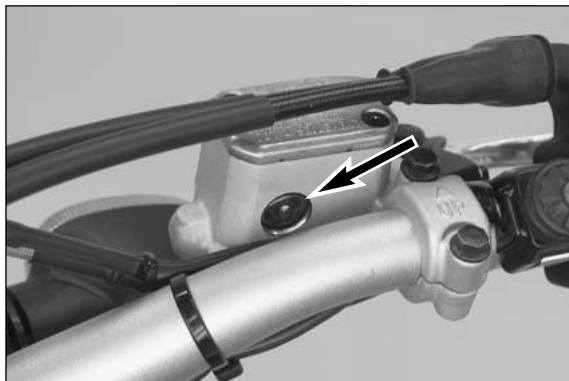


Leerweg am Handbremshebel einstellen

Der Leerweg am Handbremshebel kann mit der Stellschraube ❶ verändert werden. Dadurch kann die Position des Druckpunktes (jener Widerstand, der am Handbremshebel spürbar wird, wenn die Bremsklötze an die Brems Scheibe gepresst werden) für jede Handgröße eingestellt werden.

! VORSICHT !

DER LEERWEG AM HANDBREMSHEBEL MUSS MINDESTENS 3 MM BETRAGEN. ERST DANN DARF DER KOLBEN IM HANDBREMSZYLINDER BEWEGT WERDEN (AM STÄRKEREN WIDERSTAND DES HANDBREMSHEBELS ZU ERKENNEN). IST DIESER LEERWEG NICHT VORHANDEN, BAUT SICH IM BREMSYSTEM DRUCK AUF UND DIE VORDERRADBREMSE KANN DURCH ÜBERHITZUNG AUSFALLEN.

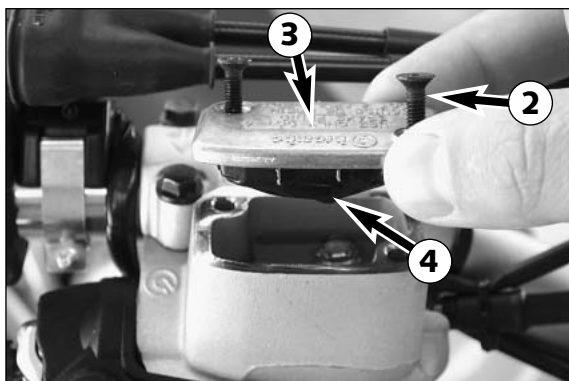


Bremsflüssigkeitsstand vorne prüfen

Der Bremsflüssigkeitsbehälter ist mit dem Handbremszylinder am Lenker kombiniert und hat ein Schauglas. Der Bremsflüssigkeitsstand darf bei waagrechtem Behälter nicht unter die „MIN“ Marke des Schauglases sinken.

⚠ ACHTUNG ⚠

FÄLLT DER BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND UNTER DEN MINIMALWERT, DEUTET DIES AUF UNDICHTHEIT IM BREMSSYSTEM BZW. TOTAL ABGENÜTZTE BREMSKLÖTZE HIN. SUCHEN SIE IN DIESEM FALL SOFORT EINE KTM-FACHWEKSTÄTTE AUF.



Bremsflüssigkeit vorne nachfüllen *

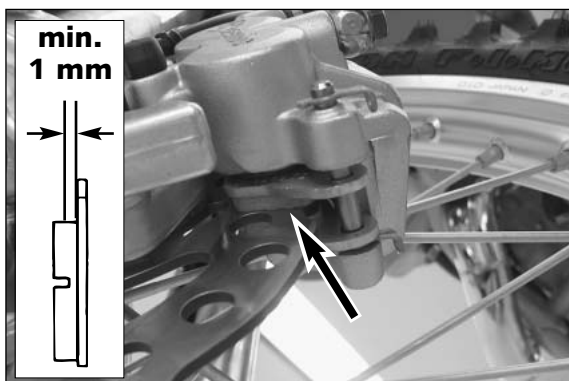
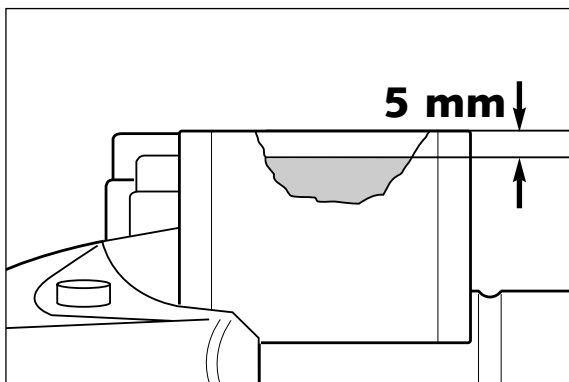
Die Schrauben ❷ entfernen und Deckel ❸ mit Membrane ❹ abnehmen. Handbremszylinder in waagrechte Position bringen und Bremsflüssigkeit DOT 5.1 (z.B. Motorex Brake Fluid DOT 5.1) bis 5 mm unter die Behälter-Oberkante auffüllen. Membrane, Deckel und Schrauben wieder montieren. Übergelaufene oder verschüttete Bremsflüssigkeit mit Wasser abwaschen.

⚠ ACHTUNG ⚠

- KEINESFALLS DARF BREMSFLÜSSIGKEIT DOT5 VERWENDET WERDEN! DIESE BASIERT AUF SILIKONÖL UND IST PURPUR GEFÄRBT. DICHTUNGEN UND BREMS SCHLÄUCHE MÜSSEN SPEZIELL DAFÜR AUSGELEGT SEIN.
- LAGERN SIE BREMSFLÜSSIGKEIT AUSSER REICHWEITE VON KINDERN.
- BREMSFLÜSSIGKEIT KANN HAU TREIZUNGEN VERURSACHEN. NICHT MIT HAUT ODER AUGEN IN BERÜHRUNG BRINGEN. FALLS BREMSFLÜSSIGKEIT IN DIE AUGEN SPRITZT, GRÜNDLICH MIT WASSER SPÜLEN UND SOFORT EINEN ARZT AUF SUCHE N.

! VORSICHT !

- BRINGEN SIE BREMSFLÜSSIGKEIT NICHT MIT LACKIERTEN TEILEN IN BERÜHRUNG, BREMSFLÜSSIGKEIT GREIFT LACK AN.
- VERWENDEN SIE NUR SAUBERE BREMSFLÜSSIGKEIT AUS EINEM DICHT VER SCHLOSSE NEM BEHÄLT ER.



Bremsklötze vorne kontrollieren

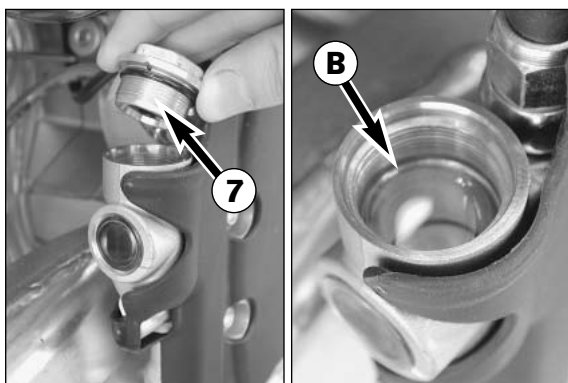
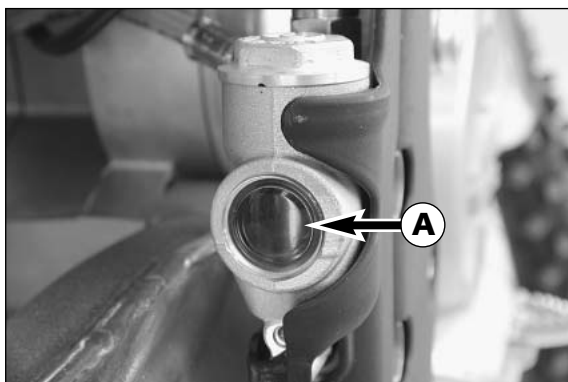
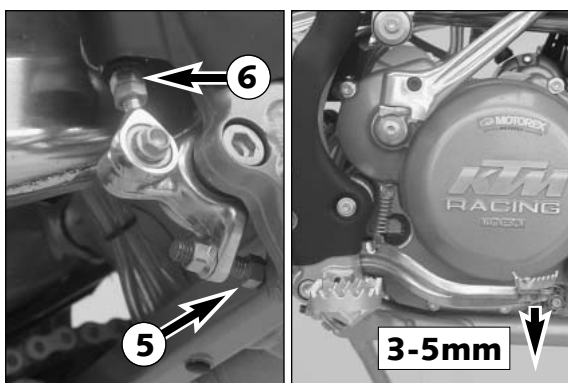
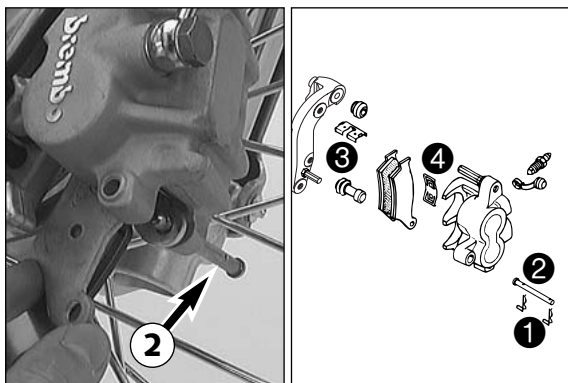
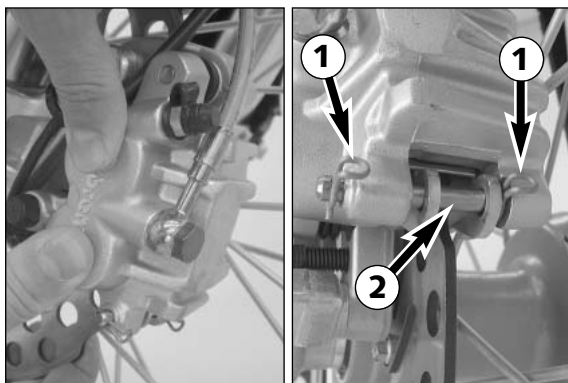
Die Bremsklötze sind von unten einzusehen. Die Belagstärke darf 1 mm nicht unterschreiten.

⚠ ACHTUNG ⚠

DIE BELAGSTÄRKE DER BREMSKLÖTZE DARF AN DER SCHWÄCHSTEN STELLE 1 MM NICHT UNTERSCHREITEN, ANSONSTEN KANN EIN BREMSVERSAGEN AUFTRETEN. LASSEN SIE DAHER IM INTERESSE IHRER EIGENEN SICHERHEIT DIE BREMSKLÖTZE RECHTZEITIG ERNEUERN.

! VORSICHT !

WERDEN DIE BREMSKLÖTZE ZU SPÄT ERNEUERT, SODASS DER BELAG TEILWEISE ODER ZUR GÄNZE ABGESCHLIFFEN IST, SCHLEIFEN DIE STAHLTEILE DER BREMSKLÖTZE AN DER BREMS SCHEIBE. DADURCH LÄSST DIE BREMSWIRKUNG STARK NACH UND DIE BREMS SCHEIBE WIRD ZERSTÖRT.



Bremsklötze vorne erneuern *

Bremszange zur Bremsscheibe drücken, damit die Bremskolben in ihre Grundstellung gelangen. Sicherungen ❶ entfernen, Bolzen ❷ herausziehen und Bremsklötze aus der Bremszange nehmen. Bremssattel und Bremssattelträger mit Druckluft reinigen, Manschetten der Führungsbolzen auf Beschädigung prüfen und Führungsbolzen nötigenfalls fetten.

Den rechten Bremsklotz montieren und mit dem Bolzen fixieren. Linken Bremsklotz montieren und Bolzen bis zum Anschlag einschieben. Sicherungen montieren.

Beachten Sie beim Montieren der Bremsklötze, dass das Gleitblech ❸ im Bremssattelträger und die Blattfeder ❹ richtig sitzen.



ACHTUNG



- HALTEN SIE DIE BREMSSCHEIBE UNBEDINGT ÖL- UND FETTFREI, DIE BREMSWIRKUNG WÜRDEN SONST STARK REDUZIERT.
- KONTROLLIEREN SIE NACH DER MONTAGE, OB DIE SICHERUNGEN RICHTIG SITZEN.
- BETÄTIGEN SIE NACH ARBEITEN AN DER BREMSANLAGE IMMER DEN HAND- BZW. FUßBREMSHEBEL, DAMIT SICH DIE BREMSKLÖTZE AN DIE BREMSSCHEIBE ANLEGEN UND DER DRUCKPUNKT VORHANDEN IST.

Grundstellung des Fußbremshebels ändern *

Die Grundstellung des Fußbremshebels kann durch Verdrehen der Anschlagschraube ❶ verändert werden. Mit der Kolbenstange ❷ muss dann der Leerweg am Fußbremshebel eingestellt werden.

Der Fußbremshebel muss außen gemessen einen Leerweg von 3-5 mm haben. Erst dann darf die Kolbenstange den Kolben im Fußbremszylinder bewegen (am stärkeren Widerstand des Fußbremshebels zu erkennen).



VORSICHT



IST DIESER LEERWEG NICHT VORHANDEN, BAUT SICH IM BREMSSYSTEM DRUCK AUF. DADURCH BEGINNEN DIE BREMSKLÖTZE ZU SCHLEIFEN. DAS BREMSYSTEM WIRD ÜBERHITZT UND KANN IM EXTREMFAHLL TOTAL AUSFALLEN.

Bremsflüssigkeitsstand hinten prüfen

Der Vorratsbehälter für die hintere Scheibenbremse befindet sich auf der rechten Fahrzeugseite direkt am hinteren Bremszylinder.

Im Schauglas A darf bei senkrecht abgestelltem Fahrzeug keine Luftblase sichtbar sein.



ACHTUNG



FÄLLT DER BREMSFLÜSSIGKEITSSTAND UNTER DEN MINIMALWERT, DEUTET DIES AUF UNDICHTHEITEN IM BREMSYSTEM BZW. TOTAL ABGENÜTZTE BREMSKLÖTZE HIN.

Bremsflüssigkeit hinten nachfüllen *

Sobald im Schauglas A eine Luftblase sichtbar ist, muss Bremsflüssigkeit nachgefüllt werden. Dazu entfernen Sie die Schraube ❷.

Bremsflüssigkeit DOT5.1 (z.B. Motorex Brake Fluid DOT 5.1) bis zur Markierung B im inneren des Reservoirbehälters auffüllen und Schraube montieren.

Übergelaufene oder verschüttete Bremsflüssigkeit sofort mit Wasser abwaschen.



ACHTUNG



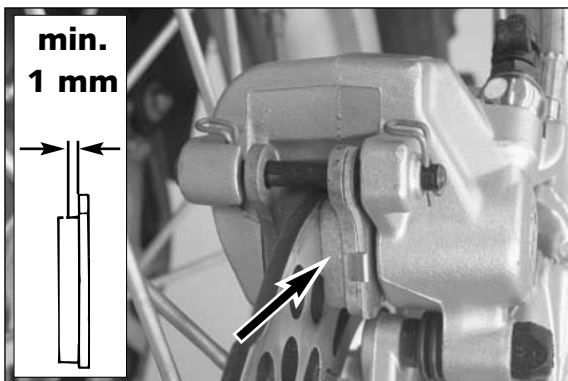
- KEINESFALLS DARF BREMSFLÜSSIGKEIT DOT5 VERWENDET WERDEN! DIESE BASIERT AUF SILIKONÖL UND IST PURPUR GEFÄRBT. DICHTUNGEN UND BREMSSCHLÄUCHE MÜSSEN SPEZIELL DAFÜR AUSGELEGT SEIN.
- LAGERN SIE BREMSFLÜSSIGKEIT AUSSER REICHWEITE VON KINDERN!
- BREMSFLÜSSIGKEIT KANN HAU TREIZUNGEN VERURSACHEN. NICHT MIT HAUT ODER AUGEN IN BERÜHRUNG BRINGEN. FALLS BREMSFLÜSSIGKEIT IN DIE AUGEN SPRITZT, GRÜNDLICH MIT WASSER SPÜLEN UND SOFORT EINEN ARZT AUFsuchen.



VORSICHT



- BRINGEN SIE BREMSFLÜSSIGKEIT NICHT MIT LACKIERTEN TEILEN IN BERÜHRUNG, BREMSFLÜSSIGKEIT GREIFT LACK AN!
- VERWENDEN SIE NUR SAUBERE BREMSFLÜSSIGKEIT AUS EINEM DICHT VERSCHLOSSENEM BEHÄLTER!



Bremsklötze hinten kontrollieren

Die Bremsklötze sind von hinten einzusehen. Die Belagstärke darf 1 mm nicht unterschreiten.



ACHTUNG



DIE BELAGSTÄRKE DER BREMSKLÖTZE DARF AN DER SCHWÄCHSTEN STELLE 1 MM NICHT UNTERSCHREITEN, ANSONSTEN KANN EIN BREMSVERSAGEN AUFTRETEN. LASSEN SIE DAHER IM INTERESSE IHRER EIGENEN SICHERHEIT DIE BREMSKLÖTZE RECHTZEITIG ERNEUERN.



