

BEDIENUNGSANLEITUNG 1988

für 2-Takt-Motorräder

125 / 250 / 350 / 500

VORWORT

Willkommen beim KTM-Team! Sie haben gerade eines der besten Geländesportmotorräder erworben und wir wünschen Ihnen viel Glück beim Fahren und im Rennen.

Dieses Handbuch liefert Ihnen wichtige Informationen für die Wartung, Einstellung und Reparatur Ihrer neuen KTM. Es gilt für alle KTM 2-Takt-Motorräder von 125-500 cm³ und wurde nach dem neuesten Stand dieser Baureihe erstellt. Wir behalten uns jedoch das Recht vor, im Zuge der kontruktiven Weiterentwicklung Änderungen vorzunehmen, ohne gleichzeitig dieses Handbuch zu berichtigen. Eine ausführliche Motor-Reparaturanleitung für jeden Motor erhalten Sie bei Ihrem KTM-Händler.

Wir möchten Ihnen nahelegen dieses Handbuch genau und vollständig zu lesen, bevor Sie Ihre erste Fahrt unternehmen. Beachten Sie dabei besonders die Warnungen und Hinweise.

ACHTUNG: Wenn diese Punkte nicht befolgt werden, besteht Verletzungsgefahr.

VORSICHT: Wenn diese Punkte nicht befolgt werden, können Teile des Motorrades beschädigt werden.

HINWEIS: Diese Punkte beinhalten Grundeinstellungen und nützliche Tips.

Lassen Sie die vorgeschriebenen Servicearbeiten regelmäßig und fachgerecht durchführen, falls Sie nicht selbst Fachmann sind, damit Ihre KTM die an sie gestellten Forderungen immer erfüllen kann.

KTM MOTOR-FAHRZEUGBAU Aktiengesellschaft A-5230 MATTIGHOFEN

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Hinweise für die Sicherheit	4
Hinweise zum Fahrzeug	5
Arbeiten vor der ersten Inbetriebnahme	6
Durchzuführende Arbeiten nach der ersten Inbetriebnahme	
Wartungsarbeiten an Fahrgestell und Motor	
Schmier- und Wartungsplan	
Technische Daten - Fahrgestell	
Schmiermittelempfehlungen	34

BEILAGEN:

- 1 Ersatzteilposter Fahrgestell
- 1 Ersatzteilposter Motor (mit Techn. Daten)
- 1 Bedienungsanleitung für Marzocchi Gabel USD 40 (nur bei Motorrädern mit Marzocchi Gabel)









ACHTUNG - Hinweise für die Sicherheit

- Benzin ist leicht entflammbar und giftig. Beim Hantieren mit Benzin ist äußerste Vorsicht geboten. Tanken Sie Ihr Motorrad nicht bei laufendem Motor auf. Achten Sie darauf, daß Sie kein Benzin auf Motor oder Auspuffrohr verschütten, solange die Maschine heiß ist. Verschüttetes Benzin ist sofort aufzuwischen. Wurde Benzin geschluckt oder ist es in die Augen gespritzt, so ist sofort ein Arzt aufzusuchen.
- 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.
- 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.
- 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.

- Ziehen Sie sich für die Fahrt entsprechend an. Clevere KTM-Fahrer tragen stets einen Helm, Stiefel, an exponierten Stellen Schutzpanzer aus Plastik, Handschuhe, eine Jacke und einen Gesichtsschutz, und zwar bei jeder Fahrt, ob es sich um ein Rennen oder nur um eine kurze Ausfahrt handelt.
- Kontrollieren Sie den Kühlflüssigkeitsstand möglichst bei kaltem Motor. Wenn Sie den Kühlverschluß bei heißem Motor abnehmen müssen, sollten Sie ihn mit einem Lappen abdecken und langsam öffnen, damit sich der Überdruck abbauen kann.
- Wechseln Sie mindestens einmal j\u00e4hrlich die Bremsfl\u00fcssigkeit. Wenn Sie das Motorrad oft waschen, sollte sie sogar \u00f6fter gewechselt werden. Bremsfl\u00fcssigkeit hat die Eigenschaft Wasser aufzunehmen. In einer "alten" Bremsfl\u00fcssigkeit k\u00f6nnen sich dadurch bereits bei niederen Temperaturen Dampfblasen bilden und das Bremssystem f\u00e4llt aus.
- Mischen Sie nie Bremsflüssigkeit DOT 3 oder DOT 4 (Alkoholbasis) mit Bremsflüssigkeit DOT 5 (Silikonbasis). Bei KTM-Motorrädern sollte Bremsflüssigkeit DOT 4 verwendet werden.
- Betätigen Sie nach dem Einbauen der Räder die Bremsen, damit sich die Bremsklötze an die Bremsscheibe anlegen.

VORSICHT - Hinweise zum Fahrzeug

- Verwenden Sie nur verbleiten Superkraftstoff ROZ 98 mit hochwertigem 2-Takt-Motoröl gemischt.
 - Verwenden Sie keinen Kraftstoff der Mathanol, Alkohol oder alkoholhaltige Additive enthält. Solche Kraftstoffe können Motorschäden verursachen, außerdem erlischt dadurch die Garantie.
- Verwenden Sie nur hochwertiges 2-Takt-Motoröl bekannter Marken.

Mischungsverhältnis 2-Takt Motoröl: Kraftstoff

125 - 1:30 250 - 1:40

350 - 1:50

500 - 1:50

Zu wenig Öl oder qualitativ minderwertiges Öl führt zu vorzeitigem Verschleiß des Motors und im Extremfall zum Motorschaden. Zu viel Öl verursacht starke Rauchentwicklung und verrußt die Zündkerze.

- Fahren Sie Ihr Motorrad mit geringer, jedoch wechselnder Belastung ein. Während der ersten 500 km bzw. 5 Stunden keine Volllastfahrten.
- Machen Sie keine Vollastfahrten mit kaltem Motor, dabei kann es zum Motorschaden kommen. Motor immer vorher warmlaufen lassen bzw. mit geringer Belastung warmfahren.
- Falls Sie den Vergaser magerer einstellen wollen, ist mit besonderer Vorsicht vorzugehen. Reduzieren Sie die Düsen schrittweise jeweils nur um eine Nummer, um Überhitzen und Kolbenklemmen zu vermeiden.

- Betätigen Sie nie den Kickstarter, wenn das Zündkabel bzw. die Zündkerze nicht mit Masse verbunden ist, dabei kann das Zündsystem beschädigt werden.
- 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.
- Wenn Sie die hintere Steckachse ausgebaut haben, sollten sie immer die Gewinde von Steckachse und Alu-Mutter reinigen und frisch fetten, um ein Festgehen der Gewinde zu vermeiden.
- Verwenden Sie zum Reinigen des Motorrades möglichst keinen Hochdruckreiniger, da sonst Wasser in Lager, Vergaser, elektrische Steckverbinder usw. gelangen kann.
- Nach jeder Naßreinigung sollten Sie alle Schmiernippel schmieren, um möglicherweise eingedrungenes Wasser aus den Lagern zu drücken.
- Für das Kühlsystem sollten Sie nur hochweltigen Marken-Frostschutz in einem Mischungsverhältnis 2:1 mit Wasser verwenden.
 Bei minderwertigen Frostschutzmitteln kann es zu Korrosion und Schaumbildung kommen.
- Bringen Sie Bremsflüssigkeit nicht mit lackierten Teilen in Berührung, Bremsflüssigkeit greift Lack an!
- Verwenden Sie nur ORIGINAL KTM ERSATZTEILE, wenn Teile erneuert werden müssen.

