KTM MOTORCYCLES

DUKE 620 e

4rd Limited Edition 1997

BEDIENUNGSANLEITUNG
OWNER'S HANDBOOK
MANUEL D'UTILISATION

ART. NR. 3.205.17
4.97

WICHTIG

LESEN SIE DIESE BEDIENUNGSANLEITUNG GENAU UND VOLLSTÄNDIG, BEVOR SIE DIE ERSTE AUSFAHRT UNTERNEHMEN. SIE ENTHÄLT VIELE INFORMATIONEN UND TIPS, DIE IHNEN DIE BEDIENUNG 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

Händlerstempel

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 auch entsprechend warten und pflegen. Wichtige Informationen über die Bedienung und Wartung Ihres neuen KTM Motorrades finden Sie in diesem Handbuch, das zum Zeitpunkt der Drucklegung dem neuesten Stand dieser Baureihe entsprach. Kleine Abweichungen, die sich aus der konstruktiven Weiterentwicklung der Motorräder ergeben, sind jedoch nie ganz auszuschließen.

Vielleicht gehören Sie zu jenen Motorradfahrern, die über gute technische Kenntnisse verfügen, und können so viele Wartungsarbeiten nach dieser Anleitung an Ihrem Motorrad selber durchführen. Sollte das nicht der Fall sein, möchten wir Sie darauf hinweisen, daß die im Kapitel "Wartungsarbeiten an Fahrgestell und Motor" mit * gekennzeichneten Arbeiten besser von einer KTM-Fachwerkstätte durchführen zu lassen, auch im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit.

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.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Fahren !

TÜV CERT
FOR QUALITY SYSTEM
ISO 9001
REG.NO. 12 100 6061

Die ISO 9001-Zertifizierung des Qualitätssystems der KTM Sportmotorcycle AG ist der Beginn einer ständig andauernden Überarbeitung unseres Qualitätsplans für eine bessere Zukunft.

KTM SPORTMOTORCYCLE AKTIENGESELLSCHAFT
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

KONSTRUKTIONS- UND AUSFÜHRUNGSÄNDERUNGEN VORBEHALTEN.

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

WICHTIGE INFORMATION 1
LAGE DER SERIENNUMMERN 4
- Fahrgestell-Nummer 4
- Motor-Nummer, Motor-Typ 4

BEDIENUNGSORGANE 4
- Kupplungshebel 4
- Handdekompressorhebel 4
- Chokehebel 5
- Handbremshebel 5
- Tachometer, Drehzahlmesser 5
- Kontrollampen 5
- Zünd- Lenkschloß 6
- Kombischalter 6
- Startknopf, Not-Aus-Schalter 6
- Leuchtweitenregulierung der Scheinwerfer 7
- Tankverschluß 7
- Kraftstoff 7
- Kraftstoffhahn 8
- Heißstarteinrichtung 8
- Schalthebel 8
- Kickstarter 8
- Fußbremshebel 8
- Druckstufendämpfung der Gabel 9
- Zugstufendämpfung der Gabel 9
- Druckstufendämpfung des Federbeines 9
- Zugstufendämpfung des Federbeines 9
- Standardeinstellung von Gabel und Federbein 9
- Helmschloß 10
- Haltebügel für Beifahrer 10

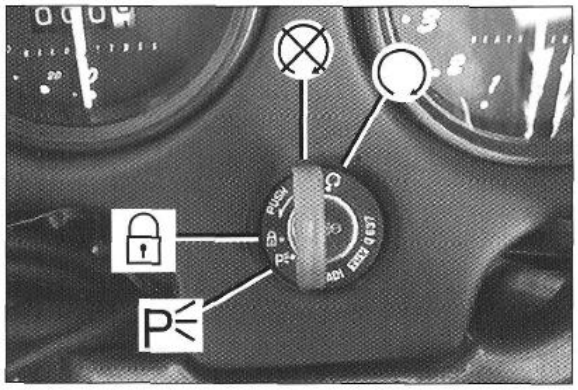
FAHRANLEITUNG 11
SCHMIER- UND WARTUNGSTABELLE 15
WARTUNGSARBEITEN AN FAHRGESTELL UND MOTOR . . 16
- Sitzbank abnehmen 16
- Bordwerkzeug 16
- Steuerkopflagerung prüfen und nachstellen 17
- Federvorspannung des Federbeines ändern 17
- Gummiring des Federbeines prüfen 18
- Federbein-Anlenkung schmieren 18
- Kettenspannung kontrollieren 18
- Kettenspannung korrigieren 18
- Kettenpflege 19
- Kettenverschleiß 19
- Exzenter der Kettenspannung warten 19
- Grundsätzliche Hinweise zu den Scheibenbremsen . . . 20
- Bremsflüssigkeitsstand vorne prüfen 20
- Bremsflüssigkeit vorne nachfüllen 21
- Bremsklötze vorne kontrollieren 21
- Bremsklötze vorne erneuern 21
- Grundstellung des Fußbremshebels ändern 22
- Bremsflüssigkeitsstand hinten prüfen 22
- Bremsflüssigkeit hinten nachfüllen 22
- Bremsklötze hinten kontrollieren 22
- Bremsklötze hinten erneuern 22
- Vorderrad aus- und einbauen 23
- Hinterrad aus- und einbauen 24
- Dämpfungsgummi der Hinterradnabe prüfen 24
- Reifen, Reifenluftdruck 24
- Speichenspannung kontrollieren 25

Seite

- Kühlsystem 25
- Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren 26
- Sicherung Lüfter 26
- Hauptsicherung 26
- Batterie 27
- Batterie laden 27
- Scheinwerfermaske abnehmen 28
- Scheinwerferlampe wechseln 28
- Instrumentenbeleuchtung wechseln 28
- Kontrollampen wechseln 28
- Luftfilter reinigen 29
- Leerlaufdrehzahl einstellen 29
- Gasseilzug einstellen 29
- Chokeseilzug einstellen 29
- Kupplungsseilzug einstellen 30
- Einstellung des Handdekompressorseilzuges prüfen . . . 30
- Ölkreislauf 30
- Motoröl 31
- Motorölstand kontrollieren 31
- Motoröl wechseln und Ölsystem entlüften 31
- Ölfilter wechseln 32
- Feinfilter wechseln 32

FEHLERSUCHE 33
REINIGUNG 35
LAGERUNG 35
- Inbetriebnahme nach der Stillegung 35

TECHNISCHE DATEN - FAHRGESTELL 36
TECHNISCHE DATEN - MOTOR 37
RAUM FÜR NOTIZEN 39
SCHALTPLAN 40



Zünd- Lenkschloß

Das Zündschloß hat 4 Schaltstellungen:

⊗ = Zündung aus, Licht aus

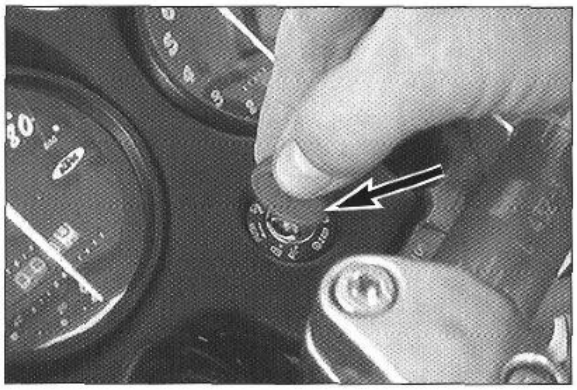
○ = Zündung ein – Motor steht: Begrenzungslicht ein
– Motor läuft: Begrenzungslicht ein, Hauptlicht ein

🔒 = Zündung aus, Licht aus, Lenkung blockiert

! VORSICHT !

UM AUF STELLUNG 🔒 BZW. P≤ SCHALTEN ZU KÖNNEN, ZÜNDSCHLÜSSEL IN STELLUNG ⊗ KURZ NIEDERDRÜCKEN. ZUM BLOCKIEREN DER LENKUNG GANZ NACH LINKS ODER RECHTS EINSCHLAGEN UND DEN ZÜNDSCHLÜSSEL AUF STELLUNG 🔒 DREHEN.

WICHTIG: Zündschlüssel beim Verdrehen nicht in das Zündschloß drücken!



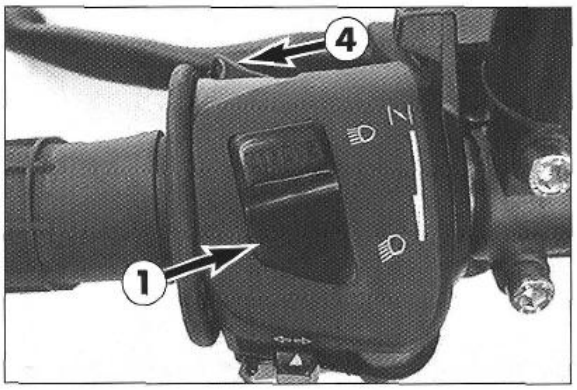
P≤ = Zündung aus, Begrenzungslicht ein, Lenkung blockiert

! VORSICHT !

SCHALTEN SIE DAS BEGRENZUNGSLICHT BEI ABGESTELLTEM MOTOR NIE LÄNGER ALS 3 STUNDEN EIN! BEI LÄNGERER EINSCHALTDAUER KANN DER MOTOR NICHT MEHR MIT DEM E-STARTER ANGELASSEN WERDEN.

AUSSERDEM WIRD DABEI DIE BATTERIE TIEFENTLADEN UND DADURCH BESCHÄDIGT. IN DIESEM FALL IST DIE BATTERIE SO SCHNELL WIE MÖGLICH ZU LADEN.

Der Zündschlüssel kann in den Stellungen ⊗, 🔒 und P≤ abgezogen werden.



Kombischalter

Mit der Schaltwippe ❶ wird auf- und abgeblendet.

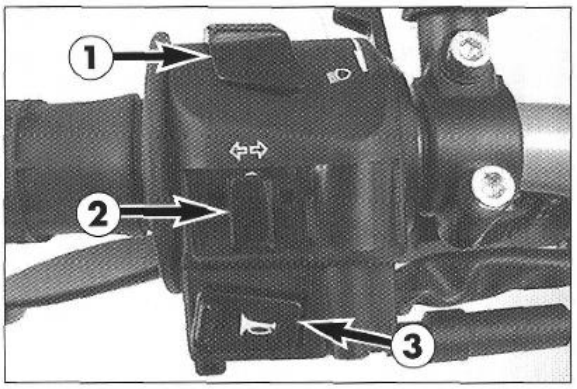
≡D = Fernlicht

≡D = Abblendlicht

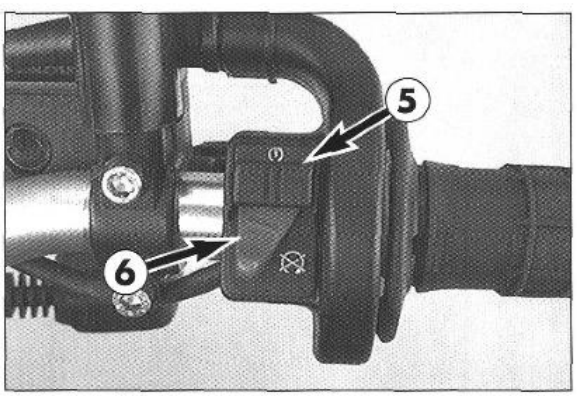
Der Blinkerschalter ❷ geht nach dem Schaltvorgang in die Mittelstellung zurück. Zum Ausschalten des Blinkers, den Blinkerschalter zum Schaltergehäuse drücken.

⇦ = Blinker links

⇨ = Blinker rechts



Mit dem Taster ❸ wird das Horn betätigt.
Mit dem Taster ❹ wird das Lichtsignal (Fernlicht) betätigt.
HINWEIS: Um alle elektrischen Verbraucher auf Funktion prüfen zu können, muß der Motor laufen.



Startknopf, Not-Aus-Schalter

Mit dem Starttaster ❺ wird der E-Starter betätigt.

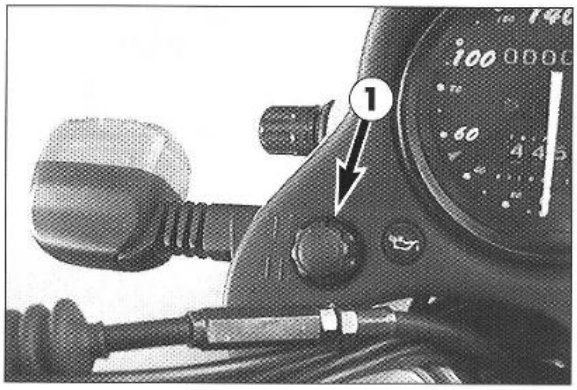
! VORSICHT !

MAXIMAL 5 SEKUNDEN UNUNTERBROCHEN STARTEN. BIS ZUM NÄCHSTEN STARTVERSUCH MINDESTENS 5 SEKUNDEN WARTEN.

Der Not-Aus-Schalter ❻ ist in erster Linie als Sicherheits- oder Notschalter gedacht und sollte normalerweise eingeschaltet sein.

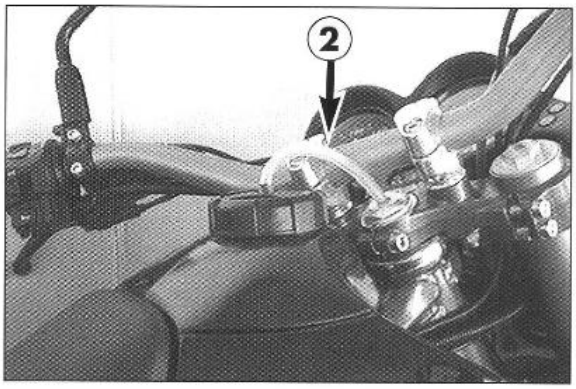
⊗ Ist dieses Symbol am Schalter sichtbar, läßt sich der Motor starten (Zündstromkreis und Starterstromkreis sind eingeschaltet)

○ Ist dieses Symbol am Schalter sichtbar, läßt sich der Motor nicht starten (Zündstromkreis und Starterstromkreis sind unterbrochen)



Leuchtweitenregulierung der Scheinwerfer

Bei wechselnder Belastung (ohne Beifahrer - mit Beifahrer), muß die Leuchtweite der Scheinwerfer korrigiert werden.
Eine Korrektur läßt sich sehr leicht mit dem Stellrad ❶ am Cockpit durchführen.
- Drehen im Uhrzeigersinn reduziert die Leuchtweite
- Drehen gegen den Uhrzeigersinn erhöht die Leuchtweite

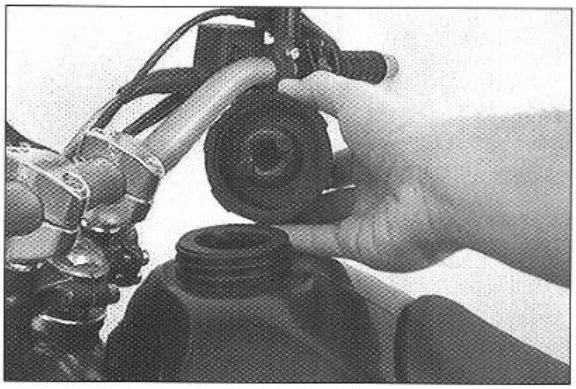


Tankverschluß

Öffnen: Tankentlüftungsschlauch ❷ aus dem Steuerkopf ziehen und Tankverschluß gegen den Uhrzeigersinn drehen.
Schließen: Tankverschluß aufsetzen und im Uhrzeigersinn festschrauben. Tankentlüftungsschlauch in den Steuerkopf stecken und knickfrei verlegen.

! VORSICHT !

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

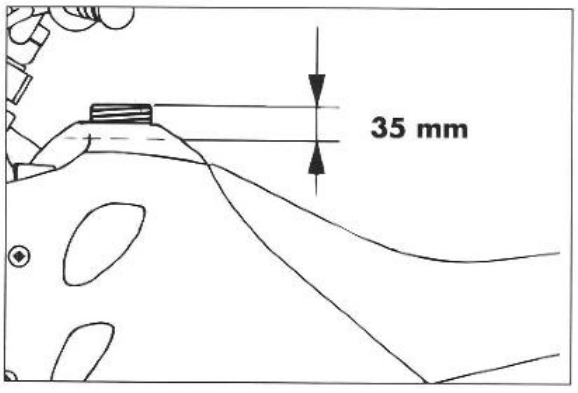


Kraftstoff

Der LC4 Motor benötigt Superkraftstoff mit mindestens 95 Oktan.

! VORSICHT !

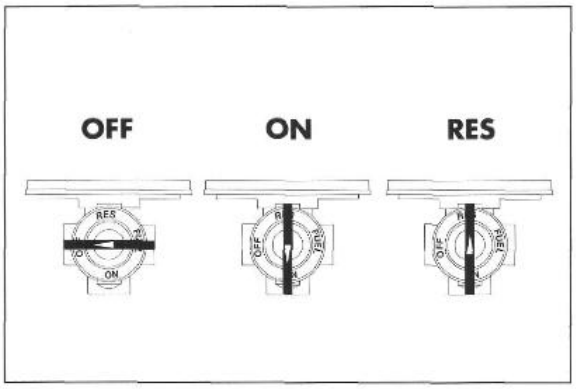
- VERWENDEN SIE NUR UNVERBLEITEN SUPERKRAFTSTOFF MIT 95 OKTAN. KEINESFALLS KRAFTSTOFFE MIT WENIGER ALS 95 OKTAN VERWENDEN, DIESE KÖNNEN MOTORSCHÄDEN VERURSACHEN.
- DIE MODELLE FÜR DEUTSCHLAND, ÖSTERREICH UND DIE SCHWEIZ SIND MIT EINEM KATALYSATOR AUSGRÜSTET. WENN SIE BEI DIESEN MODELLEN VERBLEITEN KRAFTSTOFF TANKEN, WIRD DER KATALYSATOR ZERSTÖRT.



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

⚠ ACHTUNG ⚠

BENZIN IST LEICHT ENTFLAMMBAR 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.



Kraftstoffhahn

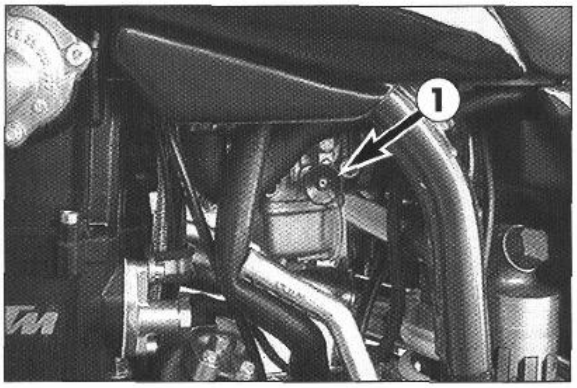
OFF In dieser Stellung ist der Kraftstoffhahn geschlossen. Es kann kein Kraftstoff zum Vergaser fließen.

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 von ca 1,5 Liter.

RES Die Reserve, ca. 1,5 Liter, 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.

! VORSICHT !

WIRD DAS FAHRZEUG ABGESTELLT, IST DER KRAFTSTOFFHAHN IMMER ZU SCHLIESSEN. WIRD DIESER NICHT GESCHLOSSEN, KANN MÖGLICHERWEISE DER VERGASER ÜBERLAUFEN UND KRAFTSTOFF IN DEN MOTOR GELANGEN.

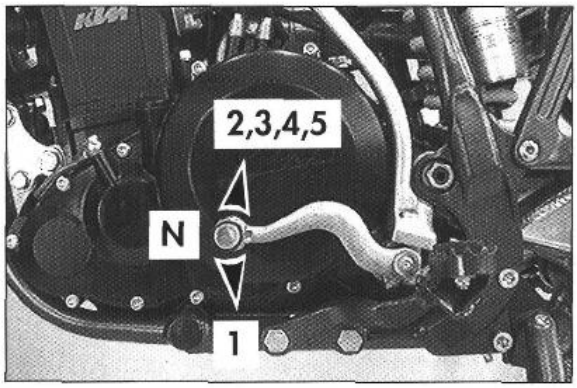


Heißstarteinrichtung

Der Vergaser ist mit einer Heißstarteinrichtung ausgerüstet, die das Anspringen des heißen Motors erleichtert. Heißstartknopf ❶ bis zum spürbaren Einrasten eindrücken, dadurch wird der Gasschieber leicht angehoben. Wenn der Motor läuft, den Heißstartknopf wieder in seine Grundstellung ziehen.