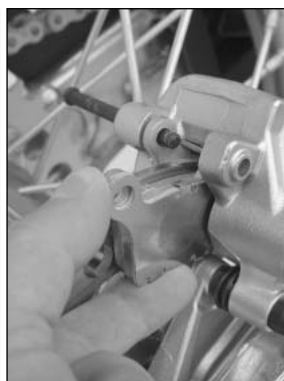
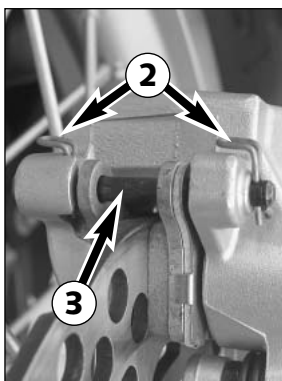
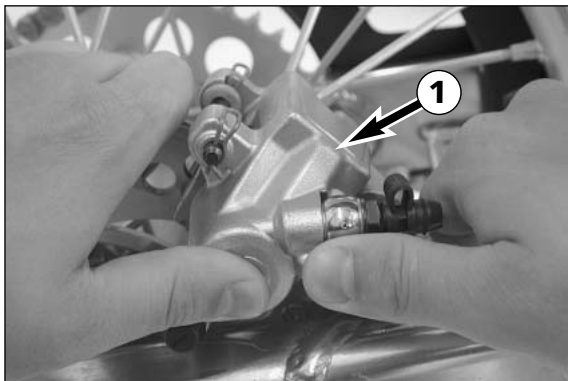
VORSICHT



WERDEN DIE BREMSKLÖTZE ZU SPÄT ERNEUERT, SODASS DER BELAG TEILWEISE ODER ZUR GÄNZE ABGESCHLIFFEN IST, SCHLEIFEN DIE STAHLTEILE DER BREMSKLÖTZE AN DER BREMSSCHEIBE. DADURCH LÄSST DIE BREMSWIRKUNG STARK NACH UND DIE BREMSSCHEIBE WIRD ZERSTÖRT.

Bremsklötze hinten erneuern *

Bremszange ① in Richtung Kettenrad drücken, damit der Bremskolben in seine Grundstellung gelangt. Sicherungen ② entfernen, Bolzen ③ herausziehen und Bremsklötze entfernen. Bremszange gründlich mit Druckluft reinigen und Manschetten der Führungsbolzen auf Beschädigungen prüfen.



Linken Bremsklotz in die Bremszange schieben und mit dem Bolzen fixieren. Rechten Bremsklotz einschieben und Bolzen ③ bis zum Anschlag in die Bremszange schieben. Sicherungen ② montieren.



ACHTUNG



- HALTEN SIE DIE BREMSSCHEIBE UNBEDINGT ÖL- UND FETTFREI, DIE BREMSWIRKUNG WÜRDEN SONST STARK REDUZIERT.
- KONTROLLIEREN SIE NACH DER MONTAGE, OB DIE SICHERUNGEN RICHTIG SITZEN.
- BETÄTIGEN SIE NACH ARBEITEN AN DER BREMSANLAGE IMMER DEN HAND- BZW. FUSSBREMSHEBEL, DAMIT SICH DIE BREMSKLÖTZE AN DIE BREMSSCHEIBE ANLEGEN UND DER DRUCKPUNKT VORHANDEN IST.

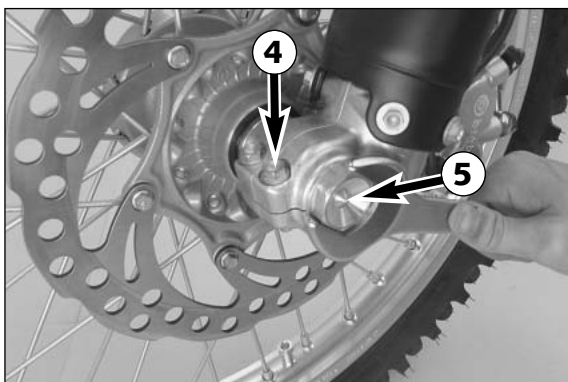
Vorderrad aus- und einbauen

Motorrad am Rahmen aufbocken, damit das Vorderrad den Boden nicht mehr berührt.

Die beiden Klemmschrauben ④ an der linken Gabel Faust lockern.

Bundschraube ⑤ lösen, erst dann die Klemmschrauben ⑥ der rechten Gabel Faust lockern.

Vorderrad halten und Steckachse ⑦ herausziehen. Vorderrad vorsichtig aus der Gabel nehmen.



VORSICHT



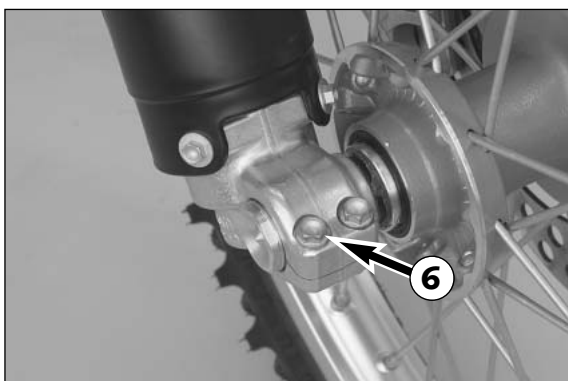
- BEI AUSGEBAUTEM VORDERRAD DIE HANDBREMSE NICHT BETÄTIGEN.
- LEGEN SIE DAS RAD IMMER MIT DER BREMSSCHEIBE NACH OBEN AB, DIE BREMSSCHEIBE KANN SONST BESCHÄDIGT WERDEN.

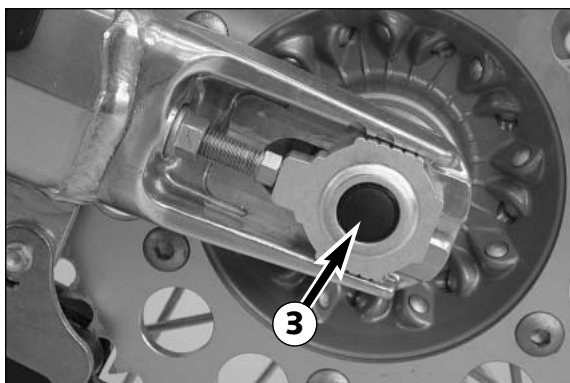
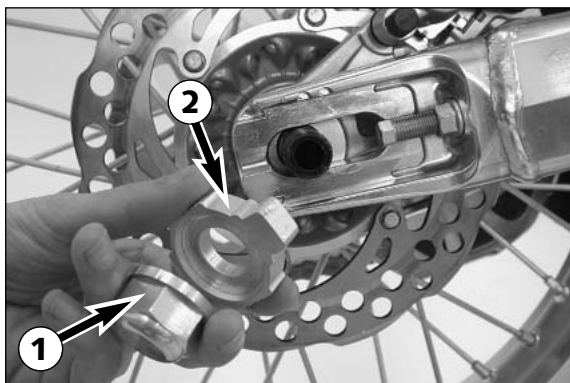
Zum Einbauen des Vorderrades dieses in die Gabel heben, positionieren und Steckachse montieren.

Bundschraube ⑤ montieren, Klemmschrauben ⑥ an der rechten Gabel Faust festziehen um ein Verdrehen der Steckachse zu verhindern und Bundmutter mit 40 Nm festziehen.

Klemmschrauben an der rechten Gabel Faust lösen, Motorrad vom Ständer nehmen, Vorderradbremse betätigen und Gabel einige Male kräftig einfedern, damit sich die Gabelbeine ausrichten.

Erst dann die Klemmschrauben an beiden Gabelhäuten mit 10 Nm festziehen.





ACHTUNG



- FALLS SIE BEIM EINBAUEN KEINEN DREHMOMENTSCHLÜSSEL ZUR VERFÜGUNG HABEN, LASSEN SIE DAS ANZUGSDREHMOMENT MÖGLICHST BALD IN EINER KTM FACHWERKSTÄTTE BERICHTIGEN. EINE LOCKERE STECKACHSE KANN ZU UNSTABLEM FAHRVERHALTEN DES MOTORRADES FÜHREN.
- BETÄTIGEN SIE NACH DEM EINBAUEN DES VORDERRADES IMMER DIE HANDBREMSE, BIS DER DRUCKPUNKT VORHANDEN IST.
- HALTEN SIE DIE BREMSSCHEIBE UNBEDINGT ÖL- UND FETTFREI, DIE BREMSWIRKUNG WÜRDEN SONST STARK REDUZIERT.

Hinterrad aus- und einbauen

Motorrad am Rahmen aufbocken, damit das Hinterrad den Boden nicht berührt.

Bundmutter ① abschrauben, Kettenspanner ② abnehmen, Hinterrad festhalten und Steckachse ③ so weit herausziehen, dass das Hinterrad frei ist, der Bremszangenträger aber noch gehalten wird.

Hinterrad so weit als möglich nach vorne schieben, Kette vom Kettenrad nehmen und Hinterrad vorsichtig aus dem Schwingarm nehmen.



VORSICHT



- BEI AUSGEBAUTEM HINTERRAD DIE FUSSBREMSE NICHT BETÄTIGEN.
- LEGEN SIE DAS RAD IMMER MIT DER BREMSSCHEIBE NACH OBEN AB, DIE BREMSSCHEIBE KANN SONST BESCHÄDIGT WERDEN.
- WIRD DIE STECKACHSE AUSGEBAUT, SIND DIE GEWINDE DER STECKACHSE UND DER BUNDMUTTER GRÜNDLICH ZU REINIGEN UND FRISCH ZU FETTEN, UM EIN FESTGEHEN DES GEWINDES ZU VERMEIDEN.

Der Einbau erfolgt in sinngemäß umgekehrter Reihenfolge. Vor dem Festziehen der Bundmutter mit 80 Nm das Hinterrad nach vorne drücken, damit die Kettenspanner an den Spannschrauben anliegen.



ACHTUNG



- FALLS SIE BEIM EINBAUEN KEINEN DREHMOMENTSCHLÜSSEL ZUR VERFÜGUNG HABEN, LASSEN SIE DAS ANZUGSDREHMOMENT MÖGLICHST BALD IN EINER KTM FACHWERKSTÄTTE BERICHTIGEN. EINE LOCKERE STECKACHSE KANN ZU UNSTABLEM FAHRVERHALTEN DES MOTORRADES FÜHREN.
- BETÄTIGEN SIE NACH DEM EINBAU DES HINTERRADES IMMER DIE FUSSBREMSE, BIS DER DRUCKPUNKT VORHANDEN IST.
- HALTEN SIE DIE BREMSSCHEIBE UNBEDINGT ÖL- UND FETTFREI, DIE BREMSWIRKUNG WÜRDEN SONST STARK REDUZIERT.
- ZIEHEN SIE DIE BUNDMUTTER MIT DEM VORGESCHRIEBENEN DREHMOMENT FEST.

Speichenspannung kontrollieren

Korrekte Speichenspannung ist für die Stabilität des Rades und damit auch für die Fahrsicherheit sehr wichtig. Durch eine lockere Speiche wird das Rad unwuchtig und es lockern sich innerhalb kurzer Zeit andere Speichen. Prüfen Sie die Speichenspannung, besonders am neuen Motorrad, regelmäßig. Zur Kontrolle schlagen Sie mit der Klinge eines Schraubendrehers jede Speiche kurz an (siehe Abbildung). Dabei muss ein heller Ton erklingen. Dämpfe Töne deuten auf lockere Speichen hin. Lassen Sie bei Bedarf die Speichen in einer Fachwerkstätte nachziehen und das Rad zentrieren.



ACHTUNG



- WENN MIT LOCKEREN SPEICHEN WEITERGEFAHREN WIRD, KÖNNEN SPEICHEN REISSEN UND DADURCH UNSTABLES FAHRVERHALTEN BEWIRKEN.
- ZU FEST GESPANNE SPEICHEN KÖNNEN DURCH LOCALE ÜBERLASTUNG REISSEN. DIE SPEICHEN MÜSSEN MIT EINEM DREHMOMENT VON 6 Nm FESTGESpannt SEIN.



REIFENLUFTDRUCK

	vorne	hinten
Gelände	1,0 bar	1,0 bar
Straße solo	1,5 bar	2,0 bar

Reifen, Reifenluftdruck

Reifentyp, Reifenzustand und Reifenluftdruck beeinflussen das Fahrverhalten des Motorrades. Sie müssen vor jeder Fahrt kontrolliert werden.

- Reifentyp und Reifendimension finden Sie in den Technischen Daten und im Typenschein
- Der Reifenzustand muss vor jeder Fahrt kontrolliert werden. Untersuchen Sie den Reifen auf Schnitte, eingefahrene Nägel oder andere spitze Gegenstände.

Zur Mindestprofiltiefe beachten Sie bitte die gesetzlichen Vorschriften in Ihrem Land. Wir empfehlen, die Reifen spätestens bei einer Profiltiefe von 2 mm erneuern zu lassen.

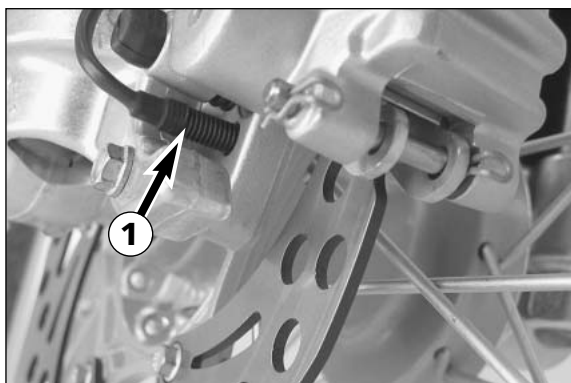
- Der Reifenluftdruck sollte regelmäßig bei "kalten" Reifen kontrolliert werden. Richtiger Luftdruck gewährleistet optimalen Fahrkomfort und maximale Lebensdauer des Reifens.



ACHTUNG



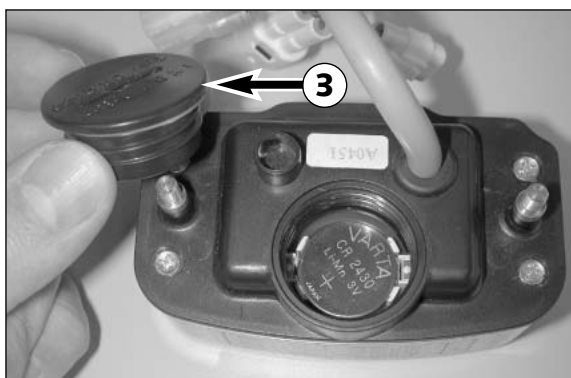
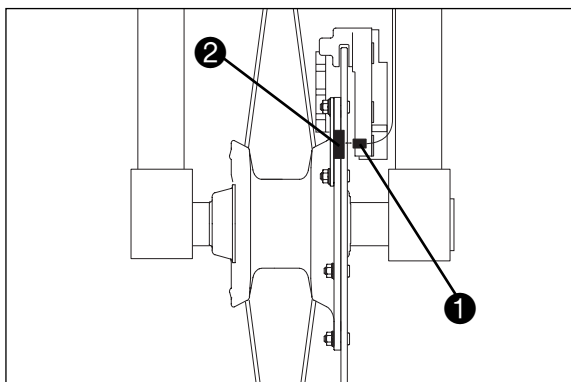
- LASSEN SIE NUR REIFEN MONTIEREN, DIE VON KTM FREIGEgeben SIND. ANDERE REIFEN KÖNNEN SICH NEGATIV AUF DAS FAHRVERHALTEN AUSWIRKEN.
- VORDER- UND HINTERRAD DÜRFEN NUR MIT REIFEN GLEICHARTIGER PROFILGESTALTUNG BEREIFT SEIN. REIFENFREIGABEN BEACHTEN !
- BESCHÄDIGTE REIFEN MÜSSEN IM INTERESSE IHRER SICHERHEIT SOFORT ERNEUERT WERDEN.
- ABGEFAHRENE REIFEN WIRKEN SICH BESONDERS AUF NASSER FAHRBAHN UNGÜNSTIG AUF DAS FAHRVERHALTEN AUS.
- ZU GERINGER REIFENLUFTDRUCK FÜHRT ZU ABNORMALEM VERSCHLEISS UND ZUR ÜBERHITZUNG DES REIFENS.



Abstand des Magnetsensors kontrollieren / einstellen

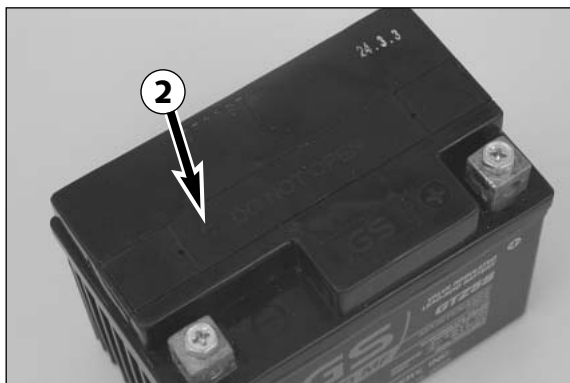
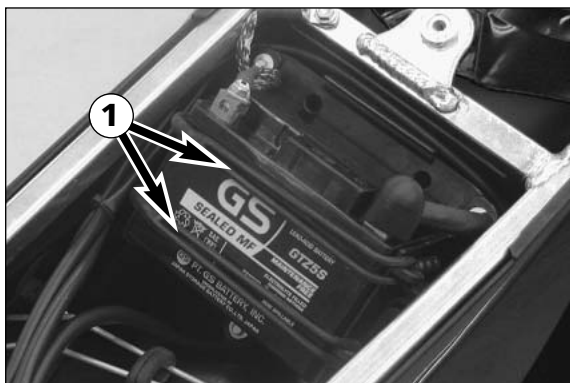
Der Abstand zwischen Magnet ② und Sensor ① muss 2-4 mm betragen. Ist dies nicht der Fall kann es zu Funktionsstörungen des Tachometers kommen.

Dieser Abstand kann durch hinein- bzw. herausdrehen des Sensors ① korrigiert werden.



