

EINSPRITZSYSTEM

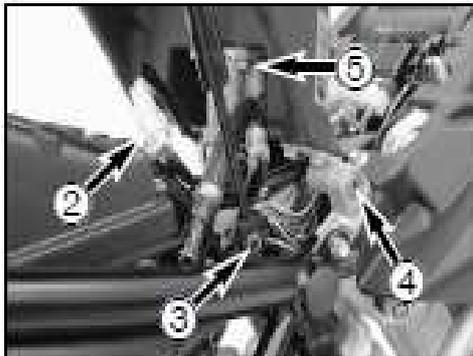
Drosselklappenkörper aus/einbauen

siehe Kapitel 3

HINWEIS: am Drosselklappenkörper sind keine Arbeiten erlaubt und keine Einstellarbeiten notwendig.

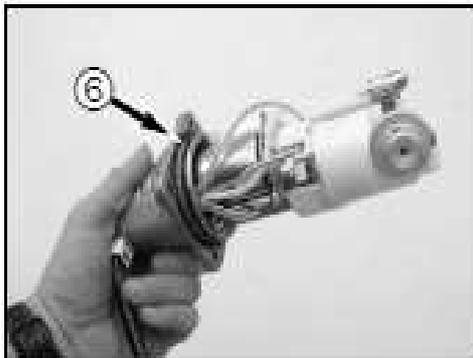
Kraftstoffpumpe mit Druckregler und Tankgeber aus/einbauen

- Kraftstoffverbindung trennen, hierfür muß auf das Metallplättchen ● leicht gedrückt und die Verbindung auseinander gezogen werden.

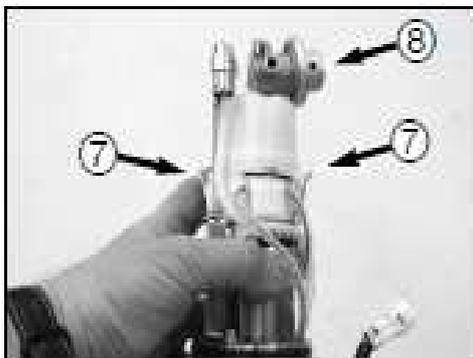


- Tank-Seitenverkleidungen abbauen, vordere Tankschraube entfernen, Entlüftungsleitung abziehen und Tank hochklappen.
- Stecker ● trennen, Sicherungsring ● des Dämpfers entfernen, Schrauben ● lösen und Tank abheben.

- Schrauben ● der Kraftstoffpumpe lösen und Kraftstoffpumpe aus dem Tank herausziehen.



- Der Einbau erfolgt sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau, wobei die O-Ringe ● der Kraftstoffpumpe und der Kraftstoffverbindung immer erneuert und mit Motoröl eingeschmiert werden müssen.



Kraftstofffilter erneuern

HINWEIS: kein vorgeschriebenes Wechselintervall, aber bei Verschmutzung empfohlen.

- Ausbau der Kraftstoffpumpe: siehe oben.
- Haltebügel ● nach außen drücken und Oberteil mit Druckregler ● abziehen.



- Kraftstofffilter ● und O-Ring ● abnehmen und erneuern.
- Feder ● im Oberteil positionieren, auf Kraftstoffpumpe montieren und festdrücken, bis die Haltebügel einrasten.
- Kraftstoffpumpe montieren: siehe oben.



Kraftstoffdruck prüfen

- Kraftstoffverbindung ● trennen - siehe Seite 8-13.



- EFI-Druckprüfwerkzeug ● 610.29.094.000 anschließen und Schlauch des Druckmanometers bis zum Lenker verlegen falls Probefahrt notwendig ist, evtl. mit Kabelbinder fixieren.

VORSICHT

SCHLÄUCHE NICHT KNICKEN.

- Motor starten, der Kraftstoffdruck muß ca. 3,5 bar betragen, wenn nicht Filter erneuern (siehe Seite 8-13); bringt der Filterwechsel keine Änderung, Kraftstoffpumpe mit Druckregler erneuern (siehe Seite 8-13).

HINWEIS: der Kraftstoffdruck muß auch bei voller Motorbelastung 3,5 bar betragen; dh. wenn der Kraftstoffdruck im Leerlauf korrekt ist, sollte eine Probefahrt gemacht werden.