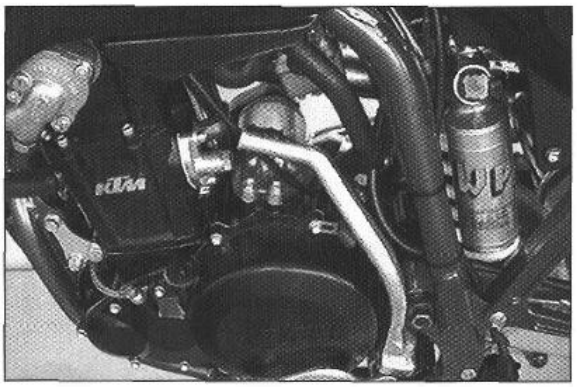
HINWEIS:

Ziehen Sie den Heißstartknopf immer in seine Grundstellung, wenn der Motor läuft. Beim Kaltstart verschlechtert die aktivierte Heißstarteinrichtung das Startverhalten des Motors.



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.

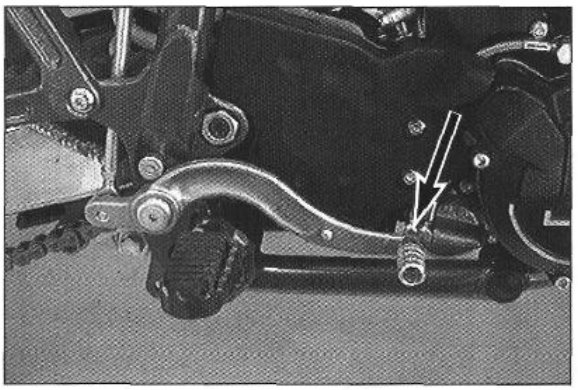


Kickstarter

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

⚠ ACHTUNG ⚠

WENN SIE DEN MOTOR MIT DEM KICKSTARTER STARTEN WOLLEN, ZIEHEN SIE DAZU IMMER STIEFEL AN, UM VERLETZUNGEN ZU VERMEIDEN.

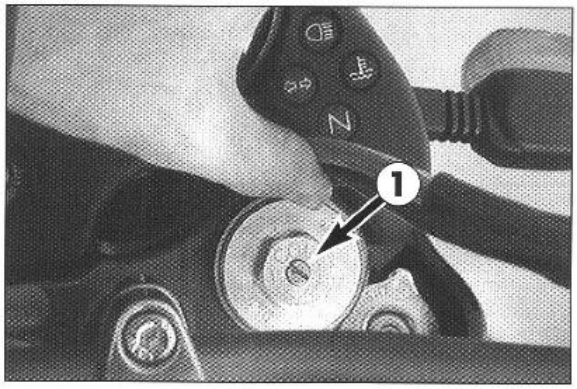


Fußbremshebel

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

⚠ ACHTUNG ⚠

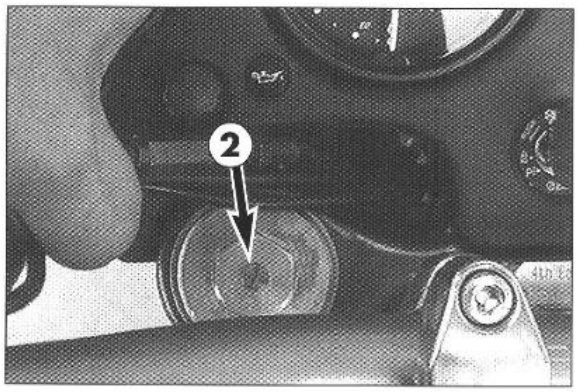
WENN SICH DER WIDERSTAND AM HANDBREMSHEBEL BZW. FUSSBREMSHEBEL SCHWAMMIG ANFÜHLT, IST AM BREMSSYSTEM ETWAS NICHT IN ORDNUNG. LASSEN SIE DAS BREMSSYSTEM IN EINER KTM FACHWERKSTÄTTE ÜBERPRÜFEN, BEVOR SIE MIT DEM MOTORRAD FAHREN.



Druckstufendämpfung der Gabel

Die Druckstufen-Dämpfung „COM" (Compression) ist im rechten Gabelholm montiert. Sie ist nur für den Dämpfungsgrad beim Einfedern zuständig.
Der Dämpfungsgrad der Druckstufe kann mit dem Drehknopf ❶ verstellt werden. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, drehen gegen den Uhrzeigersinn veringert die Dämpfung beim Einfedern.

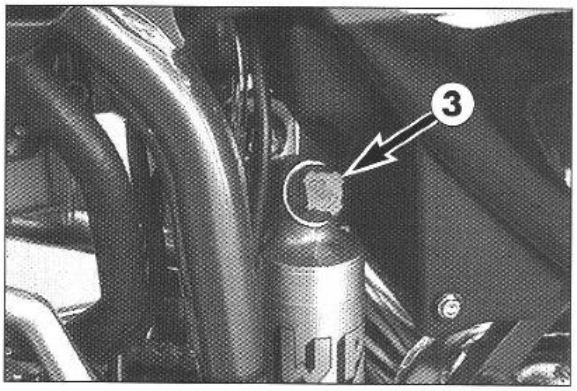
GRUNDEINSTELLUNG:
Knopf bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen und dann 14 Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.



Zugstufendämpfung der Gabel

Die Zugstufendämpfung „REB" (Rebound) ist im linken Gabelholm montiert. Sie ist nur für den Dämpfungsgrad beim Ausfedern zuständig.
Der Dämpfungsgrad der Zugstufe kann mit dem Drehknopf ❷ verstellt werden. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, Drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung beim Ausfedern.

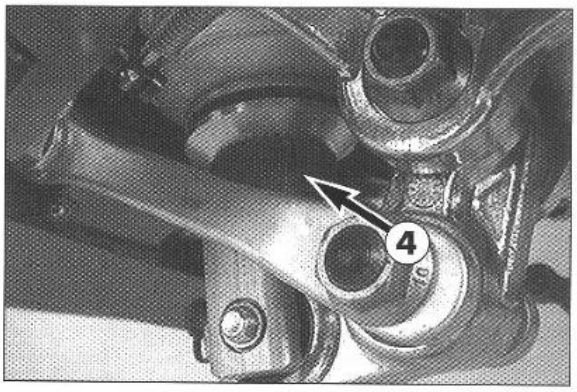
GRUNDEINSTELLUNG:
Knopf bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen und dann 14 Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.



Druckstufendämpfung des Federbeines

Der Dämpfungsgrad der Druckstufe kann mit dem Knopf ❸ 7-fach verstellt werden. Drehen gegen den Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, Drehen im Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung beim Einfedern.

STANDARDEINSTELLUNG: Position 3



Zugstufendämpfung des Federbeines

Der Dämpfungsgrad der Zugstufe kann mit dem Stellrad ❹ 11-fach verstellt werden. Drehen nach links erhöht die Dämpfung, Drehen nach rechts veringert die Dämpfung beim Ausfedern.

STANDARDEINSTELLUNG: Position 5

⚠ ACHTUNG ⚠

- Ändern Sie die Dämpfung zwischen den Testfahrten nie mehr als 2 Klicks.
- Die Dämpfereinheit des Federbeines ist mit hochverdichtetem Stickstoff gefüllt. Versuchen Sie nie das Federbein zu zerlegen oder Wartungsarbeiten selbst durchzuführen, schwere Verletzungen könnten die Folge sein.

STANDARDEINSTELLUNG	GABEL		FEDERBEIN		
	Druckstufe	Zugstufe	Druckstufe	Zugstufe	Vorspannung
Solo, Fahrergewicht ca 75 kg	14	14	3	5	23
mit Beifahrer	14	14	5	3	28

Vorspannung des Federbeines ändern siehe Seite 17.

Helmschloß

Hinter der rechten Seitenverkleidung ist ein Helmschloß ❶ angebracht. Zum Öffnen Zündschlüssel anstecken und im Uhrzeigersinn drehen. Sturz-

Anhalten und Parken

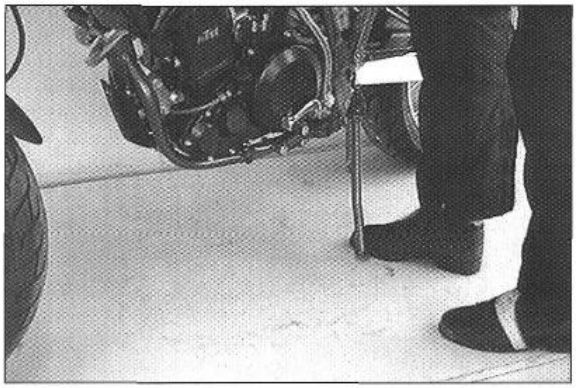
Motorrad abbremsen und Getriebe auf Leerlauf schalten. Zum Abstellen des Motors, Zündung ausschalten. Auf festem Untergrund parken und Fahrzeug absperren.

⚠ ACHTUNG ⚠

- Lassen Sie das Motorrad nie unbeaufsichtigt solange der Motor läuft.
- 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.
- Parken Sie das Motorrad nie an Stellen, an welchen Feuergefahr durch trockenes Gras oder andere leicht brennbare Materialien besteht.

! VORSICHT !

- Stellen Sie das Motorrad so ab, dass es nicht vom Seitenständer kippen kann (fester Untergrund, waagrechte Fläche).
- Schalten Sie das Begrenzungslicht bei abgestelltem Motor nie länger als 3 Stunden ein! Bei längerer Einschaltdauer kann der Motor nicht mehr mit dem E-Starter angelassen werden.
- Wird das Fahrzeug abgestellt, ist der Kraftstoffhahn zu schliessen. Wird dieser nicht geschlossen, kann eventuell der Vergaser überlaufen und Kraftstoff in den Motor gelangen.
- Sie sollten immer den Zündschlüssel abziehen, wenn Sie das Motorrad parken, damit es nicht von Unbefugten in Betrieb genommen werden kann.



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. Zur Sicherheit können Sie einen Gang einlegen.

! 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.

SCHMIER- UND WARTUNGSTABELLE

Duke 4.97

BEI SPORTEINSATZ IST DER 5000 KM SERVICE NACH JEDEM RENNEN DURCHZUFÜHREN

	KTM Fahrer		KTM Fachwerkstätte			
	vor jeder Inbetriebnahme	nach jeder Reinigung	1. Service nach 500 km	nach 2500 km	nach 5000 km oder 1x jährlich	mindestens 1x jährlich
Motorölstand kontrollieren	●					
Motoröl wechseln			●		●	●
Ölsieb und Magneten der Ablaßschrauben bei Motorölwechsel reinigen			●			
Ölfiltereinsatz wechseln			●		●	●
Feinfilter (Schraubfilter) am Rahmenbrustrohr wechseln			●		●	●
Ölleitungen auf Beschädigungen und auf knickfreie Verlegung prüfen			●		●	
Ventilspiel kontrollieren			●		●	
Zündkerze reinigen und Elektrodenabstand einstellen					●	
Zündkerze nach 10 000 km wechseln						
Zündzeitpunkt prüfen					●	
Schwimmerkammer des Vergasers entleeren und reinigen		●			●	●
Leerlauf einstellen					●	
Schläuche von Motor- und Tankentlüftung auf knickfreie Verlegung prüfen			●		●	
Luftfilter und Filterkasten reinigen		●			●	●
Kettenräder, Kettenführungen und Kette prüfen	●		●		●	
Exzenter der Kettenspannung warten (Duke)						●
Kette reinigen und ölen	●	●			●	
Kettenspannung prüfen	●		●		●	
Kühlflüssigkeitsstand prüfen	●		●		●	
Frostschutz prüfen						●
Kühlsystem auf Dichtheit prüfen - Sichtprüfung	●		●		●	
Auspuffanlage auf Dichtheit prüfen						●
Aufhängungen der Auspuffanlage prüfen			●		●	
Bremsflüssigkeitsstand in den Vorratsbehältern prüfen	●		●		●	
Bremsflüssigkeit wechseln						●
Belagstärke der Bremsklötze prüfen	●				●	
Bremsscheiben prüfen					●	
Zustand und Verlegung der Bremsschläuche prüfen	●		●		●	
Leerweg und Leichtgängigkeit des Handbremshebels und des Fußbremshebels prüfen	●		●		●	
Einstellung und Dämpfung der Telegabel prüfen	●				●	
Telegabel auf Dichtheit prüfen					●	
Entlüftungsschrauben an den Gabelbeinen lösen (Überdruck)					●	
Öl der Telegabel wechseln						●
Telegabel vollständig warten						●
Staubmanschetten der Telegabel reinigen					●	●
Steuerkopflager auf Spiel prüfen / einstellen			●		●	
Steuerkopflager und deren Dichtungselemente reinigen und fetten						●
Einstellung und Dämpfung des Federbeines prüfen	●				●	
O-Ring des Federbeines auf Verschleiß prüfen (nur White Power Federbein)					●	●
Federbein vollständig warten						●
Schmiernippel am Winkelhebel des Pro Lever Federungssystems schmieren					●	
Anlenkung des Pro Lever Federungssystems zerlegen und warten						●
Schwingarmlagerung warten						●
Speichenspannung und Felgenschlag prüfen	●		●		●	
Radlager auf Spiel prüfen	●				●	
Dämpfergummi der Hinterradnabe prüfen					●	
Reifenzustand und Reifenluftdruck prüfen	●				●	
Seilzüge auf Beschädigungen und Leichtgängigkeit prüfen	●				●	
Seilzüge einstellen und ölen		●	●		●	
Elektrische Anlage prüfen	●		●		●	
Gummilager der Batteriehalterung und die Batterieanschlüsse prüfen					●	●
Scheinwerfereinstellung prüfen					●	
Zündschloß, Not-Aus-Schalter und Lichtschalter mit Kontaktspray behandeln		●			●	
Alle Schrauben, Muttern und Schlauchklemmen auf festen Sitz prüfen	●		●		●	
Alle Gleit- und Lagerstellen ölen bzw. fetten		●	●		●	

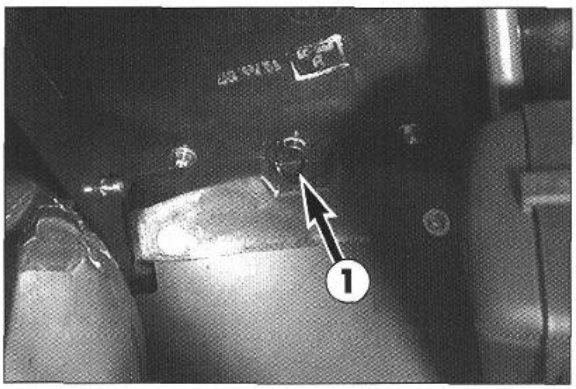
WARTUNGSARBEITEN AN FAHRGESTELL UND MOTOR

⚠ ACHTUNG ⚠

ALLE WARTUNGS- UND EINSTELLARBEITEN, DIE MIT EINEM * GEKENNZEICHNET SIND, ERFORDERN FACHKENNTNISSE. LASSEN SIE DIESE ARBEITEN, IM INTERESSE IHRER EIGENEN SICHERHEIT, IN EINER KTM FACHWERKSTÄTTE DURCHFÜHREN !

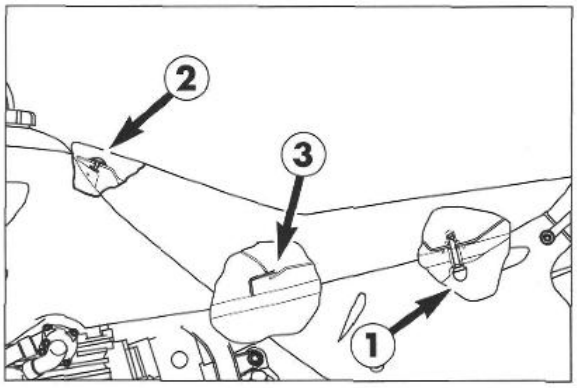
! VORSICHT !

- 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. Sollte das Motorrad umkippen, kann Benzin aus dem Vergaser oder dem Benzintank laufen.
- 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.
- Lasssen 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.

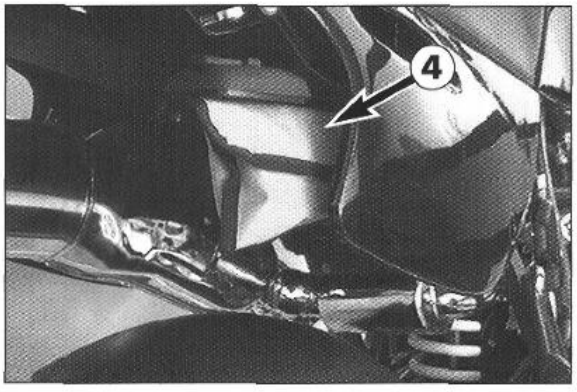


Sitzbank abnehmen

Das Abnehmen der Sitzbank ist durch einen Schnellverschluß sehr einfach. Den Schnellverschluß ❶ an der Kotflügel-Unterseite 180° gegen den Uhrzeigersinn drehen und Sitzbank hinten anheben. Sitzbank nach hinten ziehen und an der Linsenschraube ❷ aushängen.

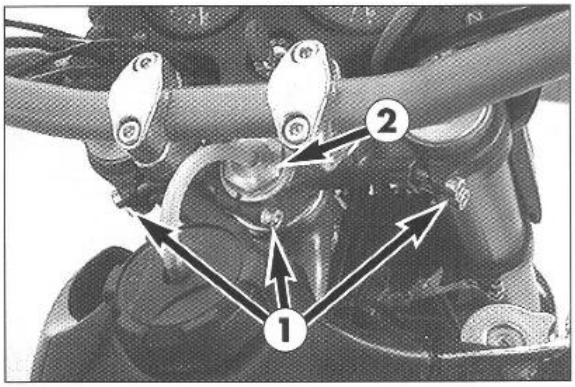


Sitzbank montieren:
- an der Linsenschraube ❷ einhängen
- nach vorne schieben, damit das Halteblech ❸ an der Sitzbank einhängt
- Schnellverschluß nach oben drücken und 180° im Uhrzeigersinn drehen.



Bordwerkzeug

Das Bordwerkzeug ❹ befindet sich in der Werkzeugbox unter der rechten Seitenverkleidung.



Steuerkopflagerung prüfen und nachstellen*

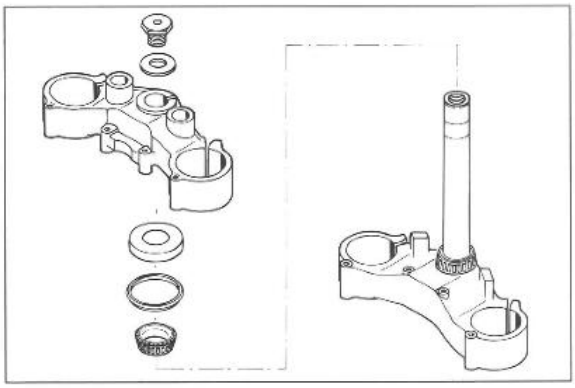
Die Steuerkopflagerung sollte regelmäßig auf Spiel geprüft werden. Zum Prüfen stützt man das Motorrad am Rahmen so ab, daß das Vorderrad angehoben ist. Nun versucht man die Gabel nach vorne und hinten zu bewegen, dabei darf kein Spiel spürbar sein. Zum Nachstellen die 5 Klemmschrauben ❶ der oberen Gabelbrücke lockern und die Abschlußschraube ❷ 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 25 Nm festziehen.

⚠ ACHTUNG ⚠

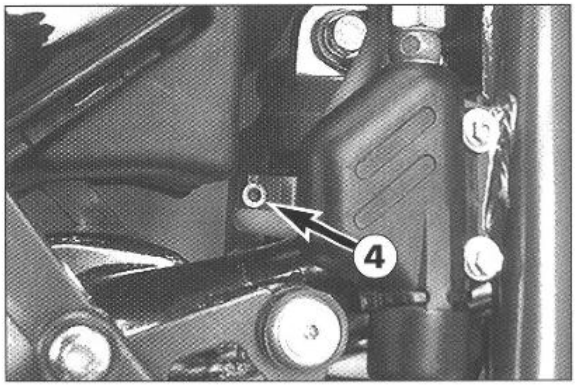
IST DIE STEUERKOPFLAGERUNG NICHT SPIELFREI EINGESTELLT, TRITT UNRUHIGES FAHRVERHALTEN AUF. DAS MOTORRAD KANN DABEI AUSSER KONTROLLE GERATEN.

! VORSICHT !

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



Die Steuerkopflager sollten mindestens einmal jährlich nachgefettet werden.



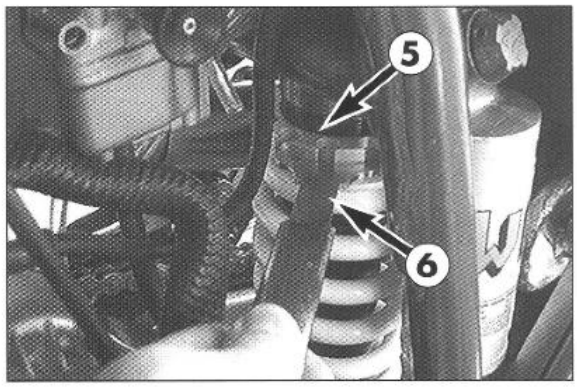
Federvorspannung des Federbeines ändern

Das Federbein ist von KTM für Solobetrieb und ein Fahrergewicht von ca 75 kg eingestellt. Wenn Sie einen Beifahrer mitnehmen wollen oder wenn Sie wesentlich mehr oder weniger als 75 kg wiegen, sollten Sie die Federvorspannung entsprechend anpassen. Sie kann mit wenigen Handgriffen geändert werden.

HINWEIS:

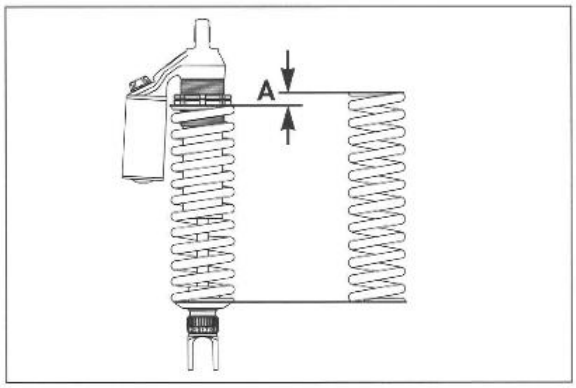
- Bevor Sie die Federvorspannung ändern sollten Sie sich die Grundeinstellung notieren - z.B. wieviele Gewindegänge oberhalb des Einstellringes sichtbar sind.
- Bei 1 Umdrehung des Einstellringes ❺ ändert sich die Federvorspannung um ca. 2 mm

Lockern Sie dazu die Innensechskantschraube ❹ am Einstellring ❺. Mit dem Spezialschlüssel ❻ aus dem Bordwerkzeug verdrehen Sie nun den Einstellring entsprechend. Bringen Sie den Einstellring in eine passende Stellung und ziehen Sie die Innensechskantschraube wieder fest.

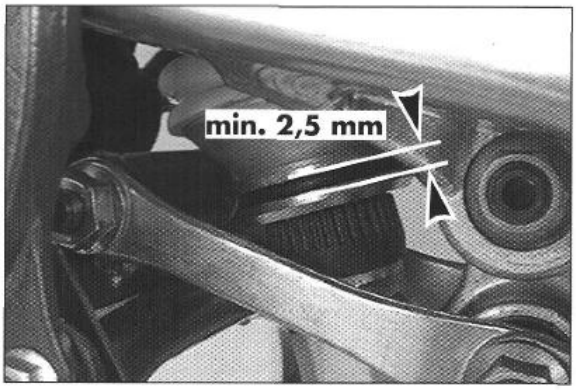


EINSTELLWERTE - FEDERVORSPANNUNG:

Vorspannung minimal	10 mm
Vorspannung Solo 75 kg GRUNDEINSTELLUNG	23 mm
Vorspannung mit Beifahrer	28 mm



A = Federvorspannung



Gummiring des Federbeines prüfen

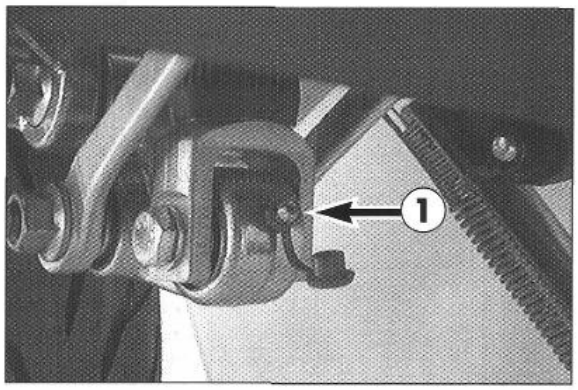
Am Federbein ist ein Vibrationsdämpfer in Form eines Gummiringes montiert. Dieser Gummiring wird im Laufe der Zeit zusammengedrückt und die Dämpfungswirkung läßt entsprechend nach.
Messen Sie die Spaltbreite zwischen den beiden Scheiben an mehreren Stellen des Umfanges. Die Spaltbreite muß mindestens 2,5 mm betragen. Lassen Sie den Gummiring in einer KTM Fachwerkstätte tauschen, wenn er die Verschleißgrenze erreicht hat.

! VORSICHT !

WIRD DER GUMMIRING NICHT ZEITGERECHT ERNEUERT, KANN DAS FEDERBEIN BESCHÄDIGT WERDEN.

⚠ ACHTUNG ⚠

DIE DÄMPFEREINHEIT DES FEDERBEINES IST MIT HOCHVERDICHTETEM STICKSTOFF GEFÜLLT. VERSUCHEN SIE NIE DAS FEDERBEIN ZU ZERLEGEN ODER WARTUNGSARBEITEN SELBST DURCHZUFÜHREN, SCHWERE VERLETZUNGEN KÖNNTEN DIE FOLGE SEIN.

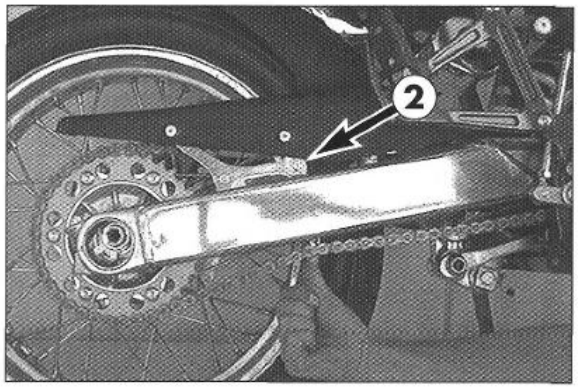


Federbein-Anlenkung schmieren

Die Lager im Winkelhebel müssen regelmäßig geschmiert werden. Am Winkelhebel ist dazu ein Schmiernippel ❶ montiert.

! VORSICHT !

BESONDERS WICHTIG IST DAS ABSCHMIEREN NACH DEM WASCHEN, DAMIT DAS EINGEDRUNGENE WASSER DURCH DAS FETT AUS DEN LAGERN GEDRÜCKT WIRD.

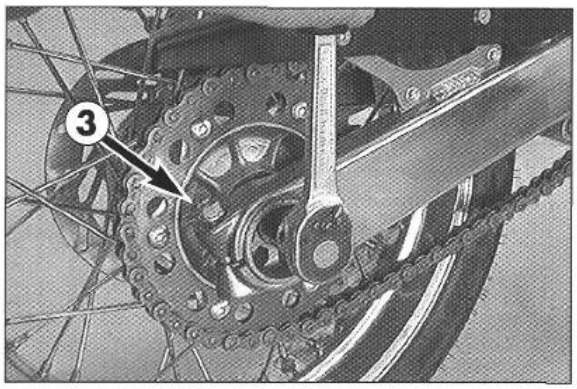


Kettenspannung kontrollieren

Um die Kettenspannung zu kontrollieren, das Motorrad abstellen und das Getriebe auf Leerlauf schalten. Die Kettenspannung paßt, wenn sich die Kette im Bereich der Schraube ❷ gerade noch bis zum Schwingarm nach oben drücken läßt. (siehe Abbildung). Nötigenfalls Kettenspannung korrigieren.

⚠ ACHTUNG ⚠

- IST DIE KETTE ZU STARK GESPANNT WERDEN DIE KOMPONENTEN DER SEKUNDÄR-KRAFTÜBERTRAGUNG (KETTE, KETTENRÄDER, LAGER IM GETRIEBE UND IM KETTENRADTRÄGER) ZUSÄTZLICH BELASTET. NEBEN VORZEITIGEM VERSCHLEISS KANN ES AUCH ZUM KETTENRISS KOMMEN.
- 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

- Sechskantmuttern ❸ an der linken und rechten Klemmfaust des Schwingarmes lockern.
- Innensechskantschraube ❹ lockern.
- Die Steckachse samt den Exzentern gegen den Uhrzeigersinn verdrehen.

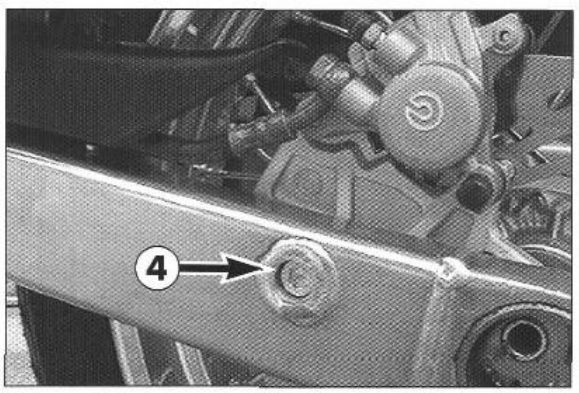
! VORSICHT !

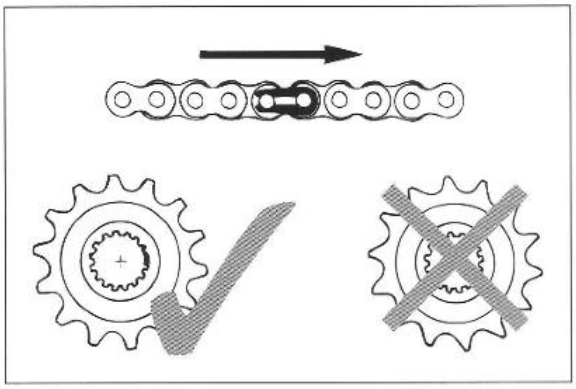
SOLLTE SICH BEI DIESEM VORGANG DIE STECKACHSE LOCKERN, SO SIND VOR DEM FESTZIEHEN DIE EXZENTER IN DIE GRUNDSTELLUNG ZU BRINGEN (SIEHE EXZENTER WARTEN).

- Sechskantmuttern an den Klemmfäusten mit 40 Nm festziehen.
- Innensechskantschraube ❹ mit 40 Nm festziehen.

⚠ ACHTUNG ⚠

- VERDREHEN SIE DIE STECKACHSE SAMT DEN EXZENTERN NICHT IM UHRZEIGERSINN UM DIE KETTE ZU SPANNEN. DADURCH WIRD DAS HECK ANGEHOBEN UND DER GERADEAUSLAUF DES MOTORRADES VERSCHLECHTERT SICH.
- FALLS SIE BEIM EINBAUEN KEINEN DREHMOMENTSCHLÜSSEL ZUR VERFÜGUNG HABEN, LASSEN SIE DAS ANZUGSDREHMOMENT MÖGLICHST BALD IN EINER KTM FACHWERKSTÄTTE BERICHTIGEN.





Kettenpflege

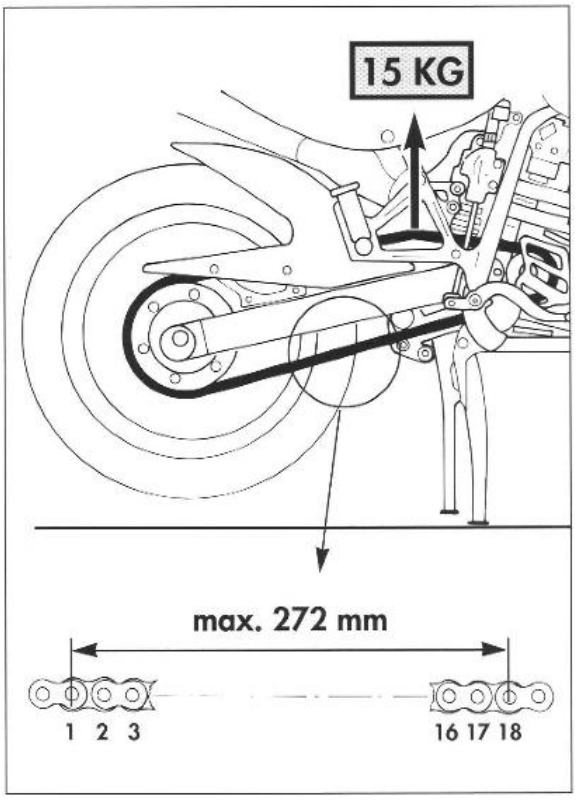
Bei der O-Ring-Kette ist die Wartung auf ein Minimum reduziert. Die Reinigung erfolgt am Besten mit viel Wasser. Keinesfalls Bürsten oder Lösungsmittel zum Reinigen verwenden. Nach dem Trocknen kann ein speziell für O-Ring-Ketten geeignetes Kettenspray verwendet werden.

⚠ **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 KÖNNTE LEICHT AUSSER KONTROLLE GERATEN.

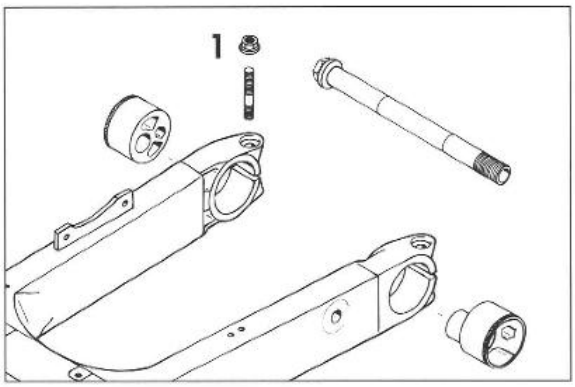
! **VORSICHT** !

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



Exzenter der Kettenspannung warten

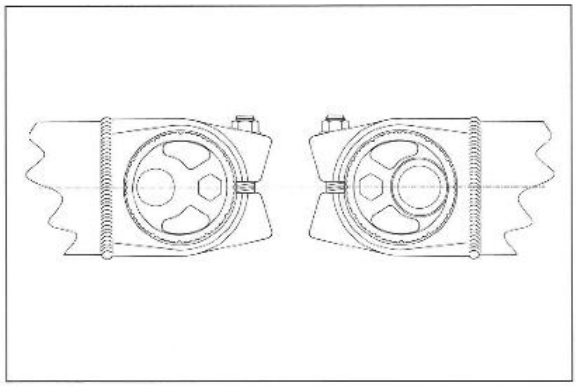
Um eine einwandfreie Verstellung zu gewährleisten, sind die Exzenter der Kettenspannung mindestens einmal jährlich zu warten. Dazu:
- Hinterrad ausbauen
- Sechskantmuttern ❶ an der linken und rechten Klemmfaust lockern
- Exzenter ausbauen
- Exzenter und Klemmfäuste gründlich reinigen und an den Gleitflächen Molycote Fett oder Spray auftragen
- Exzenter montieren (Exzenter mit Gewinde in die linke Klemmfaust)
- beide Exzenter in die gleiche Stellung bringen (mit den Markierungen an den Schlitzen der Klemmfäuste ausrichten)
- Sechskantmuttern an den Klemmfäusten mit 40 Nm festziehen
- Hinterrad einbauen, Steckachse mit 100 Nm festziehen und Kettenspannung berichtigen

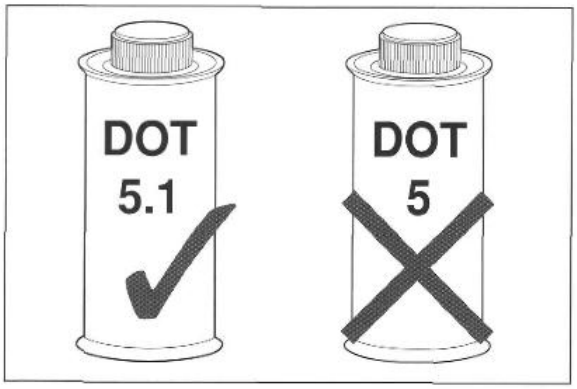
⚠ **ACHTUNG** ⚠

FALLS SIE BEIM EINBAUEN KEINEN DREHMOMENTSCHLÜSSEL ZUR VERFÜGUNG HABEN, LASSEN SIE DAS ANZUGSDREHMOMENT MÖGLICHST BALD IN EINER KTM FACHWERKSTÄTTE BERICHTIGEN.

! **VORSICHT** !

WENN DIE EXZENTER NICHT GLEICH AUSGERICHTET SIND, STEHT DAS HINTERRAD SCHRÄG IM SCHWINGARM. DADURCH WERDEN DIE LAGER DES HINTERRADES UND DER SCHWINGARM VERSPANNT UND BESCHÄDIGT.





Grundsätzliche Hinweise zu den Scheibenbremsen

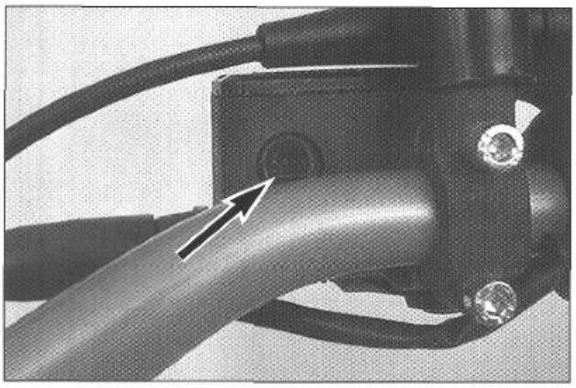
Die Vorderradbremse hat eine Bremsscheibe mit 320 mm Durchmesser und eine 4-Kolben Bremszange, die starr an der Gabel befestigt ist. Die Hinterradbremse hat eine Bremsscheibe mit 220 mm Durchmesser und eine schwimmend gelagerte 1-Kolben Bremszange.
Einstellarbeiten sind nicht erforderlich. Allerdings muß vor jeder Fahrt der Bremsflüssigkeitsstand und der Bremsklotzverschleiß bei beiden Bremssystemen kontrolliert werden, damit die Funktion sichergestellt ist. Treten Veränderungen beim Betätigen der Bremsen auf (z.B."schwammiger" Widerstand), darf das Motorrad nicht mehr benützt werden und die Ursache muß in einer KTM Fachwerkstätte behoben werden.

⚠ ACHTUNG ⚠

- Lassen Sie Reparaturen an der Bremsanlage grundsätzlich in einer KTM Fachwerkstätte durchführen
- Prüfen Sie vor jeder Inbetriebnahme die Bremsen auf Funktion und die Bremsflüssigkeitsstände
- Lagern Sie Bremsflüssigkeit ausser Reichweite von Kindern
- Bremsflüssigkeit kann Hautreizungen verursachen. Nicht mit Haut oder Augen in Berührung bringen. Falls Bremsflüssigkeit in die Augen spritzt, gründlich mit Wasser spülen und einen Arzt aufsuchen.
- Lassen Sie mindestens einmal jährlich die Bremsflüssigkeit wechseln. Wenn Sie das Motorrad oft waschen, sollte sie sogar öfter gewechselt werden. Bremsflüssigkeit hat die Eigenschaft Wasser aufzunehmen. In einer „alten" Bremsflüssigkeit können sich dadurch bereits bei niederen Temperaturen Dampfblasen bilden und das Bremssystem fällt aus.
- **Keinesfalls darf Bremsflüssigkeit DOT 5 verwendet werden!** Diese basiert auf Silikonöl und ist purpur gefärbt. Dichtungen und Bremsschläuche müssen speziell dafür ausgelegt sein.
- Die Bremsanlagen werden von KTM mit „CASTROL Bremsflüssigkeit 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 DOT 4 verwendet werden. Diese sollten Sie aber möglichst bald durch DOT 5.1 ersetzen.
- Fällt der Bremsflüssigkeitsstand unter den Minimalwert, deutet dies auf Undichtheit im Bremssystem bzw. total abgenützte Bremsklötze hin.
- 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.
- Halten Sie die Bremsscheibe unbedingt öl- und fettfrei, die Bremswirkung würde sonst stark reduziert.
- Betätigen Sie nach dem Einbauen der Räder die Bremsen, damit sich die Bremsklötze an die Bremsscheiben anlegen.
- Betätigen Sie nach Arbeiten an der Bremsanlage immer den Hand- bzw. Fussbremshebel, damit sich die Bremsklötze an die Bremsscheiben anlegen und der Druckpunkt vorhanden ist.

! VORSICHT !

- Bringen Sie Bremsflüssigkeit nicht mit lackierten Teilen in Berührung, Bremsflüssigkeit greift Lack an!
- Verwenden Sie nur saubere Bremsflüssigkeit aus einem dicht verschlossenem Behälter.

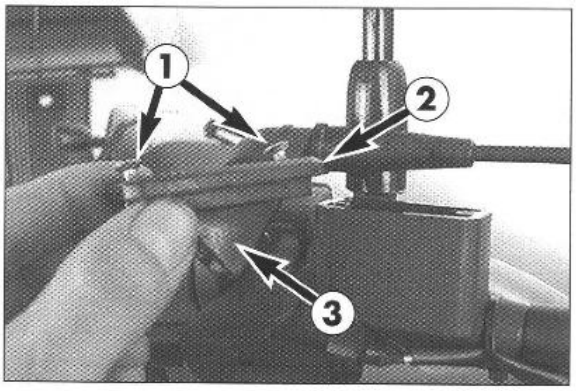


Bremsflüssigkeitsstand vorne prüfen

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

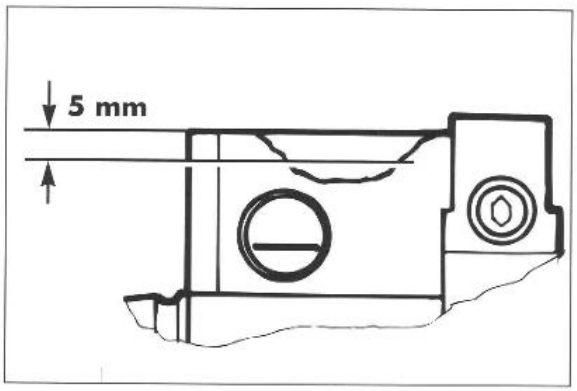
⚠ ACHTUNG ⚠

Fällt der Bremsflüssigkeitsstand unter den Minimalwert, deutet dies auf Undichtheit im Bremssystem bzw. total abgenützte Bremsklötze hin.



Bremsflüssigkeit vorne nachfüllen*

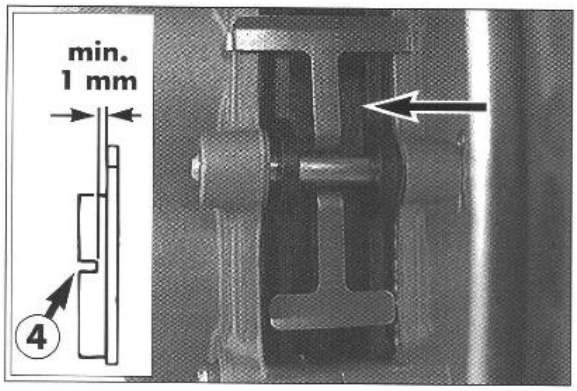
Sobald der Bremsflüssigkeitsstand die Mitte des Schauglases erreicht, muß Bremsflüssigkeit nachgefüllt werden.
Die Schrauben ❶ entfernen und Deckel ❷ mit Membrane ❸ abnehmen.



Handbremszylinder in waagrechte Position bringen und Bremsflüssigkeit (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 ⚠

BEACHTEN SIE DIE HINWEISE IM KAPITEL "GRUNDSÄTZLICHE HINWEISE ZU DEN SCHEIBENBREMSEN".



Bremsklötze vorne kontrollieren

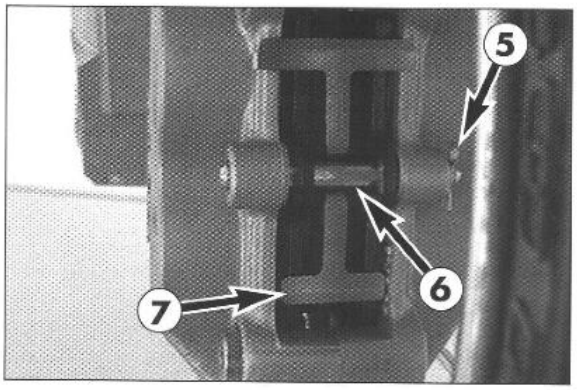
Die Bremsklötze sind von hinten einzusehen. Kontrollieren Sie die Belagstärke vor jeder Fahrt. Die Verschleißgrenze von 1 mm ist erreicht, wenn der Schlitz ❹ nicht mehr zu erkennen ist.

⚠ 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.

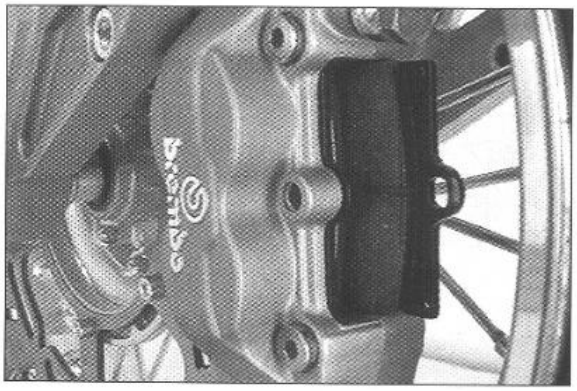
! VORSICHT !

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 vorne erneuern*

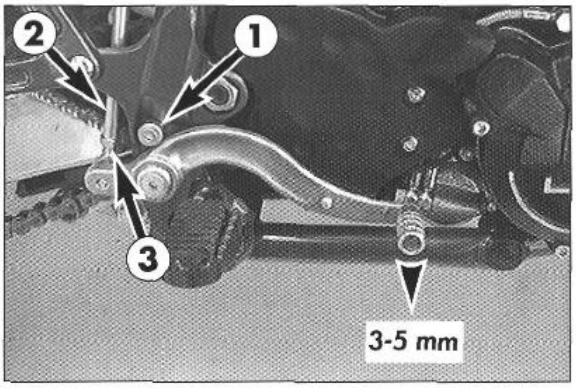
Sicherung ❺ entfernen und Bolzen ❻ mit einem Dorn nach links aus der Bremszange klopfen und Haltefeder ❼ abnehmen. Mit den alten Bremsklötzen, die Bremskolben so weit zurückdrücken, daß die neuen Bremsklötze montiert werden können. Bevor jedoch die die neuen Bremsklötze montiert werden, sollte die Bremszange gründlich mit Druckluft gereinigt werden.



Neue Bremsklötze in die Bremszange stecken, Haltefeder mit Pfeil nach oben positionieren und Bolzen in die Bohrung stecken. Bolzen bis zum Anschlag in die Bremszange klopfen und Sicherung montieren.

⚠ ACHTUNG ⚠

- HALTEN SIE DIE BREMSSCHEIBE UNBEDINGT ÖL- UND FETTFREI, DIE BREMSWIRKUNG WÜRDE SONST STARK REDUZIERT.
- KONTROLLIEREN SIE NACH DER MONTAGE DIE SICHERUNG AUF KORREKTEN SITZ.
- BETÄTIGEN SIE NACH ARBEITEN AN DER BREMSANLAGE IMMER DEN HAND- BZW. FUSSBREMSHEBEL, DAMIT SICH DIE BREMSKLÖTZE AN DIE BREMSSCHEIBEN ANLEGEN UND DER DRUCKPUNKT VORHANDEN IST.
- BEI AUSGEBAUTEN BREMSKLÖTZEN DIE HANDBREMSE NICHT BETÄTIGEN.

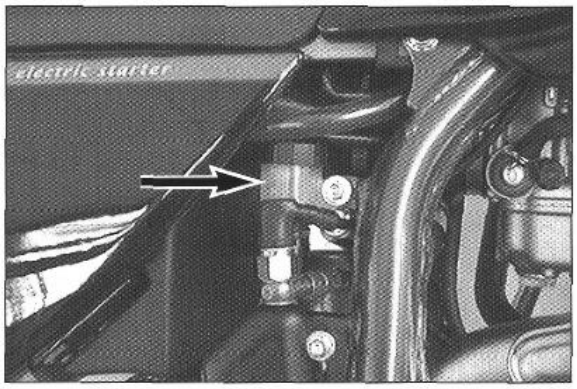


Grundstellung des Fußbremshebels ändern*

Die Grundstellung des Fußbremshebels kann durch Verdrehen der Anschlagrolle ❶ verändert werden. Mit der Kolbenstange ❷ muß dann der Leerweg am Fußbremshebel eingestellt werden. Damit die Kolbenstange verdreht werden kann, ist die Kontermutter ❸ zu lockern. 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). Kontermutter ❸ wieder festziehen.

! VORSICHT !

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

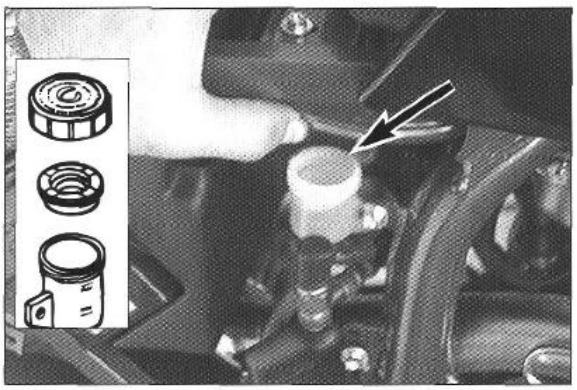


Bremsflüssigkeitsstand hinten prüfen

Der Vorratsbehälter für die hintere Scheibenbremse befindet sich oberhalb des Hauptbremszylinders. Der Bremsflüssigkeitsstand darf bei senkrecht abgestelltem Fahrzeug nicht unter die „MIN"-Markierung sinken.

⚠ ACHTUNG ⚠

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

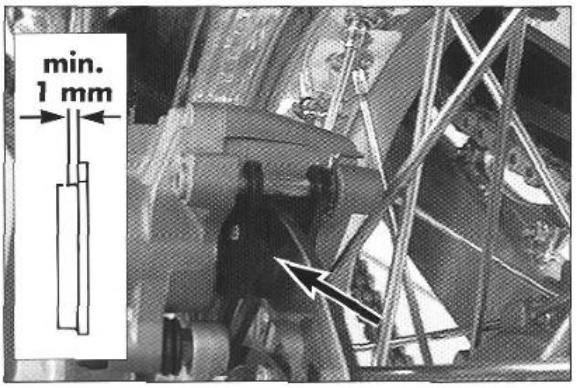


Bremsflüssigkeit hinten nachfüllen*

Sobald der Bremsflüssigkeitsstand die "MIN"-Marke erreicht, muß Bremsflüssigkeit nachgefüllt werden.
Dazu Sitzbank und rechte Seitenverkleidung abnehmen. Schraubverschluß mit Gummibalg abnehmen und Bremsflüssigkeit (DOT 5.1) bis zur "MAX"-Markierung auffüllen. Gummibalg und Schraubverschluß montieren. Übergelaufene oder verschüttete Bremsflüssigkeit mit Wasser abwaschen.

⚠ ACHTUNG ⚠

BEACHTEN SIE DIE HINWEISE IM KAPITEL "GRUNDSÄTZLICHE HINWEISE ZU DEN SCHEIBENBREMSEN.



Bremsklötze hinten kontrollieren

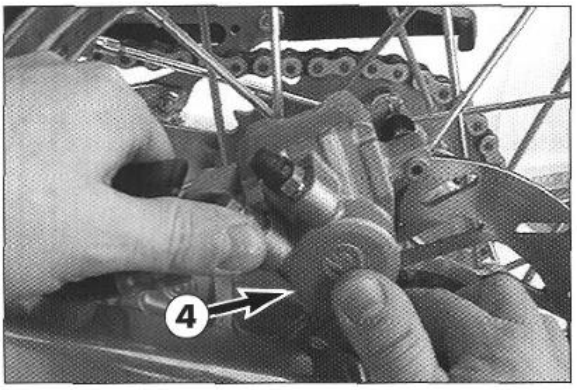
Die Bremsklötze sind von hinten einzusehen. Die Belagstärke darf 1 mm nicht unterschreiten.

⚠ 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.

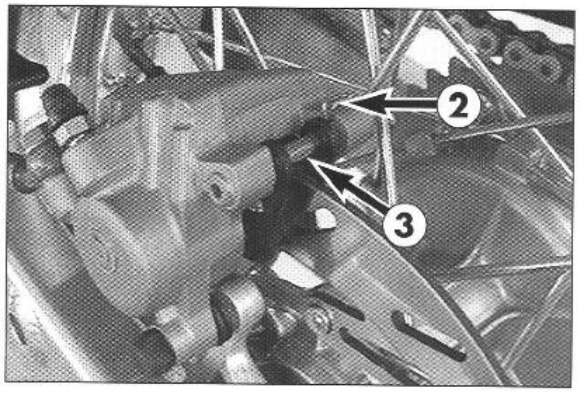
! VORSICHT !

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.

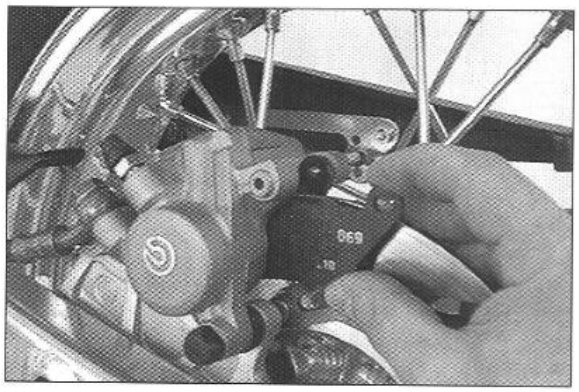


Bremsklötze hinten erneuern*

Bremszange ❹ in Richtung Kettenrad drücken, damit der Bremskolben in seine Grundstellung gelangt.



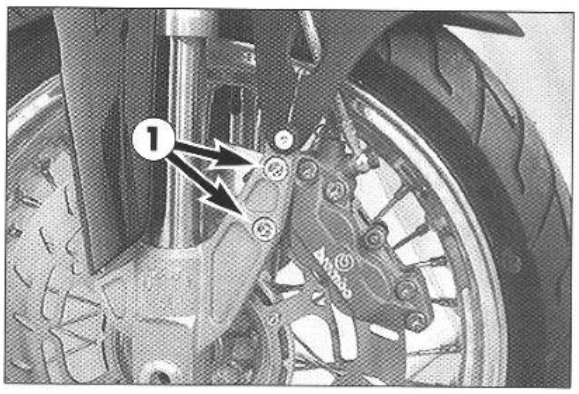
Sicherung ❷ entfernen, Bolzen ❸ mit einem Dorn in Richtung Kettenrad aus der Bremszange klopfen und Bremsklötze entfernen. Bremszange gründlich mit Druckluft reinigen und Manschetten der Führungsbolzen auf Beschädigungen prüfen.



Rechten Bremsklotz in die Bremszange schieben und mit dem Bolzen fixieren. Linken Bremsklotz einschieben und Bolzen bis zum Anschlag in die Bremszange klopfen. Sicherung ❷ montieren.

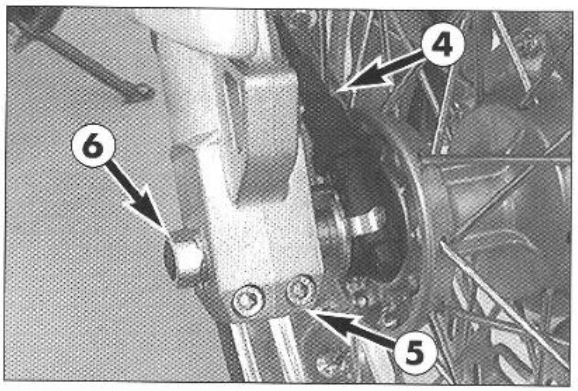
⚠ ACHTUNG ⚠

- Halten Sie die Bremsscheibe unbedingt öl- und fettfrei, die Bremswirkung würde sonst stark reduziert.
- Kontrollieren Sie nach der Montage die Sicherung auf korrekten Sitz.
- 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.
- Bei ausgebauten Bremsklötzen die Fussbremse nicht betätigen.



Vorderrad aus- und einbauen*

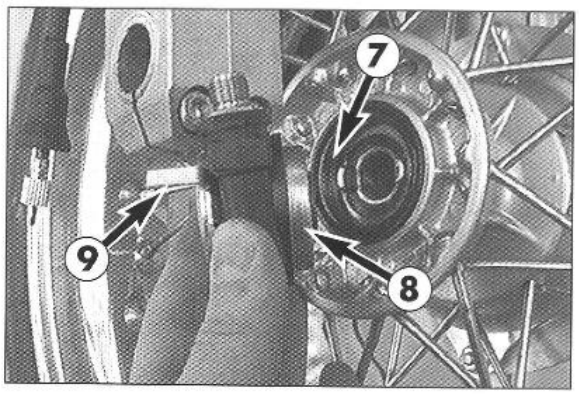
- Zum Ausbauen des Vorderrades ist das Motorrad am Rahmen aufzubocken, damit das Vorderrad den Boden nicht mehr berührt.
- Die beiden Innensechskantschrauben ❶ herausschrauben und Bremszange von der Bremsscheibe nehmen.



- Tachowelle ❹ vom Tachoantrieb lösen.
- Klemmschrauben ❺ an der rechten Gabelfaust lösen (die Klemmschrauben an der linken Gabelfaust nicht lösen).
- Steckachse ❻ lösen
- Vorderrad halten, Steckachse entfernen und Vorderrrad nach vorne aus der Gabel nehmen.

! VORSICHT !

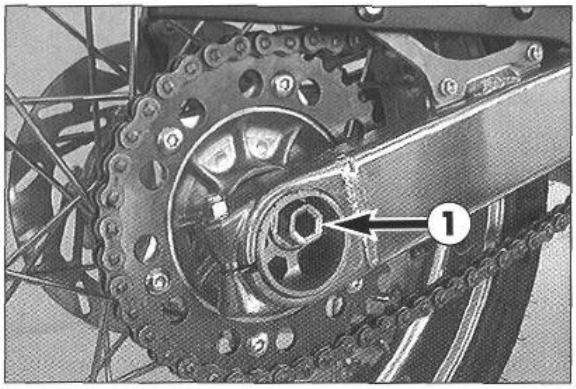
Bei ausgebautem Vorderrad die Handbremse nicht betätigen.



- Vor dem Einbauen des Vorderrades, den Wellendichtring ❼ und die Lauffläche ❽ am Tachoantrieb reinigen und fetten.
- Zum Einbauen des Vorderrades Tachoantrieb in die Nabe stecken.
- Vorderrad in die Gabel heben und die Zunge ❾ des Haltebleches in die Ausnehmung der rechten Gabelfaust einführen.
- Steckachse montieren und mit 50 Nm festziehen.
- Bremszange montieren und die Innensechskantschrauben mit 40 Nm festziehen.
- Tachowelle anschließen und Staubkappe montieren.
- Motorrad vom Ständer nehmen, Vorderradbremse betätigen und Gabel einige male kräftig einfedern, damit sich die Gabelholme ausrichten.
- Erst dann die Klemmschrauben an der rechten Gabelfaust mit 7 Nm festziehen.

⚠ ACHTUNG ⚠

- Falls Sie beim Einbauen keinen Drehmomentschlüssel zur Verfügung haben, lassen Sie das Anzugsdrehmoment möglichst bald in einer KTM Fachwerkstätte berichtigen.
- Halten Sie die Bremsscheibe unbedingt öl- und fettfrei, die Bremswirkung würde sonst stark reduziert.



Hinterrad aus- und einbauen*

- Motorrad am Rahmen aufbocken, damit das Hinterrad den Boden nicht berührt.
- Steckachse ❶ lösen.
- Hinterrad halten und Steckachse entfernen.
- Hinterrad nach unten und etwas nach vorne bewegen und die Kette vom Kettenrad nehmen.

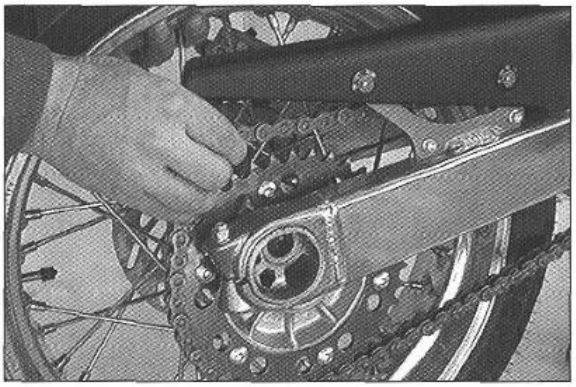
! VORSICHT !

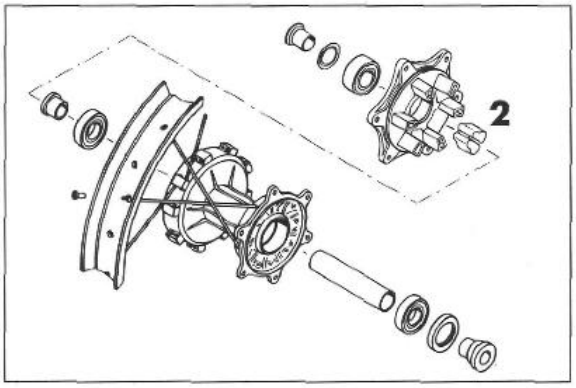
BEI AUSGEBAUTEM HINTERRAD DIE FUSSBREMSE NICHT BETÄTIGEN.