Batterie für Digitaltacho

Dazu Scheinwerfermaske abnehmen und elektronischen Tacho ausbauen. Verschraubung ④ entfernen, Batterie (Typ Duracell CR 2430) mit Schrift nach oben einlegen und Verschraubung montieren.



Batterie (MXC, EXC)

Die Batterie befindet sich unter der Sitzbank und ist wartungsfrei. Elektrolytstand kontrollieren oder Wasser nachfüllen ist nicht nötig. Es sind lediglich die Batteriepole sauber zu halten und nötigenfalls mit säurefreiem Fett leicht einzufetten.

Batterie ausbauen:

Zuerst Minuspol dann Pluspol der Batterie abklemmen. Filterkastendeckel abnehmen und die beiden Gummibänder ❶ aushängen. Batterie herausnehmen.

Beim Einbauen die Batterie mit den Polen nach vorne einsetzen (siehe Abbildung), den Minuspol zuletzt an die Batterie anschließen.



ACHTUNG



- SOLLTE AUS IRGEND EINEM GRUND ELEKTROLYT (SCHWEFELSÄURE) AUS DER BATTERIE AUSTRETEN IST HÖCHSTE VORSICHT GEBOTEN. ELEKTROLYT KANN SCHWERE VERBRENNUNGEN VERURSACHEN
- BEI HAUTKONTAKT MIT REICHLICH WASSER ABSPÜLEN
- FALLS ELEKTROLYT IN DIE AUGEN GELANGT, MINDESTENS 15 MINUTEN LANG MIT WASSER AUSSPÜLEN UND SOFORT EINEN ARZT AUFSUCHEN
- OBWOHL ES SICH UM EINE VERSCHLOSSENE BATTERIE HANDELT, KÖNNEN DENNOCH EXPLOSIVE GASE AUSTRETEN. FUNKEN ODER OFFENE FLAMMEN VON DER BATTERIE FERNHALTEN
- DEFEKTE BATTERIEN AUSSER REICHWEITE VON KINDERN HALTEN UND ORDNUNGSGEMÄSS ENTSORGEN



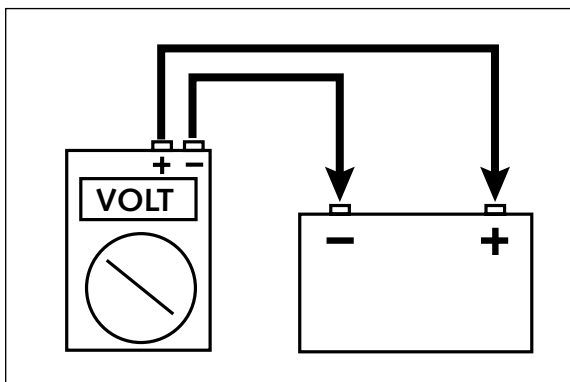
VORSICHT



- DIE VERSCHLUSSLEISTE ❷ DARF KEINESFALLS ENTFERNT WERDEN, DA SIE SONST BESCHÄDIGT WIRD
- BATTERIE KEINESFALLS BEI LAUFENDEM MOTOR ABKLEMMEN, DADURCH WIRD DER REGLER-GLEICHRICHTER ZERSTÖRT
- BATTERIE MUSS MIT DEN BATTERIEPOLN NACH VOREN EINGEBAUT WERDEN (WIE IN DER ABBILDUNG), WIRD SIE VERKEHRT EINGEBAUT, KANN ELEKTROLYT AUSTRETEN!

LAGERUNG:

Wird das Motorrad für längere Zeit stillgelegt, Batterie ausbauen und aufladen. Lagertemperatur 0 - 35°C, ohne direkte Sonneneinstrahlung.



Batterie laden

Batterie ausbauen und den Ladezustand ermitteln. Dazu misst man mit einem Voltmeter die Spannung zwischen den Batteriepolen (Ruhespannung). Um eine exakte Messung zu erhalten, darf die Batterie mindestens 30 Minuten vorher weder geladen noch entladen werden.

Ruhespannung Volt	Ladezustand %	Ladedauer bei 0,4 A	Ladespannung
>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	

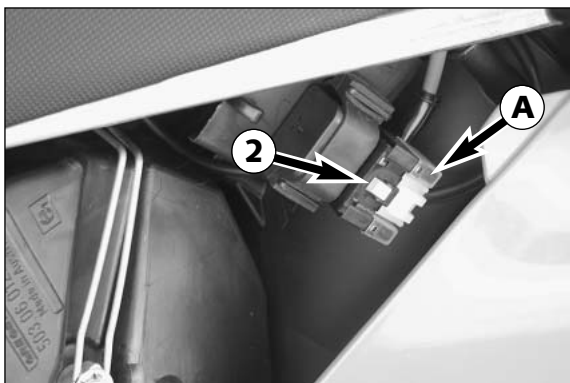
Kann der Ladezustand nicht festgestellt werden, darf die Batterie max. 10 Stunden mit 0,4 Ampere und max. 14,4 Volt geladen werden.



VORSICHT



- DIE VERSCHLUSSLEISTE DARF KEINESFALLS ENTFERNT WERDEN, DA SIE SONST BESCHÄDIGT WIRD
- BEIM LADEN ERST BATTERIE AN DAS LADEGERÄT ANSCHLIESSEN, DANN LADEGERÄT EINSCHALTEN.
- BEI LADUNG IN GESCHLOSSENEN RÄUMEN IST FÜR GUTE BELÜFTUNG ZU SORGEN. BEIM LADEN ERZEUGT DIE BATTERIE EXPLOSIVE GASE.
- WIRD DIE BATTERIE ZU LANGE ODER MIT ZU HOHER SPANNUNG GELADEN, ENTWEICHT ELEKTROLYT ÜBER DIE SICHERHEITSVENTILE. DADURCH VERLIERT DIE BATTERIE AN KAPAZITÄT.
- SCHNELLADUNGEN SOLLTEN MÖGLICHSST UNTERLASSEN WERDEN.



Sicherung (MXC/EXC)

Die Sicherung ① befindet sich im Startrelais des E-Starters ② unter dem Filterkastendeckel.

Nach dem Abnehmen des Filterkastendeckels und der Schutzkappe A, ist die Sicherung sichtbar.

Mit ihr sind folgende Verbraucher abgesichert:

- E-Startsystem
- Horn
- Blinker

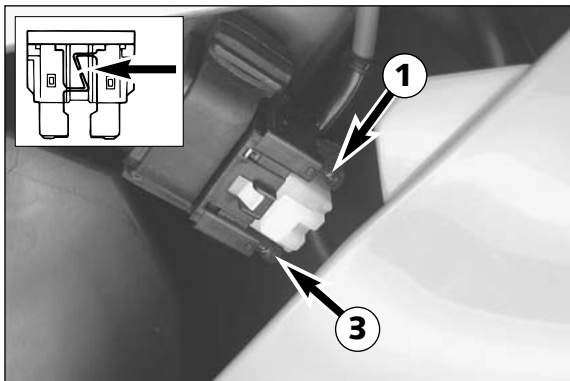
Im Startrelais steckt auch eine Ersatzsicherung ③ (10 Ampere).

Durchgeschmolzene Sicherung nur durch eine gleichwertige ersetzen. Schmilzt nach dem Einsetzen einer neuen Sicherung diese wieder durch, unbedingt eine KTM Fachwerkstätte aufsuchen.

Sie hat eine Kapazität von 10 Ampere.

! VORSICHT !

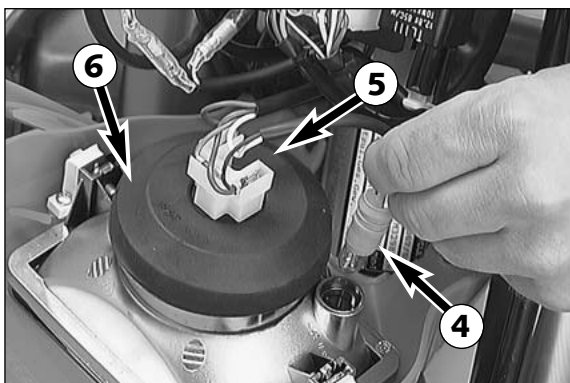
AUF KEINEN FALL EINE STÄRKERE SICHERUNG EINSETZEN ODER DIE SICHERUNG „FLICKEN“, UNSACHGEMÄSSE BEHANDLUNG KANN DIE GESAMTE ELEKTRISCHE ANLAGE ZERSTÖREN!



Scheinwerferlampe / Standlichtlampe tauschen

Beide Gummibänder lösen und Scheinwerfermaske nach vorne schwenken. Standlichtlampe mit Fassung ④ vorsichtig aus dem Reflektor ziehen. Stecker ⑤ von der Scheinwerferlampe abziehen und Gummikappe ⑥ abnehmen. Haltebügel aushängen und Glühlampe aus dem Reflektor nehmen.

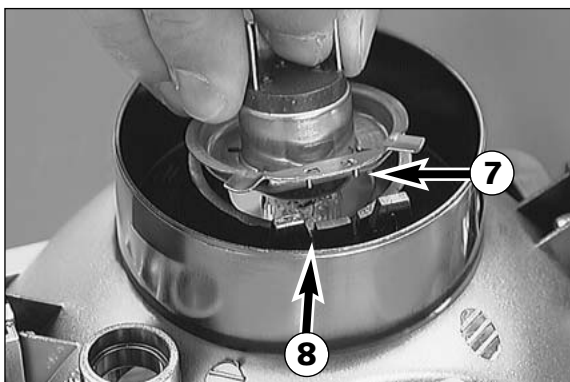
Beim Wechseln der Standlichtlampe wird diese einfach aus der Fassung gezogen.

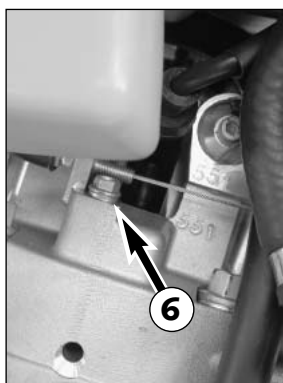
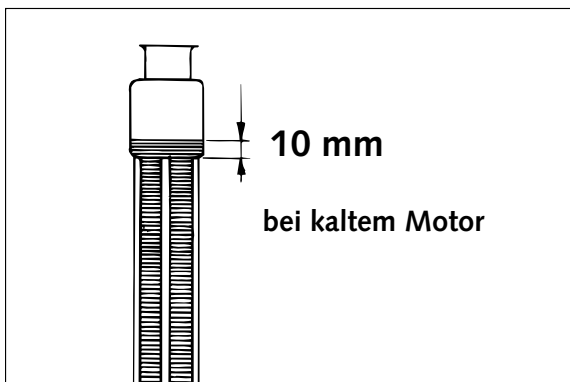
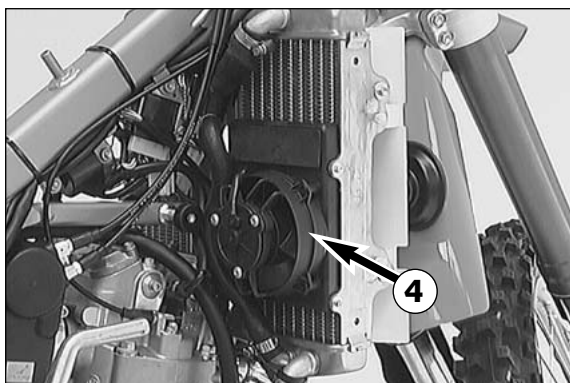
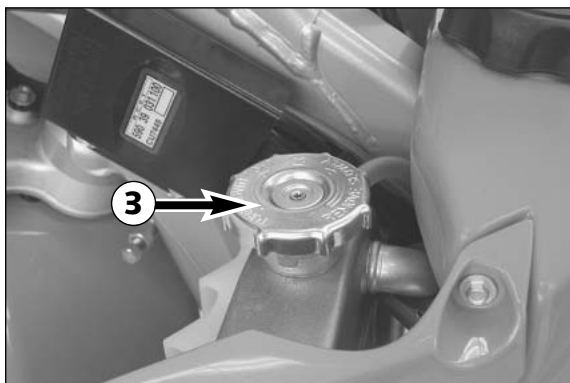
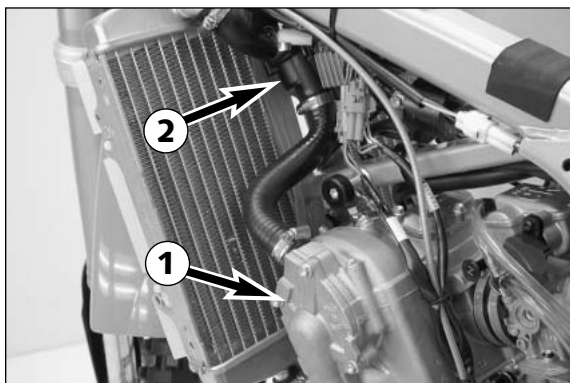


Neue Lampe so einsetzen, dass die Nasen ⑦ in die Ausnehmungen ⑧ eingreifen. Dabei den Glaskörper der Lampe nicht berühren, damit er fettfrei bleibt. Haltebügel einhängen, Gummikappe und Stecker montieren.

Sollte die Standlichtlampe erneuert werden, so wird diese nur in die Fassung gesteckt. Standlichtlampe mit Fassung wieder einsetzen.

Scheinwerfermaske unten an den Haltestiften einhängen und mit den Gummibändern fixieren.





Kühlsystem

Durch die Wasserpumpe ① im Motor ist ein Zwangsumlauf der Kühlflüssigkeit gegeben. Bei kaltem Motor zirkuliert die Kühlflüssigkeit nur im Zylinder und im Zylinderkopf. Nachdem der Motor seine Betriebstemperatur (ca 70°C) erreicht hat, öffnet der Thermostat ② und die Kühlflüssigkeit wird auch durch die beiden Aluminium-Kühler gepumpt.

Die Kühlung erfolgt durch den Fahrtwind. Je niedriger die Geschwindigkeit, desto geringer die Kühlwirkung. Ebenso verringern schmutzige Kühlrippen die Kühlwirkung.

Der bei Erwärmung entstehende Druck im Kühlsystem wird durch ein Ventil im Kühlerverschluss ③ geregelt; hierdurch ist eine Kühlflüssigkeitstemperatur bis zu 120°C zulässig, ohne dass mit Funktionsstörungen gerechnet werden muss.



ACHTUNG



- KONTROLLIEREN SIE DEN KÜHLFLÜSSIGKEITSSTAND MÖGLICHEST BEI KALTEM MOTOR. WENN SIE DEN KÜHLERVERSCHLUSS ③ BEI HEISSEM MOTOR ABNEHMEN MÜSSEN, SOLLTEN SIE IHN MIT EINEM LAPPEN ABDECKEN UND LANGSAM ÖFFNEN, DAMIT SICH DER ÜBERDRUCK ABBAUEN KANN. **VORSICHT - VERBRÜHUNGSGEFAHR !**
- LÖSEN SIE KEINE KÜHLERSCHLÄUCHE BEI HEISSEM MOTOR. DIE AUSTRETENDE, HEISSE KÜHLFLÜSSIGKEIT UND DER DAMPF KÖNNEN ERNSTHAFTE VERBRÜHUNGEN VERURSACHEN.
- BEI VERBRÜHUNGEN DIE STELLE SOFORT UNTER FLIESSENDES, KALTES WASSER HALTEN.
- KÜHLFLÜSSIGKEIT IST GIFTIG! LAGERN SIE KÜHLFLÜSSIGKEIT SO, DASS SIE VON KINDERN NICHT ERREICHT WERDEN KANN.
- WENN KÜHLFLÜSSIGKEIT GESCHLUCKT WURDE, SOFORT EINEN ARZT AUFsuchen.
- WENN KÜHLFLÜSSIGKEIT IN DIE AUGEN GELANGT, SOFORT MIT WASSER AUSSPÜLEN UND EINEN ARZT AUFsuchen.

Als Kühlflüssigkeit wird eine Mischung aus 40 % Frostschutzmittel und 60 % Wasser verwendet. Der Gefrierschutz muss jedoch mindestens -25° C betragen. Diese Mischung bietet neben Gefrierschutz auch einen guten Korrosionsschutz und sollte deshalb nicht durch reines Wasser ersetzt werden.



VORSICHT



- WENN DIE KÜHLFLÜSSIGKEIT ABGELASSEN WURDE, IST BEIM BEFÜLLEN DAS KÜHLSYSTEM UNBEDINGT ZU ENTLÜFTEN (SIEHE UNTEN).
- FÜR DAS KÜHLSYSTEM SOLLTEN SIE NUR HOCHWERTIGEN MARKEN-FROSTSCHUTZ (z.B. Motorex Anti-Freeze) VERWENDEN. BEI MINDERWERTIGEN FROSTSCHUTZMITTELN KANN ES ZU KORROSION UND SCHAUMBILDUNG KOMMEN.
- UNTER EXTREMEN KLIMATISCHEN BEDINGUNGEN BZW. IM STOP AND GO VERKEHR KANN ES ZU ÜBERHITZUNGSERSCHENUNGEN KOMMEN; ALS ABHILFE WIRD FÜR MODELLE MIT E-STARTER EIN ELEKTRISCHER LÜFTER ④ ZUM NACHRÜSTEN ANGEBO- TEN (FRAGEN SIE IHREN KTM HÄNDLER).

Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren

Die Kühlflüssigkeit sollte bei kaltem Motor ca. 10 mm über die Kühllamellen stehen (siehe Skizze).



