BEDIENUNGSANLEITUNG 2007

125 EXC SIX DAYS, EXC
200 XC, XC-W, EXC
250 XC, XC-W, EXC SIX DAYS, EXC
300 XC, XC-W, EXC SIX DAYS, EXC

ART. NR. 3.211.144DE



DEUTSCH

Wir möchten Sie recht herzlich zu Ihrer Entscheidung für ein KTM Motorrad beglückwünschen.
Sie sind nun Besitzer eines modernen Motorrades, das Ihnen bestimmt viel Freude bereiten wird, wenn Sie es auch entsprechend warten und pflegen.

Bitte tragen Sie unten die Seriennummern Ihres Fahrzeuges ein

Fahrgestell-Nummer	
Motor-Nummer	
Schlüssel-Nummer	
Händlerstempel	

Alle enthaltenen Angaben sind unverbindlich. Die KTM-SPORTMOTORCYCLE AG behält sich insbesondere das Recht vor, technische Angaben, Preise, Farben, Formen, Materialien, Dienst- und Serviceleistungen, Konstruktionen, Ausstattungen und ähnliches ohne vorheriger Ankündigung und ohne Angabe von Gründen zu ändern bzw. ersatzlos zu streichen, sie an lokale Gegebenheiten anzupassen sowie die Fertigung eines bestimmten Modells ohne vorherige Ankündigung einzustellen. KTM übernimmt keine Haftung für Liefermöglichkeiten, Abweichungen von Abbildungen und Beschreibungen sowie Druckfehler und Irrtümer. Die abgebildeten Modelle enthalten zum Teil Sonderausstattungen, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang gehören.

© 2006 by KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen AUSTRIA; Alle Rechte vorbehalten; Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung von KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen

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

EINSATZDEFINITION

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

Die Modelle XC/XC-W sind nicht für die Benutzung auf öffentlichen Strassen zugelassen.

Die Modelle EXC sind nur in unveränderter homologierter (gedrosselter) Version für den Straßenbetrieb zugelassen. **Ohne diese Leistungsbeschränkung (also entdrosselt) sind diese Modelle nur für den Geländebetrieb, nicht jedoch für den Straßenverkehr zugelassen.**
Die Modelle EXC sind für Geländesport-Ausdauerwettbewerbe (Enduro) konzipiert und **nicht für überwiegenden Motocross Einsatz** geeignet.

2-Takt Offroad Motorräder auf öffentlichen Strassen

KTM EXC Modelle sind kompromisslos für den Offroad-Einsatz entwickelt und nur bedingt für längere Fahrten auf öffentlichen Straßen geeignet. Fahrten auf diesen Straßen stellen völlig andere Anforderungen an den Motor und erfordern eine Anpassung an diese Einsatzbedingungen. Fragen Sie dazu Ihren KTM-Händler.

BEDIENUNGSANLEITUNG

Lesen Sie diese Bedienungsanleitung genau und vollständig, bevor Sie die erste Ausfahrt unternehmen. Sie enthält viele Informationen und Tipps, die Ihnen die Bedienung und Handhabung erleichtern werden. Nur so erfahren Sie, wie Sie das Motorrad am Besten für sich abstimmen und wie Sie sich vor Verletzungen schützen können. Außerdem enthält das Handbuch wichtige Informationen über die Wartung des Motorrades.
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.**

Die Bedienungsanleitung entsprach zum Zeitpunkt der Drucklegung dem neuesten Stand dieser Baureihe. Kleine Abweichungen, die sich aus der konstruktiven Weiterentwicklung der Motorräder ergeben, sind jedoch nie ganz auszuschließen. Die Bedienungsanleitung ist ein wichtiger Bestandteil des Motorrades und muss beim Weiterverkauf an den neuen Eigentümer übergeben werden.

WARTUNG

Voraussetzung für fehlerfreien Betrieb und die Vermeidung von vorzeitigem Verschleiß sind die Einhaltung der in der Bedienungsanleitung genannten Wartungs-, Pflege-, und Abstimmungsvorschriften von Motor und Fahrwerk. Schlechte Fahrwerkabstimmung kann Beschädigungen und Brüche an Fahrwerkskomponenten hervorrufen (siehe Kapitel Fahrwerk-Grundeinstellung prüfen).
Die Benutzung der Motorräder bei extremen Einsatzbedingungen, z.B. stark schlammiges und feuchtes Gelände, kann zu überdurchschnittlichem Verschleiß von Komponenten wie etwa Antriebsstrang oder Bremsen führen. Dem zufolge kann eine Wartung bzw. der Austausch von Verschleißteilen bereits vor Erreichen der Verschleißgrenze laut Wartungsplan notwendig sein.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, daß die im Kapitel „Wartungsarbeiten an Fahrgestell und Motor“ mit * gekennzeichneten Arbeiten von einer KTM Fachwerkstätte durchgeführt werden müssen. Wenn solche Wartungsarbeiten im Zuge eines Wettbewerbseinsatzes notwendig werden, müssen diese von einem ausgebildeten Mechaniker vorgenommen werden.
Bitte beachten Sie unbedingt die vorgeschriebenen Einfahrzeiten, Inspektions- und Wartungsintervalle. Deren genaue Einhaltung trägt wesentlich zur Erhöhung der Lebensdauer Ihres Motorrades bei.

GARANTIE
Die in der „Schmier- und Wartungstabelle“ vorgeschriebenen Servicearbeiten müssen unbedingt in einer KTM Fachwerkstätte durchgeführt und im Kundendienstheft bestätigt werden, da sonst jeglicher Garantieanspruch verloren geht.
Bei Schäden und Folgeschäden, die durch Manipulationen und Umbauten am Motorrad verursacht wurden, kann keine Gewährleistung beansprucht werden.

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

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

TRANSPORT
Achten Sie beim Transport Ihrer KTM darauf, dass diese mit Spannbändern oder anderen mechanischen Befestigungsvorrichtungen aufrechtgehalten wird und dass der Benzinhahn geschlossen ist. Sollte das Motorrad umkippen, kann Benzin aus dem Vergaser oder dem Benzintank laufen.

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

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Fahren !

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

Beilage: Ersatzteilkatalog Motor & Fahrgestell

INHALTSVERZEICHNIS »

Seite

LAGE DER SERIENNUMMERN 5
Fahrgestell-Nummer 5
Motor-Nummer, Motor-Typ 5

BEDIENUNGSELEMENTE 5
Kupplungshebel 5
Handbremshebel 5
Elektronischer Tacho 6
Kontrolllampen 10
Kombischalter (EXC) 11
Lichtschalter (XC-W) 11
Blinkerschalter 11
Not-Aus-Schalter (Australien) 11
Tankverschluss 12
Tankverschluss (XC, XC-W) 12
Kraftstoffhahn 12
Choke 12
Schalthebel 12
Kickstarter 13
Fußbremshebel 13
Seitenständer 13
Lenkungsschloss 13
Druckstufendämpfung der Gabel 14
Zugstufendämpfung der Gabel 14
Federvorspannung der Gabel (XC/EXC Six Days) 14
Druckstufendämpfung des Federbeines (XC, EXC) . . .15
Druckstufendämpfung des Federbeines (XC-W/EXC) . .15
Zugstufendämpfung des Federbeines 15

ALLGEMEINE TIPPS UND WARNHINWEISE ZUR INBETRIEBNAHME 16
Hinweise zur ersten Inbetriebnahme 16
Einfahren 16

FAHRANLEITUNG 17
Überprüfen vor jeder Inbetriebnahme 17
Startvorgang bei kaltem Motor 18
Startvorgang bei warmem Motor 18
Abhilfe bei „abgesoffenem" Motor 18
Anfahren 18
Schalten, Fahren 19
Abbremsen 19
Anhalten und Parken 19
Tanken, Kraftstoff 19

SCHMIER- UND WARTUNGSTABELLE 20

WARTUNGSARBEITEN AN FAHRGESTELL UND MOTOR . .24
Federvorspannung des Federbeines ändern 24
Schwenklager für PDS 24
Fahrwerks-Grundeinstellung zu Fahrergewicht 25
Federvorspannung der Gabel ändern 26
Gabelfedern tauschen 27
Telegabel entlüften 27
Staubmanschetten der Telegabel reinigen 27
Gabelversatz (Nachlauf) ändern (XC) 28
Steuerkopflagerung prüfen und nachstellen 29
Lenkerposition ändern 30
Kettenspannung kontrollieren 30
Kettenspannung korrigieren 31
Kettenpflege 31

Seite

Kettenverschleiß 31
Grundsätzliche Hinweise zu KTM Scheibenbremsen . .32
Leerweg am Handbremshebel einstellen 33
Bremsflüssigkeitsstand vorne prüfen 33
Bremsflüssigkeit vorne nachfüllen 33
Bremsklötze vorne kontrollieren 33
Bremsklötze vorne erneuern 34
Grundstellung des Fußbremshebels ändern 34
Bremsflüssigkeitsstand hinten prüfen 34
Bremsflüssigkeit hinten nachfüllen 34
Bremsklötze hinten kontrollieren 35
Bremsklötze hinten erneuern 35
Vorderrad aus- und einbauen 35
Hinterrad aus- und einbauen 36
Reifen, Reifenluftdruck 37
Speichenspannung kontrollieren 37
Batterie für Digitaltacho wechseln 37
Abstand des Magnetsensors kontrollieren / einstellen .38
Scheinwerferlampe / Standlichtlampe tauschen 38
Kühlsystem 39
Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren 39
Kühlsystem befüllen/entlüften 40
Luftfilter reinigen 40
Auspuffanlage 41
Grundstellung des Kupplungshebels ändern 41
Ölstand der hydraulischen Kupplung prüfen 41
Hydraulische Kupplung entlüften 42
Vergaser einstellen 42
Schwimmerkammer des Vergasers entleeren 44
Schwimmerniveau prüfen 44
Motorcharakteristik einstellen über Zündkurve 44
Motorcharakteristik einstellen über Hilfsfeder 45
Getriebeölstand kontrollieren (125/200) 46
Getriebeöl wechseln (125/200) 46
Getriebeölstand kontrollieren (250/300) 46
Getriebeöl wechseln (250/300) 46

REINIGUNG 47

KONSERVIERUNG FÜR DEN WINTERBETRIEB 47

LAGERUNG 47

TECHNISCHE DATEN – FAHRGESTELL 125 / 200 48

TECHNISCHE DATEN – MOTOR 125 / 200 50

TECHNISCHE DATEN – FAHRGESTELL 250 / 300 52

TECHNISCHE DATEN – MOTOR 250 / 300 54

STICHWORTVERZEICHNIS 56

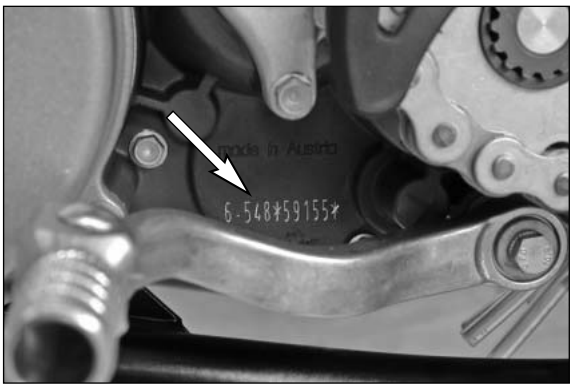
SCHALTPLÄNE, VERGASERTABELLEN . . . . . .ANHANG

LAGE DER SERIENNUMMERN »



Fahrgestell-Nummer

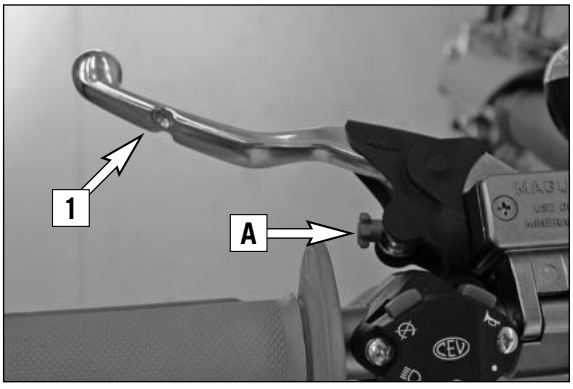
Die Fahrgestell-Nummer ist auf der rechten Seite des Steuerkopfrohres eingeschlagen. Notieren Sie sich diese Nummer auf Seite 1



Motor-Nummer, Motor-Typ

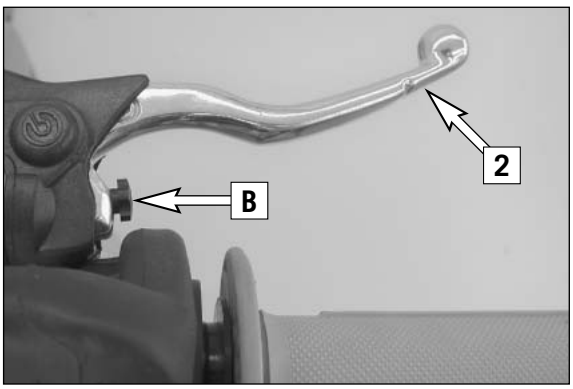
Motornummer und Motortyp sind an der linken Motorseite unterhalb des Kettenritzels eingeprägt. Notieren Sie sich diese Nummer auf Seite 1.

BEDIENUNGSELEMENTE »



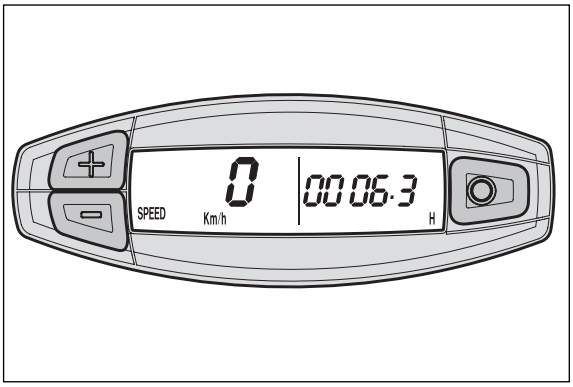
Kupplungshebel

Der Kupplungshebel **[1]** ist am Lenker links angebracht. Mit der Einstellschraube **[A]** kann die Grundstellung des Kupplungshebels verändert werden (siehe Wartungsarbeiten).
Die Kupplung wird hydraulisch betätigt und stellt sich automatisch nach.



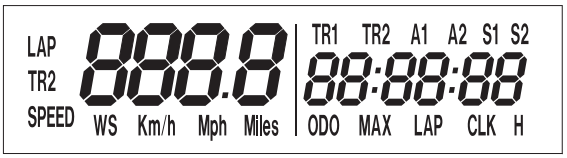
Handbremshebel

Der Handbremshebel **[2]** befindet sich am Lenker rechts und betätigt die Vorderradbremse. Mit der Einstellschraube **[B]** kann die Grundstellung des Handbremshebels verändert werden (siehe Wartungsarbeiten).



Elektronischer Tacho

Das Display des elektronischen Tachos wird aktiviert, sobald am Tacho eine Taste betätigt wird bzw. vom Radsensor ein Impuls kommt. Das Display wird beleuchtet wenn der Motor läuft.
Die Anzeige im Display erlischt, wenn 1 Minute lang keine Taste betätigt wird bzw. vom Radsensor kein Impuls kommt.
Mit der Taste **O** werden die Anzeigemodi gewechselt.
Mit den Tasten **+** und – werden verschiedene Funktionen gesteuert.



TEST

Zum Funktionstest des Displays leuchten kurz alle Anzeigesegmente auf.



WS (wheel size)

Die Anzeige wechselt und es wird kurz der Umfang des Vorderrades in Millimeter angezeigt (2205 mm entspricht dem Umfang des 21" Vorderrades mit Serienbereifung).
Danach wird in den zuletzt eingestellten Anzeigemodus gewechselt.



Anzeigemodus SPEED / H (Betriebsstunden)

Im Auslieferungszustand sind nur die Anzeigemodi SPEED / H und SPEED / ODO aktiviert. Wenn das Display aktiv ist und das Vorderrad dreht sich nicht, wird SPEED/H angezeigt. Sobald sich das Vorderrad dreht, wird automatisch in den Anzeigemodus SPEED/ODO gewechselt.

SPEED zeigt die Geschwindigkeit an.

H zeigt die Betriebsstunden des Motors an. Der Betriebsstundenzähler beginnt zu zählen, sobald der Motor gestartet wird. Der angezeigte Wert kann nicht verändert werden.
Bei den KTM Offroad-Motorrädern sind die Wartungsintervalle teilweise in Betriebsstunden angegeben, der Betriebsstundenzähler ist hier sehr hilfreich.

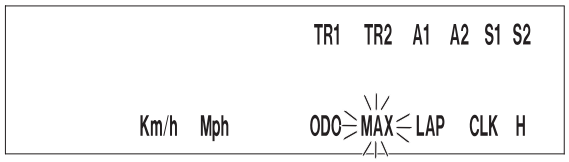


Anzeigemodus SPEED / ODO (Odometer)

Im Modus SPEED/ODO wird die Geschwindigkeit und die gesamte zurückgelegte Strecke angezeigt.
Wenn das Vorderrad stillsteht, wird automatisch in den Anzeigemodus SPEED/H gewechselt.

Taste **+**	keine Funktion
Taste –	keine Funktion
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	wechselt in den nächsten Anzeigemodus

Der elektronische Tachometer hat viele Anzeigemodi (Funktionen), die Sie zusätzlich aktivieren (einblenden) können (siehe Abschnitt: Anzeigemodi aktivieren und deaktivieren).



Anzeigemodi aktivieren und deaktivieren

Dazu im Anzeigemodus SPEED/H die Taste O 3 Sekunden drücken, um in das SETUP Menü zu gelangen. Es werden die aktiven Funktionen angezeigt. Die jeweils blinkende Anzeige kann mit der Taste **+** aktiviert und mit der Taste – deaktiviert werden.
Zum Speichern der Einstellungen die Taste O 3 Sekunden drücken.
Wenn 20 Sekunden keine Taste betätigt wird, werden automatisch die Einstellungen gespeichert und in den Anzeigemodus SPEED/H gewechselt.

Taste **+**	aktiviert die blinkende Anzeige
Taste –	deaktiviert die blinkende Anzeige
Taste O kurz	wechselt zur nächsten Anzeige ohne Veränderung
Taste O 3 sek	startet SETUP speichert die Einstellungen und wechselt zu SPEED/H

Folgende Anzeigemodi können aktiviert werden:

TR1	Tripmaster 1
TR2	Tripmaster 2
A1	Durchschnittgeschwindigkeit 1
A2	Durchschnittgeschwindigkeit 2
S1	Stoppuhr 1
S2	Stoppuhr 2
CLK	Uhr
LAP	Rundenzeit
MAX	Höchstgeschwindigkeit
KMH/MPH	Anzeige in Kilometer bzw. Meilen (siehe Abschnitt: Kilometer oder Meilen)

Wenn Sie alle Anzeigemodi aktiviert haben, sind diese in folgender Reihenfolge abrufbar:
SPEED/H, SPEED/CLK, SPEED/LAP, LAP/LAP, SPEED/MAX, SPEED/ODO, SPEED/TR1, SPEED/TR2, SPEED/A1, SPEED/A2, SPEED/S1, SPEED/S2



Anzeigemodus **SPEED / CLK** (Uhrzeit)

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

Taste **+**	keine Funktion
Taste –	keine Funktion
Taste O kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste O 3 sek	Menü Uhrzeit einstellen

Einstellen der Uhrzeit siehe Abschnitt Uhrzeit einstellen.



Anzeigemodus **SPEED / LAP** (Rundenzeit)

Sie können mit der manuellen Stoppuhr bis zu 10 Rundenzeiten stoppen und speichern, die Sie im Anzeigemodus LAP/LAP abfragen können (siehe unten). LAP zeigt die Rundenzeiten in Stunden, Minuten und Sekunden an.

Taste **+**	startet und stoppt die Stoppuhr, Rundenzeit wird nicht auf 0 gesetzt
Taste –	Stoppt laufende Stoppuhr, speichert die Rundenzeit und startet die Stoppuhr neu, Zeit beginnt bei 0. Auf diese Weise können 10 Rundenzeiten gespeichert werden. Wenn die Rundenzeit nach dem Drücken der Taste – weiter läuft, sind alle 10 Speicherplätze belegt. Sie können alle gespeicherten Rundenzeiten löschen, indem Sie im Anzeigemodus SPEED/LAP die Taste O 3 Sekunden drücken.
Taste O kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus Wenn keine Rundenzeiten gespeichert sind oder das Motorrad fährt, wird der Anzeigemodus LAP/LAP übersprungen.
Taste O 3 sek	löscht alle Werte LAP



Anzeigemodus LAP / LAP (Rundenzeiten abfragen)

Der Anzeigemodus LAP/LAP ist nur abrufbar, wenn Rundenzeiten gespeichert sind und das Vorderrad steht. Angezeigt wird die Rundennummer und die gestoppte Rundenzeit in Stunden, Minuten und Sekunden. Mit der Taste **+** gelangen Sie zur nächsten Rundenzeit.
Sie können die gespeicherten Rundenzeiten löschen, indem Sie im Anzeigemodus SPEED/LAP die Taste **O** 3 Sekunden drücken.

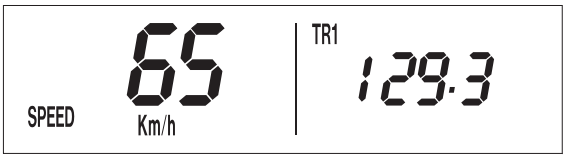
Taste **+**	wechselt zur nächsten Rundenzeit.
Taste –	keine Funktion
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	wechselt in den nächsten Anzeigemodus



Anzeigemodus SPEED / MAX (Höchstgeschwindigkeit)

MAX zeigt die gefahrene Höchstgeschwindigkeit an und ist immer aktiv.

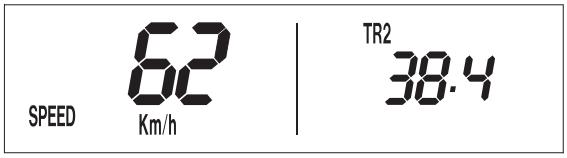
Taste **+**	keine Funktion
Taste –	keine Funktion
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	löscht den Wert MAX



Anzeigemodus SPEED / TR1 (Tripmaster 1)

Der Tripmaster 1 läuft immer mit und zählt bis 999,9. Mit ihm kann die Streckenlänge bei Ausfahrten oder die Distanz zwischen 2 Tankstopps gemessen werden.
TR1 ist mit A1 (Durchschnittgeschwindigkeit 1) und S1 (Stoppuhr 1) gekoppelt. Die Berechnung dieser Werte wird mit dem ersten Impuls des Radsensors (Vorderrad dreht sich) aktiviert und endet 3 Sekunden nach dem letzten Impuls (Vorderrad steht).
Wird 999,9 überschritten, werden die Werte TR1, A1 und S1 automatisch gelöscht.

Taste **+**	keine Funktion
Taste –	keine Funktion
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	löscht die Werte TR1, S1, A1



Anzeigemodus SPEED / TR2 (Tripmaster 2)

Der Tripmaster 2 läuft immer mit und zählt bis 999,9. Im Gegensatz zu TR1 kann der angezeigte Wert manuell mit den Tasten **+** und – verändert werden. Eine sehr praktische Funktion bei Fahrten nach Roadbook.

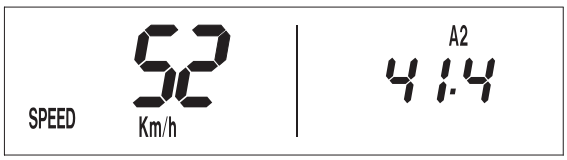
Taste **+**	erhöht den Wert TR2
Taste –	verringert den Wert TR2
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	löscht den Wert TR2



Anzeigemodus SPEED / A1 (Durchschnittgeschwindigkeit 1)

A1 zeigt die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Berechnungsbasis von TR1 (Tripmaster 1) und S1 (Stoppuhr 1) an. Die Berechnung dieses Wertes wird mit dem ersten Impuls des Radsensors aktiviert und endet 3 Sekunden nach dem letzten Impuls.

Taste **+**	keine Funktion
Taste –	keine Funktion
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	löscht die Werte TR1, S1, A1



Anzeigemodus SPEED / A2 (Durchschnittgeschwindigkeit 2)

A2 zeigt die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Berechnungsbasis von TR2 (Tripmaster 2) und S2 (Stoppuhr 2) an.
Der angezeigte Wert kann von der tatsächlichen Durchschnittsgeschwindigkeit abweichen, wenn TR2 manuell geändert wurde, bzw. wenn S2 nach der Fahrt nicht gestoppt wurde.

Taste **+**	keine Funktion
Taste –	keine Funktion
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	wechselt in den nächsten Anzeigemodus



Anzeigemodus SPEED / S1 (Stoppuhr 1)

S1 zeigt die Fahrzeit auf Basis von TR1 an und läuft weiter, sobald vom Radsensor Impulse kommen. Die Berechnung dieses Wertes wird mit dem ersten Impuls des Radsensors aktiviert und endet 3 Sekunden nach dem letzten Impuls.

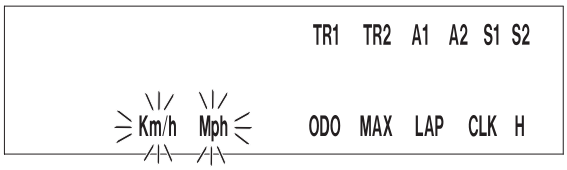
Taste **+**	keine Funktion
Taste –	keine Funktion
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	löscht die Werte TR1, S1, A1



Anzeigemodus SPEED / S2 (Stoppuhr 2)

S2 ist eine manuelle Stoppuhr. Durch drücken der Taste **+** wird die Stoppuhr gestartet, nochmaliges drücken hält die Stoppuhr an. Bei nochmaligem Drücken der Taste **+** läuft die Zeit weiter.
Durch kurzes Drücken der Taste **O** können Sie in den nächsten Anzeigemodus wechseln. Wenn S2 im Hintergrund weiterläuft, werden Sie in anderen Anzeigemodi durch blinken von S2 darauf aufmerksam gemacht. Um S2 zu stoppen, müssen Sie in den Anzeigemodus SPEED/S2 wechseln und die Taste **+** drücken.

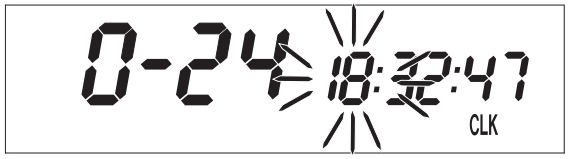
Taste **+**	startet und stoppt die Stoppuhr
Taste –	keine Funktion
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	löscht den Wert S2



Kilometer oder Meilen

Die Maßeinheit (Kilometer oder Meilen) kann umgestellt werden. Der Wert ODO bleibt erhalten und wird entsprechend umgerechnet. Die Werte TR1, A1, S1, TR2 und A2 werden dabei gelöscht.
Dazu im Anzeigemodus SPEED/H die Taste **O** 3 Sekunden drücken, um in das SETUP Menü zu gelangen. Taste **O** so oft drücken, bis die Anzeige KMH/MPH blinkt. Taste **+** kurz drücken um in die Auswahl zu gelangen, Taste **+** für KMH Anzeige oder Taste – für MPH Anzeige drücken.
Zum Speichern die Taste **O** 1x kurz und dann 3 Sekunden drücken, bis der Anzeigemodus in SPEED/H wechselt.
Wenn 20 Sekunden keine Taste gedrückt wird, wird automatisch die Einstellung gespeichert und in den Anzeigemodus SPEED/H gewechselt.

Taste **+**	Einstieg in die Auswahl aktiviert KMH Anzeige
Taste –	aktiviert MPH Anzeige
Taste **O** kurz	wechselt zur nächsten Anzeige wechselt von der Auswahl in das SETUP Menü
Taste **O** 3 sek	speichert und schließt das SETUP Menü



Uhrzeit einstellen

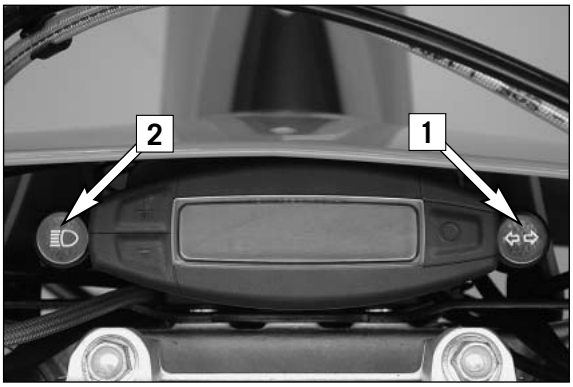
Zum Einstellen der Uhrzeit den Motor abstellen, in Anzeigemodus SPEED/CLK gehen und Taste O 3 Sekunden drücken. Der jeweils blinkende Wert kann mit den Tasten + und – geändert werden. Durch Drücken der Taste O wechseln Sie zum nächsten Wert. 0-12 zeigt die Zeit in 12 Stunden Modus an, 0-24 im 24 Stunden Modus.
Zum Speichern der Einstellungen die Taste O 3 Sekunden drücken.
Wenn 20 Sekunden keine Taste gedrückt wird, werden automatisch die Einstellungen gespeichert und in den Anzeigemodus SPEED/CLK gewechselt.

Taste **+**	Zeit +
Taste –	Zeit –
Taste O kurz	wechselt zum nächsten Wert
Taste O 3 sek	startet SETUP speichert Uhrzeit und wechselt in den Anzeigemodus SPEED/CLK.

Motorrad steht	Motorrad fährt	**ÜBERSICHT FUNKTIONEN ELEKTRONISCHER TACHOMETER**				
		Anzeige	Taste **+ kurz**	Taste – **kurz**	Taste O **kurz**	Taste O **3 sek**
X		**SPEED / H**	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	Menü Setup Anzeige
X	X	**SPEED / CLK**	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	Menü Uhrzeit einstellen
X	X	**SPEED / LAP**	startet - stoppt LAP Wert LAP bleibt erhalten	stoppt LAP, speichert Wert LAP, setzt LAP auf 0	nächster Anzeigemodus	löscht alle Werte LAP
X		**LAP / LAP**	nächster Wert	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	nächster Anzeigemodus
X	X	**SPEED / MAX**	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	löscht MAX
	X	**SPEED / ODO**	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	nächster Anzeigemodus
X	X	**SPEED / TR1**	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	löscht TR1, S1, A1
X	X	**SPEED / TR2**	erhöht Wert TR2	verringert Wert TR2	nächster Anzeigemodus	löscht TR2
X	X	**SPEED / A1**	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	löscht TR1, S1, A1
X	X	**SPEED / A2**	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	nächster Anzeigemodus
X	X	**SPEED / S1**	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	löscht TR1, S1, A1
X	X	**SPEED / S2**	startet - stoppt S2	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	löscht S2

Wenn plötzlich CLK, LAP, MAX, TR1, TR2 A1, A2, S1 und S2 gelöscht sind, ist die Batterie im elektronischen Tacho leer und muß erneuert werden (siehe Abschnitt: Batterie im elektronischen Tacho wechseln).

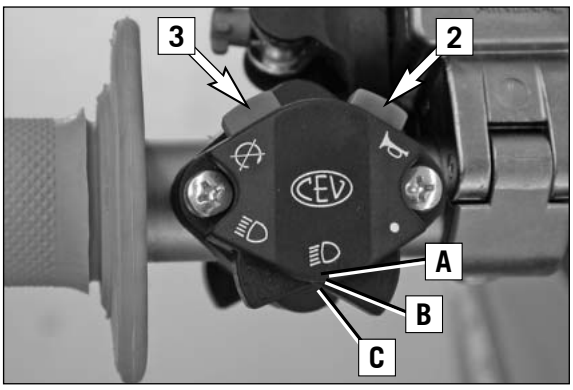
Als Zubehör ist ein Tripmaster-Schalter erhältlich, mit dem Sie die Funktionen des elektronischen Tachos vom Lenker aus steuern können.



Kontrolllampen

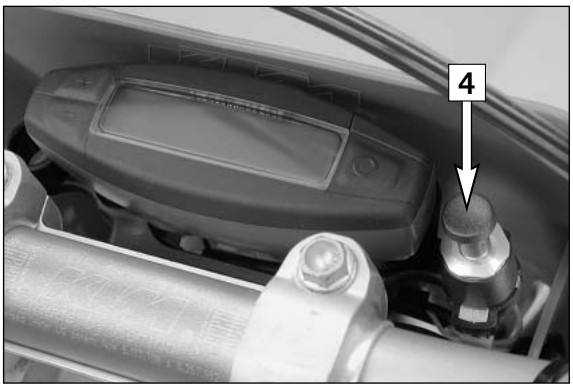
Die grüne Kontrolllampe **[1]** leuchtet bei eingeschaltetem Blinker im Blinkrhythmus.

Die blaue Kontrolllampe **[2]** leuchtet, wenn das Fernlicht eingeschaltet ist.



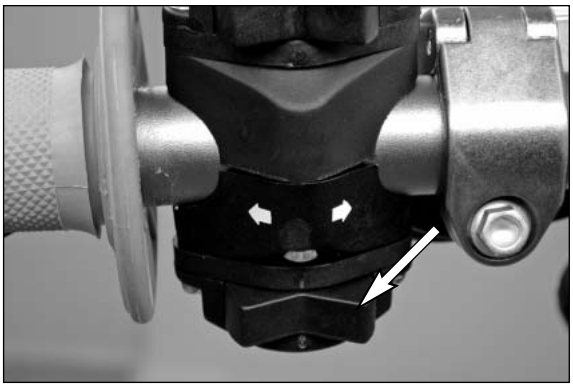
Kombischalter (EXC/EXC Six Days)

Der Lichtschalter hat 2, bzw. 3 Schaltstellungen
[A] = Licht aus (das Licht läßt sich nicht bei allen Modellen ausschalten)
[B] = Abblendlicht ein
[C] = Fernlicht ein
Mit dem Taster **[2]** wird das Horn betätigt.
Der rote Kurzschlußtaster **[3]** dient zum Abstellen des Motors. Taster gedrückt halten, bis der Motor stillsteht.