- Gewinde der Steckachse reinigen und fetten.
- Hinterrad samt Kettenradträger in den Schwingarm heben und Kette auf das Kettenrad legen.
- Bremsscheibe in die Bremszange einführen und Steckachse montieren
- Steckachse mit 100 Nm festziehen.

⚠ ACHTUNG ⚠

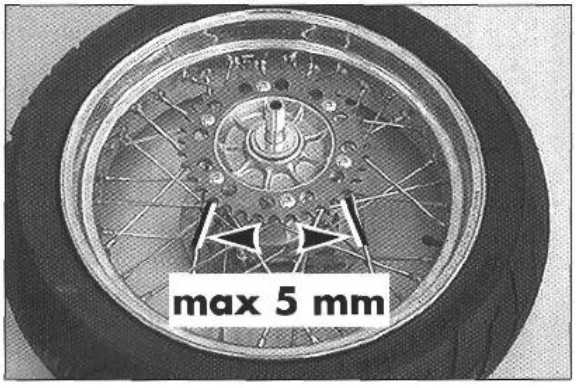
- FALLS SIE BEIM EINBAUEN KEINEN DREHMOMENTSCHLÜSSEL ZUR VERFÜGUNG HABEN, LASSEN SIE DAS ANZUGSDREHMOMENT MÖGLICHST BALD IN EINER KTM FACHWERKSTÄTTE BERICHTIGEN.
- HALTEN SIE DIE BREMSSCHEIBE UNBEDINGT ÖL- UND FETTFREI, DIE BREMSWIRKUNG WÜRDE SONST STARK REDUZIERT.
- BETÄTIGEN SIE NACH DEM EINBAU DES HINTERRADES IMMER DIE FUSSBREMSE, BIS DER DRUCKPUNKT VORHANDEN IST.





Dämpfungsgummi der Hinterradnabe prüfen*

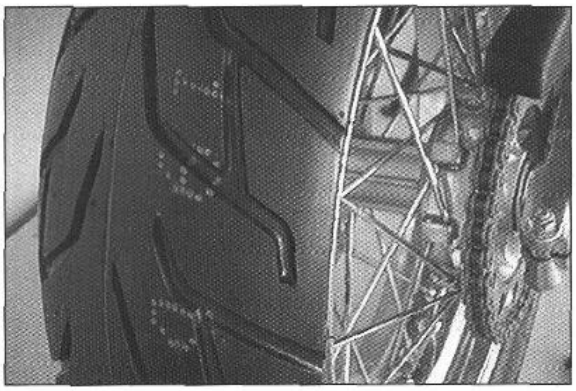
Die Duke-Modelle haben eine gedämpfte Hinterradnabe. Dabei wird die Kraft des Motors vom Kettenrad über 6 Dämpfungsgummi ❷ auf das Hinterrad übertragen. Diese 6 Dämpfungsgummi nützen sich im Betrieb ab. Ist das Hinterrad ausgebaut, sollten Sie bei dieser Gelegenheit die Dämpfungsgummi auf Verschleiß prüfen.



Dazu das Hinterrad mit dem Kettenrad nach oben auf eine Werkbank legen und die Steckachse in die Nabe stecken. Nun halten Sie das Hinterrad fest und versuchen das Kettenrad zu verdrehen. Das Kettenrad darf sich außen gemessen maximal 5 mm verdrehen lassen. Ist das Spiel größer, sind alle 6 Dämpfungsgummi zu tauschen.
Kontrollieren Sie die Dämpfungsgummi auch auf Beschädigungen und Verschmutzung.

! VORSICHT !

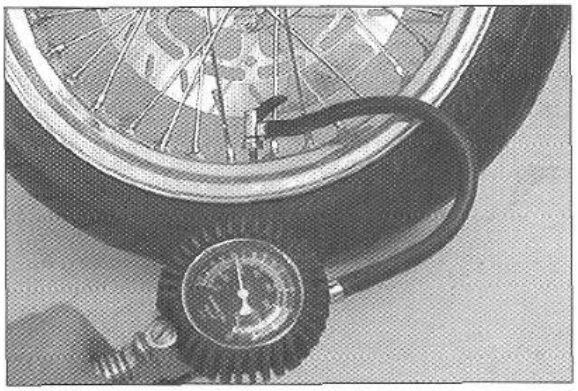
WERDEN DIE DÄMPFUNGSGUMMI NICHT ZEITGERECHT GETAUSCHT, WIRD DER KETTENRADMITNEHMER UND DIE HINTERRADNABE BESCHÄDIGT.



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.

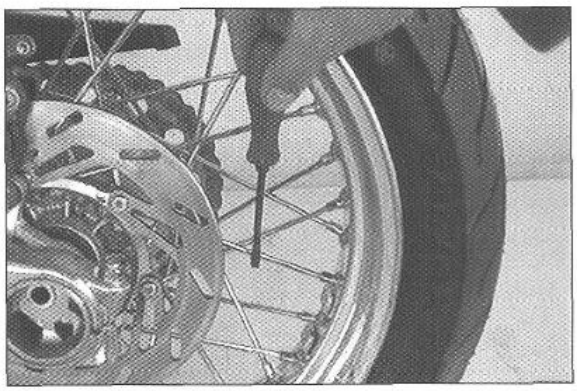


- Der Reifenluftdruck sollte regelmäßig bei "kalten" Reifen kontrolliert werden. Richtiger Luftdruck gewährleistet optimalen Fahrkomfort und maximale Lebensdauer des Reifens.

⚠ ACHTUNG ⚠

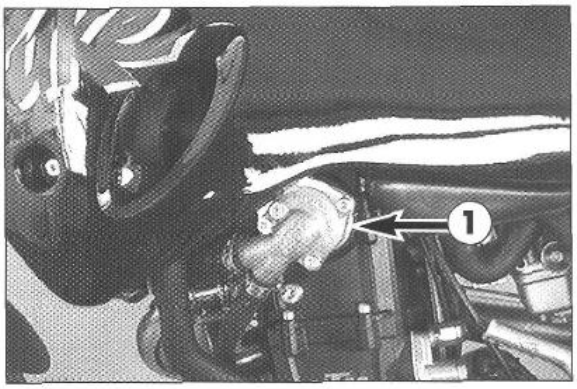
- Lassen Sie nur Reifen montieren, die von KTM freigegeben sind. Andere Reifen können sich negativ auf das Fahrverhalten auswirken.
- Vorder- und Hinterrad dürfen nur mit Reifen gleichartiger Profilgestaltung bereift sein.
- Beschädigte Reifen müssen im Interesse Ihrer Sicherheit sofort erneuert werden.
- 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.
- Wenn Sie selbst Reifen montieren, ist zu beachten, dass am Hinterrad ein verstärkter Schlauch (Bridgestone 17CR) montiert werden muss.
- Um eine korrekte Positionierung des Schlauches nach der Montage des Reifens zu erhalten, so lange mit Luft aufpumpen, bis der Reifen richtig an der Felge anliegt. Danach die eingepumpte Luft nochmals ablassen und auf den normalen Betriebsdruck aufpumpen (siehe unten).

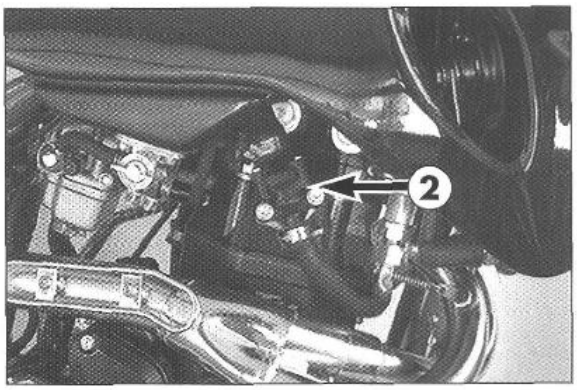
	Luftdruck vorne	Luftdruck hinten
Fahrer alleine	2,0 bar	2,2 bar
Fahrer und Sozius	2,2 bar	2,4 bar



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 unwucht und es lockern sich in 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. Dumpfe Töne deuten auf lockere Speichen hin. Lassen Sie bei Bedarf die Speichen in einer Fachwerkstätte nachziehen und das Rad zentrieren.





Kühlsystem

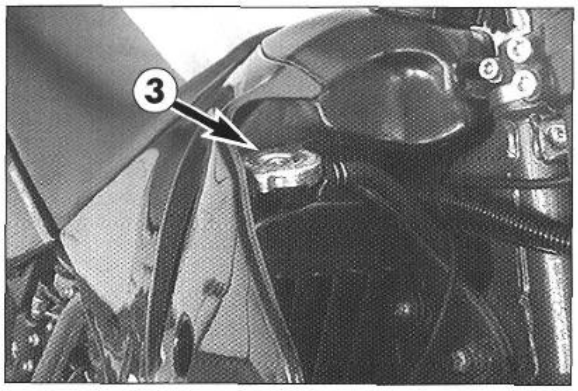
Durch die Wasserpumpe ❶ im Motor ist ein Zwangsumlauf der Kühlflüssigkeit gegeben. Bei kaltem Motor zirkuliert die Kühlflüssigkeit nur im Zylinder und im Zylinderkopf. Nachdem der Motor seine Betriebstemperatur (ca 70° C) erreicht hat, öffnet das Thermostat ❷ und die Kühlflüssigkeit wird auch durch die beiden Aluminium-Kühler gepumpt.
Die Kühlung erfolgt durch den Fahrtwind. Je niedriger die Geschwindigkeit, desto geringer die Kühlwirkung. Ebenso verringern schmutzige Kühlrippen die Kühlwirkung.
Wenn z.B. durch langsamen Stadtverkehr oder Warten an einer Verkehrsampel wenig oder kein Fahrtwind durch die Kühler bläst, steigt die Temperatur der Kühlflüssigkeit. Erreicht die Kühlflüssigkeit 85° C, schaltet sich der Lüfter am linken Kühler ein. Dadurch wird zusätzlich Luft durch den Kühler geblasen und ein Überhitzen des Kühlsystems verhindert.

! VORSICHT !

Wenn hier die rote Kühlflüssigkeitstemperatur-Warnlampe zu leuchten beginnt, deutet dies auf einen Defekt im Kühlsystem hin. Halten Sie in diesem Fall sofort an und stellen Sie den Motor ab. Lassen Sie den Motor abkühlen und kontrollieren Sie das Kühlsystem auf Undichtheiten. Prüfen Sie auch den Kühlflüssigkeitsstand – **VORSICHT VERBRÜHUNGSGEFAHR**! Es darf nur weitergefahren werden, wenn genügend Flüssigkeit im Kühlsystem vorhanden ist. Suchen Sie aber so bald als möglich eine KTM Fachwerkstätte auf, um den Fehler zu beseitigen. Wird trotz leuchtender Kühlflüssigkeitstemperatur-Warnlampe weitergefahren, kommt es zum Motorschaden!

⚠ ACHTUNG ⚠

Wenn der Kühlerverschluss bei heissem Motor entfernt wird, kann die unter Druck stehende Kühlflüssigkeit herausspritzen und schwere Verbrühungen verursachen.

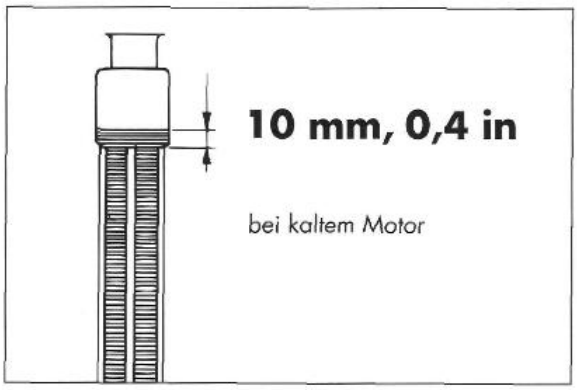


Als Kühlflüssigkeit wird eine Mischung aus 40% Frostschutzmittel und 60% Wasser verwendet. Der Gefrierschutz muß jedoch mindestens -25° C betragen. Diese Mischung bietet neben Gefrierschutz auch einen guten Korrosionsschutz und sollte deshalb nicht durch reines Wasser ersetzt werden.

! **VORSICHT** !

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 ❸ geregelt; hierdurch ist eine Kühlwassertemperatur bis zu 120° C zulässig, ohne daß mit Funktionsstörungen gerechnet werden muß.

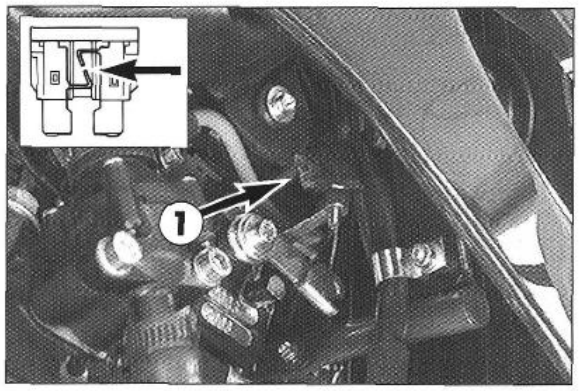


Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren

Die Kühlflüssigkeit sollte bei kaltem Motor ca. 10 mm über die Kühllamellen stehen (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 KÜHLVERSCHLUSS BEI HEISSEM MOTOR ABNEHMEN MÜSSEN, SOLLTEN SIE IHN MIT EINEM LAPPEN ABDECKEN UND LANGSAM ÖFFNEN, DAMIT SICH DER ÜBERDRUCK ABBAUEN KANN.

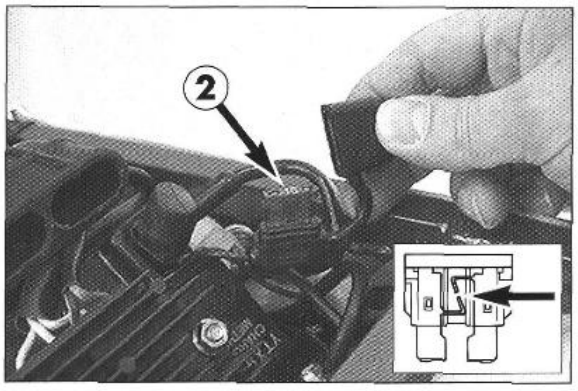


Sicherung Lüfter

Die Sicherung ❶ für den Lüfter befindet sich hinter dem rechten Kühler. Sie hat eine Kapazität von 5 Ampere und sichert nur den Stromkreis des Lüfters ab. Sie ist von unten zugänglich.
Durchgeschmolzene Sicherung nur durch eine gleichwertige ersetzen. Schmilzt nach dem Einsetzen einer neuen Sicherung diese wieder durch, unbedingt eine KTM Fachwerkstätte aufsuchen.

! **VORSICHT** !

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

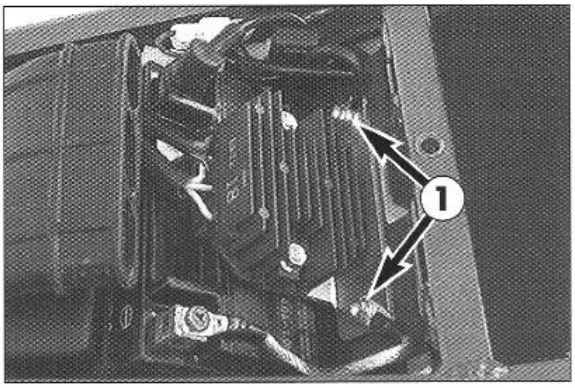


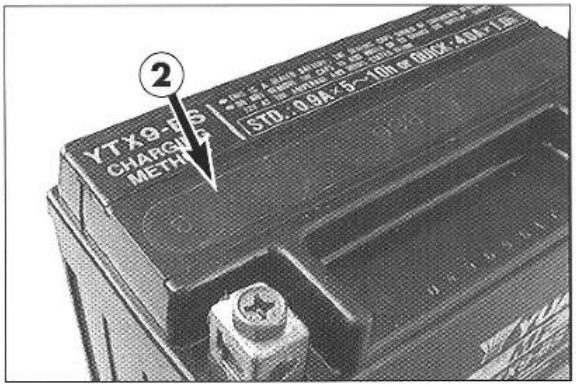
Hauptsicherung

Mit der Hauptsicherung ❷, die sich im Bereich der Batterie unter der Sitzbank befindet, sind alle elektrischen Verbraucher abgesichert:
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!





Batterie

Die Batterie befindet sich unter der Sitzbank (Sitzbank abnehmen siehe Seite 16).
Diese Batterie hat ein geschlossenes System und ist daher wartungfrei. 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.
- die Schrauben ❶ entfernen und das Halteblech samt Spannungregler zur Seite schwenken.
- Batterie herausnehmen.
- beim Einbauen den Minuspol zuletzt an die Batterie anschließen.

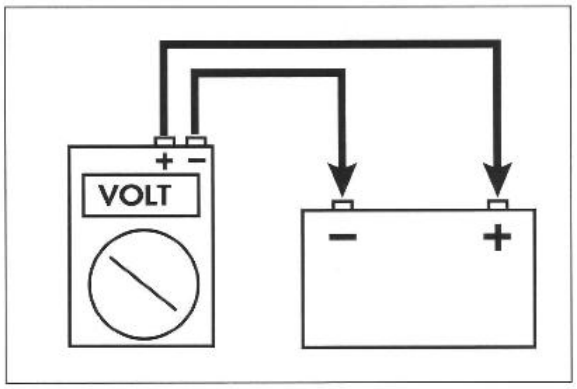
⚠ ACHTUNG ⚠

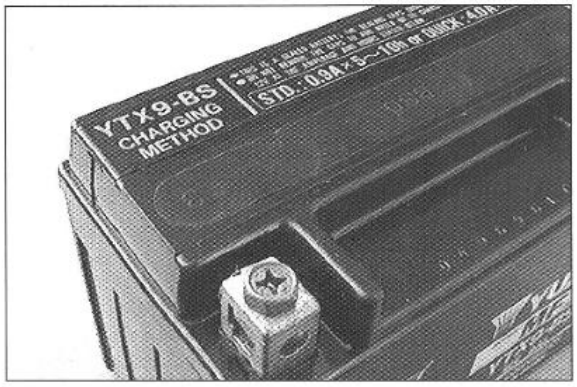
- Sollte aus irgendeinem Grund Elektrolyt (Schwefelsäure) aus der Batterie austreten ist höchste Vorsicht geboten. Elektrolyt kann schwere Verbrennungen verursachen!
- Bei Hautkontakt mit reichlich Wasser abspülen.
- Falls Elektrolyt in die Augen gelangt, mindestens 15 Minuten lang mit Wasser ausspülen 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.

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





Batterie laden

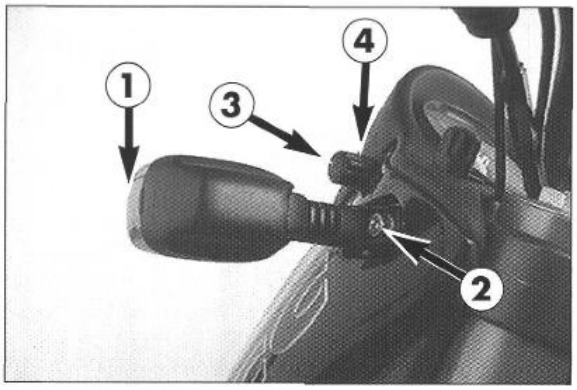
Batterie ausbauen und den Ladezustand ermitteln. Dazu mißt man mit einem Voltmeter die Spannung zwischen den Batteriepolen (Ruhespannung). Um eine exakte Messung zu erhalten, darf die Batterie mindestens 30 Minuten vorher weder geladen noch entladen werden.

Ruhespannung Volt	Ladezustand %	Ladedauer bei 0,8 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 0,8 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 möglichst unterlassen werden.

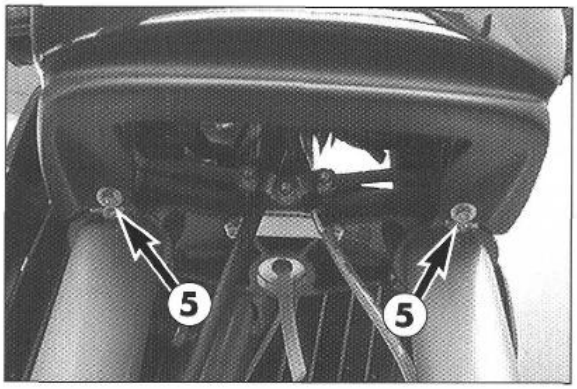


Scheinwerfermaske abnehmen*

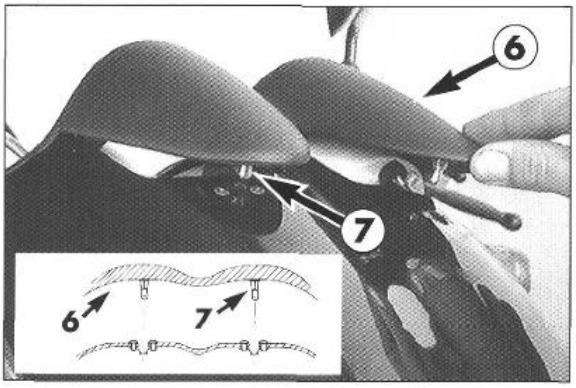
Die Scheinwerfermaske muß abgenommen werden, wenn Sie Lampen der Scheinwerfer oder der Instrumente wechseln wollen.

a) Blinker vorne abnehmen
- Leuchthauben ❶ abnehmen, dazu Leuchthaube mit einem Schraubendreher am seitlichen Schlitz vom Blinkergehäuse trennen
- Reflektor aus dem Gehäuse nehmen und Blinkerkabel abziehen
- Sechskantschraube ❷ entfernen und Blinkergehäuse abnehmen

b) Drehknopf des Tageskilometerzählers abnehmen
- Verschlußkappe ❸ mit einem kleinen Schraubendreher abheben
- Mit einem Kreuzschlitz-Schraubendreher (Größe 1) die Schraube im Inneren des Drehknopfes ❹ entfernen und Drehknopf mit Gummiring abziehen.



c) Bundschrauben ❺ an der Unterseite der Scheinwerfermaske entfernen

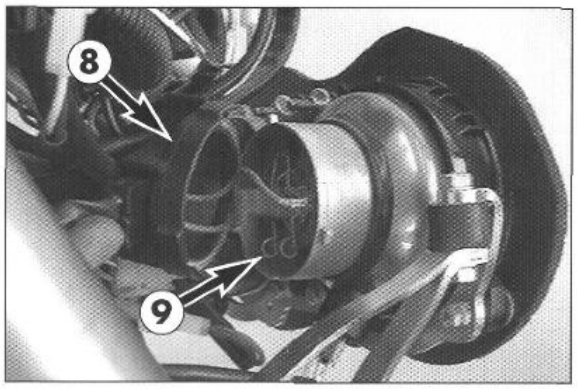


d) Instrumentenabdeckung ❻ nach oben drücken, damit die Haltestifte ❼ an den Federspangen ausrasten.

e) Scheinwerfermaske nach vorne abnehmen.

SCHEINWERFERMASKE MONTIEREN

Die Montage erfolgt in sinngemäß umgekehrter Reihenfolge.
- bevor Sie die Scheinwerfermaske befestigen, sind die Blinkerkabel durch die entsprechenden Öffnungen nach außen zu führen
- das braune der beiden Blinkerkabel ist das Massekabel
- abschließend elektrische Anlage auf Funktion prüfen

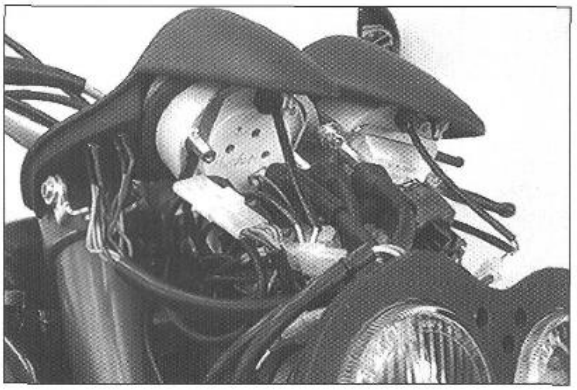


Scheinwerferlampe wechseln*

Nach dem Abnehmen der Scheinwerfermaske sind die Scheinwerfer zugänglich.
- Abdeckkappe ❽ bis zum Anschlag gegen den Uhrzeigersinn drehen und abnehmen.
- Federbügel ❾ aushängen und Lampe aus dem Scheinwerfer nehmen
- Neue H1 Lampe (12V 55W) einsetzen und anschließen.

! VORSICHT !

DER GLASKOLBEN DER GLÜHLAMPE MUSS ÖL- UND FETTFREI SEIN. DURCH DIE ENTSTEHENDE WÄRME VERDAMPFT DAS ÖL UND SETZT SICH ALS ALS NEBEL AUF DEM REFLEKTOR AB. DADURCH WIRD DIE LEUCHTSTÄRKE VERMINDERT.
- Motor starten und Scheinwerfer auf Funktion prüfen
- Abdeckkappe aufsetzen und bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen

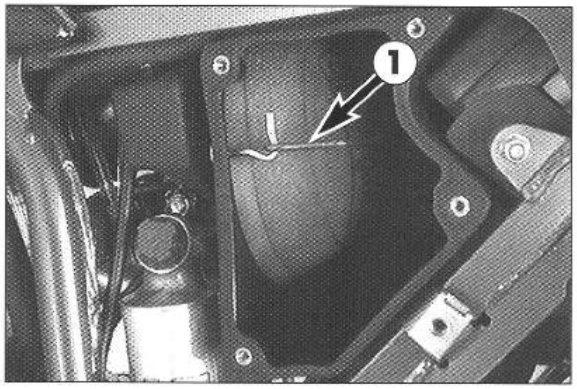


Instrumentenbeleuchtung wechseln*

Nach dem Abnehmen der Scheinerfermaske sind die Instrumene zugänglich.
- Fassungen einfach an den Kabeln aus dem Gehäuse ziehen.
- Lampe aus der Fassung ziehen.

Kontrollampen wechseln*

Nach dem Abnehmen der Scheinwerfermaske sind die Kontrollampen gut zugänglich.
- Kabel abziehen und Kontrollampe nach oben aus der Armaturenabdeckung drücken.



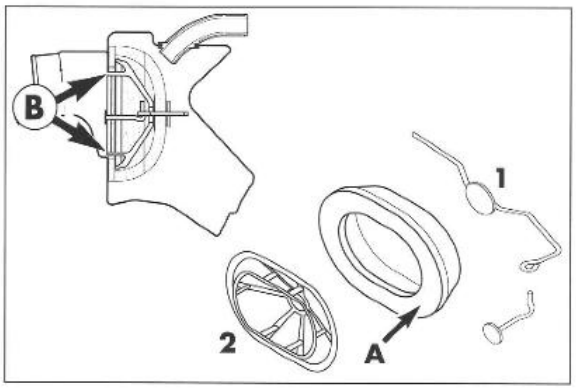
Luftfilter reinigen*

Sitzbank und die linke Seitenverkleidung abnehmen. Filterkastendeckel entfernen. Filterhalter ❶ aushängen, nach hinten schwenken und Luftfilter samt Filterträger aus dem Filterkasten nehmen.

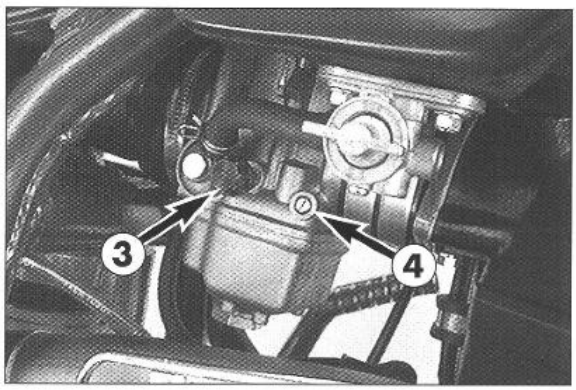
! VORSICHT !

SCHAUMSTOFFILTER NICHT MIT KRAFTSTOFF ODER PETROLEUM REINIGEN, DA DIESE MITTEL DEN SCHAUMSTOFF ANGREIFEN. KTM EMPFIEHLT FÜR DIE LUFTFILTERWARTUNG DIE PRODUKTE DER FIRMA PUTOLINE. „ACTION CLEANER" ZUM REINIGEN UND „ACTION FLUID" ZUM ÖLEN DES SCHAUMSTOFFILTERS.

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

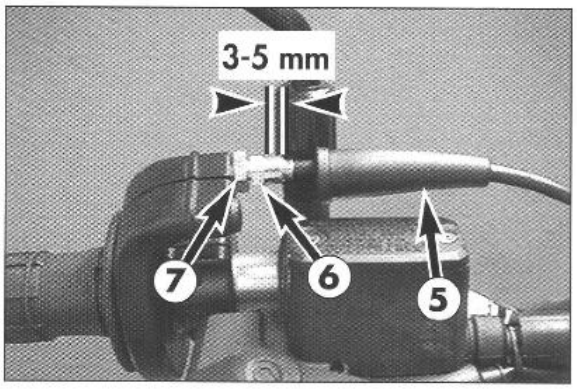


Luftfilter auf den Filterträger ❷ montieren. Die Stirnseite Ⓐ des Schaumstoffilters mit Fett bestreichen um die Abdichtung zu verbessern. Luftfilter samt Filterträger in den Filterkasten montieren, dabei auf die Zentrierung Ⓑ achten, und mit dem Filterhalter ❶ fixieren.



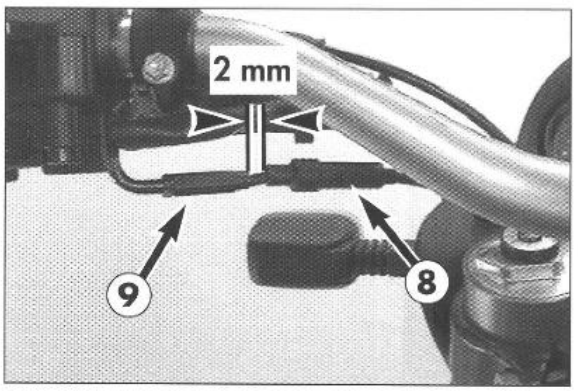
Leerlaufdrehzahl einstellen*

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.
Mit der Schieberanschlagschraube ❸ wird die Grundstellung des Schiebers und dadurch die Leerlaufdrehzahl reguliert. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Leerlaufdrehzahl, drehen gegen den Uhrzeigersinn senkt die Leerlaufdrehzahl. Die Leerlaufdrehzahl sollte 1400-1500/min betragen.
Die Gemischregulierschraube ❹ sollten Sie keinesfalls verdrehen.



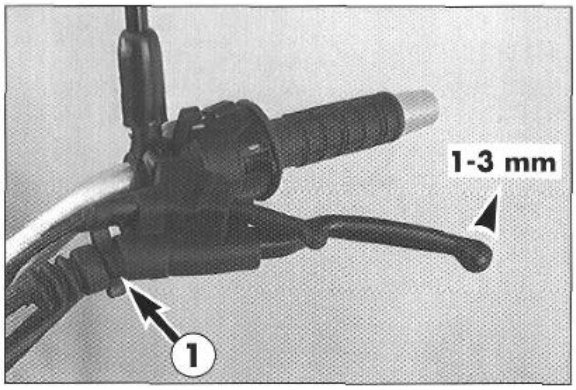
Gasseilzug einstellen*

Am Gasseilzug muß immer ein Spiel von 3-5 mm vorhanden sein. Schieben Sie zur Kontrolle die Schutzkappe ❺ am Gasgriff zurück. Die Seilzug-Außenhülle muß sich nun 3-5 mm von der Einstellschraube ❻ abheben lassen, bis ein Widerstand spürbar wird.
Zum Einstellen, Kontermutter ❼ lösen und Einstellschraube entsprechend verdrehen. Abschließend Kontermutter festziehen und Schutzkappe aufschieben.



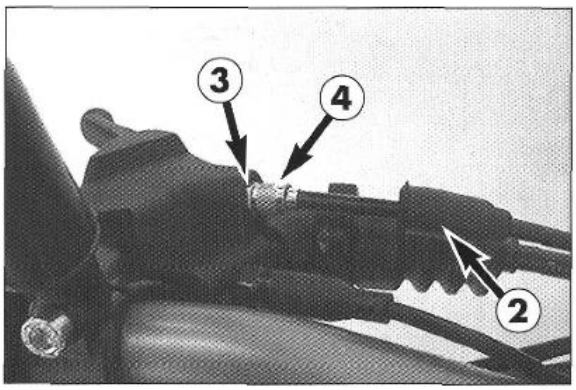
Chokeseilzug einstellen*

Am Chokeseilzug muß immer ein Spiel von ca. 2 mm vorhanden sein. Zur Kontrolle, Chokehebel ganz nach vorne schieben und Schutzkappe ❽ vom Vertellstück ❾ ziehen. Nun muß sich die Seilzug-Außenhülle ca. 2 mm vom Verstellstück abheben lassen, bis ein Widerstand spürbar wird. Nötigenfalls Kontermutter lösen und durch Verdrehen des Verstellstückes das Spiel berichtigen. Kontermutter festziehen und Schutzkappe aufschieben.



Kupplungsseilzug einstellen

Bei kaltem Motor soll das Spiel am Kupplungshebel außen gemessen 1–3 mm betragen. Zum Einstellen des Kupplungsseilzuges die Einstellmutter ❶ entsprechend verdrehen.



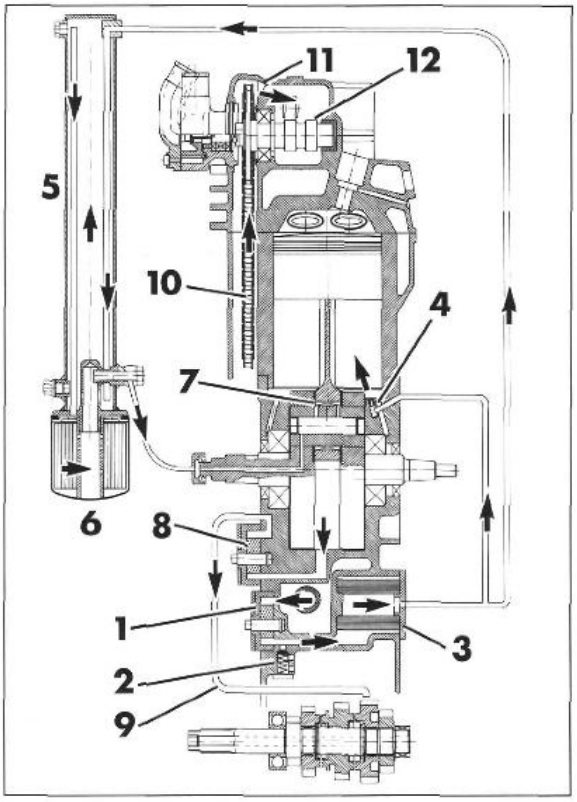
Einstellung des Handdekompressorseilzuges prüfen *

Zur Überprüfung, Kolben auf Kompression stellen, damit die Ventile geschlossen sind. Betätigen Sie dazu langsam den Kickstarter, bis das Klicken (Ausrasten) des Autodekos hörbar ist. Nun muß sich der Dekohebel 25 mm betätigen lassen, bis ein Widerstand spürbar wird (die Auslaßventile beginnen zu öffnen). Zum Einstellen, Schutzkappe ❷ zurückschieben, Kontermutter ❸ lockern und Einstellschraube ❹ entsprechend verdrehen. Kontermutter festziehen und Schutzkappe aufschieben.

! VORSICHT !

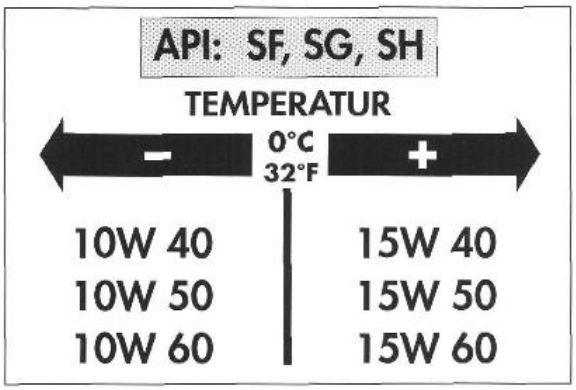
WENN AM DEKOHEBEL KEIN LEERWEG VORHANDEN IST, FÜHRT DIES ZUM MOTORSCHADEN.

HINWEIS:
Am Autodeko sind keinerlei Einstellarbeiten erforderlich.



Ölkreislauf

Die Ölpumpe ❶ pumpt das Motoröl vorbei am Bypaßventil ❷ durch den Ölfilter ❸. Nach dem Ölfilter zweigt eine Ölleitung zur Düse ❹ ab, die Motoröl auf das Kolbenbolzenlager und den Kolbenboden spritzt. Die zweite Ölleitung führt den Hauptölstrom in das Rahmen-Brustrohr ❺, wo das Motoröl abgekühlt wird. Danach durchläuft das Motoröl den Feinfilter ❻, der auch die feinsten Verunreinigungen aus dem Motoröl filtert. Das gereinigte Motoröl wird über eine Ölleitung und den Kupplungsdeckel in die Kurbelwelle zum Pleuellager ❼ gepumpt und läuft in das Kurbelgehäuse ab. Eine zusätzliche Ölpumpe ❽ saugt das Motoröl aus dem Kurbelgehäuse und pumpt es durch den Ölkanal ❾ zu den Zahnrädern des 4. und 5. Ganges. Über die Zahnräder gelangt das Motoröl in den Ölsumpf. In den Ölsumpf taucht auch die Steuerkette ❿ ein und nimmt Motoröl mit nach oben, zum Zylinderkopf. Durch die Bohrung ⓫ gelangt das Motoröl zur Nockenwelle ⓬ und den Ventilen.

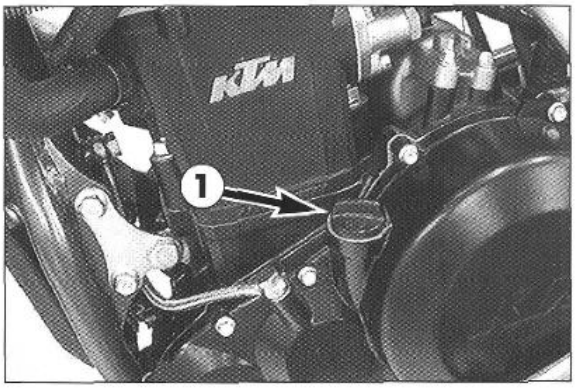


Motoröl

Verwenden Sie nur Markenöle, welche die Qualitätsanforderungen der API-Klassen SF, SG oder SH (Angaben auf dem Behälter) erfüllen oder übertreffen. Es können sowohl Mineralöle als auch Syntheticöle mit den hier angegebenen Spezifikationen verwendet werden.

! **VORSICHT** !

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

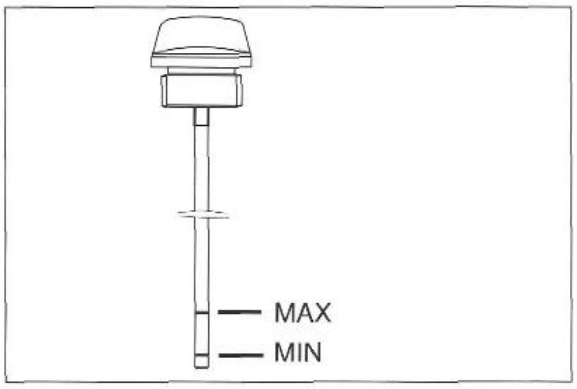


Motorölstand kontrollieren

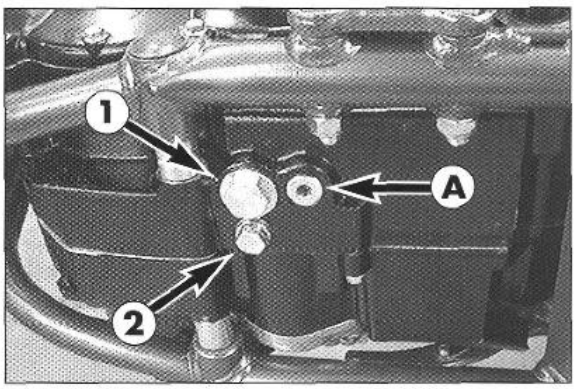
Motor ca. 4 Minuten mit Leerlaufdrehzahl laufen lassen. Motor abstellen und Motorrad auf waagrechte Fläche aufrecht stellen. Ölmeßstab ❶ herausschrauben und mit einem Tuch abwischen.
ÖLMESSTAB GANZ EINSCHRAUBEN UND WIEDER HERAUSSCHRAUBEN. Der Ölstand sollte zwischen den beiden Markierungen des Meßstabes liegen. Nötigenfalls Motoröl nachfüllen.