VORSICHT



WURDE DIE KÜHLFLÜSSIGKEIT ABGELASSEN, IST DAS KÜHLSYSTEM ZU ENTLÜFTEN.

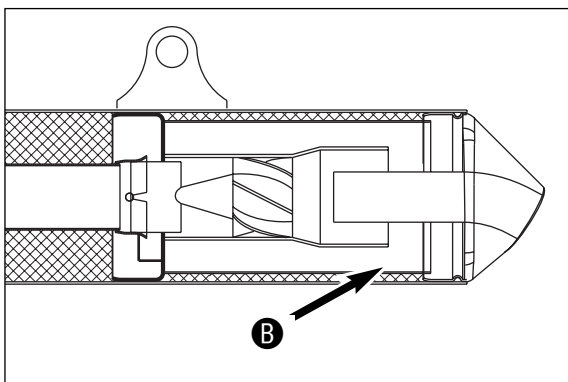
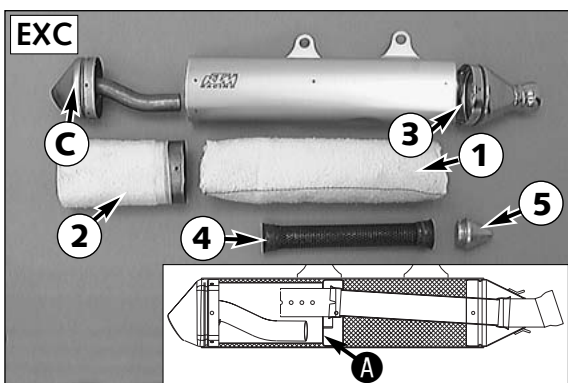
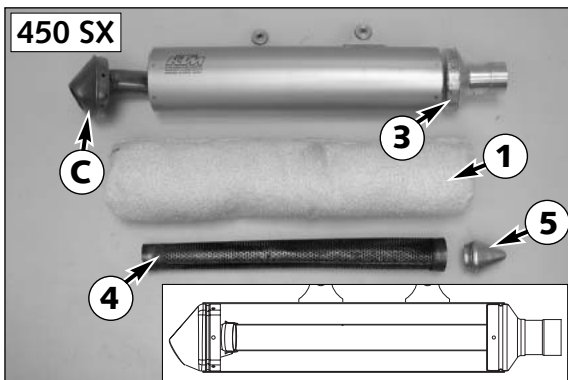
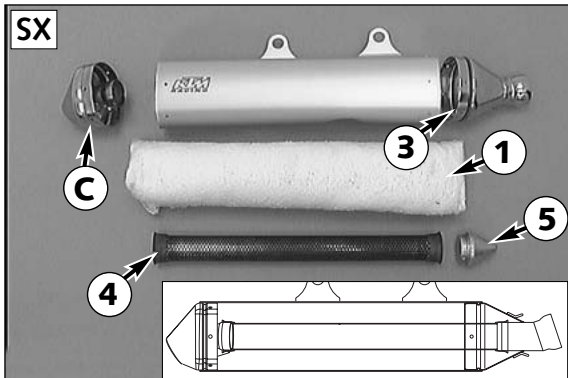
Kühlsystem entlüften

Die Kühlflüssigkeit kann durch Entfernen der Schraube ⑤ an der Vorderseite des Zylinders abgelassen werden.

Zum Entlüften des Kühlsystems ca. 0,8 Liter Kühlflüssigkeit einfüllen und die Entlüftungsschraube ⑥ entfernen. Entlüftungsschraube erst einsetzen, wenn an der Bohrung Kühlflüssigkeit blasenfrei austritt.

Nun Kühlflüssigkeit bis ca. 10 mm über die Kühllamellen einfüllen.

Nach einer kurzen Fahrt den Kühlflüssigkeitsstand nochmals prüfen.



Glasfasergarnfüllung des Auspuff-Enddämpfers erneuern *

Auspuff-Enddämpfer aus Aluminium, sind zur Dämpfung mit Glasfasergarn gefüllt. Durch die Hitzeeinwirkung wird das Glasfasergarn locker. Das kann zu Leistungsverlust führen und die Dämpfung des Schalldämpfers wird vermindert. Erfahrungsgemäß ist die vordere Glasfasergarn-Packung ① öfter zu erneuern, als die hintere Dämmstoffmatte ②.

Nehmen Sie dazu den Auspuff-Enddämpfer vom Fahrzeug und entfernen Sie die vordere Verschlusskappe ③. Ziehen Sie die vordere Glasfasergarn-Packung samt dem Auspuff-Innenrohr ④ aus dem Enddämpfer. Reinigen Sie das vordere Auspuff-Innenrohr.

Zur leichteren Montage der Glasfasergarn-Packung können Sie sich selbst ein Montagewerkzeug ⑤ aus Holz, Kunststoff oder Metall anfertigen. Montagewerkzeug in das Innenrohr stecken und Glasfasergarn-Packung darüberschieben. Innenrohr mit Packung so in den Schalldämpfer schieben, dass der Schlitz des Innenrohres in den Steg ① eingreift. Glasfasergarn-Packung mit einem stumpfen Gegenstand zur Gänze in den Enddämpfer stopfen und Verschlusskappe montieren.

Zum Wechseln der hinteren Dämmstoffmatte zuerst die vordere Packung und das Auspuff-Innenrohr entfernen. Dann die Niete aufbohren und die Endkappe ⑥ abnehmen.

HINWEIS:

Die O-Ringe der Verschlusskappen sind bei jeder Auspuffreparatur zu erneuern. Glasfasergarn-Packungen sind in Ihrer KTM-Fachwerkstätte erhältlich.



ACHTUNG

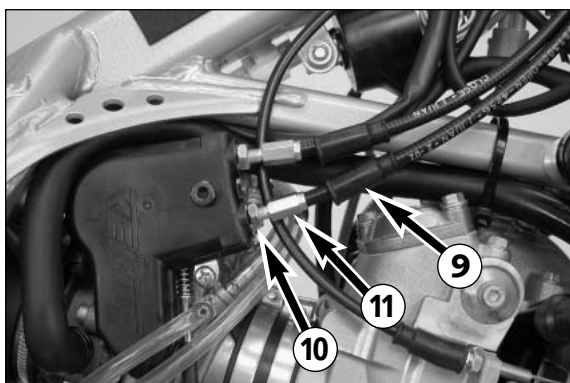
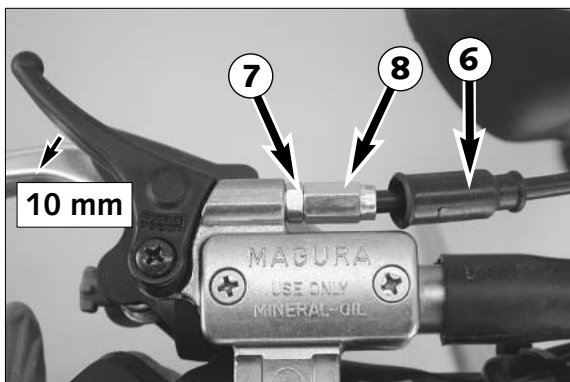
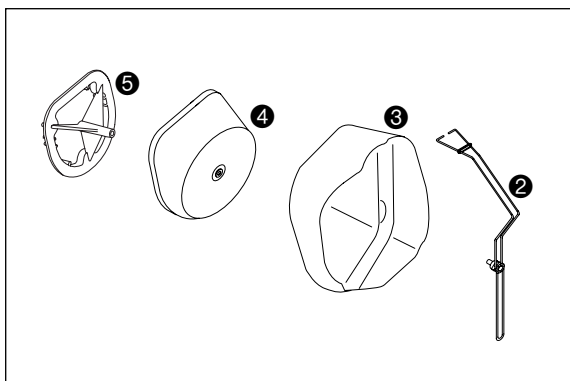
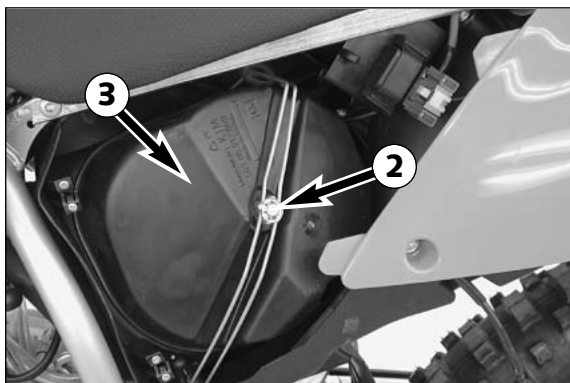
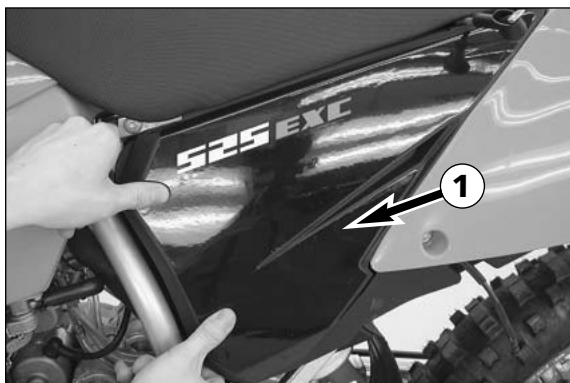


DIE AUSPUFFANLAGE WIRD BEIM BETRIEB DES MOTORRADES SEHR HEISS. BEGINNEN SIE MIT DEN ARBEITEN AN DER AUSPUFFANLAGE ERST NACH DEM ABKÜHLEN UM VERBENNUNGEN ZU VERMEIDEN.

Sparkarrestor reinigen (MXC/EXC USA) *

Der Sparkarrestor sollte beim Erneuern der Glasfasergarn-Füllung oder mindestens einmal jährlich gereinigt werden.

Dazu Auspuff-Endkappe abnehmen und eventuell vorhandene Ablagerungen im Bereich ⑥ entfernen. O-Ring erneuern und Endkappe montieren.



Luftfilter reinigen *

Der Luftfilter muss vor jedem Renneinsatz, ansonsten je nach Staubentwicklung gereinigt werden. Dazu Filterkastendeckel ❶ anheben und nach vorne wegziehen.

Filterhaltebügel ❷ unten aushängen, zur Seite schwenken und Drosselkappe ❸ samt Luftfilter ❹ und Filterträger ❺ aus dem Filterkasten nehmen. Bei SX- Modellen ist die Drosselkappe nicht vorhanden.

! VORSICHT !

- LUFTFILTER NICHT MIT KRAFTSTOFF ODER PETROLEUM REINIGEN, DA DIESE MITTEL DEN SCHAUMSTOFF ANGREIFEN. KTM EMPFIEHLT FÜR DIE LUFTFILTERWARTUNG DIE PRODUKTE DER FIRMA „MOTOREX“ ZUM REINIGEN UND ZUM ÖLEN DES LUFTFILTERS.
- NEHMEN SIE IHR MOTORRAD NIE OHNE LUFTFILTER IN BETRIEB. DER EINDRINGENDE STAUB UND SCHMUTZ KANN SCHÄDEN UND ERHÖHTEN VERSCHLEIß AM MOTOR VERURSACHEN.

Luftfilter in spezieller Reinigungsflüssigkeit gründlich auswaschen und gut trocknen lassen. Den Luftfilter nur ausdrücken, keinesfalls auswringen. Trockenen Luftfilter mit einem hochwertigen Filteröl einölen. Luftfilterkasten ebenfalls reinigen. Vergasermanschette auf Beschädigungen und festen Sitz prüfen.

Luftfilter auf den Filterträger montieren. Luftfilter samt Filterträger in die Drosselkappe geben und diese im Filterkasten montieren, dabei auf die Zentrierung achten, und mit dem Filterhaltebügel fixieren.

Einstellung des Handdekompressorseilzuges prüfen *

Motor starten und bei Leerlaufdrehzahl langsam den Handdekompressorhebel ziehen, bis Sie am Hebel das Klopfen des Kipphebels spüren. Der Leerweg bis zum Klopfen sollte am Hebel außen ca. 10 mm betragen. Nötigenfalls Leerweg korrigieren.

Zum Einstellen Schutzkappe ❹ zurückschieben, Kontermutter ❷ lockern und Einstellschraube ❸ entsprechend verstellen. Kontermutter festziehen und Schutzkappe aufschieben.

! VORSICHT !

KONTROLLIEREN SIE REGELMÄSSIG DIE EINSTELLUNG DES DEKOMPRSSOR-SEILZUGES (SIEHE WARTUNGSARBEITEN). WENN AM DEKOHEBEL KEIN LEERWEG VORHANDEN IST, FÜHRT DIES ZUM MOTORSCHADEN.

HINWEIS:

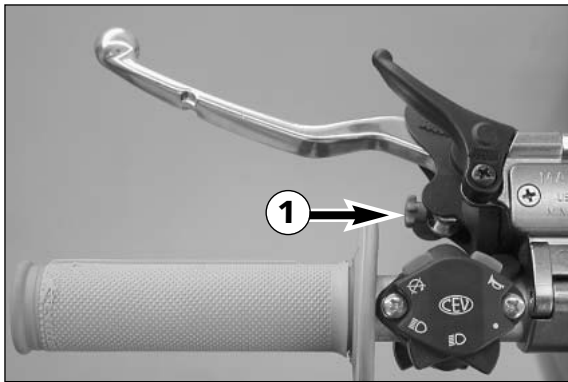
Am Autodeko sind keinerlei Einstellarbeiten erforderlich.

Gasseilzüge einstellen *

Am Gasdrehgriff soll immer ein Leerweg von 3-5 mm vorhanden sein. Außerdem darf sich bei laufendem Motor die Leerlaufdrehzahl nicht ändern, wenn sie den Lenker ganz nach links oder rechts einschlagen.

Zum Einstellen der Gasseilzüge Sitzbank und Tank mit Spoiler abnehmen. Schutzkappe ❹ zurückschieben, Kontermutter ❷ lösen und Einstellschraube ❸ entsprechend verdrehen. Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn drehen verringert den Leerweg, Einstellschraube im Uhrzeigersinn drehen erhöht den Leerweg.

Kontermutter festziehen und Gasdrehgriff auf Leichtigangigkeit prüfen. Tank und Sitzbank montieren.



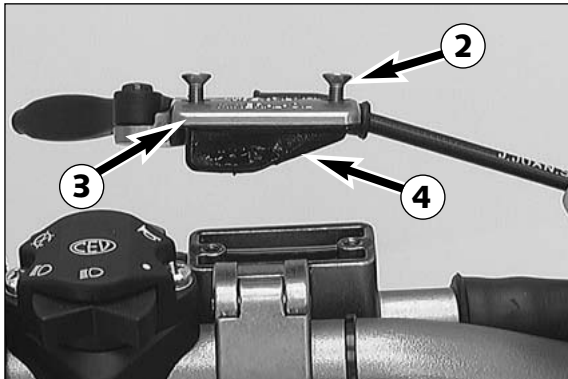
Grundstellung des Kupplungshebels ändern

Mit der Einstellschraube ❶ lässt sich die Grundstellung des Kupplungshebels individuell anpassen. So kann für jede Handgröße eine optimale Position des Kupplungshebels eingestellt werden.

Wenn die Einstellschraube im Uhrzeigersinn verdreht wird, nähert sich der Kupplungshebel dem Lenker. Wenn die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn verdreht wird, entfernt sich der Kupplungshebel vom Lenker.

! **VORSICHT** !

DER VERSTELLBEREICH IST BEGRENZT. DREHEN SIE DIE EINSTELLSCHRAUBE NUR MIT DER HAND UND WENDEN SIE KEINE GEWALT AN.



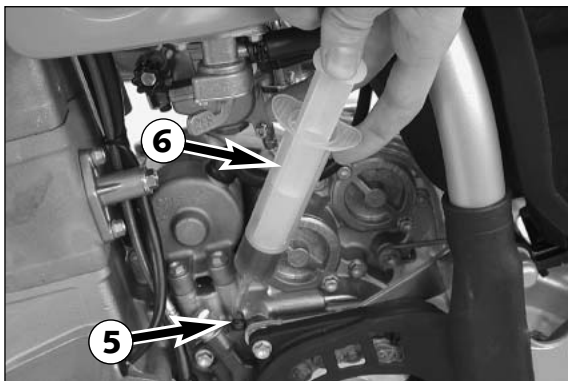
Ölstand der hydraulischen Kupplung prüfen

Zum Prüfen des Ölstandes im Geberzylinder der Kupplung muss der Deckel abgenommen werden. Dazu Schrauben ❷ entfernen und Deckel ❸ samt Gummibalg ❹ abnehmen. Der Ölpegel sollte bei waagrechtem Geberzylinder 4 mm unter der Oberkante liegen.

Nötigenfalls biologisch abbaubares Hydrauliköl SAE 10 (**Motorex Kupplungsfluid 75**) nachfüllen, das bei Ihrer KTM Fachwerkstätte erhältlich ist.

! **VORSICHT** !

KTM VERWENDET FÜR DIE HYDRAULISCHE KUPPLUNGSBETÄTIGUNG BIOLOGISCH ABBAUBARES HYDRAULIKÖL. BIOLOGISCH ABBAUBARE HYDRAULIKÖLE DÜRFEN NIE MIT MINERALISCHEN GEMISCHT WERDEN. KEINESFALLS MINERALISCHES HYDRAULIKÖL ODER BREMSFLÜSSIGKEIT EINFÜLLEN.