Arbeiten vor der ersten Inbetriebnahme

Ihre neue KTM-Maschine wurde nach der Montage einer gründlichen Kontrolle unterzogen. Dennoch wird dringend empfohlen vor der ersten Inbetriebnahme folgende Arbeiten durchzuführen:

Am Motor:

- Ölstand im Getriebe kontrollieren
- Vergaser und Ansaugmanschette auf festen Sitz prüfen
- Gasseilzug auf Leichtgängigkeit prüfen und kontrollieren, ob der Gasschieber nach dem Loslassen des Drehgriffes in die Leerlaufstellung zurückgeht
- Kupplungsspiel kontrollieren bzw. berichtigen
- Zündkerze und Kerzenstecker auf festen Sitz prüfen
- Sämtliche Motorbefestigungsschrauben nachziehen
- Sämtliche Schlauchklemmen am Kühlsystem nachziehen
- Kühlflüssigkeitsstand im Kühler kontrollieren

Am Fahrgestell:

- Kettenspannung kontrollieren
- Vordere und hintere Steckachse nachziehen
- Steuerkopf-Lagerung kontrollieren und eventuell nachstellen
- Schwingarmbolzen nachziehen
- Sämtliche Schrauben und Muttern nachziehen
- Leerweg der Bremshebel einstellen und Druckpunkt der Bremsen prüfen
- Bremsflüssigkeitsstand in beiden Behältern prüfen
- Bremsen auf Funktion prüfen
- Luftfilter auf ordentlichen Sitz prüfen
- Reifenluftdruck berichtigen
- Federbein-Dämpfung prüfen
- Telegabel-Dämpfung prüfen
- Auf knickfreie Verlegung des Tanklüftungsschlauches achten
- Elektrische Anlage überprüfen

Durchzuführende Arbeiten nach der ersten Inbetriebnahme

(nach ca. 100 km bzw. 1 Stunde)

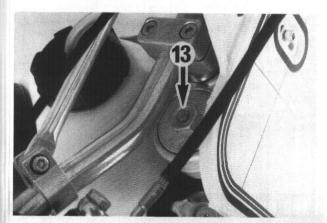
Am Motor:

- Zylinderkopf mit vorgeschriebenem Drehmoment nachziehen
- Getriebeöl wechseln und Motor auf Ölverlust prüfen
- Sämtliche Motorbefestigungsschrauben nachziehen
- Zündzeitpunkt kontrollieren und Schwungrad-Mutter nachziehen
- Getriebe-Entlüftungsschlauch auf festen Sitz prüfen
- Leerlauf einstellen
- Kühlsystem auf Dichtheit prüfen
- Kühlflüssigkeitsstand im Kühler kontrollieren
- Kühlerschläuche müssen knickfrei verlegt sein

Am Fahrgestell:

- Kettenspannung kontrollieren und Kette ölen
- Sämtliche Schrauben und Muttern nachziehen
- Speichen an Vorder- und Hinterrad nachziehen
- Sämtliche Seilzüge einstellen
- Steuerkopf-Lagerung auf Spiel prüfen
- Nachschalldämpfer nachstopfen (MX)
- Schmiernippel der Anlenkung und der Schwingarmlagerung schmieren
- Bremsflüssigkeitsstand in den Behältern prüfen
- Verlegung der Bremsschläuche kontrollieren

Wartungsarbeiten an Fahrgestell und Motor



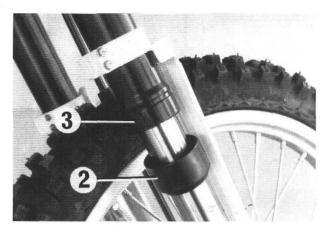
WHITE POWER Telegabel

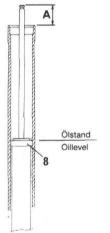
HINWEIS: Das Verhalten der White Power Gabel kann in folgenden Punkten verändert werden.

- Die Federvorspannung kann durch unterlegen von Distanzbüchsen (max. 25 mm) erhöht werden. Es kann vorkommen, daß bereits bei einer neuen Gabel Distanzbüchsen, die auch in der Höhe unterschiedlich sein können, montiert sind. Bei White Power werden die Federn vor der Montage vermessen. Wenn nötig werden Abweichungen durch Unterlegen von Distanzbüchsen ausgeglichen, um in beiden Gabelbeinen den gleichen Federdruck zu haben. Wenn also solche Distanzbüchsen montiert sind, sollten diese immer bei der jeweiligen Feder bleiben.
- Mit der Ölmenge kann der Dämpfungsgrad beim Einfedern beeinflußt werden. Je mehr Öl eingefüllt wird bzw. je größer das Maß "A" ist, desto härter wird die Gabel.

Überdruck

Beim Betrieb baut sich in der Gabel Überdruck auf. Vor jeder Fahrt sollten die beiden Entlüftungsschrauben (13) einige Umdrehungen aufgeschraubt werden, um eventuellen Überdruck entweichen zu lassen. Dieser Überdruck baut sich um so schneller auf, je abgenützter die Gabeldichtungen sind.





Staubmanschetten reinigen

Die Staubmanschetten (2) sollten spätestens nach jedem 2. Rennen gereinigt werden. Bei starker Verschmutzung entsprechend öfter. Dazu Staubmanschette vom Außenrohr (3) abziehen, außen und innen gründlich reinigen und wieder montieren.

Ölstand kontrollieren

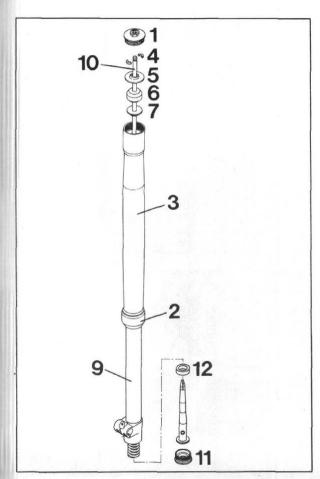
Nach 2 Rennen ist auch der Ölstand zu kontrollieren. Dazu Motorrad aufbokken um das Vorderrad zu entlasten, Lenker abnehmen, Verschlußschrauben (1) abschrauben, Gabel einfedern und Teile 4-7 von der Kolbenstange nehmen. Gabel langsam ausfedern, bis das Öl von unten über die Führung (8) der Kolbenstange (10) gedrückt wird. Nun den Überstand (A) der Kolbenstange messen.

Mit der Ölmenge kann der Dämpfungsgrad beim Einfedern beeinflußt werden. Je mehr Öl eingefüllt wird bzw. je größer das Maß A ist, desto härter wird die Gabel.

A = 120 mm weich A = 140 mm mittel A = 160 mm hart

GRUNDEINSTELLUNG: A = 140 mm

Nach dem Messen des Maßes A Teile 4-7 in der richtigen Reihenfolge montieren und Verschlußschrauben montieren.



Gabelöl wechseln

Nach 4 Rennen muß ein Ölwechsel vorgenommen werden. Dazu obere Verschlußschrauben (1) lockern und Gabelbeine ausbauen. Verschlußschrauben entfernen, Außenrohr (3) bis zum Anschlag über Innenrohr (9) schieben und Teile 4-7 abnehmen. Gabelbein umgekehrt in einen Behälter stellen und Öl abfließen lassen. Kolbenstange (10) am Boden aufliegen lassen und Innenrohr einige Male einfedern und das restliche Öl aus dem Dämpferteil zu pumpen.

