



**Deutsche KTM-Vertriebs-KG
Trunkenpolz & Co.**

D-8346 Simbach am Inn

Telefon: 08571-2255, 2256, 2257

Werk Mattighofen



BEDIENUNGSANLEITUNG



MOTORFAHRZEUGE

Diese Bedienungsanleitung wurde nach dem neuesten Stand der Motokick-Kleinkraftfahrzeug-Baureihe erstellt. Die Fa. KTM ist bestrebt, die derzeitige Form und Ausführung der Fahrzeuge beizubehalten. Sollten sich jedoch im Zuge der Weiterentwicklung Änderungen ergeben, ob technischer oder handelsfördernder Natur, behalten wir uns das Recht vor, diese vorbehaltslos durchzuführen. Ferner sind wir nicht verpflichtet, gleichzeitig diese Bedienungsanleitung zu berichtigen.

Vorwort

Wir freuen uns aufrichtig, Sie zur Wahl eines KTM-Fahrzeuges beglückwünschen zu können. Wir danken Ihnen das erwiesene Vertrauen durch die Vorteile unserer langjährigen Erfahrung und höchster Qualität, welche Sie mit Ihrem Fahrzeug mitgeliefert bekommen.

Die beiliegende Betriebsanleitung soll Ihnen die Möglichkeit der stets richtigen Bedienung sowie der besten Pflege und Wartung Ihres Qualitäts-Fahrzeuges geben. Wir bitten Sie alle Ratschläge und Hinweise möglichst sorgfältig zu beachten, die wir Ihnen dazu geben. Ihr Fahrzeug wird es Ihnen durch besonders gute Leistung und Langlebigkeit danken.

Zur Behebung von eventuell auftretenden Störungen empfehlen wir, unsere Fehler-suchtafel zu Hilfe zu nehmen. Weiters wollen wir Sie ersuchen, erforderlich ge-wordene Reparaturen möglichst nicht durch technisch Ungeschulte (Laien) durch-führen zu lassen, sondern (falls Sie nicht selbst Fachmann sein sollten) diese einem unserer zahlreichen Fachhändler mit Kundendienstwerkstätte zu übertragen. Nur dort stehen in der Regel die zum Teil notwendigen Spezialwerkzeuge und ein ent-sprechendes Fachwissen zur Verfügung.

Nun wollen wir Sie auf Ihre erste Fahrt mit dem neuen KTM-Fahrzeug nicht länger warten lassen und wünschen Ihnen für diese sowie für alle weiteren Fahrten viel Glück und Freude.

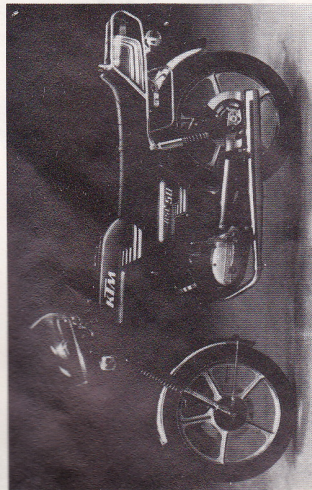
Deutsche KTM-Vertriebs-KG

Trunkenpolz & Co.
D-8346 Simbach am Inn
Telefon: 08571-2255, 2256, 2257

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Technische Daten	6
2 Bedienungsorgane	13
3 Hinweise zur ersten Inbetriebnahme	21
4 Fahranleitung	22
5 Wartungsarbeiten	25
6 Reinigung des Fahrzeuges	47
7 Konservierung	48
8 Wiederinbetriebnahme	49
9 Störungen und deren Behebung	51

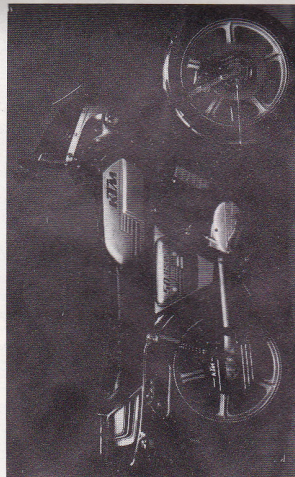
Auflage Februar 1978



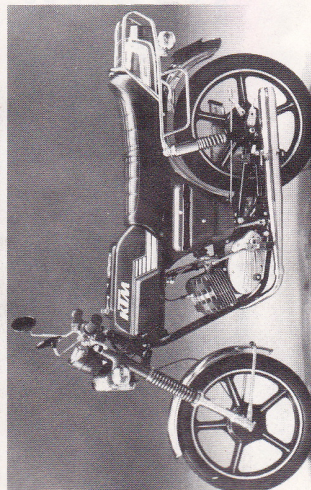
◀ **KTM 50 RSL**

KTM 50 RW
(ohne Abbildung)

KTM 50 RSW ▼

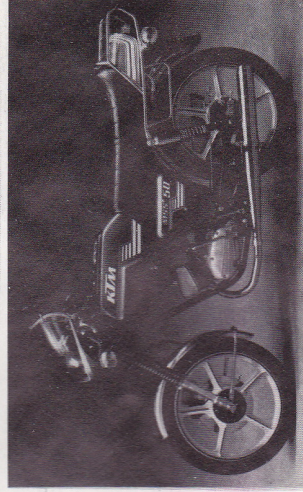
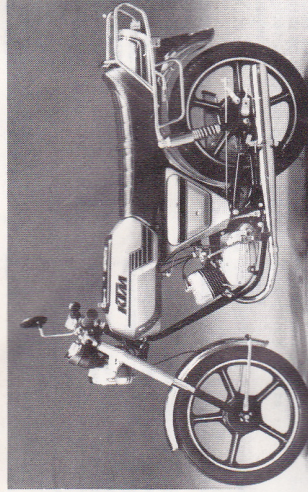


◀ **KTM 50 RST**



KTM 50 MS

KTM Cross 50 MS
(ohne Abbildung)



KTM 50 MSS

1. Technische Daten

FAHRGESTELL

Rahmon

Zentralrohrrahmen mit angeschraubter Doppelschleife

Vorderradfederung

Ölhydraulisch gedämpfte Teleskopgabel mit 92 mm Federweg

KTM 50 RST, RSL,

Langarmschwinge mit öhydraulisch gedämpften Federbeinen, 80 mm Federweg

Laufträder

Speichenräder mit verchromten Stahlfelgen und großdimensionierten, kugellager-

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100
101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200
201
202
203
204
205
206
207
208
209
210
211
212
213
214
215
216
217
218
219
220
221
222
223
224
225
226
227
228
229
230
231
232
233
234
235
236
237
238
239
240
241
242
243
244
245
246
247
248
249
250
251
252
253
254
255
256
257
258
259
260
261
262
263
264
265
266
267
268
269
270
271
272
273
274
275
276
277
278
279
280
281
282
283
284
285
286
287
288
289
290
291
292
293
294
295
296
297
298
299
300
301
302
303
304
305
306
307
308
309
310
311
312
313
314
315
316
317
318
319
320
321
322
323
324
325
326
327
328
329
330
331
332
333
334
335
336
337
338
339
340
341
342
343
344
345
346
347
348
349
350
351
352
353
354
355
356
357
358
359
360
361
362
363
364
365
366
367
368
369
370
371
372
373
374
375
376
377
378
379
380
381
382
383
384
385
386
387
388
389
390
391
392
393
394
395
396
397
398
399
400
401
402
403
404
405
406
407
408
409
410
411
412
413
414
415
416
417
418
419
420
421
422
423
424
425
426
427
428
429
430
431
432
433
434
435
436
437
438
439
440
441
442
443
444
445
446
447
448
449
450
451
452
453
454
455
456
457
458
459
460
461
462
463
464
465
466
467
468
469
470
471
472
473
474
475
476
477
478
479
480
481
482
483
484
485
486
487
488
489
490
491
492
493
494
495
496
497
498
499
500
501
502
503
504
505
506
507
508
509
510
511
512
513
514
515
516
517
518
519
520
521
522
523
524
525
526
527
528
529
530
531
532
533
534
535
536
537
538
539
540
541
542
543
544
545
546
547
548
549
550
551
552
553
554
555
556
557
558
559
560
561
562
563
564
565
566
567
568
569
570
571
572
573
574
575
576
577
578
579
580
581
582
583
584
585
586
587
588
589
590
591
592
593
594
595
596
597
598
599
600
601
602
603
604
605
606
607
608
609
610
611
612
613
614
615
616
617
618
619
620
621
622
623
624
625
626
627
628
629
630
631
632
633
634
635
636
637
638
639
640
641
642
643
644
645
646
647
648
649
650
651
652
653
654
655
656
657
658
659
660
661
662
663
664
665
666
667
668
669
670
671
672
673
674
675
676
677
678
679
680
681
682
683
684
685
686
687
688
689
690
691
692
693
694
695
696
697
698
699
700
701
702
703
704
705
706
707
708
709
710
711
712
713
714
715
716
717
718
719
720
721
722
723
724
725
726
727
728
729
730
731
732
733
734
735
736
737
738
739
740
741
742
743
744
745
746
747
748
749
750
751
752
753
754
755
756
757
758
759
760
761
762
763
764
765
766
767
768
769
770
771
772
773
774
775
776
777
778
779
780
781
782
783
784
785
786
787
788
789
790
791
792
793
794
795
796
797
798
799
800
801
802
803
804
805
806
807
808
809
810
811
812
813
814
815
816
817
818
819
820
821
822
823
824
825
826
827
828
829
830
831
832
833
834
835
836
837
838
839
840
84

Magnesium-Druckguß-Laufräder

Bremsen

Innenbackenbremse

KT	50	HSL	HSW
KT	50	MCS	BW

Scheibenbremse	Innenbackenbremse
1. Die Scheibenbremse ist eine hydraulische Bremse, die auf beiden Seiten des Rades wirkt. 2. Sie besteht aus einem Bremssattel, der auf einer Bremsscheibe wirkt. 3. Die Bremsscheibe ist mit einem Nockenprofil versehen, das in den Nocken des Bremssattels eingreift. 4. Die Bremsscheibe ist mit einem Nockenprofil versehen, das in den Nocken des Bremssattels eingreift. 5. Die Bremsscheibe ist mit einem Nockenprofil versehen, das in den Nocken des Bremssattels eingreift.	1. Die Innenbackenbremse ist eine mechanische Bremse, die auf einer Seite des Rades wirkt. 2. Sie besteht aus einer Innenbacke, die auf einer Nockenfläche wirkt. 3. Die Nockenfläche ist mit einem Nockenprofil versehen, das in den Nocken der Innenbacke eingreift. 4. Die Nockenfläche ist mit einem Nockenprofil versehen, das in den Nocken der Innenbacke eingreift. 5. Die Nockenfläche ist mit einem Nockenprofil versehen, das in den Nocken der Innenbacke eingreift.