Entlüften der hydraulischen Kupplung *

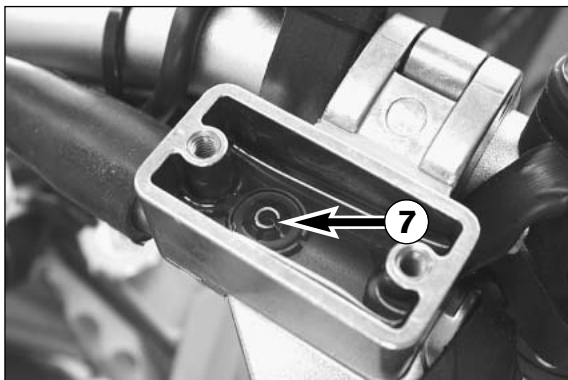
Zum Entlüften muss der Deckel des Geberzylinders der Kupplung abgenommen werden.

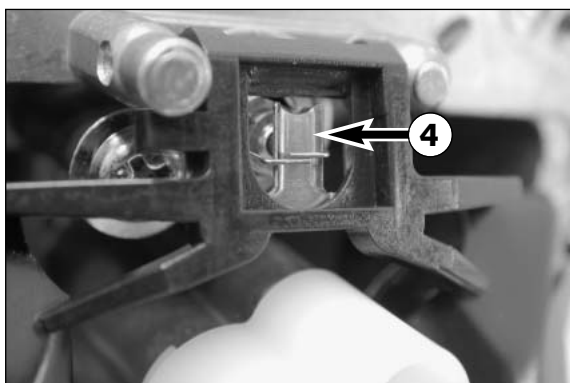
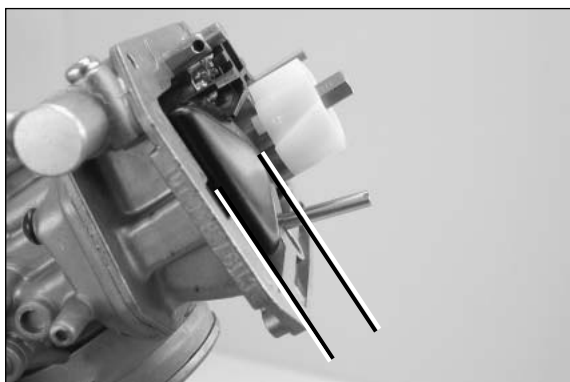
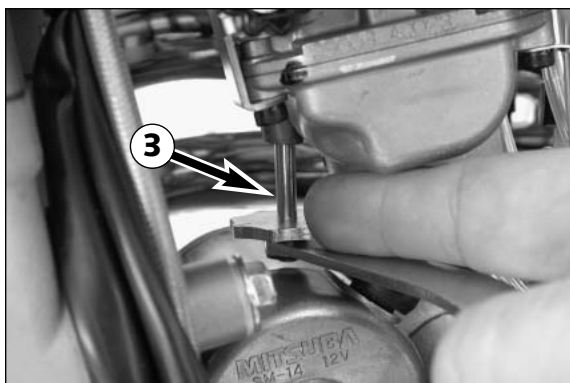
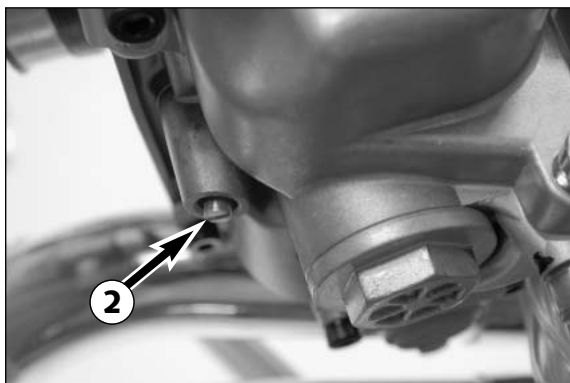
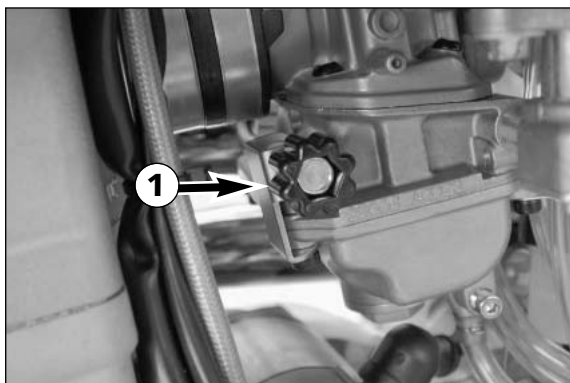
Dazu Schrauben ❷ entfernen und Deckel ❸ samt Gummibalg ❹ abnehmen. Am Nehmerzylinder der Kupplung den Entlüftungsnippel ❺ entfernen. Statt dessen die mit biologisch abbaubaren Hydrauliköl SAE 10 (z.B. **Motorex Kupplungs-Fluid 75**) gefüllte Entlüftungsspritze ❻ montieren. Das Öl solange nachfüllen, bis aus der Bohrung ❼ des Geberzylinders das Öl blasenfrei austritt. Achten Sie darauf, dass kein Öl überläuft. Die Entlüftungsspritze ist beim KTM Händler erhältlich. Nach Beendigung des Entlüftungsvorganges ist auf den richtigen Ölstand im Geberzylinder zu achten. Nötigenfalls biologisch abbaubares Hydrauliköl SAE 10 (z.B. **Motorex Kupplungs-Fluid 75**) nachfüllen.

Biologisch abbaubares Hydrauliköl ist bei Ihrem KTM- Händler erhältlich (50ml).

! **VORSICHT** !

KTM VERWENDET FÜR DIE HYDRAULISCHE KUPPLUNGSBETÄTIGUNG BIOLOGISCH ABBAUBARES HYDRAULIKÖL. BIOLOGISCH ABBAUBARE HYDRAULIKÖLE DÜRFEN NIE MIT MINERALISCHEN GEMISCHT WERDEN. KEINESFALLS MINERALISCHES HYDRAULIKÖL ODER BREMSFLÜSSIGKEIT EINFÜLLEN.





VERGASER – Leerlauf einstellen (Keihin-FCRMX 37/39/41) *

Die Leerlaufeinstellung des Vergasers wirkt sich stark auf das Startverhalten des Motors aus. Das heißt, ein Motor mit korrekt eingestelltem Leerlauf wird sich leichter starten lassen als einer mit falsch eingestelltem Leerlauf.

Der Leerlauf wird mit dem Einstellrad ❶ und der Gemischregulierschraube ❷ reguliert. Mit dem Einstellrad wird die Grundstellung des Schiebers eingestellt. Mit der Gemischregulierschraube wird das Leerlaufgemisch reguliert, das über das Leerlaufsystem zum Motor gelangt. Drehen im Uhrzeigersinn verringert die Kraftstoffmenge (mageres Gemisch), drehen gegen den Uhrzeigersinn erhöht die Kraftstoffmenge (fettes Gemisch).

UM DEN LEERLAUF RICHTIG EINZUSTELLEN GEHEN SIE FOLGENDER-MASSEN VOR:

- 1 Gemischregulierschraube ❷ bis zum Anschlag eindrehen und auf die von KTM vorgesehene Grundeinstellung (siehe Technische Daten Motor) regulieren.
 - 2 Motor warmfahren
 - 3 Mit dem Einstellrad ❶ normale Leerlaufdrehzahl (1400 - 1500/min) einstellen.
 - 4 Gemischregulierschraube ❷ langsam im Uhrzeigersinn drehen, bis die Leerlaufdrehzahl zu sinken beginnt. Merken Sie sich diese Stellung und drehen Sie die Gemischregulierschraube nun langsam gegen den Uhrzeigersinn, bis die Leerlaufdrehzahl wieder sinkt. Zwischen diesen beiden Stellungen den Punkt mit der höchsten Leerlaufdrehzahl einstellen. Sollte es dabei zu einem größeren Drehzahlanstieg kommen, reduzieren Sie die Leerlaufdrehzahl auf normales Niveau und verfahren nochmals entsprechend Punkt 4. Der Extremsportfahrer wird von diesem Idealwert ca 1/4 Umdrehung magerer (im Uhrzeigersinn) einstellen, da sein Motor im Sporteinsatz heißer wird.
- HINWEIS: Kommt man mit der hier beschriebenen Vorgangsweise zu keinem befriedigenden Ergebnis, kann eine falsch dimensionierte Leerlaufdüse die Ursache dafür sein. Sollte
- a) die Gemischregulierschraube bis zum Anschlag eingedreht sein und es gab keine Drehzahlveränderung, muss eine kleinere Leerlaufdüse eingesetzt werden.
 - b) der Motor ausgehen, wenn die Gemischregulierschraube noch 2 Umdrehungen offen ist, muss eine größere Leerlaufdüse gewählt werden.
- Nach einem Düsenwechsel ist natürlich mit den Einstellarbeiten von vorne zu beginnen.
- 5 Nun mit dem Einstellrad die gewünschte Leerlaufdrehzahl einstellen.
 - 6 Bei größeren Außentemperaturveränderungen und extrem verschiedenen Höhenlagen sollte der Leerlauf neu eingestellt werden.

Grundsätzliches zum Verschleiß des Vergasers

Gasschieber, Düsenadel und Düsenstock unterliegen durch Motorvibration erhöhtem Verschleiß. Durch die Abnutzung treten am Vergaser Fehlfunktionen (z.B. überfetten) auf. Diese Teile sollten deshalb nach 200 Betriebsstunden erneuert werden.

Gemischregulierschraube einstellen *

Die Gemischregulierschraube ist speziell bei den EXC-Modellen schwer zu erreichen. Aus diesem Grund ist ein entsprechendes Spezialwerkzeug erhältlich.

Setzen Sie das Spezialwerkzeug auf die Gemischregulierschraube ❷ an der Vergaser-Unterseite an. Drücken Sie das Werkzeug leicht nach oben und drehen Sie das Einstellrad ❸ bis das Werkzeug in den Schlitz der Gemischregulierschraube einrastet.

Nun können Sie die Einstellung vornehmen. Auf dem Einstellrad sind Markierungen angebracht, damit die Umdrehungen besser ersichtlich sind.

Schwimmerniveau (Schwimmerhöhe) prüfen *

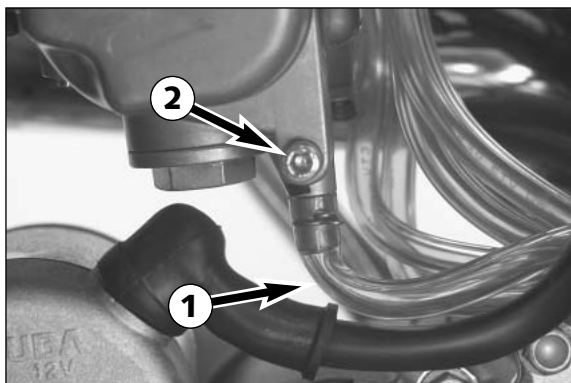
Dazu Vergaser ausbauen und Schwimmernadelventil entfernen. Vergaser so schräg halten, dass der Schwimmer am Schwimmernadelventil anliegt, dieses aber nicht zusammendrückt.

In dieser Stellung sollte die Kante am Schwimmer parallel zur Dichtfläche des Schwimmernadelventils sein (siehe Abbildung).

Entspricht das Schwimmerniveau nicht dem Sollwert, Schwimmernadelventil kontrollieren und nötigenfalls erneuern.

Falls das Schwimmernadelventil in Ordnung ist, kann die Schwimmerhöhe durch Biegen des Schwimmerhebels ❹ eingestellt werden.

Schwimmernadelventil montieren, Vergaser einbauen und Leerlauf einstellen.



Schwimmerkammer des Vergasers entleeren

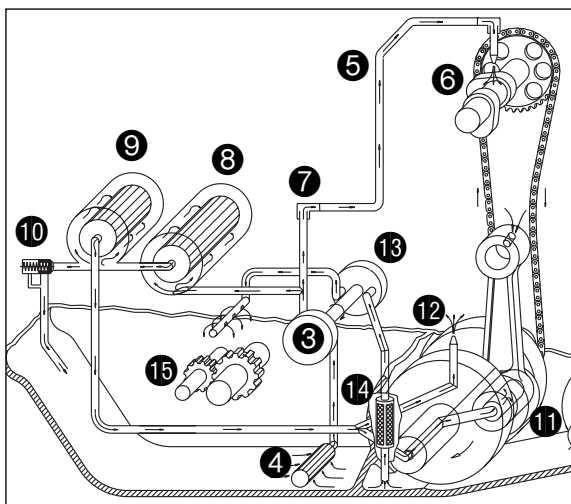
Nach jeder Nassreinigung sollte die Schwimmerkammer des Vergasers entleert werden, um eventuell eingedrunenes Wasser zu entfernen. Wasser in der Schwimmerkammer führt zu Funktionsstörungen. Führen Sie diese Arbeit bei kaltem Motor durch. Schließen Sie den Kraftstoffhahn und leiten Sie den Schlauch **1** in ein Gefäß um den auslaufenden Kraftstoff aufzufangen. Öffnen Sie nun die Ablassschraube **2** um den Kraftstoff abzulassen. Ablassschraube wieder schließen, Kraftstoffhahn öffnen und System auf Dichtheit prüfen.



ACHTUNG

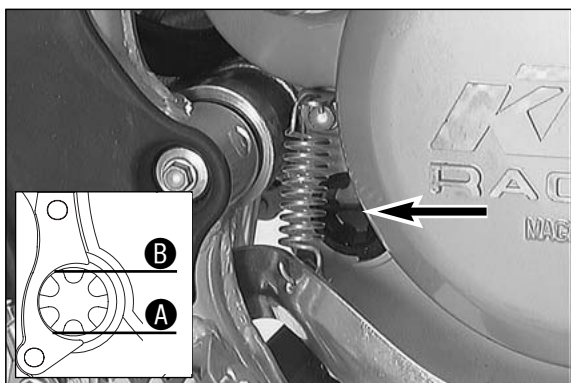


- KRAFTSTOFF IST LEICHT ENTLAMMBAR UND GIFTIG. BEIM HANTIEREN MIT KRAFTSTOFF IST ÄUSSERSTE VORSICHT GEBOTEN. FÜHREN SIE ARBEITEN AN DER KRAFTSTOFFANLAGE NIE IN DER NÄHE VON OFFENEN FLAMMEN ODER BRENNENDEN ZIGARETTEN DURCH.
- LASSEN SIE DEN MOTOR IMMER VORHER ABKÜHLEN. VERSCHÜTTETEN KRAFTSTOFF SOFORT AUFWISCHEN. MIT KRAFTSTOFF GETRÄNKTE MATERIALIEN SIND EBENFALLS LEICHT ENTLAMMBAR. WURDE KRAFTSTOFF VERSCHLUCKT ODER IST ER IN DIE AUGEN GESPRITZT, IST SOFORT EIN ARZT AUFZUSUCHEN.
- ENTSORGEN SIE DEN KRAFTSTOFF ORDNUNGSGEMÄSS.



Ölkreislauf

Die Ölpumpe **3** saugt über das lange Ölsieb **4** Motoröl aus dem Ölsumpf des Getriebes. Das Motoröl wird über eine Ölleitung **5** in den Zylinderkopf zur Nockenwellen-Schmierung **6** geleitet, die Ölmenge wird mit der Düsenschraube **7** geregelt. Ein Ölkanal zweigt zum langen Ölfilter **8** ab, wo die größeren Partikel aus dem Motoröl gefiltert werden. Danach gelangt das Motoröl zum kurzen Ölfilter **9**, der auch die feinsten Partikel filtert. Das gereinigte Motoröl wird nun vorbei am Bypassventil **10** zum Pleuellager **11** gepumpt und durch eine Düse **12** von unten auf den Kolben gespritzt. Die zweite Ölpumpe **13** saugt das Motoröl über das kurze Ölsieb **14** aus dem Kurbelgehäuse und schmiert damit die Getriebezahnräder **15**.



Motorölstand kontrollieren

Der Motorölstand kann bei kaltem und warmem Motor kontrolliert werden. Motorrad auf waagrechte Fläche aufrecht stellen (nicht auf Seitenständer).

Bei kaltem Motor muss das Motoröl an der Schauglas-Unterkante **A** sichtbar sein.

Bei warmem Motor muss das Motoröl bis zur Schauglas-Oberkante **B** stehen.

Nötigenfalls Motoröl nachfüllen.

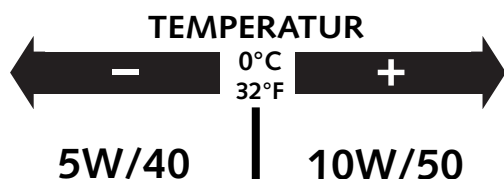


VORSICHT



ZU WENIG MOTORÖL ODER QUALITATIV MINDERWERTIGES ÖL FÜHRT ZU VORZEITIGEM VERSCHLEISS DES MOTORS.

JASO T903 MA



Motoröl

Verwenden Sie nur vollsynthetische Motoröle, welche die Qualitätsanforderungen von JASO MA erfüllen (siehe Angaben auf dem Behälter). KTM empfiehlt Motorex Power Synt 4T in den Viskositäten 10W/50 (für Temperaturen über 0°C) bzw. 5W/40 (für Temperaturen unter 0°C).

! VORSICHT !

ZU WENIG MOTORÖL ODER QUALITATIV MINDERWERTIGES ÖL FÜHRT ZU VORZEITIGEM VERSCHLEISS DES MOTORS.

Motoröl wechseln *

HINWEIS: BEI EINEM MOTORÖLWECHSEL MUSS DAS KURZE UND DAS LANGE ÖLSIEB GEREINIGT WERDEN UND BEIDE ÖLFILTER ERNEUERT WERDEN.

Der Motorölwechsel ist bei betriebswarmem Motor vorzunehmen.