Lichtschalter (XC-W)

Bei diesem Modell wird der Scheinwerfer mit dem Zugschalter **[4]** eingeschaltet.

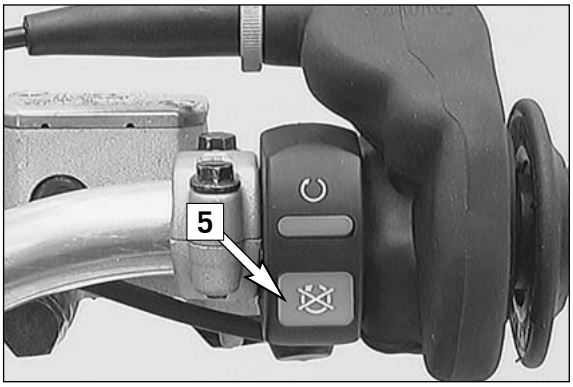


Blinkerschalter

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

⇦ Blinker links

⇨ Blinker rechts

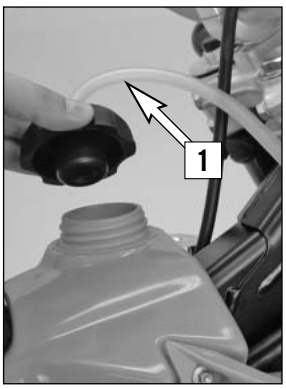


Not-Aus-Schalter (Australien)

Der Not-Aus-Schalter **[5]** befindet sich neben dem Gasdrehgriff. Er ist in erster Linie als Sicherheits- oder Not-Aus-Schalter gedacht und sollte normalerweise eingeschaltet sein.

⊗ In dieser Stellung ist der Zündstromkreis kurzgeschlossen, der laufende Motor stirbt sofort ab, der stehende Motor springt nicht an.

○ In dieser Stellung ist der Zündstromkreis freigegeben, der Motor kann gestartet werden.





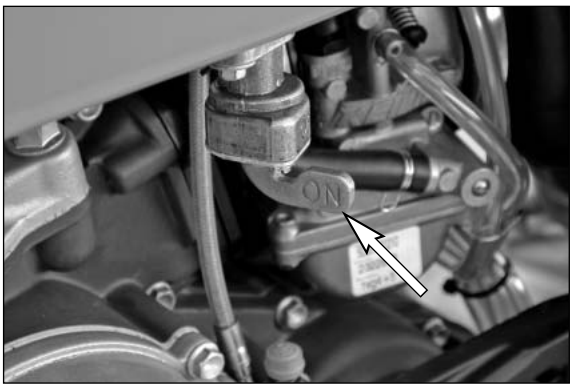
Tankverschluss (EXC/EXC Six Days)

Öffnen: Tankverschluss gegen den Uhrzeigersinn drehen.
Schließen: Tankverschluss aufsetzen und im Uhrzeigersinn festschrauben.

Tankverschluss (XC, XC-W)

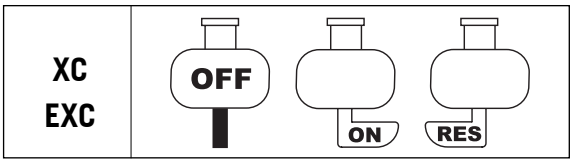
Öffnen: Tankverschluss ca. 45° gegen den Uhrzeigersinn drehen.
Schließen: Tankverschluss aufsetzen und 45° im Uhrzeigersinn drehen.

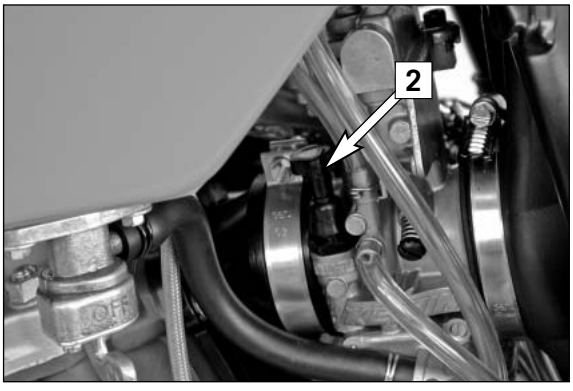
Tankentlüftungsschlauch **[1]** knickfrei verlegen.



Kraftstoffhahn

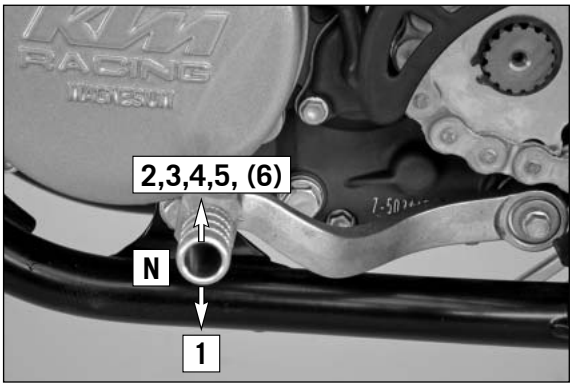
OFF In dieser Stellung ist der Kraftstoffhahn geschlossen. Es kann kein Kraftstoff zum Vergaser fließen.
ON Bei Betrieb des Motorrades ist der Drehgriff in Stellung ON zu bringen. Nun kann Kraftstoff zum Vergaser fließen. In dieser Stellung entleert sich der Tank bis auf die Reserve.
RES Die Reserve wird erst dann verbraucht, wenn der Drehgriff in Stellung RES gebracht wird. Tanken Sie so bald als möglich Kraftstoff nach und vergessen Sie nicht den Drehgriff wieder in Stellung ON zu drehen, damit Sie auch das nächste Mal die Reserve zu Verfügung haben.
Reserve beim 8,5/10-Liter Tank .1,3 Liter
Reserve beim 11,2-Liter Tank . . .1,7 Liter





Choke

Wenn man den Chokeknopf **[2]** bis zum Anschlag nach oben zieht, wird im Vergaser eine Bohrung freigegeben, über die der Motor zusätzlich Kraftstoff ansaugen kann. Dadurch ergibt sich ein „fettes“ Kraftstoff-Luftgemisch, wie es beim Kaltstart benötigt wird.
Wenn man den Chokeknopf nach unten drückt, wird die Bohrung im Vergaser wieder verschlossen.



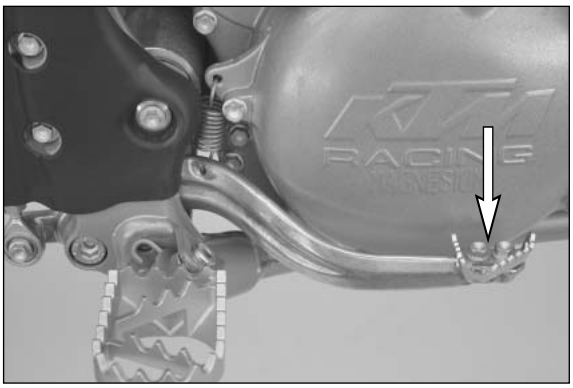
Schalthebel

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



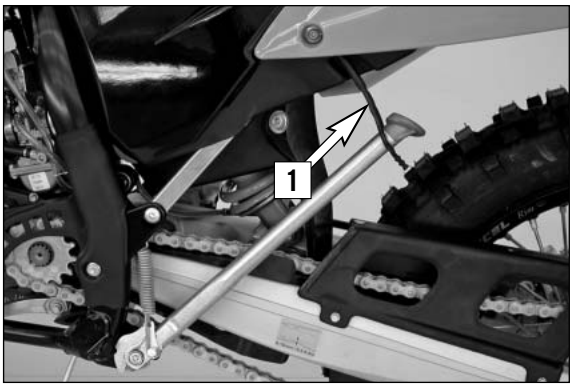
Kickstarter

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



Fußbremshebel

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



Seitenständer

Seitenständer mit dem Fuß auf den Boden drücken und mit dem Motorrad belasten. Achten Sie auf festen Untergrund und sicheren Stand. Wenn Sie mit dem Motorrad im Gelände fahren, kann der hochgeklappte Seitenständer zusätzlich mit dem Gummiband **[1]** gesichert werden.

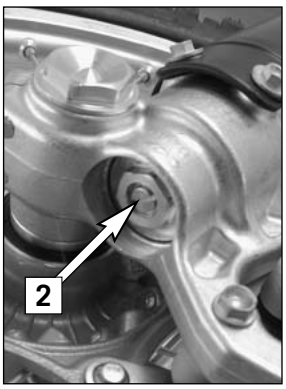


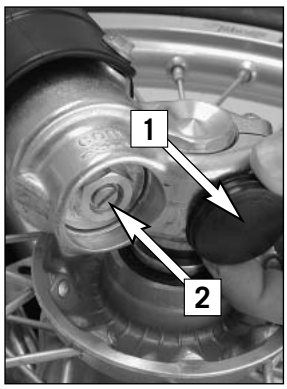
Lenkungsschloss

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

! VORSICHT

Lassen Sie den Schlüssel nie im Absperrschloss stecken. Wenn Sie die Lenkung nach links einschlagen kann der Schlüssel beschädigt werden.



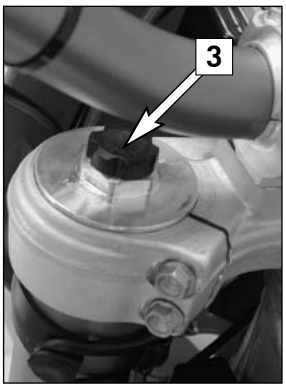


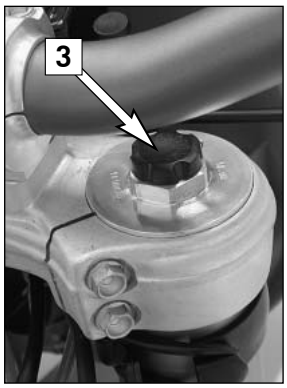
Druckstufendämpfung der Gabel

Die hydraulische Druckstufendämpfung bestimmt das Verhalten beim Einfedern der Gabel.Nehmen Sie die Schutzkappe **[1]** ab.
Der Dämpfungsgrad der Druckstufe kann mit den Einstellschrauben **[2]** am unteren Ende der Gabelbeine verstellt werden. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung beim Einfedern.
STANDARD-EINSTELLUNG:

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

Typ WP Suspension 14187C02 . . . . .20 Klicks
Typ WP Suspension 14187C04 . . . . .20 Klicks
Typ WP Suspension 14187C27 . . . . .18 Klicks
Typ WP Suspension 14187C28 . . . . .18 Klicks



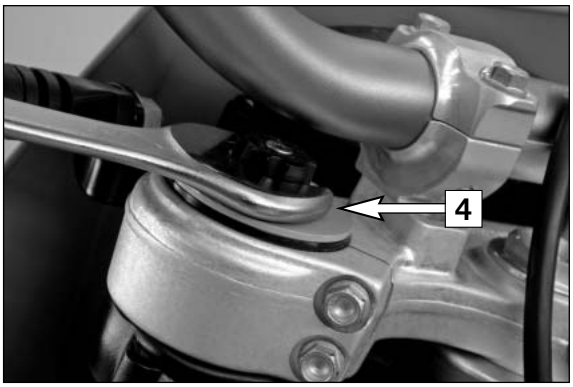


Zugstufendämpfung der Gabel

Die hydraulische Zugstufendämpfung bestimmt das Verhalten beim Ausfedern der Gabel.
Der Dämpfungsgrad der Zugstufe kann mit den Einstellschrauben **[3]** verstellt werden. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung beim Ausfedern.
STANDARD-EINSTELLUNG:

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

Typ WP Suspension 14187C02 . . . . .20 Klicks
Typ WP Suspension 14187C04 . . . . .20 Klicks
Typ WP Suspension 14187C27 . . . . .20 Klicks
Typ WP Suspension 14187C28 . . . . .20 Klicks



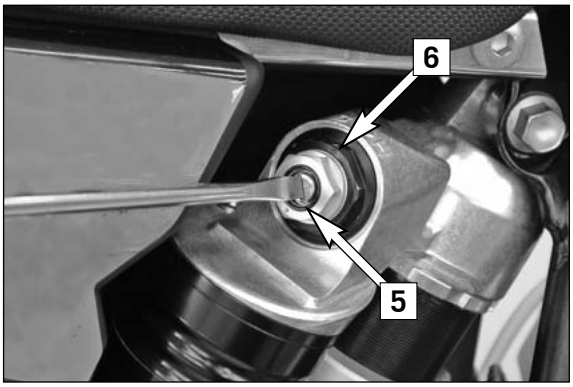
Federvorspannung der Gabel (XC, EXC Six Days)

Die Federvorspannung der Gabel kann mit den Einstellschrauben **[4]** verändert werden. Verwenden Sie dazu einen Gabelschlüssel 24 mm.
Weitere Beschreibungen finden Sie im Kapitel „Gabel und Federbein einstellen“.



Druckstufendämpfung des Federbeines (XC, EXC Six Days)

Das Federbein der XC/EXC Six Days Modelle verfügt über die Möglichkeit, im Low- und Highspeed Bereich die Druckstufendämpfung getrennt abzustimmen (Dual Compression Control).
Die Bezeichnung Low- und Highspeed ist auf die Bewegung des Federbeins beim Einfedern bezogen und nicht auf die Fahrtgeschwindigkeit des Motorrades.
Die Low- und Highspeed Technik arbeitet übergreifend.
Von langsamer bis normaler Einfederungsgeschwindigkeit des Federbeines wirkt in erster Linie die Lowspeed Einstellung.
Die Highspeed Einstellung zeigt ihre Wirkung beim schnellen Einfedern.
Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung.



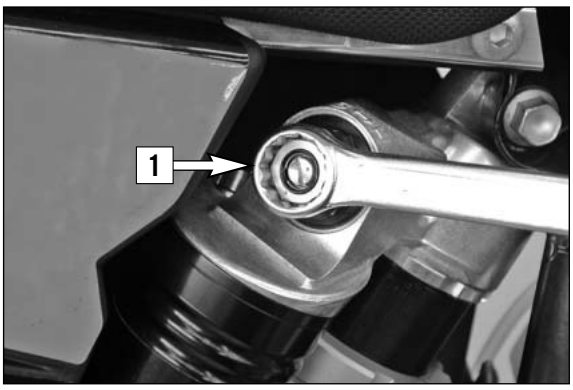
STANDARDEINSTELLUNG LOWSPEED:

- Einstellschraube **[5]** mit einem Schraubendreher bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen.
- Dem Federbeintyp entsprechende Anzahl von Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

Typ WP Suspension 14187C27 . . . . .15 Klicks
Typ WP Suspension 14187C28 . . . . .15 Klicks

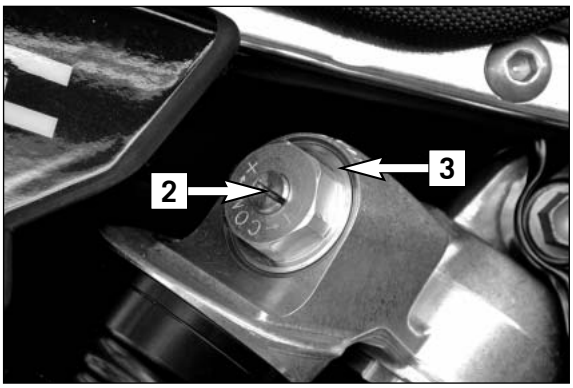
⚠ ACHTUNG

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.
Lösen Sie daher auch nie die schwarze Verschraubung [6] (24mm).



STANDARDEINSTELLUNG HIGHSPEED:
- Einstellschraube **[1]** mit einem Ringschlüssel bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen.
- Dem Federbeintyp entsprechende Anzahl von Umdrehungen gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

Typ WP Suspension 14187C27 . . . . .1 Umdrehung
Typ WP Suspension 14187C28 . . . . .1,25 Umdrehung



Druckstufendämpfung des Federbeines (XC-W, EXC)

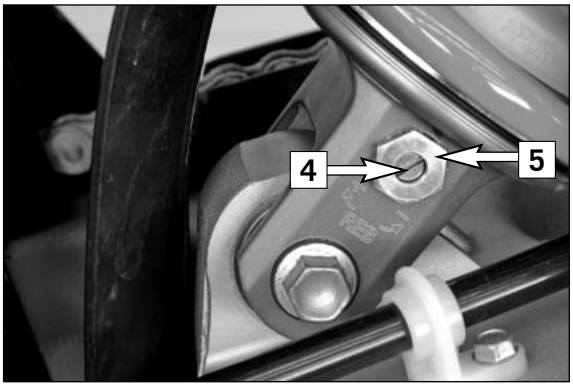
Bei den XC-W und EXC Federbeinen kann die Druckstufendämpfung (beim Einfedern) eingestellt werden (Mono Compression Control).
Der Dämpfungsgrad läßt sich mit der Einstellschraube **[2]** einstellen. Verwenden Sie dazu einen Schraubendreher. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung.

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

Typ WP Suspension 14187C02 . . . . .17 Klicks
Typ WP Suspension 14187C04 . . . . .15 Klicks
Typ WP Suspension 14187C27 . . . . .15 Klicks
Typ WP Suspension 14187C28 . . . . .15 Klicks

⚠ 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.
Lösen Sie daher auch nie die Verschraubung [3] (24mm).



Zugstufendämpfung des Federbeines

Der Dämpfungsgrad der Zugstufe kann mit der Einstellschraube **[4]** (REB) verstellt werden. Drehen nach rechts erhöht die Dämpfung, Drehen nach links veringert die Dämpfung beim Ausfedern.

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

Typ WP Suspension 14187C02 . . . . .26 Klicks
Typ WP Suspension 14187C04 . . . . .25 Klicks
Typ WP Suspension 14187C27 . . . . .24 Klicks
Typ WP Suspension 14187C28 . . . . .24 Klicks

⚠ 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.
Lösen Sie daher auch nie die Verschraubung [5] (15mm).

Hinweise zur ersten Inbetriebnahme

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

Einfahren

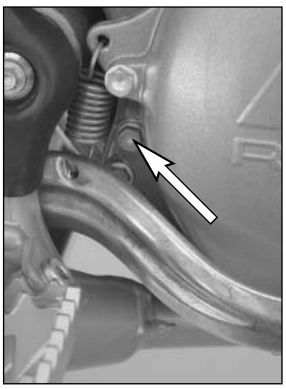
Auch noch so fein bearbeitete Flächen an den Motorteilen haben rauhere Oberflächen als Teile, die schon längere Zeit aufeinander gleiten. Jeder Motor muss daher einlaufen. Aus diesem Grund darf der Motor während der ersten 500 Kilometer bzw. 5 Stunden nicht bis an seine Leistungsgrenze beansprucht werden.
Einfahren mit geringer, jedoch wechselnder Belastung.

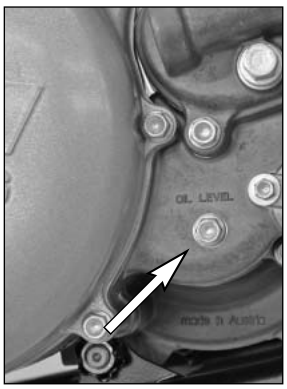
! VORSICHT

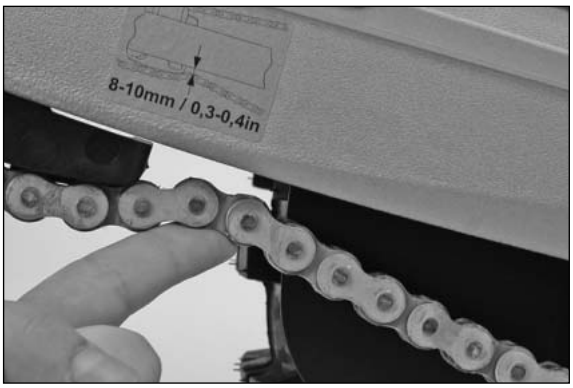
Während der ersten 500 Kilometer bzw. 5 Stunden keine Volllastfahrten.

⚠ ACHTUNG

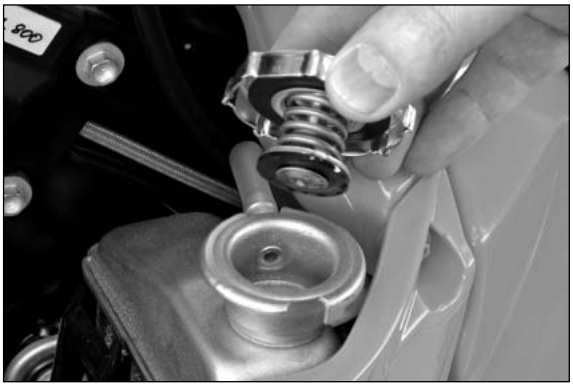
- **Ziehen Sie sich für die Fahrt entsprechend an. Clevere KTM-Fahrer tragen stets einen Helm, Stiefel, Handschuhe und eine Jacke, egal ob es sich um eine Tagesreise oder nur um eine kurze Ausfahrt handelt. Die Schutzkleidung sollte auffällig sein, damit Sie schon früh von anderen Verkehrsteilnehmern gesehen werden. Der Beifahrer braucht selbstverständlich auch entsprechende Schutzkleidung.**
- **Schalten Sie auf Ihren Fahrten immer das Licht ein, damit Sie von den anderen Verkehrsteilnehmern früh gesehen werden.**
- **Fahren Sie nicht nach Alkoholkonsum.**
- **Verwenden Sie nur Zubehörteile, die von KTM freigegeben sind. Frontverkleidungen können zum Beispiel bei hohen Geschwindigkeiten das Fahrverhalten des Motorrades negativ beeinflussen. Koffer, Zusatztanks usw. können sich durch die geänderte Gewichtsverteilung ebenfalls negativ auf das Fahrverhalten auswirken.**
- **Vorder- und Hinterrad dürfen nur mit Reifen gleichartiger Profilgestaltung bereift sein. Reifenfreigaben beachten!**
- **Nach 30 Minuten Fahrzeit unbedingt Speichenspannung prüfen. Bei neuen Rädern verringert sich die Speichenspannung innerhalb kurzer Zeit. Wird mit lockeren Speichen weitergefahren, können Speichen reissen, was zu unstabilem Fahrverhalten führt (siehe Speichenspannung kontrollieren)**
- **Befolgen Sie die Verkehrsvorschriften, fahren Sie defensiv und vorausschauend um Gefahren möglichst früh zu erkennen.**
- **Passen Sie die Fahrtgeschwindigkeit den Verhältnissen und Ihrem Fahrkönnen an.**
- **Fahren Sie vorsichtig auf unbekannten Strassen bzw. in unbekanntem Gelände.**
- **Im Gelände sollten Sie stets mit einem Freund auf einem zweiten Motorrad unterwegs sein, damit Sie sich im Falle von Schwierigkeiten gegenseitig helfen können.**
- **Erneuern Sie das Helmvisier bzw. das Brillenglas rechtzeitig. Bei Gegenlicht ist man mit zerkratztem Visier oder zerkratzter Brille praktisch blind.**
- **Lassen Sie das Motorrad nie unbeaufsichtigt solange der Motor läuft.**
- **Die Modelle sind nur für 1 Person konstruiert und ausgelegt. Ein Beifahrer darf nicht mitgenommen werden.**
- **Bedenken Sie bei Fahrten mit Ihrem Motorrad, dass sich andere Menschen durch übermässigen Lärm belästigt fühlen**











Überprüfen vor jeder Inbetriebnahme

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

1 GETRIEBEÖLSTAND KONTROLLIEREN
Zu wenig Getriebeöl führt zu vorzeitigem Verschleiß und in weiterer Folge zur Zerstörung von Zahnrädern und Schaltungsteilen.

2 KRAFTSTOFF
Kraftstoffmenge im Tank prüfen und beim Schließen des Tankverschlußes den Tankbelüftungsschlauch knickfrei verlegen.

3 KETTE
Eine lockere Kette kann von den Kettenrädern fallen, eine stark abgenützte Kette kann reißen und mit einer ungeschmierten Kette tritt unnötiger Verschleiß an Kette und Kettenräder auf.

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

5 BREMSEN
Funktion prüfen und Bremsflüssigkeitsstand im Vorratsbehälter kontrollieren. Die Vorratsbehälter sind so dimensioniert, daß auch bei abgenützten Bremsklötzen kein Nachfüllen erforderlich ist. Fällt der Bremsflüssigkeitsstand unter den Minimalwert, deutet dies auf Undichtheiten im Bremssystem bzw. total abgenützte Bremsklötze hin. Lassen Sie das Bremssystem in einer KTM-Fachwerkstätte überprüfen, da mit einem Bremsversagen zu rechnen ist.
Der Zustand der Bremsschläuche und die Bremsbelagstärke müssen ebenfalls kontrolliert werden.
Leerweg am Handbremshebel und am Fußbremshebel kontrollieren.

⚠ ACHTUNG

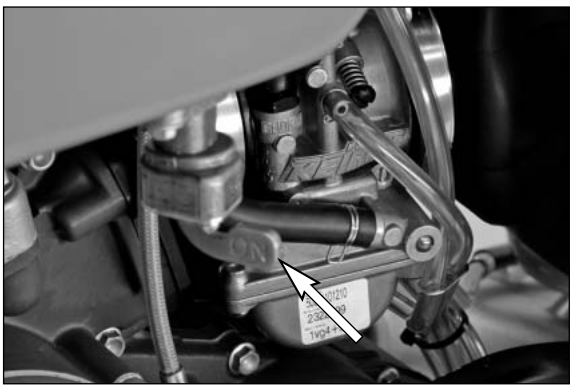
Wenn sich der Widerstand am Handbremshebel bzw. Fussbremshebel schwammig anfühlt, ist am Bremssystem etwas nicht in Ordnung. Lassen Sie das Bremssystem in einer KTM Fachwerkstätte überprüfen, bevor Sie mit dem Motorrad fahren.

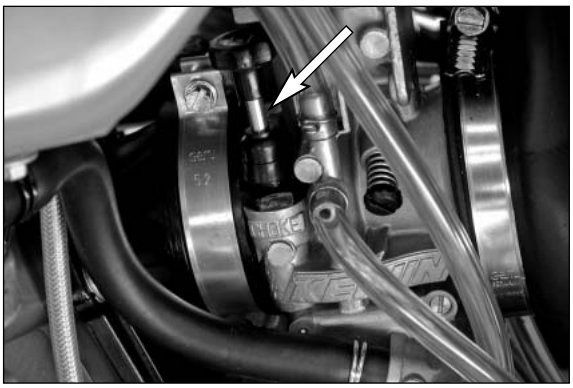
6 SEILZÜGE
Einstellung und Leichtgängigkeit aller Seilzüge prüfen.

7 KÜHLFLÜSSIGKEIT
Kühlflüssigkeitsstand bei kaltem Motor prüfen.

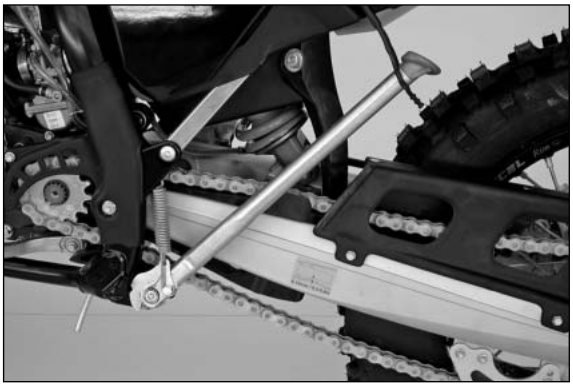
8 ELEKTRISCHE ANLAGE
Scheinwerfer, Schlußlicht, Bremslicht, Blinker, Kontrollampen und Horn bei laufendem Motor auf Funktion prüfen.

9 GEPÄCK
Falls Sie Gepäck mitführen, ist die Befestigung zu prüfen.











Startvorgang bei kaltem Motor

1 Kraftstoffhahn öffnen
2 Zündung einschalten
3 Seitenständer hochschwenken
4 Getriebe auf Leerlauf schalten
5 Kaltstarthilfe (Choke) betätigen
6 Kein bis maximal 1/3 Gas geben und Kickstarter über den vollen Weg kraftvoll durchtreten.

⚠ ACHTUNG

- **Ziehen Sie zum Starten des Motors immer feste Motorradstiefel an, um Verletzungen zu vermeiden. Sie könnten vom Kickstarter abrutschen oder der Motor kann zurückschlagen und Ihren Fuss mit grosser Wucht nach oben schleudern.**
- **Kickstarter immer kraftvoll über den vollen Weg durchtreten und dabei keinesfalls Gas geben. Kickstarten mit zu wenig Schwung und ein geöffneter Gasdrehgriff erhöhen die Rückschlaggefahr.**
- **Bei Temperaturen unter 0°C unbedingt vor Betätigen des Kickstarters überprüfen, ob der Kraftschluss hergestellt ist. Wenn kein Kraftschluss besteht, lässt sich der Kickstarter ohne Widerstand durchtreten (man tritt ins Leere). Dadurch können Verletzungen entstehen.**
- **Starten Sie den Motor nicht in einem geschlossenen Raum und lassen Sie ihn dort auch nicht laufen. Auspuffgase sind giftig und können zu Bewusstlosigkeit oder zum Tode führen. Sorgen Sie beim Betrieb des Motors stets für ausreichende Belüftung.**

! VORSICHT

Drehen Sie den kalten Motor nicht hoch. Dabei kann es zum Motorschaden kommen, weil sich der Kolben schneller erwärmt und dadurch ausdehnt als der wassergekühlte Zylinder. Motor immer vorher warmlaufen lassen bzw. mit geringer Belastung warmfahren.

HINWEIS:
Wenn das Motorrad schlecht anspringt, kann alter Kraftstoff in der Schwimmerkammer die Ursache sein.
Die leicht entflammbaren Anteile der Kraftstoffe verflüchtigen sich bei längerer Stehzeit. Wenn das Motorrad länger als 1 Woche nicht benutzt wurde, sollte der alte Kraftstoff aus der Schwimmerkammer abgelassen werden. Mit frischem Kraftstoff in der Schwimmerkammer springt der Motor wesentlich leichter an.

Startvorgang bei warmem Motor

1 Kraftstoffhahn öffnen
2 Zündung einschalten
3 Seitenständer hochschwenken
4 Getriebe auf Leerlauf schalten
5 Ca. 1/2 Gas geben und Kickstarter über den vollen Weg kraftvoll durchtreten

Abhilfe bei „abgesoffenem" Motor

1 Kraftstoffhahn schließen
2 Motor mit Vollgas starten. Wenn nötig Zündkerze herausschrauben und trocknen
3 Wenn der Motor läuft, Kraftstoffhahn wieder öffnen

Anfahren

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

⚠ ACHTUNG

- **Kontrollieren Sie bevor Sie losfahren immer, ob der Haupt- bzw. Seitenständer bis zum Anschlag nach oben geschwenkt ist. Wenn der Ständer am Boden streift, kann das Motorrad ausser Kontrolle geraten.**
- **Wenn Sie beabsichtigen im Gelände zu fahren sollten Sie den Seitenständer zusätzlich mit dem Gummiband am Luftfilterkasten sichern.**

Schalten, Fahren

Der 1. Gang, mit dem Sie jetzt fahren, stellt den Anfahr- oder Berggang dar. Wenn die Verhältnisse (Steigung) es erlauben, können Sie in höhere Gänge schalten. Dazu Gas wegnehmen, gleichzeitig Kupplungshebel ziehen, nächsten Gang einlegen, Kupplungshebel freigeben und Gas geben. Wurde der Choke betätigt, ist dieser nach dem Erwärmen des Motors abzustellen.
Nach dem Erreichen der Höchstgeschwindigkeit durch volles Aufdrehen des Gasdrehgriffes, diesen auf 3/4 Gas zurückdrehen; die Geschwindigkeit verringert sich kaum, der Kraftstoffverbrauch geht jedoch stark zurück. Geben Sie immer nur so viel Gas wie der Motor gerade verarbeiten kann - brüskes Aufreißen des Gasdrehgriffes erhöht den Verbrauch.
Zum Zurückschalten Motorrad nötigenfalls abbremsen und gleichzeitig Gas wegnehmen. Kupplungshebel ziehen und niedrigeren Gang einlegen, Kupplungshebel langsam freigeben und Gas geben bzw. nochmals schalten.

⚠ ACHTUNG

- **Nach einem Sturz ist das Motorrad wie vor jeder Inbetriebnahme zu überprüfen.**
- **Ein verbogener Lenker ist immer zu erneuern. Keinesfalls den Lenker richten, er verliert dadurch seine Stabilität.**

! VORSICHT

- **Hohe Drehzahlen bei kaltem Motor wirken sich negativ auf seine Lebensdauer aus. Sie fahren den Motor am besten im mittleren Drehzahlbereich einige Kilometer warm, erst dann sollte der Motor voll belastet werden.**
- **Schalten Sie nie von Vollgas in einen kleineren Gang. Der Motor wird dabei überdreht und kann beschädigt werden. Ausserdem kann durch das Blockieren des Hinterrades das Motorrad leicht ausser Kontrolle geraten.**
- **Wenn bei längeren Talfahrten der Motor ohne Gas mitläuft, muss zwischendurch mehrmals Gas gegeben werden, damit dem Motor genügend Schmiermittel, das dem Kraftstoff beigemengt ist, zugeführt wird.**
- **Treten während der Fahrt betriebsunübliche Geräusche auf, ist sofort anzuhalten, der Motor abzustellen und mit einer KTM-Fachwerkstätte Kontakt aufzunehmen.**

Abbremsen

Gas wegnehmen und mit Hand- und Fußbremse gleichzeitig bremsen. Auf sandigem, regennaßem oder schlüpfrigem Untergrund die Bremsen besonders vorsichtig betätigen. Bremsen Sie stets mit Gefühl, blockierende Räder führen zum Schleudern oder zum Sturz. Schalten Sie dabei auch das Getriebe, der Geschwindigkeit entsprechend, in kleinere Gänge. Der Bremsvorgang sollte immer vor Kurvenbeginn abgeschlossen sein.