Bromsenabmessung

Bremsstrommeldurchmesser 130 mm, wirksame Bremsfläche pro Rad 80 cm²

Scheibenbremse

Hydratation

KTM 50 MS, 50 MSS

2.75–17/2.75 atü
2.75–17/2.75 atü

KTM 50 RST, RSL, I

Figure 1

•eleskopgabel

RSL, MSS, RW, RSW
60 ccm Stoßdämpferöl p. Gabelholm (z. B. Shell Donax A 1)

ankinhalt

Kleinkraftrad

Scheinwerfer

6 V, 21/5 W Bistop (Socket BA 15 s)

Flinkleuchten

6 V, 21 W (Socket BA 15 s)
6 V, 06 W

Instrumentenbeleuchtung

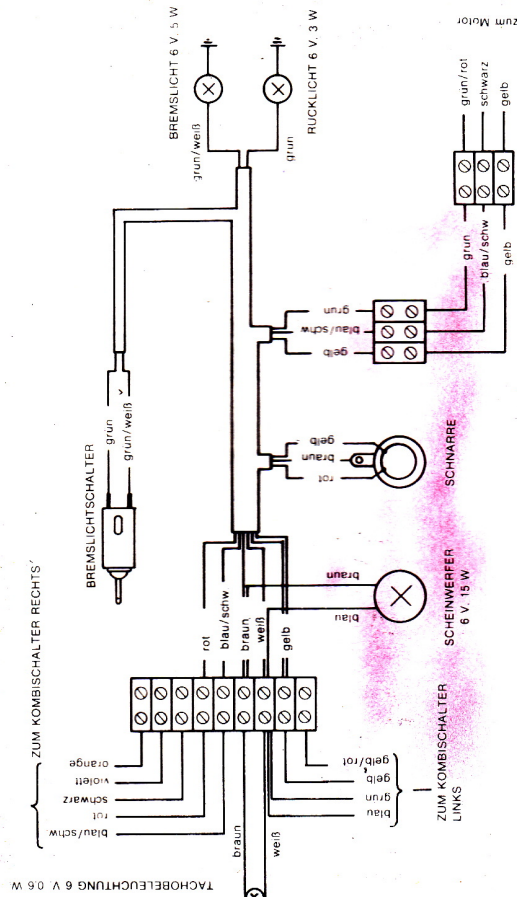
Anzeigelampen 6 V, 0,0 W (Socket BA 7 S) Anzeigelampen 6 V, 0,0 W (Socket BA 7 S)

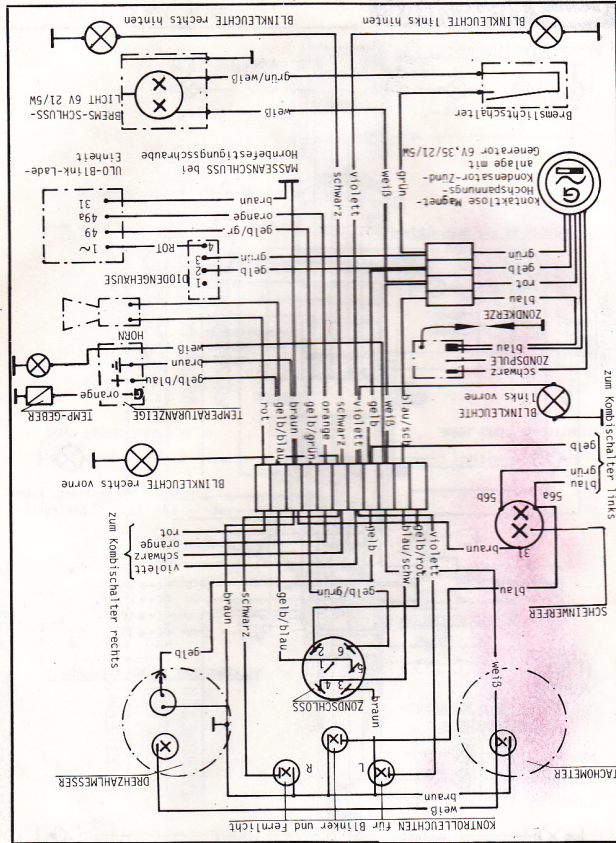
62

MOTOR	KTM 50 RST, RSL	KTM 50 RW, RSW	KTM 50 MS, MSS, Cross 50 MS
Bauart	Einzylinder-2-Takt-Otto-Motor	Einzylinder-2-Takt-Otto-Motor	Einzylinder-2-Takt-Otto-Motor
Spülverfahren	Umkehrspülung mit Flachkolben	Umkehrspülung mit Flachkolben	Umkehrspülung mit Flachkolben
Kühlung	Luftkühlung durch Fahrtwind	Flüssigkeitskühlung mit Umwälzpumpe	Luftkühlung durch Fahrtwind
Kühlmittel	—	1,4 l bestehend aus 0,9 l Wasser und 0,5 l Frostschutz	—
Hubraum	49	49	49
Bohrung	Φ 38 mm	Φ 40 mm	Φ 38 mm
Hub	44 mm	40 mm	44 mm
Verdichtungsleistung	10	10	10
Zylinder	4,6 kW (6,25 PS) bei 8000 1/min	4,6 kW (6,25 PS) bei 7100 1/min	2,15 kW (2,9 PS) bei 4750 1/min
Zylinderkopf	Aluminium, verchromt	Aluminium mit Zylinderlaufbuchse	Grauguß
Zylinderanordnung	schrägsteehend	schrägsteehend	schrägsteehend
Zylinderkopf	Leichtmetall, abnehmbar	Leichtmetall, abnehmbar	Leichtmetall, abnehmbar
Kurbelwellenlagerung	3 Wälzlager	3 Wälzlager	2 Wälzlager
Pleuellager	Wälzlager	Wälzlager	Wälzlager
Kolbenringe	1 L-Profilring und 1 Rechteckring	2 Verdichtungsringe	2 Verdichtungsringe
Motorschmierng	Zweilaktmischung, Zweitakteröl SAE 30 oder 40 mit Normalkraftstoff im Verhältnis 1:25	Zweilaktmischung, Zweitakteröl SAE 30 oder 40 mit Normalkraftstoff im Verhältnis 1:25	Zweilaktmischung, Zweitakteröl SAE 30 oder 40 mit Normalkraftstoff im Verhältnis 1:25
Getriebschmierung	ca. 400 ccm SACHS-Getriebeöl bzw. SAE 80	ca. 400 ccm SACHS-Getriebeöl bzw. SAE 80	ca. 300 ccm SACHS-Getriebeöl bzw. SAE 80
Vergaser	BING-Einkolbenvergaser mit Starteinrichtung Φ 19 mm	BING-Einkolbenvergaser mit Starteinrichtung Φ 20 mm	BING-Einkolbenvergaser mit Starteinrichtung Φ 12 mm

Luftfilter	Micronicfilter im Ansaug- geräuschdämpfer	Micronicfilter im Ansaug- geräuschdämpfer	Micronicfilter im Ansaug- geräuschdämpfer
Anlaßart	Kickstarterschwenkkurbel	Kickstarterschwenkkurbel	Kickstarterschwenkkurbel
Kupplung	Mehrscheibenkupplung	Mehrscheibenkupplung	Mehrscheibenkupplung
Schaltung	Fußschaltung	Fußschaltung	Fußschaltung
Kraftübertragung Motor - Getriebe	Zahnräder	Zahnräder	Zahnräder
Übersetzung Motor - Getriebe	3,21	3,21	3,21
Getriebe	Zahnradwechselgetriebe 5 Gänge im Motorblock	Zahnradwechselgetriebe 5 Gänge im Motorblock	Zahnradwechselgetriebe 4 Gänge im Motorblock
Getriebe- übersetzung	1. Gang: 4,60 2. Gang: 2,73 3. Gang: 1,95 4. Gang: 1,50 5. Gang: 1,33	1. Gang: 4,60 2. Gang: 2,73 3. Gang: 1,95 4. Gang: 1,50 5. Gang: 1,33	1. Gang: 4,60 2. Gang: 2,73 3. Gang: 1,95 4. Gang: 1,50
Antrieb zum Hinterrad	Rollenkette $\frac{1}{2}'' \times \frac{1}{4}''$	Rollenkette $\frac{1}{2}'' \times \frac{1}{4}''$	Rollenkette $\frac{1}{2}'' \times \frac{3}{16}''$
Übersetzung Hauptwelle-Hinterrad	14 : 35	14 : 34	13 : 40
Tacho-Antrieb	Anschluß K2 DIN 75532 (M 10x1)	Anschluß K2 DIN 75532 (M 10x1)	Anschluß K2 DIN 75532 (M 10x1)
Elektrische Anlage	Elektron. kontaktloser Magnet- zündler-Gen. (Ausf. MOTOPLAT) Hauptlicht 6 Volt 35 Watt Schlußlicht 6 Volt 5 Watt Bremslicht 6 Volt 21 Watt	Elektron. kontaktloser Magnet- zündler-Gen. (Ausf. MOTOPLAT) Hauptlicht 6 Volt 35 Watt Schlußlicht 6 Volt 5 Watt Bremslicht 6 Volt 21 Watt	BOSCH-Magnetzündler-Generator Hauptlicht 6 Volt 15 Watt Schlußlicht 6 Volt 2 Watt Bremslicht 6 Volt 5 Watt
Zündzeitpunkt	1,2 - 1,5 mm vor o. T.	1,2 - 1,5 mm vor o. T.	1,5 - 2 mm vor o. T.
Zündkerze	BOSCH W 260 T 1 Elektrodenabstand 0,4 + 0,1 mm	BOSCH W 300 T 2 Elektrodenabstand 0,4 + 0,1 mm	BOSCH W 190 M 11 S Elektrodenabstand 0,4 + 0,1 mm