⚠ ACHTUNG ⚠

EIN BETRIEBSWARMER MOTOR UND DAS DARIN BEFINDLICHE MOTORÖL SIND SEHR HEISS – VERBRENNEN SIE SICH NICHT.

Motorrad auf waagrechter Fläche abstellen, Verschlusschraube ❶ entfernen und Öl in ein Gefäß ablaufen lassen.

Verschlusschraube (mit Magnet) gründlich reinigen.

Nachdem das Öl zur Gänze abgelaufen ist, Dichtfläche reinigen, Verschlusschraube samt Dichtring montieren und mit 20 Nm festziehen.

KURZES ÖLSIEB REINIGEN

Das kurze Ölsieb ❷ steckt in der Verschlusschraube mit Innensechskant ❸ an der Motor-Unterseite. Stecken Sie einen Stiftschlüssel in die Verschlusschraube und klopfen Sie mit einem Hammer einige Male auf den Schlüssel, um die Verschlusschraube zu entspannen. Ölsieb ausbauen, Teile gründlich reinigen und mit Druckluft ausblasen. O-Ringe auf Beschädigungen prüfen und nötigenfalls erneuern. Ölsieb mit Verschlusschraube wieder montieren und Verschlusschraube mit 10 Nm festziehen.

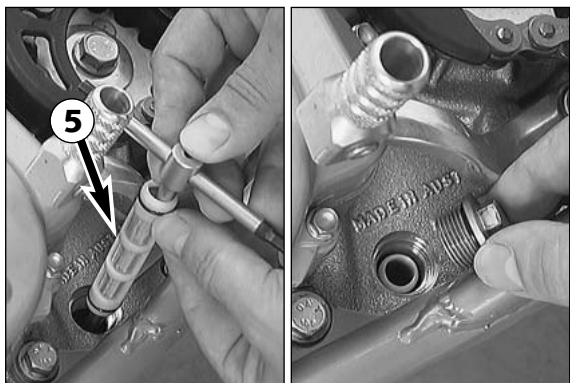
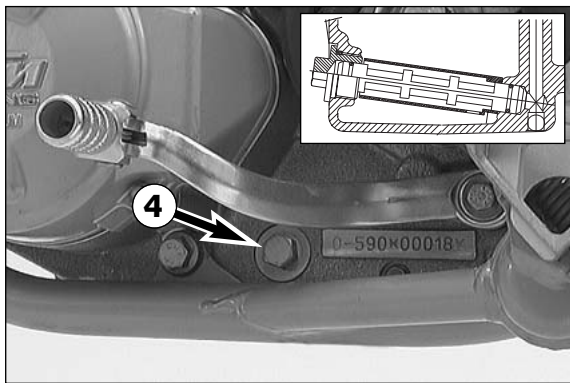
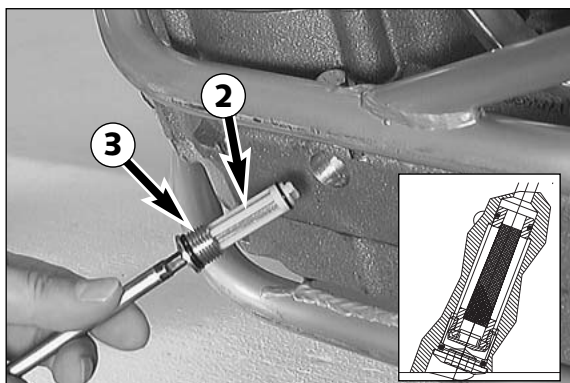
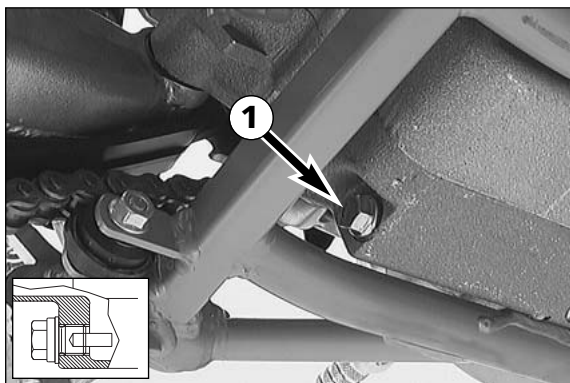
LANGES ÖLSIEB REINIGEN

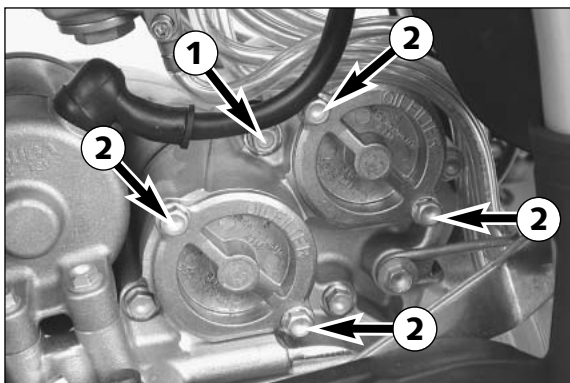
Das lange Ölsieb steckt in der Verschlusschraube mit Sechskant ❹ neben der Motornummer. Verschlusschraube mit Ölsieb ausbauen, Teile gründlich reinigen und mit Druckluft ausblasen. O-Ringe auf Beschädigungen prüfen und nötigenfalls erneuern.

Zum Montieren des langen Ölsiebes ❺ stecken Sie dieses auf einen ca. 300 mm langen Stiftschlüssel oder ähnliches. Stecken Sie den Stiftschlüssel durch die Öffnung in die Bohrung der gegenüberliegenden Motorgehäusewand. Schieben Sie nun das Ölsieb bis zum Anschlag in das Motorgehäuse. Stiftschlüssel entfernen, Verschlusschraube montieren und mit 15 Nm festziehen.

! VORSICHT !

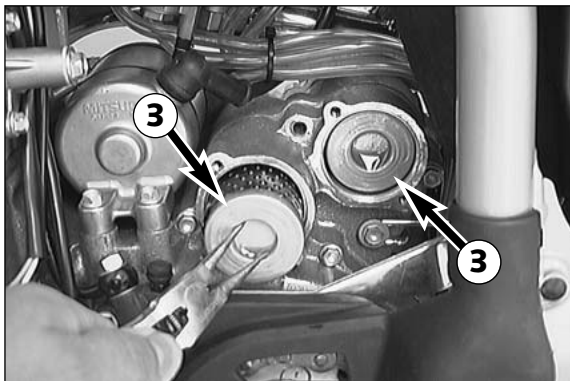
DAS SIEB WIRD SCHRÄG NACH UNTEN EINGEBAUT, BEI UNKORREKTER MONTAGE VERLIERT ES SEINE FILTERWIRKUNG, IN FOLGE KOMMT ES ZU ERHÖHTEM MOTORVERSCHLEISS.





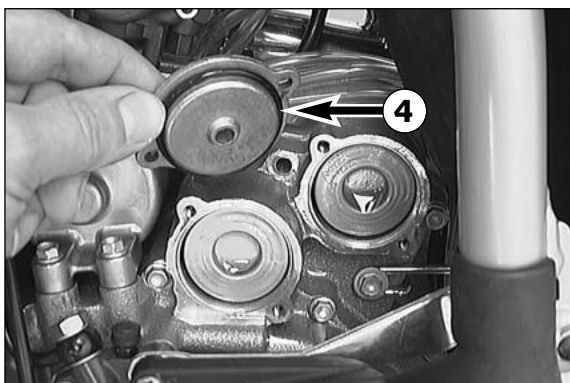
ÖLFILTER WECHSELN

Entfernen Sie die Schraube ❶ und schwenken Sie den Bremsflüssigkeitsbehälter zur Seite. Stellen Sie ein Gefäß unter den Motor, in den das Öl abfließen kann. Entfernen Sie die 4 Schrauben ❷ und nehmen Sie die beiden Ölfilterdeckel ab.



Mit einer Seegerringzange können nun die Ölfiltereinsätze ❸ aus dem Gehäuse gezogen werden.

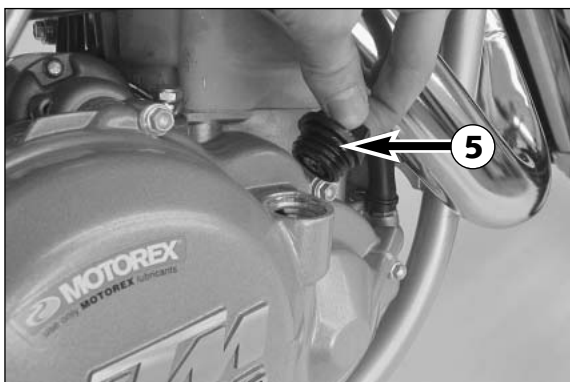
Ölfilterdeckel, die Dichtflächen der O-Ringe und das Motorgehäuse reinigen. O-Ringe der Ölfilterdeckel auf Beschädigungen prüfen und nötigenfalls erneuern.



Motorrad umlegen und beide Ölfiltergehäuse etwa halb voll mit Motoröl füllen. Ölfilter mit Öl auffüllen, langen Ölfilter vorne und den kurzen Ölfilter hinten in das Gehäuse stecken.

O-Ringe der Ölfilterdeckel einfetten und Deckel ❹ montieren. Schrauben montieren und mit 6 Nm festziehen.

Bremsflüssigkeitsbehälter positionieren und Schraube mit 8 Nm festziehen.



Motorrad wieder aufstellen.

Verschraubung ❺ am Kupplungsdeckel entfernen und 1,2 Liter vollsynthetisches Motoröl (Motorex Power Synt 4T 10W/50) einfüllen.

Motor starten alle Verschraubungen und Ölfilterdeckel auf Dichtheit prüfen.

Abschließend Motorölstand kontrollieren und nötigenfalls berichtigen.

Wenn Sie die vorgeschriebenen Wartungsarbeiten an Ihrem Motorrad durchführen lassen, sind Störungen kaum zu erwarten. Sollte dennoch ein Fehler auftreten, empfehlen wir Ihnen, zur Fehlerlokalisierung nach der Fehlersuchtable vorzugehen. Wir weisen aber darauf hin, dass viele Arbeiten nicht selbst durchgeführt werden können. Im Zweifelsfall wenden Sie sich bitte an einen KTM-Händler.

STÖRUNG	URSACHE	ABHILFE
Motor dreht nicht durch (E-Starter)	Bedienungsfehler	Not-Aus-Schalter einschalten (nur Australien)
	Sicherung durchgeschmolzen	Linke Seitenverkleidung und Filterkastendeckel abnehmen und Sicherung im Startrelais erneuern
	Batterie entladen	Batterie aufladen und Ursache der Entladung feststellen, Fachwerkstätte aufsuchen
	tiefe Außentemperatur	Motor mit Kickstarter in Betrieb nehmen
Motor dreht durch, springt aber nicht an (E-Starter) Motor springt nicht an (Kickstarter)	Bedienungsfehler	Kraftstoffhahn öffnen, Kraftstoff tanken, Choke nicht betätigt, Starthinweise beachten (siehe Fahranleitung)
	Motorrad war längere Zeit nicht in Betrieb, daher alter Kraftstoff in der Schwimmerkammer	Die leicht entflammbaren Anteile der neuen Kraftstoffe verflüchtigen sich bei längerer Stehzeit. Wenn das Motorrad länger als 1 Woche nicht benutzt wurde, sollte der alte Kraftstoff aus der Schwimmerkammer abgelassen werden. Wenn die Schwimmerkammer mit frischem zündfähigem Kraftstoff gefüllt ist, wird der Motor sofort anspringen.
	Kraftstoffzufuhr unterbrochen	Kraftstoffschlauch am Vergaser lösen, in ein Gefäß leiten und Kraftstoffhahn öffnen, – tritt Kraftstoff aus, ist der Vergaser zu reinigen – tritt kein Kraftstoff aus, ist die Tankentlüftung zu überprüfen, bzw. der Kraftstoffhahn zu reinigen
	Motor abgesoffen	Um den Motor „freizupumpen“, Handdekompressorhebel ziehen, Vollgas geben, Kickstarter 5 – 10 mal betätigen bzw. 2 mal 5 Sekunden den E-Starter betätigen. Danach Motor wie oben beschrieben starten. Springt der Motor nicht an, Zündkerze herausschrauben und trocknen.
	Zündkerze verrußt oder nass	Zündkerze reinigen und trocknen bzw. erneuern
	Elektrodenabstand zu groß	Elektrodenabstand auf 0,6 mm einstellen
	Zündkerzenstecker oder Zündkerze defekt	Zündkerze ausbauen, Zündkabel anschließen, Zündkerze an Masse (blanke Stelle am Motor) halten und starten, dabei muss an der Zündkerze ein starker Funke entstehen – wenn kein Funke entsteht, zuerst die Zündkerze tauschen – wenn auch jetzt kein Funke entsteht, den Kerzenstecker vom Zündkabel lösen, etwa 5 mm von Masse entfernt halten und starten – wenn jetzt ein Funke entsteht, ist der Zündkerzenstecker zu erneuern – wenn kein Funke entsteht, Zündanlage überprüfen lassen
	Kurzschlusskabel im Kabelstrang aufgescheuert, Not-Aus Schalter oder Kurzschlusstaster defekt	Kraftstofftank abnehmen, schwarz/gelbes Kabel vom Kabel des Not-Aus Schalters bzw. Kurzschlusstasters abziehen und Zündfunken prüfen Wenn ein Funke entsteht, Fehler im Kurzschlussstromkreis suchen
	Steckverbinder von CDI-Einheit, Impulsgeber oder Zündspule oxydiert	Sitzbank und Kraftstofftank abnehmen, Steckverbinder reinigen und mit Kontaktspray behandeln
	Wasser im Vergaser bzw. Düsen verstopft	Vergaser ausbauen und reinigen

STÖRUNG	URSACHE	ABHILFE
Motor hat keinen Leerlauf	Leerlaufdüse verstopft Einstellschrauben am Vergaser verdreht Zündkerze defekt Zündanlage defekt	Vergaser zerlegen und Düsen reinigen Vergaser einstellen lassen Zündkerze tauschen Zündanlage prüfen lassen
Motor dreht nicht hoch	Vergaser läuft über, weil Schwimmernadel verschmutzt oder abgenützt ist lockere Vergaserdüsen elektronische Zündverstellung defekt	Vergaser zerlegen und auf Verschleiß prüfen Düsen festziehen Zündanlage überprüfen lassen
Motor hat zu wenig Leistung	Kraftstoffzufuhr teilweise unterbrochen oder Vergaser verschmutzt Schwimmer undicht Luftfilter stark verschmutzt Auspuffanlage undicht, deformiert oder zu wenig Glasfasergarn im Auspuff-Enddämpfer Ventilspiel zu gering Kompressionsverlust durch zu knapp eingestellten Handdeko elektronische Zündverstellung defekt	Kraftstoffsystem und Vergaser reinigen und überprüfen Schwimmer erneuern Luftfilter reinigen bzw. erneuern, Fachwerkstätte aufsuchen Auspuffanlage auf Beschädigungen prüfen, Glasfasergarn im Enddämpfer erneuern Ventilspiel einstellen Handdekompressorseilzug einstellen Zündanlage überprüfen lassen
Motor setzt aus oder patscht in den Vergaser	Kraftstoffmangel Motor saugt Falschluf an	Kraftstoffsystem und Vergaser reinigen und überprüfen Gummimuffe und Vergaser auf festen Sitz prüfen
Motor wird übermäßig heiß	zu wenig Kühlflüssigkeit im Kühlsystem zu wenig Fahrtwind Kühlsystem nicht entlüftet Kühlerlamellen stark verschmutzt Schaumbildung im Kühlsystem geknickter Kühlerschlauch Thermostat defekt	Kühlflüssigkeit nachfüllen (siehe Wartungsarbeiten), Kühlsystem auf Dichtheit prüfen zügig weiterfahren (elektrischer Lüfter kann nachgerüstet werden) Kühlsystem entlüften Kühlerlamellen mit Wasserstrahl reinigen Kühlflüssigkeit erneuern, Marken-Frostschutzmittel verwenden Kühlerschlauch kürzen bzw. erneuern Thermostat ausbauen und überprüfen lassen (Öffnungstemperatur 70°C) bzw. erneuern
hoher Ölverbrauch	Schlauch der Motorentlüftung geknickt Motorölstand zu hoch zu dünnflüssiges Motoröl (Viskosität)	Entlüftungsschlauch knickfrei verlegen bzw. erneuern Motorölstand und nötigenfalls berichtigen dickflüssigeres Motoröl verwenden, beachten Sie das Kapitel „Motoröl“
alle eingeschalteten Lampen durchgebrannt	Kondensator oder Spannungsregler defekt	Sitzbank und Kraftstofftank abnehmen und Anschlüsse kontrollieren, Kondensator und Spannungsregler prüfen lassen
Horn, Blinker und E-Starter funktionieren nicht	Sicherung im Startrelais durchgeschmolzen	Linke Seitenverkleidung und Filterkastendeckel abnehmen, Sicherung erneuern
Batterie entladen	Batterie wird vom Generator nicht geladen	Sitzbank und Kraftstofftank abnehmen und Anschlüsse des Spannungsreglers kontrollieren, Spannungsregler und Generator in einer Fachwerkstätte prüfen lassen

REINIGUNG

Reinigen Sie das Motorrad regelmäßig um die Kunststoffteile schön zu erhalten.

Sie verwenden dazu am besten warmes Wasser, dem ein handelsübliches Waschmittel zugesetzt ist und einen Schwamm. Grober Schmutz kann vorher mit einem weichen Wasserstrahl entfernt werden.