! **VORSICHT** !

- ZU WENIG ODER QUALITATIV MINDERWERTIGES MOTORÖL FÜHRT ZU VORZEITIGEM VERSCHLEISS DES MOTORS.
- ÖLKONTROLLE BEI KALTEM MOTOR ERGIBT FALSCHE WERTE AM ÖLMESSTAB UND DAURCH EINE FALSCHE ÖLMENGE
- MAXIMALSTAND NICHT ÜBERSCHREITEN
- MINIMALSTAND NICHT UNTERSCHREITEN



Motor auf Dichtheit prüfen.



Motoröl wechseln und Ölsystem entlüften *

HINWEIS: Zur besseren Kühlung des Motoröles ist das Brustrohr des Rahmens in den Ölkreislauf integriert. Bei einem Ölwechsel ist daher auch das Motoröl aus dem Brustrohr abzulassen.
Der Motorölwechsel ist bei betriebswarmem Motor vorzunehmen.

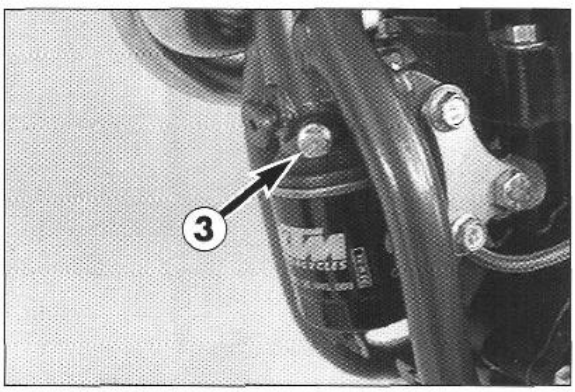
⚠ **ACHTUNG** ⚠

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

Motorrad auf waagrechter Fläche abstellen. Die beiden Verschlußschrauben (❶ und ❷) entfernen und Öl in ein Gefäß ablaufen lassen. Abdeckung abnehmen und Verschlußschraube ❸ am unteren Ende des Brustrohres ebenfalls entfernen und Öl abfließen lassen.

! **VORSICHT** !

DIE VERSCHLUSSSCHRAUBE Ⓐ DARF NICHT ENTFERNT WERDEN, ES HANDELT SICH HIERBEI UM DAS BYPASSVENTIL.

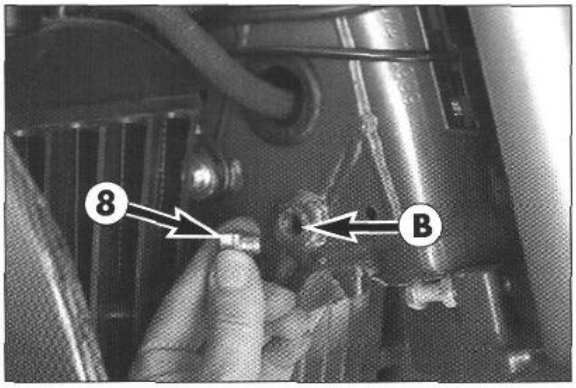


Verschlußschrauben gründlich mit Petroleum und Druckluft reinigen, um den Metallabrieb zu entfernen. Nachdem das Öl zur Gänze abgelaufen ist, Dichtflächen reinigen und Verschlußschrauben mit Dichtungen montieren. Verschlußschraube ❶ mit 30 Nm und Verschlußschraube ❷ und ❸ mit 20 Nm festziehen.

Ölmeßstab am Kupplungsdeckel entfernen, 2,0 Liter Motoröl einfüllen und Verschlußschraube wieder montieren.

! **VORSICHT** !

WENN DAS MOTORÖL AUS DEM RAHMEN-BRUSTROHR ABGELASSEN WURDE, IST DAS ÖLSYSTEM ZU ENTLÜFTEN (SIEHE SEITE 32) !



Damit die Luft aus dem Rahmenbrustrohr entweichen kann, die Verschlußschraube ❽ neben dem Steuerkopf entfernen. Motor starten und so lange im Leerlauf laufen lassen (1-2 Minuten), bis an der Bohrung ❽ Öl austritt. Sobald Öl austritt, Motor abstellen und Verschlußschraube mit Dichtung montieren.

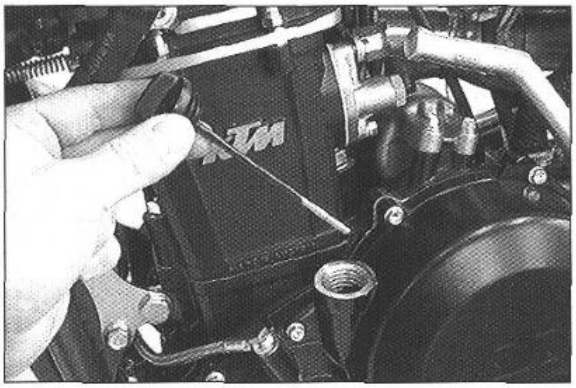
! VORSICHT !

MOTOR WÄHREND DES ENTLÜFTENS KEINESFALLS HOCHDREHEN, WEIL NOCH NICHT ALLE SCHMIERSTELLEN MIT GENÜGEND ÖL VERSORGT WERDEN.

Motor warmfahren, Motorölstand kontrollieren und bis zur MAX Markierung auffüllen. Abschließend Ölsystem auf Dichtheit prüfen.

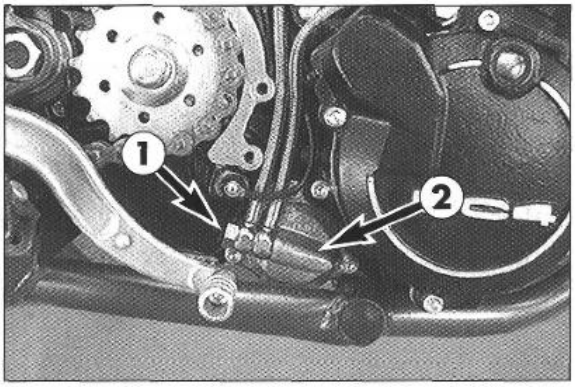
! VORSICHT !

ZU WENIG MOTORÖL ODER QUALITATIV MINDERWERTIGES ÖL FÜHRT ZU VORZEITIGEM VERSCHLEISS DES MOTORS. VERWENDEN SIE NUR MEHRBEREICH-MOTORÖLE FÜR 4-TAKT-MOTOREN VON BEKANNTEN MARKEN FÜR DIE MOTORSCHMIERUNG.



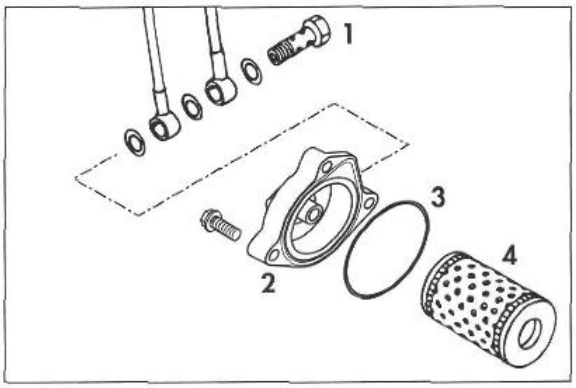
HINWEIS:

Entsorgen Sie das Altöl ordnungsgemäß! Altöl keinesfalls in die Kanalisation oder in die Natur schütten. 1 Liter Öl verschmutzt 1.000.000 Liter Wasser.

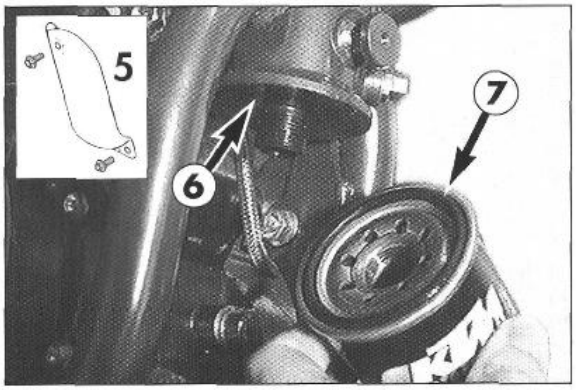


Ölfilter wechseln *

Ölfilter im Zuge eines Motorölwechsels tauschen. Fußbremshebel betätigen und einen Schraubenzieher oder Ähnliches zwischen Fußbremshebel und Anschlagrolle stecken, damit der Ölfilterdeckel besser zugänglich ist. Hohlschraube ❶ und die 3 Schrauben entfernen. Ölfilterdeckel ❷ vorsichtig abnehmen und Ölfilter entfernen. Filtergehäuse, Ölfilterdeckel, O-Ring und Dichtflächen reinigen und Ölkanal im Ölfilterdeckel auf freien Durchgang prüfen.



Wenn der O-Ring ❸ keine Beschädigungen aufweist, kann er weiter verwendet werden. O-Ring in die Nut des Ölfilterdeckels drücken, neuen Ölfilter ❹ auf den Anschluß im Ölfilterdeckel stecken und gemeinsam montieren. Die 3 Schrauben montieren und mit 5 Nm festziehen. Hohlschraube mit Dichtungen montieren und mit 15 Nm festziehen.
Abschließend Motor starten und Ölsystem auf Dichtheit prüfen.



Feinfilter wechseln*

Der Feinfilter sollte im Zuge eines Ölwechsels erneuert werden.
Dazu die 3 Schrauben lösen und die Abdeckung ❺ abnehmen. Feinfilter mit einem Ölfilterschlüssel lösen, mit der Hand abschrauben und Motoröl aus dem Brustrohr des Rahmens ablaufen lassen.
Dichtfläche am Brustrohr ❻ reinigen, neuen Feinfilter mit Motoröl füllen und Gummidichtung ❼ ölen. Feinfilter montieren und mit der bloßen Hand fest anziehen.
Motor starten, Ölsystem entlüften (siehe Motoröl wechseln) und Feinfilter auf Dichtheit prüfen.

! VORSICHT !

- VERWENDEN SIE NUR ORIGINAL KTM FEINFILTER. BEI VERWENDUNG ANDERER FILTER KANN DER MOTOR BESCHÄDIGT WERDEN.
- **WENN DAS MOTORÖL AUS DEM RAHMEN-BRUSTROHR ABGELASSEN WURDE, IST DAS ÖLSYSTEM ZU ENTLÜFTEN !**

FEHLERSUCHE

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 Fehlersuchtabelle 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	Bedienungsfehler	Zündung einschalten, Getriebe auf Neutral schalten, Not-Aus-Schalter einschalten, Seitenständer hochklappen
	Batterie entladen	Batterie aufladen und Ursache der Entladung feststellen, Fachwerkstätte aufsuchen
	Zündschloß oder Not-Aus-Schalter defekt	Zündschloß und Not-Aus-Schalter überprüfen, Fachwerkstätte aufsuchen
Motor dreht nicht durch und Öldruck-Warnlampe und Scheinwerfer leuchtet nicht	Hauptsicherung durchgeschmolzen	Sitzbank abnehmen und Hauptsicherung erneuern, bei erneutem Durchschmelzen, Fachwerkstätte aufsuchen
	Batterie entladen	Batterie laut Vorschrift laden und Ursache der Entladung feststellen, Fachwerkstätte aufsuchen
Motor dreht nur durch, wenn der Kupplungshebel gezogen ist	Diode beim Steckerbord defekt (unterbrochen)	Fachwerkstätte aufsuchen und Diode tauschen lassen
Motor dreht durch, obwohl ein Gang eingelegt ist	Sicherheit-Startsystem defekt	Fachwerkstätte aufsuchen
Motor dreht durch, springt aber nicht an	Bedienungsfehler	Kraftstoffhahn öffnen, Kraftstoff tanken, Choke bzw. Heißstarteinrichtung nicht betätigt, Starthinweise beachten (siehe Fahranleitung)
	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	Vorgangsweise siehe Fahranleitung
	Zündkerze verrußt oder naß	Zündkerze reinigen bzw. erneuern
	Elektrodenabstand zu groß	Elektrodenabstand auf 0,7 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, Kerzenstecker vom Zündkabel lösen, etwa 5 mm von Masse entfernt halten und Kickstarter betätigen – wenn jetzt ein Funke entsteht, ist der Zündkerzenstecker zu erneuern – wenn kein Funke entsteht, Zündanlage überprüfen lassen
	Steckverbinder von CDI-Einheit, Impulsgeber oder Zündspule oxydiert	Sitzbank, rechte Seitenverkleidung und Kraftstofftank abnehmen, Steckverbinder reinigen und mit Kontaktspray behandeln
	Wasser im Vergaser bzw. Düsen verstopft	Vergaser ausbauen und reinigen
	Vergaser sitzt nicht richtig am Ansaugflansch	Vergaser auf korrekten Sitz prüfen
Motor hat keinen Leerlauf	Leerlaufdüse verstopft	Vergaser zerlegen und Düsen reinigen
	Einstellschrauben am Vergaser verdreht	Vergaser einstellen lassen
	Zündanlage defekt	Zündanlage prüfen lassen

STÖRUNG	URSACHE	ABHILFE
Motor dreht nicht hoch	Kraftstoffniveau im Vergaser zu hoch – Schwimmernadelventil undicht – Schwimmer undicht – Schwimmer kein Axialspiel	Vergaser zerlegen, reinigen und auf Verschleiß prüfen Schwimmernadelventil erneuern Schwimmer erneuern Schwimmer abschleifen
	lockere Vergaserdüsen	Düsen festziehen
	elektronische Zündverstellung defekt	Zündanlage überprüfen lassen
Motor hat zu wenig Leistung	Kraftstoffzufuhr teilweise unterbrochen oder Vergaser verschmutzt	Kraftstoffsystem und Vergaser reinigen und überprüfen
	Schwimmer undicht oder kein Axialspiel	Schwimmer erneuern oder abschleifen
	Luftfilter stark verschmutzt	Luftfilter reinigen bzw. erneuern, Fachwerkstätte aufsuchen
	Auspuffanlage undicht oder deformiert	Auspuffanlage auf Beschädigungen prüfen
	Ventilspiel zu gering	Ventilspiel einstellen lassen
	Kompressionsverlust durch zu knapp eingestellten Handdeko	Handdekompressorseilzug einstellen
	elektronische Zündverstellung defekt	Zündanlage überprüfen lassen
Motor setzt aus oder patscht in den Vergaser	Kraftstoffmangel	Kraftstoffsystem und Vergaser reinigen und überprüfen
	Motor saugt Falschluft an	Ansaugflansch und Vergaser auf festen Sitz prüfen
Motor wird übermäßig heiß	zu wenig Kühlflüssigkeit im Kühlsystem	Kühlflüssigkeit nachfüllen (siehe Wartungsarbeiten), Kühlsystem auf Dichtheit prüfen
	Kühlerlamellen stark verschmutzt	Kühlerlamellen mit Wasserstrahl reinigen
	Schaumbildung im Kühlsystem	Kühlflüssigkeit erneuern, Marken-Frostschutzmittel verwenden
	geknickter Kühlerschlauch	Kühlerschlauch kürzen bzw. erneuern
	Thermostat defekt	Thermostat ausbauen und überprüfen lassen (Öffnungstemperatur 70° C) bzw erneuern, Fachwerkstätte aufsuchen
	Sicherung des Lüfters durchgebrannt	Sicherung erneuern und Lüfter auf Funktion prüfen (siehe unten)
	Thermoschalter defekt	Fachwerkstätte aufsuchen
	Lüfter defekt	Lüfter auf Funktion prüfen. Dazu Motor starten und die Anschlüsse am Thermoschalter (rechter Kühler unten) überbrücken, Fachwerkstätte aufsuchen
hoher Ölverbrauch	geknickter Getriebe-Entlüftungsschlauch	Entlüftungsschlauch knickfrei verlegen bzw. erneuern
	Motorölstand zu hoch	Motorölstand bei betriebswarmem Motor prüfen und nötigenfalls berichtigen
	zu dünnflüssiges Motoröl (Viskosität)	dickflüssigeres Motoröl verwenden, beachten Sie das Kapitel „Motoröl"
alle eingeschalteten Lampen durchgebrannt	Spannungsregler defekt	Sitzbank abnehmen und Anschlüsse kontrollieren, Spannungsregler prüfen lassen
Neutral-Kontrollampe leuchtet nicht trotz eingelegtem Leergang	Kontrollampe defekt	Kontrollampe erneuern
	Leerlaufschalter defekt	Kabel auf Masse halten, wenn Kontrollampe leuchtet, leerlaufschalter erneuern
	Anschlüsse locker, Kabel defekt	Anschlüsse und Kabel kontrollieren
Batterie entladen	Zündung (Stromverbraucher) nicht ausgeschaltet	Batterie laut Vorschrift laden
	Batterie wird vom Generator nicht geladen	Sitzbank abnehmen und Anschlüsse des Spannungsreglers kontrollieren, Spannungsregler und Generator in einer Fachwerkstätte prüfen lassen

REINIGUNG

Reinigen Sie das Motorrad regelmäßig um die Oberfläche der lackierten Teile 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.

- 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. 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 ebenfalls mit einem Kettenspray behandeln.
- Alle lackierten Teile sollten abschließend mit einem milden Lackfplegemittel behandelt werden.
- Um Störungen in der Elektrik vorzuzbeugen, sollten sie Zündschloß, Not-Aus-Schalter, Lichtschalter und Steckverbinder mit Kontaktspray behandeln.

LAGERUNG

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

- Motorrad gründlich reinigen (siehe Kapitel REINIGEN)
- Motoröl, Ölfilter und Feinfilter wechseln (altes Motoröl enthält agressive Verunreinigungen)
- Frostschutz und Kühlflüssigkeitsstand prüfen
- Motor noch einmal warmfahren.
- Kraftstoff aus der Schwimmerkammer des Vergasers ablassen. Dadurch wird das Verharzen der Vergaserdüsen durch alten Kraftstoff verhindert.
- 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 (betätigen Sie dazu langsam den Kickstarter bis das Klicken (Ausrasten) des Autodekos hörbar ist)
- Kraftstoff aus dem Tank in einen entsprechenden Behälter ablassen
- Reifenluftdruck berichtigen
- Die Lagerstellen von Betätigungshebeln, Fußrasten, usw. und die Kette ölen
- Federbeinanlenkung und Schwingarmlager warten
- 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 GENÜGEND WARM WIRD, KONDENSIERT DER BEIM VERBRENNUNGSVORGANG ENTSTEHENDE WASSERDAMPF UND BRINGT DIE VENTILE ZUM ROSTEN.