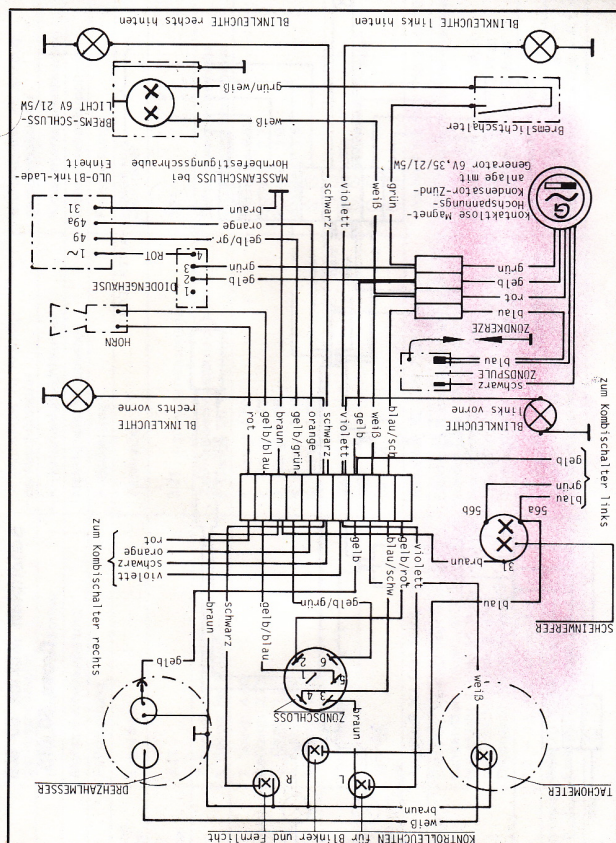
Schaltplan Mokick 50 MS Cross 50 MS





KTM ORIGINAL ERSATZTEILE

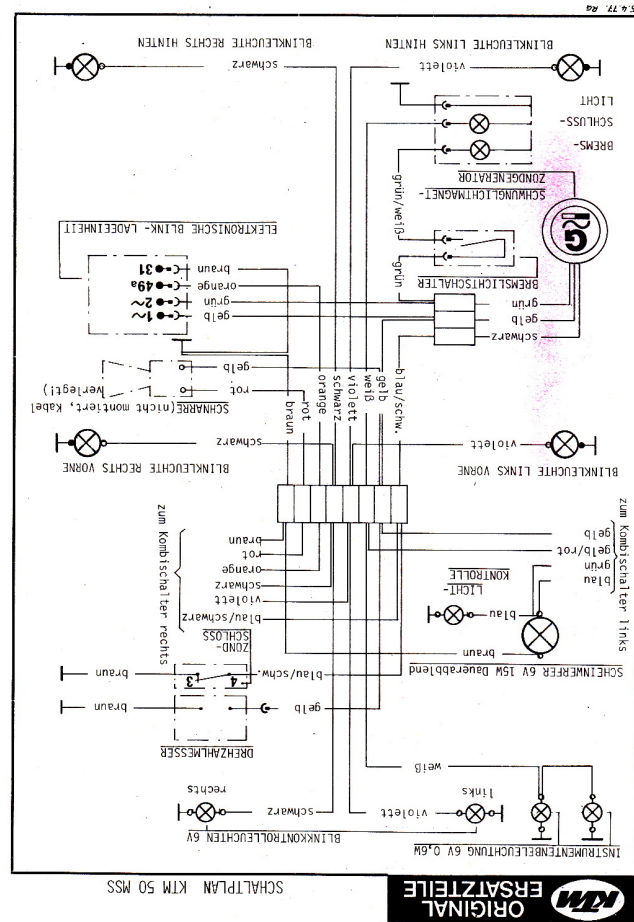
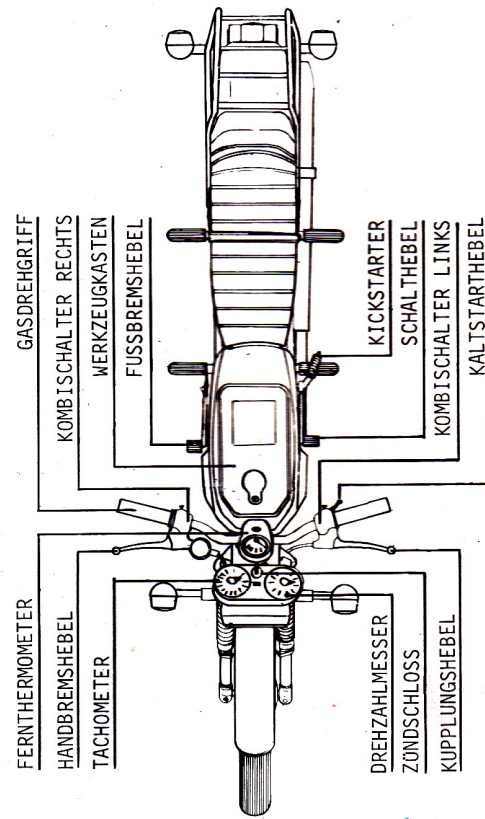
SCHALTPLAN KTM 50 RSM



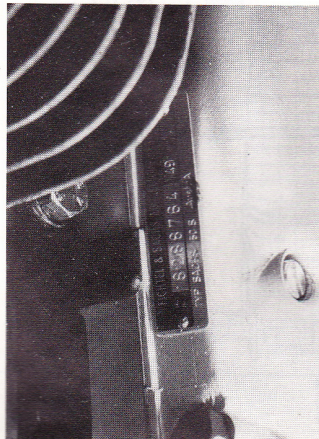
KTM ORIGINAL ERSATZTEILE

SCHALTPLAN KTM 50 RST

2. BEDIENUNGSORGANE



Lage der Seriennummern



MOTORNUMMER

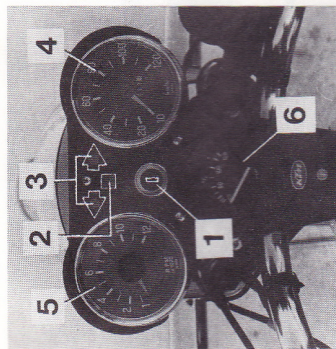
Die Motornummer ist im Typenschild auf dem Zündgehäusedeckel eingestempelt.



TYPENSCHILD/FAHRGESTELLNUMMER

Das Typenschild ist auf der rechten Hälfte des Steuerkopfes angebracht – oberhalb des Typenschildes ist die Fahrgestellnummer eingestempelt.

Die Fahrzeug-Seriennummern müssen mit den Fahrzeugpapieren übereinstimmen.



ARMATURENBOX

1 Zündschloß

dient zum Abstellen des Motors; weiters wird die Batterie von den Verbrauchern abgeschaltet (Blinkgeber, Horn).

2 Fernlichtkontrolle

3 Blinkerkontrolle links und rechts

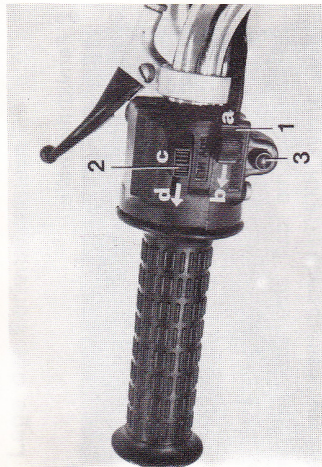
4 Tachometer

5 Drehzahlmesser

Bei Fahrzeugen mit Sachs 50 S und Sachs 50 SW Motoren darf eine Drehzahl von 9000 1/min NICHT überschritten werden. Schäden an Zylinder und Kurbeltrieb, welche eindeutig auf Überdrehzahlen zurückzuführen sind, werden vom Motorhersteller auf keinen Fall ersetzt.

6 Fernthermometer (RSW)

zur Überwachung der Kühlwassertemperatur. Die optimale Betriebstemperatur ist bei ca. 80° C erreicht. Höchstzulässige Kühlwassertemperatur 120° C.

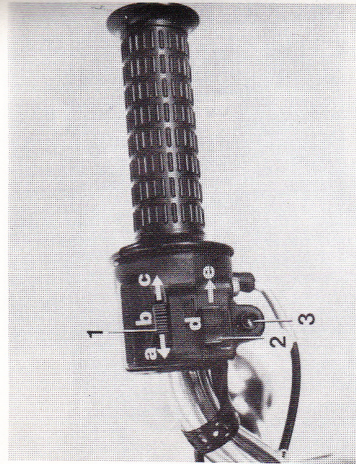


Schaltfunktionen:

- 1 Lichtschalter
 - a Licht aus
 - b Licht ein
- 2 Abblendschalter *
 - c Abblendlicht
 - d Fernlicht
- 3 Licht-Signal-Taster:

Beim Betätigen des Licht-Signal-Tasters leuchtet das Fernlicht auf. (Bei den Mokick-Modellen mit Dauerabblendlicht leuchtet das Abblendlicht).

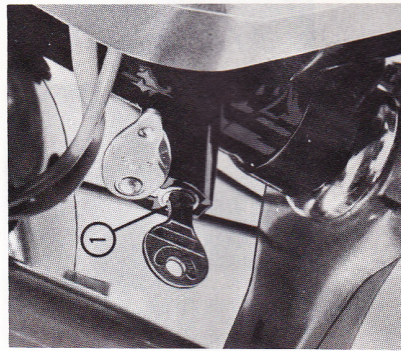
* Bei Mokick funktionslos



KOMBISCHALTER RECHTS

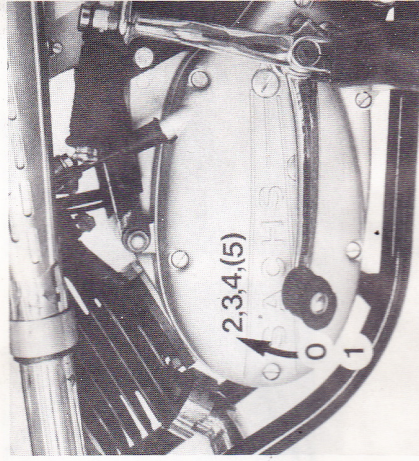
Der mit dem Gasdrehgriff kombinierte Schalter hat folgende Funktionen:

- 1 Blinkerschalter
 - a Blinker links
 - b Blinker aus
 - c Blinker rechts
 - d Zündung aus
 - e Zündung ein
- 2 Motorstop-Schalter
- 3 Horn-taster



DIEBSTAHLSICHERUNG

Das am Steuerkopfrohr angebrachte Schloß ist nur absperbar, wenn die Lenkung ganz nach rechts eingeschlagen ist. Dazu die Deckplatte verdrehen, Schlüssel anstecken, nach links drehen, eindrücken, nach rechts drehen und den Schlüssel abziehen. Deckplatte verdrehen.

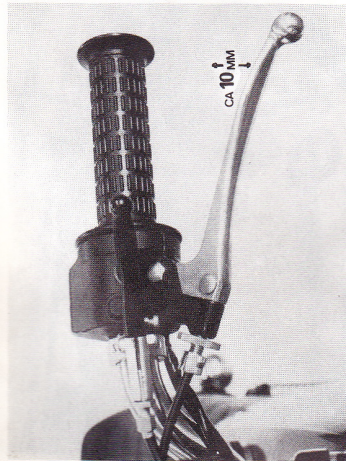


SCHALTUNG

Die Lage der einzelnen Gänge ist im Bild zu erkennen.

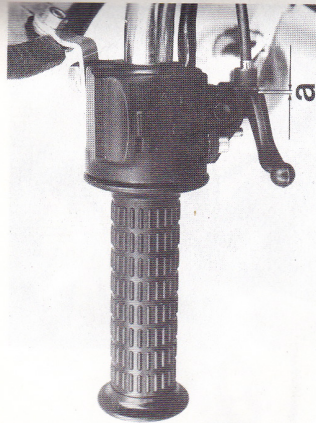
Der Leerlauf („0“) liegt zwischen dem 1. und 2. Gang.

Beim Anhalten immer auf Leerlauf schalten.



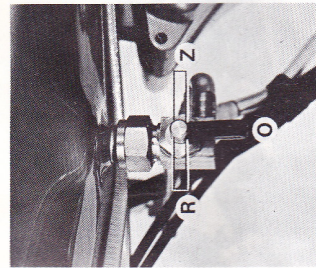
KUPPLUNGSHABEL

Der Kupplungshebel muß am Hebel außen gemessen ein Spiel von ca. 10 mm haben. Ist dies nicht der Fall, muß das Kupplungsspiel eingestellt werden (siehe Betriebsanleitung des Motorherstellers).



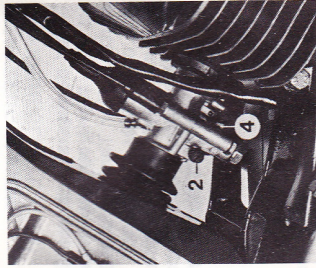
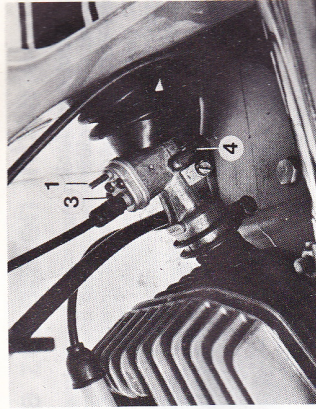
KALTSTARTHEBEL

Nur bei kaltem Motor betätigen. Bowdenzug so einstellen, daß zwischen Endhülse des Bowdenzuges und seiner Lagerung ein Spiel (a) von mindestens 1 mm vorhanden ist.



KRAFTSTOFFHÄHNE

Bei Betrieb sollen beide Hähne geöffnet sein.
 "O" Kraftstoffhahn offen
 "Z" Kraftstoffhahn geschlossen
 "R" Reserve
 In Stellung "O" wird der Kraftstoffbehälter bis auf eine Reserve von ca. 1,5 l entleert.

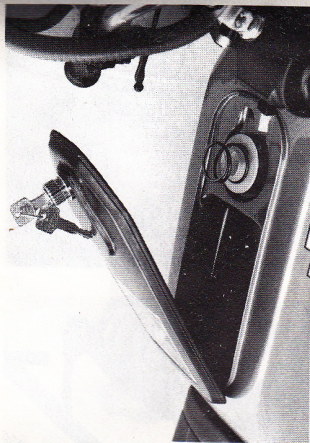


VERGASER

- 1 Luftschieber (nur bei Kaltstart betätigen)
- 2 Leerlauf-Einstellschraube (nur bei warmen Motor einstellen)
- 3 Tupfer (nur bei Kaltstart betätigen)
- 4 Gasschieber-Anschlagschraube

WERKZEUGKASTEN TANKEINFÜLLSTUTZEN

Unter dem versperribaren Deckel auf dem Tank ist der Werkzeugkasten und der Tankeinfüllstutzen. Der Tankeinfüllstutzen-Verschluß wird mit der Feder auf seinen Sitz gedrückt. Er beinhaltet eine Entlüftungseinrichtung. Zum Absperren des Deckels Schlüssel nach links drehen und abziehen.