- Spezialwerkzeug abmontieren und die Kraftstoffverbindung mit einem neuen O-Ring wieder zusammenstecken.

Art.-Nr. 3.206.05 Reparaturanleitung KTM LCB	Motor hat zu wenig Leistung	Fehler im Einspritz-System (EFI) Kraftstoffzufuhr teilweise unterbrochen Undichtheiten an den Vergasern Luftfilter/Benzinfilter (EFI) stark verschmutzt Zündkurve für 80 Oktan ist aktiv (nur Adventure) Fehler im Einspritz-System (EFI)	Fehlerdiagnose mit KTM-Diagnosetool, Fehler beheben Kraftstoffhähne überprüfen, Kraftstoffleitungen knickfrei verlegen Unterdruckschläuche und Belüftungsschläuche auf festen Sitz und knickfreie Verlegung prüfen Luftfilter/Benzinfilter erneuern Zündkurve für 95 Oktan aktivieren, Voraussetzung - es wird Kraftstoff mit 95 Oktan verwendet Fehlerdiagnose mit KTM-Diagnosetool, Fehler beheben
	Motor wird übermäßig heiß	zu wenig Kühlflüssigkeit im Kühlsystem Luft im Kühlsystem Kühlerlamellen stark verschmutzt Schaumbildung im Kühlsystem geknickter oder beschädigter Kühlerschlauch Thermostat defekt Sicherung des Lüfters durchgeschmolzen Lüfter oder Thermostalter für Lüfter defekt	Kühlflüssigkeit nachfüllen (siehe Wartungsarbeiten), Kühlsystem auf Dichtheit prüfen Kühlsystem entlüften (siehe Kapitel 12) Kühlerlamellen mit Wasserstrahl reinigen Kühlflüssigkeit erneuern, Marken-Frostschutzmittel verwenden Kühlerschlauch richtig verlegen bzw. erneuern Thermostat überprüfen lassen (Öffnungstemperatur 75°C) bzw. erneuern Sicherung FAN erneuern defekte Teile erneuern

9-3

STÖRUNG	URSACHE	ABHILFE
Motor dreht nicht hoch	EPC Ventil falsch montiert, öffnet durch Vibrationen	Position des EPC Ventils (im Bereich des Ölmeßstabes) prüfen, darf nicht am Rahmen anliegen
Motor stirbt während der Fahrt ab	kein Kraftstoff Bedienungsfehler Sicherung der Benzinpumpe durchgeschmolzen Vergaservereisung (feuchte kalte Ansaugluft)	Kraftstoff tanken Kraftstoffhähne öffnen Sicherung FUEL PUMP erneuern Sicherung durchgeschmolzen, erneuern kurz warten, Motor wieder starten (falls nicht eingebaut, Vergaserheizung 600.31.003.044 nachrüsten)
FI-Lampe blinkt/leuchtet	Fehler im Einspritz-System (EFI)	Fehlerdiagnose mit KTM-Diagnosetool, Fehler beheben
Schlechter Leerlauf nach Motortausch (nur EFI)	Steuergerät nicht an den neuen Motor angepaßt	mit KTM-Diagnosetool gespeicherte Werte löschen (siehe Kapitel 3) und danach Motor 15 Minuten im Leerlauf laufen lassen
Leistungseinbruch/-mangel im mittleren Drehzahlbereich (nur Vergaserversion)	Nockenwellensteuerzeit bzw. Zündabstand falsch eingestellt	Nockenwellenstellung und Steuerzeit kontrollieren/einstellen
hoher Ölverbrauch	Motorölstand zu hoch zu dünnflüssiges Motoröl (Viskosität)	Motorölstand bei betriebswarmem Motor prüfen und nötigenfalls berichtigen dickflüssigeres Motoröl verwenden, Abschnitt „Motoröl“ Kapitel 11 beachten
Scheinwerfer und Standlicht leuchten nicht	Sicherung durchgeschmolzen	Sicherung H/L BEAM POSITION erneuern
Blinker, Bremslicht, Horn und Multifunktions-Digitaltacho funktionieren nicht	Sicherung durchgeschmolzen	Sicherung HORN BRAKELIGHT SPEEDO erneuern