



TUNING

BEISPIELE KUNDENANFORDERUNG PERFORMANCE LC4



TUNING

Der KTM-Fahrer kennt seine serienmäßige Maschine und irgendwann kann der Wunsch zu mehr Sportlichkeit, Individualität, Leistung, Spontaneität... oder einem zusätzlichen Einsatzzweck z.b. Wettbewerb auf dem Plan stehen. Der Begriff **TUNING** (engl. Feinabstimmung) fällt hier sofort und wird meist auf die reine Mehrleistung (kW/PS) reduziert. Der Begriff **PERFORMANCE** sollte bei der Zusammenstellung der Komponenten zusätzlich berücksichtigt werden. Performance ist dann das **LEISTUNGSANGEBOT DER GESAMTECHNIK**, welche das gesamte Motorrad und die Laufkultur umfasst. Beispiel: Eine perfekte auf den individuellen Einsatzzweck definierte Übersetzung bringt keine Leistung in PS/KW, aber fahrtechnischen Fortschritt und damit mehr Fahrspaß.

PERFORMANCE

In weiteren Kapiteln finden Sie:

- 1 BEISPIELE UNTERSCHIEDLICHER KUNDENANFORDERUNGEN**
- 2 INDIVIDUALISIERUNG UND LEISTUNGSPRÜFSTAND**
- 3 LC4 LEISTUNG EINFACH UND GÜNSTIG: STANDARDLEISTUNGSKITS**
- 4 640ER VERGASERALTERNATIVEN**
- 5 LC4 – EXC/SX SOMMER RED SPECIAL ZYLINDERKOPFBEARBEITUNG – NOCKENWELLEN, LC 4 AIRBOX**
- 6 EXC – SX 4 TAKT UND NEUE HUBRÄUME ... UND VIELE SOMMER TIPPS**

1 BEISPIELE KUNDENANFORDERUNGEN – PERFORMANCE LC4 + EXC RACING/SX ▼



LC4 660/640/625/620ER – SUPERMOTO/ENDURO/DUKE II+I

ANFORDERUNG 1

Sie möchten einfach noch mehr sportlichen Fahrspaß.

LÖSUNG:

KTM mit mehr Drehmoment und Leistung/guter Laufkultur, die Alltagstauglichkeit wird nicht eingeschränkt.

ANFORDERUNG 2

Sie möchten „wilden“ Fahrspaß.

LÖSUNG:

Mehr Leistung, mehr Drehmoment, aber kompromissloser.

ANFORDERUNG 3

Sie haben ein eigenes Anforderungsprofil an ihre KTM.

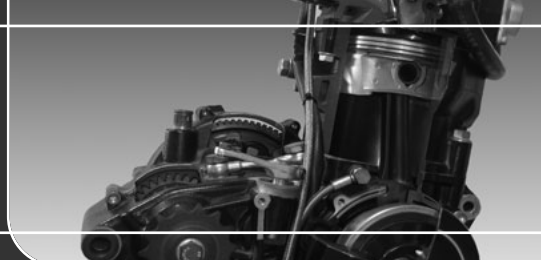
LÖSUNG:

Ist dann entsprechend individuell.



TUNING

BEISPIELE KUNDENANFORDERUNG LC4 UND EXC RACING



LC4 640 ADVENTURE

ANFORDERUNG 1

Sie haben einen täglichen Fahrzeugeinsatz, zusätzlich auch etwas Gelände, demnächst ist ein Nordafrikaeinsatz geplant.

LÖSUNG:

Die Alltags- und Tourentauglichkeit (auch in Richtung Benzinverbrauch) darf nicht eingeschränkt werden. Hier haben robuste Detaillösungen Priorität (Details, Reifen, Übersetzung, kleines Leistungskit, zusätzliche Gepäcktransportmöglichkeiten).

ANFORDERUNG 2

Sie setzen ihre Adventure nur im Gelände und bei speziellen Offroad- und Rallyeeinsätzen ein.

LÖSUNG:

Kompromisslose Änderungen an ihrer Adventure.

ANFORDERUNG 3

Sie haben ein eigenes Anforderungsprofil an ihre KTM.

LÖSUNG:

Ist dann entsprechend individuell.

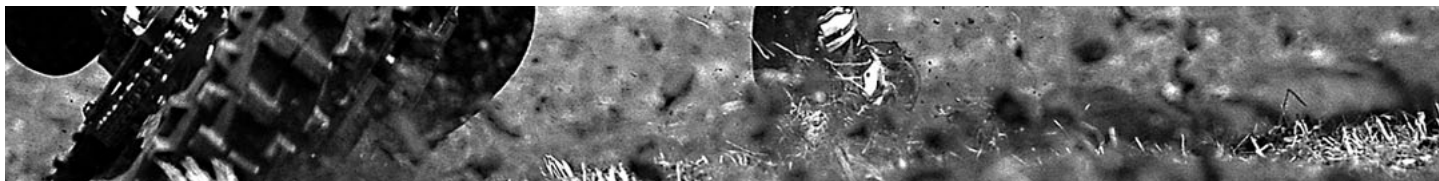
LC4 660/625/640 SUPERMOTO

ANFORDERUNG 1

Sie möchten extreme Leistung und Spitzenleistung für ihren Sport- oder Wettbewerbseinsatz, der parallele Einsatz für Freizeifahrten ist nebengeordnet.

LÖSUNG:

Konsequentes ausreizen aller Möglichkeiten, kompromisslos werden der Motor und die Peripherie getoppt.



EXC 4TAKT – OFFROAD/ONROAD/SUPERMOTO

ANFORDERUNG 1

EXC: Leistungsbezogene Offroad-Einsätze im Sand, auch Moto-Cross.

LÖSUNG:

Leistung, Übersetzungsänderung und Detailänderungen für Sand (Fahrwerk, Reifen/Luftfilter, Bedüsungsänderung und ggfs. Schalldämpferänderung, Neoprengabelschützer, Motorschutz).

ANFORDERUNG 2

EXC Offroad/Enduro, aber auch die Pyrenäenrallye.... ist geplant.

LÖSUNG:

Der Schotter/Steinbezogene Einsatz ist im Detail ein anderer als Lösung 1 (über Laufkultur, Fahrwerksabstimmung, Reifen, Tankgröße).

ANFORDERUNG 3

EXC Roadbooktouren, kleinere und midsize Rallyes.

LÖSUNG:

Übersetzung, Reifen, Tankvolumen, Sitzkomfort, Roadbook-peripherie und Navigation, zusätzliche Details sind dann vom geplanten Rallyeeinsatz abhängig.

ANFORDERUNG 4

EXC 4-Takt im Offroad- und Onroad-Einsatz.

LÖSUNG:

Die Offroad-Qualitäten liegen unbestritten vor, die Onroad-Eigenschaften werden über eine wechselweise Supermotospezifikation erreicht. Einsatzgebiet bleibt dann der „regionale“ Einsatz.

ANFORDERUNG 5

EXC/SX für den reinen Supermoto-Wettbewerbseinsatz.

LÖSUNG:

Extremes Ausreizen der Leistung mit gleichzeitigem Abstimmen der Fahrwerks- und Bremskomponenten.

ANFORDERUNG 6

Der Kunde hat ein eigenes Anforderungsprofil an seine EXC/SX.

LÖSUNG:

Ist dann entsprechend individuell.

Ihr eigenes Anforderungsprofil ist Voraussetzung zur zielgerichteten Verbesserung und Individualisierung Ihrer KTM. Wenn möglich sollte auch die PERFORMANCE, also das Gesamtleistungspaket, welche Ihre KTM zur Verfügung stellen kann, wachsen und mehr Fahrspaß bringen. **LC8 ADVENTURE, SUPERDUKE UND 950 SUPERMOTO** Informationen finden Sie im entsprechenden Modellkapitel.

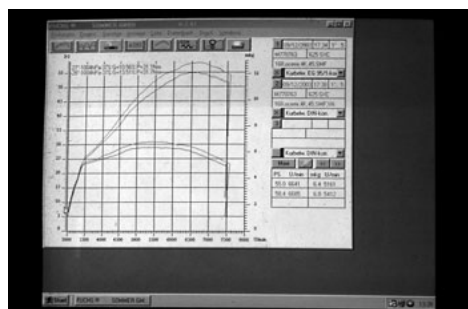


TUNING LEISTUNGSPRÜFSTAND LC4 LEISTUNGSTEIGERUNG



2 INDIVIDUALISIERUNG UND LEISTUNGSPRÜFSTAND

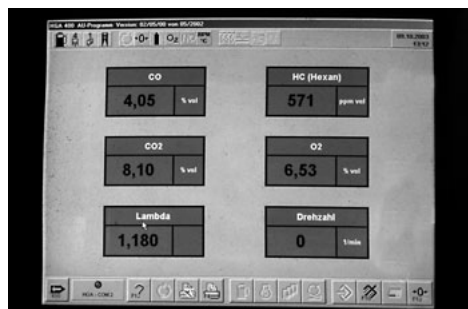
Das Ergebnis steckt schon im Namen: Die Leistung wird geprüft und dokumentiert. Erkennbares Ergebnis ist die Leistung in PS/KW und das Drehmoment in Nm/mkg über den relevanten Drehzahlbereich.



Natürlich sind auch Vergleichsmessungen vorher/nachher möglich, diese werden archiviert und können ausgedruckt werden.



Wir arbeiten in Oberhausen mit dem Fuchs BEI 251. Zur Motorschonung mit Kühlgebläse für Motor und Hinterreifen/ Schalldämpfer/Kat.



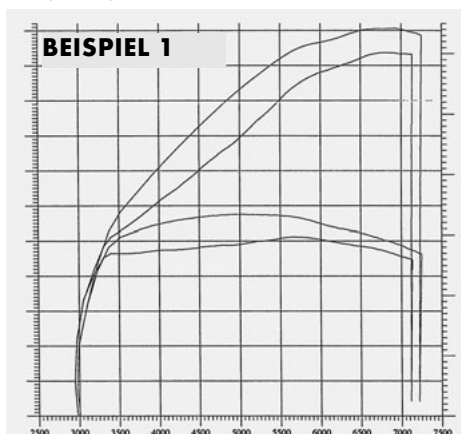
Für weiter individualisierte Abstimmungen kann mit einem Vierwegetester gearbeitet werden, welcher Aussage über die Lambda-werte der Abstimmung gibt.

1. BEISPIEL EINES KUNDEN-AUFTRAGES LC4

Zur individualisierten Abstimmung an einer 640er Supermoto ohne Eingriffe in den Motor. Ziel war es, einen kräftigen Motor für Kurvenfahrten zu gestalten, ohne die Alltags-eigenschaften zu beeinflussen, der Durchzug war hierbei wichtiger, als die alleinige Höchstgeschwindigkeit.

Die beiden **oberen Datenlinien** geben die **Leistung (PS/KW)** an, die untere Linie ist der ursprüngliche Serienzustand, die obere Linie nach der Abstimmung. Die beiden **unteren Datenlinien** zeigen den **Drehmomentverlauf**, die untere Linie den Serienzustand, darüber nach der Bearbeitung.

Im Detail kann man folgendes erkennen: Die Leistung (obere Linien) hat eine etwa parallele Entwicklung, wobei die neue Leistung jede des Serienzustandes übertrifft, was meist erwünscht ist. Es liegt also im gesamten Bereich eine Verbesserung vor. Zum weiteren „lesen“: Obwohl bei ca. 7000 1/min „nur“ 3,5 PS mehr erreicht wurden, kann im Kundenrelevanten mittleren Fahrbereich bei 4.500 1/min eine Verbesserung von 35 auf 42 PS festgestellt werden, eine Steigerung von 7 PS, also 20%.

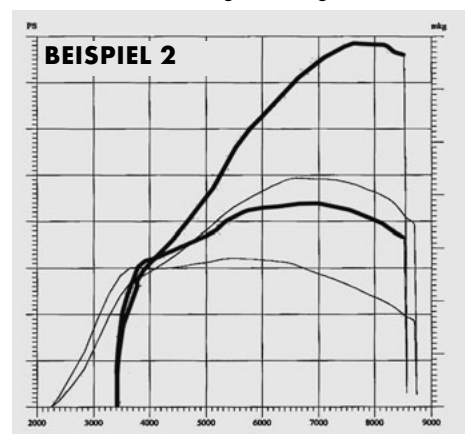


Dies ist schon eine sehr interessante Verbesserung, stellen Sie sich beispielsweise eine Gehalterhöhung von 20% vor. Die Veränderungen beim Drehmoment (beide unteren Linien) zeigen nach der Individualabstimmung eine harmonische und lange oben bleibende Entwicklung ohne Einbrüche, die Seriendaten wurden gesamt übertroffen. Das ursprüngliche höchste Drehmoment im Serienzustand war bei 5600 1/min und konnte auf ca. 5000 1/min gebracht werden. Das Drehmoment konnte wie folgt verbessert werden: 5500 1/min plus 10%, 5000 1/min plus 16%, 4500 1/min plus 20%. Noch wichtiger als die Theorie: Der Fahrunterschied war in der Praxis deutlich vorhanden, inklusive erhöhter Spontaneität. Anforderungsbezogen wurde zusätzlich vorne ein etwas kleineres Ritzel montiert, welches natürlich keine Leistung bringt, aber zusätzlich bessere Beschleunigung. Der eingesetzte Aufwand besteht bei diesem Beispiel aus dem DAM Schalldämpfer mit

dB-eater plus ca. **50 €** Materialaufwand für die Gemischaufbereitung (nur das letztendlich eingesetzte Material wird berechnet) und die Arbeitszeit für die Detailabstimmung, Montage und Prüfstandläufe mit ca. **100 €**. Es wurde KEINE Veränderungen im Motor vorgenommen! (Die erreichbaren Werte können je nach Modelljahr und Ausführung variieren).

2. BEISPIEL EINES KUNDEN-AUFTRAGES

mit dem Endziel einer extremen Leistungs- und Charakteränderung. Ziel war es, eine LC4 mit Extremleistung zu gestalten, die nur für sportliche Zwecke verwendet wird. Die gewünschte Leistungsänderung wurde über Hubraumveränderung (Bohrung 102 mm), Kopfbearbeitung mit Steuerzeitenoptimierung, vergrößerte Auslassventile, Ventiltfedern mit Titantops, Vergaseränderung mit detaillierter Abstimmung der Gemischaufbereitung, Sondernockenwelle und geändertem Komplettschalldämpfersystem erreicht. Für die Kupplung wurden zusätzliche härtere Federn eingesetzt. Bei der Leistung konnten bei 7600 1/min plus 31 PS, beim Drehmoment beispielsweise plus 52% bei 7000 1/min zum Serienzustand gewonnen werden, die Drehfreudigkeit stieg außerordent-

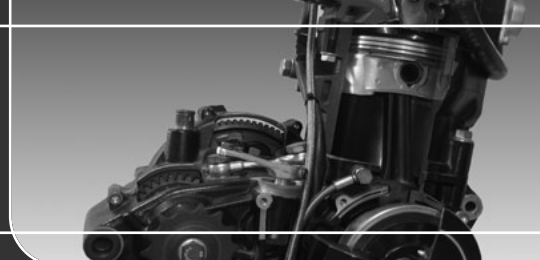


lich. Die Maximalleistung liegt an der 80 PS Grenze. Erreichbare Leistungsveränderungen können bei den unterschiedlichen LC4 Modellgruppen und Modelljahren variieren. Bitte sprechen Sie uns für Ihre gewünschten individuellen Änderungen einfach an. Das gewünschte Ziel und der persönliche Einsatzzweck Ihrer KTM sollte von Ihnen bereits definiert sein. Weiterhin benötigen wir die genaue Typangabe, das Modelljahr und eventuelle bereits erfolgte Änderungen. Bereits erfolgte Planungen für das Budget helfen uns, die Möglichkeiten besser einzukreisen.



TUNING

LC4 SLS ALLE | 640ER LEISTUNGSKITS



3 LC4 LEISTUNG EINFACH UND GÜNSTIG

STANDARDLEISTUNGSKITS FÜR ALLE LC4 MODELLE

Unsere Standardleistungskits sind mittlerweile in mehreren tausend LC4 Modellen im Einsatz und arbeiten nach dem System der direkt fertig einbaubaren Lösungen. Eine Serien-KTM entspricht den Zulassungsbedingungen und funktioniert serienmäßig gut. Zum Erreichen von Mehrleistung und höherem Drehmoment im motorsportlichen Wettbewerb ist der erste Schritt, die Gemischaufbereitung zu optimieren, d.h. kontrolliert (definierte Luft- und Benzinmengen) und ausgewogen (Verhältnis Benzin/Luft) „mehr rein“. Ohne diesen ersten Schritt der Optimierung der Gemischaufbereitung kann nie „mehr“ erreicht werden, so ist ein alleiniger Austausch eines Sportschalldämpfers wenig leistungsfördernd. Damit Sie nicht monatelang umbedüsen, schrauben und Hunderte oder Tausende Testkilometer fahren müssen, haben wir für Sie und viele LC4 Modelle diese Aufgaben bereits gemacht. Die Resultate erfolgen mit aufwendigen Prüfstandabstimmungen und Kontrollen mit Lambda-sonde auf dem Prüfstand und unter Last im Fahrbetrieb. Ergebnisse sind Standardleistungskits in verschiedenen Stufen für die Serien und Sportschalldämpfer. Die Abstimmung folgender Modellbaureihen ist in Tabellenform aufgelistet:

- ▶ 640 LC4 Supermoto/Enduro – verschiedene Modelljahre
- ▶ DUKE II
- ▶ 660 SMC
- ▶ 625 SMC/SCX
- ▶ 620/600 LC4 / DUKE I
mit Dellortovergaser (LC4 400, 612 und SXC 540 auf Anfrage)

SLS – DEAKTIVIERUNG/ AUSBAU

SOMMER TIPP ! ▼

ALLE LC 4 AB 2004 SLS SEKUNDÄRLUFTSYSTEM

Alle LC4 Modelle ab Modelljahr 2004 fahren mit dem SLS. Nach einer Deaktivierung oder Demontage des SLS können ein **patschen/knallen** beim Gaswegnehmen (also im **Schiebetrieb**) deutlich **reduziert** werden.

Die Deaktivierung für den motorsportlichen Wettbewerb ist bei einer LC4 sehr einfach und wird besonders den Fahrern von offeneren Schalldämpfersystemen gefallen.

Tipps zum einfachen Deaktivieren finden Sie im Kapitel Vergaser, Teil 3.

SLS – VERSCHLUSSSTOPFEN

Verwendung wie im Vergaserkapitel 3 beschrieben [4878] € **0,45**

ALTERNATIV BEI AUSBAU DES SLS-SYSTEMS

zur Gewichtsreduzierung oder bei Verwendung der Akrapovic Titankrümmer: Die Lufteintrittsöffnung zwischen den beiden Krümmeranschlüssen wird wie folgt verschlossen:

SLS VERSCHLUSSSTOPFEN

Aluminium	[4068] € 2,15
CU RING	[4251] € 0,60

Verschlusschraube für Zylinderkopfunterdruckanschluss:

SCHRAUBE	[9875] € 0,45
CU RING	[601] € 0,25

Sollte der optisch zu große SLS-Halter am rechten Krümmerflansch nicht mehr gefallen:

KRÜMMERFLANSCH ohne SLS Halter [3334] € **11,90**

KRÜMMERFLANSCHDICHTUNG 2 x [3335] € **2,05**

SOMMER TIPP ! ▼

NEGATIVTUNING

Verschmutzte Luftfilter, unkorrektes Ventilspiel oder verschlissene Vergasernadeln oder Nadeldüsen haben ein schlechteres Ergebnis zur Folge. Vergasernadel und Nadeldüse müssen immer in einem neuwertigem und damit maßhaltigem Zustand sein. Vergasernadeln werden auf 1000stel und 100stel mm Genauigkeit hergestellt, dieser Präzisionsaufwand zeigt die Wichtigkeit. Leerlaufdüse und Hauptdüse sind dagegen keine Verschleißteile.



EIN NADELAUSTAUSCH WAR LANGE ÜBERFÄLLIG...

640ER MODELLE MIT MIKUNIVERGASER – WAS PASST FÜR MEINE 640ER

1 STANDARDLEISTUNGSKITS STUFE 1

für alle Supermoto/Onroad- und Offroadeinsätze

1+ STANDARDLEISTUNGSKIT STUFE 1 PLUS SUPERMOTOLUFTFILTER

für Supermoto/Onroad- und Offroadeinsätze als Schotterpassage und Feldwegcharakter

1 STANDARDLEISTUNGSKITS STUFE 1

alle 640er Enduro/Supermoto (1998-2006) und Adventure 640 (2001-06). Bestehend aus einem Edelstahlportluftfilterdeckel (von außen nicht erkennbar) und 2 benötigten Düsen für den Vergaser, inkl. Anbauanleitung. € **39,00**

1+ STANDARDLEISTUNGSKITS STUFE 1+

alle 640er Supermoto / Enduro (1998-2006) und Adventure 640 (2001-06). Bestehend aus einem Edelstahlportluftfilterdeckel (von außen nicht erkennbar) und 2 benötigten Düsen für den Vergaser plus Supermotoluftfilter, inkl. Anbauanleitung. € **52,00**



TUNING 640ER LEISTUNGSKITS



640ER MODELLE MIT MIKUNIVERGASER – WAS PASST FÜR MEINE 640ER

2 STANDARDLEISTUNGSKIT STUFE 2 OHNE SUPERMOTOLUFTFILTER

für Supermoto/Onroad- und Offroadeinsätze als Schotterpassage und Feldwegcharakter (Nicht für Moto Crossstrecken mit hohen Sprüngen oder Waschbrettstrecken in Afrika geeignet)

2 STANDARDLEISTUNGSKITS STUFE 2

alle 640er Enduro / Supermoto (1998-2006) und Adventure 640 (2001-06). Bestehend aus einem Edelstahl-sportluftfilterdeckel (von außen nicht erkennbar) und 2 benötigten Düsen für den Vergaser, inkl. Anbauanleitung. Tuningschieber und Tuningfeder, Tuningnadel. € **89,00**

2+ STANDARDLEISTUNGSKIT STUFE 2 PLUS SUPERMOTOLUFTFILTER

für Supermoto/Onroad- und Offroadeinsätze als Schotterpassage und Feldwegcharakter (Nicht für Moto Crossstrecken mit hohen Sprüngen oder Waschbrettstrecken in Afrika geeignet)

2+ STANDARDLEISTUNGSKITS STUFE 2+

alle 640er Supermoto / Enduro (1998-2006) und Adventure 640 (2001-06). Bestehend aus einem Edelstahl-sportluftfilterdeckel (von außen nicht erkennbar) und 2 benötigten Düsen für den Vergaser, inkl. Anbauanleitung. Supermotoluftfilter, Tuningschieber und Tuningfeder, Tuningnadel. € **99,00**

= Bitte geben Sie bei Ihrer Bestellung Ihres gewünschten Leistungskits Ihren KTM-Typ, das Modelljahr und den verwendeten Schalldämpfertyp an. Luftfilterdeckel und Düsen sind modelljahrabhängig, die passenden Versionen finden Sie in den folgenden Tabellen. Der Fahrer einer Supermoto 640 wird also sofort die Version 1+ oder 2+ wählen. Der Besitzer einer Adventure 640 kann ebenso wie der 640 ENDURO Fahrer einsatzbezogen zwischen allen 4 Varianten wählen oder auch von 2+ auf 1 zurückändern (einsatzabhängig), da das ursprüngliche Serienmaterial (Schieber, Feder, Luftfilter) wieder verwendet wird.

Montageaufwand des Standardleistungskits in unserer Werkstatt in Oberhausen, inkl. Probefahrt und neuer Gemischeinstellung

A 640er Enduro, Supermoto, 660/625/ DUKE II – **45 Minuten**

B 640er Adventure – **60 Minuten**
Kostenbeispiel mit Zusatzleistung

a) Leistungsmessung vorher

b) Arbeitszeit Einbau A (ohne Material)

c) Leistungsmessung nachher

= Komplettpreis € **100,00**

Termin nach vorheriger Absprache

Bitte Leistungsmessungen erst bei eingefahrenen Motorrädern erfolgen lassen (z.B. nach erster Inspektion).

sches ist, dass die Serienteile weiter zu Verfügung stehen. Tuningschieber und Tuningfeder werden immer kombiniert gefahren, eine weitere Änderung der Bedüsung braucht nicht zu erfolgen.

TUNINGFEDER [16160] € **9,40**

TUNINGSCHIEBER [16261] € **29,60**

Diese Änderung ist NICHT für den Extrem-offroadeinsatz geeignet, da bei Motocross oder Waschbrettfahrten der Schieber "tanzen" kann (da Federdruck reduziert wurde.)

SPORTLUFTFILTERDECKEL

einzel, passend für 640 Enduro alle, 640 Supermoto bis 2004, Adventure 640 ab 01. Version aus Edelstahl mit Schutzsieb.

[9841] € **31,65**

SPORTLUFTFILTERDECKEL

einzel, passend für Supermoto 640/ 660/ 625 ab Modelljahr 2005, alle DUKE II und wenn der Luftfilter von oben gewechselt wird. Edelstahlversion mit Schutzsieb

[9840] € **32,65**

SUPERMOTOLUFTFILTER

640 Supermoto bis 2004, 640 Enduro alle, Adventure 640 ab 98. Bereits einsatzfertig mit Bio Luftfilteröl eingeölt

[11555] € **13,30**

SUPERMOTOLUFTFILTER

für Supermoto 640/660/625 ab Modelljahr 2005, alle DUKE II und wenn der Luftfilter von oben gewechselt wird. Bereits einsatzfertig mit Bio Luftfilteröl

[11554] € **13,30**

VERGASERDÜSEN MIKUNI

Hauptdüsen, Leerlaufdüsen, Nadeldüsen, Nadeln für den KTM-Mikunivergaser sind in verschiedenen Größen lieferbar

KRÜMMERANLAGE MIT LEISTUNGSKRÜMMER

Vergrößerter Querschnitt für LC4 640/620 93-06 (außer Supermoto ab 2005) und für alle DUKE 1, Edelstahlausführung mit direkt durchgehendem Vorschalldämpferrohr, also durchgehend vom Kopf bis zum Endschalldämpferanschluss. Ein weiterer Vorschalldämpferersatz entfällt also.

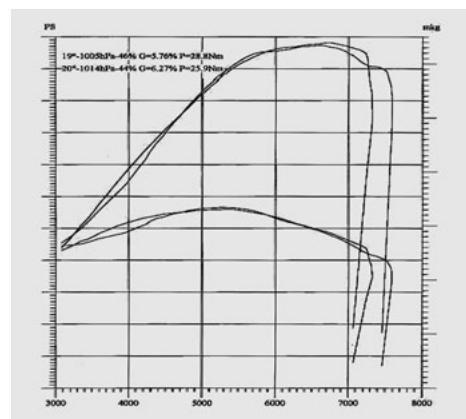
[4491] € **285,00**



SOMMER TIPP ! ▼

TUNINGSCHIEBER IN KOMBINATION MIT TUNINGFEDER

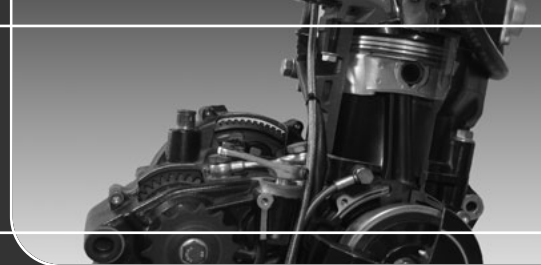
Wer z.B. das Vergaserkit 1 oder 1+ bereits montiert hat, kann die Spontaneität seiner 640er wie folgt verbessern: Auf Grund der Vergaserbauart erfolgt die Schieberöffnung (z.B. beim Beschleunigen) über eine Unterdruckänderung an der Membran. Diese Bewegungsgeschwindigkeit kann nun mit zwei Änderungen erhöht werden: Die Schieberfeder wird gegen die Tuningfeder ausgetauscht. Diese hat eine andere Federrate, Windungsanzahl und Länge als die Serienfeder. Die beiden Unterdrucköffnungen im Vergaserschieber (2,5mm) werden jeweils auf 2,9mm aufgebohrt oder es erfolgt der Austausch zum Tuningschieber. Vorteil des kompletten Austausch



640 MIT STANDARDLEISTUNGSKIT UND AKRAPOVIC SLIP ON/DITO MIT LEISTUNGSKRÜMMER



TUNING 640ER LEISTUNGSKITS



SOMMER TIPP ! ▼

TUNINGNADEL 640

Der mittlere Drehzahlbereich wird bei der Gemischaufbereitung primär durch die Vergasernadel definiert. Diese Tuningnadel verfügt über einen anderen Konus als die Seriennadel. Wir haben über 13 Monate zig Alternativen abgestimmt, gefahren und getestet und können als Alternative zur Seriennadel die Tuningnadel vorstellen.

- + mehr Spontaneität im unteren Drehzahlbereich
- + mehr Spontaneität im mittleren Drehzahlbereich
- + ist für Ihre vorhandene Version (z.B. Stufe 1) auch als Einzellösung nachrüstbar
- + bereits im Kit 2/2+ enthalten

Die Tuningnadel wird mit der Kunststoffscheibe und U-Scheibe der Seriennadel in der 2. Clipposition von oben platziert. Diese Platzierung ist bei 90% aller LC4 Modelle die effektivste. Wenn man die T-Nadel einige Wochen erfahren hat, kann man die Nadelposition auf die 1.v.o. ändern und entscheiden, welche Position individuell besser gefällt (1. Pos. von oben ist bei 10% der Fahrer der Fall). Die Tuningnadel ist so budgetschonend, dass sie auf jeden Fall vom KTM-Fahrer erfahren werden sollte.

TUNINGNADEL für Mikuni

[16254] € 12,90

Montageabfolge: Stahlscheibe + PVC Ring + Clip



640 SUPERMOTO/ENDURO/ADVENTURE 98-02 STANDARDLEISTUNGSKIT FÜR MOTORSPORTLICHEN WETTBEWERB

Leerlauf- luftdüse	Haupt- düse	Seriennadel- pos. v. oben	Tuningnadel- pos. v. oben	Luftzufuhr	Schalldämpfer/ Einsatzzweck
1.2	142,5	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	Serie	Serie
1.1	152,5	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	VA-Sportluftfilterdeckel	Serie
1.1	157,5	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	VA-Sportluftfilterdeckel mit Supermotoluftfilter	Serie
1.1	155	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	VA-Sportluftfilterdeckel	Sportschalldämpfer Adventuretypische Reisezwecke
1.1	157,5	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	VA-Sportluftfilterdeckel	Sportschalldämpfer
1.1	162,5	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	VA-Sportluftfilterdeckel mit Supermotoluftfilter	Sportschalldämpfer

Sondereinsatzzwecke und Maximallösungen mit Akrapovic Titananlage sollten individuell besprochen werden. Bei Einsatz unseres Supermotoluftfilters kann die Hauptdüse 3 % größer gewählt werden, Durchflussmenge also Düsengröße plus 5.



STADIEN DER DECKELMONTAGE BEI SEITLICHER LUFTFILTERKASTEN- ÖFFNUNG

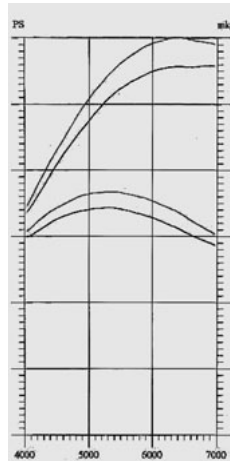


ANSICHT VORHER.

640 SUPERMOTO 03-04/ENDURO 03-06/ ADVENTURE 03-06 MIT HI FLOW ZYLINDERKOPF (AUSSER SUPERMOTO 2005/06)

Leerlauf- luftdüse	Haupt- düse	Seriennadel- pos. v. oben	Tuningnadel- pos. v. oben	Luftzufuhr	Schalldämpfer
1.2	152,5	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	Serie	Serie
1.1	165	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	Sportluftfilterdeckel Schnorchel entfernbar	Serie
1.1	167,5	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	Sportluftfilterdeckel Supermotoluftfilter Schnorchel entfernbar	Serie
1.1	170	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	Sportluftfilterdeckel mit/ohne SM Filter Schnorchel entfernbar	Sportendschalldämpfer Akrapovic Slip-On mit Tuning dB-eater

Sondereinsatzzwecke und Maximallösungen mit Akrapovic Titananlage sollten individuell besprochen werden.



INNENABDECKUNG DES DECKELS
ENTFERNEN.

640 SUPERMOTO 2005/06 LUFTFILTER VON OBEN ERREICHBAR

Leerlauf- luftdüse	Haupt- düse	Seriennadel- pos. v. oben	Tuningnadel- pos. v. oben	Luftzufuhr	Schalldämpfer
1.2	165	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	Serie	Serie
1.1	172,5	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	Sportluftfilterdeckel Supermotoluftfilter	Akrapovic mit dB eater und entferntem Sieb, DAM mit dB eater
1.1	175	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	Sportluftfilterdeckel Supermotoluftfilter	Akrapovic titankrümmen mit Akrapovic ohne dB eater

Sondereinsatzzwecke und Maximallösungen mit Akrapovic Titananlage sollten individuell besprochen werden.

640 06ER SM SERIE/
640 SM MIT STAN-
DARDLEISTUNGSKIT



SPORTLUFTFILTERDECKEL EINHÄNGEN.

SOMMER TIPP ! ▼

LUFTFILTERDECKEL

Diese werden im Originalzustand wieder für die TÜV- Abnahme benötigt. Der vorhandene Deckel sollte daher nicht mit Löchern versehen werden. Weiterhin ist eine kontrollierte Luftzufuhr für Vergleichsmessungen immer effektiver, als zig Löcher irgendwo platziert zu haben. Bitte wenn möglich den Luftfilterkasten als solchen nicht anbohren.



VON AUSSEN NICHT ERKENNBAR.



640ER TIPPS UND PATSCHEN IM SCHIEBEBETRIEB

SOMMER TIPP ! ▼

DREHZAHLMESSER LC4

Zur genauen Kontrolle der aktuellen Drehzahl gibt es einen zusätzlichen Drehzahlmesser. Die Anzeige ist vierstellig und somit praxistgerecht. Der Anschluss ist einfach und kann ohne spezielle Kenntnisse erfolgen, somit ist die Drehzahl zusätzlich zum darüber liegenden Tacho immer im Blickfeld.

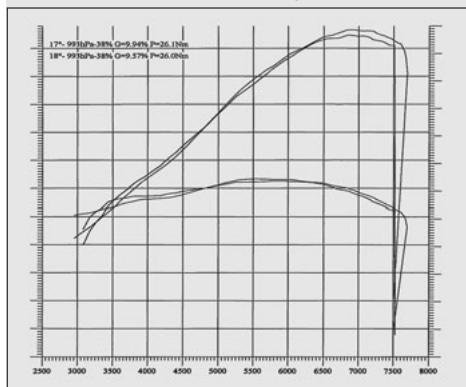
[7041] € **79,00**



SOMMER TIPP ! ▼

MIT ODER OHNE SCHNORCHEL?

LC4 Version mit seitlich zu entnehmendem Luftfilter: Mit diesem Schnorchel ist bei der LC4 der Gummiansaugstutzen gemeint, welcher sich unter der Sitzbank in der Luftfilterkastenoberfläche befindet. Der Schnorchel kann aus dem Luftfilterkasten entfernt und auch wieder zurückmontiert werden. Wenn ein Standardleistungsskit eingesetzt wurde, kann man individuell zwei leichte Charakterunterschiede erreichen: **MIT** montiertem Schnorchel geht die LC4 in der Mitte etwas besser. **OHNE** Schnorchel geht die LC4 oben etwas besser. Weitere Bedüsungsänderungen sind nicht erforderlich, so dass man für sich entscheiden kann, welche Variante bevorzugt wird.



SOMMER TIPP ! ▼

MEHR LEISTUNG IM 2. UND 3. GANG FÜR LC4 640: SUPERMOTO, ENDURO, ADVENTURE UND DUKE II

Bei diesen Modellen gibt es für den sportlichen Fahrer eine interessante Detaillösung. Um den aktuellen Zulassungsvorschriften zu entsprechen, musste KTM im Mikunivergaser für den 2. und 3. Gang eine „gewisse Zähigkeit“ einbauen. Dieses System (Name EPC = Electronic Power Control) gibt im 2. und 3. Gang beim vollen Beschleunigen (100%iger Gasgriffanschlag) eine dosierte Menge Frischluft an die Oberseite der Schiebermembrane, sodass sich der Gaschieber langsamer öffnet. Hierdurch wird dann das Betriebsgeräusch des Motorrads gesenkt und somit auch die Leistung. Für den **Geländeeinsatz**, wo ja oft im 2. und 3. Gang gefahren wird, ist die Spontaneität des Motors natürlich wichtig, um z.B. ein Loch oder Baumstamm mit angehobenem Vorderad sicher zu meistern. Der **Supermotofahrer** kann im Beschleunigungsablauf 2. und 3. Gang auch die vollen 100% erreichen.

Das System kann auf einfache Weise deaktiviert werden: Auf dem Vergaserdeckel befindet sich der EPC-Luftzufuhrschlauch, welcher auf das Anschlussstück gesteckt ist. Das Anschlussstück wird mittels eines passenden Stopfens verschlossen (EPC Stopfen [4878] € **0,45**), der Schlauch wird wieder montiert und mit der Schelle gesichert. Vorteil ist, dass das EPC mechanisch weiter arbeitet und damit nicht „einrostet“ und die Änderung ist von außen nicht erkennbar. **Im Straßenverkehr fahren wir natürlich alle wieder mit EPC System.**



SOMMER TIPP ! ▼

PATSCHEN UND KNALLEN IM SCHIEBEBETRIEB

Wer mit oder ohne Leistungsskit, mit oder ohne SLS ein patschen beim Gaswegnehmen hat, kann dies wie folgt beim KTM-Mikunivergaser reduzieren oder eliminieren: Wenn man mit z.B. 70% geöffneter Gasgriffstellung fährt und auf Grund der Fahrsituation die Drosselklappe schließen muss (Schiebebetrieb), sollte man den Gasgriff einige Sekunden und wenige mm weiter geöffnet lassen und erst etwas zeitversetzt komplett schließen.

Vorteil:

- + die weiterhin noch leicht geöffnete Drosselklappe wird den Schieber in der passenden Position lassen und die weitere parallele Benzinversorgung über die Nadeldüse kann erfolgen – das patschen sollte weg sein.
- + die Motorbremse funktioniert weiterhin effektiv

Was habe ich damit bewirkt?

Beim kompletten Schließen der Drosselklappe tourt der Motor deutlich runter (Motorbremse), die immer noch vorhandene Drehzahl zieht sich die Gemischmenge alleine über die Leerlaufdüse – es erfolgt eine kurzzeitige Abmagerung. Die geschlossene Drosselklappe lässt eine Versorgung über die Nadeldüse nicht mehr zu. Das nicht optimale Gemisch wird nicht im Brennraum verbrannt, sondern ist vom Verhältnis erst im Krümmer zündfähig – daher das patschen. Der beschriebene Tipp ist einfach umzusetzen und wenn das patschen stört, kann hiermit leicht und schnell Abhilfe erreichen.

VORSCHALLDÄMPFERERSATZ

640er Enduro/Supermoto/Adventure alle bis Modell 2002, der große Serienvorschalldämpfer wird gegen ein durchgehendes Teil getauscht. Sieht sehr gut aus, spart Gewicht, bringt Durchzug.

Verchromte Version [5364] € **124,15**

Neue Spezialdichtung empfehlenswert

[4102] € **10,15**

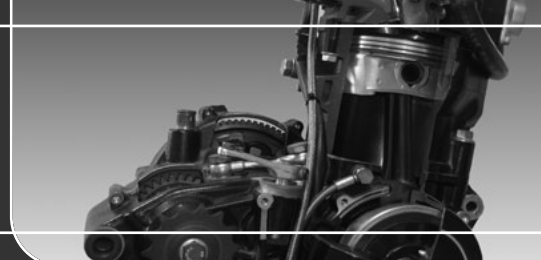
Schelle für Montage [5126] € **17,75**





TUNING

ALTERNATIVVERGASER 640ER UND LEISTUNGSKIT DUKE II



4 VERGASER ALTERNATIVEN FÜR DIE 640ER ▼▼▼

VERSION 1 KEIHIN FCR 41 MX

Die Keihin - Flachschiebertechnik mit Beschleunigerpumpe wird z.B. in der 660er Baureihe eingesetzt. Die Version für die 640er ist die Ausführung mit angebaute Choke, mit Heißstartknopf und Betätigung über Öffner- und Schließzug. Ein moderner Sportvergaser mit sehr gutem Finish. Der Fahrcharakter ändert sich deutlich wie beim Dellorto (allerdings ohne dessen Härte, Ruppigkeit und Benzinverbrauch), das Ergebnis ist vom Fahreindruck allerdings noch überzeugender. Bei einer Bestellung bitte Modelljahr, Einsatzzweck und Schalldämpfertyp angeben. Die Lieferung erfolgt dann fertig bedüst.

[12454] € **770,00**



VERSION 2 DELLORTO 40 MM

Wem der Serien-Mikunivergaser zu „langweilig“ ist, findet mit dem „Klassiker“ Dellorto eine deutlich aggressivere Charakteristik, Spontaneität, Direktheit für Supermoto/Offroad und natürlich Leistung. Der Charakter ist nun direkt und hart, wie ihn die Fahrer bei dem neuen Mikuni oft vermissen. Eine weitere zusätzliche Eigenschaft des Dellorto ist, dass durch eine andere Nadeldüse eine einfache zusätzliche Charakteränderung leicht möglich ist. Auf Grund seiner einfachen Aufbauart können Bedüsungsänderungen schnell durchgeführt werden. Vorteil beim Offroadeinsatz: beim Waschbrett oder nach großen Sprüngen im MX-Einsatz erfolgt kein „absacken“, da ohne Membrane gearbeitet wird. Dieser 40er wird für Ihre KTM einsatzzweckbezogen

individuell fertig bedüst geliefert. Bei einer Bestellung bitte Modelljahr, Einsatzzweck und Schalldämpfertyp angeben.

[6954] € **250,00**



Bei einem Vergaserwechsel werden Modelljahr - und Vergaserabhängig die Ansaugumms, Gaszug (-züge), Chokezug oder Gasgriff in der nun passenden Ausführung benötigt. Bei einer Bestellung benötigen wir weiterhin detaillierte Angaben über die vorhandene AN/AUS Schalterkombination. Bitte diese Komponenten bei einem Vergaserwechsel berücksichtigen.

SPORTSCHALLDÄMPFER

Für die LC 4 und 4T EXC/SX siehe Kapitel Schalldämpfer.

HINWEIS

Bei Änderungen am Fahrzeug für den motorsportlichen Wettbewerb immer die Garantie-Gewährleistungs- und Versicherungszusammenhänge beachten.

DUKE II

Für die DUKE II gibt es **ein besonders effektives Standardleistungskit**, da die DUKE II bereits serienmäßig über den großen Luftfilterkasten der 660er KTM verfügt.

► Die DUKE I Abstimmung (Modelljahr 94-96) mit Dellorto erfolgt wie Tabelle 620/600 mit Dellorto, Varianten ab Spalte 2.

► DUKE I (Modelljahr 97-98) wie Tabelle LC4 E- und Kickstart 620/640 mit Dellorto.

(Bei Einsatz des DUKE Supermotoluftfilters kann die Hauptdüse 5 größer gewählt werden).

STANDARDLEISTUNGSKITS DUKE II (99 -06)

1 STANDARDLEISTUNGSKIT DUKE II STUFE 1

Bestehend aus einem Edelstahlportluftfilterdeckel (von außen nicht erkennbar), Leerlaufluftdüse und 2 Hauptdüsen (inkl. Alternativ HD), inkl. Anbauanleitung.

[6465] € **47,00**

1+ STANDARDLEISTUNGSKITS DUKE II STUFE 1+

Bestehend aus einem Edelstahlportluftfilterdeckel (von außen nicht erkennbar), Leerlaufluftdüse und 2 Hauptdüsen (inkl. alternativ HD), Supermotoluftfilter, inkl. Anbauanleitung.

[18889] € **57,00**

2+ STANDARDLEISTUNGSKITS DUKE II STUFE 2+

Bestehend aus einem Edelstahlportluftfilterdeckel (von außen nicht erkennbar), Leerlaufluftdüse, 2 Hauptdüsen (inkl. alternativ HD), inkl. Anbauanleitung. Supermotoluftfilter, Tuningschieber und Tuningfeder, Tuningnadel.

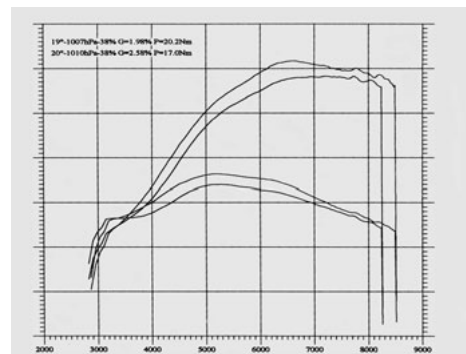
[18890] € **105,00**

MONTAGEAUFWAND IN UNSERER WERKSTATT INKL. PROBEFAHRT UND NEUEINSTELLUNG GEMISCH: 45 MINUTEN.

Bei der DUKE II ist eine Mehrleistung von 4 PS mit dem Kit 1+ zu erreichen. Zusätzlich noch ein 16er Ritzel [3249] € **12,10** montieren, (falls je nach Baujahr nicht montiert) und Sie erhalten eine „neue“ DUKE.

Falls das Leistungskit 1 bereits verbaut wurde, gibt es den DUKE II Supermotoluftfilter auch einzeln oder als Ersatz, bereits fertig eingeleit

[11554] € **13,30**



DUKE 04/05 SERIE/STANDARDLEISTUNGSKIT +1



TUNING LEISTUNGSKIT DUKE II UND SMC 660/625 UND SXC 625



SOMMER TIPP ! ▼

TUNINGNADEL AUS KIT 2+

Der untere und besonders mittlere Drehzahlbereich wird bei der Gemischaufbereitung primär durch die Vergasernadel definiert. Diese Tuningnadel verfügt über einen anderen Konus als die Seriennadel. Wir haben über 13 Monate -zig Alternativen abgestimmt, gefahren und getestet und können als Alternative zur Seriennadel die Tuningnadel vorstellen.

- + mehr Spontaneität im unteren Drehzahlbereich
- + mehr Spontaneität im mittleren Drehzahlbereich
- + ist für Ihre vorhandene Version (z.B. Stufe 1) auch als Einzellösung nachrüstbar
- + bereits im Kit 2/2+ enthalten

Die Tuningnadel wird mit der Kunststoffscheibe und U-Scheibe der Seriennadel in der 2. Clipposition von oben platziert. Diese Platzierung ist bei 90% aller LC4 Modelle die effektivste. Wenn man die T-Nadel einige Wochen erfahren hat, kann man die Nadelposition auf die 1.v.o. ändern und entscheiden, welche Position individuell besser gefällt (1. Pos. von oben ist für 10% der Fahrer interessanter). Die Tuningnadel ist so budgetschonend, dass sie auf jeden Fall vom KTM-Fahrer erfahren werden sollte, welcher bisher das Kit 1+ gefahren hat.

TUNINGNADEL

für Mikuni [16254] € 12,90

LC4 SMC 660/625 – SXC 625 AB 2003

STANDARDLEISTUNGSKITS SMC 660 03-06, SMC 625 05-06 und SMC 625 03-04

mit jeweils passendem Sportluftfilterdeckel Hauptdüse, Supermotoluftfilter, Anbauanleitung. Bitte Modelljahr und Typ angeben.

€ 49,00

SXC 625

mit passendem Sportluftfilterdeckel, Hauptdüse und Anbauanleitung

[13056] € 36,00

SMC 660: Luftfilterkastenumbau mit Venturirohr siehe auch Kapitel 5.

DUKE II 99-02 STANDARDLEISTUNGSKIT FÜR MOTORSPORTLICHEN WETTBEWERB					
Leerlauf-luftdüse	Haupt-düse	Seriennadel-pos. v. oben	Tuningnadel-pos. v. oben	Luftzufuhr	Schalldämpfer/Einsatzzweck
1.2	145	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	Serie	Serie
1.1	165	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	Sportluftfilterkastendeckel, 50 % zugeklebt	Serie
1.1	170	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	Sportluftfilterkastendeckel, 25 % zugeklebt, zus. Supermotoluftfilter	Serie; Akrapovic
1.1	175	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	Sportluftfilterkastendeckel, 25 % zugeklebt, zus. Supermotoluftfilter	auch mit Y-Pipe und Serien-/ Akrapovic-schalldämpfer

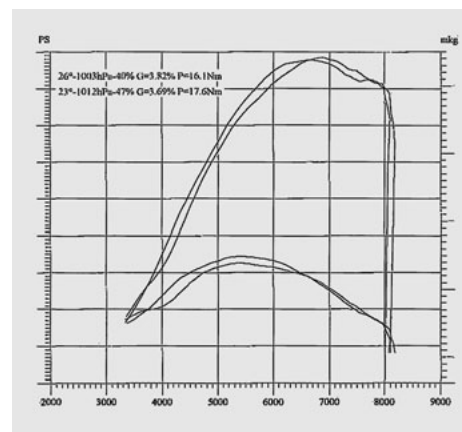
DUKE II MODELLJAHR 2003-06 MIT HI FLOW ZYLINDERKOPF					
Leerlauf-luftdüse	Haupt-düse	Seriennadel-pos. v. oben	Tuningnadel-pos. v. oben	Luftzufuhr	Schalldämpfer/Einsatzzweck
1.2	145	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	Serie	Serie
1.1	170	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	Sportluftfilterdeckel bis 25 % zugeklebt, Supermotoluftfilter	Serie
1.1	175	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	Sportluftfilterdeckel bis 25 % zugeklebt, Supermotoluftfilter	Serie; Akrapovic
1.1	180	3.v.o.	2. oder 1. v.o.	Sportluftfilterdeckel	KTM Y-Pipe mit offenem Sport-schalldämpfer

TUNINGGESAMTKRÜMMERANLAGE DUKE II

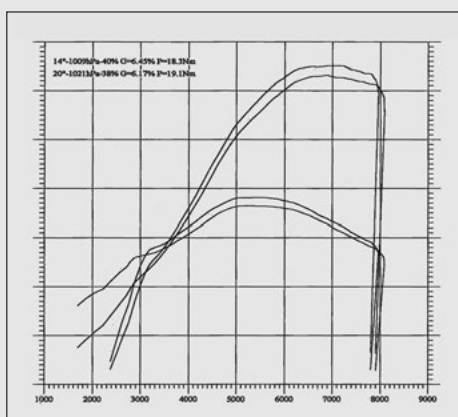
Komplettkrümmeranlage aus Edelstahl, größerer Querschnitt und Y-Pipefunktion. Diese Version ersetzt die Serienkrümmer und Mittelschalldämpfer. Das Ergebnis nach dem Austausch ist eine wiederum stärkere Mitte, welche von vielen DUKE II Fahrern gewünscht wird. Der Umbauaufwand für einen „Anfänger“ beträgt ca. 1,5 Stunden.

[14025] € 495,00

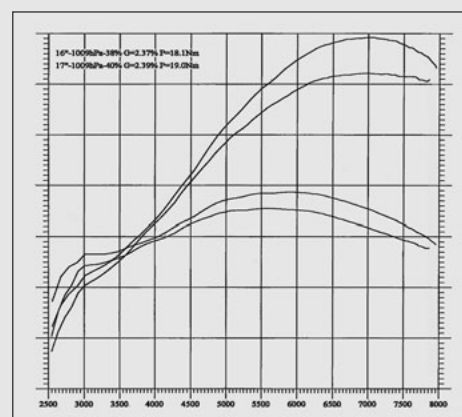
Sportschalldämpferalternativen für DUKE I und II, siehe Kapitel DUKE



DUKE II mit Standardleistungskit/ dito + Komplettkrümmerversion



SMC 660 SERIENKIT/SXC - STANDARD-LEISTUNGSKIT SXC

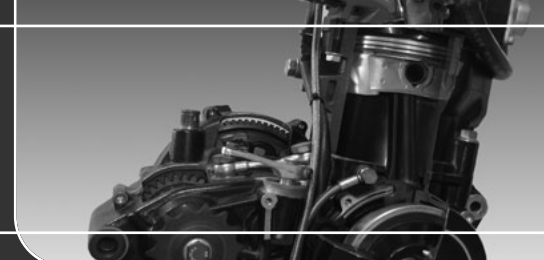


SMC 660 SERIENKIT/SXC-AKRAPOVIC /NOCKENWELLE/LEISTUNGSKIT



TUNING

STANDARDLEISTUNGSKITS SMC 660/625 UND SXC 625 AB 2003



SOMMER TIPP ! ▼

SCHIEBERUCKELN & DRUCK

Sollte bei der SMC 660/625 ein „Schieberuckeln“ beim längeren Fahren von gleichbleibenden Drehzahlen von jeweils ca. 2500/3000/ 3500 und 4000 1/ min vorliegen, sollte die Nadelposition der OBEKR von der 4.v.o. auf die 3.v.o. abgesenkt werden. Im Hochsommer kann sogar auf die 2.v.o. gewechselt werden. Sollte dieser Negativeffekt bei Ihnen nicht vorliegen, braucht natürlich nichts geändert werden. Im Rahmen der Standardleistungskitmontage fahren wir pauschal die 3.Position v.o. Eine perfekte Gemischschraubeneinstellung ergibt besseren unteren Druck und Startverhalten. Hilfreich ist die verlängerte GRS Schraube, sodass ambulant und zwischendurch eine schnelle Korrektur erfolgen kann (sh. Vergaser). Die LC4 Versionen 2004/06 mit vorhandenem SLS-System können perfekt mittels Einführung einer Lambdasonde am Zylinderkopf kontrolliert werden (so lange das SLS System nicht ausgebaut wurde), bei diesem Abnahmepunkt hat sich in der Praxis die Einstellung von 4,2 - 4,5% CO bewährt.

SMC 660/625 UND SXC 625 MODELLJAHR 2003/06 STANDARDLEISTUNGSKIT FÜR MOTORSPORTLICHEN WETTBEWERB

Modelltyp	Hauptdüse	Nadelposition von oben	Luftzufuhr	Schalldämpfer
SXC 625/03-06	165	OBEKR 4. v.o.	Schnorchel entfernt	Serie
SXC 625/03-06 Offroad	168	OBEKR 4. v.o.	zusätzlich seitlicher Sportluftfilterdeckel 625	Serie
SXC 625/03-06 Onroad	168	OBEKR 3. bis 2. v.o.	zusätzlich seitlicher Sportluftfilterdeckel 625	Serie
SMC 625/03-04	165	OBEKR 4. v.o.	Schnorchel entfernt	SXC
SMC 625/03-04	168	OBEKR 3. v.o.	Sportluftfilterdeckel 625 Supermotoluftfilter	SXC
SMC 625/03-04	170	OBEKR 3. v.o.	Sportluftfilterdeckel 625 Supermotoluftfilter	KTM SM
SMC 625/03-04	172 - 175	OBEKR 3. v.o.	Sportluftfilterdeckel 625 Supermotoluftfilter	Akrapovic offen
SMC 660/03-04	165	OBEKR 4. v.o.	Deckel entfernt	Serie
SMC 660/03-04	168	OBEKR 3. bis 2. v.o.	Sportluftfilterdeckel 660 Supermotoluftfilter	Serie
SMC 660/03-04	172	OBEKR 3. bis 2. v.o.	Sportluftfilterdeckel 660 Supermotoluftfilter	KTM SM/DAM offen Akrapovic Slip On offen
SMC 660/03-04	175 - 178	OBEKR 3. v.o.	Sportluftfilterdeckel Supermotoluftfilter	Akrapovic offen
660/625 05-06	165	OBEKR 4. v.o.	Deckel entfernt	Serie/DAM
660/625 05-06	168	OBEKR 3. oder 4. v.o.	Sportluftfilterdeckel Supermotoluftfilter	Serie/DAM
660/625 05-06	170	OBEKR 3. oder 4. v.o.	Sportluftfilterdeckel Supermotoluftfilter	Akrapovic Endschalld. ohne Siebe
660/625 05-06	172	OBEKR 3. oder 4. v.o.	Sportluftfilterdeckel Supermotoluftfilter	Akra. Komplettanlage mit dB eater
660/625 05-06	175	OBEKR 3. oder 4. v.o.	Sportluftfilterdeckel Supermotoluftfilter	Akra. Komplettanlage ohne dB eater

660/625 mit offener Akrapovicvollkompletanlage (Titan) und Sportnockenwelle sollten individuell abgestimmt werden.

SOMMER TIPP ! ▼

DREHZAHLMESSER LC4

Zur genauen Kontrolle der aktuellen Drehzahl gibt es einen zusätzlichen Drehzahlmesser. Die Anzeige ist vierstellig und somit praxisgerecht. Der Anschluss ist einfach und kann ohne spezielle Kenntnisse erfolgen.

[7041] € 89,00





TUNING KEIHINTIPPS 660 UND 625



POWER BLADE FÜR KEIHIN FCR 41

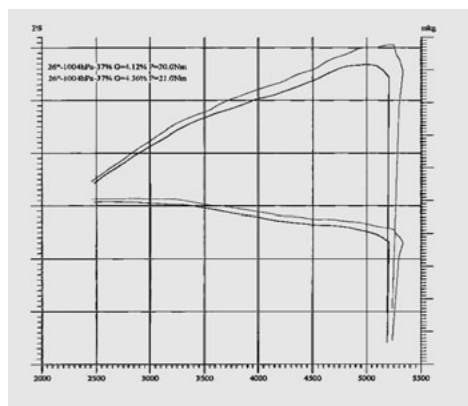
Unscheinbar aber effektiv – Mehrleistung bis zur 50% igen Schieberöffnung und erhöhte Spontaneität. Die Ansaugluft wird verwirbelungsreduziert und effektiver zum Schieber kanalisiert. Es erfolgt eine bessere Füllung des Zylinders, da die Gassäule jetzt mehr Masse hat und somit bei Ventilstellung „Überschneidung“ effektiver in den Zylinder strömt. Das folgende Diagramm zeigt den Leistungsunterschied von 2500 bis 5300 1/min, darüber ist die Powerbladefunktion nicht mehr im Eingriff.

POWERBLADE FÜR FCR 41

[15652] € 99,00



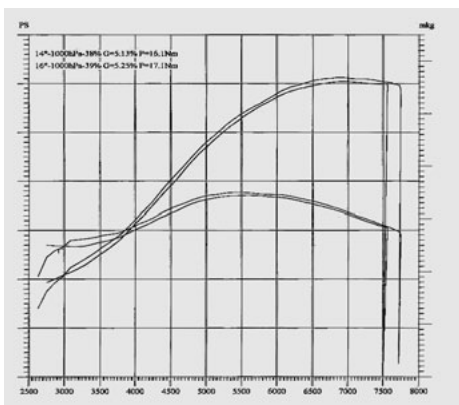
Die Kombination von Power Blade und dem folgend beschriebenen Umbau: KEIHIN besser dosierbar ergibt eine besser ansprechende, besser dosierbare, ruckel-freiere und benzinsparendere LC4. Im Offroad und Supermotoeinsatz, d.h. Gas permanent auf und zu, kann der Benzinverbrauch um 0,5 Liter in einer halben Stunde reduziert werden.



FCR 41 LC4 / FCR 41 LC4 MIT POWER BLADE, AUSSCHNITT 2500-5300 1/MIN

KEIHIN BESSER DOSIERBAR

Im Beschleunigungsprozess wird zur notwendigen Anfechtung die Beschleunigerpumpe im Keihin Vergaser aktiv. Der Einsatzpunkt ist durch eine Verstellerschraube am Vergaser definiert, eine Begrenzung nach oben findet nur durch das Pumpenvolumen statt. In der Praxis hat sich gezeigt, dass die Pumpe lange intensiv arbeitet (ca. 2 Sekunden) und eine Reduzierung der Einspritzdauer auf ca. 1,2 Sekunden mehr Leistung und Agilität bringt.



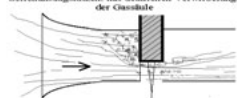
VERGLEICH OHNE (UNTEN) UND MIT REDUZIERUNG DER BESCHLEUNIGER-PUMPE (OBEN)

Die Limitierung der Einspritzzeit ist serienmäßig nicht vorhanden, kann aber günstig nachgerüstet werden. Vorteilhaft ist auch, dass die von uns vorgeschlagene Einspritzdauer von ca. 1,2 Sekunden durch eigene individuelle Einstellungen bis zur Maximaldauer einstellbar wird. Der Umbau ist kurzfristig in unserer Werkstatt möglich. Umbauaufwand im Rahmen einer LC4 Inspektion € 46,50 Umbauaufwand wenn uns der Vergaser zugeschickt wird € 22,50

(Wenn Ihr Versand telefonisch oder per Email avisiert wird, kann der Rückversand spätestens nach 24 Stunden erfolgen)



Serienausguss: mit deutlichen Verwirbelungen der Gassäule



Power-Blade Version: mit geringen Verwirbelungen der Gassäule



◀ FUNKTIONSWEISE DER POWERBLADE

Serie – In Abb.1 prallt die ankommende Frischluft gegen den Gasschieber, welcher nur ca. 1/3 geöffnet ist. Dadurch entstehen Turbulenzen, die die Gassäule verlangsamen und eine zügige Füllung des Zylinders erschweren.

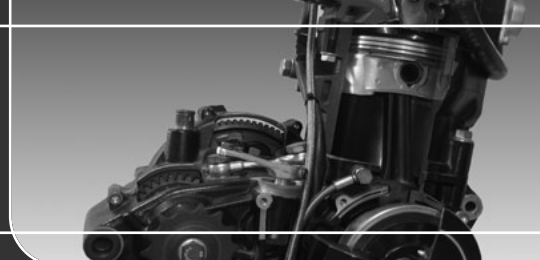
MIT POWERBLADE

◀ In Abb. 2 ist der obere Teil des Ansaugkanals vom unteren Teil "getrennt" und die Frischluft strömt nur unterhalb der **POWER-BLADE** entlang, somit werden die Turbulenzen deutlich reduziert. Mit der zielgerichteten Luftführung wird die angesaugte Luft früher beschleunigt und das Ergebnis ist eine bessere Füllung des Zylinders mit Gemisch im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Wenn der Gasschieber zu 50% oder weiter geöffnet ist, ist die **POWER-BLADE** nicht mehr im Eingriff. Bei langsamen Fahrten und Trial-Einlagen hilft das gesteigerte Drehmoment "aus dem Keller" die schwierigen Passagen besser zu meistern. So kommt man weiter, ohne unbedingt einen Gang runter schalten zu müssen. Beispiel 660 mit 16:40 Übersetzung: ruckelfreies Beschleunigen ist ab ca. 35 Km/h im 3. Gang möglich. Ein ruckeln verlagert sich 500 1/min nach unten. **Das Ergebnis ist eine durchzugsstärkere KTM.**



TUNING

STANDARDLEISTUNGSKITS SC/SCM 625 02 LC4 KICKSTART MIT DELLORTO



LC4 SUPERCOMPETITION + SUPERMOTO 625 2002

Auch für die 625er Modellreihe 2002 können mit dem Standardleistungskit noch zusätzlich 2 PS entlockt werden.

STANDARDLEISTUNGSKIT SC 625/02

mit Sportluftfilterdeckel Edelstahl, Sportnadel und Hauptdüse

[8767] € 57,00

STANDARDLEISTUNGSKIT SC5M 625/02

mit Sportluftfilterdeckel Edelstahl, Sportnadel und Hauptdüse inkl. Supermotoluftfilter

[8726] € 69,00



625 SC UND SC5M 2002 STANDARDLEISTUNGSKIT FÜR MOTORSPORTLICHEN WETTBEWERB

Nadel, Pos.v.O.	Hauptdüse	Luftzufuhr	Schalldämpfer
OBDVP, 4	180	Deckel ca. 25 % offen	Serie, Ausführung wie KTM Sportkit
EVQ, 4 – 5	188	Sportluftfilterdeckel, Offroad 25 % abkleben, Supermoto mit SM Luftfilter 25-50 % abkleben	Serie
EVQ, 4 – 5	bis 192 max. 195	Sportluftfilterdeckel Supermotoluftfilter	Akrapovic

LC4 620/600 KICKSTART MIT DELLORTO

Für die LC4 620/600er Baureihe mit Dellortovergaser und dem großen Luftfilterkasten (also Luftfilter immer von oben zu wechseln), kann mit folgendem Abstimmungsplan für Ihren gewünschten Einsatzzweck gearbeitet werden.



STANDARDLEISTUNGSKIT DELLORTO
LC4-Kickstartversion und DUKE 94-96
Bitte geben Sie Ihr genaues Modelljahr, die vorhandene Bedüsung und Ihren gewünschten Einsatzzweck an. Nadel, Hauptdüse, VA Sportluftfilterkasten-deckel

[15962] € 50,00

STANDARDLEISTUNGSKIT DELLORTO

Super Moto wie oben plus Supermotoluftfilter

€ 63,00

Montageaufwand in unserer Werkstatt inkl. Probefahrt und Neueinstellung Gemisch: 45 Minuten

SPORTLUFTFILTERDECKEL EDELSTAHL

einzel, passend für: Version Kickstart LC4 93-97, alle SC 93-02, SMC 660, DUKE I 94/95 ohne Batterie, DUKE E-Start nur 96.

[9842] € 32,65

Version Rallye Kickstart und DUKE 94/95
Jeweils mit Fach für Trockenbatterie (für GPS etc.)

[6941] € 36,00





TUNING

STANDARDLEISTUNGSKITS LC4 600/620 DELLORTO E-START UND KICKSTART



LC 4 620/600 MIT KICKSTARTER UND DELLORTO VERGASER (AUCH DUKE 94-96 E) STANDARDLEISTUNGSKIT FÜR MOTORSPORTLICHEN WETTBEWERB

Einsatzzweck	Fahrzeugtyp	LD	ND/Pos.	HD	Schalldämpfer	Luftfilterkastendeckel
1 SERIE	Enduro 620/ SC 620	45	268/3 268/4	155 - 170	Serie	Serie, geschlossen
2 ALLROUND	Enduro	45	270/3	188	Serie	VA Sportluftfilterkastendeckel, vorne 2/3 zugetaped
3 HOBBYSPORT + ALLROUND	Enduro 620/ SC bis 98	45	270/3	195	Sport	VA Deckel (für Allround vorne 1/3 zutapen)
4 HOBBYSPORT + SUPERMOTO	SC ab 99	45	270/2	195	SXC	VA Deckel (für SuperMoto vorne 1/3 zutapen)
5 SPORT Wettbewerb	Enduro/ Supercomp.	45	272/2	195	Sport	VA Deckel (für SuperMoto vorne 1/3 zutapen)
6 Wettbewerb MX (nicht Enduro)	Enduro/ SuperMoto	45	272/2	200 - 210	Sport	VA Sportluftfilterkastendeckel
7 Sport/Wettbewerb Supermoto	LC 4 alle	45	272/2	205 - 210	Sport Akrapovic Kompletanlage	VA Sportluftfilterkastendeckel, und Super Moto Luftfilter

Bei Einsatz des Supermotoluftfilters (außer 6+7) wird die Hauptdüse 5 Nummern vergrößert.

LC4 640/620 DELLORTO E-START

Für alle LC4 640/620 Modelle mit Dellortovergaser und dem kleinen Luftfilterkasten (Luftfilter seitlich zu wechseln) gibt es auch interessante Alternativbedüsungen und Standardleistungskits.

- ▶ alle 620 E-Start 97
- ▶ Adventure 97- 99
- ▶ DUKE I 97/98
- ▶ Competition 620/99

Alternativ kann für den reinen Sparteinsatz auch die Nadeldüse DR 272, Nadel in der 2. oder 1. Position v.o. gefahren werden.

LC4 SXC 98/99/CLASSIC...

Für vorab nicht aufgeführte LC4 Modelle: 400 er, 540 er, 612 er, 600 er 1987-92... liegen uns viele Informationen vor, welche den hier vorhandenen Rahmen sprengen würden. Bitte senden Sie uns zu Fragen eine Email oder rufen Rainer Kroll c/o SOMMER KTM an.

STANDARDLEISTUNGSKIT DELLORTO

Bitte geben Sie das Modelljahr/Modelltyp, sowie die bisher eingesetzte Bedüsung und Ihren Einsatzzweck an. Nadeldüse, Hauptdüse, VA Sportluftfilterkastendeckel seitlich zu montieren.

€ 50,00

STANDARDLEISTUNGSKIT DELLORTO

Super Moto Inkl. Supermotoluftfilter

€ 63,00

Montagezeit in unserer Werkstatt inkl. Probefahrt und Neueinstellung Gemisch: 45 Minuten (Adventure 60 Minuten).

LC 4 E + KICKSTART 620/640 MIT DELLORTO VERGASER STANDARDLEISTUNGSKIT FÜR MOTORSPORTLICHEN WETTBEWERB

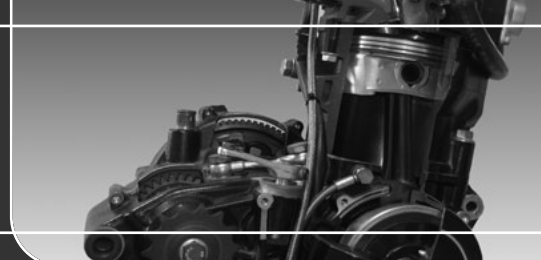
Einsatzzweck	LD	ND/Pos.	HD	Schalldämpf.	Luftfilterkastend
1 SERIE	45	268/3	155/170	Serie	Serie
2 ALLROUND/ TOURING	45	270/3	188	Sport	VA Deckel
3 HOBBYSPORT	45	270/3	192	Sport	VA Deckel





TUNING

ZYLINDERKOPFBEARBEITUNG LC4 UND SX/EXC



5 SOMMER RED SPECIAL UND MEHR

ZYLINDERKOPFBEARBEITUNG LC4/SX EXC RACING

Hundertfach gefahren, der Sommer-Red-Special. Ursprünglich erfolgte eine zusätzliche rote Lackierung (daher der Name), heute werden die ursprünglichen Farben (Schwarz oder Natur) bevorzugt.



Die „Verpackung“ ist natürlich nicht so wichtig wie der Inhalt. Ziel der Zylinderkopfbearbeitung ist es, das über Luftfilter und Vergaser zu Verfügung stehende Gemisch optimiert und schneller in den Brennraum zu transportieren. Durch spezielles Verändern und Bearbeiten der Kanäle und besonders der Ventilsitze wird der Gasdurchsatz optimiert. Details sind beispielsweise die Erweiterung der Kanäle hinter den Ventilführungen, denn hier muss der Gasstrom die Ventilschäfte umspülen.

Kürzen der Ventilführungen (Einlass)

Es wird eine spontanere Gasannahme durch reduzierten Widerstand und zusätzliche geringere Reibung der Ventile an den Führungen erreicht. Zur Bearbeitung wird uns meist die komplette KTM zu Verfügung gestellt, bei Zusendung des demontierten Kopfes bitte den Einsatzzweck angeben. Das Plus an Leistung (PS/KW) ist direkt erkennbar, vielleicht noch wichtiger: die Drehmomententwicklung im viel benutzten Mittenbereich. Was sich nicht auf Papier erkennen lässt, aber zusätzlichen Fahrspaß bringt, ist der Gewinn an Spontaneität beim Fahren.



Der Automobil- oder Motorradhersteller kann serienmäßig keine Bearbeitung eines Kopfes in ein Serienfahrzeug einbauen, da

diese Arbeiten sehr zeitintensiv und damit auch teuer sind. Auf Grund der Ausführung ist eine gut gemachte Zylinderkopfbearbeitung keine lebensdauerreduzierende Maßnahme.

Es macht schon Spaß mit einem SOMMER RED SPECIAL zu fahren (kann auch schwarz oder Natur sein).

SOMMER RED SPECIAL

für LC 4

€ 299,00

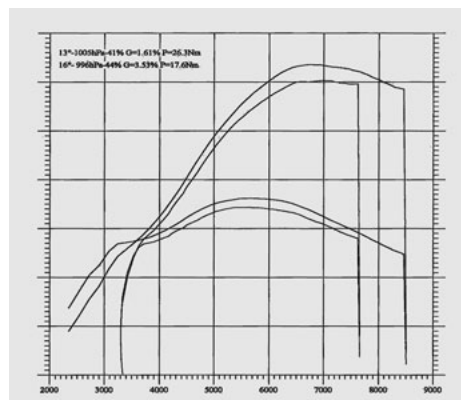
SOMMER RED SPECIAL

für EXC/ SX RACING

€ 245,00

(jeweils ohne Demontage und Montage des Zylinderkopfes)

Wenn der Umbau und eine neue Individualabstimmung der Gemischauflbereitung bei uns erfolgen, erhalten Sie ein Leistungsdiagramm vorher/nachher. Eine zusätzliche Verdichtungserhöhung wäre leistungsmäßig nur für reine Wettbewerbszwecke anzuwenden, da die Motorserviceintervalle und notwendiger Teiletausch durch diese Maßnahme häufiger erfolgen müssen. Verdichtungserhöhungen setzen immer einen Schmiedekolben voraus.



BEISPIEL LC4 KOPFBEARBEITUNG OHNE WEITERE ZUSATZÄNDERUNGEN

EXC/SX RACING

BEISPIELE/DIAGRAMME UND ENTWICKLUNGSTUFEN FINDEN SIE IM FOLGENDEN KAPITEL EXC/SX.

LC4 ZUSATZARBEITEN UND NOCKENWELLEN

LC4 AB MODELLJAHR 2003

Zusätzlich zur Kopfbearbeitung bietet es sich ab dem Modelljahr 2003 an, Leistungssteigernde größere 38mm Einlassventile zu verwenden. Der Zusatzaufwand für beide

großen Einlassventile, Federauflagen, Ventilfedersätze, Kegelstücke und neuer Ventilführungen beträgt nur € 145,00. Interessant ist, dass bei dieser Kombination im Rahmen einer Zylinderkopfbearbeitung keine Zusatzmontagekosten anfallen. Das Bearbeiten der Ventilsitze erfolgt bei uns mit dem MIRA Spezialgerät.

PS: Die alten Ventile können dann als attraktive Briefbeschwerer benutzt werden.

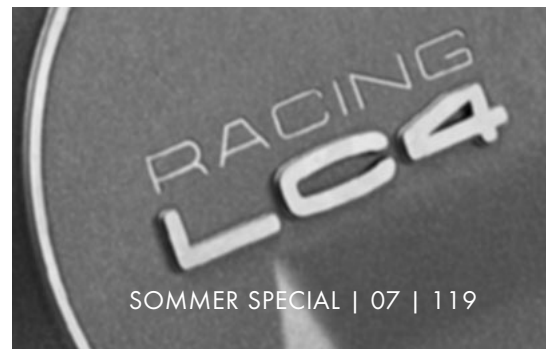
LC4 BIS MODELLJAHR 2002

Zusätzlich zur Kopfbearbeitung bietet es sich an, die **Auslassventile** auf die größere Version zu ändern.

Unabhängig vom weiteren Leistungsplus kommt man auf den 2006er Standard und fährt neue und damit absolut maßhaltige Auslassventile. Die Mehrkosten inkl. Montage, Ventilsitzvergrößerung und 2 neuer A-Ventile betragen im Rahmen einer Kopfbearbeitung „nur“ € 145,00. Sollte die Zylinderkopfbearbeitung inkl. Montage bei uns erfolgen, kann zusätzlich eine individuelle Steuerzeitenoptimierung erfolgen. Die Mehrkosten für diese Optimierung belaufen sich dann nur auf € 80,00

LC4 NOCKENWELLEN

Die Nockenwelle definiert die Ventilöffnungszeiten kombiniert mit dem Ventilweg. Die neuen Nockenwellen werden von unseren Kunden gerne gefahren, da sie eine weitere Leistungssteigerung zu einer Sport Schalldämpferanlage (z.B. Akrapovic) oder einer Kopfbearbeitung erreichen. Im Rahmen einer Kopfbearbeitung fallen z.B. keinerlei zusätzliche Montagekosten an. Der alleinige Nockenwellenwechsel bei einer LC4 dauert zwischen 90 und 120 Minuten und ist somit schnell gemacht. Es fallen keine zusätzlichen Einstellintervalle oder geändertes Ventilspiel an, der KTM-Autodekomechanismus ist bereits montiert, so dass die NW sofort einbaufertig ist.





TUNING NOCKENWELLE UND KN



Für ältere LC4 Modelle ohne Autodeko wird dieser demontiert und durch einen Stützring ersetzt. Durch einen Wechsel der Nockenwelle ist es einfach und kostengünstig möglich, das Leistungsspektrum seiner KTM zu optimieren. Nachfolgend stellen wir zwei bewährte Alternativen für die LC4 vor. Die Nockenwelle **Version A – Mitte/ Oben** ist auf Grund Ihres Charakters die meistgewünschte, die **Version B – Oben/ Oben** erreicht einen sehr hoch ausdrehenden und rein auf Spitzenleistung ausgelegten LC4 Motor.

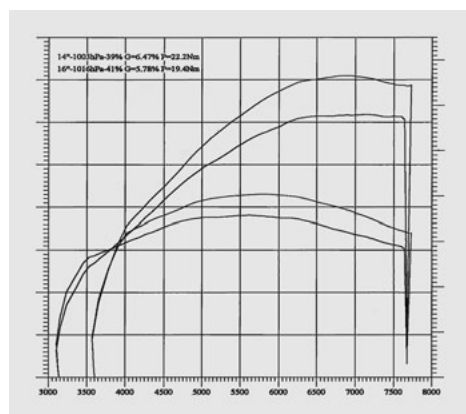
NOCKENWELLE FÜR LC4, EINBAUFERTIG

Version A - Mitte/Oben

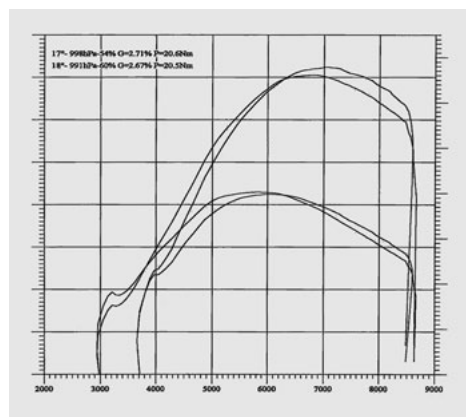
[9730] € **154,70**

Version B - Oben/Oben

[9794] € **152,40**



LC4 660 SERIENKIT SXC/LEISTUNGSSCHA-RAKTER MIT NOCKENWELLE A - MITTE/ OBEIN UND WEITEREN MASSNAHMEN



NOCKENWELLENVERGLEICH VERSION A ·MITTE/OBEIN - VERSION B · OBEIN/OBEIN

LC4 LUFTFILTERKASTEN MIT VENTURIROHR

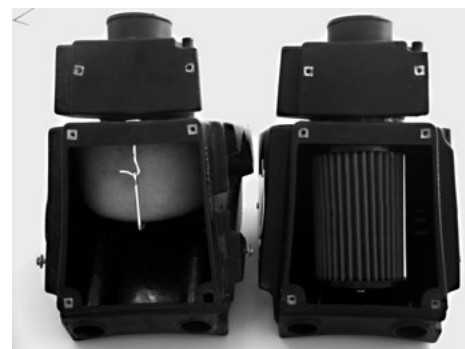
Aus dem Wettbewerbssport bekannt, die konsequente Umsetzung des Venturieffektes zur Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit im Ansaugtrakt und damit zur Verbesserung der Spontaneität. Die Modifizierung inkl. KN Luftfilter kann bei allen KTM LC4 Modellen vorgenommen werden, wenn der Luftfilter von oben zu entnehmen ist: alle 660er, SMC 625 02 und ab 05, 640 SM ab 05, alle DUKE II.

Die Ansaugluftführung von der Luftfilteraufnahme- fläche hin zum Vergaser wird konsequent über ein Venturirohr konifiziert. Durch den Luftfilterkastenumbau muss ein KN Luftfilter fixiert werden:



LINKS: „ZERKLÜFTETE“ SERIENLÖSUNG
RECHTS: KONSEQUENT KONIFIZIERTE LUFTFÜHRUNG

Das Venturirohr kann nicht einfach in den Luftfilterkasten hineingesteckt werden, es erfolgt eine komplette Anpassung in den Lufikasten. Die Verwendung des klassischen Luftfilters und des Luftfilterträgers ist nicht mehr möglich, es wird ein passender KN Luftfilter verwendet, welcher am Venturirohr aufgesteckt wird und zusätzlich über eine Schelle gesichert ist. Ihr vorhandener Luftfilterkasten kann umgebaut werden (a und b) Dauer ca. 1 Woche, oder es wird ein neuer Luftfilterkasten verwendet (a + b + c).

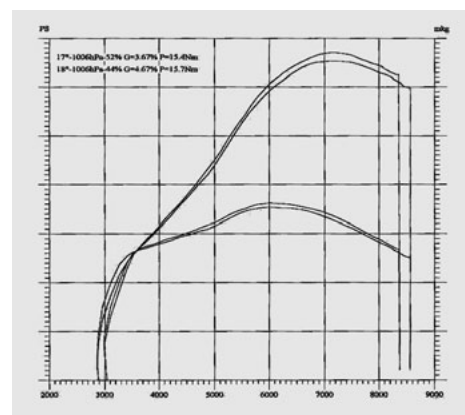


VERGLEICH SERIENLUFTFILTER - KN LUFTFILTER KONIFIZIERTER ALUMINIUMEINSATZ

a) Umbaukosten in Venturiversion
[18880] € **145,00**

b) Passender KN Luftfilter
[18642] € **95,00**

c) Bei Verwendung eines neuen
Luftfilterkastens
(z.b. 660/04) [3675] € **125,35**



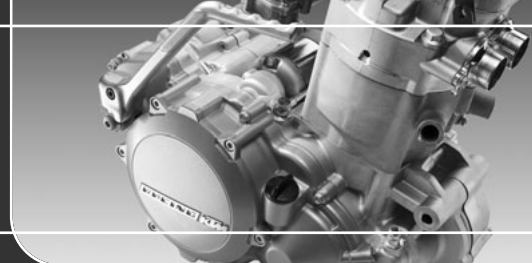
UNABHÄNGIG VOM LEISTUNGSPLUS ERFOLGT EINE DIREKTERE SPONTANEITÄT





TUNING

LC4 TIPPS UND EXC/SX TUNING



SOMMER TIPP ! ▼

MOTORLEBENSDAUERVERLÄNGERUNG & DOPING

Tuning heißt für uns Feinabstimmung für einen definierten Einsatzzweck. Dies muss also nicht immer Mehrleistung bedeuten, wie folgendes Beispiel (A) aufzeigen soll: Der Fernreisende mit dem LC 4 Kickstartmotor bis 98 oder der Sportfahrer einer aktuellen SMC 660er haben eine einfach veränderbare Zündung, d.h. der Zündzeitpunkt mit auch definierter Vorzündung kann schnell geändert werden. Eine „Dopingmaßnahme“ und **NUR FÜR KONKRETE WETTBEWERBSZWECKE** einzusetzen, ist eine frühere Einstellung von 6 – 3 Grad gegenüber der normalen Standardeinstellung (Beispiel B).

A Wer schlechten Sprit (Oktananzahl) fahren muss und hört, dass sein Motor klingelt, sollte die Vorzündung zurücknehmen. Es kann nun eine kontrolliertere Verbrennung erfolgen und wichtig: eine reduzierte Belastung des Pleuellagers, der Kurbelwellenlager, des Kolbens und der Ventile. Der Fernreisende, welcher auf etwas Leistung verzichten kann, aber eine Lebensdauerverlängerung erreichen möchte oder der 660er Fahrer kann, (falls gewünscht) seine LC4 etwas „zurücknehmen“. **Beide können die Maßnahme einfach wie folgt umsetzen:** Schrauben am rechten Lichtmaschinendeckel lösen und den Deckel 2-4 mm **nach rechts (Uhrzeigersinn)** drehen und die Schrauben wieder fixieren. Ein Rückstellen kann einfach über eine Fixierung der alten Stellung erfolgen, da die früheren Punkte der Befestigung erkennbar bleiben oder die Zündung wird komplett eingestellt.

SXC 620/97 – alle LC 4 MX und Rallyes mit Kickstart: Diese fahren in der Grundausstattung mit 6 Grad mehr Vorzündung. Für Trainingszwecke mit einem gewünschten weichen Motorlauf und Belastungsreduzierung des Pleuellagers kann bei diesen Modellen auch mit der Normaleinstellung (Punkt) gefahren werden.

A Bei der LC4 Modellreihe ab 2003 verfügen die E-Startmodelle (Adventure 640, Supermoto 640, Enduro 640) bereits serienmäßig über eine Möglichkeit den Zündzeitpunkt zu ändern: Ein Kabel zur CDI wird abgezogen, sh. Bedienungsanleitung. Im Normaleinsatz wird die Zündkurve der 95 Oktan Spezifikation gefahren, für minderwertiges Benzin die 80 Oktan Variante.

B Zur Einstellung der **zusätzlichen Vorzündung** wird der Lichtmaschinendeckel 3 – 5mm (4-6 Grad) **nach links (entgegen Uhrzeigersinn)** fixiert. Sollte der Einstellbereich nicht erreichbar sein, kann der im Lichtmaschinendeckel fixierte Stator ersetzt werden. Bei dieser Einstellung sollte nur 98 oder 100 ROZ Benzin verwendet werden.

SOMMER TIPP ! ▼

TUNING ALS FEINABSTIMMUNG

Der Einsatzzweck bestimmt die Maßnahmen. Bitte folgenden praktischen Gesichtspunkt nachvollziehen: Unabhängig vom Einsatzzweck (Super Moto/Enduro/ Wettbewerb/Moto Cross/Weltreise/Rallye...) sollte das gesamte Gangspektrum benutzt werden. Hier natürlich mit Reserven nach oben und eventuell auch mit einem Kompromiss. Es kann also für die verschiedenen Einsatzzwecke der KTM eine komplette Alternativübersetzung eingesetzt werden oder ein kleiner Schritt, wie der Wechsel eines Ritzels. Durch diese Kleinmaßnahme ist beispielsweise eine 6%ige bessere Beschleunigung zu erreichen (Wechsel vom 17er auf 16er Ritzel). Dies erhöht zwar die Drehzahl bei gleicher Geschwindigkeit, aber eventuell spielt diese für den geplanten Einsatz eine untergeordnete Rolle.

6 EXC/SX RACING TUNING



SPORTLUFTFILTERDECKEL EXC/SX RACING UND SUPERMOTO

Für mehr Luftdurchsatz, wie bei den SX und 6 Day Werksfahrern. Die Zusatzöffnungen sind mit einem Siebschutz versehen. Wer an seiner EXC Racing einen reinen SX Sport-schalldämpfer fährt, wird mit dieser Version die Nadelposition (1 Stufe höher) ändern und bei kühleren Temperaturen und Tiefsand/SX die Hauptdüse um 5 erhöhen.

EXC 2004-07 ALLE SMR 2004-07 ALLE SX 2004-06 ALLE EXC-F 06-07

Komplett montagefertig. Der Innenverstärkungsrahmen hält den Filter, welcher herausnehmbar und waschbar ist.

Neue Ausführung [18600] € **68,45**



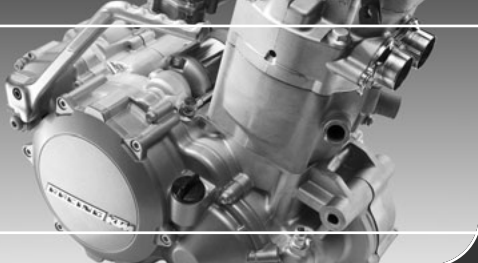
2004/06 alle EXC/SX/SX-F und Modell
2003 SX 200, SX 250, SX 450

Komplett montagefertig [11177] € **33,00**

Version EXC/SX ab 98-03

(ohne o.a. Version) [4534] € **49,00**





TUNING POWERBLADE UND TIPPS



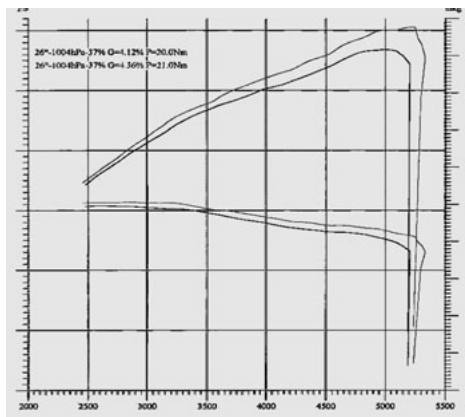
POWER BLADE FÜR KEIHIN FCR

Unscheinbar aber effektiv – Mehrleistung bis zur 50%igen Schieberöffnung, gleichzeitig wird die Leistung besser dosierbar. Die Ansaugluft wird verwirbelungsreduziert und effektiver zum Schieber kanalisiert. Das folgende Diagramm zeigt den Leistungsunterschied von 2500 bis 5300 1/min, darüber ist die Powerbladefunktion nicht mehr im Eingriff.

POWERBLADE

FÜR EXC/SX RACING MODELLJAHR BIS 2005 [15652] € **99,00**

FÜR EXC RACING MODELLJAHR AB 2006 [18888] € **80,00**



LEISTUNGSVERGLEICH OHNE UND MIT POWER BLADE



Die Kombination von Power Blade und dem folgend beschriebenen Umbau: EXC besser dosierbar ergibt eine besser ansprechende, besser dosierbare, ruckelfreiere und benzinsparendere EXC. Im Offroad und Supermotoeinsatz, d.h. Gas permanent auf und zu, kann der Benzinverbrauch um 0,5 Liter in einer halben Stunde reduziert werden.

EXC BESSER DOSIERBAR MODELLJAHR 2003/05

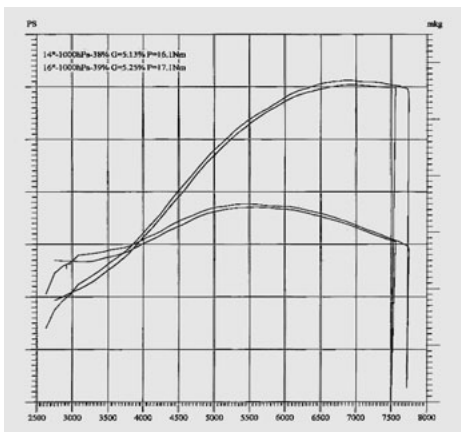
Im Beschleunigungsprozess wird zur notwendigen Anfechtung die Beschleunigerpumpe im Keihin Vergaser aktiv. Der Einsatzpunkt ist durch eine Verstellerschraube am Vergaser definiert, eine Begrenzung nach oben findet nur durch das Pumpenvolumen statt. In der

Praxis hat sich gezeigt, dass die Pumpe lange intensiv arbeitet (ca. 2 Sekunden) und eine Reduzierung der Einspritzdauer auf ca. 1,2 Sekunden mehr Leistung und Agilität bringt. Die Limitierung der Einspritzzeit ist serienmäßig nicht vorhanden, kann aber günstig nachgerüstet werden. Vorteilhaft ist auch, dass die von uns vorgeschlagene Einspritzdauer von ca. 1,2 Sekunden durch eigene individuelle Einstellungen bis zur Maximaldauer einstellbar wird. Der Umbau ist kurzfristig in unserer Werkstatt möglich. Umbauaufwand im Rahmen einer EXC

Inspektion € **46,50**

Umbauaufwand wenn uns der Vergaser zugeschickt wird € **22,50**

(Wenn Ihr Versand telefonisch oder per Email avisiert wird, kann der Rückversand spätestens nach 24 Stunden erfolgen)



VERGLEICH OHNE (UNTEN) UND MIT REDUZIERUNG DER BESCHLEUNIGERPUMPE (OBEN)

SOMMER TIPP ! ▼

SX F 250 BEDÜSUNGSALENTIVEN

Praxistests haben gezeigt, dass die Spontanität und Leistung bei nicht durchschnittlichen Temperaturen wie folgt verbessert werden kann:

- Temperaturen über 30 Grad: Nadel OBETP in der 4. v.o., Gemischschraube ca. 0,25 reduzieren
- Tiefsand, geringe Meereshöhe, 10 – 30 Grad: Hauptdüse 180, Nadel OBEKP 3.v.o.
- Verwendung der Akrapovickomplettanlage, Temperatur 10 – 25 Grad, Meereshöhe 300 – 1500m: zusätzlich sollte die Leak Jet Größe 50 in der Schwimmerkammer verschraubt werden.

[20524] € **8,85**

EXC/SX RACING OPTIMAL

Der Keihinvergaser an der EXC/SX RACING verfügt über eine Datenabgabe zur CDI und ist damit relevant zur Leistungsabgabe, Laufkultur und Startverhalten. Die Seriengrundeinstellung erfolgt werkseitig über ein Potentiometer (einstellbar). Bei einem Gebrauchtfahrzeug oder erfolgtem unkoordiniertem Arbeiten am Vergaser sollte die Neueinstellung wieder perfekt vorgenommen werden. Im Rahmen einer Inspektion kann am Fahrzeug zusätzlich die Einstellung kontrolliert und ggfs. individuell verbessert werden, sodass eine Optimierung, aber nie eine Verschlechterung erzielt wird. Zusatzarbeiten im Rahmen einer EXC/SX Inspektion € **5,00**

SOMMER TIPP ! ▼

EXC/SX LEISTUNGSVERLUST ODER EIN KOMISCHES GEFÜHL

Ein schlecht sitzender Luftfilter oder ein ignorierter Luftfilterwechsel können beim Offroadeinsatz den abdichtenden Bauteilen im Brennraum arg zusetzen. Sollte der Luftfilter mal so kritisch ausgesehen haben und man hat ein ungutes Gefühl, ob das Material hierdurch in Mitleidenschaft gezogen wurde, kann man „von außen“ kontrollieren lassen, ob Einlass- oder Auslassventile oder Kolbenringe noch regelkonform abdichten.

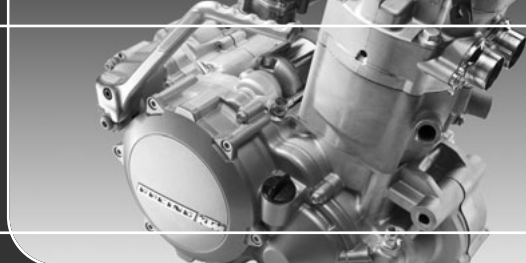
Mittels eines Druckverlusttesters können wir den Zustand ohne Motordemontage feststellen. Weiterhin ist eine Undichtheit der einzelnen Bauteile: ein oder aller Ventile, ein gebrochener Kolbenring akustisch einfach festzustellen, ein Vorteil gegenüber einer normalen Kompressionsmessung, welche keine Information über den konkreten Verursacher gibt. Die Diagnose mittels Druckverlusttester ist beim Einzylinder rasch machbar.





TUNING

EXC/SX LEISTUNG UND NEUE HUBRÄUME



SOMMER TIPP ! ▼

EXC RACING 525 2005 – 07

Bei höheren Außentemperaturen kann die verwendete Sportseriennadel OBDTR statt der vorgeschlagenen 5.v.o. auf die 4 von oben umgehängt werden. Das umhängen sollte für den Enduroeinsatz erfolgen, wenn die 525er „ganz unten“ unsauber anläuft.

EXC/SX LEISTUNG

Mehrleistung für den Wettbewerb und vor allem für den Supermotoeinsatz wird immer häufiger gewünscht und ist auch machbar. Bei den Sportschalldämpfern ist das Akrapovicprogramm führend, welche im folgenden Beispiel mit einer Zylinderkopfbearbeitung – SOMMER RED SPECIAL kombiniert wurde. Neben der Akrapovicanlage fallen folgende Zusatzaufgaben bei einer angelieferten EXC an:

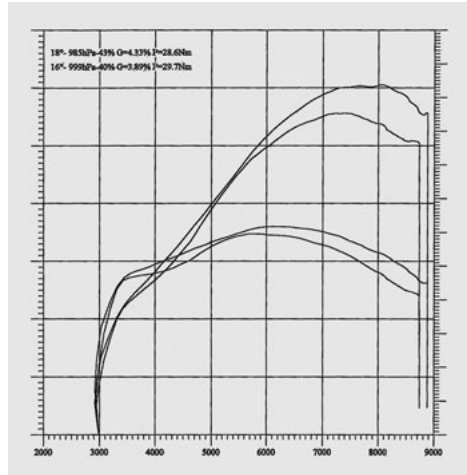
KOPFBERBEITUNG

SOMMER RED SPECIAL € 245,00

DEMONTAGE UND NEUMONTAGE

DES ZYLINDERKOPFES € 125,00

MATERIALAUFWAND Ventilneueinstellung, benötigtes Material (Dichtungen, Steuerkettenschloss) ca. € 30,00



LEISTUNGSVERGLEICH EXC 525 SERIE/
SOMMER RED SPECIAL MIT AKRAPOVIC-
TITANANLAGE

Wer seine SX/EXC mit einer anderen Motorcharakteristik möchte, kann folgende neue Hubräume gestalten. Diese Umgestaltung ist interessant und budgetfreundlich, wenn sowieso eine große Motorüberholung oder Reparatur ansteht.

540ER AUF BASIS DER 520ER/525ER

Kit aus Kolben, Zylinder und notwendigen Kleinteilen für den Umbau. Ergebnis ist nun noch mehr Leistung und Drehmoment.

[10658] € 980,00

SOMMER TIPP ! ▼

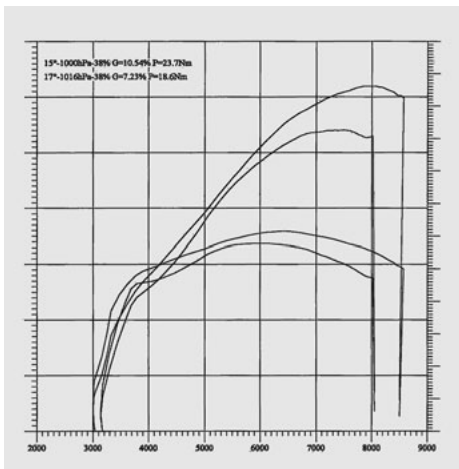
EXC RACING 450/400 2004-07

Bei diesen Hubräumen kann das Arbeiten mit der Nadelposition einen individuellen Fortschritt bringen.

Sollte in kälteren Jahreszeiten „unten“ verstärkt ein Loch feststellbar sein, kann die Vergasernadel gegenüber der Grundeinstellung nach oben gehängt werden.

Da die Rastenposition immer von oben gezählt wird, platziert man den Clip eine Stufe tiefer. Gleichzeitig kann der Zustand der Nadel kontrolliert werden.

EINE NÄCHSTE LEISTUNGSSTUFE:



Spezielle Ventillfedern und Titantops für
4 Ventile € 195,00

Montagekosten würden im Falle einer Kopfbearbeitung nicht anfallen. Weitere Maßnahmen wie Titanventile, Kurbelwellenerleichterung und Feinwuchten, Hubraumvergrößerungen sind möglich. Bitte teilen Sie uns einfach Ihre individuellen Wünsche mit.

SUPERMOTO

Auch für den EXC/SX Luftfilterkasten gibt es einen Super Moto Luftfilter mit ca. 25% mehr Luftdurchlass

[14866] € 13,30

Schalldämpferalternativen für Ihre EXC/SX Racing finden Sie im Kapitel Schalldämpfer

552ER AUF BASIS DER 520ER/525ER

Strokerkurbelwelle mit 78mm Hub und erheblichem Drehmomentplus, ein sehr interessanter Schritt für alle Supermotospezialisten

[19011] € 699,00

350ER AUF BASIS DER EXC 250

Umbaukit bestehend aus Zylinder, Kolben mit Ringen und Bolzen, Kopf- und Fußdichtung

[14549] € 499,00

SOMMER TIPP ! ▼

EXC RACING 450/525 2003

Die EXC 450 Modellserie 2003 fuhr im ursprünglichen KTM-Wettbewerbstrim die Nadel OBDTN 2. Position von oben. In der Praxis hat sich die 3.v.o. für normale Temperaturen besser bewährt, für tiefe Temperaturen kann sogar die 4.v.o. gefahren werden. Ein möglicher „Blubb“ unten kann hierdurch reduziert werden. Die 2. Pos. v.o. ist für hohe Temperaturen in Kombination mit Höhen die beste Empfehlung. Die Hauptdüse in Kombination mit dem Serienluftfilterdeckel und Serienschalldämpfer braucht nicht geändert zu werden. Bei der EXC 525 mit Serienluftfilterdeckel und Serienschalldämpfer sollte die Nadel in der 2. Position verbleiben. Änderungen der Hauptdüse haben mit der Serienkombination keinen Fortschritt gebracht.

SOMMER TIPP ! ▼

EXC RACING 400/520 '00 bis 02

Bei den EXC 400/520 Modellen ist dem Hersteller KTM bereits eine sehr gute Allroundabstimmung über die mitgelieferten Vergasernadeln für den Wettbewerb gelungen. Die Fahrer der Modellserie EXC 400-2000 können allerdings auf die 2002er Spezifikation wechseln. Die Grundabstimmung ist für den Endurowettbewerb wie folgt:

EXC 400
OBDTM
4. Pos.v.oben

EXC 520
OBDTM
2. Pos.v.oben

576ER AUF BASIS DES 540ER KITS

Strokerkurbelwelle mit 78mm Hub, bringen mit dem bereits montierten 540er das Drehmomentmaximum [19011] € 699,00
Spezialfußdichtung ist bei dieser Konstellation zwingend notwendig.

2 Stück je [10033] € 20,85

Bitte Dichtungen separat bestellen, Lieferzeiten müssen berücksichtigt werden.