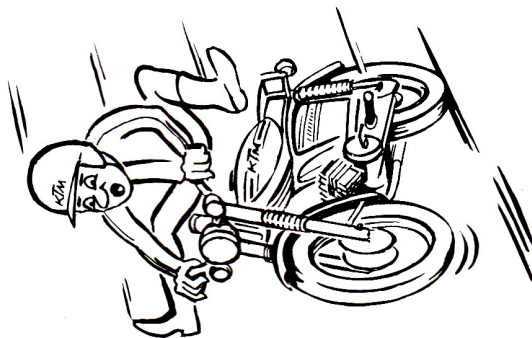
3. Hinweise zur ersten Inbetriebnahme

Jedes KTM-Fahrzeug wird nach der Montage einer Prüfung unterzogen und auf etwaige Mängel untersucht. Dennoch wird dringend empfohlen, vor der ersten Inbetriebnahme folgende Überprüfungen durchzuführen, falls sie nicht schon Ihr Händler gemacht hat:

- Fahrzeug-Kennnummern mit den Fahrzeugpapieren vergleichen.
- Mitgelieferte Schlüssel für Absperrschloß probieren.
- Alle Schrauben und Muttern auf festen Sitz prüfen, besonders vordere Steckachse und Klemmschraube, hintere Steckachsmutter, Schwingarmbolzen, Lenkerklemmbügel, Motorschrauben, Schlauchklemmen am Kühlsystem (RW, RSW) usw.
- Ölstand im Getriebe überprüfen.
- Kühlfüllstandsstand im Kühler prüfen (RW, RSW)
- Reifendruck berichtigen.
- Bremsen prüfen; bei Scheibenbremsausführung Bremsflüssigkeitsstand in beiden Behältern kontrollieren bzw. ergänzen.
- Stoßdämpfer und Telegabeldämpfung prüfen.
- Kraftstoffbehälter auffüllen Gemisch 1:25 tanken, auf keinen Fall reines Benzin!
- Motor anlassen (siehe Fahranleitung).
- Bei laufendem Motor überprüfen:
 - k) Fernlicht – Fernlichtkontrolle
 - Ablendlicht
 - Rücklicht
 - Bremslicht
 - Blinkanlage
 - Schnarre bzw. Horn
 - Zündschloß, Motor-Stop-Schalter am Gasdrehgriff
 - Drehzahlmesser
 - Fernthermometer

* Nur Bremsflüssigkeit der Spezifikation SAE J 1703 auffüllen (z. B. ATE blaue Original-Bremsflüssigkeit, Castrol Disc brake fluid)

4. Fähranleltung



Anlassen des Motors:

Zündschlüssel nach rechts drehen, vergewissern ob Motor-Stop-Schalter eingeschaltet ist und Kraftstoffhähne öffnen. Bei kaltem Motor Kaltstartschleber (Luftschleber) betätigen, Gasdrehgriff ca. $\frac{1}{4}$ öffnen und Motor durch zügiges Durchtreten des Kickstarters starten. Wenn Starthilfe (Kaltstartschleber, Luftschleber) betätigt wurde, ist diese bei sich erwärmendem Motor allmählich abzustellen. Beim Mokick geschieht dies durch kurzes Vollgas geben.

Anfahren:

Kupplungshebel ziehen, 1. Gang einschalten, Kupplungshebel langsam freigeben, gleichzeitig Gas geben.

Schalten:

Der 1. Gang, mit dem Sie jetzt fahren, stellt den Anfahr- oder Berggang dar. Wenn die Verhältnisse (Verkehr, Steigung) es erlauben, dann schalten Sie in die höheren Gänge. Dazu Gas wegnehmen. Gleich darauf Kupplungshebel ziehen und nächsthöheren Gang einschalten, Kupplungshebel freigeben, Gas geben. Nach dem Erreichen der Höchstgeschwindigkeit durch volles Aufdrehen des Gasdrehgriffes diesen auf $\frac{3}{4}$ Gas zurückdrehen; die

Geschwindigkeit verringert sich kaum merklich, der Kraftstoffverbrauch geht jedoch stark zurück. Geben Sie immer nur soviel Gas, wie der Motor gerade verarbeiten kann — brüskes Aufreißen des Gasdrehgriffes erhöht den Verbrauch.

Wenn beim Befahren von Steigungen die Fahrgeschwindigkeit merklich absinkt, oder wenn z. B. im Stadtverkehr mit der Geschwindigkeit zurückgegangen werden muß, zurückschalten. Dazu wenn erforderlich Fahrzeug abbrem sen und gleichzeitig Gas wegnehmen. Kupplungshebel ziehen und niedrigeren Gang einschalten, Kupplungshebel freigeben, gleich darauf Gas geben, bzw. nochmals schalten.

Abbremsen:

Gas wegnehmen, mit Hand- und Fußbremse gleichzeitig bremsen. Auf sandigen, regennassen oder schlüpfrigen Straßen soll vorwiegend die Fußbremse betätigt werden. Das Bremsen soll stets mit Gefühl erfolgen. Blockierende Räder verringern die Bremswirkung und führen zum Schleudern oder Sturz.

Anhalten und Parken:

Gas wegnehmen, bremsen, knapp vor dem Stehenbleiben Kupplungshebel ziehen und auf Leerlauf schalten. Soll der Motor abge-

stellt werden, Zündschlüssel nach links drehen und abziehen. (Bei Fahrzeugen ohne Zündschloß Motor-Stop-Schalter betätigen), Kraftstoffhähne schließen und Fahrzeug absperren.

Bergabfahren:

Auf Gefällen wirkt der ohne Gas mitlaufende Motor als Bremse. Handelt es sich um längere Strecken, muß zwischendurch mehrmals Gas gegeben werden, damit dem Motor genügend Schmiermittel, das dem Kraftstoff beigemischt ist, zugeführt wird. Gegebenenfalls bremst man dazu das Fahrzeug mit den Bremsen ab. Bei starkem Gefälle ist auf den 1. Gang zurückzuschalten.

Einlaufzeit:

Auch noch so fein bearbeitete Flächen an Kolben und Zylinder eines Motors haben rauehere Oberflächen als Teile, die schon längere Zeit aufeinander gleiten. Jeder Kolben muß daher einlaufen. Aus diesem Grund darf der Motor während der ersten 1000 km nicht bis an die äußerste Grenze seiner Leistungsfähigkeit beansprucht werden.



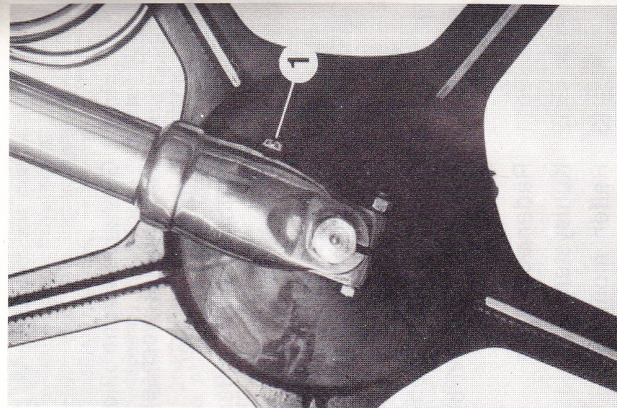
Wie bereits erwähnt, können mit den Mitteln, die normalerweise einem „Privatmann“ zur Verfügung stehen, nicht alle Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden. Deshalb lassen Sie solche Arbeiten in einer unserer zahlreichen KTM-Fachwerkstätten durchführen. Denn nicht nur Spezialkenntnisse und geschultes Personal, sondern auch erprobte Arbeitsmethoden geben Ihnen die Gewähr, daß Ihr Fahrzeug immer richtig behandelt wird.

Bei Bestellung von Ersatzteilen ist nur dann eine prompte Belieferung möglich, wenn Sie folgende Daten angeben:
 Teilbenennung – Anzahl
 Ersatzteilnummer
 Ausführung – Farbe
 Typenbezeichnung
 Motor- und Fahrgestellnummer

5. Wartungsarbeiten

	Seite
1 Getriebeöl kontrollieren bzw. wechseln	26
2 Telegabelöl wechseln	26–27
3 Luftfilter reinigen	27
4 Motor und Auspuffanlage entrußen	28
5 Blinkanlage	29
6 Lampen erneuern	30–31
7 Kerzenpflege und Kerzengesicht, Zündanlage	32
8 Kette	33
9 Geschlossener Kettenkasten	34–37
10 Bremsen reinigen und einstellen, Bremsflüssigkeit kontrollieren	38–41
11 Räder ausbauen	42–45
12 Kühlsystem	45
13 Reifen montieren	45
14 Lenkungslager überprüfen und nachstellen	46

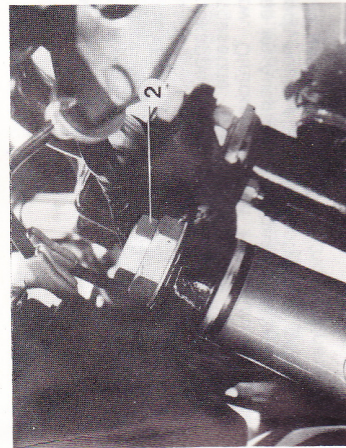
1 Getriebeöl kontrollieren bzw. wechseln (siehe Betriebsanleitung des Motorherstellers)



2 Telegabel – Öl wechseln

Der Ölwechsel in der Gabel soll nach einer längeren Fahrt vorgenommen werden. Dazu sind beide Ablassschrauben (1) sowie die beiden Einfüllschrauben (2) herauszuschrauben. Gabel einige Male kräftig durchfedern, damit das Öl zur Gänze ausfließt. Ablassschrauben mit Dichttring einschrauben.

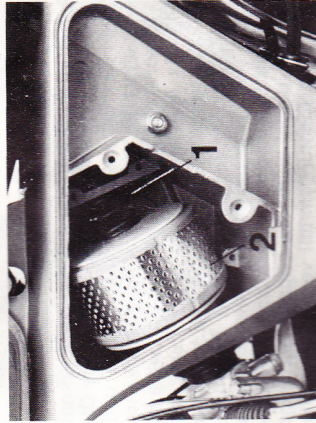
26



Öl auffüllen:

(Standardgabel KTM 50 MS, Gross 50 MS) 125 ccm Motoröl SAE 20 pro Gabelholm einfüllen und Einfüllschrauben montieren.
(Supergabel KTM 50 RST, RSL, MSS) Gabel so weit als möglich einfedern und während des Einfüllens langsam ausfedern lassen. Dieser Vorgang ist zu wiederholen, bis 60 ccm Stoßdämpferöl pro Holm aufgefüllt sind. Einfüllschrauben montieren und Gabel auf Dichtheit überprüfen.

3 Luftfilter reinigen



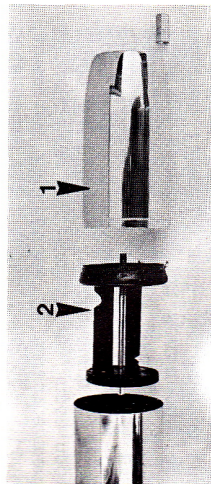
Seitendeckel abschrauben, Druckfeder (1) entfernen und Filterpatrone (2) herausnehmen. Micronic-Filter mit Preßluft von innen nach außen durchblasen. Zwischendurch Filterpatrone vorsichtig abklopfen, damit sich der Staub lockert. Stark verschmutzte und naß gewordene Filter rechtzeitig erneuern. Micronic-Filter auf keinen Fall mit Benzin oder dgl. waschen. Faltenbalg ausbauen, reinigen und überprüfen. Beschädigten Faltenbalg auf jeden Fall erneuern.