VORSICHT



REINIGEN SIE DAS MOTORRAD NIE MIT EINEM HOCHDRUCKREINIGER ODER EINEM STARKEN WASSERSTRAHL. DAS WASSER GELANGT SONST DURCH DEN HOHEN DRUCK IN ELEKTRISCHE BAUTEILE, STECKVERBINDER, SEILZÜGE, LAGER, VERGASER USW. UND VERURSACHT STÖRUNGEN BZW. FÜHRT ZUR VORZEITIGEN ZERSTÖRUNG DIESER TEILE.

- Vor jeder Reinigung muss das Auspuffrohr verschlossen werden um das Eindringen von Wasser zu verhindern.
- Zum Reinigen des Motors sollten handelsübliche Reiniger verwendet werden. Stark verschmutzte Stellen werden zusätzlich mit einem Pinsel bearbeitet.
- Nachdem das Motorrad gründlich mit einem weichen Wasserstrahl abgespült wurde, sollte es mit Druckluft und einem Tuch getrocknet werden. Entleeren Sie die Schwimmerkammer des Vergasers. Fahren Sie danach ein kurzes Stück, bis der Motor die Betriebstemperatur erreicht hat und betätigen Sie dabei auch die Bremsen. Durch die Wärme verdunstet das Wasser auch an den unzugänglichen Stellen des Motors und der Bremsen.
- Schieben Sie die Schutzkappen an den Lenkerarmaturen zurück, damit auch hier eingedrungenes Wasser verdunsten kann.
- Nach dem Abkühlen des Motorrades sind alle Gleit- und Lagerstellen zu ölen oder zu fetten. Die Kette mit einem Ketten spray behandeln. Kraftstoffhahn ebenfalls ölen.
- Um Störungen in der Elektrik vorzubeugen, sollten Sie Not-Aus Schalter, Kurzschluss taster, Lichtschalter und Steckverbinder mit Kontaktspray behandeln.

KONSERVIERUNG FÜR DEN WINTERBETRIEB

Wird das Motorrad auch im Winter benutzt und es muss mit Salzstreuung auf den Straßen gerechnet werden, sind Vorkehrungen gegen das aggressive Streusalz zu treffen.

- Motorrad nach jeder Fahrt gründlich reinigen und trocknen lassen
- Motor, Vergaser, Schwingarm und alle anderen blanken oder verzinkten Teile (Brems scheiben ausgenommen) mit Korrosions schutzmittel auf Wachsbasis behandeln.



ACHTUNG



ES DARF KEIN KORROSIONSSCHUTZMITTEL AUF DIE BREMSSCHEIBEN GELANGEN, DADURCH WIRD DIE BREMSWIRKUNG STARK VERMINDERT.



VORSICHT



NACH FAHRTEN AUF GESALZENEN STRASSEN IST DAS MOTORRAD GRÜNDLICH MIT KALTEM WASSER ZU REINIGEN UND GUT ZU TROCKNEN

LAGERUNG

Wenn Sie das Motorrad für längere Zeit stilllegen wollen, sollten Sie folgende Maßnahmen durchführen:

- Motorrad gründlich reinigen (siehe Kapitel REINIGEN)
- Motoröl, kurzen und langen Ölfilter wechseln (altes Motoröl enthält aggressive Verunreinigungen)
- Frostschutz und Menge der Kühlflüssigkeit prüfen
- Motor noch einmal warmfahren, Kraftstoffhahn schließen und warten, bis der Motor von selbst abstirbt. Danach die Ablassschraube an der Schwimmerkammer öffnen, um auch den restlichen Kraftstoff zu entfernen.
- Zündkerze entfernen und durch das Kerzenloch ca 5 ccm Motoröl in den Zylinder füllen. Kickstarter 10 mal betätigen um das Motoröl an der Zylinderwand zu verteilen und Zündkerze wieder montieren.
- Kolben auf Kompression stellen, damit die Ventile geschlossen sind.
- Kraftstoff aus dem Tank in einen entsprechenden Behälter ablassen
- Reifenluftdruck berichtigen
- Die Lagerstellen von Betätigungshebeln, Fußrasten, Kette usw. ölen,
- Batterie ausbauen und laden (siehe Kapitel BATTERIE).
- Der Lagerplatz sollte trocken sein und keinen großen Temperaturschwankungen unterliegen.
- Das Motorrad decken Sie am Besten mit einer luftdurchlässigen Plane oder Decke ab. Luftundurchlässige Materialien sollten keinesfalls verwendet werden, da eventuelle Feuchtigkeit nicht entweichen kann und dadurch Korrosion verursacht.



VORSICHT



ES IST SEHR SCHLECHT, DEN MOTOR DES STILLGELEGTEN MOTORRADES KURZZEITIG LAUFEN ZU LASSEN. WEIL DER MOTOR DABEI NICHT GENÜGENDE WARM WIRD, KONDENSIERT DER BEIM VERBRENNUNGSVORGANG ENTSTEHENDE WASSERDAMPF UND BRINGT VENTILE UND AUSPUFF ZUM ROSTEN.

INBETRIEBNAHME NACH DER STILLEGUNG

- Die aufgeladene Batterie montieren (Polarität beachten).
- Frischen Kraftstoff in den Tank füllen
- Motorrad wie vor jeder Inbetriebnahme überprüfen (siehe Fahranleitung)
- Kurze, vorsichtige Testfahrt

HINWEIS: Prüfen Sie vor der saisonbedingten Stilllegung des Motorrades alle Teile auf Funktion und Verschleiß. Wenn Servicearbeiten, Reparaturen oder Umbauten notwendig sind, sollten diese während der Stilllegung (geringere Auslastung der Werkstätten) durchgeführt werden. So können Sie lange Wartezeiten in den Werkstätten zu Saisonbeginn vermeiden.

TECHNISCHE DATEN - MOTOR 250/450/525 SX, MXC, EXC RACING 2004

Motor	250 EXC	450 SX	450 MXC	450 EXC	525 SX	525 MXC	525 EXC
Bauart	1-Zylinder 4-Takt Otto-Motor mit Ausgleichswelle, flüssigkeitsgekühlt						
Hubraum	250 cm³	449 cm³	448 cm³		510 cm³		
Bohrung/Hub	75 / 56,5 mm	95 / 63,4 mm	89 / 72 mm		95 / 72 mm		
Verdichtung	12 : 1		11 : 1				
Kraftstoff	bleifreier Superkraftstoff mit mindestens ROZ 95						
Steuerung	4 Ventile über Kipphebel u. 1 Nockenwelle gesteuert, Antrieb der Nockenwelle mit Einfachkette						
Nockenwelle	5532	590/5521	590/5521		55/21	590/5521	
Ventildurchmesser Einlass	28 mm	35 mm (Titan)	35 mm				
Ventildurchmesser Auslass	24 mm	30 mm (Titan)	30 mm				
Ventilspiel kalt Einlass	0,12 mm						
Ventilspiel kalt Auslass	0,12 mm						
Kurbelwellenlagerung	2 Zylinderrollenlager						
Pleuellager	Nadellager						
Kolbenbolzenlager	Bronzebüchse						
Kolben Leichtmetall -	gegossen	geschmiedet	gegossen		geschmiedet		
Kolbenringe	1 Kompressionsring, 1 Ölabbstreifring						
Motorschmiierung	Druckumlaufschmierung mit 2 Rotorpumpen						
Motoröl	vollsynthetisches Motoröl (Motorex Power Synt 4T 10W/50)						
Füllmenge Motoröl	1,25 Liter						
Primärtrieb	gerade verzahnte Stirnräder 33:76 Z						
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad						
Getriebe (klauengeschaltet)	6-Gang	4-Gang	6-Gang	6-Gang	4-Gang	6-Gang	6-Gang
Getriebeübersetzung							
1. Gang	14:38	16:32	16:32	14:34	16:32	16:32	14:34
2. Gang	16:36	18:30	18:30	17:31	18:30	18:30	17:31
3. Gang	19:34	20:28	20:28	19:28	20:28	20:28	19:28
4. Gang	21:32	22:26	22:26	22:26	22:26	22:26	22:26
5. Gang	23:30	-	24:24	24:23	-	24:24	24:23
6. Gang	22:25	-	21:18	26:21	-	21:18	26:21
Zündanlage	kontaktlos gesteuerte DC - CDI Zündanlage mit digitaler Zündverstellung, Typ KOKUSAN						
Generator	12V 150W	12V 40W	12V 150W		12V 40W	12V 150W	
Zündkerze	NGK DCPR 8 E						
Elektrodenabstand	0,6 mm						
Kühlung	Flüssigkeitskühlung, permanente Umwälzung der Kühlflüssigkeit durch Wasserpumpe						
Kühlflüssigkeit	1 Liter, Mischungsverhältnis 40% Frostschutz, 60% Wasser, mindestens –25° C						
Starthilfe	Kick-,Elektrostarter	Kickstarter	Kick-,Elektrostarter		Kickstarter	Kick-,Elektrostarter	

VERGASER - GRUNDEINSTELLUNG

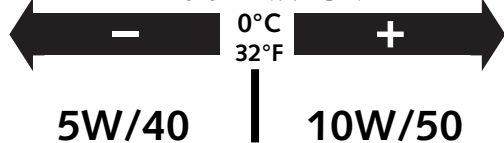
	250 EXC RACING Six Days	250 EXC RACING 11 kW	450 EXC RACING 12 kW	450 SX RACING
Vergasertyp	Keihin FCR-MX 37	Keihin FCR-MX 37	Keihin FCR-MX 39	Keihin FCR-MX 41
Vergaserkennnummer	3700A	3700A	3900A	4122A
Hauptdüse	160	160	178	185
Düsennadel	OBETP	OBEKT	OB DVR	OB DTP
Leerlaufdüse	42	42	42	40
Hauptluftdüse	200	200	200	200
Leerlauf Luftdüse	100	100	100	100
Nadelposition	3. von oben	3. von oben	3. von oben	4. von oben
Startdüse	85	85	85	85
Gemischregulierschraube offen	1,25	0,75	1,25	1
Schieber	15	15	15	15
Drosselung	–	Schieberanschlag	Schieberanschlag	–
Anschlag Pumpenmembran	858 / 2,15 mm	858 / 2,15 mm	858 / 2,15 mm	858 / 2,15 mm
Heisstartknopf	–	–	–	2,2 mm

VERGASER - GRUNDEINSTELLUNG

	525 EXC RACING Six Days	525 EXC RACING 525 MXC RACING 12 kW	525 SX RACING
Vergasertyp	Keihin FCR-MX 39	Keihin FCR-MX 39	Keihin FCR-MX 41
Vergaserkennnummer	3900A	3900B	4125A
Hauptdüse	178	178	185
Düsennadel	OB D TN	OB D VT	OB D TP
Leerlaufdüse	42	42	42
Hauptluftdüse	200	200	200
Leerlauf Luftdüse	100	100	100
Nadelposition	2. von oben	3. von oben	4. von oben
Startdüse	85	85	85
Gemischregulierschraube offen	1,5	1,25	1,5
Schieber	15	15	15
Drosselung	–	Schieberanschlag	–
Anschlag Pumpenmembran	858 / 2,15 mm	858 / 2,15 mm	858 / 2,15 mm
Heisstartknopf	–	–	2,5 mm

ANZUGSDREHMOMENTE

SK-Bundschauben Gehäuse, Kupplungsdeckel, Zündungsdeckel	M6	10 Nm
Ölablassschraube	M12x1,5	20 Nm
ISK-Verschlussschraube Ölsieb kurz	M16x1,5	10 Nm
SK-Verschlussschraube Ölsieb lang	M20x1,5	15 Nm
SK-Bundschraube Ölfilterdeckel	M5	6 Nm
Verschlussschraube Überdruckventil	M12x1,5	20 Nm
Düzenschraube und Hohlschraube Ölleitung	M8	10 Nm
Schrauben Ölpumpendeckel	M5	Loctite 222 + 6 Nm
SK-Bundschraube Zylinderkopfberteil	M6	10 Nm
SK-Bundschauben Ventildeckel, Wasserpumpendeckel	M6	8 Nm
SK-Bundschauben Auspuffflansch	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Zylinderkopfschrauben	M10	40/50 Nm
ISK-Schrauben Nockenwellenrad	M8	Loctite 243 + 28 Nm
Anschlagschraube Autodeko	M5	Loctite 222 + 8 Nm
ISK-Schrauben Endkappe Kipphebelachse	M5	5 Nm
Kontermutter Ventileinstellschraube	M6x0,75	11 Nm
ISK-Schrauben Primärrad, Freilauf	M6	Loctite 648 + 16 Nm
SK-Mutter Primärrad	M20x1,5	Loctite 243 + 150 Nm
ISK-Schrauben Zahnrad Ausgleichswelle	M6	Loctite 243 + 8 Nm
SK-Mutter Kupplungsmitnehmer	M18x1,5	Loctite 243 + 150 Nm
SK-Bundschauben Kupplungsfedern	M6	8 Nm
ISK-Schraube Schaltwalzenarretierung	M6	Loctite 243 + 10 Nm
SK-Bundschraube Arretierhebel	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Linsenschraube Sicherungsschraube-Schaltwalzenlager	M5	Loctite 243 + 6 Nm
SK-Bundschauben Kettenführung, Spannschiene	M6	Loctite 243 + 8 Nm
SK-Bundschraube Ausfallsicherung	M5	Loctite 243 + 6 Nm
SK-Bundschauben Kettenspanner	M6	8 Nm
SK-Bundschauben Stator MXC/EXC	M6	Loctite 243 + 8 Nm
SK-Bundschauben Stator SX	M5	Loctite 243 + 6 Nm
SK-Bundschauben Impulsgeber	M5	Loctite 243 + 6 Nm
SK-Bundmutter Rotor	M12x1	60 Nm
SK-Bundschraube Anschlagstück Kickstarter	M6	Loctite 243 + 8 Nm
SK-Bundschraube Federlasche Kickstarter	M6	Loctite 243 + 10 Nm
SK-Bundschraube Verschlussdeckel E-Starter, nur SX	M6	Loctite 243 + 8 Nm
SK-Bundschraube Bügel Entlüftungsschlauch	M6	Loctite 243 + 8 Nm
ISK-Schraube Kickstarter	M8	Loctite 243 + 25 Nm
SK-Bundschraube Schalthebel	M6	Loctite 243 + 10 Nm
SK-Schraube Kettenritzel	M10	Loctite 243 + 60 Nm
Zündkerze	M10	10-12 Nm
Zündkerze	M12x1,25	20 Nm

JASO T903 MA**TEMPERATUR****Motoröl**

Verwenden Sie nur vollsynthetische Motoröle, welche die Qualitätsanforderungen von JASO MA erfüllen (siehe Angaben auf dem Behälter).

KTM empfiehlt Motorex Power Synt 4T in den Viskositäten 10W/50 (für Temperaturen über 0°C) bzw. 5W/40 (für Temperaturen unter 0°C).

!**VORSICHT****!**

ZU WENIG MOTORÖL ODER QUALITATIV MINDERWERTIGES ÖL FÜHRT ZU VORZEITIGEM VERSCHLEISS DES MOTORS.