INBETRIEBNAHME NACH DER STILLEGUNG:

- Die aufgeladene Batterie montieren (Polarität beachten).
- Frischen Kraftstoff in den Tank füllen und Kraftstoffhahn auf ON schalten
- Motorrad wie vor jeder Inbetriebnahme überprüfen
- Kurze, vorsichtige Testfahrt

TECHNISCHE DATEN - FAHRGESTELL KTM DUKE e

Typ	**620 DUKE e 4rd Edition**		
Rahmen	Zentralrohrrahmen aus Chrom-Molybdän-Stahlrohren		
Gabel	Typ	WP - 4054 Roma Top Adjuster	
	Federweg	140 mm	
	Grundeinstellung Druckstufe	Solo = 14,	mit Beifahrer = 14
	Grundeinstellung Zugstufe	Solo = 14,	mit Beifahrer = 14
	Überstand an der oberen Gabelbrücke	10 mm	
	Ölmenge pro Gabelbein / Viskosität	ca 740 ccm / SAE 5	
	Luftkammerlänge	100 mm	
Hinterradfederung	WP Zentralfederbein mit PRO-LEVER-Anlenkung zur nadelgelagerten Alu-Hinterradschwinge		
Federbein	Typ	WP Zentralfederbein BAVP	
	Federweg am Hinterrad	170 mm	
	Grundeinstellung Druckstufe	Solo = 3,	mit Beifahrer = 5
	Grundeinstellung Zugstufe	Solo = 5,	mit Beifahrer = 3
	Federvorspannung	Solo = 23 mm,	mit Beifahrer = 28 mm
	Federtyp	70 - 260	
Bremse vorne	Scheibenbremse mit gelochter Bremsscheibe ∅ 320 mm und 4-Kolben Festsattel		
Bremse hinten	Scheibenbremse mit gelochter Bremsscheibe ∅ 220 mm, Bremssattel schwimmend gelagert		
Bereifung	vorne: 120/70 R 17 58H	hinten: 150/60 R 17 69H	
Luftdruck solo	2,0 bar	2,2 bar	
Luftdruck mit Beifahrer	2,2 bar	2,4 bar	
Tankinhalt	11,3 Liter, davon 1,5 Liter Reserve		
Übersetzung-Hinterrad	17 : 38		
Kette	5/8 x 1/4"		
Lampenbestückung	Abblendscheinwerfer	H1 12V 55W (Sockel P14,5s)	HS1 12V 35/55W (Sockel Px43t)
	Fernlichtscheinwerfer	H1 12V 55W (Sockel P14,5s)	HS1 12V 35/55W (Sockel Px43t)
	Begrenzungslicht	12V 4W (Sockel Ba9s)	12V 4W (Sockel W2,1 9,5D)
	Instrumentenbeleuchtung	12V 1,2W (Sockel W2x4,6d)	12V 1,2W (Sockel W2x4,6d)
	Brems-Rücklicht	12V 21/5W (Sockel BaY15d)	12V 21/5W (Sockel BaY15d)
	Blinker	12V 10W (Sockel Ba15s)	12V 10W (Sockel Ba15s)
Batterie	wartungsfreie Batterie 12V 8Ah		
Steuerkopfwinkel	62,5°		
Radstand	1460 ± 15 mm		
Sitzhöhe unbelastet	860 mm		
Bodenfreiheit unbelastet	250 mm		
Trockengewicht	145 kg		
höchstzul. Achslast vorne	150 kg		
höchstzul. Achslast hinten	200 kg		
höchstzul. Gesamtgewicht	350 kg		

ANZUGSDREHMOMENTE		
Steckachse vorne	M 17	50 Nm
Steckachse hinten	M 20x1,5	100 Nm
Sechskantmutter Schwingarmbolzen	M 14x1,5	100 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke oben	M 8	25 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke unten	M 8	15 Nm
Klemmschrauben Gabelfäuste	M 8	15 Nm
ISK-Schrauben der Bremszange vorne	M10	40 Nm
ISK-Schraube des Bremszangenträgers hinten	M10	40 Nm
Bundmuttern der Kettenspann-Exzenter	M10	40 Nm
Restliche Schrauben Fahrgestell	M6	5 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm

TECHNISCHE DATEN – MOTOR KTM 620 LC4 e

Motor	620 LC4-E
Bauart	1-Zylinder 4-Takt Otto-Motor mit Ausgleichswelle, flüssigkeitsgekühlt, mit E-Starter
Hubraum	609 cm^3
Bohrung/Hub	101 / 76 mm
Verdichtung	10,4 : 1
Kraftstoff	bleifreier Superkraftstoff mit mindestens ROZ 95
Steuerung	4 Ventile über Kipphebel u. 1 Nockenwelle gesteuert, Antrieb der Nockenwelle mit Einfachkette
Nockenwelle	249° (249)
Steuerzeiten bei 1 mm Ventilspiel	EÖ 14° v.OT AÖ 56° v.UT ES 55° n.UT AS 13° n.OT
Ventildurchmesser	Einlaß: 36 mm Auslaß: 30 mm
Ventilspiel kalt	Einlaß: 0,15 mm Auslaß: 0,15 mm
Kurbelwellenlagerung	2 Zylinderrollenlager
Pleuellager	Nadellager
Kolbenbolzenlager	Bronzebüchse
Kolben	Leichtmetall – gegossen
Kolbenringe	1 Kompressionsring, 1 Minutenring, 1 Ölabstreifring
Motorschmierung	2 Eatenpumpen
Motoröl	siehe Seite 38
Füllmenge Motoröl	2,1 Liter einschließlich Rahmen
Primärtrieb	gerade verzahnte Stirnräder 30:81 Z
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Getriebe	5-Gang klauengeschaltet
Zündanlage	kontaktlos gesteuerte DC- CDI Zündanlage mit digitaler Zündverstellung, Typ KOKUSAN
Zündzeitpunkt	Verstellung bis max. 38° v. OT bei 6000/min
Generator	12V 200W
Zündkerze	NGK DR8EA
Elektrodenabstand	0,7 mm
Kühlung	Flüssigkeitskühlung, permanente Umwälzung der Kühlflüssigkeit durch Wasserpumpe
Kühlflüssigkeit	1 Liter, Mischungsverhältnis 40% Frostschutz, 60% Wasser, mindestens –25° C
Starthilfe	Elektrostarter und Kickstarter

TOLERANZEN, EINBAUSPIELE		
Kurbelwelle	Axialspiel	0,03 - 0,12 mm
	Kurbelzapfenschlag	max. 0,04 mm
Pleuellager	Radialspiel	max. 0,05 mm
	Axialspiel	max. 1,10 mm
Zylinder	Bohrung Durchmesser	max. 101,04mm
Kolben	Einbauspiel	max. 0,12 mm
Kolbenringe Stoßspiel	Kompressionsringe	max. 0,80 mm
	Ölabstreifring	max. 1,00 mm
Ventile	Dichtsitzbreite Einlaß	max. 1,50 mm
	Dichtsitzbreite Auslaß	max. 2,00 mm
	Ventilteller Schlag	max. 0,03 mm
	Ventilführung Durchmesser	max. 7,05 mm
Ölpumpen	Spiel Außenrotor - Gehäuse	max. 0,20 mm
	Spitzenspiel Außen - Innenrotor	max. 0,20 mm
Bypaßventil	Druckfeder Mindestlänge	25 mm
Kupplung	Länge Kupplungsfedern	min. 34,5 mm (neu 37 mm)
	Mindeststärke organisch	min. 2,5 mm
Nockenwelle	Lagerzapfendurchmesser	min. 19,97 mm
Getriebewellen	Axialspiel	0,1 - 0,4 mm

ANZUGSDREHMOMENTE - MOTOR

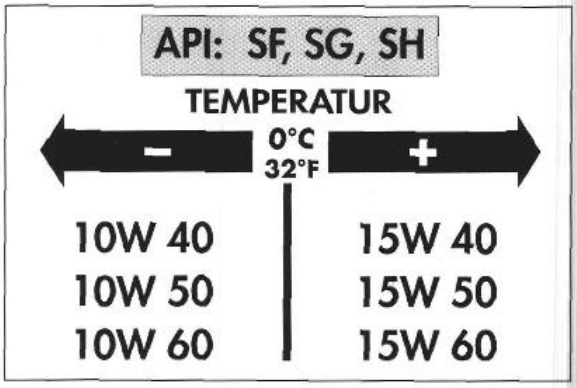
Sechskantmutter Primärrad	M20x1,5	Loctite 242 + 170 Nm
Sechskantmutter Schwungrad	M16x1,25 links	80° C + 150 Nm
Sechskantmutter für Kupplungsmitnehmer	M18x1,5	80 Nm
Kickstarter-Anschlagschraube	M12x1,5	50 Nm
Innensechskantschrauben der Freilaufnabe	M12x12/M12x12,5	Loctite 648 + 18 Nm
Innensechskantschrauben der Ölpumpen	M6	Loctite 242 + 8 Nm
Sechskantschraube Nockenwellenrad	M10	Loctite 242 + 30 Nm
Schrauben Zylinderkopf-Oberteil	M6x25/M6x65/M6x70 (8.8)	8 Nm
Schrauben Zylinderkopf-Oberteil	M6x50/M6x55 (12.9)	20 Nm
Zylinderkopfschrauben	M10	50 Nm
Bundmuttern am Zylinderfuß	M10	40 Nm
Sechskantschraube Kettenrad	M10	Loctite 242 + 40 Nm
Ölablaßschraube	M22x1,5	30 Nm
Magnetschraube	M12x1,5	20 Nm
Verschlußschraube Bypaßventil	M12x1,5	20 Nm
Hohlschrauben Ölleitungen	M8x1	10 Nm
Hohlschrauben Ölleitungen	M10x1	15 Nm
Düsenschraube Kupplungsdeckel	M8	10 Nm
Verschlußschraube Steuerkettenspanner	M12x1,5	20 Nm
Kontermutter Ventileinstellschrauben	M7x0,75	20 Nm
Kurbelwellen- Fixierschraube	M8	25 Nm
Motorbefestigungsschrauben	M8	40 Nm
Motorbefestigungsschrauben	M10	70 Nm

GETRIEBEÜBERSETZUNG

Primär-übersetzung	Getriebeübersetzung	Orig. Übersetzung Hinterrad	Lieferbare Kettenritzel	Lieferbare Kettenräder hinten
30:81	1.Gang 14:35 2.Gang 15:24 3.Gang 18:21 4.Gang 20:19 5.Gang 22:18	17:38	16 Z für Kette 17 Z 5/8 x 1/4"	38 Z für Kette 42 Z 5/8 x 1/4"

VERGASER - GRUNDEINSTELLUNG

	620 DUKE
Vergasertype	PHM 40 SD
Regulierungsnummer	080197
Hauptdüse	155
Nadeldüse	DR 268
Leerlaufdüse	45
Düsennadel	K 51
Nadelposition	3. von oben
Gemischreg.Schr. offen	1,5 Umdr.
Gasschieber	40
Startdüse	55

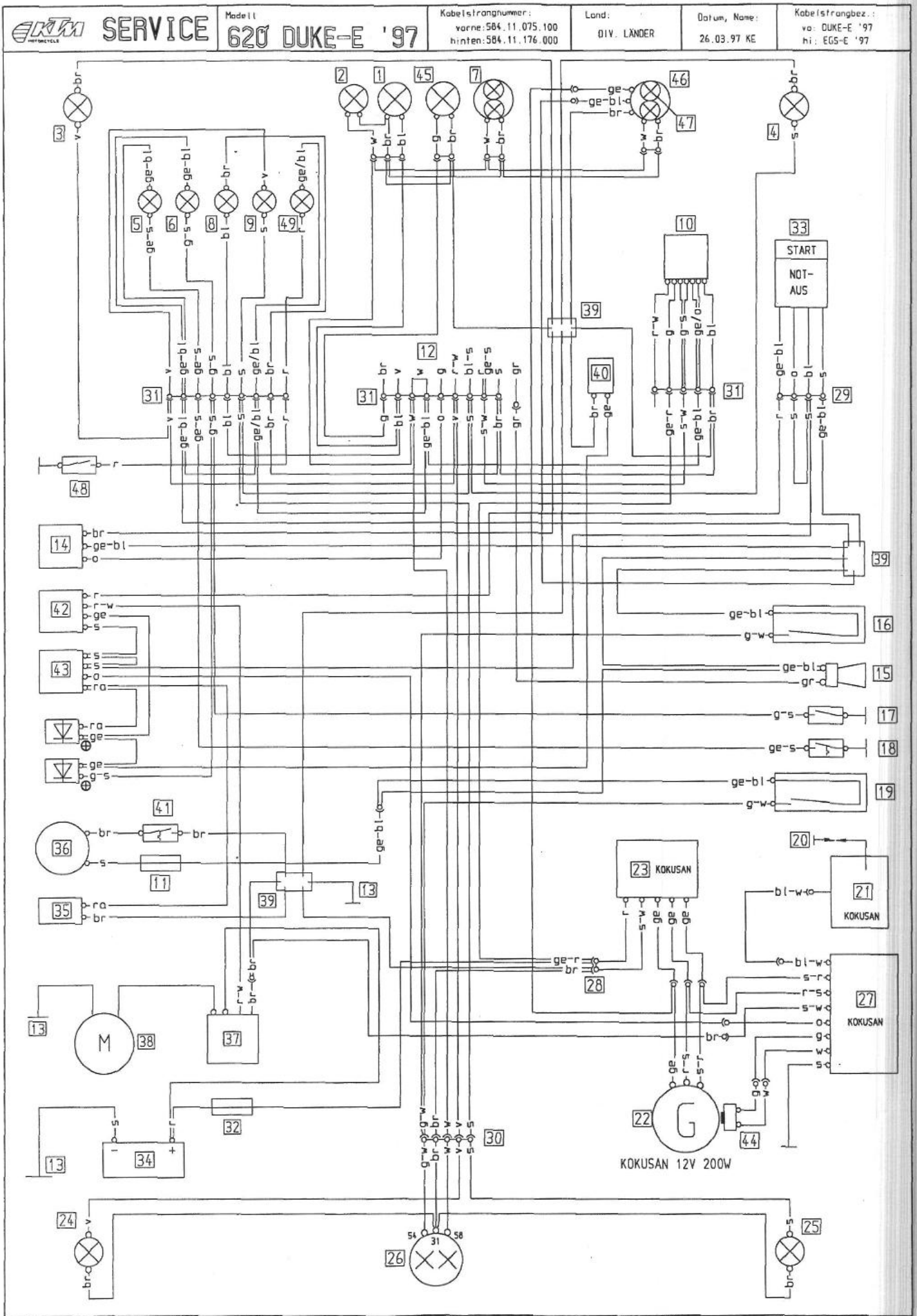


Motoröl

Verwenden Sie nur Markenöle, welche die Qualitätsanforderungen der API-Klassen SF, SG oder SH (Angaben auf dem Behälter) erfüllen oder übertreffen. Es können sowohl Mineralöle als auch Syntheticöle mit den hier angegebenen Spezifikationen verwendet werden.

! VORSICHT !

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


SERVICE
Modell
620 DUKE-E '97
Kabelstranghummer:
vorne:584.11.075.100
hinten:584.11.176.000
Land:
DIV. LÄNDER
Datum, Name:
26.03.97 KE
Kabelstrangbez.:
vo: DUKE-E '97
hi: EGS-E '97
START
NOT-
AUS
KOKUSAN
KOKUSAN 12V 200W

KTM 620 DUKE-E 1997

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Fernlicht-Scheinwerfer	1 main beam headlight	1 abbagliante	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 blinker left front	3 lampegg. ant. sn.	3 clignoteur av. gauche
4 Blinker re vo	4 blinker right front	4 lampegg. ant. dx.	4 clignoteur av. droit
5 Temperaturkontrolle	5 temperature control	5 controllo temperatura	5 temoin de temperature
6 Leerlaufanzeige	6 neutral	6 indicat.marcia folle	6 ind.de point mort
7 Tachobeleuchtung	7 tachometer light	7 luce di tachimetro	7 eclair.comp.vitesse
8 Fernlichtkontrolle	8 high beam control	8 spia abbagliante	8 temoin de feu route
9 Blinkerkontrolle	9 blink control	9 spia lampeggiatori	9 temoin de clignoteur
10 Zündschloß	10 ignition switch	10 int. accensione	10 contact.d'allum.
11 Lüftersicherung 5A	11 fan fuse 5A	11 fusibile 5A per ventola	11 fusible 5A pour ventil.
12 zum Kombischalter	12 to combinat. switch	12 multicomando	12 vers commutateur
13 Masseanschluß	13 ground connection	13 collegam. a massa	13 masse
14 Blinkgeber	14 blink signal system	14 trasmett. di lampeg.	14 centrale clignot.
15 Horn	15 horn	15 clacson	15 klaxon
16 Bremslichtsch. vo	16 stoplight switch f.	16 int.luce arresto ant.	16 cont.av de stop
17 Leerlaufschalter (N)	17 neutral switch (N)	17 interr.luce folle (N)	17 contact.pt.mort (N)
18 Thermoschalter	18 temperature switch	18 int. temperatura	18 contact. de temperature
19 Bremslichtsch. hi	19 stoplight switch r.	19 int.luce arresto post	19 contact.arr.de stop
20 Zündkerze	20 spark plug	20 candela	20 bougie
21 Zündspule	21 ignition coil	21 bobina d'accens.	21 bobine d'allumage
22 Generator	22 generator	22 dinamo	22 generateur
23 Regelgleichrichter	23 regulator-rectifier	23 regolatore di tens	23 regulat.redresseur
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg. post. sn.	24 clign.arr.gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg. post. dx.	25 clign.arr.droit
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal.post.di freno	26 feu arr.et de stop
27 CDI-Einheit	27 CDI-unit	27 CDI-scatola	27 boitier CDI
28 2-pol.Stecker	28 multip.cont.plug (2)	28 connettore a 2 poli	28 connect.multiple (2)
29 4-pol.Stecker	29 multip.cont.plug (4)	29 connettore a 4 poli	29 connect.multiple (4)
30 6-pol.Stecker	30 multip.cont.plug (6)	30 connettore a 6 poli	30 connect.multiple (6)
31 9-pol.Stecker	31 multip.cont.plug (9)	31 connettore a 9 poli	31 connect.multiple (9)
32 Hauptsicherung 10A	32 mainfuse 10A	32 fusibile principale 10A	32 fusible principal 10A
33 Starttast Notaussch.	33 run-off/start switch	33 disinseritor/partire	33 bout.de demar/arr.d'urg
34 Batterie 12V 8Ah	34 battery 12V 8Ah	34 batteria 12V 8Ah	34 batterie 12V 8Ah
35 Seitenständerschalter	35 sidestand switch	35 int.del cavalleto later.	35 commut.de bequille later
36 Lüftermotor	36 fan motor	36 ventilatore	36 ventilateur
37 Startrelaise	37 starter relay	37 rele d'avviamento	37 relaise de demarreur
38 Startermotor	38 starter engine	38 mot.d'avviamento elettr.	38 demarreur electrique
39 Parallelverbinder	39 parallel connector	39 parallelo composto	39 parallele connecteur
40 Kupplungsschalter	40 clutch switch	40 interrutore frizione	40 contact.de embrayage
41 Thermoschalter	41 temperature switch	41 int. temperatura	41 contact.de temperature
42 Starterhilfsrelaise	42 startor auxil. relay	42 rele avviam. ausiliario	42 relaise auxi demarrage
43 Seitenständerrelaise	43 sidestand relay	43 rele del cavalleto later.	43 relaise com.de bequ.lat.
44 Impulsgeber	44 pulser coil	44 trasmettitore d'impulsi	43 capteur
45 Abblendlicht	45 low beam	45 anabbaglianti	45 feu de croisement
46 Drehzahlmesser	46 tachometer	46 contagiri	46 compte-tours
47 Drehzahlmesserbel.	47 tachometer light	47 luce di contagiri	47 eclair compte-tours
48 Öldruckschalter	48 oil-pressure-switch	48 interrut.idraulico	48 mano-contact d'huile
49 Öldruckkontrolle	49 oil press.contr	49 contr. press.oli	49 temoin press.huile

Spanisch			
1 faro	18 interruptor temperatura	35 int. del caballete lateral
2 luz de posicion	19 interruptor luz de frendo tras	36 ventilador electrica
3 interm. izquierdo delantero	20 bujia	37 rele de arranque
4 intermitente derecho delantero	21 bobina de encendido	38 motor de arranque
5 control temperatura	22 generador	39 conector paralelo
6 indicador punto muerto	23 regulador de tension	40 interruptor de embraque
7 luz tacometro	24 intermitente izquierdo trasero	41 interruptor temperatura
8 lampara aviso luces largas	25 intermitente derecho trasero	42 rele del arranque
9 lampara aviso intermitentes	26 luz de freno trasero	43 rele del caballette lateral
10 llave de contacto	27 unidad cdi	44 generado de impulsos
11 fusible del ventilador 5A	28 conecdor multiple (2)	45 luces de crule
12 interruptor combinado	29 conector multiple (4)	46 cuentarreveluciones
13 conector a masa	30 conector multiple (6)	47 luz del cuentarrevolucion.
14 conjunto del. intermitente	31 conector multiple (9)	48 manocontacto de aleite
15 claxon	32 fusible principal 10A	49 control presion aceite
16 interruptor	33 boton de arranque par.de urg.	
17 interruptor punto muerto	34 bateria 12V 8 Ah	

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rossa	r rouge	r roja
ro rosa	ro pink	ro rosa	ro rose	ro rosado
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Start- Notaus- Schalter

	CEV	o	ge-bl	bl	s
ENGINE	⟳			●	
	⊠				
	ⓢ	●			

Zündschloß (Typ Zadi)

	ge/o	g	g-s	r-w	bl
⟳	●	●	●		
⊠				●	
🔒				●	
P			●	●	

Kombischalter (Typ CEV 100826000)

	s	br	v	r-w	bl-s	g	gr	r/ge-s
TURN L ⇦				●		●		
TURN R ⇨					●			
LIGHTS •								
H LO		●						●
H HI			●					●
HORN	●						●	
PASSING				●				●

KTM-SPORTMOTORCYCLE AKTIENGESELLSCHAFT
A-5230 Mattighofen • Postfach 91 • Austria
Internet: http://www.ktm.co.at
FN 102019 d - Landesgericht Ried im Innkreis