27

4 Motor und Auspuffanlage entrußen

Motor entrußen.

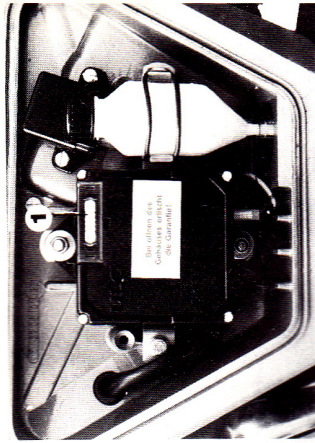
Zum Entrußen des Motors sind Zylinderkopf und Auspuff abzuschrauben. Die angelegte Ölkohle im Zylinderkopf, am Kolbenboden und im Auspuffschütz soll mit einem stumpfkantigen Gegenstand (Schraubenzieher) entfernt werden. Es ist dabei darauf zu achten, daß diese Flächen nicht zerkratzt werden, da eine raue Oberfläche dem Kohleabsatz förderlich ist. Vor dem Aufsetzen des Zylinderkopfes müssen alle Kohlereste entfernt und die Dichtflächen mit einem sauberen Lappen gereinigt werden (kein Dichtungsmittel verwenden). Die Zylinderkopfschrauben müssen „über Kreuz“ angezogen werden.



5 Blinkanlage

Die Blinkanlage besteht aus 4 Stück Blinkleuchten, 6 V, 21 W, dem Blinkerschalter und einer elektronischen Blink-Ladeeinheit, welche in der rechten Filterkastenhälfte eingebaut ist. Diese Einheit beinhaltet auch eine 6 Volt Trockenbatterie. Weiters ist eine Sicherung (1) eingebaut.

Hinweis: Das Gehäuse der Blink-Ladeeinheit darf nicht geöffnet werden, da sonst eventuelle Garantiansprüche erlöschen.

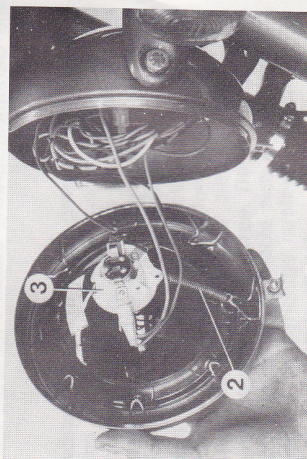


6 Lampen erneuern

Scheinwerferlampe

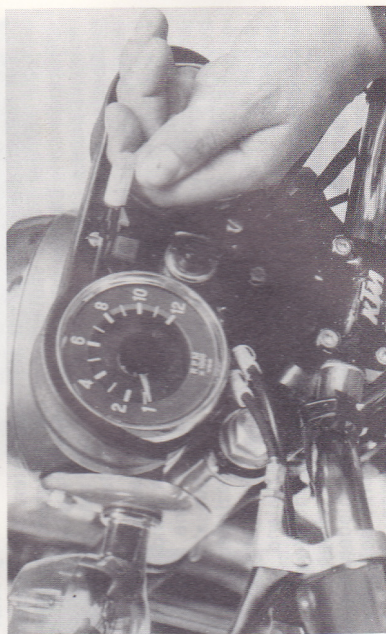
Dazu Schraube (1) lösen, Scheinwerfereinsatz herausnehmen. Haltefeder (2) aushängen und Lampenfassung (3) abnehmen. Glühlampe leicht hineindrücken, nach links drehen und herausziehen. Neue Glühlampe in umgekehrter Reihenfolge einsetzen.

VORSICHT: Glühlampe nicht mit feuchten oder öligen Fingern anfassen, da durch die entstehende Wärme Öl und Feuchtigkeit verdampft und sich als Nebel auf den Reflektor absetzt und die Leuchtkraft dadurch vermindert.



Kontrollinsen

Die Kontrollinsen für Fernlicht und Blinker können ausgewechselt werden, ohne daß man die Instrumentenbox öffnet. Mit einem kleinen Schraubendreher hebt man die Kontrollleuchte vorsichtig an und zieht diese langsam mit den Kabeln heraus. Kontrollinse abklemmen und darauf achten, daß die Kabel nicht in die Box rutschen. Neue Kontrollinse anschließen und in die Öffnung drücken.



7 Kerzenpflege und Kerzengesicht

Die Zündkerze ist einer der thermisch hochbeanspruchtesten Teile eines Motors. Bei der Verbrennung treten Temperaturen über 2000°C auf, die beim Einströmen der Frischgase plötzlich absinken. Dieser Vorgang vollzieht sich bei Drücken von ca. 30 atü in der Minute bis zu 5000 mal und öfter. Trotz allem darf die Kerze keine wesentlich höheren Temperaturen als 500°C – Selbstreinigungstemperatur – annehmen. Um einen einwandfreien Verbrennungsablauf zu gewährleisten, ist es von Wichtigkeit, daß nur Kerzen mit dem vom Motorhersteller vorgeschriebenen Wärmewert eingesetzt werden.

Zur Kerzenpflege verwendet man am besten eine Messingdrahtbürste und eine Kontaktfeder. Mit der Bürste säubert man den Isolatorfuß und die Elektroden von Verbrennungsrückständen. Die Kontaktfeder zieht man zwischen den Elektroden durch und man erhält somit blanke Überschlagesstellen. Nachdem man mit einer 0,4 mm Fühlerlehre den Elektrodenabstand überprüft hat, ist die Kerze wieder einsatzbereit.

Eine Überprüfung der Kerze außerhalb des Motors ist nur behelfsmäßig durchführbar, da wie bereits erwähnt, im Motor während des Zündzeitpunktes Drücke bis ca. 30 atü herrschen und dadurch ist es verständlich, daß eine Kerze außerhalb des Motors scheinbar funktioniert, während des Betriebes aber aussetzt und völlig versagt. Eine verlässliche Überprüfung der Zündkerze ist nur in einem speziellen Prüfgerät und unter Druck möglich!

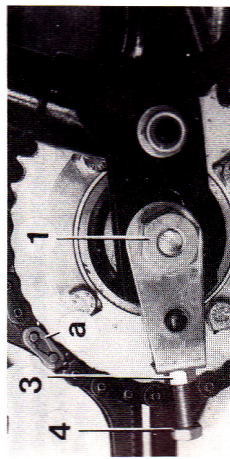
Das Kerzengesicht gibt Aufschluß über die Wahl der richtigen Zündkerze, aber auch über Vergasereinstellung, Fahrweise und Motorzustand.

Es ist klar, daß zur Beurteilung von Kerze und Motor nicht einige Minuten Betriebszeit genügen; vielmehr ist es nötig, daß der Motor einige Zeit mit der von ihm zu erwartenden Leistung betrieben wird und unter den verschiedensten Umständen gearbeitet hat. Erst dann kann man ein Urteil abgeben. Die Kerze soll einen hell- bis rotbraun gefärbten Isolatorfuß und fast blanke Elektroden aufweisen.

8 Kette

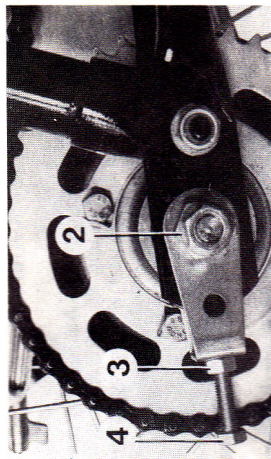
Kette reinigen und ölen.

Die Lebensdauer der Kette hängt zum Großteil von der Pflege ab. Es ist daher angebracht, die Kette in gewissen Abständen (je nach Verschmutzung) in Petroleum zu reinigen und nachher in heißem Kettenfett oder Öl zu tränken. Beim Einbau der Kette auf die richtige Kettenspannung und Lage des Ketten Schlosses achten. Geschlossene Seite der Sicherung in Laufrichtung vorne.



Kettenspannung kontrollieren und einstellen.

Die Kette soll so gespannt sein, daß sie sich zwischen den beiden Kettenrädern ca. 2 cm auf und ab drücken läßt. Zum Einstellen der Kettenspannung ist die Bundmutter der Steckachse (1) (Schlüsselweite 24) zu lösen. Bei



Fahrzeugen mit Speichenrädern muß zusätzlich die Mutter der Kettenradachse (2) gelockert werden. Die Bremszugankerbefestigung muß ebenfalls gelockert werden. Bei beiden Kettenspannern die Kontermutter (3) lockern und die Einstellschraube (4) beiderseits gleichmäßig anziehen, bis die Kettenspannung stimmt und das Hinterrad mit dem Vorderrad fluchtet. Einstellschrauben lockern, Bremszugankerbefestigung festziehen; bei Speichenrädern Mutter für Kettenradachse festziehen. Bundmutter der Steckachse festziehen und eventuell Bremse neu einstellen.

Bei Fahrzeugen mit Scheibenbremse wie oben. Zusätzlich muß jedoch der Bremssattelträger gelockert werden.

9 Geschlossener Kettenkasten

Aufgrund der serienmäßigen Ausrüstung unserer Modelle 50 RSL und 50 RSW mit dem geschlossenen Kettenkasten werden die Wartungsarbeiten der Kette wie Spannen und Ölen wesentlich erleichtert und bei richtiger Handhabung die Lebensdauer der Kette um ein Vielfaches verlängert. Kilometerleistungen der Kette von 30.000 km sind dabei keine Seltenheit.

Bei der Wartung der Kette sind die hier angeführten Punkte zu beachten.

1. TECHNISCHE DATEN

Gehäuse und Verschlusskappe aus Leichtmetall-Druckguß, Verbindungsmanschetten aus Gummi mit eingearbeiteten Kettenführungen. Rollenkette läuft staubdicht in Fett.

Übersetzungsmöglichkeiten

Kettenrad vorne: 12–14 Zähne (Original-Kettenräder verwenden, F & S-Kettenräder können in Verbindung mit dem geschlossenen Kettenkasten nicht verbaut werden!)

Kettenrad hinten: 33–40 Zähne

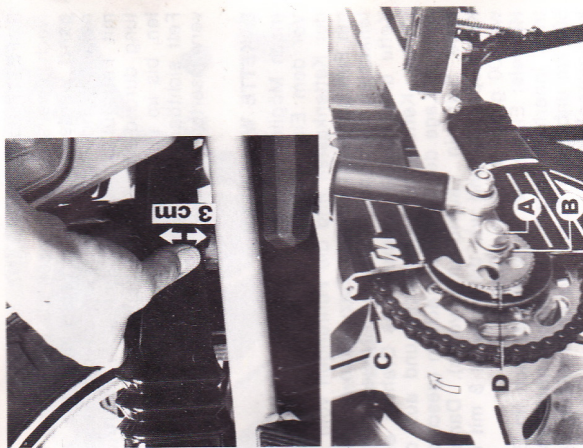
Kette: Einfachrollenkette $\frac{1}{2} \times \frac{1}{4}$ "
Füllmenge: ca. 400 g Original-KTM-Kettenfett (in Kartuschen zu 400 g bei Ihrem KTM-Händler erhältlich).

2. KETTENSPIGUNG KONTROLLIEREN UND EINSTELLEN

Die Kette ist richtig gespannt, wenn sich die Kettenführung, wie im Bild gezeigt, etwa 3 cm bewegen läßt. Die Kettenführung wird dabei zusammengedrückt, so daß man die Kette zwischen den Fingern spürt.

Kette spannen: Steckachse lockern, Kettenradachse lockern, Kettenspannzentner links und rechts um den gleichen Betrag verdrehen, bis die richtige Kettenspannung erreicht ist. Vor dem Festziehen der Steckachse und der Kettenradachse muß man sich vergewissern, daß die Ausnehmungen des Kettenspanners im Widerlagerbolzen am Schwingarm einrasten!