Gabelbeine noch einige Minuten abtropfen lassen. Danach Gabelbein wieder aufstellen, Innenrohr bis zum Anschlag aus dem Außenrohr ziehen, ca. 640 cm³ Öl einfüllen, obere Verschlußschraube montieren und Gabelbein 3 mal so weit als möglich einfedern. Verschlußschraube entfernen, Innenrohr ca. 150 mm in das Außenrohr schieben und mit Kolbenstange pumpen, um den Dämpferteil zu entlüften. Danach einige Minuten warten und Ölstand wie vorher beschrieben, kontrollieren.

Füllmenge: ca. 640 cm³ Stoßdämpferöl SAE 10 pro Gabelholm

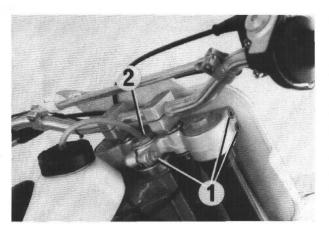
Federvorspannung ändern

Die Federvorspannung kann durch unterlegen von Distanzbüchsen (12) erhöht werden. Dazu Gabelbeine ausbauen, umdrehen, untere Verschlußschrauben (11) entfernen, Distanzbüchsen beilegen (siehe Skizze) und Verschlußschrauben montieren.

GRUNDEINSTELLUNG FÜR 70 KG KÖRPERGEWICHT: KEINE VORSPANNUNGSBÜCHSEN.

Distanzbüchsen sind bei Ihrem KTM-Händler erhältlich.

VORSICHT: Die Distanzbüchsen dürfen eine Gesamthöhe von 25 mm nicht überschreiten, da sonst beim Einfedern die Dämpfungselemente beschädigt werden.

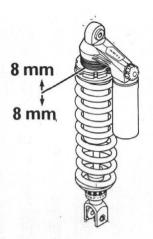


Steuerkopflagerung prüfen und nachstellen

Die Steuerkopflagerung sollte regelmäßig auf Spiel geprüft werden. Ist die Lagerung nicht spielfrei, werden die Lager, und im Extremfall auch die Lagersitze im Rahmen zerstört.

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. 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 festziehen.

Die Steuerkopflager sollten mindestens einmal jährlich nachgefettet werden.





HINTERRADFEDERUNG

Federvorspannung verstellen

Ist der Fahrer schwerer oder leichter als 70 kg, ist die Federvorspannung der Faustregel entsprechend zu ändern.

Faustregel: Sitzt der Fahrer in normaler Sitzposition auf dem Motorrad, sollte das Hinterrad ca. 90 mm eingefedert sein.

Dazu Sitzbank, Seitenverkleidung und Auspuffenddämpfer abnehmen, Vergasermanschette am Vergaser lösen, die 3 Befestigungsschrauben entfernen und Rahmenhinterteil nach hinten wegziehen. Nun ist das Federbein gut zugänglich. Mittels zweier Hakenschlüssel, die sich beim Bordwerkzeug befinden, die gekonterten Einstellmuttern lösen, nach Bedarf verstellen und wieder kontern. Dabei Gewinde mit Molycote-Fett schmieren.

HINWEIS: Bevor Sie die Federvorspannung ändern, sollten Sie sich die Federlänge abmessen und notieren. Von der Grundeinstellung ausgehend, sollte die Vorspannung maximal \pm 8 mm verändert werden, da sich sonst die Federwirkung verschlechtert.

Sollten Sie sich nicht sicher sein, ob die Grundeinstellung noch gegeben ist, gilt folgende Richtlinie: Feder entspannen, Länge messen und am Federbein 20 mm vorspannen.

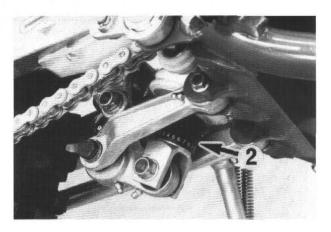
Nach dem Verstellen demontierte Teile wieder montieren.

Federbeindämpfung – Druckstufe verstellen

Der Dämpfungsgrad der Druckstufe (beim Einfedern) ist mit dem Stellrad (1) 7-fach verstellbar.

Dämpfungsstufe 1 = schwache Dämpfung Dämpfungsstufe 7 = starke Dämpfung

GRUNDEINSTELLUNG FÜR 70 KG KÖRPERGEWICHT: STUFE 1

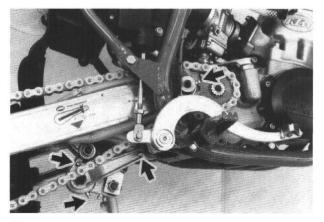


Federbeindämpfung – Zugstufe verstellen

Der Dämpfungsgrad der Zugstufe (beim Ausfedern) ist in 11 Stufen verstellbar.

Unter dem Federteller des Federbeines befindet sich das Stellrad (2). Wird die Federvorspannung am Federbein erhöht, sollte die Zugstufe ebenfalls "stärker" eingestellt werden.

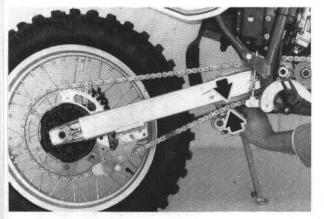
Dämpfungsstufe 1 = schwache Dämpfung (Federbein federt "schnell" aus)
Dämpfungsstufe 11 = starke Dämpfung (Federbein federt "langsam" aus)
GRUNDEINSTELLUNG FÜR 70 KG KÖRPERGEWICHT: STUFE 3



Anlenkung u. Schwingarmlagerung schmieren

An der Pro-Lever-Anlenkung und an der Schwingarmlagerung sind Schmiernippel montiert. Sie müssen regelmäßig abgeschmiert werden, da sonst Schmutz und Wasser in die Lager eindringen kann und diese dadurch zerstört werden.

VORSICHT: Besonders wichtig ist das Abschmieren nach dem Waschen, damit das eingedrungene Wasser durch das Fett aus den Lagern gedrückt wird.



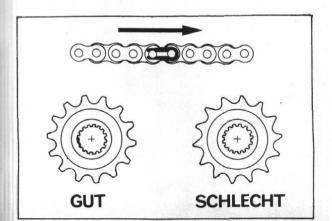
Kettenspannung, Kettenpflege

Die Kette muß so locker sein, daß bei eingelegtem Leergang der Abstand zwischen Kette und Kettengleitschutz 2-5 mm beträgt.

Kettenspanner links und rechts gleich weit nachstellen.

Die Lebensdauer der Kette hängt zum Großteil von der Pflege ab. Ketten ohne O-Ring sollten regelmäßig in Petroleum gereinigt und anschließend in heißem Kettenfett getränkt bzw. mit Kettenspray behandelt werden.

Bei der O-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 O-Ring-Ketten geeignetes Kettenspray verwendet werden.



VORSICHT: Beim Montieren des Kettenschlosses muß die geschlossene Seite der Sicherung immer in Laufrichtung sein.

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

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

SCHEIBENBREMSE

Allgemeines

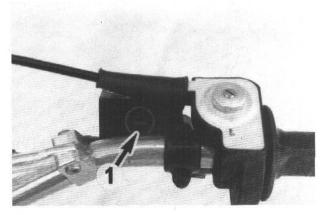
Die Bremszangen dieser Modellreihe sind "schwimmend" gelagert, das heißt sie sind nicht fix mit der Gabel bzw. dem Bremszangenträger verbunden. Durch den seitlichen Ausgleich wird immer eine optimale Anlage der Bremsklötze an die Bremsscheibe erreicht.