	450/525 SX RACING	250/450/525 EXC RACING	450/525 MXC, EXC USA
Rahmen	Zentralrohrrahmen aus Chrom-Molybdän-Stahlrohren		
Gabel	4860 PA/MA	WP Up Side Down 4860 MA	
Federweg vorne/hinten	300/335 mm		
Hinterradfederung	WP Progressive Damping System Federbein, Alu-Hinterradschwinge		
Bremse vorne	Scheibenbremse mit gelochter Bremsscheibe Ø 260 mm, Bremssattel schwimmend gelagert		
Bremse hinten	Scheibenbremse mit gelochter Bremsscheibe Ø 220 mm, Bremssattel schwimmend gelagert		
Bremsscheiben	Verschleissgrenze max. 0,4 mm		
Bereifung vorne	80/100 - 21 "	90/90 - 21 "	80/100 - 21 "
Luftdruck Gelände	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Luftdruck Straße solo	–	1,5 bar	1,5 bar
Bereifung hinten	110/90 - 19 "	140/80 - 18 "	110/100 - 18 "
Luftdruck Gelände	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Luftdruck Straße solo	–	2,0 bar	2,0 bar
Tankinhalt	7 Liter	EXC 8,5 Liter, MXC 13 Liter	
Übersetzung Hinterrad	450-14:52Z / 525-14:48Z	250-15:45Z / 450-15:45Z / 525-15:45Z	450-14:50Z / 525-14:48Z
Kette	X-Ring 5/8 x 1/4 "		
Lieferbare Kettenräder	38Z, 40Z, 42Z, 45Z, 48Z, 50Z, 52Z		
Lampenbestückung	Scheinwerfer	HS1 12V 35/35W	
	Begrenzungslicht	12V 5W (Sockel W2, 1x9,5d)	
	Brems- Rücklicht	12V 21/5W (Sockel BaY15d)	
	Blinker	12V 10W (Sockel Ba15s)	
	Kennzeichenbeleuchtung	12V 1,2W (Sockel 1x4,6d)	
Batterie	wartungsfreie Batterie 12V 8Ah		
Steuerkopfwinkel	63,5°		
Radstand	1481 ± 10 mm		
Sitzhöhe unbelastet	925 mm		
Bodenfreiheit unbelastet	380 mm		

STANDARD-EINSTELLUNG – GABEL

	WP4860MXMA 1418Y747	WP4860MXMA 1418Y748
Druckstufendämpfung	18	20
Zugstufendämpfung	19	20
Feder	4,6 N/mm	4,2 N/mm
Federvorspannung	5 mm	5 mm
Luftkammerlänge	100 mm	120 mm
Gabelöl	SAE 5	SAE 5

STANDARD-EINSTELLUNG – FEDERBEIN

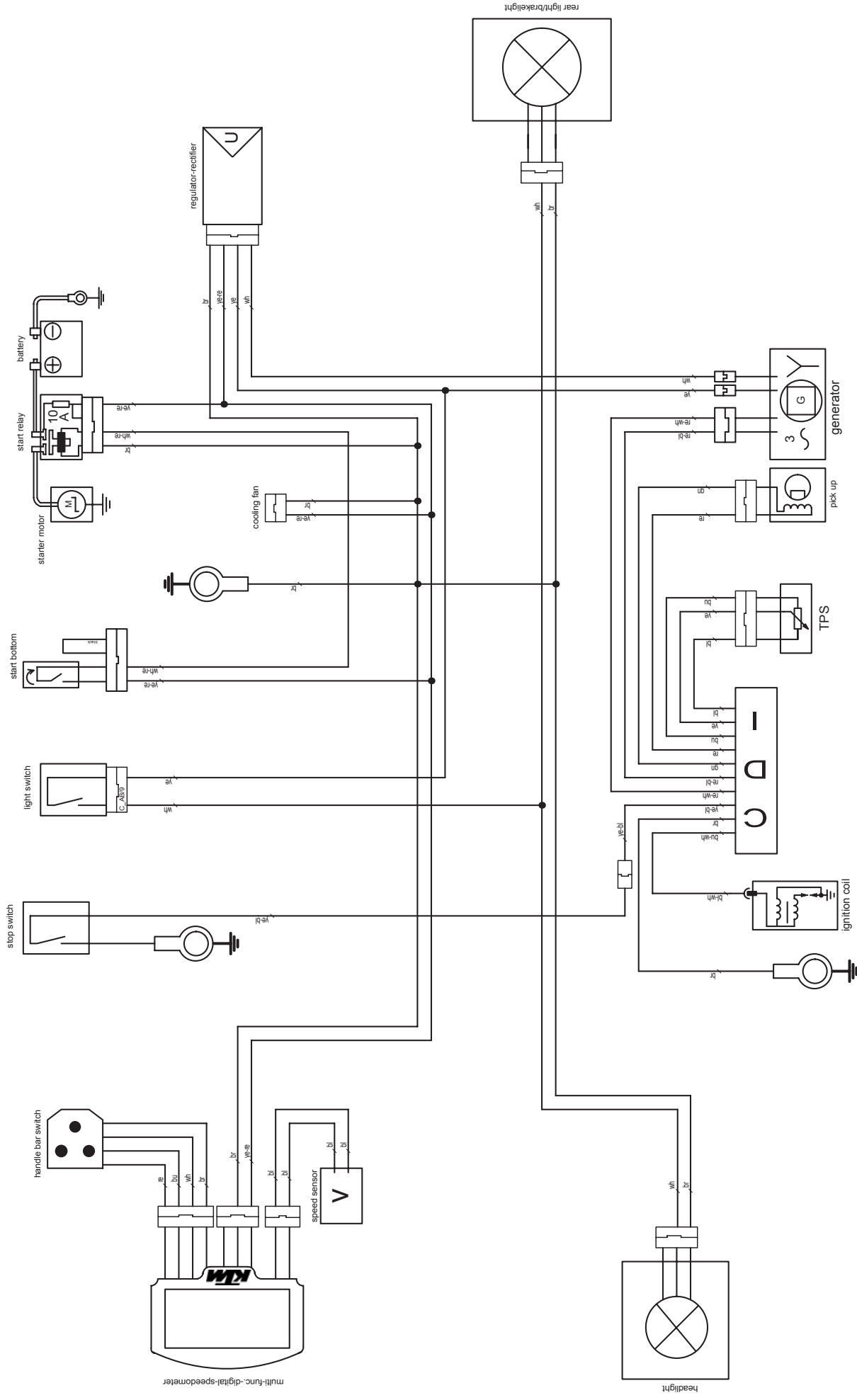
	WP 5018 PDS DCC 1218Y771	WP 5018 PDS MCC 1218Y772
Druckstufendämpfung	12 LS (low speed) 2 HS (high speed)	19
Zugstufendämpfung	22	24
Feder	88/250	88/250
Federvorspannung	5 mm	6 mm

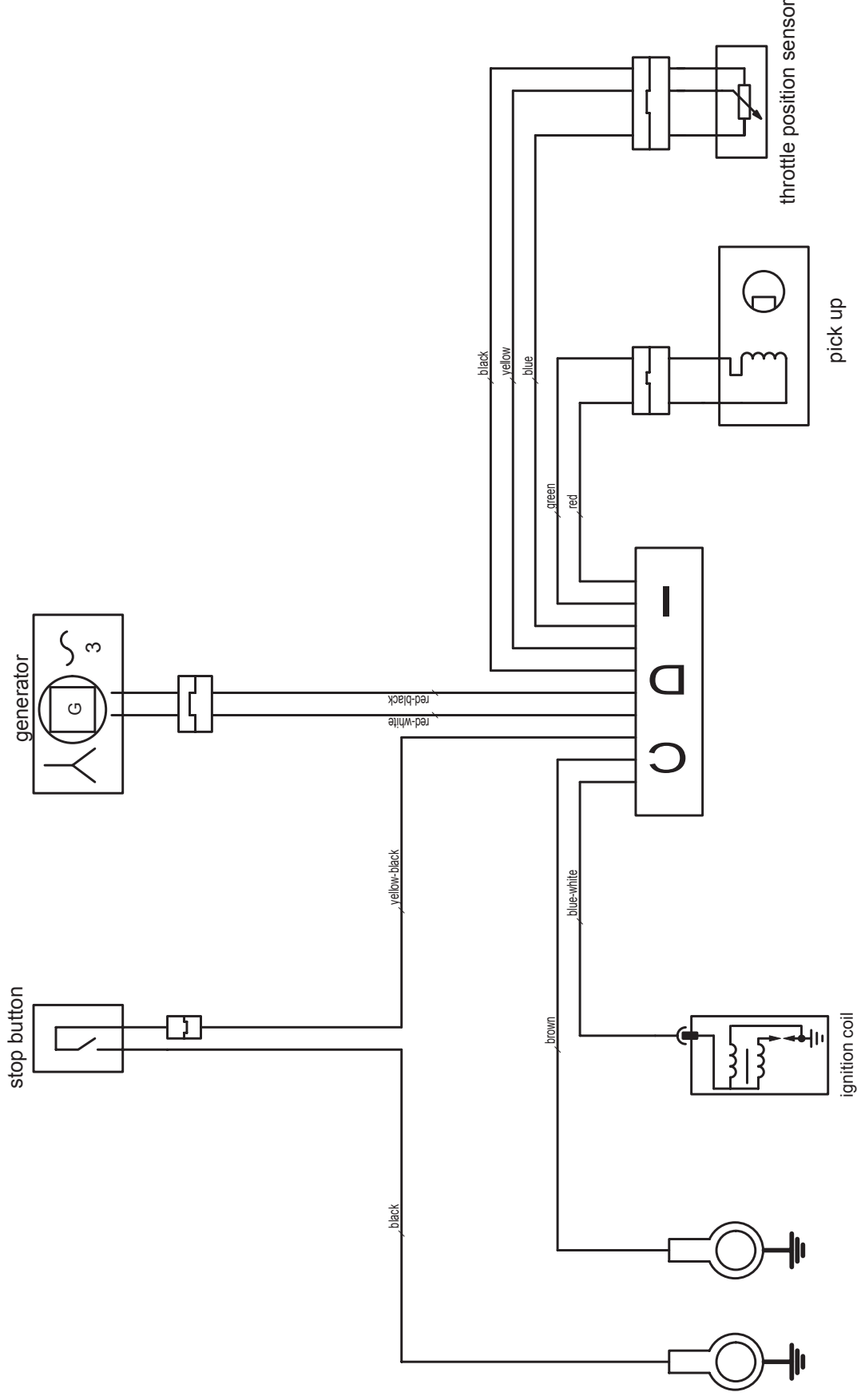
ANZUGSDREHMOMENTE - FAHRGESTELL

Bundschraube Steckachse vorne	M24x1,5	40 Nm
Schrauben Bremszange vorne	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Schrauben Bremsscheiben	M6 10.9	Loctite 243 + 15 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke oben	M8	20 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke unten	M8	15 Nm
Klemmschrauben Gabelfaust	M8	10 Nm
Bundmutter Steckachse hinten	M20x1,5	80 Nm
Sechskantmutter Schwingarmbolzen	M16x1,5	100 Nm
Bundschraube Lenkerklemmbrücke	M8	Loctite 243 + 20 Nm
Innensechskantschraube Lenkeraufnahme	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Federbein oben	M12	60 Nm
Federbein unten	M12	60 Nm
Kettenradschrauben	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Kugelgelenk für Druckstange	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Motor Befestigungsschraube	M10	45 Nm
Motorstrebe	M8	33 Nm
Schraube Einstellring Federvorspannung Federbein	M6	8Nm
Speichennippel	M4,5 / M5	6 Nm
Restliche Schrauben am Fahrgestell	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Restliche Bundmuttern am Fahrgestell	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

STICHWORTVERZEICHNIS

	Seite		Seite
Abbremsen	19	Kombischalter (EXC)	6
Abhilfe bei „abgesoffenem“ Motor	18	Konservierung für den Winterbetrieb	49
Abstand des Magnetsensors kontrollieren / einstellen	36	Kontrollampen	7
Allgemeine Tipps und Warnhinweise zur Inbetriebnahme des Motorrades	16	Kraftstoff	19
Anfahren	18	Kraftstoffhahn	12
Anhalten und Parken	19	Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren	39
Anzeigemodi aktivieren und deaktivieren	10	Kühlsystem	39
Batterie (MXC, EXC)	37	Kühlsystem entlüften	39
Batterie für Digitaltacho	36	Kupplungshebel	5
Batterie laden	37	Kurzschlussaster (SX/MXC)	6
Bedienungselemente	5	Lage der Seriennummern	5
Blinkerschalter	6	Lagerung	49
Bremsflüssigkeit hinten nachfüllen	33	Leerweg am Handbremshebel einstellen	32
Bremsflüssigkeit vorne nachfüllen	32	Lenkerposition ändern	28
Bremsflüssigkeitsstand hinten prüfen	33	Lenkungsschloss	15
Bremsflüssigkeitsstand vorne prüfen	32	Lichtschalter (EXC USA)	6
Bremsklötze hinten erneuern	34	Luftfilter reinigen	41
Bremsklötze hinten kontrollieren	34	Motor-Nummer	5
Bremsklötze vorne erneuern	33	Motoröl	45
Bremsklötze vorne kontrollieren	32	Motoröl wechseln	45
Choke	12	Motorölstand kontrollieren	44
Druckstufendämpfung der Gabel	14	Not-Aus-Schalter, Startknopf (EXC Australien)	12
Druckstufendämpfung des Federbeines (MXC, EXC)	15	Ölkreislauf	44
Druckstufendämpfung des Federbeines (SX)	14	Ölstand der hydraulischen Kupplung prüfen	42
Einfahren der Racing Modelle	16	Reifen, Reifenluftdruck	36
Einstellung des Handdekompressorseilzuges prüfen	41	Reinigung	49
Elektronischer Tacho	7	Schalten, Fahren	18
Entlüften der hydraulischen Kupplung	42	Schalthebel	13
Fahranleitung	17	Schaltpläne	Anhang
Fahrgestell-Nummer	5	Scheinwerferlampe / Standlichtlampe tauschen	38
Fahrwerks-Grundeinstellung zu Fahrergewicht	26	Schmier- und Wartungstabelle	20
Federvorspannung der Gabel ändern (SX)	25	Schwenklager für PDS-Federbein	28
Federvorspannung des Federbeines ändern	28	Schwimmerkammer des Vergasers entleeren	44
Fehlersuche	47	Schwimmerniveau (Schwimmerhöhe) prüfen	43
Funktionen des elektronischen Tachos in Verbindung mit dem Tripmasterschalter	8	Seitenständer	13
Fußbremshebel	13	Sicherung (MXC/EXC)	38
Gasseilzüge einstellen	41	Sparkarrestor reinigen (MXC/EXC USA)	40
Gemischregulierschraube einstellen	43	Speichenspannung kontrollieren	35
Glasfasergarnfüllung des Auspuff-Enddämpfers erneuern	40	Startknopf (EXC)	6
Grundsätzliche Hinweise zu KTM Scheibenbremsen	31	Startvorgang bei kaltem Motor	18
Grundsätzliches zum Verschleiß des Vergasers	43	Startvorgang bei warmem Motor	18
Grundstellung des Fußbremshebels ändern	33	Staubmanschetten der Telegabel reinigen	25
Grundstellung des Kupplungshebels ändern	42	Steuerkopflagerung prüfen und nachstellen	24
Handbremshebel	5	Tankverschluss	12
Handdekompressorhebel	5	Technische Daten - Fahrgestell	53
Heisstartknopf (450/525 SX)	13	Technische Daten - Motor	50
Hinterrad aus- und einbauen	35	Telegabel entlüften	25
Hinweise zur ersten Inbetriebnahme	16	Tripmaster-Schalter	8
Inbetriebnahme nach der Stilllegung	49	Überprüfungen vor jeder Inbetriebnahme	17
Kettenpflege	30	Übersicht Funktionen Tripmaster	11
Kettenspannung kontrollieren	29	Uhr einstellen	10
Kettenspannung korrigieren	29	Vergaser – Leerlauf einstellen	43
Kettenverschleiß	30	Vorderrad aus- und einbauen	34
Kickstarter	13	Wartungsarbeiten an Fahrgestell und Motor	24
		Wichtige Hinweise betreffend Gewährleistung und Garantie	3
		Zugstufendämpfung der Gabel	14
		Zugstufendämpfung des Federbeines (SX, MXC, EXC)	15





ENGLISCH	DEUTSCH	ITALIENISCH
Battery	Batterie	Batteria
Cooling fan	Lüftermotor	Motorino ventola
Driving light lamp	Fernlichtkontrolle	spia abbagliante
Flasher control lamp	Blinkerkontrolle	spia lampeggiatori
Flasher relay	Blinkerrelais	Relè indicatori
Front brake switch	vorderer Bremslichtschalter	Interruttore luce ant. di stop
Generator	Generator	Generatore
Handle bar switch for multi-func.-digital-speedometer	Lenkerschalter für Kombiinstrument	Interruttore sul manubrio per tachimetro multifunzione
Headlight	Scheinwerfer	Faro anteriore
High / low beam switch	Auf-Abblendschalter	Commutatore abbagliante/anabbagliante
Horn	Hupe	Avvisatore acustico
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
Multi-func.-digital-speedometer	Multifunktionsdigitaltacho	Tachimetro digitale multifunzione
Pick up	Impulsgeber	Pick up
Position light	Standlicht	Luce di posizione
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
Speed sensor	Geschwindigkeitssensor	Sensore velocità
Start button	Starttaster	Pulsante d'avviamento
Start relay	Startrelais	Relè d'avviamento
Starter motor	Startermotor	Motorino d'avviamento
Stop button	Not-Aus-Schalter	Interruttore di arresto d'emergenza
Throttle position sensor (TPS)	Vergaserpotentiometer	Potenzimetro carburatore (sensore TPS)

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

ENGLISCH	FRANZÖSISCH	SPANISCH
Battery	Batterie	Batería
Cooling fan	Ventilateur	Motor del ventilador
Driving light lamp	temoin feu route	lampara aviso luces largas
Flasher relay	Relais de clignotants	Relé de la luz intermitente
Flasher control lamp	temoin de clignoteur	lampara aviso intermitentes
Front brake switch	Contacteur de frein avant	Interruptor de luz del freno delantero
Generator	Alternateur	Generador
Handle bar switch for multi-func.-digital-speedometer	Contacteur au guidon pour ordinateur de bord	Interruptor de manillar para instrumento combinado
Headlight	Phare	Faro
High / low beam switch	Contacteur code/phare	Interruptor de encender/apagar la luz larga
Horn	Avertisseur sonore	Cláxon
Ignition coil	Bobine d'allumage	Bobina de encendido
Ignition switch	Contacteur d'allumage	Cerradura de encendido
Left front flasher	Clignotant avant gauche	Luz intermitente izquierda delantera
Left rear flasher	Clignotant arrière gauche	Luz intermitente izquierda trasera
Multi-func.-digital-speedometer	Ordinateur de bord	Velocímetro digital multifuncional
Pick up	Capteur d'allumage	Generador de impulsos
Position light	feu de position	luz de posicion
Rear brake switch	Contacteur de frein arrière	Interruptor de luz del freno trasero
Rear light / brakelight	Feu rouge/stop	Luces de parqueo traseras /luces de freno
Regulator-rectifier	Régulateur/redresseur	Regulador rectificador
Right front flasher	Clignotant avant droit	Luz intermitente derecha delantera
Right rear flasher	Clignotant arrière droit	Luz intermitente derecha trasera
Speed sensor	Capteur de vitesse	Sensor de velocidad
Start button	bouton de démarrage	botón de arranque
Start relay	Relais de démarreur	Relé del arranque
Starter motor	Démarreur	Motor de arranque eléctrico
Stop button	bouton d'arrêt d'urgence	interruptor de parada de emergencia
Throttle position sensor (TPS)	Capteur d'ouverture de carburateur	Potenciómetro del carburador

Cable colours

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

Couleur de cable

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

Color de cable

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



622003 FOTO: MITTERBAUER



KTM Group Partner



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