Kette auf keinen Fall zu fest spannen!



- A Steckachse
- B Kettenradachsmutter
- C Fett in diesem Bereich auffüllen
- D Kettenspannzentner

3. FETTFÜLLUNG ERGÄNZEN

Nach jeweils 10.000 km soll die Fettfüllung ergänzt werden. Dazu die Verschlusskappe abnehmen und Kettenkasten im oberen Bereich mit Fett füllen, dabei Laufrad in Fahrtrichtung durchdrehen und so lange Fett nachfüllen, bis im unteren Kettenkastenbereich neues Fett sichtbar wird. Stark verschmutztes oder verwässertes Fett muß erneuert werden.

5. KETTE WECHSELN

(nach Möglichkeit in KTM-Fachwerkstätte)
Vor dem Einziehen der neuen Kette müssen der Kettenkasten und die Führungen vom alten Fett gereinigt werden. Dazu kann der Kettenkasten demontiert werden. Neue, geölte Kette unter Zuhilfenahme eines Drahtes einziehen. Kettenschloß anbringen und auf die richtige Lage der Sicherung achten (geschlossene Seite in Laufrichtung vorne). Danach Kette spannen und wie unter Punkt 3 mit etwa 400 g Kettenfett auffüllen.

Hinweis: Eine neue Kette streckt sich im Betrieb innerhalb kurzer Zeit, daher nach etwa 500 km unbedingt Spannung kontrollieren und korrigieren!

4. KETTE AUF WEITERE VERWENDBARKEIT ÜBERPRÜFEN

Bei abgenommener Verschlusskappe Kette vom Kettenrad abheben (s. Bild). Die Kette kann weiter verwendet werden, wenn sie sich nicht mehr als 4 mm vom Kettenrad abheben läßt.

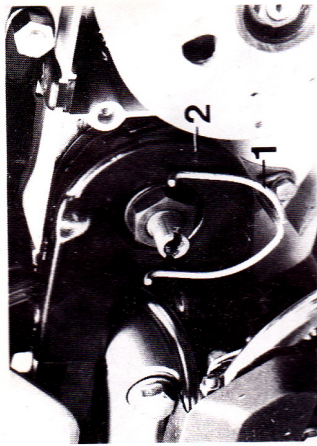


6. KETTENRÄDER KONTROLLIEREN

Hinweis: Verschlusskappe abnehmen, Kettenrad auf weitere Verwendbarkeit überprüfen (Zähne gebrochen oder verbogen).

Vorne: Zündgehäusedeckel demontieren, Haltefeder lockern und Abdeckung abnehmen. Das Kettenrad ist nun frei zugänglich. Zum Abziehen des Kettenrades wird der Fichtel & Sachs Original Kettenradabzieher verwendet.

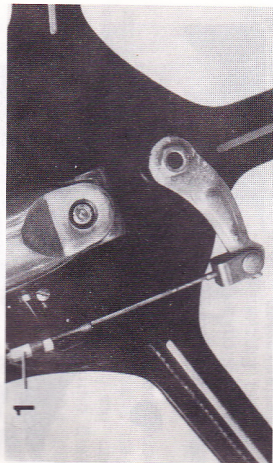
Achtung: Bei Montage des Zündgehäusedeckels Hinterrad langsam durchdrehen und Deckel ohne Gewaltanwendung andrücken, bis er anliegt. Wird dies nicht beachtet, so bricht der Mitnehmer des Tachoantriebes ab!



1 Haltefeder
2 Abdeckung

IN ZWEIFELSFÄLLEN KTM-FACHWERKSTÄTTE AUFSUCHEN!

10 Bremsen



Innenbackenbremse

Reinigen:

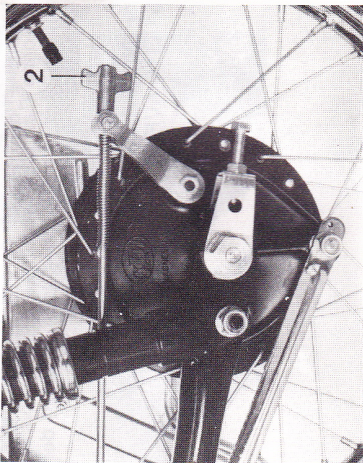
Eine Reinigung der Bremsen ist in der Regel nur dann erforderlich, wenn die Bremswirkung stark nachläßt und wenn man annehmen kann, daß die Beläge abgenützt oder verschliffen sind. Spätestens jedoch alle 10.000 Kilometer.

Zu diesem Zweck sind die Räder auszubauen und die Tragplatten abzunehmen. Trommeln und Beläge mit Preßluft ausblasen. Stark verschliffene sowie abgenützte Beläge unbedingt erneuern.

Einstellen:

Der Nabenbremshebel vorne soll am Nippel-lager gemessen einen Leerweg von ca. 5 mm haben. Falls ein Nachstellen erforderlich ist, Einstellschraube (1) herausdrehen.

Der Leerweg am Fußbremshebel soll nicht mehr als 2 cm sein. Ist dieser größer, so ist die Flügelmutter (2) nachzudrehen, bis der Leerweg stimmt. Nach dem Einstellen ist es zweckmäßig zu prüfen, ob sich die Räder leicht durchdrehen lassen.



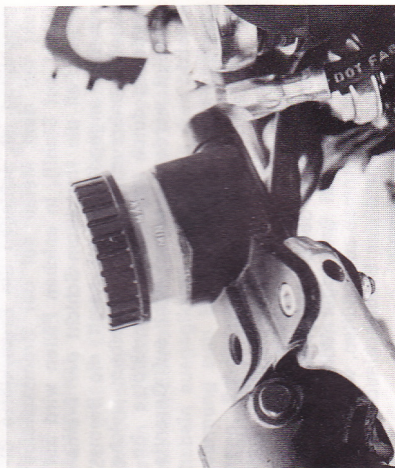
Scheibenbremse

Ihr KTM-Fahrzeug ist vorne und hinten mit einer hydraulischen Scheibenbremse ausgerüstet. In der Regel sind Störungen an der Bremsanlage kaum zu erwarten. Besonderes Augenmerk ist allerdings den Bremsklötzen zuzuwenden. Je nach Fahrweise und Straßenzustand (Staub, Sand, Wasser) sind diese alle 2000–3000 km zu kontrollieren.

BREMSFLÜSSIGKEIT KONTROLLIEREN:

Der Bremsflüssigkeitsbehälter für die Vorderradbremse ist direkt mit dem Handbremszylinder am Lenker kombiniert. Der Bremsflüssigkeitszustand muß immer zwischen der „min“- und „max“-Marke des Behälters liegen. Das-selbe gilt für den Behälter des Fußbremszylinders, welcher unter der rechten Seitenverkleidung montiert ist. Zum Nachfüllen nur Bremsflüssigkeit der Spezifikation J 1703 auf-füllen (z. B. ATE blaue Original-Bremsflüssig-keit, Castrol disc brake fluid oder gleichwertige Fabrikate).

Bremsflüssigkeitsstand in beiden Behältern laufend kontrollieren und die Bremsflüssigkeit einmal jährlich erneuern!



BREMSEKLÖTZE KONTROLLIEREN:

Dazu ist die Abdeckkappe (1) abzunehmen. Die Belagstärke (A) der Bremsklötze (3) kann nun kontrolliert werden. Ist diese unter 1,5 mm, so sind die Bremsklötze unbedingt zu erneuern. Bremsklötze nur paarweise wechseln und während der ersten 500 km nach Möglichkeit Gewaltbremsungen vermeiden.

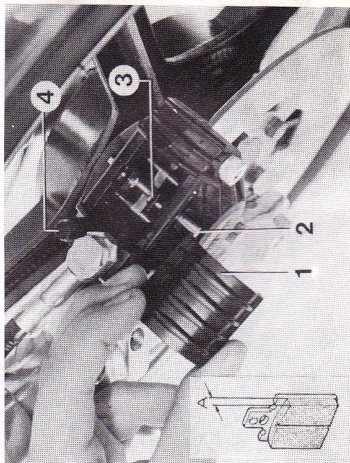
Werden die Bremsklötze zu spät gewechselt, sodaß der Belag teilweise oder zur Gänze abgeschliffen ist, schleifen die Bremsklötze direkt mit dem Metall auf der Brems Scheibe (Stahl auf Stahl!). In solchen Fällen wird auf jeden Fall die Hartchrom-Schicht der Brems-scheibe angegriffen und somit die Brems-scheibe unbrauchbar. Brems Scheiben, welche eindeutig durch abgenützte Bremsklötze beschädigt wurden, werden nicht auf Garantie ersetzt.

BREMSE ENTLÜFTEN:

Ein Entlüften der Bremse ist dann erforderlich, wenn der Bremsflüssigkeitspiegel im Behälter wesentlich unter die „min“-Marke abgesunken ist, sodaß der Bremszylinder bereits Luft angesaugt hat (polstriger Widerstand!). Weiters ist die Bremse zu entlüften, wenn aus irgend einem Grund der Bremsschlauch gelockert oder gelöst wurde.

Bremsen entlüften nach Möglichkeit in Fachwerkstätte durchführen lassen!

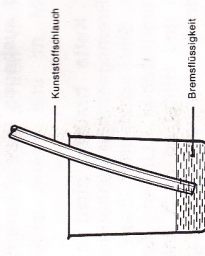
- 1 Abdeckkappe
- 2 Haltestift
- 3 Bremsklötze
- 4 Entlüftungsschraube



ENTLÜFTUNGSVORGANG:

Zum Entlüften der Bremse füllt man den Bremsflüssigkeitsbehälter bis obenhin auf. Staubkappe von der Entlüftungsschraube des Bremssattels entfernen und einen Kunststoffschlauch mit einem Innendurchmesser von 6 mm und einer Länge von ca. 700 mm auf die Entlüftungsschraube stecken. Das andere Schlauchende läßt man in ein Gefäß hängen, in welches man ca. 2 cm hoch Bremsflüssigkeit auffüllt. (Schlauchende muß von Bremsflüssigkeit umgeben sein (siehe Bild 2)).

Bremshebel bei geschlossener Entlüftungsschraube mehrmals betätigen und in Bremsstellung bleiben. Entlüftungsschraube ungefahr eine halbe Umdrehung lösen und, sobald



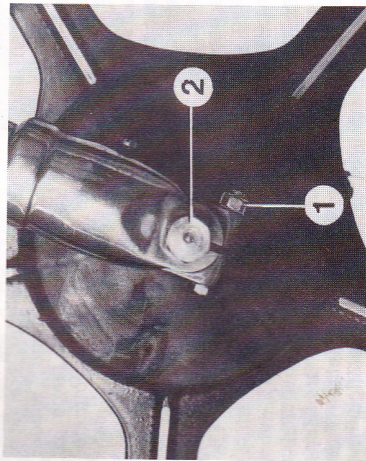
im Gefäß keine Luftblasen mehr aufsteigen, wieder schließen. Bremshebel langsam loslassen und gleich darauf wieder bremsen. Entlüftungsschraube kurz lösen und wieder schließen. Dieser Vorgang ist so lange zu wiederholen, bis im Gefäß bei geöffnete Entlüftungsschraube keine Luftblasen mehr aufsteigen und am Bremshebel bei geschlossener Entlüftungsschraube ein fester Widerstand spürbar ist. Während des Entlüftungs-Vorganges muß zwischendurch Bremsflüssigkeit nachgefüllt werden.

ACHTUNG!

Zu großer Leerweg beim Hand- bzw. Fußbremshebel, welcher auf Luft im Bremssystem zurückzuführen ist, darf auf keinen Fall mit den Einstellschrauben an den Betätigungshebeln ausgeglichen werden, da dies bei Erwärmung zum Blockieren der Bremse führen kann. Scheibenbremsen stellen sich automatisch nach!