Verwendungszweck der verschiedenen Bremsbelagqualitäten

Für allgemeine Einsatzbedingungen empfehlen wir Bremsklötze mit organischem Belag. Für extrem schmutzige Verhältnisse (z.B. Wasser in Verbindung mit Sand und Schlamm) empfehlen wir Bremsklötze mit Sinterbelag.

ACHTUNG:

- Regelmäßig den Überstand der Kolben an der hinteren Bremszange kontrollieren (siehe »Hintere Bremszange ausdistanzieren«).
- Wechseln Sie mindestens einmal j\u00e4hrlich die Bremsfl\u00fcssigkeit. Wenn Sie das Motorrad oft waschen, sollte sie sogar \u00f6fter gewechselt werden. Bremsfl\u00fcssigkeit hat die Eigenschaft Wasser aufzunehmen. In einer "alten" Bremsfl\u00fcssigkeit k\u00f6nnen sich dadurch bereits bei niederen Temperaturen Dampfblasen bilden und das Bremssystem f\u00e4llt aus.
- Mischen Sie nie Bremsflüssigkeit DOT 3 oder DOT 4 (Alkoholbasis) mit Bremsflüssigkeit DOT 5 (Silikonbasis). Bei KTM-Motorrädern sollte Bremsflüssigkeit DOT 4 verwendet werden.
- Betätigen Sie nach dem Einbauen der Räder die Bremsen, damit sich die Bremsklötze an die Bremsscheibe anlegen.



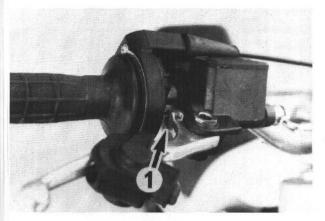
VORSICHT:

 Bringen Sie Bremsflüssigkeit nicht mit lackierten Teilen in Berührung, Bremsflüssigkeit greift Lack an!

VORDERRADBREMSE

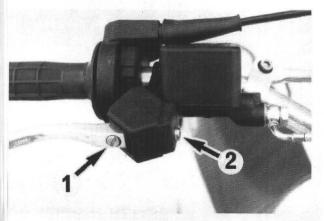
Bremsflüssigkeitsstand prüfen

Der Bremsflüssigkeitsbehälter ist mit dem Handbremszylinder am Lenker kombiniert und hat ein Schauglas (1). Der Bremsflüssigkeitsstand darf bei waagrechtem Behälter nicht unter die Mitte des Schauglases sinken.



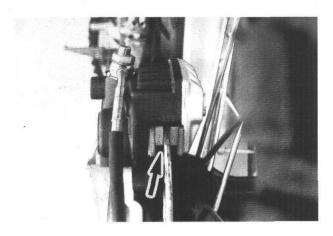
Druckpunkt einstellen

Als Druckpunkt wird jener Widerstand bezeichnet, der am Handbremshebel spürbar wird, wenn die Bremsklötze an die Bremsscheibe gepreßt werden. Mit der Einstellschraube (1) kann der Weg des Handbremshebels von der Ausgangsstellung bis zum Druckpunkt verstellt werden. Dadurch kann der Weg bis zum Druckpunkt an jede Handgröße angepaßt werden.



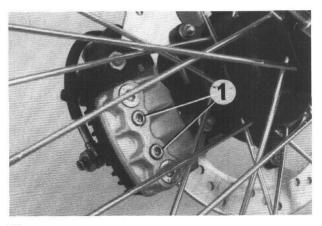
HINWEIS:

Beim Magura Handbremszylinder kann neben dem Druckpunkt auch die Grundstellung des Handbremshebels mit der Schraube (2) eingestellt werden. Diese Justierung **vor** dem Einstellen des Druckpunktes durchführen.



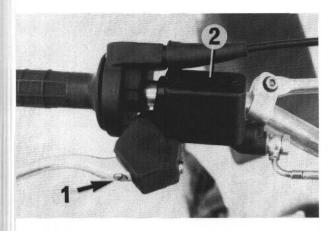
Bremsklötze kontrollieren

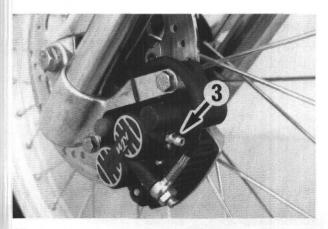
Die Bremsklötze sind von unten (Vorderrad) bzw. von hinten (Hinterrad) einzusehen. Die Belagstärke darf 1 mm nicht unterschreiten.



Bremsklötze erneuern

Mit einem Sechskantstiftschlüssel 5 mm die Haltebolzen (1) herausschrauben und die Bremsklötze nach unten aus der Bremszange ziehen. Die beiden Bremskolben zurückdrücken, Bremszange reinigen, alle Staubmanschetten und das Widerlagerplättchen auf Beschädigungen prüfen. Bremsklötze einbauen (Bremsklotz mit Isolierung zu Bremskolben), Haltebolzen montieren und Bremsklötze durch Pumpen an die Bremsscheibe anpressen.

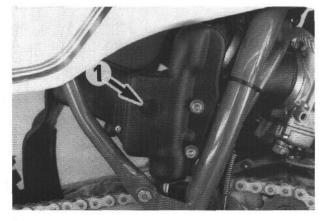




Vorderradbremse entlüften

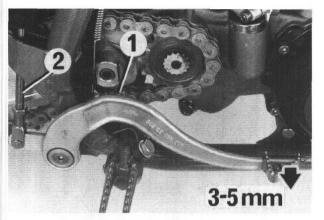
- Einstellschraube (1) für den Druckpunkt bis zum Anschlag gegen den Uhrzeigersinn drehen.
- Deckel (2) des Vorratsbehälters am Handbremszylinder abnehmen.
- Vorratsbehälter möglichst waagrecht stellen und Bremsflüssigkeit DOT 4 einfüllen.
- Einen transparenten Benzinschlauch mit ca. 5 mm Innendurchmesser auf die Entlüftungsschraube (3) stecken und in ein Gefäß führen.
- Mit dem Handbremshebel 4-5 mal pumpen, bis ein Widerstand spürbar wird und Handbremshebel auf Druck festhalten.
- Entlüftungsschraube öffnen und Handbremshebel bis zum Anliegen am Gasdrehgriff betätigen.
- Der Handbremshebel darf erst nach dem Festziehen der Entlüftungsschraube entlastet werden.
- Dieser Vorgang ist sooft zu wiederholen, bis sichergestellt ist, daß nur mehr luftfreie Bremsflüssigkeit durchgepumpt wird.
- Während des Entlüftungsvorganges muß natürlich am Vorratsbehälter Bremsflüssigkeit nachgefüllt werden, damit nicht wieder Luft ins Bremssystem gelangt.
- Um sicherzustellen, daß sich hinter den beiden Bremskolben keine Luft mehr befindet, müssen diese bis zum Anschlag zurückgedrückt werden. Um einen besseren Spülvorgang zu erreichen sollte sich vorher möglichst viel Bremsflüssigkeit hinter den Bremskolben befinden. Dazu Bremsklötze ausbauen und Bremszange nach außen schieben, weiters die Bremskolben durch Betätigen des Handbremshebels so weit herauspumpen, daß zwischen Bremsscheibe und Kolben ein Spalt von ca. 4 mm bleibt (am besten mit einem 4-6 mm Blech begrenzen).
- Handbremshebel auf Anschlag ziehen und in dieser Stellung blockieren, sodaß die Zulaufbohrung im Handbremszylinder verschlossen bleibt.
- Nun auf beide Bremskolben drücken, Entlüftungsschraube öffnen, Bremskolben bis zum Anschlag zurückdrücken und Entlüftungsschraube schließen.
- Bremsklötze wieder einbauen
- Vorratsbehälter auffüllen und Bremsklötze durch pumpen an die Bremsscheibe anpressen.