⚠ ACHTUNG

- **Bei Regen, nach dem Waschen des Motorrades, nach Wasserdurchfahrten oder bei Fahrten in nassem Gelände, kann durch feuchte bzw. verschmutzte Bremsscheiben die Bremswirkung verzögert einsetzen. Die Bremsen müssen trocken- bzw. saubergebremst werden.**
- **Bei Fahrten auf salzgestreuten oder verschmutzten Strassen kann die Bremswirkung ebenfalls verzögert einsetzen. Die Bremsen müssen erst saubergebremst werden.**
- **Bei verschmutzten Bremsscheiben tritt erhöhter Verschleiss an Bremsklötzen und Bremsscheiben auf.**
- **Beim Bremsen erhitzen sich Bremsscheibe, Bremsklötze, Bremssattel und Bremsflüssigkeit. Je heisser diese Teile werden, desto schwächer ist die Bremswirkung. Im Extremfall kann dann das komplette Bremssystem ausfallen.**
- **Wenn sich der Widerstand am Handbremshebel bzw. Fussbremshebel schwammig anfühlt, ist am Bremssystem etwas nicht in Ordnung. Lassen Sie das Bremssystem in einer KTM Fachwerkstätte überprüfen, bevor Sie mit dem Motorrad fahren.**

Anhalten und Parken

Motorrad abbremsen und Getriebe auf Leerlauf schalten. Zum Abstellen des Motors Kurzschlußtaster drücken bis der Motor stillsteht bzw. Zündung ausschalten. Kraftstoffhahn schließen.

⚠ ACHTUNG

Motorräder produzieren bei Betrieb sehr viel Wärme. Der Motor, die Kühler, die Auspuffanlage, die Bremsscheiben sowie die Stossdämpfer können sehr heiss werden. Berühren Sie diese Teile nach Inbetriebnahme des Motorrades nicht und achten Sie darauf, dass Sie Ihre Maschine an einem Ort abstellen, wo nicht die Wahrscheinlichkeit besteht, dass Fussgänger sie berühren und sich dabei verbrennen.

! VORSICHT

- **Wird das Fahrzeug abgestellt, ist der Kraftstoffhahn zu schliessen. Wird dieser nicht geschlossen, kann eventuell der Vergaser überlaufen und Kraftstoff in den Motor gelangen.**
- **Parken Sie das Motorrad nie an Stellen, an welchen Feuergefahr durch trockenes Gras oder andere leicht brennbare Materialien besteht.**
- **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.**

Tanken, Kraftstoff

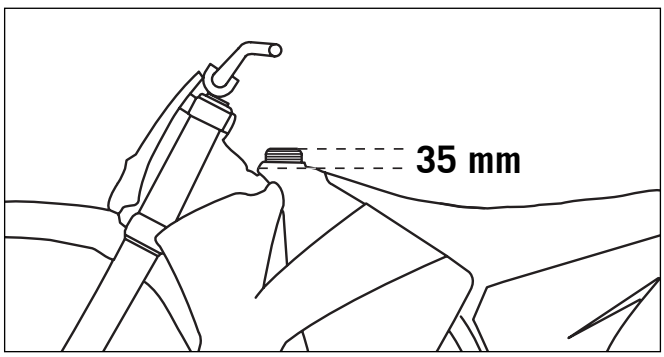
125-300: Bleifreier Super Kraftstoff 95 Oktan mit hochwertigem 2-Taktöl in einem Mischungsverhältnis 1:40 - 1:60 gemischt. Mischen Sie Kraftstoff und 2-Taktöl erst, wenn Sie das Gemisch benötigen.
KTM empfiehlt Motorex Cross Power 2T.

⚠ 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 Auspuffanlage 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.

! VORSICHT

- **Verwenden Sie nur Superkraftstoff ROZ 95 mit hochwertigem 2-Takt-Motoröl gemischt. Andere Kraftstoffe können Motorschäden verursachen.**
- **Verwenden Sie niemals vorgemischte 2-Taktöle, niemals Öle für Aussenbordmotoren und niemals normale Motoröle für das Gemisch.**
- **Verwenden Sie kein Kraftstoff-Ölgemisch das älter als 1 Woche ist. Die Schmierleistung einiger 2-Taktöle kann sich sehr schnell reduzieren.**
- **Verwenden Sie nur hochwertiges 2-Takt-Motoröl (z.B.Motorex Crosss Power 2T) bekannter Marken.**
- **Mischen Sie nicht synthetische Öle und Mineralöle untereinander**
- **Zu wenig Öl oder qualitativ minderwertiges Öl führt zu vorzeitigem Verschleiss des Motors und im Extremfall zum Motorschaden. Zu viel Öl verursacht starke Rauchentwicklung und verrusst die Zündkerze.**
- **Kraftstoff dehnt sich bei Erwärmung aus. Füllen Sie daher den Tank nicht bis zum oberen Rand (siehe Skizze).**



SCHMIER- UND WARTUNGSTABELLE »

125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2007 EIN GEWASCHENES FAHRZEUG ERMÖGLICHT KÜRZERE INSPEKTIONEN UND SPART GELD!		vor jedem Rennen	1. Service nach 10 Stunden	nach jeweils 20 Stunden	nach jeweils 40 Stunden	mindestens 1x jährlich
MOTOR	Getriebeölstand prüfen			●		
	Getriebeöl wechseln	●	●		●	●
	Zündkerze prüfen, Elektrodenabstand einstellen		●	●		
	Zündkerze erneuern	●			●	
	Zündkerzenstecker reinigen und auf festen Sitz prüfen	●		●	●	
	Schrauben von Kickstarter und Schalthebel auf festen Sitz prüfen	●		●	●	
VERGASER	Vergasermanschette und Ansaugstutzen auf Risse und Dichtheit prüfen	●			●	●
	Leerlaufeinstellung prüfen	●	●		●	●
	Entlüftungsschläuche auf Beschädigung und knickfreie Verlegung prüfen	●	●		●	●
ANBAUTEILE	Kühlsystem auf Dichtheit, Frostschutz prüfen	●	●		●	●
	Auspuffanlage auf Dichtheit sowie Aufhängung prüfen	●		●	●	
	Seilzüge auf Beschädigung, Leichtgängigkeit und knickfreie Verlegung prüfen, einstellen und schmieren	●	●		●	
	Flüssigkeitsstand im Geberzylinder der hydraulischen Kupplung prüfen	●	●	●	●	
	Luftfilter und -kasten reinigen	●	●	●	●	●
	Kabel auf Beschädigung und knickfreie Verlegung kontrollieren	●			●	
	Scheinwerfereinstellung kontrollieren	●			●	
	Elektrische Anlage auf Funktion prüfen (Abblend- / Fernlicht, Bremslicht, Blinker, Kontrollleuchten, Tachobeleuchtung, Signalhorn, Not-Aus-Taster / Schalter)	●	●		●	
BREMSEN	Bremsflüssigkeitsstand, Belagstärke, Bremsscheiben prüfen	●	●		●	
	Bremsleitungen auf Beschädigung und Dichtheit prüfen	●	●		●	
	Funktion, Leichtgängigkeit, Leerweg von Hand- / Fußbremshebel prüfen/einstellen	●	●		●	
	Schrauben und Führungsbolzen der Bremsanlage auf Festsitz prüfen	●	●		●	
FAHRWERK	Federbein und Gabel auf Dichtheit und Funktion prüfen	●	●	●	●	
	Staubmanschetten reinigen	●		●	●	
	Gabelbeine entlüften	●		●	●	
	Schwingenlagerung prüfen	●			●	
	Steuerkopflager prüfen / einstellen	●	●		●	
	Alle Fahrwerksschrauben auf Festsitz prüfen (Gabelbrücken, Gabelfaust, Achsmuttern / -schrauben, Schwingenlagerung, Federbein)	●	●		●	
RÄDER	Speichenspannung und Felgenschlag prüfen	●	●	●	●	
	Reifenzustand und Luftdruck kontrollieren	●	●	●	●	
	Kette, Kettenräder, Kettenführungen auf Verschleiß, Festsitz und Spannung prüfen	●	●	●	●	
	Kette schmieren, Einstellschrauben der Kettenspanner reinigen und fetten	●	●	●	●	
	Radlager auf Spiel prüfen	●	●		●	

DIE LAUFLEISTUNG FÜR DIE INSPEKTIONSINTERVALLE SOLLTE KEINESFALLS UM MEHR ALS 5 STD. ÜBERSCHRITTEN WERDEN.
WARTUNGSARBEITEN DER KTM-FACHWERKSTÄTTE ERSETZEN NICHT DIE KONTROLL- UND PFLEGEARBEITEN DES FAHRERS!

SCHMIER- UND WARTUNGSTABELLE »

125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2007 WICHTIGE WARTUNGSARBEITEN, DIE MIT GESONDERTEM ZUSATZAUFTRAG DURCH EINE KTM FACHWERKSTÄTTE DURCHGEFÜHRT WERDEN MÜSSEN	nach jeweils 20 Stunden	nach jeweils 40 Stunden	nach jeweils 60 Stunden	nach jeweils 80 Stunden	mindestens 1x jährlich	alle 2 Jahre
Vergaser reinigen und einstellen					**C/H**	
Gasschieber, Düsennadel, Schwimmernadelventil, Nadeldüse erneuern				**C/H**		
Verschleiss Einlassmembran prüfen	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**		
Verschleiss Kupplungslamellen und Länge Kupplungsfedern prüfen	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**		
Verschleiss Zylinder und Kolben prüfen	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**		
Auslass-Steuerung Funktion und Leichtgängigkeit prüfen	**C/H**	**C/H**	**C/H**	**C/H**		
Lager Kolbenbolzen prüfen	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**		
Hauptlager Kurbelwelle erneuern				**C/H**		
Pleuellager erneuern		**C**		**C/H**		
Getriebe komplett, Schaltung und Lager prüfen		**C**		**C/H**		
Gabel vollständig warten	**C**		**C**	**H**	**C/H**	
Federbein vollständig warten				**C**		**C/H**
Steuerkopflager und Dichtungselemente reinigen und fetten					**C/H**	
Dichtmanschette Fußbremszylinder erneuern	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**		
Glasfasergarnfüllung des Auspuff-Enddämpfers erneuern	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**		
Elektrische Kontakte und Schalter mit Kontaktspray behandeln					**C/H**	
Bremsflüssigkeit wechseln	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**	**C/H**	
Öl der hydraulischen Kupplung wechseln					**C/H**	

C = BEI WETTBEWERBSEINSATZ OFFROAD (**C**OMPETITION)
H = BEI **H**OBBY-EINSATZ OFFROAD

Wird beim Prüfen festgestellt, dass die entsprechenden Toleranzen überschritten werden, so sind die betroffenen Komponenten zu tauschen.

125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2007 DURCHFÜHRUNG VON DRINGENDEN KONTROLL- UND PFLEGEARBEITEN DURCH DEN FAHRER	vor jeder Inbetriebnahme	nach jeder Reinigung	Bei Geländeeinsatz	mindestens 1x jährlich
Getriebeölstand kontrollieren	●			
Bremsflüssigkeitsstand kontrollieren	●			
Bremsbeläge auf Verschleiß prüfen	●			
Beleuchtungseinrichtung auf Funktion prüfen	●			
Signalhorn auf Funktion prüfen	●			
Seilzüge und Nippel schmieren und einstellen		●		
Gabelbeine regelmäßig entlüften			●	
Staubmanschetten regelmäßig abziehen und reinigen			●	
Kette reinigen und schmieren, Spannung prüfen bzw. nach Bedarf		●	●	
Luftfilter und Filterkasten reinigen (je nach Verschmutzungsgrad)		●	●	
Reifenluftdruck und Verschleiß kontrollieren	●			
Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren	●			
Kraftstoffleitungen auf Undichtigkeiten prüfen	●			
Schwimmerkammer entleeren und reinigen		●		●
Gasschieber ausbauen, reinigen und ölen		●		
Alle Bedienelemente auf Leichtgängigkeit prüfen	●			
Bremswirkung überprüfen	●	●		
Blanke Metallteile (Brems- und Auspuffanlage ausgenommen) mit Korrosionsschutzmitteln auf Wachsbasis behandeln		●		
Lenkschloß und Lichtschalter mit Kontaktspray behandeln		●		
Alle Schrauben, Muttern und Schlauchklemmen regelmäßig auf Festsitz prüfen				●

SCHMIER- UND WARTUNGSTABELLE »

	250/300 XC/XC-W/EXC SIX DAYS/EXC 2007 EIN GEWASCHENES FAHRZEUG ERMÖGLICHT KÜRZERE INSPEKTIONEN UND SPART GELD!	vor jedem Rennen	1. Service nach 10 Stunden	nach jeweils 20 Stunden	nach jeweils 40 Stunden	mindestens 1x jährlich
MOTOR	Getriebeölstand prüfen			●		
	Getriebeöl wechseln	●	●		●	●
	Zündkerze prüfen, Elektrodenabstand einstellen		●	●		
	Zündkerze erneuern	●			●	
	Zündkerzenstecker reinigen und auf festen Sitz prüfen	●		●	●	
	Schrauben von Kickstarter und Schalthebel auf festen Sitz prüfen	●		●	●	
VERGASER	Vergasermanschette und Ansaugstutzen auf Risse und Dichtheit prüfen	●			●	●
	Leerlaufeinstellung prüfen	●	●		●	●
	Entlüftungsschläuche auf Beschädigung und knickfreie Verlegung prüfen	●	●		●	●
ANBAUTEILE	Kühlsystem auf Dichtheit, Frostschutz prüfen	●	●		●	●
	Auspuffanlage auf Dichtheit sowie Aufhängung prüfen	●		●	●	
	Seilzüge auf Beschädigung, Leichtgängigkeit und knickfreie Verlegung prüfen, einstellen und schmieren	●	●		●	
	Flüssigkeitsstand im Geberzylinder der hydraulischen Kupplung prüfen	●	●	●	●	
	Luftfilter und -kasten reinigen	●	●	●	●	●
	Kabel auf Beschädigung und knickfreie Verlegung kontrollieren	●			●	
	Scheinwerfereinstellung kontrollieren	●			●	
	Elektrische Anlage auf Funktion prüfen (Abblend- / Fernlicht, Bremslicht, Blinker, Kontrollleuchten, Tachobeleuchtung, Signalhorn, Not-Aus-Taster / Schalter)	●	●		●	
BREMSEN	Bremsflüssigkeitsstand, Belagstärke, Bremsscheiben prüfen	●	●		●	
	Bremsleitungen auf Beschädigung und Dichtheit prüfen	●	●		●	
	Funktion, Leichtgängigkeit, Leerweg von Hand- / Fußbremshebel prüfen/einstellen	●	●		●	
	Schrauben und Führungsbolzen der Bremsanlage auf Festsitz prüfen	●	●		●	
FAHRWERK	Federbein und Gabel auf Dichtheit und Funktion prüfen	●	●	●	●	
	Staubmanschetten reinigen	●		●	●	
	Gabelbeine entlüften	●		●	●	
	Schwingenlagerung prüfen	●			●	
	Steuerkopflager prüfen / einstellen	●	●		●	
	Alle Fahrwerksschrauben auf Festsitz prüfen (Gabelbrücken, Gabelfaust, Achsmuttern / -schrauben, Schwingenlagerung, Federbein)	●	●		●	
RÄDER	Speichenspannung und Felgenschlag prüfen	●	●	●	●	
	Reifenzustand und Luftdruck kontrollieren	●	●	●	●	
	Kette, Kettenräder, Kettenführungen auf Verschleiß, Festsitz und Spannung prüfen	●	●	●	●	
	Kette schmieren, Einstellschrauben der Kettenspanner reinigen und fetten	●	●	●	●	
	Radlager auf Spiel prüfen	●	●		●	

DIE LAUFLEISTUNG FÜR DIE INSPEKTIONSINTERVALLE SOLLTE KEINESFALLS UM MEHR ALS 5 STD. ÜBERSCHRITTEN WERDEN.
WARTUNGSARBEITEN DER KTM-FACHWERKSTÄTTE ERSETZEN NICHT DIE KONTROLL- UND PFLEGEARBEITEN DES FAHRERS!

SCHMIER- UND WARTUNGSTABELLE »

250/300 XC/XC-W/EXC SIX DAYS/EXC 2007 WICHTIGE WARTUNGSARBEITEN, DIE MIT GESONDERTEM ZUSATZAUFTRAG DURCH EINE KTM FACHWERKSTÄTTE DURCHGEFÜHRT WERDEN MÜSSEN	nach jeweils 20 Stunden	nach jeweils 40 Stunden	nach jeweils 60 Stunden	nach jeweils 80 Stunden	nach jeweils 100 Stunden	nach jeweils 120 Stunden	mindestens 1x jährlich	alle 2 Jahre
Vergaser reinigen und einstellen							**C/H**	
Gasschieber, Düsennadel, Schwimmernadelventil, Nadeldüse erneuern					**C/H**			
Verschleiss Einlassmembran prüfen	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**		
Verschleiss Kupplungslamellen und Länge Kupplungsfedern prüfen	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**		
Verschleiss Zylinder und Kolben prüfen	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**		
Auslass-Steuerung Funktion und Leichtgängigkeit prüfen	**C/H**	**C/H**	**C/H**	**C/H**	**C/H**	**C/H**		
Lager Kolbenbolzen prüfen	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**		
Hauptlager Kurbelwelle erneuern				**C**		**H**		
Pleuellager erneuern		**C**		**C**		**C/H**		
Getriebe komplett, Schaltung und Lager prüfen		**C**		**C**		**C/H**		
Gabel vollständig warten	**C**	**C**	**C**	**C/H**	**C**	**C**	**C/H**	
Federbein vollständig warten				**C**				**C/H**
Steuerkopflager und Dichtungselemente reinigen und fetten							**C/H**	
Dichtmanschette Fußbremszylinder erneuern	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**		
Glasfasergarnfüllung des Auspuff-Enddämpfers erneuern	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**		
Elektrische Kontakte und Schalter mit Kontaktspray behandeln							**C/H**	
Bremsflüssigkeit wechseln	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**	**C**	**C/H**	**C/H**	
Bremsflüssigkeit der hydraulischen Kupplung wechseln							**C/H**	

C = BEI WETTBEWERBSEINSATZ OFFROAD (**C**OMPETITION)
H = BEI **H**OBBY-EINSATZ OFFROAD

Wird beim Prüfen festgestellt, dass die entsprechenden Toleranzen überschritten werden, so sind die betroffenen Komponenten zu tauschen.

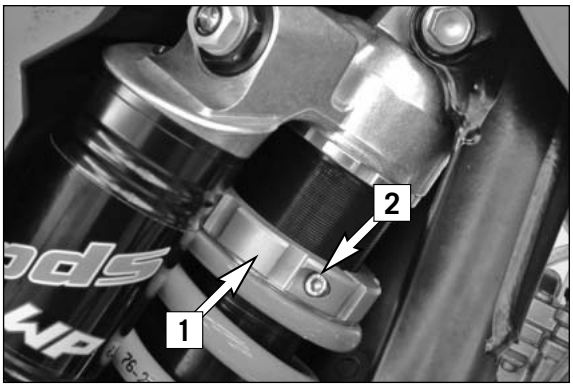
250/300 XC/XC-W/EXC SIX DAYS/EXC 2007 DURCHFÜHRUNG VON DRINGENDEN KONTROLL- UND PFLEGEARBEITEN DURCH DEN FAHRER	vor jeder Inbetriebnahme	nach jeder Reinigung	Bei Geländeeinsatz	mindestens 1x jährlich
Getriebeölstand kontrollieren	●			
Bremsflüssigkeitsstand kontrollieren	●			
Bremsbeläge auf Verschleiß prüfen	●			
Beleuchtungseinrichtung auf Funktion prüfen	●			
Signalhorn auf Funktion prüfen	●			
Seilzüge und Nippel schmieren und einstellen		●		
Gabelbeine regelmäßig entlüften			●	
Staubmanschetten regelmäßig abziehen und reinigen			●	
Kette reinigen und schmieren, Spannung prüfen bzw. nach Bedarf		●	●	
Luftfilter und Filterkasten reinigen (je nach Verschmutzungsgrad)		●	●	
Reifenluftdruck und Verschleiß kontrollieren	●			
Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren	●			
Kraftstoffleitungen auf Undichtigkeiten prüfen	●			
Schwimmerkammer entleeren und reinigen		●		●
Gasschieber ausbauen, reinigen und ölen		●		
Alle Bedienelemente auf Leichtgängigkeit prüfen	●			
Bremswirkung überprüfen	●	●		
Blanke Metallteile (Brems- und Auspuffanlage ausgenommen) mit Korrosionsschutzmitteln auf Wachsbasis behandeln		●		
Lenkschloß und Lichtschalter mit Kontaktspray behandeln		●		
Alle Schrauben, Muttern und Schlauchklemmen regelmäßig auf Festsitz prüfen				●

⚠ ACHTUNG

Alle Wartungs- und Einstellarbeiten, die mit einem * gekennzeichnet sind, erfordern Fachkenntnisse und technisches Verständnis. Lassen sie diese Arbeiten, im Interesse ihrer eigenen Sicherheit, in einer KTM Fachwerkstätte durchführen! Dort wird ihr Motorrad von speziell geschulten Fachkräften optimal gewartet.

! VORSICHT

- **Achten Sie bei Verwendung eines Hochdruckreinigers darauf, dass der Strahl auf keine elektrischen Bauteile, Steckverbinder, Seilzüge, Lager, Vergaser usw. trifft. Das Wasser gelangt sonst durch den hohen Druck in diese Teile und verursacht Störungen bzw. führt zu deren vorzeitiger Zerstörung.**
- **Achten Sie beim Transport Ihrer KTM darauf, dass diese mit Spannbändern oder anderen mechanischen Befestigungsvorrichtungen aufrechtgehalten wird und dass der Benzinhahn auf „OFF" steht. Sollte das Motorrad umkippen, kann Benzin aus dem Vergaser oder dem Benzintank laufen.**
- **Verwenden Sie zum Befestigen der Spoiler am Tank nur die Spezialschrauben mit der richtigen Gewindelänge von KTM. Wenn Sie andere Schrauben verwenden oder längere Schrauben montieren kann der Tank undicht werden und Kraftstoff ausfliessen.**
- **Verwenden Sie bei den Motorbefestigungsschrauben keine Zahnscheiben oder Federringe, weil sich diese in die Rahmenteile einarbeiten und daher ständig locker werden. Verwenden Sie selbstsichernde Muttern.**
- **Wenn Sie Schraubenverbindungen mit selbstsichernden Mutter lösen, müssen diese vor der Montage erneuert werden. Stehen keine neuen selbstsichernden Muttern zu Verfügung, müssen die Gewinde mit Loctite 243 gesichert werden. Wenn die Gewinde beschädigt sind, müssen Schrauben und Muttern erneuert werden.**
- **Alle schrauben und Muttern sind laut den angegebenen Drehmomentwerten mit einem Drehmomentschlüssel anzuziehen. Werden schrauben und Muttern zu wenig angezogen, können diese locker werden und das motorrad kann während der fahrt ausser kontrolle geraten. werden die schrauben und muttern zu fest angezogen, können gewinde und bauteile beschädigt werden.**
- **Lassen Sie das Motorrad abkühlen, bevor Sie mit den Wartungsarbeiten beginnen um Verbrennungen zu vermeiden.**
- **Öle, Fette, Filter, Kraftstoffe, Reinigungsmittel usw. ordnungsgemäss entsorgen. Beachten Sie die entsprechenden Vorschriften Ihres Landes.**
- **Altöl keinesfalls in die Kanalisation oder in die Natur schütten. 1 Liter Öl verschmutzt 1.000.000 Liter Wasser.**

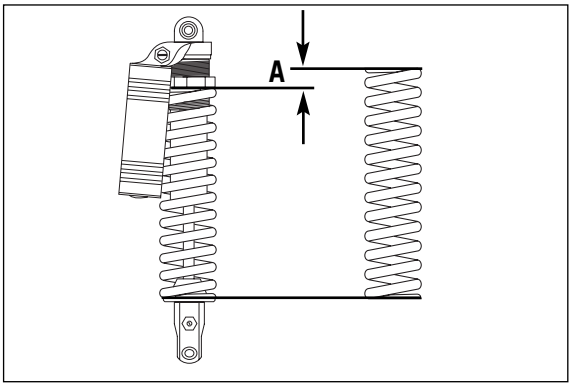


Federvorspannung des Federbeines ändern

Die Federvorspannung kann durch Verdrehen des Einstellringes **[1]** geändert werden. Dazu bauen Sie das Federbein am Besten aus und reinigen es gründlich.
HINWEIS:

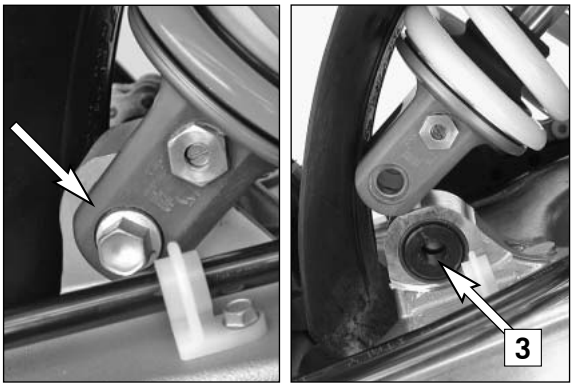
- Bevor Sie die Federvorspannung ändern sollten Sie sich die Grundeinstellung notieren - z.B. wieviele Gewindegänge oberhalb des Einstellringes sichtbar sind.
- Bei 1 Umdrehung des Einstellringes **[1]** ändert sich die Federvorspannung um 1,75 mm

Lockern Sie die Klemmschraube **[2]** und verdrehen Sie mit dem Hakenschlüssel aus dem Bordwerkzeug den Einstellring entsprechend. Drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Vorspannung, drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Vorspannung.
Nach dem Verstellen die Klemmschraube **[2]** mit 8 Nm anziehen.



EINSTELLWERT – FEDERVORSPANNUNG **[A]**:

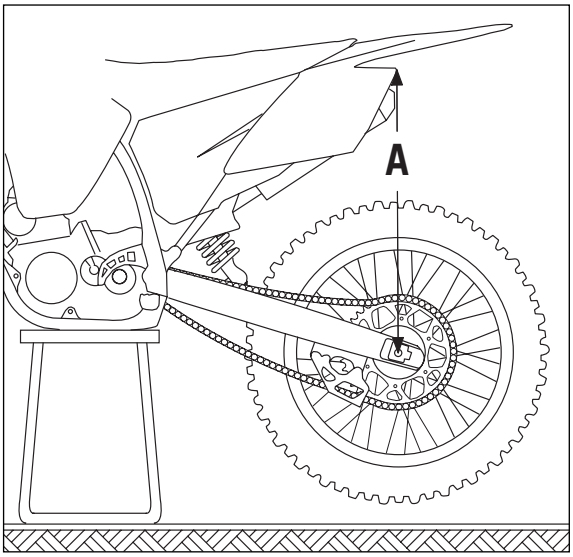
Typ WP Suspension 12187C02 . . . . . 4 mm
Typ WP Suspension 12187C27 . . . . . 5 mm
Typ WP Suspension 12187C28 . . . . . 5 mm
Typ WP Suspension 12187C04 . . . . . 5 mm



Schwenklager für PDS

Das Schwenklager **[3]** am Schwingarm, ist teflonbeschichtet und darf weder mit Fett noch mit anderen Gleitmitteln geschmiert werden. Fette oder andere Gleitmittel lösen die Teflonschicht auf, wodurch die Lebensdauer drastisch verkürzt wird.

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

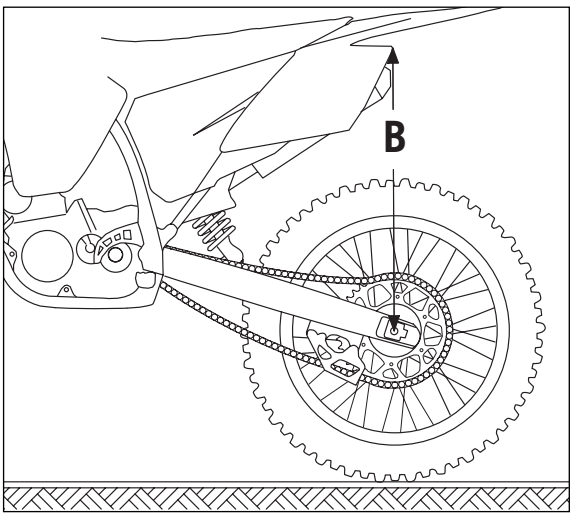


Fahrwerks-Grundeinstellung zu Fahrergewicht

Um optimale Fahreigenschaften des Motorrades zu erzielen und um Beschädigungen an Gabel, Federbein, Schwingarm und Rahmen zu vermeiden, muss die Grundeinstellung der Federungskomponenten zu Ihrem Körpergewicht passen. KTM Offroad-Motorräder sind im Auslieferungszustand auf ein Fahrergewicht (mit kompletter Schutzkleidung) von 75 bis 85 kg eingestellt. Wenn Ihr Gewicht außerhalb dieses Bereiches liegt, müssen Sie die Grundeinstellung der Federungskomponenten entsprechend anpassen. Kleinere Gewichtsabweichungen können durch Ändern der Federvorspannung ausgeglichen werden, bei größeren Abweichungen müssen entsprechende Federn montiert werden.

Federbein abstimmen und Feder prüfen

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



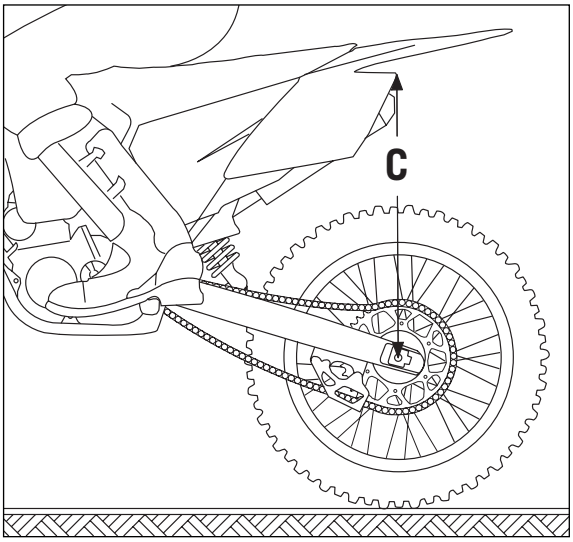
Statischen Durchhang des Federbeines ermitteln

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

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

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

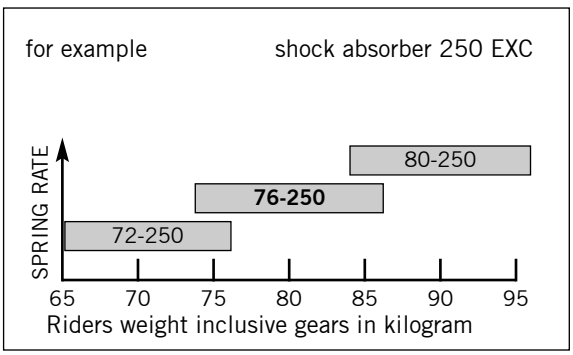
Ist der statische Durchhang kleiner, muss die Federvorspannung des Federbeines verringert werden, ist der statische Durchhang größer, muss die Federvorspannung erhöht werden. Siehe Kapitel Federvorspannung des Federbeines ändern.



Fahrtdurchhang des Federbeines ermitteln

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

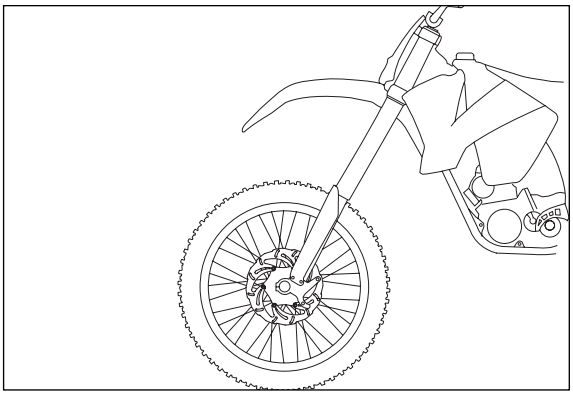
BEISPIEL:
Motorrad aufgebockt (Maß A) . . . . . .600 mm
Motorrad am Boden mit Fahrer belastet (Maß C) . . . . . .– 500 mm
Fahrtdurchhang . . . . . .100 mm



Der Fahrtdurchhang soll 95 - 105 mm betragen
Beträgt der Fahrtdurchhang weniger als 95 mm, ist die Feder zu hart (Federrate zu hoch). Beträgt der Fahrtdurchhang mehr als 105 mm, ist die Feder zu weich (Federrate zu niedrig).
Die Federrate ist an der Feder-Außenseite angeführt (z.B. 76-250). Die Typennummer des Federbeines ist am Federbein vorne oben eingeprägt.
Welche Feder montiert werden soll, ersehen Sie aus den Abbildungen, die Standardfeder ist „fett“ angeführt.
Nach dem Montieren einer anderen Feder, ist der statische Durchhang wieder auf 35 mm (± 2 mm) einzustellen.