**Bremsflüssigkeit nicht mit lackierten Teilen in Berührung bringen (greift Lack an!)
Brems Scheiben unbedingt öl- und fettfrei halten!**

11 Räder ausbauen

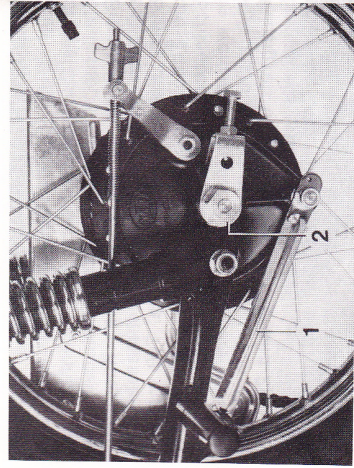


Ausführung Innenbackenbremse Vorderrad ausbauen

Bremsseilzug aushängen, Klemmschraube (1) lösen, Steckachse (2) heraus-schrauben.

Hinweis: Nach dem Festziehen der Steckachse soll die Telegabel durchgefедert werden, damit die Gabelholme nach dem Festziehen der Klemmschraube nicht verspannt sind!

42



Hinterrad ausbauen (Speichenrad)

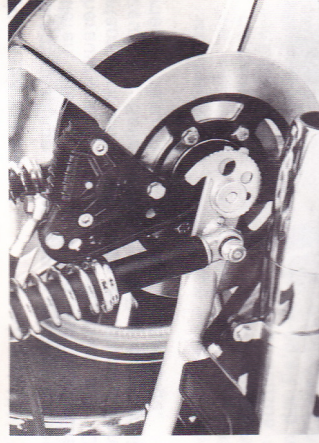
Achtung: Kette braucht nicht abgenommen werden! Bremsgestänge aushängen, Zuganker entfernen. Steckachsmutter lösen und Steckachse herausziehen. Linken Kettenspanner entfernen und Hinterrad nach links von der Kettenradnabe abheben. Fahrzeug nach rechts neigen und Rad herausnehmen. Beim Einbau ist darauf zu achten, daß die Nabe in die Gummielemente der Kettenradnabe einrastet.

Hinterrad ausbauen

(Fahrzeuge mit geschlossenem Kettenkasten)
Hinweis: Kettenkasten braucht nicht geöffnet werden, da das Kettenrad auf einem Mitnehmer befestigt ist, ähnlich wie beim Speichenrad.

1. Steckachse lösen und herausziehen
2. Bremszuganker am Bremssattelträger lösen und
3. Bremssattelträger nach oben wegschwenken
4. Laufrad nach links von Kettenradnabe abheben
5. Fahrzeug zur Seite neigen und Rad herausnehmen.

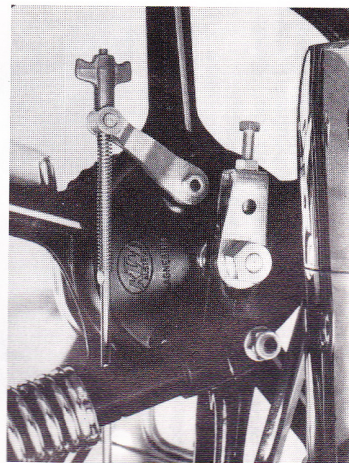
Einbau sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge. Dabei ist darauf zu achten, daß die Mitnehmer-Gummisegmente alle im Mitnehmer sitzen.



43

Hinterrad ausbauen.

Bremsgestänge aushängen, Zuganker demonstrieren, Steckachsmutter lösen und Steckachse herausziehen, linken Kettenspanner mit Distanzstück entfernen, Kette abnehmen. Fahrzeug zur Seite neigen und Rad herausnehmen. Einbau in umgekehrter Reihenfolge.



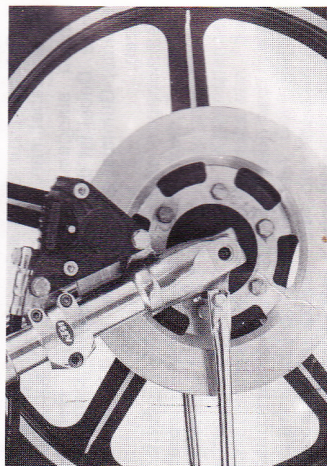
Ausführung Scheibenbremse

Vorderrad

Zum Ausbauen Klemmschraube lösen und Steckachse herauserschrauben. Vorderrad vorsichtig nach unten herausnehmen.

Achtung: Bei ausgebautem Vorderrad Handbremse nicht betätigen!

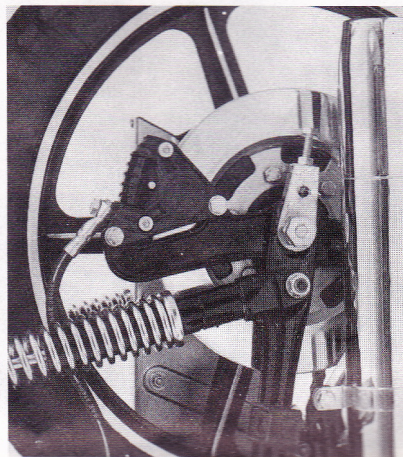
Beim Einbauen sind die Bremsklötze eventuell mit einem Schraubenzieher in Ruhestellung zu drücken, damit die Brems scheibe leichter eingefädelt werden kann. Steckachse festziehen.



Achtung: Nach dem Radeinbauen Bremse mehrmals betätigen, damit sich die Bremsklötze an die Bremsscheibe anlegen.

Hinterrad

Steckachsmutter lösen und Steckachse herausziehen. Fahrzeug zur Seite neigen und Rad herausnehmen. Fußbremse bei ausgebautem Rad nicht betätigen.



12 Kühlsystem

Siehe Betriebsanleitung des Motorherstellers.

13 Reifen montieren

Zur Demontage des Reifens ist es erforderlich, zuerst die Luft durch Eindrücken der Ventilnadel auszulassen und die Felgenmutter abzuschrauben. Nach Lösen des Reifens von der Felge drückt man diesen an der dem Ventil gegenüberliegenden Seite in das Tiefbett der Felge. Dadurch entsteht an der Ventiltseite genügend Spielraum, um einen Reifenwulst mit einem Montierhebel über den Felgenrand zu heben. Mit einem zweiten Montierhebel nachsetzen, bis der ganze Reifenwulst außerhalb der Felge liegt. Nun kann man den Luftschlauch herausnehmen. Bei der Montage ist es zweckmäßig, den Luftschlauch leicht aufzupumpen. Mit dem Aufziehen des Reifens beginnt man auf der gegenüberliegenden Seite des Ventils. Bei den Magnesium-Druckguß-Laufrädern ist es besonders wichtig, daß der vorgeschriebene Reifenluftdruck eingehalten wird.

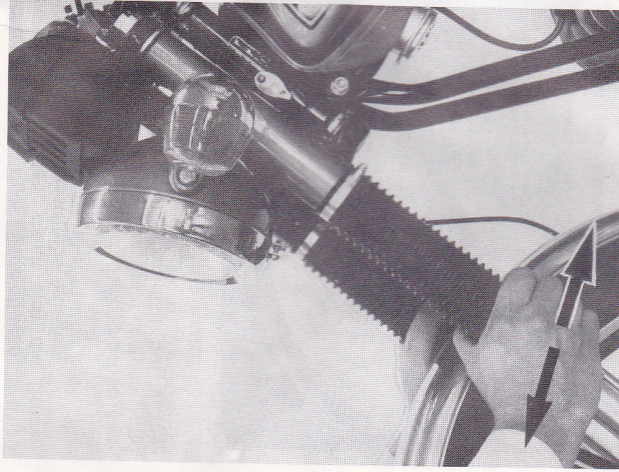
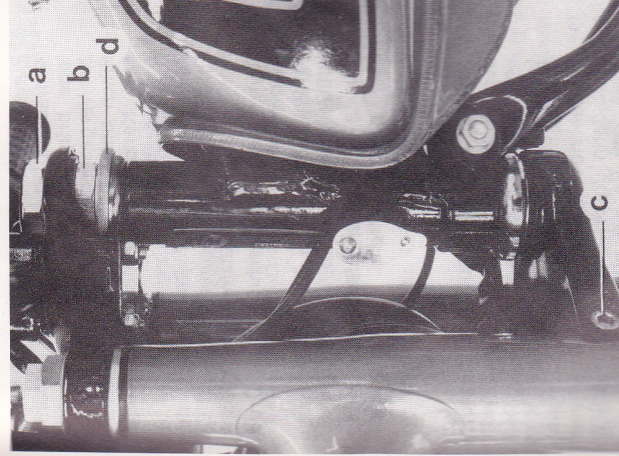
14. Lenkungslager überprüfen und nachstellen

Fahrzeug auf Ständer stellen, Telegabel, wie in Bild gezeigt, anfassen und Lenkungslager überprüfen.

Ist ein merkliches Spiel festzustellen, so ist das Lenkungslager wie folgt nachzustellen:

- Obere Abschlußmutter lockern,
- untere Abschlußmutter ebenfalls lockern,
- Holmklemmung lösen,
- Einstellmutter so weit nachstellen, bis das Spiel ausgeglichen ist,
- untere und obere Abschlußmutter festziehen,
- Holmklemmschrauben festziehen.

Diese Arbeit soll nach Möglichkeit in einer KTM-Kundendienststelle durchgeführt werden.



6. Reinigung

Die einfachste Reinigung des Fahrzeuges wird am besten mit viel Wasser, dem man eine geringe Dosis üblichen Waschmittels zusetzt und einem Schwamm vorgenommen. Die Anwendung eines scharfen Wasserstrahles soll unbedingt vermieden werden, da dieser keinesfalls der Lackierung zuträglich ist und außerdem die Gefahr mit sich bringt, daß Wasser in Bremsen, Lager sowie in die Zündanlage und Vergaser eindringen kann und dadurch Störungen verursacht. Keinesfalls sollen verschmutzte Lackflächen mit einem trockenen Lappen gereinigt werden, da dadurch die Oberfläche zerkratzt wird und die Lackierung ihren Hochglanz verliert. Zum Trockenreiben des gewaschenen Fahrzeuges nimmt man am besten ein Rehlleder. Eine nachträgliche Anwendung eines milden Lackpflegemittels ist zu empfehlen.

Zur Reinigung des Motors verwende man am besten eine heiße Waschmittellösung. Verkrusteten Schmutz vorher mit Petroleum aufweichen.

7. Konservierung

Wenn Sie Ihr Fahrzeug über Winter stilllegen oder für längere Zeit außer Betrieb setzen wollen, dann empfiehlt es sich, folgende Ratschläge zu beherzigen.

1. Fahrzeug gründlich warmfahren, Öl aus Primärantrieb und Getriebe ablassen und mit frischem Öl füllen.
2. Fahrzeug gründlich von Staub und Schmutz reinigen.
3. Alle blanken, nicht lackierten Teile mit säurefreiem Fett einfetten.
4. Alle Schmierstellen schmieren.
5. Kette reinigen und mit dickem Öl schmieren.
6. Alle lackierten Teile mit Lackpflege-mittel behandeln.
7. Um ein Rosten des Kraftstoffbehälters zu vermeiden empfehlen wir, diesen bis obenhin aufzufüllen. Sollte jedoch der Raum, in dem das Fahrzeug abgestellt ist, nicht feuersicher sein, dann muß der Behälter mit Öl ausgespült werden. Der Kraftstoffhahn ist auf jeden Fall zu schließen.