- Vorratsbehälter bis zum Rand auffüllen und Deckel so montiern, daß keine Luft im Vorratsbehälter verbleibt.
- Abschließend Druckpunkt wieder einstellen.



HINTERRADBREMSE Bremsflüssigkeitsstand prüfen

Der Bremsflüssigkeitsbehälter ist mit dem Fußbremszylinder kombiniert und hat seitlich ein Schauglas (1). Der Bremsflüssigkeitsstand darf bei waagrecht abgestelltem Fahrzeug nicht unter die Mitte des Schauglases sinken.

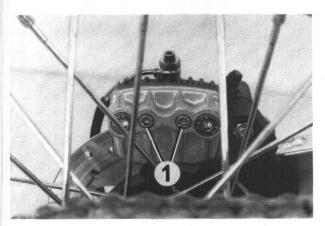


Fußbremshebel

Die Grundstellung des Fußbremshebels kann durch verstellen der Sechskantschraube (1) und der Kolbenstange (2) verändert werden.

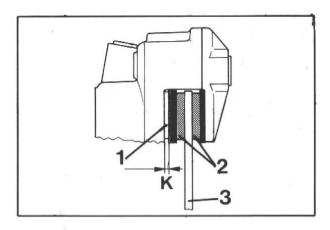
Der Fußbremshebel muß außen gemessen einen Leerweg von 3-5 mm haben. Erst dann darf die Kolbenstange den Kolben im Fußbremszylinder bewegen (am stärkeren Widerstand des Fußbremshebels zu erkennen). Ist dieser Leerweg nicht vorhanden, baut sich bei Betrieb im Bremssystem Druck auf, dadurch wird das Hinterrad gebremst.

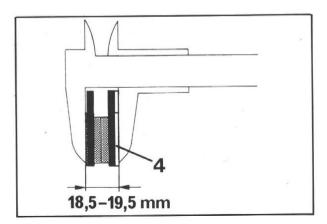
Bremsklötze kontrollieren (siehe Vorderradbremse)



Bremsklötze erneuern

Mit einem Sechskantstiftschlüssel 5 mm die Haltebolzen (1) herausschrauben und die Bremsklötze nach hinten aus der Bremszange ziehen. Die beiden Bremskolben zurückdrücken, Bremszange reinigen, alle Staubmanschetten und das Widerlagerplättchen auf Beschädigungen prüfen. Bremsklötze einbauen (Bremsklotz mit Isolierung zu Bremskolben), Bremszange ausdistanzieren (siehe unten), Haltebolzen montieren und Bremsklötze durch pumpen an die Bremsscheibe anpressen.





Hintere Bremszange ausdistanzieren

Nach einigem Bremsklotzverschleiß kann es bei Vollgasfahrt vorkommen, daß die Hinterradbremse unterschiedlich anspricht, oder der Fußbremshebel mehrmals betätigt werden muß, um eine Bremswirkung zu erzielen. Treten diese Störungen auf, ist der Bremskolben-Überstand (Maß K) zu prüfen. Bei zu großem Maß K werden die Bremskolben durch Motorvibrationen, die sich auf die hintere Bremszange übertragen, zurückvibriert.

Um dem vorzubeugen, dürfen die Bremskolben (1) wenn sie die Bremsklötze (2) an die Bremsscheibe (3) pressen, nicht mehr als 1,8 mm (Maß K) aus der Bremszange ragen. Durch die Abnützung der Bremsklötze vergrößert sich das Maß K.

Um diese Abnützung auszugleichen müssen bei den Bremsklötzen Distanzbleche (4), die die Form des Trägerbleches der Bremsklötze haben, untergelegt werden. Diese Distanzbleche sind in den Stärken 1 mm und 2 mm lieferbar.

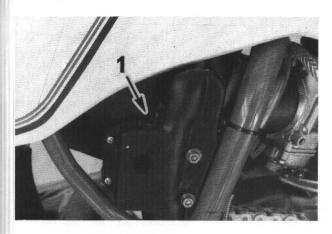
ACHTUNG:

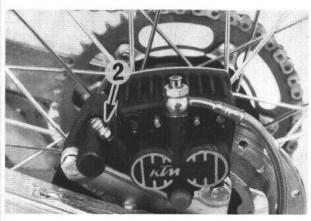
Bremszange so ausdistanzieren, daß das Maß K 0,5-0,8 mm beträgt. Keinesfalls unter 0,5 mm distanzieren, da sonst durch die Wärmeausdehnung die Bremse blockiert.

Man kann auch die ausgebauten Bremsklötze vermessen. Die Dicke des Bremsklotzpaketes (2 Bremsklötze + Distanzbleche) soll 18,5 bis 19,5 mm betragen.

ACHTUNG:

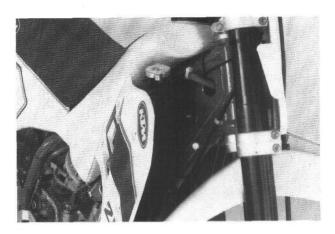
Das Bremsklotzpaket darf keinesfalls dicker als 19,5 mm sein, da sonst durch die Wärmeausdehnung die Bremse blockiert.





Hinterradbremse entlüften

- Verschlußschraube (1) entfernen und Behälter mit Bremsflüssigkeit DOT 4 auffüllen.
- Einen transparenten Benzinschlauch mit ca. 5 mm Innendurchmesser auf die Entlüftungsschraube (2) stecken und in ein Gefäß führen.
- Mit dem Fußbremshebel 4-5 mal pumpen, bis ein Widerstand spürbar wird und Fußbremshebel auf Druck festhalten.
- Entlüftungsschraube öffnen und Fußbremshebel bis zum Anschlag durchtreten.
- Fußbremshebel erst nach dem Festziehen der Entlüftungsschraube entlasten.
- Dieser Vorgang ist so oft zu wiederholen, bis sichergestellt ist, daß nur mehr luftfreie Bremsflüssigkeit durchgepumpt wird.
- Während des Entlüftungsvorganges muß laufend am Behälter Bremsflüssigkeit nachgefüllt werden, damit nicht wieder Luft ins Bremssystem gelangt.
- Um sicherzustellen, daß sich auch hinter den beiden Bremskolben keine Luft mehr befindet müssen diese bis zum Anschlag zurückgedrückt werden. Um einen besseren Spühlvorgang zu erreichen sollte sich vorher möglichst viel Bremsflüssigkeit hinter den Bremskolben befinden. Dazu Bremsklötze ausbauen und Bremszange nach außen schieben, weiters die Bremskolben durch Betätigen des Fußbremshebels so weit herauspumpen, daß zwischen Bremsscheibe und Kolben ein Spalt von ca. 4 mm bleibt (am besten mit einem 4-6 mm Blech begrenzen).
- Fußbremshebel durchtreten und in dieser Stellung blockieren, sodaß die Zulaufbohrung im Fußbremszylinder verschlossen bleibt.
- Nun auf beide Bremskolben drücken, Entlüftungsschraube öffnen, Bremskolben bis zum Anschlag zurückdrücken und Entlüftungsschraube schließen.
- Bremsklötze einbauen und Bremszange ausdistanzieren.
- Behälter auffüllen und Bremsklötze durch pumpen an die Bremsscheibe anpressen.
- Nochmals Bremsflüssigkeit bis zum unteren Rand des Gewindes auffüllen und Verschlußschraube montieren.
- Abschließend Leerweg des Fußbremshebel prüfen.



Kühlsystem

Durch die Wasserpumpe im Motor ist ein Zangsumlauf der Kühlflüssigkeit aegeben.

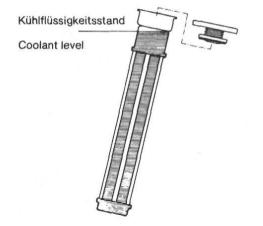
Als Kühlflüssigkeit wird eine Mischung von Frostschutzmittel und Wasser mit einem Mischungsverhältnis 2:1 verwendet.

Sie bietet neben Gefrierschutz auch einen guten Korrosionsschutz und sollte deshalb nicht durch reines Wasser ersetzt werden.

VORSICHT:

Für das Kühlsystem sollten Sie nur hochwertigen Marken-Frostschutz verwenden. Bei minderwertigen Frostschutzmitteln kann es zu Korrosion und Schaumbildung kommen.

Der bei Erwärmung entstehende Druck im Kühlsystem wird durch ein Ventil im Kühlerverschluß geregelt; dierdurch ist eine Kühlwassertemperatur bis zu 120° C zulässig, ohne daß mit Funktionsstörungen gerechnet werden muß.



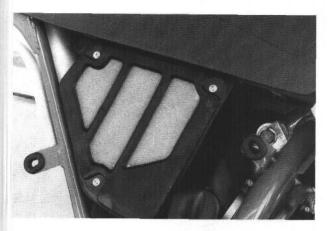
Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren

Der Kühlflüssigkeitsstand ist bei kaltem und laufendem Motor zu kontrollieren. Flüssigkeitsstand siehe Skizze.

Wurde die Kühlflüssigkeit vorher abgelassen, zuerst Kühlsystem auffüllen und dann bei laufendem Motor ergänzen.

ACHTUNG:

Kontrollieren sie den Kühlflüssigkeitsstand möglichst bei kaltem Motor. Wenn Sie den Kühlerverschluß bei heißem Motor abnehmen müssen, sollten Sie ihn mit einem Lappen abdecken und langsam öffnen, damit sich der Überdruck abbauen kann.



Vorfilter reinigen

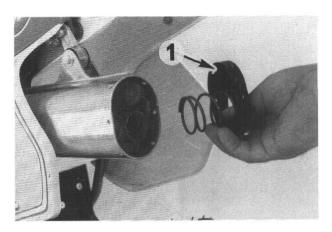
Der Vorfilter im Deckel des Luftfilterkastens muß groben Schmutz vom Luftfilter fernhalten. Zum Reinigen des Vorfilters Seitenverkleidung und Filterkastendeckel abnehmen. Der Filterkastendeckel läßt sich einfach durch Wegziehen vom Filterkasten aushängen. Vorfilter gründlich mit Wasser reinigen und trocknen lassen. Vorfilter nicht einölen!



Luftfilter reinigen

Der Luftfilter muß nach jedem Renneinsatz, ansonsten je nach Staubentwicklung gereinigt werden.

Dazu Seitenverkleidung und Filterkastendeckel abnehmen. Flügelmutter (1) lösen u. Filter samt Filterträger aus dem Filterkasten nehmen. Schaumstofffilter in sauberem Petroleum oder dergleichen waschen und gut trocknen. Anschließend den Filtereinsatz einölen (nach Möglichkeit FINA, TWIN AIR oder BEL-RAY Filteröl verwenden). Luftfilterkasten ebenfalls reinigen. Vergasermanschette auf Beschädigungen und festen Sitz prüfen. Luftfilter montieren.

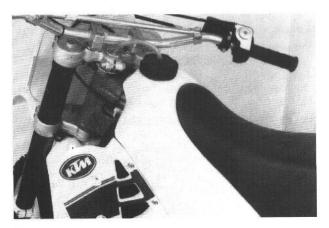


Auspuffanlage

Auspuffanlagen, die am Dämpfer eine abnehmbare Endkappe (1) haben, sind mit Basalt-Steinwolle gefüllt. Diese Basalt-Steinwoll-Füllung ist vor jedem Rennen zu kontrollieren.

Verkokte oder zu locker gestopfte Basalt-Steinwolle kann zu Leistungsabfall führen. Verkokte Basalt-Steinwolle durch neue ersetzen. Bei lockerer Füllung frische Basalt-Steinwolle nachstopfen. Die neue Füllung mit einem stumpfen Gegenstand fest in den Nachschalldämpfer stopfen.

Basalt-Steinwolle ist bei Ihrem KTM-Händler portioniert erhältlich.



Kraftstoffsystem

Zweimal jährlich Kraftstoffbehälter entleeren, Kraftstoffhahn reinigen und Benzinleitung überprüfen. Funktion der Tankentlüftung und Dichtung des Tankverschlusses überprüfen. Falls erforderlich, Vergaser reinigen, Teile auf Verschleiß prüfen und Dichtungen erneuern. Vergaser einstellen.

Vergaser einstellen

Grundsätzliches zur Originaleinstellung des Vergasers

Die Originaleinstellung des Vergasers entspricht einer Höhenlage von ca. 500 Meter über Meeresniveau, einer Lufttemperatur von ca. 20° C, vorwiegendem Geländebetrieb, mitteleuropäischen Superkraftstoffen (ROZ 98-MOZ) mit einem Mischungsverhältnis (Kraftstoff : 2-Takt-Öl) wie in den "Technischen Daten" angegeben.

Grundsätzliches zur Einstellungsänderung des Vergasers

Auszugehen ist immer von der Originaleinstellung des Vergasers. Voraussetzung sind saubere Luftfilteranlage, intakte Auspuffanlage und intakter Vergaser. Erfahrungsgemäß kann sich die Einstellungsänderung auf die Hauptdüse, die Leerlaufdüse und die Düsennadel beschränken. Änderungen anderer Vergaserteile bringen verhältnismäßig wenig.

FAUSTREGEL:

große Höhenlage oder hohe Temperatur

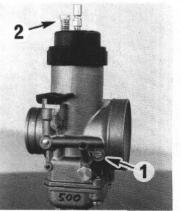
niedere Höhenlage oder tiefe Temperatur

Vergaser mager einstellen

Vergaser fetter einstellen

ACHTUNG: Wird der Vergaser magerer eingestellt, ist mit Vorsicht vorzugehen. Düsen immer schrittweise um jeweils eine Nummer reduzieren, um Überhitzen und Kolbenklemmen zu vermeiden.

HINWEIS: Läuft der Motor trotz Einstellungsänderung nicht einwandfrei, ist nach mechanischen Fehlern zu suchen und die Zündanlage zu überprüfen.



BEGRIFFE

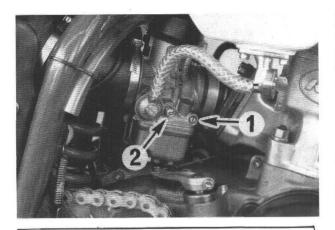
Zu fettes Gemisch: Kraftstoffanteil zu hoch im Verhältnis zur Luft.

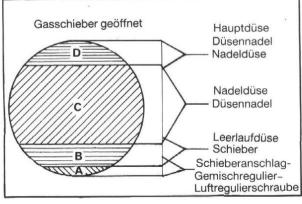
Zu mageres Gemisch:

Kraftstoffanteil zu nieder im Verhältnis zur Luft.

Leerlaufbereich (A):

Betrieb bei geschlossenem Gasschieber. Dieser Bereich wird von der Stellung der Luft- bzw. Gemischregulierschraube (1) und der Schieberanschlagschraube (2) beeinflußt. Einstellarbeiten im Leerlaufbereich nur bei warmem Motor durchführen. Dazu Schieberanschlagschraube so drehen, daß der Motor reichlich Standgas hat, dann mit der Luft- bzw. Gemischregulierschraube möglichst runden und stabilen Motorlauf herstellen. Mit der Schieberanschlagschraube die Drehzahl so vermindern, daß der Motor mit leicht erhöhter Leerlaufdrehzahl läuft.





Luftregulierschraube

Mit der Luftregulierschraube wird die Luftmenge im Leerlaufsystem reguliert. Drehen im Uhrzeigersinn ergibt ein fetteres Gemisch, drehen gegen den Uhrzeigersinn ergibt ein mageres Gemisch.

Folgende Vergaser haben eine Luftregulierschraube:

Dell 'Orto VHSB 37 AS Dell 'Orto VHSB 38 AS Dell 'Orto PHSB 35 MS

Gemischregulierschraube

Mit der Gemischregulierschraube wird die Kraftstoffmenge im Leerlaufsystem reguliert.

Drehen im Uhrzeigersinn ergibt ein mageres Gemisch, drehen gegen den Uhrzeigersinn ergibt ein fettes Gemisch.

Folgende Vergaser haben eine Gemischregulierschraube:

Dell 'Orto PHBE 38 QD Dell 'Orto PHBE 38 GD Dell 'Orto PHBE 38 MS

Übergang (B)

Verhalten des Motors bei öffnen des Gasschiebers. Dieser Bereich wird von der Leerlaufdüse und von der Form des Gasschiebers beeinflußt. Setzt der Motor trotz guter Leerlauf- und Teillasteinstellung beim Öffnen des Gasschiebers stotternd und stark rauchend ein und bekommt er die volle Leistung bei höherer Drehzahl schlagartig, ist in den meisten Fällen das Kraftstoffniveau zu hoch oder das Schwimmerventil undicht.

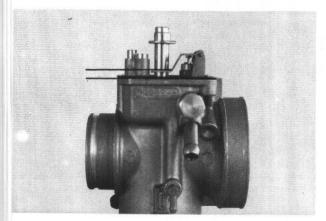
Teillastbereich (C):

Betrieb bei teilweise geöffnetem Gasschieber. Dieser Bereich wird hauptsächlich durch die Nadeldüse und die Düsennadel (Form und Stellung) beeinflußt. Im unteren Bereich beeinflußt die Leerlaufeinstellung und im oberen die Hauptdüse die optimale Teillasteinstellung. Läuft beim Beschleunigen mit teilweise geöffnetem Gasschieber der Motor im Viertakt oder mit gedrosselter Leistung, muß die Düsennadel um eine Raste gesenkt werden. Klingelt der Motor speziell beim Beschleunigen, wenn er in den Drehzahlbereich der vollen Leistung kommt, muß die Düsennadel gehoben werden.

Treten die oben beschriebenen Erscheinungen im unteren Teillastbereich auf, ist bei Viertaktlauf das Leerlaufsystem magerer zu regulieren und bei Klingeln fetter zu regulieren.

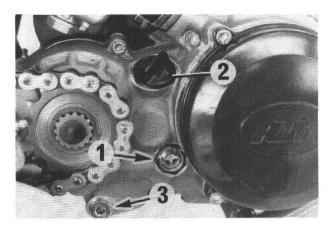
Vollastbereich (D):

Betrieb bei offenem Gasschieber (Vollgas). Dieser Bereich wird durch die Hauptdüse, die Nadeldüse und die Düsennadel beeinflußt. Ist der Isolator einer neuen Zündkerze nach kurzer Vollgasfahrt sehr hell oder weiß, muß eine größere Hauptdüse eingesetzt werden. Ist der Isolator dunkelbraun oder verrußt, muß eine kleinere Hauptdüse eingesetzt werden.



Schwimmerniveau prüfen

Zum Prüfen des Schwimmerniveaus ist der Vergaser auszubauen und das Schwimmergehäuse abzunehmen. Vergaser senkrecht, wie in der Abbildung gezeigt, halten. Dabei sollte der Schwimmerarm parallel zur Dichtfläche des Schwimmergehäuses sein.



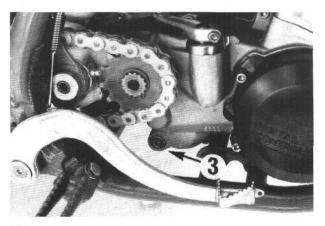
Getriebeölstand kontrollieren 125 cm³

Zur Kontrolle des Getriebeölstandes ist neben dem Zündungsdeckel ein Schauglas (1) angebracht. Der Ölstand soll bei waagrecht abgestelltem Fahrzeug etwa in der Mitte des Schauglases sein. Nötigenfalls ist Motoröl SAE 30 nachzufüllen.

Getriebeölstand kontrollieren 250, 350, 500 cm³

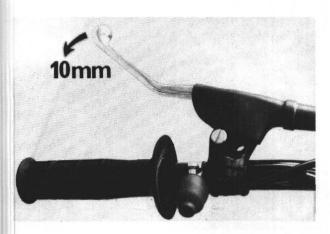
Oben angeführte Modelle haben kein Schauglas.

Zur Ölstandskontrolle muß das Getriebeöl abgelassen und die Menge gemessen werden. Die vorgeschriebene Füllmenge ersehen Sie aus den "Technischen Daten".



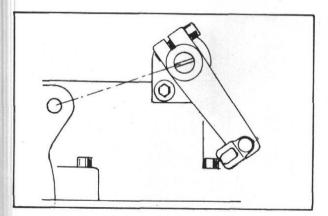
Getriebeöl wechseln

Zum Wechseln des Getriebeöles Motor warmfahren, Motorrad auf einer waagrechten Fläche abstellen, Ölablaßschraube (3) entfernen und Getriebeöl in ein Gefäß ablaufen lassen. Beim 125er Motor ist eine zweite Ölablaßschraube am Kupplungsdeckel angebracht. Magnet reinigen und Ölablaßschraube mit Dichtung montieren. Verschlußschraube (2) entfernen und Öl nach Vorschrift (siehe "Technische Daten") einfüllen. Verschlußschraube montieren und Motor auf Dichtheit prüfen.



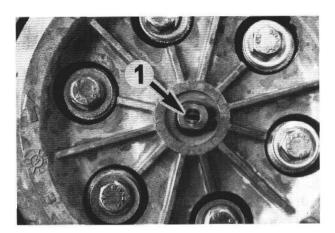
Kupplungshebel einstellen

Spiel am Kupplungshebel ständig kontrollieren und wenn nötig berichtigen. Das Spiel soll am Handhebel außen ca. 10 mm betragen.



Einstellung der Kupplungsausrückung prüfen (125, 250)

Damit die Kupplung einwandfrei trennt, muß auch die Kupplungsausrückung richtig eingestellt sein. Zur Überprüfung der Einstellung Kupplungsseilzug aushängen. Ausrückwelle im Uhrzeigersinn auf Anschlag zu drehen. Der Schlitz an der Oberseite der Ausrückwelle sollte nun in der Verlängerung auf die rechte hintere Stiftschraube des Zylinderfußen zeigen (siehe Aubbildung).



Kupplungsausrückung einstellen (125, 250)

Dazu Kühlflüssigkeit (nur bei 125) und Getriebeöl ablassen. Kupplungsseilzug aushängen, Kupplungsdeckel abnehmen, Splint am Einstellmechanismus entfernen und durch Verdrehen der Druckstange (1) Ausrückwelle in oben gezeigte Stellung bringen. Nach dem Einstellen ist die Druckstange mit einem Splint gegen Verdrehung zu sichern. Kupplungsseilzug einhängen und einstellen. Kupplungsdeckel montieren, Getriebeöl und Kühlflüssigkeit wieder einfüllen.

SCHMIER- UND WARTUNGSPLAN Bemerkung: Wird das Motorrad in schlammigem Gelände gefahren und öfter mit Hochdruckreiniger gereinigt, sind diese Arbeiten mindestens 4× jährlich durchzuführen.	Nach Bedarf	Nach jeder Reinigung	Vor jedem Rennen bzw. vor jeder Inbetriebnahme	Nach 2 Rennen bzw. 2000 km	1 × jährlich*
Getriebeölstand prüfen	•		•		
Getriebeöl wechseln	•			•	
Einstellung der Kupplungsausrückung prüfen	•				
Zündzeitpunkt prüfen	•				
Zündkerze prüfen, Elektrodenabstand einstellen				•	
Zündkerze wechseln					•
Ansaugflansch auf Risse prüfen	•		•		
Schwimmerkammer des Vergasers entleeren		•			
Vergaser reinigen und Leerlauf einstellen	•	•			•
Luftfilter, Filterkasten und Vergasermanschette reinigen	•	•	•		
Kettenräder, Kettenführungen und Kette prüfen			•		
Kette reinigen und ölen		•	•		
Kettenspannung prüfen	•		•		
Kühlflüssigkeitsstand prüfen	•		•		
Kühlsystem auf Dichtheit prüfen	•		•		
Auspuffanlage auf Dichtheit prüfen			•		
Basalt-Steinwoll-Füllung des Schalldämpfers prüfen	•			•	
Silentblöcke der Auspuffaufhängung prüfen	•				
Bremsflüssigkeitsstand in den Vorratsbehältern prüfen	•		•	,	
Bremsflüssigkeit wechseln	•				•
Belagstärke der Bremsklötze prüfen	•			•	
Bremsscheiben prüfen	•		•		

* Bemerkung: Wird das Motorrad in schlammigem Gelände gefahrer und öfter mit Hochdruckreiniger gereinigt, sind diese Arbeiten mindestens 4× jährlich durchzuführen.	Nach Bedarf	Nach jeder Reinigung	Vor jedem Rennen bzw. vor jeder Inbetriebnahme	Nach 2 Rennen bzw 2000 km	1× jährlich*
Zustand und Verlegung der Bremsschläuche prüfen	•		•		
Leerweg und Leichtgängigkeit des Fußbremshebels prüfen	•		•		
Hintere Bremszange ausdistanzieren	•				
Dämpfung der Telegabel prüfen	•		•		
Telegabel auf Dichtheit prüfen	•		•		
Öl der Telegabel wechseln (nach 4 Rennen)	•				
Steuerkopflagerung auf Spiel prüfen	•		•		
Steuerkopflager und deren Dichtungselemente reinigen und fetten	•				•
Einstellung und Dämpfung des Federbeines prüfen	•		•		
Anlenkung des Pro Lever Federungssystems schmieren	•	•	9		
Schwingarmlagerung schmieren	•	•	•		
Speichenspannung und Felgenschlag prüfen	•				
Radlager auf Spiel prüfen	•			T	
Reifenzustand und Reifenluftdruck prüfen	•		•	T	
Seilzüge auf Beschädigungen und Leichtgängigkeit prüfen	•		•		
Seilzüge einstellen und ölen	•	1	•	T	
Elektrische Anlage prüfen	•		•		
Alle Schrauben, Muttern und Schlauchklemmen auf festen Sitz prüfen	•		•		
Alle Gleit- und Lagerstellen ölen bzw. fetten	•	•		T	

Technische Daten – Fahrgestell

	125 MX	125 E-XC	125 E-GS	250 MX	250 E-XC	250 E-GS	350 E-XC	350 E-GS	500 MX	
Rahmen	Zentralrohrrahmen aus Chrom-Molybdän-Stahlrohren									
Gabel	White Power K1MX88/ Marzocchi USD 40-125			White Power K2MX88/ Marzocchi USD 40-250			White Pow Marzocchi	White Power K5MX88		
Federweg vorne/hinten	300/340 mm				300/345 mm		300/350 mm			
Hinterradfederung	Zentralfederbein mit PRO-LEVER-Anlenkung zur nadelgelagerten Alu-Hinterradschwinge									
Bremse vorne	Scheibenbremse mit gelochter Bremsscheibe Ø 240 mm, Bremssattel schwimmend gelagert, wirksame Bremsfläche 30 cm²									
Bremse hinten	Scheibenbremse mit gelochter Bremsscheibe Ø 200 mm, Bremssattel schwimmend gelagert, wirksame Bremsfläche 30 cm²									
Bereifung vorne	90/90-21	3.00-21	3.00-21	80/100-21	3.00-21	3.00-21	3.00-21	3.00-21	80/100-21	
Bereifung hinten	4.60-18	4.60-18	4.60-18	110/100-18	4.50-18	4.50-18	4.50-18	4.50-18	120/100-18	
Tankinhalt	8 Liter			9 Liter	9 oder 12 Liter		9 oder 12 Liter		9 Liter	
Übersetzung-Hinterrad	13:50 Z	13:48 Z	13:45 Z	13:50 Z	13:50 Z	14:45 Z	14:52 Z	14:50/14:45Z	14:50 Z	
Kette		1.			⁵ / ₈ × ¹ / ₄ "					
Steuerkopfwinkel	62,5°									
Radstand	1460 ± 10 mm			1480 ± 10mm			1480 =	1480±10mm		
Sitzhöhe unbelastet	950 mm			960 mm			960	960 mm		
Bodenfreiheit unbelastet	380 mm			385 mm			385	385 mm		
Trockengewicht	88 kg	91 kg	95 kg	98 kg	102 kg	105 kg	103 kg	107 kg	102 kg	





SHELL SUPER FORK-Gabelöl

für Rennmotorräder, Cross-, Trial- und Tourenmaschinen. Der hohe Viskositätsindex garantiert Ganzjahresverwendung. Hohe Verträglichkeit mit Dichtungs- und Belägematerialien. Mit ausgezeichnetem Verschleißschutz.



GLYCOSHELL 400

Dauerfrostschutzmittel von höchster Qualität. Für Kühlsysteme modernster Motoren mit ihren hochentwickelten Leichtmetallegierungen.



SHELL KETTENSPRAY

Shell Kettenspray speziell für die Antriebsketten von Zweirädern, aber auch zur Schmierung von Gelenken, Seilzügen, etc. geeignet, wo ein dauerhafter und verschleißschützender Schmierfilm erforderlich ist.



SHELL RENTINAX A

Wasserbeständiges Mehrzweckfett auf Lithiumseifenbasis mit EP-Zusätzen, speziell für Kraftfahrzeuge: Chassis-, Wasserpumpen-, Wälzlager- und Gleitlagerfett.

NLGI 2



SHELL DONAX YB

Heavy Duty-Bremsflüssigkeit höchster Qualität für Scheiben- und Trommelbremsen.

SAE J 1703 DOT 4 und 3

SHELL ROTELLA X

Einbereichsmotorenöl für Diesel- und Benzinmotoren. Bei KTM wird dieses Öl zur Getriebeschmierung verwendet.

API: CC und SF CCMC: D 1 MIL-L-46152 B





KTM MOTOR-FAHRZEUGBAU

AKTIENGESELLSCHAFT **5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA**