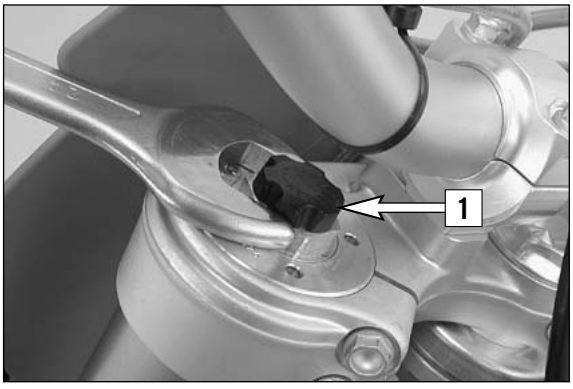
MODELL	SOFTER	STANDARD	HARDER
12187C02 125/200 EXC, XC-W	69-250	**72-250**	76-250
12187C27 125 EXC Six Days, 200 XC	69-250	**72-250**	76-250
12187C04 250/300 EXC, XC-W	72-250	**76-250**	80-250
12187C28 250/300 XC/EXC Six Days	72-250	**76-250**	80-250

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



Grundeinstellung der Telegabel prüfen

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



Federvorspannung der Telegabel ändern (XC, EXC Six Days)

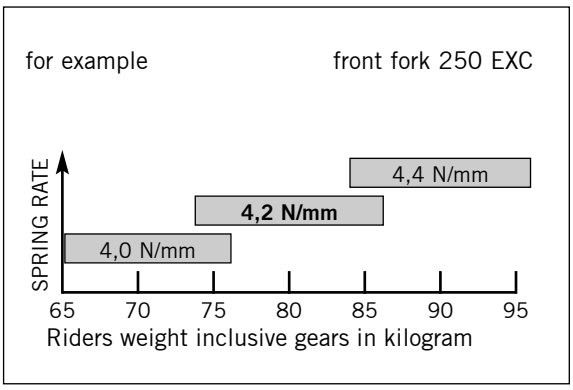
Die Telegabeln der XC/EXC Six Days Modelle sind mit dem Preload Adjuster ausgestattet. Durch Verdrehen der Einstellschrauben **[1]** können Sie die Federvorspannung sehr einfach um 10 mm verändern.
Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Vorspannung, drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert sie.
Eine Veränderung der Federvorspannung hat keinen Einfluss auf die Dämpfungseinstellung der Zugstufe.
Grundsätzlich sollte jedoch bei mehr Federvorspannung auch mehr Zugstufendämpfung eingestellt werden.

STANDARDEINSTELLUNG:
Drehen Sie die Einstellschraube bis zum Anschlag heraus, und 2 Umdrehungen hinein.

Federvorspannung der Telegabel ändern (XC-W, EXC)

Um die Federvorspannung an diesen Telegabeln zu ändern, müssen diese teilweise zerlegt werden (siehe WP Handbuch). Es sind Vorspannbüchsen mit 1,5 / 2,5 / 5 mm und 10 mm Höhe erhältlich (siehe Ersatzteilkatalog). Die Gabelfedern dürfen aber maximal 20 mm vorgespannt werden.
Der Preload Adjuster, wie er in den XC/EXC Six Days Modellen verwendet wird, läßt sich bei Telegabeln der XC-W/EXC Modelle einfach nachrüsten.

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

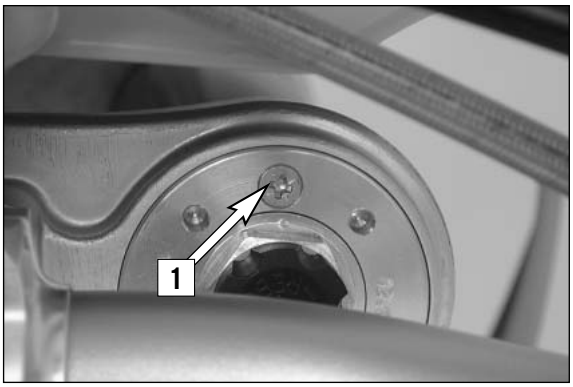


Gabelfedern tauschen

Wenn Ihr Körpergewicht unter 75 kg bzw. über 85 kg liegt, sollten sie entsprechende Gabelfedern montieren. Die entsprechende Federrate ersehen Sie aus den Abbildungen. Die Standardfeder ist „fett“ angeführt. Die Typennummer der Telegabel ist an der Innenseite der Gabelfaust eingeprägt. Bei Unklarheiten wenden Sie sich bitte an Ihre KTM Fachwerkstätte.

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

MODELL	SOFTER	STANDARD	HARDER
14187C02 125/200 XC-W, EXC	3,8 N/mm	**4,0 N/mm**	4,2 N/mm
14187C27 125 EXC Six Days, 200 XC	4,0 N/mm	**4,2 N/mm**	4,4 N/mm
14187C04 250/300 XC-W, EXC	4,0 N/mm	**4,2 N/mm**	4,4 N/mm
14187C28 250/300 XC, EXC Six Days	4,2 N/mm	**4,4 N/mm**	4,6 N/mm

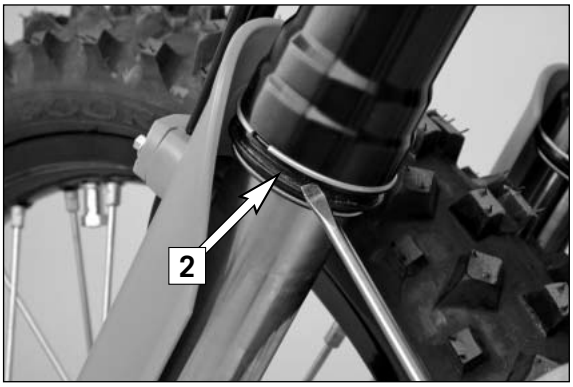


Telegabel entlüften

Nach jeweils 5 Stunden Wettbewerbseinsatz sind die Entlüftungsschrauben **[1]** einige Umdrehungen aufzuschrauben, um eventuellen Überdruck aus dem Gabelinneren entweichen zu lassen. Bocken Sie dazu das Motorrad auf, damit das Vorderrad den Boden nicht mehr berührt. Wenn das Motorrad vorwiegend auf der Straße gefahren wird, genügt es, diese Arbeit beim periodischen Wartungsdienst durchzuführen.

! VORSICHT

Zu hoher Druck im Gabelinneren kann auch Undichtheiten an der Gabel verursachen. Wenn Ihre Gabel undicht ist, sollten Sie zuerst die Entlüftungsschrauben lockern, bevor Sie die Dichtungselemente tauschen lassen.



Staubmanschetten der Telegabel reinigen

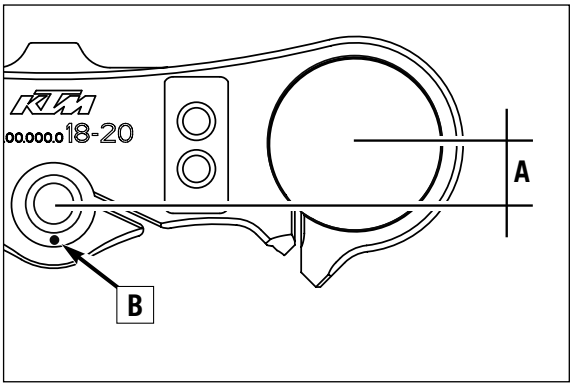
Die Staubmanschetten **[2]** sollen Staub und groben Schmutz vom Gabelholm abstreifen. Mit der Zeit kann aber auch Schmutz hinter die Staubmanschetten gelangen. Wird dieser Schmutz nicht entfernt, können die dahinterliegenden Öldichtringe undicht werden.
Staubmanschetten mit einem Schraubenzieher aus den Außenrohren hebeln und nach unten schieben.



Staubmanschetten, Außenrohre und Gabelholme gründlich reinigen und mit Universal-Ölspray (Motorex Joker 440) oder Motoröl gründlich einölen. Abschließend die Staubmanschetten mit der Hand in die Außenrohre drücken.

⚠ ACHTUNG

Es darf kein Öl auf den Vorderreifen oder die Bremsscheibe gelangen, die Bodenhaftung des Reifens und Bremswirkung der Vorderradbremse würde dadurch stark reduziert.

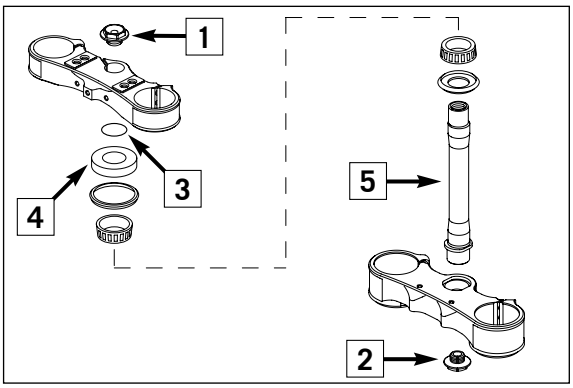


Gabelversatz (Nachlauf) ändern (XC/EXC Six Days) *

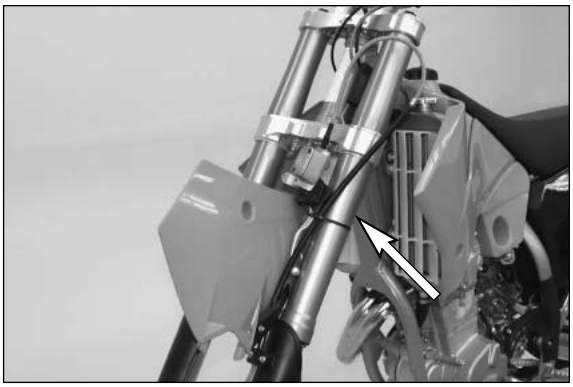
Bei den XC/EXC Six Days-Modellen kann der Versatz **[A]** der Gabel (Mitte Gabelbeine - Mitte Steuerkopflager) wahlweise auf 18 bzw. 20 mm eingestellt werden. Das Handling kann dadurch noch besser den Rennstrecken angepaßt werden.

Welcher Versatz eingestellt ist, sehen Sie nach Abnehmen der Abschlußschraube **[1].** Befindet sich die Markierung **[B]** vorne, beträgt der Versatz 18 mm. Mit dieser Einstellung erzielen Sie bessere Fahrstabilität auf schnellen Rennstrecken.

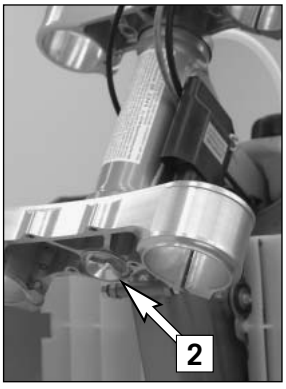
Befindet sich die Markierung **[B]** wie abgebildet hinten, beträgt der Versatz 20 mm. Mit dieser Einstellung erzielen Sie besseres Handling in Kurven.

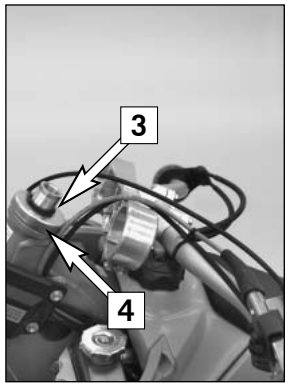


Im Auslieferungszustand ist der Versatz auf 20 mm eingestellt.

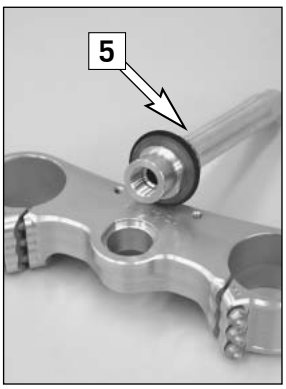


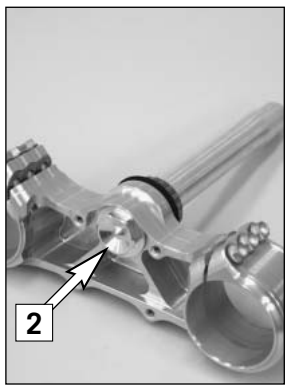
Zum Verstellen des Versatzes Vorderrad ausbauen und Vorderradkotflügel abnehmen.
Schraube der Startnummerntafel entfernen. Klemmschrauben des Handbremszylinders entfernen und Handbremszylinder mit einem Kabelband oder ähnlichem am linken Gabelbein befestigen, um die Bremsleitung nicht zu knicken (siehe Abbildung).





Klemmschrauben lösen und Gabelbeine aus den Gabelbrücken nehmen.
Bundschraube **[2]** der unteren Gabelbrücke 2 Umdrehungen lockern.
Abschlußschraube **[1]** an der oberen Gabelbrücke entfernen, Klemmschraube lockern und obere Gabelbrücke auf die Sitzbank legen. O-Ring **[3]** und Schutzring **[4]** abnehmen.
Mit einen Gummihammer leicht auf die untere Gabelbrücke klopfen, um das Gabelschaftrohr **[5]** aus dem Lagersitz zu bewegen. Untere Gabelbrücke mit Gabelschaftrohr aus dem Steuerkopf nehmen.

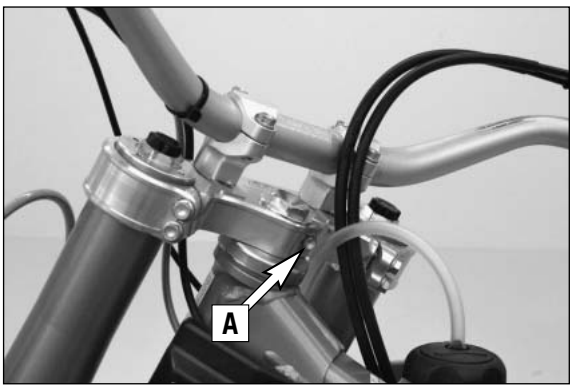




Bundschraube an der unteren Gabelbrücke entfernen und Gabelschaftrohr herausziehen. Alle Teile gründlich reinigen. Gabelschaftrohr um 180° verdreht in die Gabelbrücke stecken, Bundschraube **[2]** mit Loctite 243 sichern und bis zum Anschlag eindrehen.
Steuerkopflager und Dichtelemente fetten.

⚠ ACHTUNG

Bundschraube [2] unbedingt mit Loctite 243 sichern. Verwechseln Sie die Bundschraube nicht mit der Abschlussschraube [1].

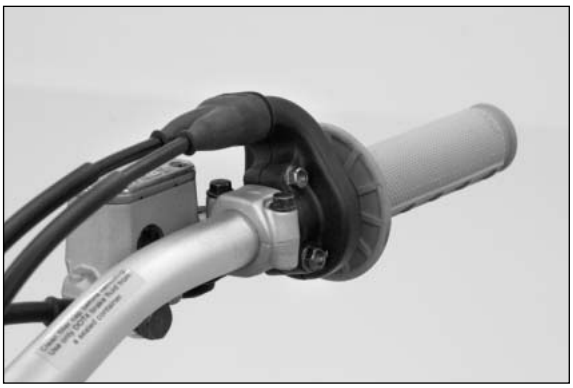


Untere Gabelbrücke, oberes Steuerkopflager, Schutzring, O-Ring, obere Gabelbrücke und Abschlußschraube montieren.
Bundschraube der unteren Gabelbrücke mit 60 Nm festziehen.
Gabelbeine montieren und Klemmschrauben der unteren Gabelbrücke in 3 Durchgängen mit 12 Nm festziehen.

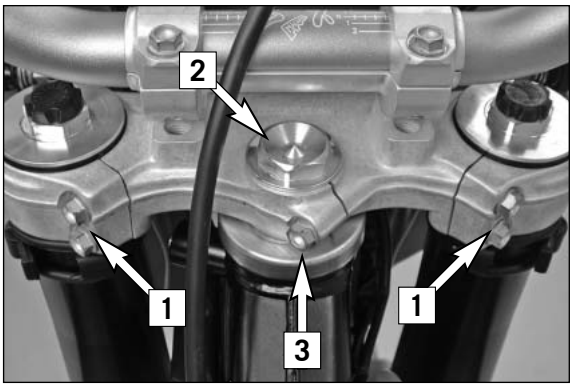
Steuerkopflager spielfrei einstellen (siehe Abschnitt Steuerkopflagerung prüfen und nachstellen). Die mittlere Klemmschraube **[A]** ist mit Loctite 243 zu sichern. Klemmschrauben der oberen Gabelbrücke in 3 Durchgängen mit 20 Nm festziehen.

! VORSICHT

Die mittlere Klemmschraube **[A]** ist mit Loctite 243 zu sichern.

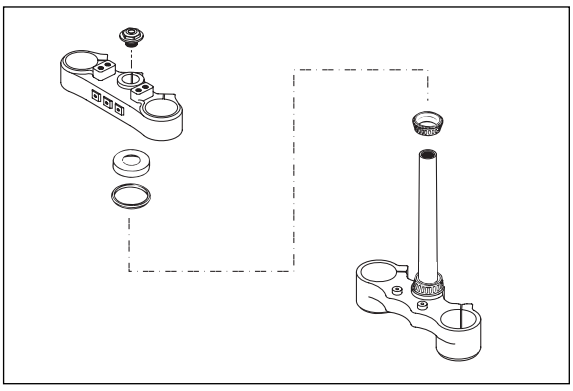


Vorderradkotflügel montieren und Schrauben mit 10 Nm festziehen.
Handbremszylinder montieren und Schrauben mit 10 Nm festziehen.
Startnummerntafel montieren.
Vorderrad montieren (siehe Abschnitt Vorderrad aus- und einbauen).



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 **[1]** und **[3]** der oberen Gabelbrücke lockern und die Abschlußschraube **[2]** nachdrehen, bis kein Spiel mehr vorhanden ist. Keinesfalls die Abschlußschraube fest anziehen, da sonst die Lager beschädigt werden. Mit einem Kunststoffhammer leicht auf die obere Gabelbrücke klopfen, um ein Verspannen zu vermeiden und die 5 Klemmschrauben festziehen.
XC, EXC Six Days . . . . . .17 Nm (Klemmschraube 1)
XC, EXC Six Days . . . . . .Loctite 243 + 17 Nm (Klemmschraube 3)
XC-W, EXC . . . . . .20 Nm (Klemmschraube 1 + 3)



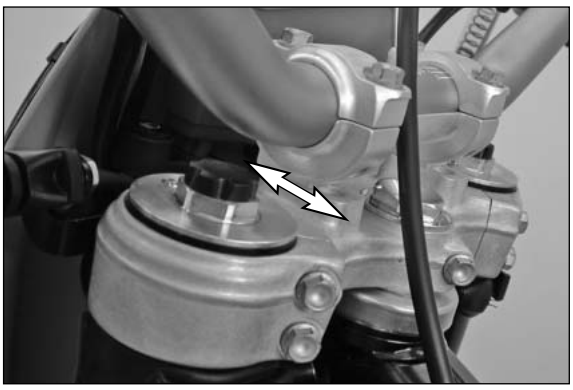
⚠ ACHTUNG

- **Ist die Steuerkopflagerung nicht spielfrei eingestellt, tritt unruhiges Fahrverhalten auf. Das Motorrad kann dabei ausser Kontrolle geraten.**
- **XC, EXC Six Days: Die Klemmschraube [3] mit Loctite 243 sichern.**

! VORSICHT

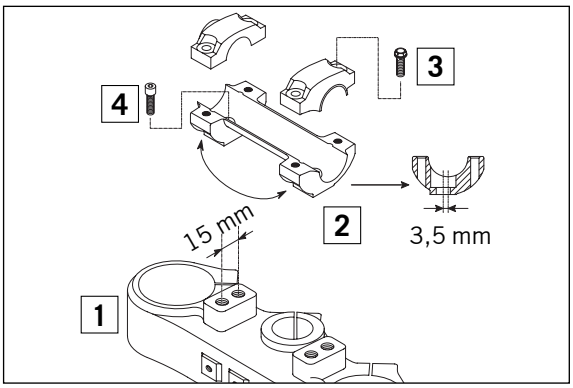
Wird über längere Zeit mit Spiel in der Steuerkopflagerung gefahren, werden die Lager und in weiterer Folge die Lagersitze im Rahmen zerstört.

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



Lenkerposition ändern

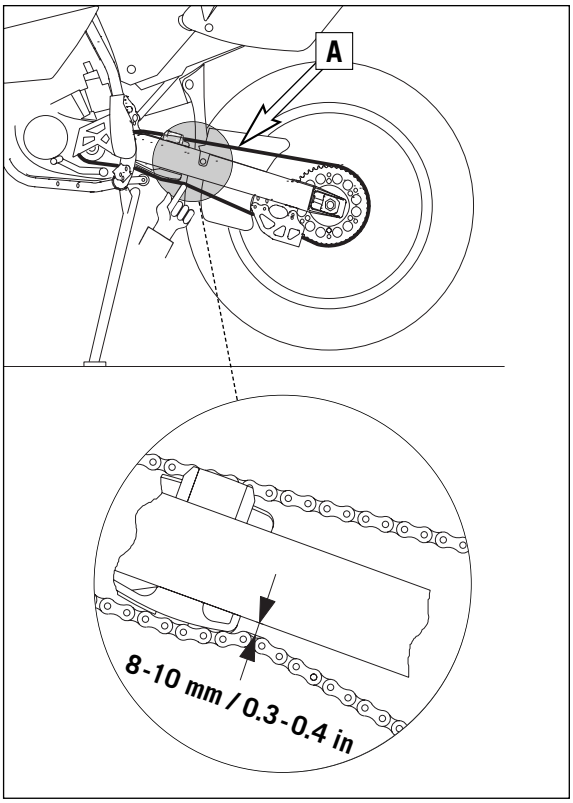
Die Lenkerposition kann um 22 mm verstellt werden. Sie haben dadurch die Möglichkeit den Lenker in die für Sie angenehmste Position zu bringen.
An der oberen Gabelbrücke **[1]** befinden sich 2 Bohrungen mit einem Abstand von 15 mm. Die Bohrungen an der Lenkeraufnahme **[2]** sind 3,5 mm aus der Mitte platziert. Sie haben also die Möglichkeit den Lenker in 4 verschiedenen Positionen zu montieren.



Dazu entfernen Sie die Schrauben **[3]** der Lenkerklemmbrücken und die Schrauben **[4]** der Lenkeraufnahme. Lenkeraufnahme positionieren und Schrauben **[4]** mit 40 Nm festziehen. Lenker und Lenkerklemmbrücken montieren und Schrauben **[3]** mit 20 Nm festziehen. Der Spalt zwischen Lenkeraufnahme und Lenkerklemmbrücke muss hinten und vorne gleich groß sein.

⚠ ACHTUNG

Die Schrauben [4] unbedingt mit Loctite 243 sichern.

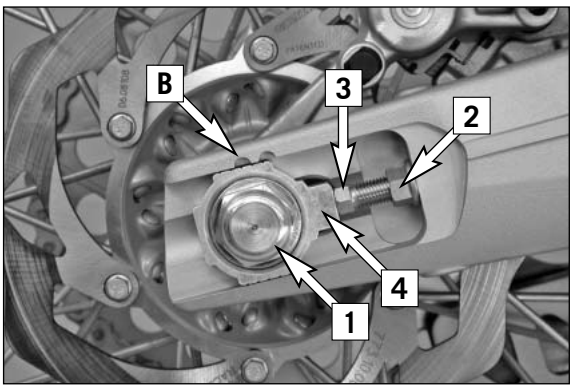


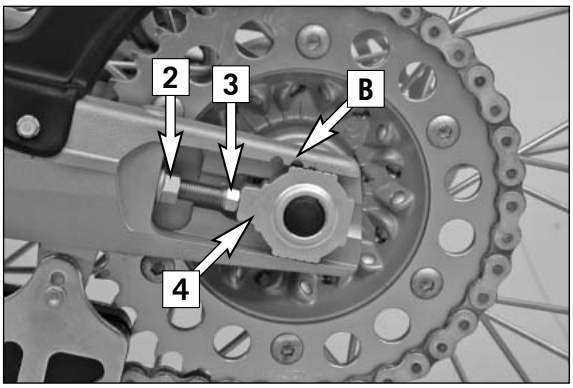
Kettenspannung kontrollieren

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

⚠ ACHTUNG

- **Ist die Kette zu stark gespannt werden die Komponenten der Sekundär-Kraftübertragung (Kette, Kettenräder, Lager im Getriebe und im Hinterrad) zusätzlich belastet. Neben vorzeitigem Verschleiss kann 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

Bundmutter **[1]** lockern, Kontermuttern **[2]** lockern und Einstellschrauben **[3]** links und rechts gleich weit verdrehen.
Damit das Hinterrad korrekt ausgerichtet ist, müssen die Markierungen an den Kettenspannern links und rechts in der selben Position zu den Referenzmarken **[B]** stehen. Kontermuttern der Einstellschrauben festziehen.
Prüfen Sie vor dem Festziehen der Steckachse, ob die Kettenspanner **[4]** an den Einstellschrauben anliegen.
Bundmutter **[1]** mit 80 Nm festziehen.

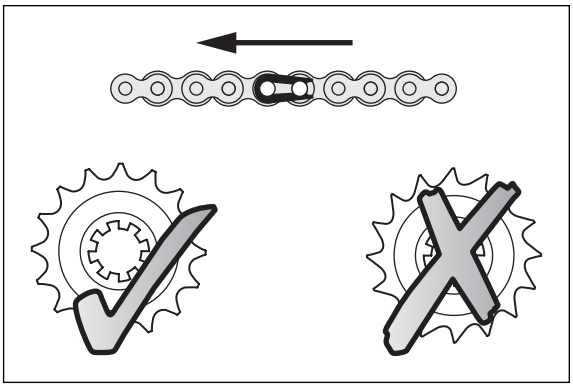
⚠ ACHTUNG

- **Falls Sie beim Einbauen keinen Drehmomentschlüssel zur Verfügung haben, lassen Sie das Anzugsdrehmoment möglichst bald in einer KTM Fachwerkstätte berichtigen. Eine lockere Steckachse kann zu unstabilem Fahrverhalten des Motorrades führen.**
- **Ziehen Sie die Bundmutter mit dem vorgeschriebenen Drehmoment fest. Eine lockere Steckachse kann zu unstabilem Fahrverhalten des Motorrades führen.**

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

! VORSICHT

Kettenspanner immer gleich ausgerichtet montieren.



Kettenpflege

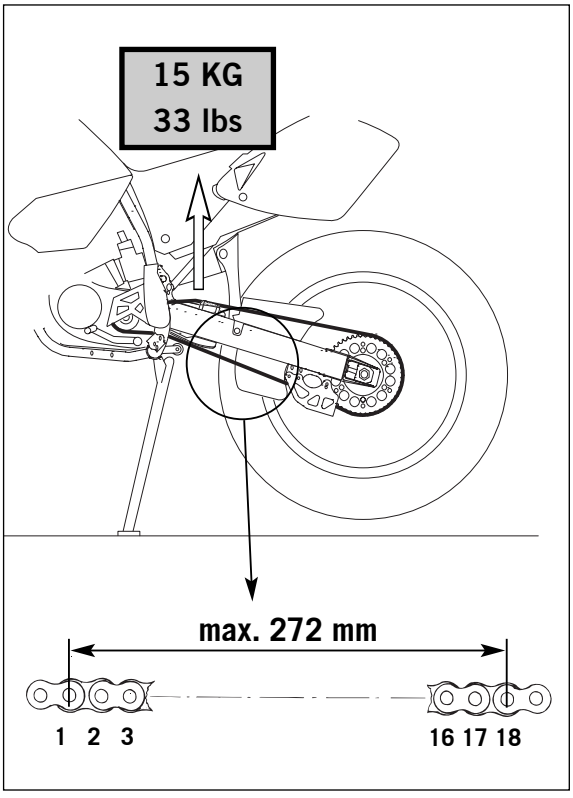
Bei der X-Ring-Kette ist die Wartung auf ein Minimum reduziert. Die Reinigung erfolgt am besten mit viel Wasser. Keinesfalls Bürsten oder Lösungsmittel zum Reinigen verwenden. Nach dem Trocknen kann ein speziell für X-Ring-Ketten geeignetes Kettenspray (Motorex Chainlube 622) verwendet werden.

⚠ ACHTUNG

Es darf kein Schmiermittel auf den Hinterreifen oder die Bremsscheibe gelangen, die Bodenhaftung des Reifens und die Bremswirkung der Hinterradbremse würde dadurch stark reduziert und das Motorrad leicht ausser Kontrolle geraten.

! VORSICHT

Beim Montieren des Kettenschlosses muss die geschlossene Seite der Sicherung immer in Laufrichtung sein.



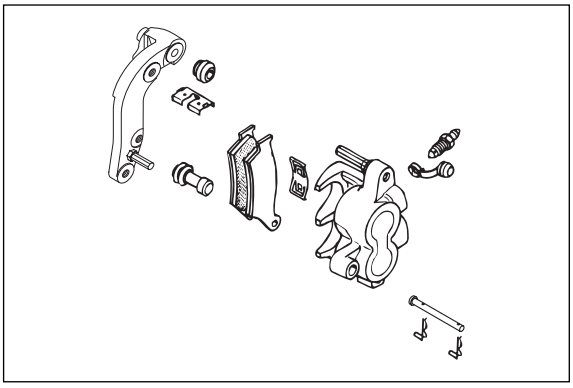
Kettenräder und Kettenführungen sollten bei dieser Gelegenheit ebenfalls auf Verschleiß geprüft werden und nötigenfalls erneuert werden.

Kettenverschleiß

Um den Kettenverschleiß zu prüfen, gehen Sie am besten wie folgt vor:
Schalten Sie das Getriebe auf Leerlauf und ziehen Sie am oberen Kettenteil mit einer Kraft von 10 - 15 Kilogramm nach oben (siehe Abbildung). Nun wird der Abstand von 18 Kettenrollen am unteren Kettenteil gemessen. Spätestens bei einem Abstand von 272 mm sollte die Kette erneuert werden. Ketten nützen sich nicht immer gleichmäßig ab, wiederholen Sie deshalb diese Messung an verschiedenen Stellen der Kette.
HINWEIS:
Wenn eine neue Kette montiert wird, sollten auch die Kettenräder erneuert werden. Neue Ketten nützen sich auf alten, eingelaufenen Kettenrädern schneller ab.

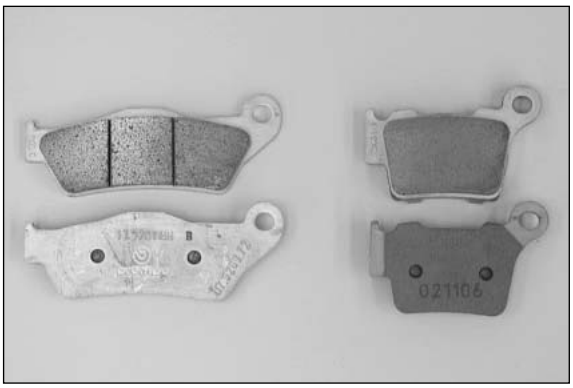
! VORSICHT

Wenn Sie ein Kettenrad mit 14 Z montieren, muss der Bund innen sein.
Die Schrauben des Kettenrades am Hinterrad mit Loctite sichern und über Kreuz festziehen.
Anzugsdrehmoment an den Muttern 35 Nm.
Anzugsdrehmoment an den Schrauben 50 Nm.

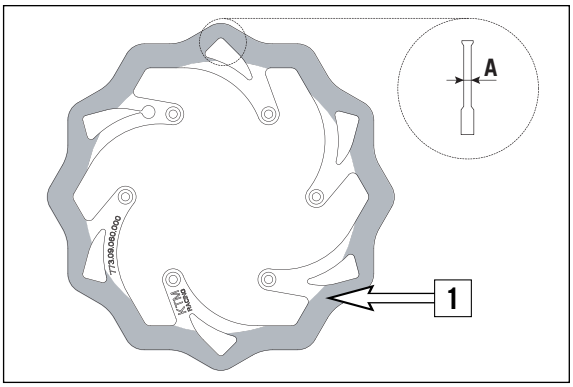


Grundsätzliche Hinweise zu KTM Scheibenbremsen

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



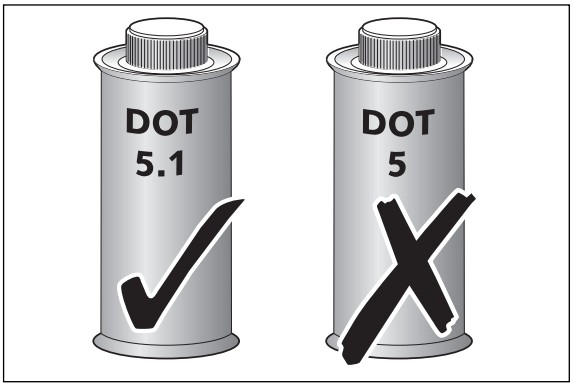
BREMSKLÖTZE:
Die Bremsklötze sind vorne mit Sinterbelag TOSHIBA TT2701 HHB und hinten mit Sinterbelag TOYO B 143 FF ausgerüstet. Diese Beläge bilden die beste Kombination von Dosierbarkeit, Bremsleistung und Lebensdauer. Der Belagtyp ist an der Rückseite der Bremsklötze angeführt und ist auch in die Homologationspapiere eingetragen.



BREMSSCHEIBEN:
Durch Verschleiß reduziert sich die Stärke der Bremsscheibe im Bereich der Anlagefläche **[1]** der Bremsklötze. Die Bremsscheibenstärke muss an der schwächsten Stelle **[A]** mindestens 2,50 mm (vorne) bzw. 3,50 mm (hinten) betragen. Kontrollieren Sie die Bremsscheibenstärke an mehreren Stellen.

⚠ ACHTUNG

- **Eine Bremsscheibenstärke unter 2,50 mm (vorne) bzw. 3,50 mm (hinten) ist ein Sicherheitsrisiko. Lassen Sie beim Erreichen der Verschleissgrenze die Bremsscheibe sofort erneuern.**
- **Lassen Sie Reparaturen an der Bremsanlage grundsätzlich in einer KTM-Fachwerkstätte durchführen.**

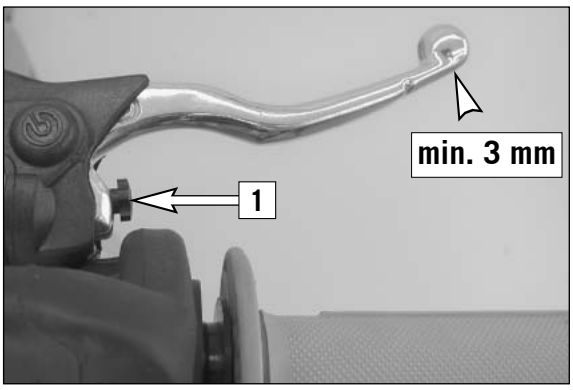


BREMSFLÜSSIGKEITSBEHÄLTER:
Die Bremsflüssigkeitsbehälter der Vorder- und Hinterradbremse sind so dimensioniert, daß auch bei abgenützten Bremsklötzen kein Nachfüllen von Bremsflüssigkeit erforderlich ist. Fällt der Bremsflüssigkeitsstand unter den Minimalwert, deutet dies auf Undichtheit im Bremssystem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

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

⚠ ACHTUNG

Lassen Sie mindestens einmal jährlich die 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.

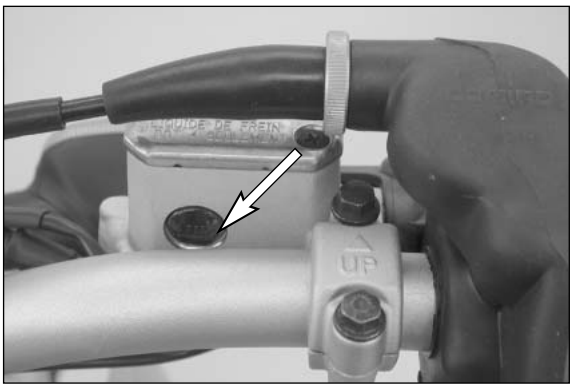


Leerweg am Handbremshebel einstellen

Der Leerweg am Handbremshebel kann mit der Einstellschraube **[1]** verändert werden. Dadurch kann die Position des Druckpunktes (jener Widerstand, der am Handbremshebel spürbar wird, wenn die Bremsklötze an die Bremsscheibe gepreßt werden) für jede Handgröße eingestellt werden.
Wenn man den Handbremshebel nach vorne drückt, muss mindestens ein Leerweg von 3 mm vorhanden sein. Nötigenfalls die Einstellschraube **[1]** entsprechend verdrehen.

! VORSICHT

Der Leerweg am Handbremshebel muss mindestens 3 mm betragen. Erst dann darf der Kolben im Handbremszylinder bewegt werden (am stärkeren Widerstand des Handbremshebels zu erkennen). Ist dieser Leerweg nicht vorhanden, baut sich im Bremssystem Druck auf und die Vorderradbremse kann durch Überhitzung ausfallen.

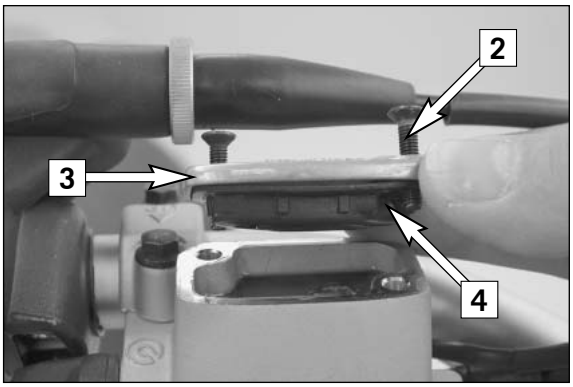


Bremsflüssigkeitsstand vorne prüfen

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

⚠ ACHTUNG

Fällt der Bremsflüssigkeitsstand unter den Minimalwert, deutet dies auf Undichtheit im Bremssystem bzw. total abgenützte Bremsklötze hin. Suchen Sie in diesem Fall sofort eine KTM-Fachwerkstätte auf.

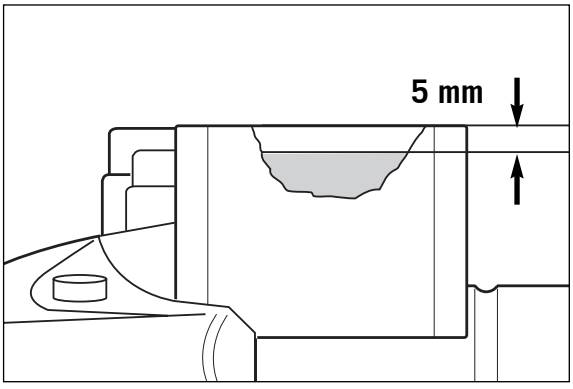


Bremsflüssigkeit vorne nachfüllen *

Die Schrauben **[2]** entfernen und Deckel **[3]** mit Membrane **[4]** abnehmen. Handbremszylinder in waagrechte Position bringen und Bremsflüssigkeit DOT 5.1 (z.B. Motorex Brake Fluid 5.1) bis 5 mm unter die Behälter-Oberkante auffüllen. Membrane, Deckel und Schrauben wieder montieren. Übergelaufene oder verschüttete Bremsflüssigkeit mit Wasser abwaschen.

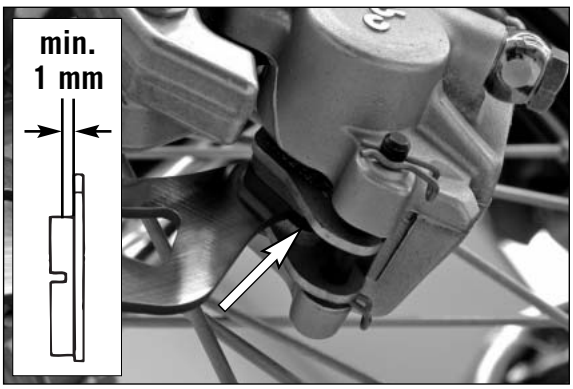
⚠ ACHTUNG

- **Keinesfalls darf Bremsflüssigkeit DOT5 verwendet werden! Diese basiert auf Silikonöl und ist purpur gefärbt. Dichtungen und Bremsschläuche müssen speziell dafür ausgelegt sein.**
- **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 sofort einen Arzt aufsuchen.**



! VORSICHT

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



Bremsklötze vorne kontrollieren

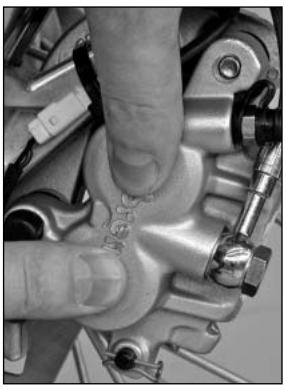
Die Bremsklötze sind von unten einzusehen. Die Belagstärke darf 1 mm nicht unterschreiten.

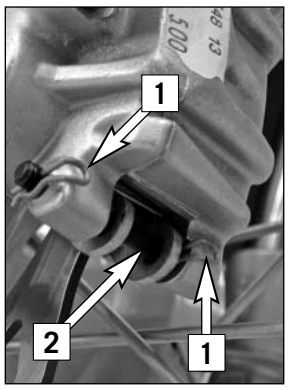
⚠ ACHTUNG

Die Belagstärke der Bremsklötze darf an der schwächsten Stelle 1 mm nicht unterschreiten, ansonsten kann ein Bremsversagen auftreten. Lassen Sie daher im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit die Bremsklötze rechtzeitig erneuern.

! VORSICHT

Werden die Bremsklötze zu spät erneuert, sodass der Belag teilweise oder zur Gänze abgeschliffen ist, schleifen die Stahlteile der Bremsklötze an der Bremsscheibe. Dadurch lässt die Bremswirkung stark nach und die Bremsscheibe wird zerstört.



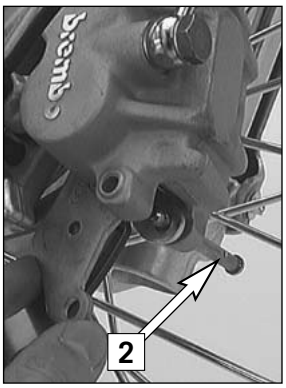


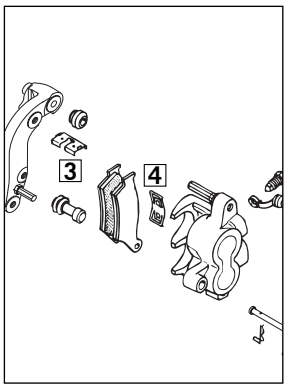
Bremsklötze vorne erneuern *

Bremszange zur Bremsscheibe drücken, damit die Bremskolben in ihre Grundstellung gelangen. Sicherungen **[1]** entfernen, Bolzen **[2]** herausziehen und Bremsklötze aus der Bremszange nehmen. Bremszange und Bremszangenträger mit Druckluft reinigen, Manschetten der Führungsbolzen auf Beschädigung prüfen und Führungsbolzen nötigenfalls fetten.
Den rechten Bremsklotz montieren und mit dem Bolzen fixieren. Linken Bremsklotz montieren und Bolzen bis zum Anschlag einschieben. Sicherungen montieren.
Beachten Sie beim Montieren der Bremsklötze, daß das Gleitblech **[3]** im Bremszangenträger und die Blattfeder **[4]** richtig sitzen.

⚠ ACHTUNG

- **Halten Sie die Bremsscheibe unbedingt öl- und fettfrei, die Bremswirkung würde sonst stark reduziert.**
- **Kontrollieren Sie nach der Montage, ob die Sicherungen richtig sitzen.**
- **Betätigen Sie nach Arbeiten an der Bremsanlage immer den Hand- bzw. Fussbremshebel, damit sich die Bremsklötze an die Bremsscheibe anlegen und der Druckpunkt vorhanden ist.**



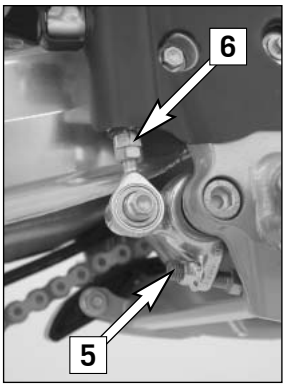


Grundstellung des Fußbremshebels ändern *

Die Grundstellung des Fußbremshebels kann durch Verdrehen der Anschlagschraube **[5]** verändert werden. Mit der Kolbenstange **[6]** muss dann der Leerweg am Fußbremshebel eingestellt werden.
Der Fußbremshebel muss außen gemessen einen Leerweg von 3-5 mm haben. Erst dann darf die Kolbenstange den Kolben im Fußbremszylinder bewegen (am stärkeren Widerstand des Fußbremshebels zu erkennen).

⚠ ACHTUNG

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.



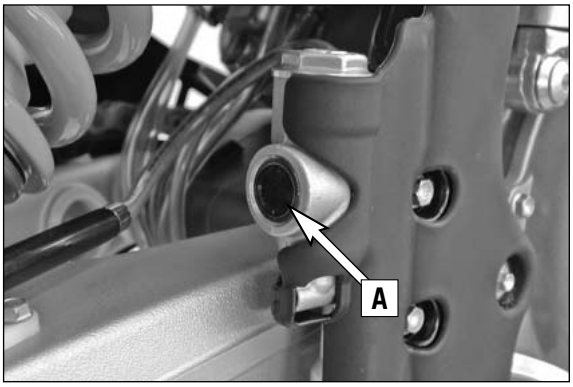


Bremsflüssigkeitsstand hinten prüfen

Der Vorratsbehälter für die hintere Scheibenbremse befindet sich auf der rechten Fahrzeugseite direkt am hinteren Bremszylinder.
Im Schauglas **[A]** darf bei senkrecht abgestelltem Fahrzeug keine Luftblase sichtbar sein.

⚠ ACHTUNG

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



Bremsflüssigkeit hinten nachfüllen *

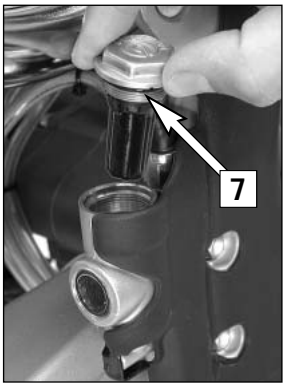
Sobald im Schauglas **[A]** eine Luftblase sichtbar ist, muss Bremsflüssigkeit nachgefüllt werden.
Dazu entfernen Sie am besten die Schraube **[7]**.
Bremsflüssigkeit DOT 5.1 (z.B. Motorex Brake Fluid 5.1) bis zur Markierung **[B]** im inneren des Reservoirbehälters auffüllen und Schraube montieren.
Übergelaufene oder verschüttete Bremsflüssigkeit sofort mit Wasser abwaschen.

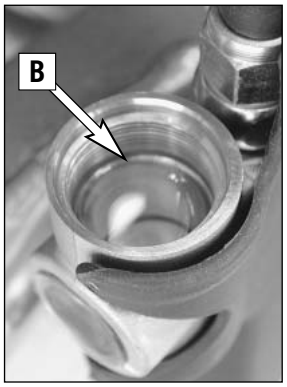
⚠ ACHTUNG

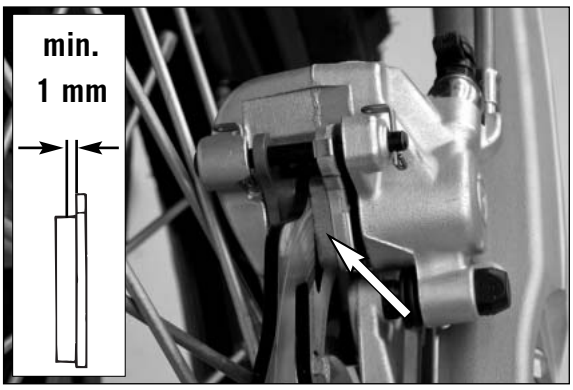
- **Keinesfalls darf Bremsflüssigkeit DOT5 verwendet werden! Diese basiert auf Silikonöl und ist purpur gefärbt. Dichtungen und Bremsschläuche müssen speziell dafür ausgelegt sein.**
- **Lagern Sie Bremsflüssigkeit ausser Reichweite von Kindern!**
- **Bremsflüssigkeit kann Hautreizungen verursachen. Nicht mit Haut oder Augen in Berührung bringen. Falls Bremsflüssigkeit in die Augen spritzt, gründlich mit Wasser spülen und sofort einen Arzt aufsuchen.**

! VORSICHT

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







Bremsklötze hinten kontrollieren

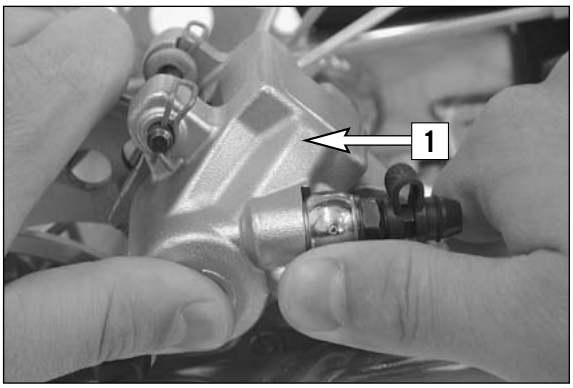
Die Bremsklötze sind von hinten einzusehen. Die Belagstärke darf 1 mm nicht unterschreiten.

⚠ ACHTUNG

Die Belagstärke der Bremsklötze darf an der schwächsten Stelle 1 mm nicht unterschreiten, ansonsten kann ein Bremsversagen auftreten. Lassen Sie daher im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit die Bremsklötze rechtzeitig erneuern.

! VORSICHT

Werden die Bremsklötze zu spät erneuert, sodass der Belag teilweise oder zur Gänze abgeschliffen ist, schleifen die Stahlteile der Bremsklötze an der Bremsscheibe. Dadurch lässt die Bremswirkung stark nach und die Bremsscheibe wird zerstört.



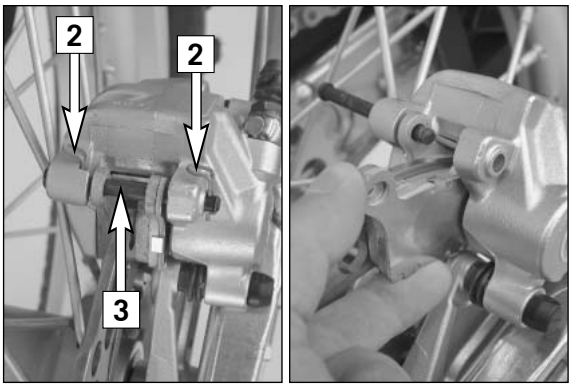
Bremsklötze hinten erneuern *

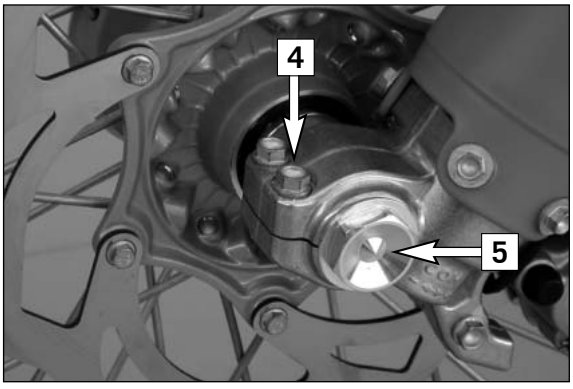
Bremszange **[1]** in Richtung Kettenrad drücken, damit der Bremskolben in seine Grundstellung gelangt. Sicherungen **[2]** entfernen, Bolzen **[3]** herausziehen und Bremsklötze entfernen. Bremszange gründlich mit Druckluft reinigen und Manschetten der Führungsbolzen auf Beschädigungen prüfen.

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

⚠ ACHTUNG

- **Halten Sie die Bremsscheibe unbedingt öl- und fettfrei, die Bremswirkung würde sonst stark reduziert.**
- **Kontrollieren Sie nach der Montage, ob die Sicherungen richtig sitzen.**
- **Betätigen Sie nach Arbeiten an der Bremsanlage immer den Hand- bzw. Fussbremshebel, damit sich die Bremsklötze an die Bremsscheibe anlegen und der Druckpunkt vorhanden ist.**



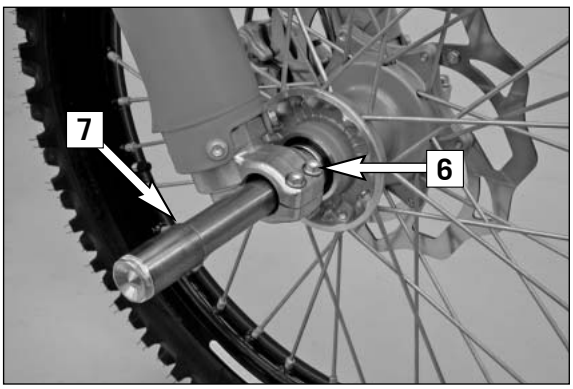


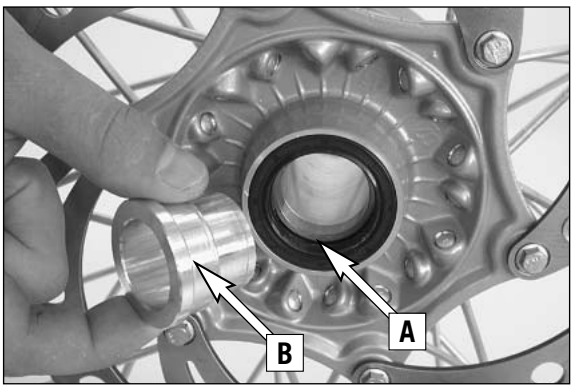
Vorderrad aus- und einbauen

Motorrad am Rahmen aufbocken, damit das Vorderrad den Boden nicht mehr berührt.
Die beiden Klemmschrauben **[4]** an der linken Gabelfaust lockern. Bundmutter **[5]** lösen, erst dann die rechten Klemmschrauben **[6]** lockern. Vorderrad halten und Steckachse **[7]** herausziehen.
Vorderrad vorsichtig aus der Gabel nehmen.

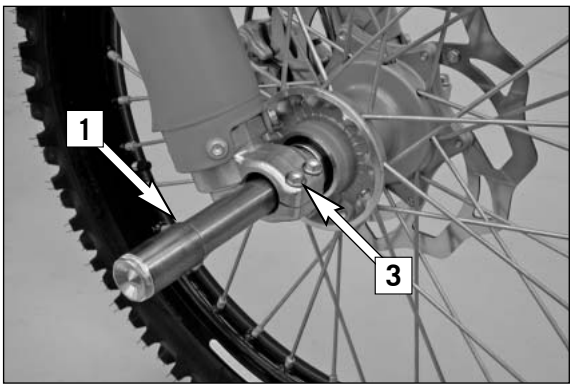
! VORSICHT

- **Bei ausgebautem Vorderrad die Handbremse nicht betätigen.**
- **Legen Sie das Rad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab, die Bremsscheibe kann sonst beschädigt werden.**





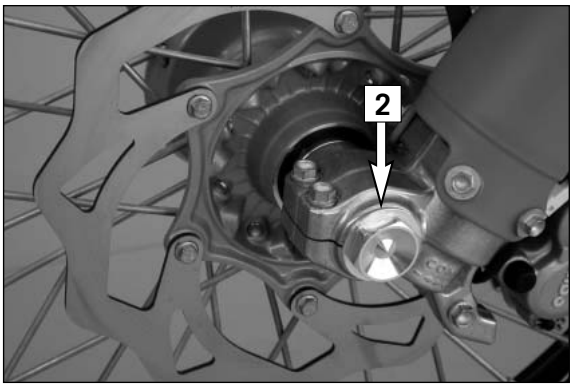
Vor dem Einbauen des Vorderrades, die Wellendichtringe **[A]** und die Lauffläche **[B]** der Distanzbüchsen reinigen und fetten und Distanzbüchsen montieren.

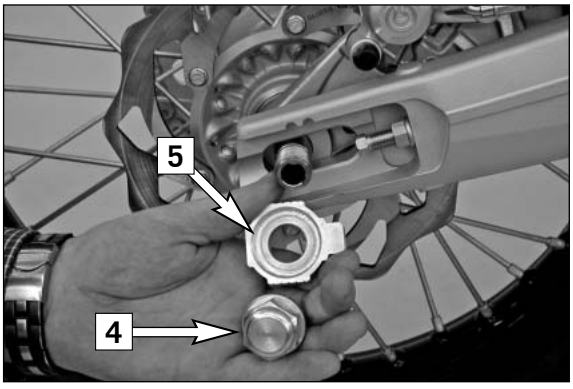


Zum Einbauen des Vorderrades dieses in die Gabel heben, positionieren und Steckachse **[1]** montieren.
Bundmutter **[2]** montieren, Klemmschrauben **[3]** an der rechten Gabelfaust festziehen um ein verdrehen der Steckachse zu verhindern und Bundmutter mit 40 Nm festziehen.
Klemmschrauben an der rechten Gabelfaust lösen, Motorrad vom Ständer nehmen, Vorderradbremse betätigen und Gabel einige Male kräftig einfedern, damit sich die Gabelbeine ausrichten.
Erst dann die Klemmschrauben an beiden Gabelfäusten mit 15 Nm festziehen.

⚠ ACHTUNG

- **Falls Sie beim Einbauen keinen Drehmomentschlüssel zur Verfügung haben, lassen Sie das Anzugsdrehmoment möglichst bald in einer KTM Fachwerkstätte berichtigen. Eine lockere Steckachse kann zu unstabilem Fahrverhalten des Motorrades führen.**
- **Betätigen Sie nach dem Einbauen des Vorderrades immer die Handbremse, bis der Druckpunkt vorhanden ist.**
- **Halten Sie die Bremsscheibe unbedingt öl- und fettfrei, die Bremswirkung würde sonst stark reduziert.**



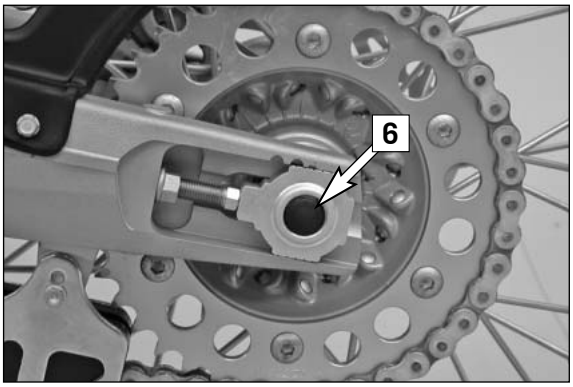


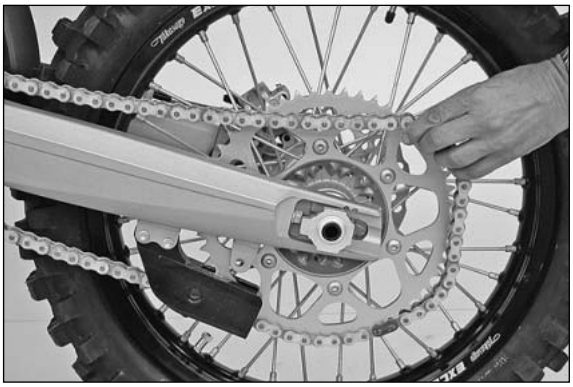
Hinterrad aus- und einbauen

Motorrad am Rahmen aufbocken, damit das Hinterrad den Boden nicht berührt.
Bundmutter **[4]** abschrauben, Kettenspanner **[5]** abnehmen, Steckachse **[6]** so weit herausziehen, dass sich das Hinterrad nach vorne schieben lässt.
Kette vom Kettenrad nehmen, Steckachse herausziehen und Hinterrad vorsichtig aus dem Schwingarm nehmen.

! VORSICHT

- **Bei ausgebautem Hinterrad die Fussbremse nicht betätigen.**
- **Legen Sie das Rad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab, die Bremsscheibe kann sonst beschädigt werden.**
- **Wird die Steckachse ausgebaut, sind die Gewinde der Steckachse und der Bundmutter gründlich zu reinigen und frisch zu fetten, um ein Festgehen des Gewindes zu vermeiden.**





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

⚠ ACHTUNG

- **Falls Sie beim Einbauen keinen Drehmomentschlüssel zur Verfügung haben, lassen Sie das Anzugsdrehmoment möglichst bald in einer KTM Fachwerkstätte berichtigen. Eine lockere Steckachse kann zu unstabilem Fahrverhalten des Motorrades führen.**
- **Betätigen Sie nach dem Einbau des Hinterrades immer die Fussbremse, bis der Druckpunkt vorhanden ist.**
- **Halten Sie die Bremsscheibe unbedingt öl- und fettfrei, die Bremswirkung würde sonst stark reduziert.**
- **Ziehen Sie die Bundmutter mit dem vorgeschriebenen Drehmoment fest.**



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.

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

⚠ ACHTUNG

- **Lassen Sie nur Reifen montieren, die von KTM freigegeben sind. Andere Reifen können sich negativ auf das Fahrverhalten auswirken.**
- **Vorder- und Hinterrad dürfen nur mit Reifen gleichartiger Profilgestaltung bereift sein. Reifenfreigaben beachten !**
- **Beschädigte Reifen müssen im Interesse Ihrer Sicherheit sofort erneuert werden.**
- **Abgefahrene Reifen wirken sich besonders auf nasser Fahrbahn ungünstig auf das Fahrverhalten aus.**
- **Zu geringer Reifenluftdruck führt zu abnormalem Verschleiss und zur Überhitzung des Reifens.**
- **Bei homologierten Modellen dürfen nur die von KTM freigegebenen Reifen montiert werden (siehe Technische Daten Fahrgestell). Bei Verwendung von anderen Reifentypen besteht keine Produkthaftung.**

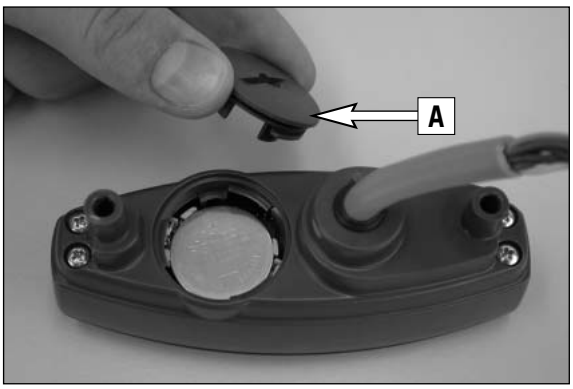


Speichenspannung kontrollieren

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 innerhalb kurzer Zeit andere Speichen. Sind die Speichen zu fest gespannt, können sie durch lokale Überlastung reissen. 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.

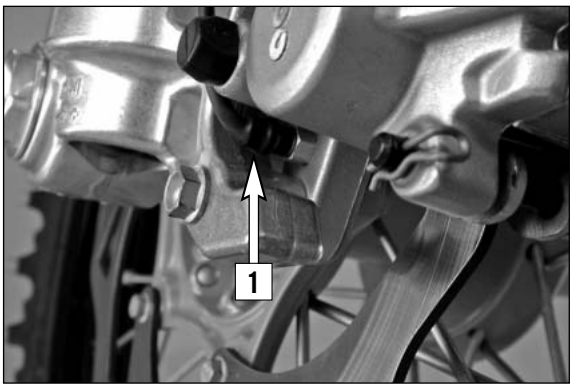
⚠ ACHTUNG

- **Wenn mit lockeren Speichen weitergefahren wird, können Speichen reissen und dadurch unstabiles Fahrverhalten bewirken.**
- **Zu fest gespannte Speichen können durch lokale Überlastung reissen.Die Speichen müssen mit einem Drehmoment von 5 Nm festgepannt sein.**



Batterie für Digitaltacho wechseln

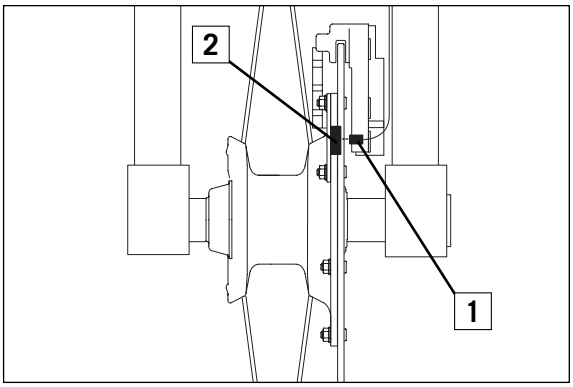
Dazu Scheinwerfermaske abnehmen und elektronischen Tacho ausbauen. Verschraubung **[A]** entfernen, Batterie (Typ Duracell CR 2430) mit Schrift nach oben einlegen und Verschraubung montieren.

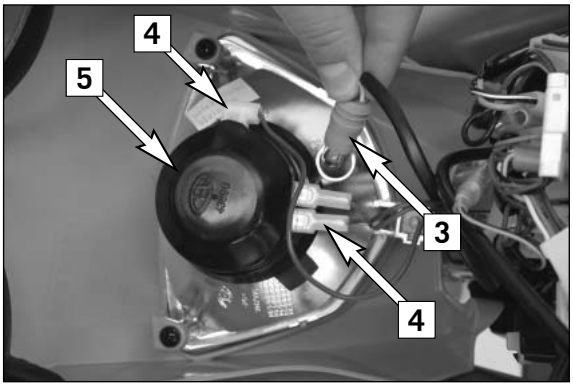


Abstand des Magnetsensors kontrollieren / einstellen

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

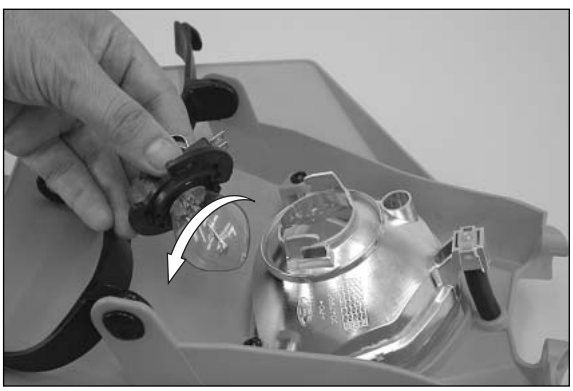
Dieser Abstand kann durch hinein- bzw. herausdrehen des Sensors **[1]** korrigiert werden.





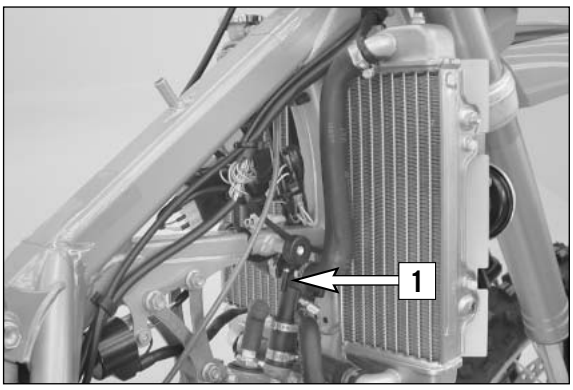
Scheinwerferlampe / Standlichtlampe tauschen

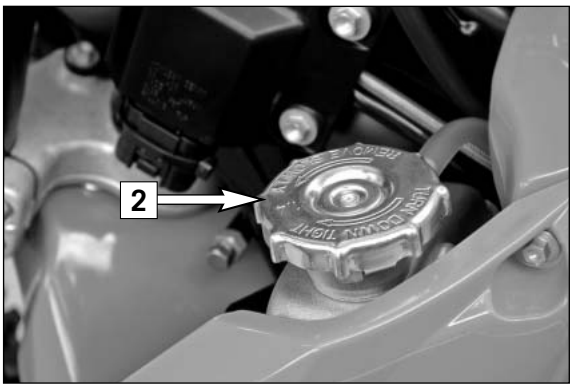
Beide Gummibänder lösen und Scheinwerfermaske nach vorne schwenken. Standlichtlampe mit Fassung **[3]** vorsichtig aus dem Reflektor ziehen. Stecker **[4]** von der Scheinwerferlampe abziehen und Gummikappe **[5]** abnehmen. Haltebügel aushängen und Glühlampe aus dem Reflektor nehmen.
Beim Wechseln der Standlichtlampe wird diese einfach aus der Fassung gezogen.



Scheinwerferlampe leicht eindrücken, ca. 30° gegen den Uhrzeigersinn drehen und aus der Fassung ziehen.

Die Montage erfolgt in sinngemäß umgekehrter Reihenfolge.





Kühlsystem

Durch die Wasserpumpe im Motor ist ein Zwangsumlauf der Kühlflüssigkeit gegeben. Die Kühlflüssigkeit kann aber nur dann richtig zirkulieren, wenn sich im Kühlkreislauf keine Luftblasen befinden.
Das Kühlsystem ist daher zu entlüften, wenn
a) mehr als 0,25 Liter Kühlflüssigkeit nachgefüllt wurde und
b) bei Neubefüllung des Kühlsystems. (siehe Kühlsystem entlüften).
Bei einigen Modellen ist ein Thermostat **[1]** montiert, damit der Motor seine Betriebstemperatur früher erreicht. Bei kaltem Motor zirkuliert die Kühlflüssigkeit im Zylinder und im Zylinderkopf. Wenn die Kühlflüssigkeit ca. 55°C erreicht hat, öffnet der Thermostat und die Kühlflüssigkeit wird auch durch die beiden Kühler gepumpt.
Die Kühlung erfolgt durch den Fahrtwind. Je niedriger die Geschwindigkeit, desto geringer die Kühlwirkung. Ebenso verringern schmutzige Kühler die Kühlwirkung.

⚠ ACHTUNG

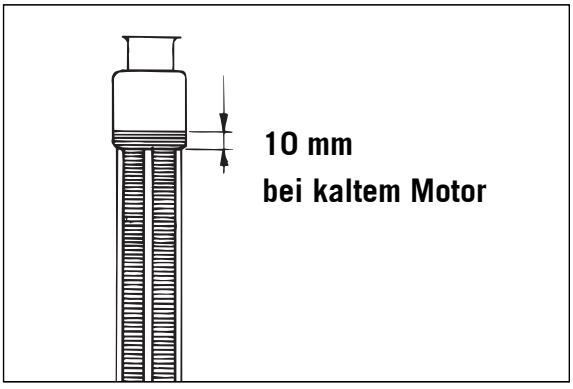
- **Kontrollieren Sie den Kühlflüssigkeitsstand möglichst bei kaltem Motor. Wenn Sie den Kühlerverschluss [2] bei heissem Motor abnehmen müssen, sollten Sie ihn mit einem Lappen abdecken und langsam öffnen, damit sich der Überdruck abbauen kann. Vorsicht – Verbrühungsgefahr !**
- **Lösen Sie keine Kühlerschläuche bzw. die Abschlußschraube bei heissem Motor. Die austretende, heisse Kühlflüssigkeit und der Dampf können ernsthafte Verbrühungen verursachen.**
- **Bei Verbrühungen die Stelle sofort unter fliessendes, kaltes Wasser halten.**
- **Kühlflüssigkeit ist giftig! Lagern Sie Kühlflüssigkeit so, dass sie von Kindern nicht erreicht werden kann.**
- **Wenn Kühlflüssigkeit geschluckt wurde, sofort einen Arzt aufsuchen.**
- **Wenn Kühlflüssigkeit in die Augen gelangt, sofort mit Wasser ausspülen und einen Arzt aufsuchen.**

Als Kühlflüssigkeit wird eine Mischung aus 50% Frostschutzmittel und 50% destilliertem 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 (z.B. Motorex Anti-Freeze) verwenden. Bei minderwertigen Frostschutzmitteln kann es zu Korrosion und Schaumbildung kommen.

Der bei Erwärmung entstehende Druck im Kühlsystem wird durch ein Ventil im Kühlerverschluß **[2]** geregelt; hierdurch ist eine Kühlwassertemperatur bis zu 120° C zulässig, ohne daß mit Funktionsstörungen gerechnet werden muss.



Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren

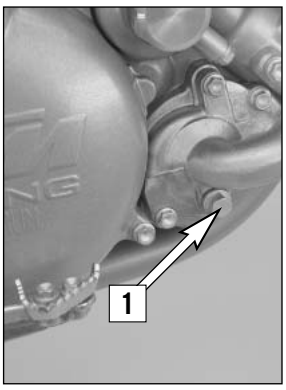
Die Kühlflüssigkeit sollte bei kaltem Motor ca. 10 mm über die Kühllamellen stehen (siehe Skizze).

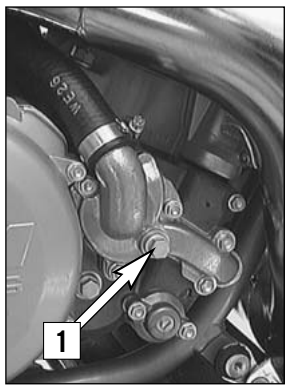
⚠ ACHTUNG

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

! VORSICHT

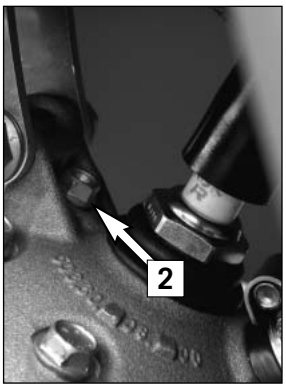
Wurde die Kühlflüssigkeit abgelassen, oder wurde mehr als 0,25 Liter Kühlflüssigkeit nachgefüllt, ist das Kühlsystem zu entlüften.

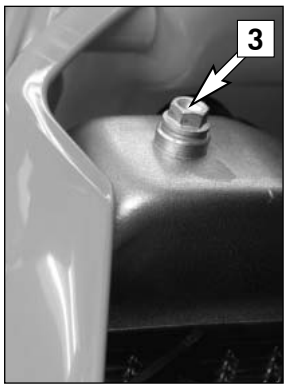




Kühlsystem befüllen/entlüften

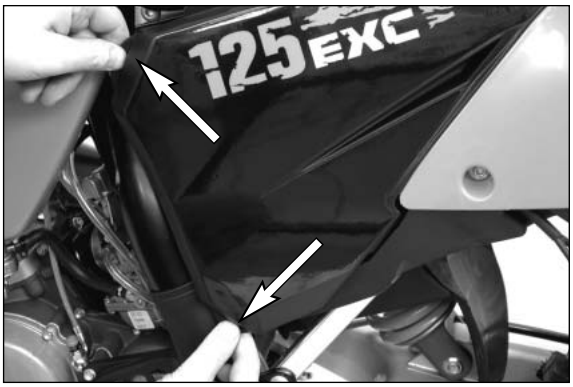
Wurde die Kühlflüssigkeit abgelassen oder wurde mehr als 0,25 Liter Kühlflüssigkeit nachgefüllt, ist das Kühlsystem wie folgt zu entlüften.
Vergewissern Sie sich, daß die Ablaßschraube **[1]** festgezogen ist.
Füllen Sie ca. 0,5 Liter Kühlflüssigkeit ein.





Schraube **[2]** am Zylinderkopf entfernen und wieder montieren, sobald Kühlflüssigkeit blasenfrei austritt (nur bei 125/200 Motoren)

Entfernen Sie die Schraube **[3]** am rechten Kühler.
Nun füllen Sie so lange Kühlflüssigkeit ein, bis diese blasenfrei am rechten Kühler austritt und montieren sofort die Schraube, damit keine Luft mehr in den rechten Kühler gelangen kann.
Füllen Sie den linken Kühler ca. 10 mm über die Kühllamellen mit Kühlflüssigkeit auf.
Nach einer kurzen Fahrt den Kühlflüssigkeitsstand nochmals kontrollieren.

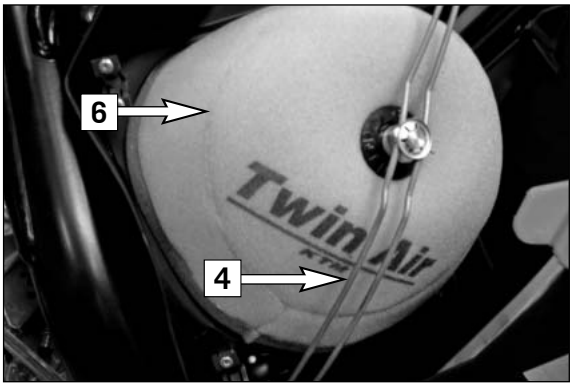


Luftfilter reinigen *

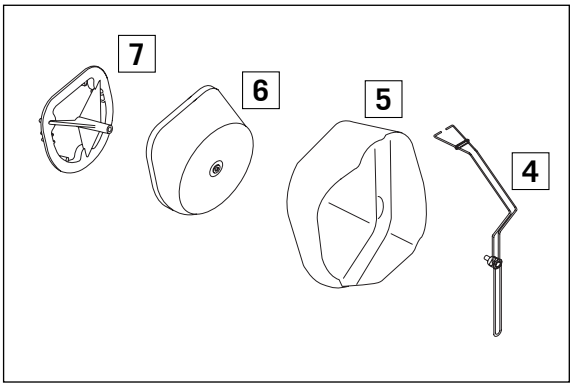
Der Luftfilter muss vor jedem Renneinsatz, ansonsten je nach Staubentwicklung gereinigt werden. Dazu Filterkastendeckel anheben (siehe Abbildung) und nach vorne wegziehen.
Filterhaltebügel **[4]** unten aushängen, zur Seite schwenken und Drosselkappe **[5]** samt Luftfilter **[6]** und Filterträger **[7]** aus dem Filterkasten nehmen.

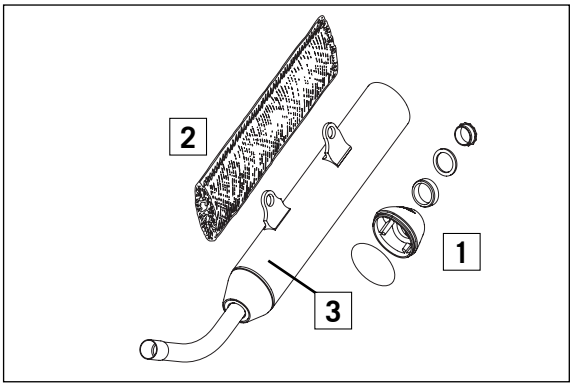
! VORSICHT

- **Luftfilter nicht mit Kraftstoff oder Petroleum reinigen, da diese Mittel den Schaumstoff angreifen. KTM empfiehlt für die Luftfilterwartung die Produkte der Firma Motorex (Bio dirt Remover und Liquid Bio Power) zum Reinigen und zum Ölen des Luftfilters.**
- **Nehmen Sie Ihr Motorrad nie ohne Luftfilter in Betrieb. Der eindringende Staub und Schmutz kann Schäden und erhöhten Verschleiss am Motor verursachen.**
- **Wenn der Luftfilter nicht korrekt montiert ist kann Staub und Schmutz in den Motor gelangen und Schäden verursachen.**



Luftfilter in spezieller Reinigungsflüssigkeit (Motorex Bio Dirt Remover) gründlich auswaschen und gut trocknen lassen. Den Luftfilter nur ausdrücken, keinesfalls auswringen. Trockenen Luftfilter mit einem hochwertigen Filteröl (Motorex Liquid Bio Power) einölen. Luftfilterkasten ebenfalls reinigen. Vergasermanschette auf Beschädigungen und festen Sitz prüfen.
Luftfilter auf den Filterträger montieren. Luftfilter samt Filterträger in die Drosselkappe geben und diese im Filterkasten montieren, dabei auf die Zentrierung achten, und mit dem Filterhaltebügel fixieren.



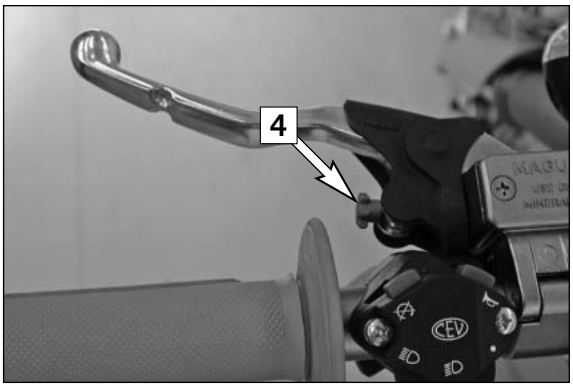


Auspuffanlage *

Auspuff-Enddämpfer bei denen sich die Endkappe **[1]** abnehmen läßt, sind mit Glasfasergarn gefüllt. Lassen Sie diese Füllung regelmäßig in einer KTM-Fachwerkstätte überprüfen (siehe Schmier- und Wartungstablle). Im Laufe der Zeit verflüchtigen sich über die Lochrohr-Bohrungen die Fasern der Dämmstoffe ins Freie, der Dämpfer "brennt aus". Neben einem erhöhten Geräuschpegel verändert sich dadurch auch die Leistungscharakteristik. Ein auf den jeweiligen Auspuff abgestimmtes Dämm-Material ist bei Ihrer KTM-Fachwerkstätte erhältlich.
Zum Wechseln der Glasfasergarn-Packung **[2]** Endkappe abnehmen und Außenrohr **[3]** abziehen. Neue Glasfasergarn-Packung mit einem Klebeband am Innenrohr fixieren und Außenrohr darüberschieben. Endkappe montieren. Auf feste Verschraubung bei den Kappen ist sorgsam zu achten. Der Schalldämpfer sollte spannungsfrei angebaut werden bevor alle Befestigungsschrauben angezogen werden.

⚠ ACHTUNG

Die Auspuffanlage wird beim Betrieb des Motorrades sehr heiss. Beginnen Sie mit den Arbeiten an der Auspuffanlage erst nach dem Abkühlen um Verbrennungen zu vermeiden.

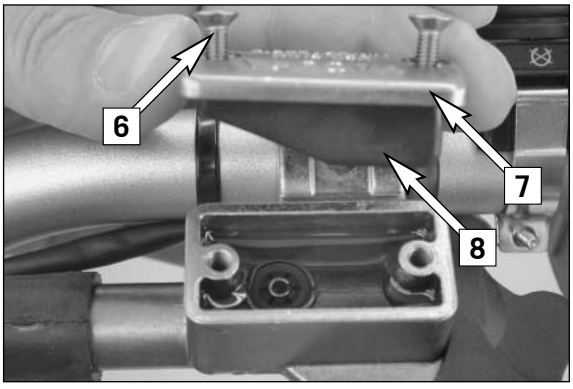


Grundstellung des Kupplungshebels ändern

Mit der Einstellschraube **[4]** läßt sich die Grundstellung des Kupplungshebels individuell anpassen. So kann für jede Handgröße eine optimale Position des Kupplungshebels eingestellt werden.
Wenn die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn verdreht wird, nähert sich der Kupplungshebel dem Lenker. Wenn die Einstellschraube im Uhrzeigersinn verdreht wird, entfernt sich der Kupplungshebel vom Lenker.

! VORSICHT

Der Verstellbereich ist begrenzt. Drehen Sie die Einstellschraube nur mit der Hand und wenden Sie keine Gewalt an.

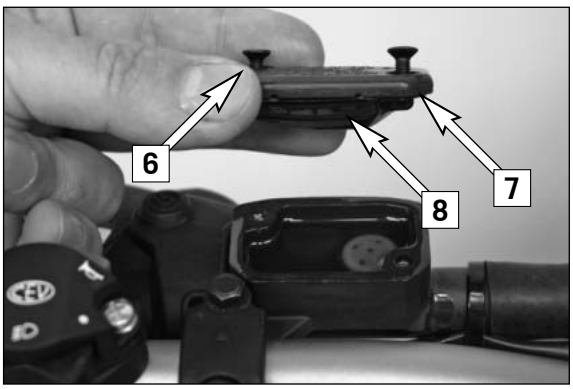


Ölstand der hydraulischen Kupplung prüfen 125/200*

Zum Prüfen des Ölstandes im Geberzylinder der Kupplung muss der Deckel abgenommen werden. Dazu Schrauben **[6]** entfernen und Deckel **[7]** samt Gummibalg **[8]** abnehmen. Der Ölpegel sollte bei waagrechtem Geberzylinder 4 mm unter der Oberkante liegen.
Nötigenfalls biologisch abbaubares Hydrauliköl SAE 10 (Motorex Kupplungsfluid 75) nachfüllen, das bei Ihrer KTM Fachwerkstätte erhältlich ist.

! VORSICHT

KTM verwendet für die hydraulische Kupplungsbetätigung der 125/200 Modellen biologisch abbaubares, mineralisches Hydrauliköl. Dieses Öl darf mit keinem anderen Hydrauliköl gemischt werden. Verwenden Sie immer das Original KTM Hydrauliköl (in Ihrer autorisierten KTM Fachwerkstätte erhältlich), nur so kann die optimale Funktion der Kupplungsbetätigung gewährleistet werden. Bei diesen Modellen keinesfalls Bremsflüssigkeit einfüllen.

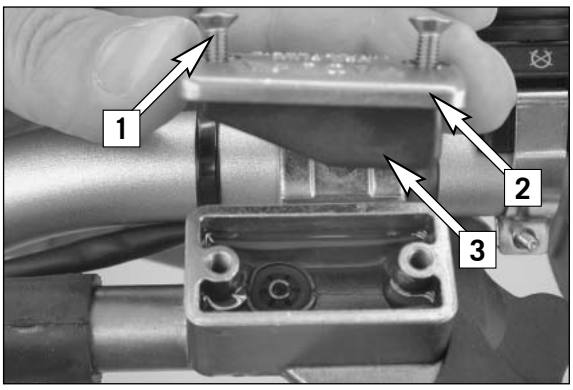


Ölstand der hydraulischen Kupplung prüfen 250/300*

Zum Prüfen des Ölstandes im Geberzylinder der Kupplung muss der Deckel abgenommen werden. Dazu Schrauben **[6]** entfernen und Deckel **[7]** samt Gummibalg **[8]** abnehmen. Der Ölpegel sollte bei waagrechtem Geberzylinder 4 mm unter der Oberkante liegen.
Nötigenfalls Bremsflüssigkeit DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid 5.1) nachfüllen.

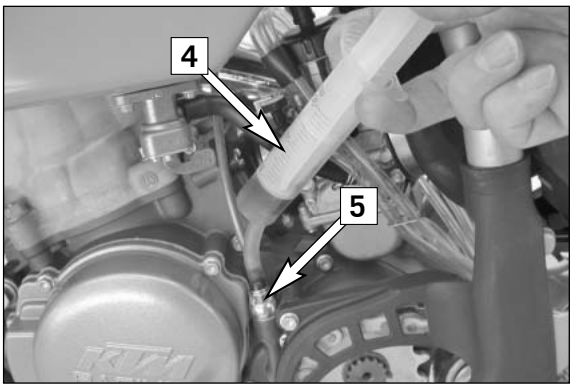
! VORSICHT

Bei den 250/300 Modellen sind Kupplungsarmaturen der Firma Brembo montiert die mit Bremsflüssigkeit DOT 5.1 gefüllt sind. Diese Anlagen dürfen auf keinen Fall mit Hydrauliköl gefüllt werden. Nur so kann die optimale Funktion der Kupplungsbetätigung gewährleistet werden.

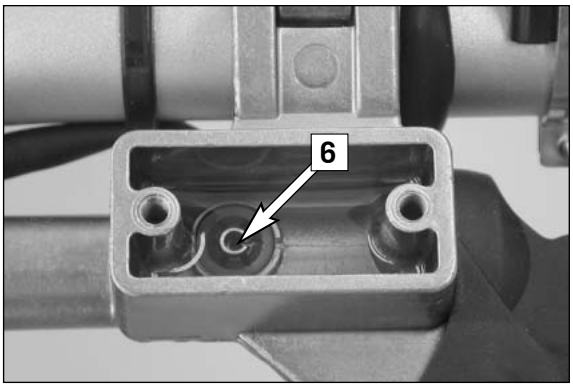


Hydraulische Kupplung entlüften *

Wenn sich der Widerstand am Kupplungshebel schwammig anfühlt, muss die Kupplungsbetätigung entlüftet werden. Sie benötigen dazu eine Entlüftungsspritze (Spezialwerkzeug). Beachten Sie, dass bei 125/200 Modellen Motorex Kupplungsfluid 75 und bei 250/300 Modellen Motorex Bremsflüssigkeit DOT. 5.1 eingefüllt werden müssen.
Beides ist bei Ihrem KTM Händler erhältlich.
Lenker so einschlagen, dass sich der Geberzylinder in waagrechter Position befindet, Schrauben **[1]** entfernen, und Deckel **[2]** samt Gummibalg **[3]** abnehmen.



Entlüftungsspritze **[4]** mit der passenden Flüssigkeit füllen (siehe Technische Daten Motor). Am Nehmerzylinder die Entlüftungsschraube **[5]** entfernen und Entlüftungsspritze montieren.



Nun so lange die Flüssigkeit in das System drücken, bis sie an der Bohrung **[6]** des Geberzylinders blasenfrei austritt. Zwischendurch Flüssigkeit aus dem Vorratsbehälter des Geberzylinders absaugen, um ein Überlaufen zu verhindern.
Nach dem Entlüften Entlüftungsspritze entfernen, Entlüftungsschraube montieren, Pegel im Vorratsbehälter berichtigen und Deckel montieren (siehe oben).

Vergaser einstellen *

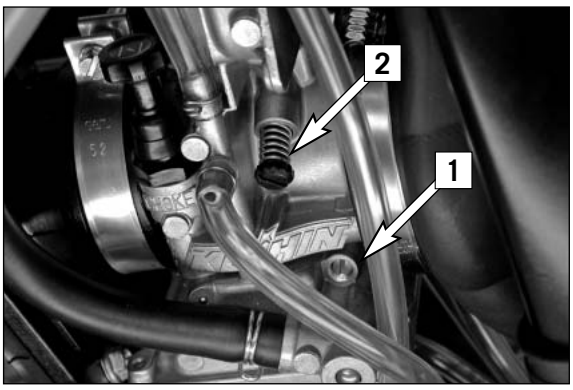
Grundsätzliches zur Originaleinstellung des Vergasers
Die Originaleinstellung des Vergasers entspricht einer Höhenlage von ca. 500 Meter über Meeresniveau, einer Lufttemperatur von ca. 20° C, vorwiegendem Geländebetrieb, mitteleuropäischen, bleifreien Superkraftstoffen (ROZ 95) mit einem Mischungsverhältnis (2-Taktöl: Kraftstoff)
1:40 – 1:60 (je nach Ölqualität)
Grundsätzliches zur Einstellungsänderung des Vergasers
Auszugehen ist immer von der Originaleinstellung des Vergasers. (Originaleinstellung ab Werk ist zum Einfahren. Nach der Einfahrphase ist der Vergaser laut Vergaserblatt einzustellen - siehe Anhang). Voraussetzung sind saubere Luftfilteranlage, intakte Auspuffanlage und intakter Vergaser. Erfahrungsgemäß kann sich die Einstellungsänderung auf die Hauptdüse, die Leerlaufdüse und die Düsennadel beschränken. Änderungen anderer Vergaserteile bringen verhältnismäßig wenig.
FAUSTREGEL: große Höhenlage oder hohe Temperatur > Vergaser mager einstellen
niedere Höhenlage oder tiefe Temperatur > Vergaser fetter einstellen

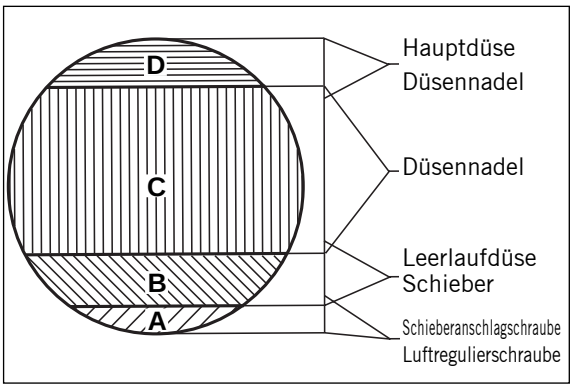
⚠ ACHTUNG

- **Verwenden Sie nur Superkraftstoff ROZ 95 (bleifrei) mit hochwertigem 2-Takt-Motoröl gemischt. Andere Kraftstoffe können Motorschäden verursachen, ausserdem erlischt dadurch die Garantie.**
- **Verwenden Sie nur hochwertiges 2-Takt-Motoröl bekannter Marken (z.B. Motorex Cross Power 2T).**
- **Zu wenig Öl oder qualitativ minderwertiges Öl führt zu vorzeitigem Verschleiss des Motors und im Extremfall zum Motorschaden. Zu viel Öl verursacht starke Rauchentwicklung und verrusst die Zündkerze und die Auslassteuerung.**
- **Wird der Vergaser magerer eingestellt, ist mit Vorsicht vorzugehen. Düsen immer schrittweise um jeweils eine Nummer reduzieren, um Überhitzen und Kolbenklemmen zu vermeiden.**

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

Grundsätzliches zum Verschleiß des Vergasers
Gasschieber, Düsennadel, Schwimmernadelventil und Nadeldüse unterliegen durch Motorvibration erhöhtem Verschleiß. Durch die Abnützung treten am Vergaser Fehlfunktionen (z.B. Überfetten) auf. Diese Teile sollten deshalb nach 100 Stunden erneuert werden. Der Vergaserkörper, Düsenstock und die Schwimmerlagerung sollte nach 200 Stunden erneuert werden.





Begriffe:

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

Zu mageres Gemisch:
Kraftstoffanteil zu nieder im Verhältnis zur Luft.

Leerlaufbereich A

Betrieb bei geschlossenem Gasschieber. Dieser Bereich wird von der Stellung der Luftregulierschraube **[1]** und der Schieberanschlagschraube **[2]** beeinflußt. Einstellarbeiten nur bei warmem Motor vornehmen.
Dazu mit der Schieberanschlagschraube die Leerlaufdrehzahl des Motors leicht erhöhen. Drehen im Uhrzeigersinn ergibt eine höhere, drehen gegen den Uhrzeigersinn ergibt eine niedrigere Leerlaufdrehzahl. Nun mit der Luftregulierschraube möglichst runden und stabilen Motorlauf herstellen (Grundeinstellung der Luftregulierschraube = 1,5 Umdrehungen offen). Danach mit der Schieberanschlagschraube wieder normale Leerlaufdrehzahl einstellen.

Übergang B

Verhalten des Motors beim Öffnen des Gasschiebers. Dieser Bereich wird von der Leerlaufdüse und von der Form des Gasschiebers beeinflusst. Setzt der Motor trotz guter Leerlauf- und Teillasteinstellung beim Öffnen des Gasschiebers stotternd und stark rauchend ein und bekommt er die volle Leistung bei höherer Drehzahl schlagartig, ist der Vergaser zu fett reguliert, bzw. das Kraftstoffniveau zu hoch oder die Schwimmernadel undicht.

Teillastbereich C

Betrieb bei teilweise geöffnetem Gasschieber. Dieser Bereich wird nur durch die Düsennadel (Form und Stellung) beeinflußt. Im unteren Bereich beeinflußt die Leerlaufeinstellung und im oberen die Hauptdüse die optimale Teillasteinstellung. Wenn der Motor beim Beschleunigen mit teilweise geöffnetem Gasschieber blubbert oder mit gedrosselter Leistung läuft, muss die Düsennadel um eine Raste gesenkt werden.
Klingelt der Motor speziell beim Beschleunigen, wenn er in den Drehzahlbereich der vollen Leistung kommt, muss die Düsennadel gehoben werden.
Treten die oben beschriebenen Erscheinungen im unteren Teillastbereich auf, ist bei blubbern das Leerlaufsystem magerer zu regulieren, und bei Klingeln fetter zu regulieren.

Volllastbereich D

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

DÜSENNADEL TYP	WIRKUNGSBEREICH FETTER – MAGERER
N8RG	←
N8RH	←
N8RW	←
N8RJ	←

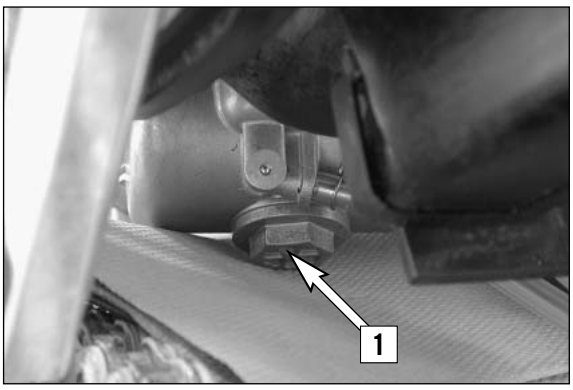
DÜSENNADEL TYP	WIRKUNGSBEREICH FETTER – MAGERER
NOZD	←
NOZE	←
NOZF	←
NOZG	←
NOZH	←
NOZI	←

Erklärung zur Tabelle

Die Düsennadel NOZI ist im Bereich vom geschlossenen Schieber bis 1/4 Gas um 2 Stufen magerer als die Nadel NOZG. In den übrigen Bereichen besteht kein Unterschied.

! VORSICHT

Achten Sie beim Tauschen der Düsennadel auf die entsprechende Nadelbezeichnung. Genaue Angaben über die Bedüsung des jeweiligen Modells entnehmen Sie der Vergaserregulierungstabelle.

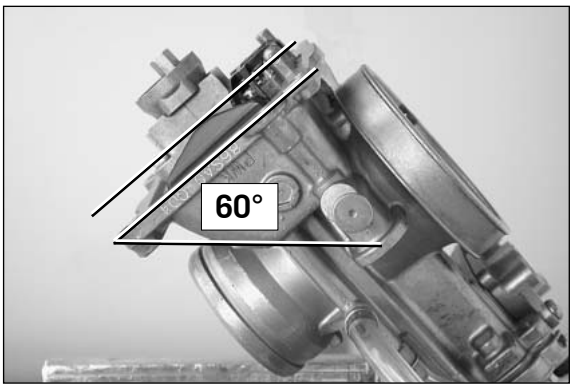


Schwimmerkammer des Vergasers entleeren

Nach jeder Naßreinigung sollte die Schwimmerkammer des Vergasers entleert werden, um eventuell eingedrungenes Wasser zu entfernen. Wasser in der Schwimmerkammer führt zu Funktionsstörungen.
Führen Sie diese Arbeit bei kaltem Motor durch. Schließen Sie den Kraftstoffhahn und legen Sie ein Tuch unter den Vergaser, das den auslaufenden Kraftstoff aufsaugen kann. Schrauben Sie die Verschlußschraube **[1]** ab und reinigen Sie diese mit Druckluft. Danach Verschlußschraube samt Dichtung montieren, Kraftstoffhahn öffnen und Schwimmerkammer auf Dichtheit prüfen.

⚠ ACHTUNG

Kraftstoff ist leicht entflammbar und giftig. Beim Hantieren mit Kraftstoff ist äusserste Vorsicht geboten. Führen Sie Arbeiten an der Kraftstoffanlage nie in der Nähe von offenen Flammen oder brennenden Zigaretten durch. Lassen Sie den Motor immer vorher abkühlen. Verschütteten Kraftstoff sofort aufwischen. Mit Kraftstoff getränkte Materialien sind ebenfalls leicht entflammbar. Wurde Kraftstoff verschluckt oder ist er in die Augen gespritzt, ist sofort ein Arzt aufzusuchen.
Entsorgen Sie den Kraftstoff ordnungsgemäss.



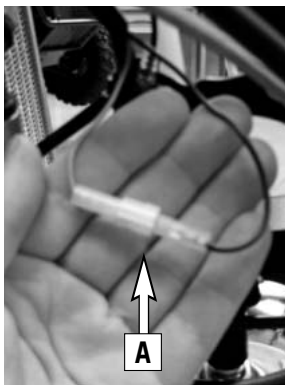
Schwimmerniveau prüfen *

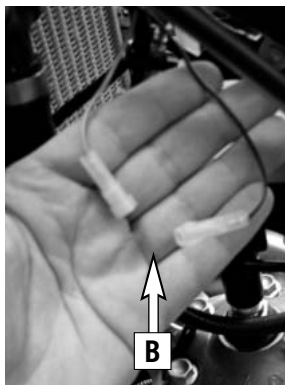
Vergaser ca. 60° schräg stellen, damit die Feder im Schwimmernadelventil nicht zusammengedrückt wird. In dieser Stellung soll die Kante am Schwimmer parallel zur Dichtfläche des Schwimmergehäuses sein (siehe Abbildung).



Motorcharakteristik einstellen über die Zündkurve (125-300)

In der Digitalbox sind 2 Zündkurven (PERFORMANCE und SOFT gespeichert. Im Auslieferungszustand ist die Zündkurve PERFORMANCE aktiviert. Durch Trennen einer Steckverbindung unter dem Tank kann sehr einfach die Zündkurve SOFT aktiviert werden.

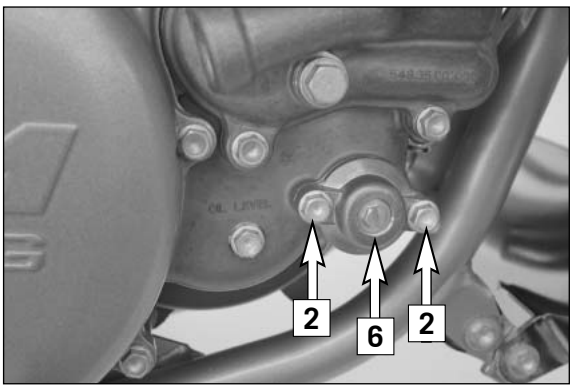


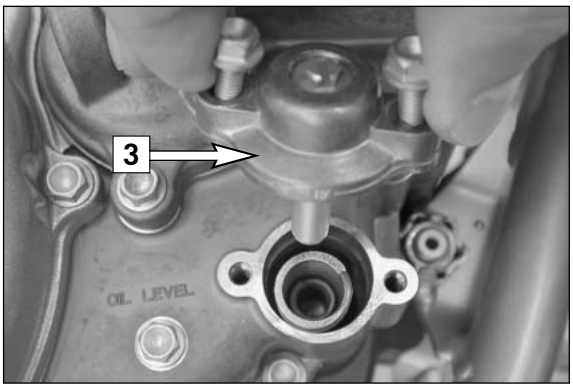


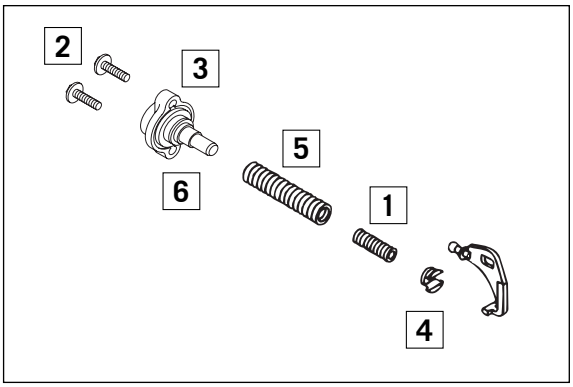
Zum Ändern der Zündkurve Sitzbank und Tank abnehmen.

A) PERFORMANCE (höhere Motorleistung)	Steckverbindung geschlossen
B) SOFT (bessere Fahrbarkeit)	Steckverbindung unterbrochen

Das Ändern der Zündkurve ist auch mittels Lenkerschalter (Power Parts) während der Fahrt möglich.







Motorcharakteristik einstellen über die Hilfsfeder (250/300)

Durch verschiedene Federstärken der Hilfsfeder **[1]** kann die Motorcharakteristik verändert werden. Im Auslieferungszustand ist eine Hilfsfeder montiert, die für „gute Fahrbarkeit"(weicher Leistungseinsatz) ausgelegt ist.
Wenn Sie einen „noch weicheren Leistungseinsatz" oder aber eine „aggressive Motorcharakteristik" bevorzugen, kann eine der beigepackten Hilfsfedern montiert werden.

Hilfsfeder für gute Fahrbarkeit (im Auslieferungszustand montiert)
Ersatzteilnummer 546.37.072.300, Farbmarkierung GELB

Hilfsfeder für noch weicheren Leistungseinsatz (beigepackt)
Ersatzteilnummer 548.37.072.100, Farbmarkierung GRÜN

Hilfsfeder für aggressive Motorcharakteristik (beigepackt)
Ersatzteilnummer 548.37.072.000, Farbmarkierung ROT

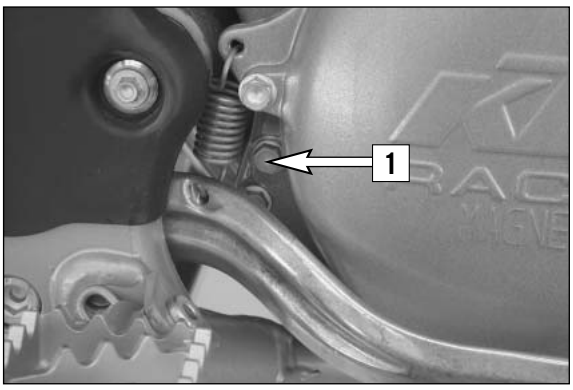
Dazu Motorrad ca. 45° nach links neigen, die beiden Schrauben **[2]** entfernen, Verschlussdeckel **[3]** abnehmen und Federn samt Federeinsatz **[4]** aus dem Kupplungsdeckel nehmen.Beide Federn vom Federeinsatz ziehen, gewünschte Hilfsfeder **[1]** und Einstellfeder **[5]** montieren und gemeinsam so in den Kupplungsdeckel schieben, dass die Ausnehmung des Federeinsatzes **[4]** in den Winkelhebel eingreift. O-Ring im Verschlussdeckel kontrollieren und Verschlussdeckel so montieren, dass die Federwiderlager-Schraube **[6]** in die Hilfsfeder eingreift.

! VORSICHT

Die Federwiderlager-Schraube [6] darf auf keinen Fall verdreht werden, da sonst die Motorcharakteristik verschlechtert wird.

Die Motorcharakteristik kann im Zusammenwirken von Zündkurve, Hilfsfeder (nur 250/300) und Auspuff weiter verändert werden. Nachfolgende Tabelle zeigt Beispiele von Kombinationen. Weitere Kombinationen sind je nach Fahranforderungen beliebig einstellbar.

250/300 XC/XC-W/EXC-Six Days/EXC					
Motorleistung	– –	–	**Standardeinstellung**	+	+ +
Fahrbarkeit	+ +	+	**Standardeinstellung**	–	– –
Zündkurve	soft	soft	**performance**	performance	performance
Hilfsfeder (250/300)	grün	gelb	**gelb**	gelb	rot
Auspuff	EXC standard	EXC standard	**EXC standard**	250 SX	250 SXS
Anwendungsbeispiele	sehr schwierige Streckenbedingungen: sehr selektiv, sehr hart, sehr wenig Traktion, sehr ermüdend	schwierige Streckenbedingungen: selektiv, wenig Traktion, ermüdend	**durchnittliche Streckenbedingungen**	einfache Streckenbedingungen: griffig, gut präpariert, MX Sonderprüfung	spezielle Streckenbedingungen: tiefer Sand, sehr schnelle Streckenführung, sehr gut präparierte Strecke

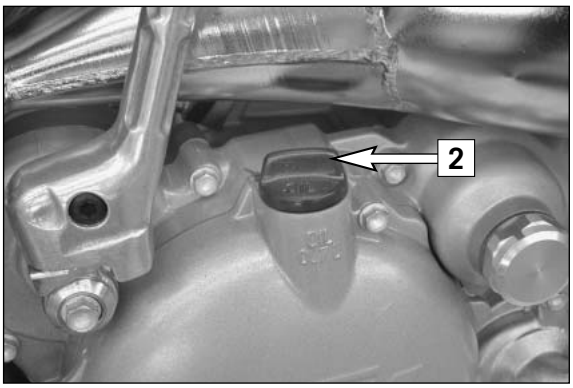


Getriebeölstand kontrollieren (125/200)

Zur Kontrolle des Getriebeölstandes ist die Kontrollschraube **[1]** am Kupplungsdeckel zu entfernen. Bei senkrecht abgestelltem Motorrad sollte an der Kontrollöffnung gerade noch Öl austreten. Nötigenfalls ist die Verschlussschraube **[2]** zu entfernen und Öl (z. B. Motorex Top Speed 4T 15W50) nachzufüllen.

! VORSICHT

Zu wenig Öl oder eine schlechte Ölqualität führt zu vorzeitigem Verschleiss von Getriebe und Kupplung. Verwenden Sie nur Markenöle (z. B. Motorex Top Speed 4T 15W50).

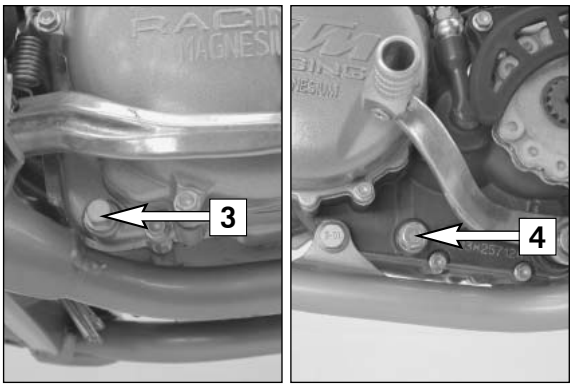


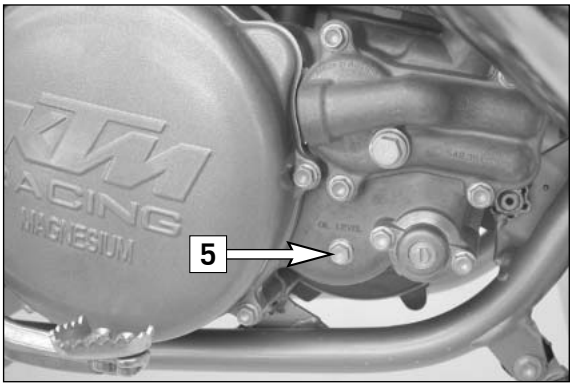
Getriebeöl wechseln (125/200) *

Zum Wechseln des Getriebeöles Motor warm fahren und Motorrad auf einer waagrechten Fläche abstellen. Ölablassschraube **[3]** und **[4]** entfernen und Altöl in ein Gefäß ablaufen lassen. Magnete der Ölablassschrauben reinigen und Ölablassschrauben mit Dichtungen montieren. 0,7 Liter Öl (z. B. Motorex Top Speed 4T 15W50) einfüllen, Verschlussschraube **[2]** montieren und Motor auf Dichtheit prüfen.

! VORSICHT

Zu wenig Öl oder eine schlechte Ölqualität führt zu vorzeitigem Verschleiss von Getriebe und Kupplung. Verwenden Sie nur Markenöle (z. B. Motorex Top Speed 4T 15W50).



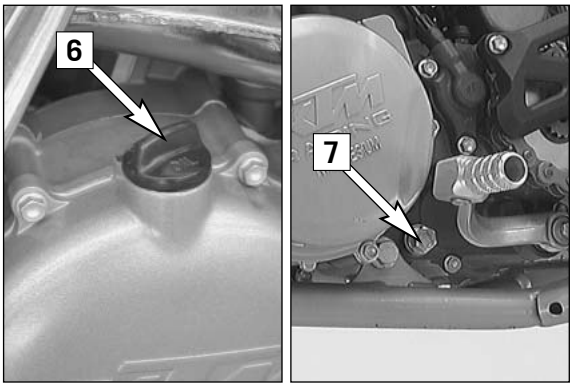


Getriebeölstand kontrollieren (250/300)

Zur Kontrolle des Getriebeölstandes ist die Kontrollschraube **[5]** am Kupplungsdeckel zu entfernen. Bei senkrecht abgestelltem Motorrad sollte an der Kontrollöffnung gerade noch Öl austreten. Nötigenfalls ist die Verschlussschraube **[6]** zu entfernen und Öl (z. B. Motorex Top Speed 4T 15W50) nachzufüllen.

! VORSICHT

Zu wenig Öl oder eine schlechte Ölqualität führt zu vorzeitigem Verschleiss von Getriebe und Kupplung. Verwenden Sie nur Markenöle (z. B. Motorex Top Speed 4T 15W50).



Getriebeöl wechseln (250/300) *

Zum Wechseln des Getriebeöles Motor warm fahren und Motorrad auf einer waagrechten Fläche abstellen. Ölablassschraube **[7]** entfernen und Altöl in ein Gefäß ablaufen lassen. Magnet der Ölablassschraube reinigen und Ölablassschraube mit Dichtung montieren. 0,7 Liter Öl (z. B. Motorex Top Speed 4T 15W50) einfüllen, Verschlussschraube **[6]** montieren und Motor auf Dichtheit prüfen.

! VORSICHT

Zu wenig Öl oder eine schlechte Ölqualität führt zu vorzeitigem Verschleiss von Getriebe und Kupplung. Verwenden Sie nur Markenöle (z. B. Motorex Top Speed 4T 15W50).

REINIGUNG »

Reinigen Sie das Motorrad regelmäßig um die Kunststoffteile schön zu erhalten.
Sie verwenden dazu am besten warmes Wasser, dem ein handelsübliches Waschmittel zugesetzt ist und einen Schwamm. Grober Schmutz kann vorher mit einem weichen Wasserstrahl entfernt werden.

! VORSICHT

Achten Sie bei Verwendung eines Hochdruckreinigers darauf, dass der Strahl auf keine elektrischen Bauteile, Steckverbinder, Seilzüge, Lager, Vergaser usw. trifft. Das Wasser gelangt sonst durch den hohen Druck in diese Teile und verursacht Störungen bzw. führt zu deren vorzeitiger Zerstörung.

- Vor jeder Reinigung muss das Auspuffrohr verschlossen werden um das Eindringen von Wasser zu verhindern.
- Zum Reinigen des Motors sollten handelsübliche Reiniger verwendet werden. Stark verschmutzte Stellen werden zusätzlich mit einem Pinsel bearbeitet.
- Nachdem das Motorrad gründlich mit einem weichen Wasserstrahl abgespült wurde, sollte es mit Druckluft und einem Tuch getrocknet werden. 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.
- Um Störungen in der Elektrik vorzubeugen, sollten Sie Zündschloß, Lichtschalter und Steckverbinder mit Kontaktspray behandeln.

KONSERVIERUNG FÜR DEN WINTERBETRIEB »

Wird das Motorrad auch im Winter benutzt und es muss mit Salzstreuung auf den Straßen gerechnet werden, sind Vorkehrungen gegen das aggressive Streusalz zu treffen.
- Motorrad nach jeder Fahrt gründlich reinigen und trocknen lassen
- Motor, Vergaser, Schwingarm und alle anderen blanken oder verzinkten Teile (Bremsscheiben ausgenommen) mit Korrosionsschutzmittel auf Wachsbasis behandeln.

⚠ ACHTUNG

Es darf kein Korrosionsschutzmittel auf die Bremsscheiben gelangen, dadurch wird die Bremswirkung stark vermindert.

! VORSICHT

Nach Fahrten auf gesalzenen Strassen ist das Motorrad gründlich mit kaltem Wasser zu reinigen und gut zu trocknen.

LAGERUNG »

Wenn Sie das Motorrad für längere Zeit stillegen wollen, sollten Sie folgende Maßnahmen durchführen:
- Motorrad gründlich reinigen (siehe Kapitel REINIGEN)
- Getriebeöl wechseln (altes Getriebeöl enthält aggressive Verunreinigungen)
- Frostschutz und Menge der Kühlflüssigkeit prüfen
- Motor noch einmal warmfahren, Kraftstoffhahn schließen und warten, bis der Motor von selbst abstirbt. Dadurch wird das Verharzen der Vergaserdüsen durch alten Kraftstoff verhindert.
- Zündkerze entfernen und durch das Kerzenloch ca. 5 cm^3 Motoröl in den Zylinder füllen. Kickstarter 10 mal betätigen um das Motoröl an der Zylinderwand zu verteilen und Zündkerze wieder montieren.
- Kraftstoff aus dem Tank in einen entsprechenden Behälter ablassen
- Reifenluftdruck berichtigen
- Die Lagerstellen von Betätigungshebeln, Fußrasten, usw.und die Kette ölen,
- 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 Kurbelwelle, Hauptlager und Auspuffanlage zum Rosten.

INBETRIEBNAHME NACH DER STILLEGUNG
- Frischen Kraftstoff in den Tank füllen und Kraftstoffhahn in Stellung ON schalten
- Motorrad wie vor jeder Inbetriebnahme überprüfen (siehe Fahranleitung)
- Kurze, vorsichtige Testfahrt

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

FAHRGESTELL	125 EXC SIX DAYS/EXC	200 XC/XC-W/EXC
Rahmen	Zentralrohrrahmen aus Chrom-Molybdän-Stahlrohren	
Gabel	WP Suspension – 4860 MXMA (WP – 4860 MXMA + PA: 200 XC, EXC 125 Six Days)	
Federweg vorne/hinten	300/335 mm	
Hinterradfederung	WP Suspension – 5018 PDS MCC (WP – 5018 PDS DCC: 200 XC, 125 EXC Six Days)	
Bremse vorne	Scheibenbremse mit gelochter Bremsscheibe Ø 260 mm, Bremssattel schwimmend gelagert	
Bremse hinten	Scheibenbremse mit gelochter Bremsscheibe Ø 220 mm, Bremssattel schwimmend gelagert	
Bremsscheiben	Verschleißgrenze 2,50 mm (vorne) bzw. 3,50 mm (hinten)	
Bereifung vorne	siehe Tabelle “Freigegebene Reifen homologierter Modelle” 125 EXC Six Days: 90/90 - 21” Pirelli MT 83	200 XC/XC-W USA, XC-W ZA: 80/100 - 21“ 51M M59, Bridgestone 200 EXC EU/AUS: 90/90 - 21” Pirelli MT 83
Luftdruck Gelände	1,0 bar	1,0 bar
Luftdruck Straße solo	1,5 bar	1,5 bar
Bereifung hinten	siehe Tabelle “Freigegebene Reifen homologierter Modelle” 125 EXC Six Days: 120/90-18”; Pirelli MT83	200 XC/XC-W USA, XC-W ZA: 100/100 - 18“ 59M, M402, Bridgestone 200 EXC EU/AUS: 120/90-18”; Pirelli MT83
Luftdruck Gelände	1,0 bar	1,0 bar
Luftdruck Straße solo	2,0 bar	2,0 bar
Tankinhalt	8,5 Liter (Reserve 1,3 Liter)	EXC EU: 8,5 Liter (Reserve 1,3 Liter) EXC AUS: 10 Liter (Reserve 1,3 Liter) XC/XC-W: 11 Liter (Reserve 1,7 Liter)
Übersetzung Hinterrad	14:42 Z (13:50 Z)	EXC EU/AUS: 14:42 Z (14:48 Z) XC/XC-W USA/EXC ZA: 14:48 Z
Kette	5/8 x 1/4 "	
Lieferbare Kettenräder	38Z, 40Z, 42Z, 45Z, 48Z, 49Z, 50Z, 51Z, 52Z	
Lampenbestückung (EXC, EXC Six Days)	Scheinwerfer	12V 35/35W Bilux (Sockel Ba20d)
	Begrenzungslicht	12V 5W (Sockel W2, 1x9,5d)
	Brems-Rücklicht	12V 21/5W (Sockel BaY15d)
	Blinker	12V 10W (Sockel Ba15s)
Steuerkopfwinkel	63°	
Radstand	1471 ± 10 mm	
Sitzhöhe unbelastet	925 mm	
Bodenfreiheit unbelastet	390 mm	
Gewicht (ohne Kraftstoff)	98,6 kg	EXC EU/AUS: 99,8 kg EXC ZA: 98,4 kg XC-W USA: 97,4 kg XC USA: 97,2 kg

FREIGEGEBENE REIFEN FÜR HOMOLOGIERTE MODELLE 125/250/300 EXC/EXC Six Days		
	Dimension	Reifentyp
Vorne:	90/90-21 54M	Alle Pirelli Reifen mit Profil C+D Alle Metzeler Reifen mit Profil C+D Bridgestone ED661 Michelin Enduro Competition III
	90/90 R21 54 M	
	80/100-21 54 M	
Hinten:	140/80-18 65M	Alle Pirelli Reifen mit Profil C+D Alle Metzeler Reifen mit Profil C+D Bridgestone ED660 Michelin Enduro Competition III
	140/80 R18 65M	
	120/80-18 65M	
	120/90-18 65 M	

STANDARD-EINSTELLUNG – GABEL 125/200 EXC/XC-W	
	WP 4860 MXMA
	14187C02
Druckstufendämpfung	20
Zugstufendämpfung	20
Feder	4,0 N/mm
Luftkammerlänge	110 mm
Gabelöl	SAE 5

STANDARD-EINSTELLUNG – FEDERBEIN 125/200 EXC, XC-W	
	WP 5018 PDS MCC
	12187C02
Druckstufendämpfung	17
Zugstufendämpfung	26
Feder	72-250
Federvorspannung	4 mm

STANDARD-EINSTELLUNG – GABEL 125 EXC SIX DAYS, 200 XC	
	WP 4860 MXMA + PA
	14187C27
Druckstufendämpfung	18
Zugstufendämpfung	20
Feder	4,2 N/mm
Preload Adjuster	2 Umdrehungen offen
Luftkammerlänge	110 mm
Gabelöl	SAE 5

STANDARD-EINSTELLUNG – FEDERBEIN 125 EXC SIX DAYS, 200 XC	
	WP 5018 PDS DCC
	12187C27
Druckstufendämpfung Low Speed	15
Druckstufendämpfung High Speed	1,25 Umdrehungen offen
Zugstufendämpfung	24
Feder	72-250
Federvorspannung	5 mm

ANZUGSDREHMOMENTE – FAHRGESTELL		
Bundschraube Steckachse vorne	M24x1,5	40 Nm
Schrauben Bremszange vorne	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Schrauben Bremsscheiben	M6	14 Nm
Steuerkopfschraube	M20x1,5	10 Nm
Steuerkopfschraube unten	M20x1,5	Loctite 243 + 60 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke oben (125 EXC SIX DAYS/200 XC)	M8	17 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke unten (125 EXC SIX DAYS/200 XC)	M8	12 Nm
Klemmschraube Gabelschaftrohr oben (125 EXC SIX DAYS/200 XC)	M8	Loctite 243 + 17 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke oben (EXC/XC-W)	M8	20 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke unten (EXC/XC-W)	M8	15 Nm
Klemmschrauben Gabelfaust	M8	15 Nm
Bundmutter Steckachse hinten	M20x1,5	80 Nm
Sechskantmutter Schwingarmbolzen	M16x1,5	100 Nm
Bundschraube Lenkerklemmbrücke	M8	20 Nm
Innensechskantschraube Lenkeraufnahme	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Federbein oben	M12	Loctite 243 + 70 Nm
Federbein unten	M12	Loctite 243 + 70 Nm
Kettenradschrauben	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Kugelgelenk für Druckstange	M6	10 Nm
Motor Befestigungsschraube	M10	60 Nm
Motorstrebe	M8	33 Nm
Schraube Einstellring Federvorspannung Federbein	M6	8 Nm
Speichennippel	M4,5 / M5	5 Nm
Restliche Schrauben am Fahrgestell	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Restliche Bundmuttern am Fahrgestell	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

MOTOR	125 EXC/EXC SIX DAYS	200 XC-W/EXC	200 XC
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitakt-Ottomotor mit Membraneinlass und Auslasssteuerung		
Hubraum	124,8 cm^3	193 cm^3	
Bohrung / Hub	54 / 54,5 mm	64 / 60 mm	
Kraftstoff	Superkraftstoff ROZ 95 bleifrei mit hochwertigem 2-Taktöl gemischt (Motorex Cross Power 2T)		
Mischungsverhältnis	1:40-1:60 bei Verwendung von hochwertigem 2-Taktöl (Motorex Cross Power 2T), im Zweifelsfall setzen Sie sich bitte mit Ihrem Importeur in Verbindung		
Kurbelwellenlagerung	1 Rillenkugellager / 1 Zylinderrollenlager		
Pleuellager	Nadellager		
Kolbenbolzenlager	Nadellager		
Kolben	Gusskolben		
Kolbenring	2 Rechteckringe	2 Rechteckringe	
Maß „X“ (Kolbenoberkante-Zylinderoberkante)	0,0 mm		
Zündzeitpunkt	1,4 mm (16,5 Grad) vor OT	1,6 mm (17 Grad) vor OT	
Zündkerze	NGK BR9 EVX	NGK BR 8 EG	
Elektrodenabstand	0,60 mm		
Maß „Z“ (Höhe der Steuerklappe)	43,5 mm	47 mm	
Primärantrieb	Gerade verzahnte Stirnräder, Primärübersetzung 23 : 73		
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, hydraulisch betätigt (Motorex Hydraulik-Flüssigkeit 75)		
Getriebe	Klauengeschaltetes 6-Gang-Getriebe	Klauengeschaltetes 6-Gang-Getriebe	
Getriebeübersetzung			
1. Gang	12 : 33 „1G33“	13 : 33 „1G33“	13 : 32 „1S32“
2. Gang	„2S15“ 15 : 31 „2G31“	„2S15“ 15 : 31 „2G31“	„2S15“ 15 : 30 „2S30“
3. Gang	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“
4. Gang	„4S19H“ 19 : 26 „4S26“	„4S19H“ 19 : 26 „4S26“	„4S19H“ 19 : 26 „4S26H“
5. Gang	„5S21“ 21 : 25 „5S25“	„5G17H“ 17 : 19 „5G19H“	„5S21“ 21 : 25 „5S25“
6. Gang	„6G20“ 20 : 20 „6G20“	„6G22H“ 22 : 20 „6E20H“	„6G22“ 22 : 23 „6S23“
Getriebeschmierung	0,7 Liter Motorex Top Speed 4T 15W50		
Lieferbare Kettenritzel	13Z / 14Z für Kette 5/8 x 1/4"		
Kühlflüssigkeit	1,2 Liter, Mischungsverhältnis 50% Frostschutz, 50% destilliertes Wasser, mindestens –25° C		
Zündanlage	KOKUSAN 2K-3 (EXC/EXC Six Days)	KOKUSAN 2K-3 (EXC)	
Generatorleistung	12V / 110 W	12V / 110 W	
Zündanlage		KOKUSAN 2K-2 (XC/XC-W)	
Generatorleistung	–	12V 40 W	
Vergaser	Schiebervergaser, Einstellung siehe Tabelle		
Luftfilter	Schaumstoff-Naßluftfilter-Einsatz		

ANZUGSDREHMOMENTE – MOTOR		
Bundschrauben Zylinderkopf	M7	18 Nm
Bundmuttern Zylinderfuß	M8	35 Nm
Bundmutter Schwungrad	M12x1	60 Nm
Sechskantmutter für Primärritzel	M16x1,5 links	Loctite 243 + 130 Nm
Sechskantmutter für Kupplungsmitnehmer	M18x1,5	130 Nm
Bundschraube Kupplungsfeder	M6	10 Nm
Ölablassschraube	M12x1,5	20 Nm
Ölablassschraube	M10x1	15 Nm
Ablassschraube Wasserpumpendeckel	M10x1	15 Nm
Bundschrauben Wasserpumpendeckel	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Wasserpumpenrad	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Motorgehäuse und Kupplungsdeckel	M6	10 Nm
Bundschrauben Zündungsdeckel	M5	5 Nm
Bundschrauben Auspuffflansch	M5	6 Nm
Zündkerze	M14x1,25	25 Nm
Bundschrauben Zündanlage	M5	6 Nm
Bundschraube Kickstarterhebel	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Restliche Schrauben	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

VERGASER – GRUNDEINSTELLUNG				
	125 EXC EU (4,2 KW)	**125 EXC SIX-DAYS**	**200 XC USA 200 XC-W USA 200 EXC ZA**	**200 EXC AUS (7 KW) 200 EXC EU (7 KW)**
Vergasertype	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Vergaserkennnummer	8KTPC	FK0070	FK 0130	8KTUD
Hauptdüse	145 (168/170/172)	170 (168/172)	162 (160/165)	162 (160/165)
Leerlaufdüse	35 (45/48)	45	42	35 (42)
Startdüse	85	85	85	85
Düsennadel	R1472N (NOZE/NOZF)	NOZE (NOZF)	NOZF (NOZG)	R1475J (NOZG/NOZF)
Nadelposition von oben	5	4	4	3
Schieber	7 mit Ausschnitt	7	7 mit Ausschnitt	7 mit Ausschnitt
Luftregulierschraube offen	1,5	1	1	1
Drosselung	–	–	–	Schieberanschlag 38 mm

FAHRGESTELL	250/300 XC/XC-W	250/300 EXC SIX DAYS	250/300 EXC
Rahmen	Zentralrohrrahmen aus Chrom-Molybdän-Stahlrohren		
Gabel	WP Suspension – 4860 MXMA (-PA; 250/300 XC/EXC SIX DAYS)		
Federweg vorne/hinten	300/335 mm		
Hinterradfederung	WP Suspension – 5018 PDS MCC, Alu-Hinterradschwinge		
Bremse vorne	Scheibenbremse mit gelochter Bremsscheibe Ø 260 mm, Bremssattel schwimmend gelagert		
Bremse hinten	Scheibenbremse mit gelochter Bremsscheibe Ø 220 mm, Bremssattel schwimmend gelagert		
Bremsscheiben	Verschleißgrenze 2,50 mm (vorne) bzw. 3,50 mm (hinten)		
Bereifung vorne	80/100 - 21" 51M, M59 Bridgestone	siehe Tabelle "Freigegebene Reifen homologierter Modelle" 90/90 - 21" Pirelli MT 83	
Luftdruck Gelände	1,0 bar	1,0 bar	
Luftdruck Straße solo		1,5 bar	
Bereifung hinten	110/100 - 18" 64M,M402 Bridgestone	siehe Tabelle "Freigegebene Reifen homologierter Modelle" 140/80 - 18" Pirelli MT 83	
Luftdruck Gelände	1,0 bar	1,0 bar	
Luftdruck Straße solo		2,0 bar	
Tankinhalt	250/300 EXC EU/EXC Six Days: 8,5 Liter (Reserve 1,3 Liter) 250/300 EXC AUS: 10 Liter (Reserve 1,3 Liter) 250/300 XC/XC-W: 11 Liter (Reserve 1,7 Liter)		
Übersetzung Hinterrad	13:50 Z 14:50 (XC USA)	13:50 Z	13:40 Z (13:50) 250/300EXC EU/AUS 13:50 Z 250/300 EXC ZA
Kette	5/8 x 1/4 "		
Lieferbare Kettenräder	38Z, 40Z, 42Z, 45Z, 48Z, 49Z, 50Z, 51Z, 52Z		
Lampenbestückung		Scheinwerfer Begrenzungslicht Brems-Rücklicht Blinker	12V 35/35W Bilux (Sockel Ba20d) 12V 5W (Sockel W2, 1x9,5d) 12V 21/5W (Sockel BaY15d) 12V 10W (Sockel Ba15s)
Steuerkopfwinkel	63,5°		
Radstand	1475 ± 10 mm		
Sitzhöhe unbelastet	925 mm		
Bodenfreiheit unbelastet	385 mm		
Gewicht(ohne Kraftstoff)	99,6 kg (250 XC, EU) 99,4 kg (250 XC, USA) 101,6 kg (250 XC-W USA) 99,8 kg (300 XC, USA) 100,4 kg (300 XC-W, USA)	102,6 kg EXC Six Days EU	102,6 kg (250/300 EXC EU/AUS) 100,6 kg (250/300 EXC ZA)

FREIGEGEBENE REIFEN FÜR HOMOLOGIERTE MODELLE
125/250/300 EXC/EXC Six Days

	Dimension	Reifentyp
Vorne:	90/90-21 54M	Alle Pirelli Reifen mit Profil C+D Alle Metzeler Reifen mit Profil C+D Bridgestone ED661 Michelin Enduro Competition III
	90/90 R21 54 M	
	80/100-21 54 M	
Hinten:	140/80-18 65M	Alle Pirelli Reifen mit Profil C+D Alle Metzeler Reifen mit Profil C+D Bridgestone ED660 Michelin Enduro Competition III
	140/80 R18 65M	
	120/80-18 65M	
	120/90-18 65 M	

STANDARD-EINSTELLUNG – GABEL 250/300 EXC/XC-W	
	WP 4860 MXMA
	14187C04
Druckstufendämpfung	20
Zugstufendämpfung	20
Feder	4,2 N/mm
Luftkammerlänge	110 mm
Gabelöl	SAE 5

STANDARD-EINSTELLUNG – FEDERBEIN 250/300 EXC/XC-W	
	WP 5018 PDS MCC
	12187C04
Druckstufendämpfung	15
Zugstufendämpfung	25
Feder	76-250
Federvorspannung	5 mm

STANDARD-EINSTELLUNG – GABEL 250/300 XC/EXC SIX DAYS	
	WP 4860 MXMA + PA
	14187C28
Druckstufendämpfung	18
Zugstufendämpfung	20
Feder	4,4 N/mm
Preload Adjuster	2 Umdrehungen offen
Luftkammerlänge	110 mm
Gabelöl	SAE 5

STANDARD-EINSTELLUNG – GABEL 250/300 XC/EXC SIX DAYS	
	WP 5018 PDS DCC
	12187C28
Druckstufendämpfung Low Speed	15
Druckstufendämpfung High Speed	1,0 Umdrehungen offen
Zugstufendämpfung	24
Feder	76-250
Federvorspannung	5 mm

ANZUGSDREHMOMENTE – FAHRGESTELL		
Bundschraube Steckachse vorne	M24x1,5	40 Nm
Schrauben Bremszange vorne	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Schrauben Bremsscheiben	M6	14 Nm
Steuerkopfschraube	M20x1,5	10 Nm
Steuerkopfschraube unten	M20x1,5	Loctite 243 + 60 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke oben (XC/EXC Six Days)	M8	17 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke unten (XC/EXC Six Days)	M8	12 Nm
Klemmschraube Gabelschaftrohr oben (XC/EXC Six Days)	M8	Loctite 243 + 17 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke oben (XC-W/EXC)	M8	20 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke unten (XC-W/EXC)	M8	15 Nm
Klemmschrauben Gabelfaust	M8	15 Nm
Bundmutter Steckachse hinten	M20x1,5	80 Nm
Sechskantmutter Schwingarmbolzen	M16x1,5	100 Nm
Bundschraube Lenkerklemmbrücke	M8	20 Nm
Innensechskantschraube Lenkeraufnahme	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Federbein oben	M12	Loctite 243 + 70 Nm
Federbein unten	M12	Loctite 243 + 70 Nm
Kettenradschrauben	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Kugelgelenk für Druckstange	M6	10 Nm
Motor Befestigungsschraube	M10	60 Nm
Motorstrebe	M8	33 Nm
Schraube Einstellring Federvorspannung Federbein	M6	8 Nm
Speichennippel	M4,5 / M5	5 Nm
Restliche Schrauben am Fahrgestell	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Restliche Bundmuttern am Fahrgestell	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

MOTOR	250 XC	250 XC-W/EXC SIX DAYS/EXC	300 XC	300 XC-W/EXC SIX DAYS/EXC
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitakt-Ottomotor mit KTM Twin Valve Control Auslasssteuersystem und KTM Torque Chamber			
Hubraum	249 cm^3		293,15 cm^3	
Bohrung / Hub	66,4 / 72 mm		72 / 72 mm	
Kraftstoff	Superkraftstoff ROZ 95 bleifrei mit hochwertigem 2-Taktöl gemischt (Motorex Cross Power 2T)			
Mischungsverhältnis	1:40-1:60 bei Verwendung von hochwertigem 2-Taktöl (Motorex Cross Power 2T), im Zweifelsfall setzen Sie sich bitte mit Ihrem Importeur in Verbindung			
Kurbelwellenlagerung	1 Rillenkugellager / 1 Zylinderrollenlager			
Pleuellager	Nadellager			
Kolbenbolzenlager	Nadellager			
Kolben	Gusskolben			
Kolbenring	2 Rechteckringe			
Maß „X“ (Kolbenoberkante-Zylinderoberkante)	0 + 0,1 mm			
Zündzeitpunkt	1,9 mm vor OT			
Zündkerze	NGK BR 7 ES			
Elektrodenabstand	0,60 mm			
Maß „Z“ (Höhe der Steuerklappe)	47,5 mm		48,5 mm	
TVC Verstellbeginn	5500/min		5200/min	
TVC Verstellende	7000/min (rote Hilfsfeder), 7500/min (gelbe Hilfsfeder), 7900/min (grüne Hilfsfeder)			
Primärantrieb	Gerade verzahnte Stirnräder, Primärübersetzung 26:72			
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, hydraulisch betätigt (Bremsflüssigkeit DOT 5.1)			
Getriebe	Klauengeschaltetes 5-Gang-Getriebe			
Getriebeübersetzung				
1. Gang	14 : 30	14 : 30	14 : 30	14 : 30
2. Gang	16 : 26	17 : 26	16 : 26	17 : 26
3. Gang	18 : 24	19 : 23	18 : 24	19 : 23
4. Gang	21 : 24	20 : 20	21 : 24	20 : 20
5. Gang	22 : 21	29 : 23	22 : 21	29 : 23
Getriebeschmierung	0,7 Liter Motorex Top Speed 4T 15W50			
Lieferbare Kettenritzel	13Z / 14Z für Kette 5/8 x 1/4"			
Kühlflüssigkeit	1,2 Liter, Mischungsverhältnis 50% Frostschutz, 50% destilliertes Wasser, mindestens –25° C			
Zündanlage Generatorleistung	KOKUSAN 2K-3 (EXC/EXC Six Days) 12V / 110 W (EXC/EXC Six Days)		KOKUSAN 2K-3 (EXC/EXC Six Days) 12V / 110 W (EXC/EXC Six Days)	
Zündanlage Generatorleistung	KOKUSAN 2K-2 (XC/XC-W) 12V 40 W (XC/XC-W)		KOKUSAN 2K-3 (XC/XC-W) 12V / 110 W (XC/XC-W)	
Vergaser	Schiebervergaser, Einstellung siehe Tabelle			
Luftfilter	Schaumstoff-Naßluftfilter-Einsatz			

ANZUGSDREHMOMENTE – MOTOR		
Bundschrauben-Zylinderkopf	M 8	27 Nm
Bundmuttern-Zylinderfuß	M 10	35 Nm
Bundmutter-Schwungrad	M 12x1	60 Nm
Auslasssteuerung Halteblech	M 5	Loctite 243 + 7 Nm
Auslasssteuerung Steuerklappe	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Auslasssteuerung Winkelhebel	M 5	Loctite 243 + 6 Nm
Schaltwalze - Lagerhalteblech	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Schaltarretierung	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Arretierhebel	M 5	Loctite 243 + 6 Nm
Zwischenradbolzen	M 6	Loctite 270 + 10 Nm
Kickstarter Ausrückblech	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Bundschraube Anschlagstück (Kickstarter)	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Federlasche Kickstarter	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Ölablaßschraube mit Magnet	M 12x1,5	20 Nm
Wasserpumpenrad	M 5	Loctite 243 + 6 Nm
Wasserpumpendeckel Ablassschraube	M 10	15 Nm
Mutter für Primärrad (Linksgewinde)	M 18x1,5	Loctite 270 + 150 Nm
Mutter für Kupplungsmitnehmer	M 18x1,5	Loctite 270 + 100 Nm
Motorgehäuse	M 6	10 Nm
Zündkerze	M 14x1,25	25 Nm
Kickstarterhebel	M 8	Loctite 243 + 25 Nm
Schalthebel	M 6	Loctite 243 + 14 Nm
Deckelschrauben	M 5	6 Nm
Zündanlage / Stator	M 5	Loctite 222 + 6 Nm
Restliche Schrauben	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

VERGASER – GRUNDEINSTELLUNG			
	250 XC USA	**250+300 EXC EU** **300 EXC-E EU** **250+300 EXC AUS**	**250+300 XC-W USA, 300 XC USA** **250+300 EXC Six Days EU** **250+300 EXC ZA**
Vergasertype	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Vergaserkennnummer	FK0150	3600B	FK0140
Hauptdüse	168 (170)	160 (162,165)	162 (165)
Leerlaufdüse	35	35	35
Startdüse	85	85	85
Düsennadel	N8RG (N8RH)	N3CJ (N8RH, N8RW)	N8RH (N8RW)
Nadelposition von oben	IV	I	IV
Schieber	7 mit Ausschnitt	7 mit Ausschnitt	7 mit Ausschnitt
Luftregulierschraube offen	1	3,5	1
Drosselung	-	Schieberanschlag 38 mm	-

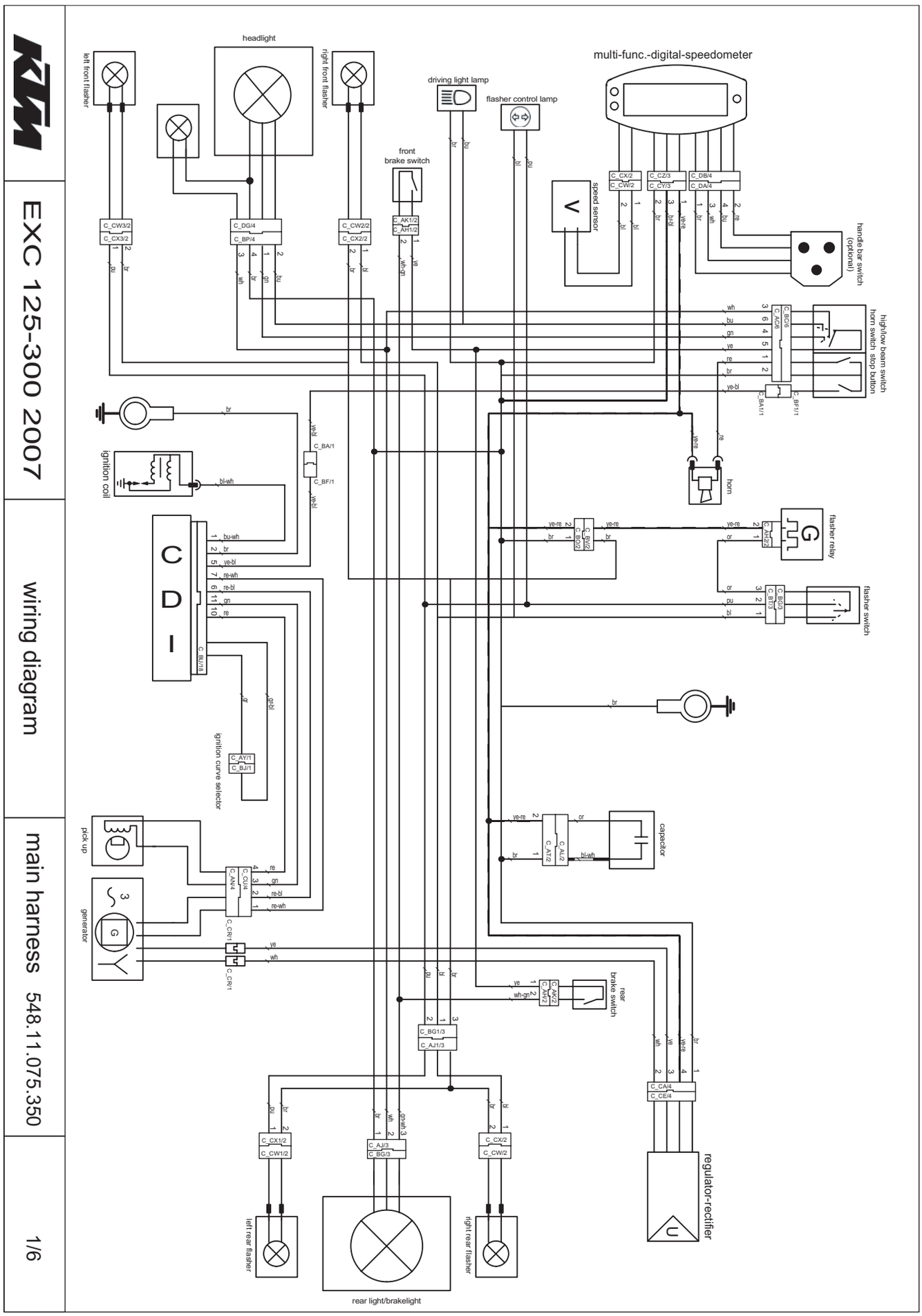
STICHWORTVERZEICHNIS »

Seite

Abbremsen 19
Abhilfe bei „abgesoffenem" Motor 18
Abstand des Magnetsensors kontrollieren / einstellen . .38
Allgemeine Tipps und Warnhinweise zur Inbetriebnahme . .16
Anfahren 18
Anhalten und Parken 19
Anzeigemodi aktivieren und deaktivieren 7
Auspuffanlage 41
Batterie für Digitaltacho wechseln 37
Bedienungselemente 5
Blinkerschalter 11
Bremsflüssigkeit hinten nachfüllen 34
Bremsflüssigkeit vorne nachfüllen 33
Bremsflüssigkeitsstand hinten prüfen 34
Bremsflüssigkeitsstand vorne prüfen 33
Bremsklötze hinten erneuern 35
Bremsklötze hinten kontrollieren 35
Bremsklötze vorne erneuern 34
Bremsklötze vorne kontrollieren 33
Choke 12
Druckstufendämpfung der Gabel 14
Druckstufendämpfung des Federbeines (XC, EXC) . . .15
Einfahren 16
Elektronischer Tacho 6
Fahranleitung 17
Fahrgestell-Nummer 5
Fahrwerks-Grundeinstellung zu Fahrergewicht 25
Federvorspannung der Gabel ändern 26
Federvorspannung des Federbeines ändern 24
Federvorspannung der Gabel 14
Fußbremshebel 13
Gabelfedern tauschen 27
Gabelversatz (Nachlauf) ändern (XC) 28
Getriebeöl wechseln (125/200) 46
Getriebeöl wechseln (250/300) 46
Getriebeölstand kontrollieren (125/200) 46
Getriebeölstand kontrollieren (250/300) 46
Grundsätzliche Hinweise zu KTM Scheibenbremsen . .32
Grundstellung des Fußbremshebels ändern 34
Grundstellung des Kupplungshebels ändern 41
Handbremshebel 5
Hinterrad aus- und einbauen 36
Hinweise zur ersten Inbetriebnahme 16
Hydraulische Kupplung entlüften 42
Kettenpflege 31
Kettenspannung kontrollieren 30
Kettenspannung korrigieren 31
Kettenverschleiß 31
Kickstarter 13
Kilometer oder Meilen 9
Kombischalter (EXC) 11
Konservierung für den Winterbetrieb 47
Kontrolllampen 10
Kraftstoffhahn 12
Kühlerabdeckung für niedrige Temperaturen 39
Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren 39
Kühlsystem 39
Kühlsystem befüllen/entlüften 40

Seite

Kupplungshebel 5
Lage der Seriennummern 5
Lagerung 47
Leerweg am Handbremshebel einstellen 33
Lenkerposition ändern 30
Lenkungsschloss 13
Lichtschalter (XC-W) 11
Luftfilter reinigen 40
Motorcharakteristik einstellen über Hilfsfeder 45
Motorcharakteristik einstellen über Zündkurve 44
Motor-Nummer, Motor-Typ 5
Not-Aus-Schalter (Australien) 11
Ölstand der hydraulischen Kupplung prüfen 41
Reifen, Reifenluftdruck 37
Reinigung 47
Schalten, Fahren 19
Schalthebel 12
Scheinwerferlampe / Standlichtlampe tauschen 38
Schmier- und Wartungstabelle 20
Schwenklager für PDS 24
Schwimmerkammer des Vergasers entleeren 44
Schwimmerniveau prüfen 44
Seitenständer 13
Speichenspannung kontrollieren 37
Startvorgang bei kaltem Motor 18
Startvorgang bei warmem Motor 18
Staubmanschetten der Telegabel reinigen 27
Steuerkopflagerung prüfen und nachstellen 29
Tanken, Kraftstoff 19
Tankverschluss 12
Tankverschluss (XC, XC-W) 12
Technische Daten – Fahrgestell 125 / 200 48
Technische Daten – Fahrgestell 250 / 300 52
Technische Daten – Motor 125 / 200 50
Technische Daten – Motor 250 / 300 54
Telegabel entlüften 27
Überprüfen vor jeder Inbetriebnahme 17
Vergaser einstellen 43
Vorderrad aus- und einbauen 35
Wartungsarbeiten an Fahrgestell und Motor 24
Zugstufendämpfung der Gabel 14
Zugstufendämpfung des Federbeines (XC, EXC) 15


EXC 125-300 2007
wiring diagram
main harness 548.11.075.350
1/6
headlight
left front flasher
right front flasher
driving light lamp
flasher control lamp
multi-func.-digital-speedometer
front brake switch
speed sensor
handle bar switch (optional)
high/low beam switch
horn switch
stop button
horn
ignition coil
C D I
flasher relay
flasher switch
ignition curve selector
pick-up
generator
capacitor
rear brake switch
regulator-rectifier
left rear flasher
rear light/brakelight
right rear flasher

horn switch

cable color	re	br
HORN	●	●
OFF		

light switch
high/low beam switch

cable color	bu	ye	gn	wh
LIGHT OFF				
P.LIGHT				●
LO		●	●	
HI	●			
P.LIGHT		●		●

brake switch

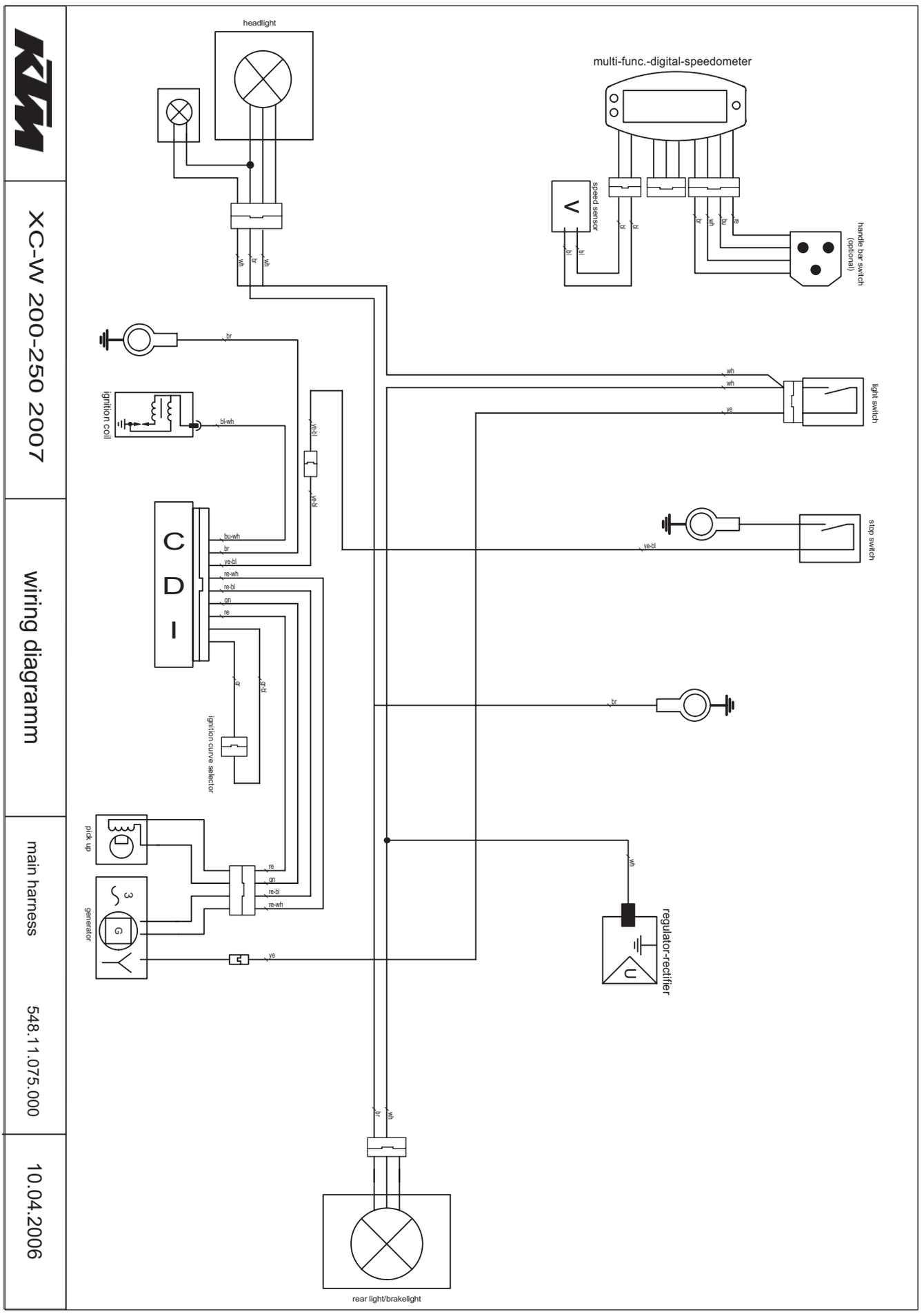
cable harness	gn-wh	ye
cable switch	bl	bl
pushed	●	●
unpushed		

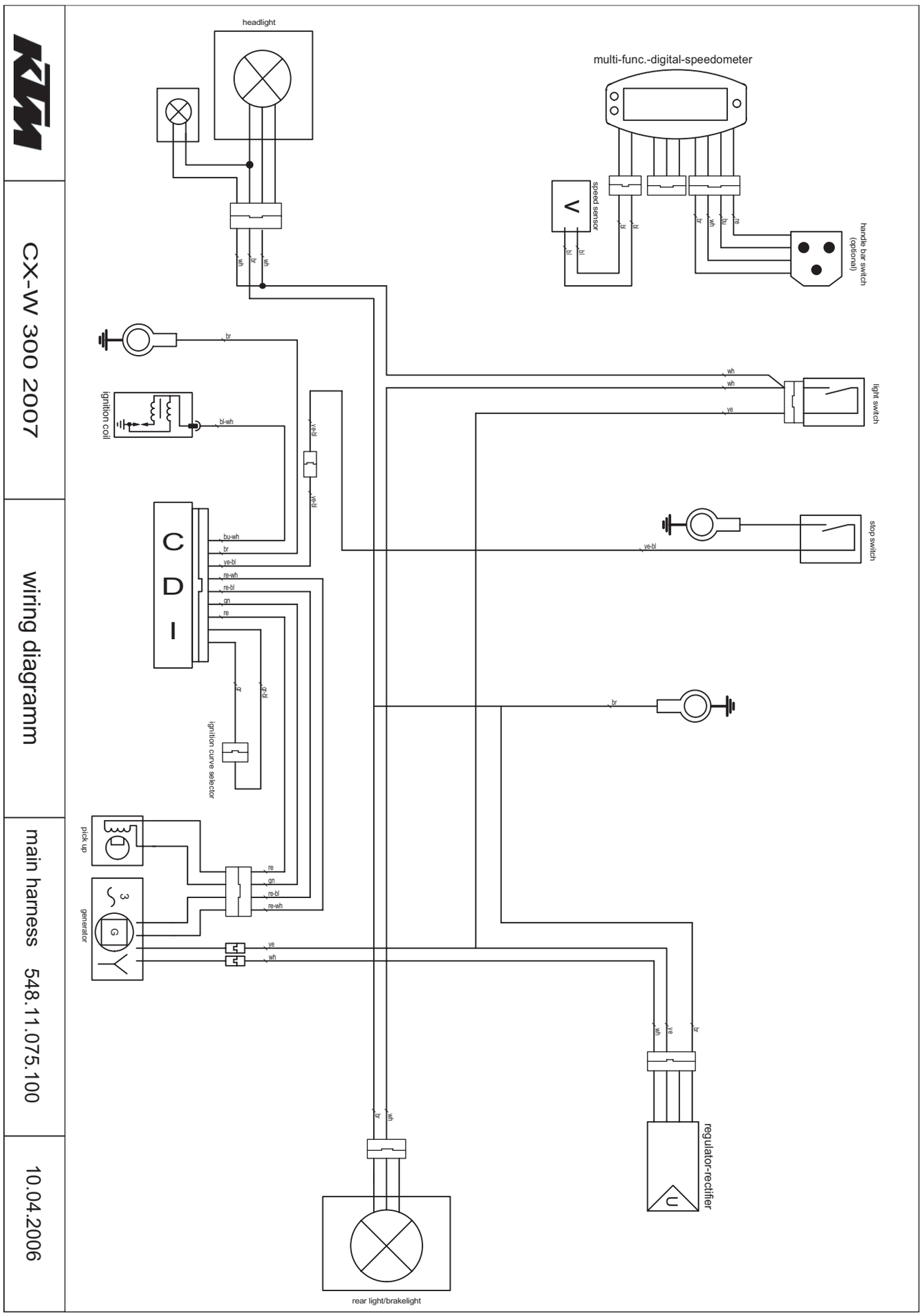
flasher switch

cable harness	or	pu	bl
TURN L ⇦	●	●	
TURN R ⇨	●		●
OFF			

stop switch

cable harness	ye-bl	br
cable switch	ye-bl	br
pushed	●	●
unpushed		


XC-W 200-250 2007
wiring diagramm
main harness
548.11.075.000
10.04.2006
headlight
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
handle bar switch (optional)
light switch
stop switch
ignition coil
C D I
ignition curve selector
pick up
generator
regulator-rectifier
rear light/brakelight


CX-W 300 2007
wiring diagramm
main harness 548.11.075.100
10.04.2006
headlight
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
handle bar switch (optional)
light switch
stop switch
ignition coil
C D I
ignition curve selector
pick up
generator
regulator-rectifier
rear light/brakelight

SCHALTPLAN » *WIRING DIAGRAMM*

ENGLISH	DEUTSCH	ITALIANO
Capacitor	Kondensator	Condensatore
CDI	CDI	CDI
Driving light lamp	Fernlichtkontrolle	Spia abbagliante
Flasher relay	Blinkerrelais	Relè indicatori
Flasher switch	Blinkerschalter	Deviatore indicatori di direzione
Front brake switch	vorderer Bremslichtschalter	Interruttore luce ant. di stop
Flasher control lamp	Blinkerkontrolle	spia lampeggiatori
Generator	Generator	Generatore
Handle bar switch for -multi-func.-digital-speedometer	Lenkerschalter für Kombiinstrument	Interruttore sul manubrio per tachimetro multifunzione
Headlight	Scheinwerfer	Faro anteriore
High / low beam switch	Auf-Abblendschalter	Commutatore abbagliante/anabbagliante
Horn	Hupe	Avvisatore acustico
Horn switch	Hornschalter	Interruttore avvisatore acustico
Ignition coil	Zündspule	Bobina d'accensione
Left front flasher	linker vorderer Blinker	Indicatore ant. sx
Left rear flasher	linker hinterer Blinker	Indicatore post. sx
Multi-func.-digital-speedometer	Multifunktionsdigitaltacho	Tachimetro digitale multifunzione
Pick up	Impulsgeber	Pick up
Position light	Standlicht	luce di posizione
Rear brake switch	hinterer Bremslichtschalter	Interruttore luce post. di stop
Rear light / brakelight	hinteres Begrenzungslicht / Bremslicht	Luce post. di posizione/stop
Regulator-rectifier	Regelgleichrichter	Regolatore-raddrizzatore
Right front flasher	rechter vorderer Blinker	Indicatore ant. dx
Right rear flasher	Rechter hinterer Blinker	Indicatore post. dx
Speed sensor	Geschwindigkeitssensor	Sensore velocità
Stop switch	Stop schalter	Interruttore d'emergenza

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

SCHALTPLAN » *WIRING DIAGRAMM*

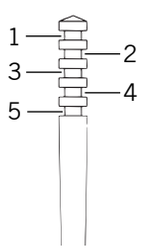
ENGLISH	FRANCAIS	ESPANOL
Capacitor	Condensateur	Condensador
CDI	CDI	CDI
Driving light lamp	Temion feu route	Lampara aviso luces largas
Flasher relay	Relais de clignotants	Relé de la luz intermitente
Flasher switch	Bouton de clignotants	Interruptor de la luz intermitente
Front brake switch	Contacteur de frein avant	Interruptor de luz del freno delantero
Flasher control lamp	Temion de clignoteur	Lampara aviso intermitentes
Generator	Genrateur	Generador
Handle bar switch for multi-func.-digital-speedometer	Contacteur au guidon pour ordinateur de bord	Interruptor de manillar para instrumento combinado
Headlight	Phare	Faro
High / low beam switch	Contacteur code/phare	Interruptor de encender/apagar la luz larga
Horn	Avertisseur sonore	Cláxon
Horn switch	Bouton d'avertisseur sonore	Interruptor del cláxon
Ignition coil	Bobine d'allumage	Bobina de encendido
Left front flasher	Clignotant avant gauche	Luz intermitente izquierda delantera
Left rear flasher	Clignotant arrière gauche	Luz intermitente izquierda trasera
Multi-func.-digital-speedometer	Ordinateur de bord	Velocímetro digital multifuncional
Pick up	Capteur d'allumage	Generador de impulsos
Position light	Feu de position	Luz de posicion
Rear brake switch	Contacteur de frein arrière	Interruptor de luz del freno trasero
Rear light / brakelight	Feu rouge/stop	Luces de parqueo traseras /luces de freno
Regulator-rectifier	Régulateur/redresseur	Regulador rectificador
Right front flasher	Clignotant avant droit	Luz intermitente derecha delantera
Right rear flasher	Clignotant arrière droit	Luz intermitente derecha trasera
Speed sensor	Capteur de vitesse	Sensor de velocidad
Stop switch	Contacteur stop	Interruptor parada

CABLE COLOURS	COULEUR DE CABLE	COLOR DE CABLE
bl: black	bl: noir	bl: negro
ye: yellow	ye: jaune	ye: amarillo
bu: blue	bu: bleu	bu: azul
gr: green	gr: vert	gr: verde
re: red	re: rouge	re: rojo
wh: white	wh: blanc	wh: blanco
br: brown	br: brun	br: marron
or: orange	or: orange	or: naranja
pi: pink	pi: rose	pi: rosado
gr: grey	gr: gris	gr: gris
pu: purple	pu: violet	pu: violeta

VERGASERTABELLE » *CARBURETOR TABLE*

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK 36S AG**		**125 EXC SIX DAYS/EXC 2007**					
MEERESHÖHE *ALTITUDE* ↓	**TEMPERATUR** *TEMPERATURE* →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 45 NOZE 4 170	1,5 45 NOZE 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162	2 38 NOZG 2 160	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 48 NOZE 4 170	1 45 NOZE 4 170	1,5 45 NOZE 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162	2 38 NOZG 2 160
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 NOZE 4 170	1 45 NOZE 4 170	1,5 45 NOZE 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,75 50 NOZD 5 175	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 NOZE 4 170	**1** **45** **NOZE** **4** **170**	1,5 45 NOZE 3 168	1,5 42 NOZF 3 165
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,75 52 NOZC 5 178	0,75 50 NOZD 5 175	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 NOZE 4 170	1 45 NOZE 4 170	1,5 45 NOZE 3 168

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

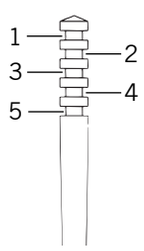
Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERTABELLE » *CARBURETOR TABLE*

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* KEIHIN PWK 36S AG		200 XC-W/XC USA, 200 EXC ZA 2007					
MEERESHÖHE *ALTITUDE* ↓	**TEMPERATUR** *TEMPERATURE* →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO*	1	1	1,5	1,5	2	
	LD *IJ*	42	42	42	40	40	
	NADEL *NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI	
	POS *POS*	4	3	3	2	2	
	HD *MJ*	162	160	158	155	152	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1,5	1,5	2
	LD *IJ*	45	42	42	42	40	40
	NADEL *NEEDLE*	NOZF	NOZF	NOZG	NOZH	NOZH	NOZI
	POS *POS*	4	4	3	3	2	2
	HD *MJ*	162	162	160	158	155	152
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1	1,5	1,5
	LD *IJ*	48	45	42	42	42	40
	NADEL *NEEDLE*	NOZF	NOZF	NOZF	NOZG	NOZH	NOZH
	POS *POS*	4	4	4	3	3	2
	HD *MJ*	165	162	162	160	158	155
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	**1**	1	1,5
	LD *IJ*	48	48	45	**42**	42	42
	NADEL *NEEDLE*	NOZE	NOZF	NOZF	**NOZF**	NOZG	NOZH
	POS *POS*	4	4	4	**4**	3	3
	HD *MJ*	168	165	162	**162**	160	158
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO*	0,75	1	1	1	1	1
	LD *IJ*	50	48	48	45	42	42
	NADEL *NEEDLE*	NOZE	NOZE	NOZF	NOZF	NOZF	NOZG
	POS *POS*	5	4	4	4	4	3
	HD *MJ*	170	168	165	162	162	160

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

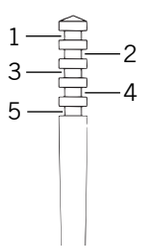
Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERTABELLE » *CARBURETOR TABLE*

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK 36S AG**		**200 EXC, XC 2007**					
MEERESHÖHE *ALTITUDE* ↓	**TEMPERATUR** *TEMPERATURE* →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C 61*°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 42 NOZF 4 162	1 42 NOZG 3 160	1,5 42 NOZH 3 158	1,5 40 NOZH 2 155	2 40 NOZI 2 152	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 45 NOZF 4 162	1 42 NOZF 4 162	1 42 NOZG 3 160	1,5 42 NOZH 3 158	1,5 40 NOZH 2 155	2 40 NOZI 2 152
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 48 NOZF 4 165	1 45 NOZF 4 162	1 42 NOZF 4 162	1 42 NOZG 3 160	1,5 42 NOZH 3 158	1,5 40 NOZH 2 155
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 48 NOZE 4 168	1 48 NOZF 4 165	1 45 NOZF 4 162	**1** **42** **NOZF** **4** **162**	1 42 NOZG 3 160	1,5 42 NOZH 3 158
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,75 50 NOZE 5 170	1 48 NOZE 4 168	1 48 NOZF 4 165	1 45 NOZF 4 162	1 42 NOZF 4 162	1 42 NOZG 3 160

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

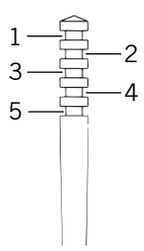
Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* KEIHIN PWK 36S AG		250+300 XC-W USA, 300 XC USA, 250+300 EXC EU/AUS 250+300 EXC SIX DAYS, 250+300 EXC ZA 2007					KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 35 N8RH 4 162	1 35 N8RH 3 162	1,5 35 N8RW 3 160	1,5 35 N8RW 2 158	2 35 N8RJ 2 155	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 35 N8RH 4 165	1 35 N8RH 4 162	1 35 N8RH 3 162	1,5 35 N8RW 3 160	1,5 35 N8RW 2 158	2 35 N8RJ 2 155
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 35 N8RG 4 168	1 35 N8RH 4 165	1 35 N8RH 4 162	1 35 N8RH 3 162	1,5 35 N8RW 3 160	1,5 35 N8RW 2 158
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 38 N8RG 5 170	1 35 N8RG 4 168	1 35 N8RH 4 165	**1** **35** **N8RH** **4** **162**	1 35 N8RH 3 162	1,5 35 N8RW 3 160
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,75 40 N8RG 5 172	1 38 N8RG 5 170	1 35 N8RG 4 168	1 35 N8RH 4 165	1 35 N8RH 4 162	1 35 N8RH 3 162

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

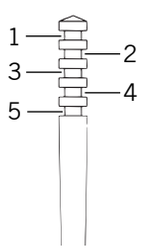
Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERTABELLE » *CARBURETOR TABLE*

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* **KEIHIN PWK 36S AG**		**250 XC USA/EU 2007**					KTM
MEERESHÖHE *ALTITUDE* ↓	**TEMPERATUR** *TEMPERATURE* →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 35 N8RG 4 168	1 35 N8RG 3 168	1,5 35 N8RH 3 165	1,75 35 N8RH 2 162	2 35 N8RW 2 160	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RG 4 168	1 35 N8RG 3 168	1,5 35 N8RH 3 165	1,75 35 N8RH 2 162	2 35 N8RW 2 160
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 35 N8RF 4 172	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RG 4 168	1 35 N8RG 3 168	1,5 35 N8RH 3 165	1,75 35 N8RH 2 162
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 38 N8RF 5 175	1 35 N8RF 4 172	1 35 N8RG 4 170	**1** **35** **N8RG** **4** **168**	1 35 N8RG 3 168	1 35 N8RH 3 165
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,75 40 N8RF 5 178	1 38 N8RF 5 175	1 35 N8RF 4 172	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RG 4 168	1 35 N8RG 3 168

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!



4/2006

FOTO: MITTERBAUER

KTM Group Partner

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