8. Zündkerze ausschrauben, Vergaser abschrauben, Kolben in obere Totpunkt-lage bringen, ca. 30 ccm Motorenöl bei Vergaseröffnung des Zylinders einfüllen und Motor mehrmals durchdrehen. Kerze einschrauben und Vergaser befestigen.

9. Beim RW und RSW Gefrierschutz des Frostschutzmittels prüfen (ca. -25°C). Wenn nötig Frostschutzmittel nachfüllen.
10. Reifen auf vorgeschriebenen Druck aufpumpen.
11. Fahrzeug in einem trockenen Raum auf Ständer abstellen.
12. Alle 3–4 Wochen Motor mehrmals bei geschlossenem Kraftstoffhahn durchdrehen.

Achtung!

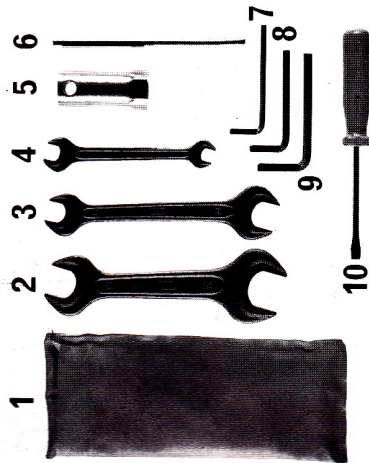
Äußerst gefährlich ist es, den Motor des abgestellten Fahrzeuges zeitweilig kurz laufen zu lassen, weil der Motor dabei nicht genügend warm wird und der beim Verbrennungsvorgang entstehende Wasserdampf kondensiert und dann Lager sowie Zylinderlaufbahn zum Rosten bringt.

8. Wiedereinbetriebnahme

1. Zündkerze herauserschrauben
2. Motor mehrmals durchstarten
3. Zündkerze einsetzen
4. War das Fahrzeug länger als 6 Monate aufgetankt gelagert, besteht die Gefahr einer Entmischung des Kraftstoff-Ölgemisches. In solchen Fällen empfehlen wir dringend, das Kraftstoff-Ölgemisch durch umrühren bzw. schütteln des Mopeds erneut zu mischen oder zu wechseln.
5. Kraftstoffhahn öffnen und Motor starten
6. Reifendruck prüfen
7. Bremsen überprüfen; dazu kurzfristig die Bremse vorsichtig, dann kräftiger gegen den Motor betätigen. Nach einigen Metern Fahrstrecke ist eventueller Rostanflug auf den Bremsstrommeln abgeschliffen und die Bremse arbeitet wieder einwandfrei.
8. Bei 50 RW und 50 RSW Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren.

BORDWERKZEUG

Das Bordwerkzeug ist im Werkzeugkasten untergebracht. Der Schlüssel der Diebstahlsicherung sperrt auch das Schloß des Werkzeugkastendeckels.



- 1 Werkzeugtasche
- 2 Gabelschlüssel 19-24
- 3 Gabelschlüssel 13-17
- 4 Gabelschlüssel 8-10
- 5 Zündkerzenschlüssel
- 6 Dorn für Zündkerzenschlüssel
- 7 Innensechskantschlüssel 4 mm
- 8 Innensechskantschlüssel 5 mm
- 9 Innensechskantschlüssel 6 mm
- 10 Schraubenzieher

Zusätzlich zum mitgelieferten Bordwerkzeug ist es empfehlenswert, folgendes bei sich zu haben:

Messingdrahtbürste
Kontaktteile
Fühllehre 0,4 mm
Ersatzkerze
Ersatzkerzenstecker

Ersatzlampen
Ersatzsicherungen
Isolierband
Reifendichtmittel in Spraydose

9. Störungen und deren Behebung

Falls Sie die Wartungs- und Kundendienstarbeiten regelmäßig und gewissenhaft durchführen, sind Störungen kaum zu erwarten. Sollte sich aber dennoch da oder dort ein Fehler eingeschlichen haben, so ist es wichtig, diesen so schnell wie möglich aufzufinden und zu beheben.

Wir erlauben uns nochmals darauf hinzuweisen, daß viele Arbeiten und Reparaturen nicht selbst durchgeführt werden können. In solchen Fällen steht Ihnen jeder KTM-Händler zur Verfügung.

Nachstehend sind die erfahrungsgemäß am häufigsten auftretenden Störungen und deren Behebung angeführt.



Störung	Ursache	Abhilfe
Motor springt nicht an	Bedienungsfehler Schlechter Zündfunke	Kraftstoffhahn öffnen, Starthilfe ziehen, Vergaser auf- tupfen, Gemisch tanken, Zündung einschalten. Zündkerze herauserschrauben, Zündkabel anschließen, Kerze an Masse (Zylinderkopf) halten, Motor durchdre- hen, dabei muß an der Kerze ein starker Funke entste- hen. Wenn kein Funke , Zündkabel von Kerzenstecker lösen, etwa 0,5 cm von Masse (Zylinderkopf) entfernt halten und Motor durchdrehen. Wenn kein oder nur ein schwacher Funke zwischen Zündkabel und Masse entsteht: Fachwerkstätte aufsuchen Wenn Funke gut, Zündkerze reinigen bzw. erneuern. (Vorgeschriebenen Wärmewert verwenden). Bei kaltem Motor Kraftstoffzufuhr durch Betätigen des Tuplers prüfen. Bei warmem Motor Kraftstoffzufuhr vom Vergaser lö- sen, dabei muß Kraftstoff ungehindert ausfließen. Fachwerkstätte aufsuchen Schwarzes Kabel an der Klemmleiste beim Motor lö- sen und darauf achten, daß es nicht mit Metallteilen in Berührung kommt. Zündfunke prüfen wie oben. Wenn Zündfunke gut, schwarzes Kabel bis zum Schalter ver- folgen und schadhafte Stelle beheben oder Fachwerk- stätte aufsuchen. Wenn Motor stark abgeköpft, Kraftstoffhahn schließen, Zündkerze herauserschrauben und Motor mit Vollgas starten. Wird der Motor ohne Zündkerze gestartet, muß auf jeden Fall die Zündung ausgeschaltet werden! Gereinigte Zündkerze einschrauben und starten. Wenn Motor nicht anspringt, Fahrzeug mit 2. oder 3. Gang anlaufen. Wenn Motor läuft, Kraftstoffhahn öffnen.
Motor springt nicht an	Kraftstoffzufuhr unterbrochen	Bei warmem Motor Start- hilfe oder Tupler betätigt, Motor abgeköpft Kraftstoffzufuhr ganz oder teilweise unterbrochen Fachwerkstätte aufsuchen Zündung einstellen Fachwerkstätte aufsuchen Siehe technische Daten „Motor“ Störungsursache wie oben beheben Fachwerkstätte aufsuchen Düse und Vergaser reinigen Fachwerkstätte aufsuchen Unterbrecherkontakte schadhafte oder nicht richtig eingestellt Zündkerze verrußt, Perlenbil- dung, Elektrodenabstand zu groß, Kerzenstecker defekt, Zündkabel schadhafte, Masseschluß (falsche Luft) Motor verrußt, Ansaugung undicht (Zündung falsch eingestellt, Auspuß verstopft, Vergaser zu fett oder zu mager eingestellt, Kurbelgehäuse undicht, Kolbenringe stecken oder sind abgenützt
Motor springt nicht an	Kurzschlußkabel aufgescheuert Fahrzeug wurde bei offenem Kraftstoffhahn angelehnt oder ist umgefallen	Fachwerkstätte aufsuchen Motor und Auspuß entrußen Fachwerkstätte aufsuchen

Störung	Ursache	Abhilfe
Motor wird übermäßig heiß	Zündung falsch eingestellt, Motor und Auspuffanlage verrußt Kühlrippen stark verschmutzt	Fachwerkstätte aufsuchen Abhilfe wie oben Motor gründlich reinigen
Motor wird übermäßig heiß (RW, RSW)	Kühlerventil defekt oder Lamellen stark verschmutzt Zu wenig Flüssigkeit im Kühlsystem	Kühlerventil und Lamellen reinigen, gegebenenfalls mit Präluft ausblasen. Kühlfülligkeit nachfüllen. Kühlsystem auf Dichtheit prüfen bzw. Fachwerkstätte aufsuchen . ACHTUNG: Wegen der Gefahr von Hautverbürhungen den Kühlerverschluß nicht bei heißem Kühlsystem öffnen, Kühlflüssigkeit nur bei kaltem Kühlsystem auffüllen! Fachwerkstätte aufsuchen
Motor erreicht sehr spät seine Betriebstemperatur (RW, RSW)	Thermostat-Ventil defekt Thermostat-Ventil defekt	Fachwerkstätte aufsuchen
Hoher Kraftstoffverbrauch	Vergaser oder Schwimmerventil undicht, Starthilfe öffnet nicht ganz, Luftfilter verlegt	Fachwerkstätte aufsuchen Luftfilter reinigen
Motor klingelt	Zuviel Vorzündung, Kraftstoff nicht klopfest	Fachwerkstätte aufsuchen Besseres Kraftstoffgemisch tanken
Motor zieht	Zylinderkopf undicht, Zylinderkopf locker, Kein Kraftstoff, Kraftstoffzufuhr verstopft, Düse verlegt, Zündkerze verschmutzt	Fachwerkstätte aufsuchen Zündkerze oder Zylinderkopf festziehen Tanken, Kraftstoffzufuhr, Vergaser bzw. Kerze reinigen.
Motor bleibt allmählich stehen	Wasser im Vergaser	Fachwerkstätte aufsuchen
Motor bleibt nach Drücken des Kurzschl. schalters nicht stehen	Kurzschlußschalter schadhaft	Kraftstoffhahn schließen Fachwerkstätte aufsuchen Schalter reparieren bzw. erneuern
Störung	Ursache	Abhilfe
Vergaserbrand	Rückschläge in den Vergaser, zu mager eingestellt	Kraftstoffhahn schließen, Vollgas geben, damit Vergaser schnell leer wird, mit Sonderlöcher löschen, Flammen mit Tüchern, Sand oder Erde ersticken. Nie mit Wasser löschen! Fahrzeug nicht umlegen, da sonst Kraftstoff aus dem Tankverschluß ausfließt.
Schlechte Bremswirkung	Bremse naß Bremse verschmiert	Bremse vorsichtig schleifen lassen, bis sich eine deutliche Zunahme der Bremswirkung ergibt. Bremse vollständig zerlegen, entleeren (unbedingt fettfreies Reinigungsmittel verwenden! z. B. Tetrachlorkohlenstoff); stark verschmierte Backen sind zu erneuern. Bremsstrommel zusätzlich mit Schmirgelleinen behandeln und mit Druckluft ausblasen. Ursache der verschmierten Bremse feststellen und beheben!
Handbrems- bzw. Fußbremshebel hat zu großen Leerweg oder keinen festen Widerstand	Zu wenig Bremsflüssigkeit im Behälter, daher Luft im Bremssystem	Bremsflüssigkeit auffüllen. Bremse entlüften Fachwerkstätte aufsuchen
Bremsflüssigkeit im Behälter wird ständig weniger	Undichte Stelle im Bremssystem	Hand- bzw. Fußbremszylinder, Leitungen, Anschlüsse und Bremssattel auf Dichtheit überprüfen bzw. Fachwerkstätte aufsuchen .
Gesamte Blinkanlage funktioniert nicht	Sicherung abgeschmolzen	Sicherung erneuern. Falls diese bei Betrieb der Blinkanlage wieder durchschmilzt, unbedingt Fachmann zur Rate ziehen, da eine unsachgemäße Behandlung die gesamte elektrische Anlage zerstören kann.
Blinker-Blux-Lampe leuchtet nicht	Bluxlampe defekt Unterbrochene Leitung oder lockerer Anschluß	Lampe erneuern Leitungen und Anschlüsse prüfen und Fehler beheben.

NOTIZEN: