

Information

Power Parts

7650119903504

1. 2008

3.211.343



KTM Sportmotorcycle AG
Stallhofnerstraße 3
A-5230 Mattighofen
www.ktm.com

KTM ***POWERPARTS***

Danke, dass Sie sich für KTM Power Parts entschlossen haben.

Alle unsere Produkte wurden nach den höchsten Standards entwickelt und gefertigt, unter Verwendung der besten verfügbaren Materialien.

KTM Power Parts sind rennerprobt und gewährleisten ultimative Performance.

KTM KANN NICHT VERANTWORTLICH GEMACHT WERDEN FÜR FALSCHES MONTAGE ODER VERWENDUNG DIESES PRODUKTS. Bitte befolgen Sie die Montageanleitung. Wenn bei der Montage Unklarheiten auftreten, wenden Sie sich bitte an eine KTM Fachwerkstätte. Danke.

Thank you for choosing KTM Power Parts!

All of our products are designed and built to the highest standards using the finest materials available.

KTM Power Parts are race proven to offer the ultimate in performance.

KTM WILL NOT BE HELD LIABLE FOR IMPROPER INSTALLATION OR USE OF THIS PRODUCT. Please follow all instructions provided. If you are unsure of any installation procedure, please contact a certified KTM dealer.

Thank you.

Grazie per aver deciso di acquistare un prodotto KTM Power Parts.

Tutti i nostri prodotti sono stati sviluppati e realizzati secondo i massimi standard e con l'impiego dei migliori materiali disponibili.

Le KTM Power Parts sono collaudate nelle competizioni ed assicurano altissime prestazioni.

KTM NON PUÒ ESSERE RESA RESPONSABILE PER UN MONTAGGIO O USO IMPROPRIO DI QUESTO PRODOTTO. Per favore osservate le istruzioni nel manuale d'uso. Se dovessero sorgere dei dubbi al montaggio, rivolgetevi ad un'officina specializzata KTM.

Grazie.

Nous vous remercions d'avoir choisi KTM Power Parts.

Tous nos produits ont été développés et réalisés selon les plus hauts standards et en utilisant les meilleurs matériaux disponibles.

Les Power Parts de KTM ont fait leurs preuves en compétition et garantissent les meilleures performances.

LA RESPONSABILITÉ DE KTM NE SAURAIT ÊTRE ENGAGÉE EN CAS D'ERREUR DANS LE MONTAGE OU L'UTILISATION DE CE PRODUIT.

Il convient de respecter les instructions de montage.

Si quelque chose n'est pas clair lors du montage, il faut s'adresser à un agent KTM.

Merci.

Gracias por haberse decidido por el Power Parts KTM.

Todos nuestros productos han sido desarrollados y producidos según los estándares más altos utilizando los mejores materiales disponibles.

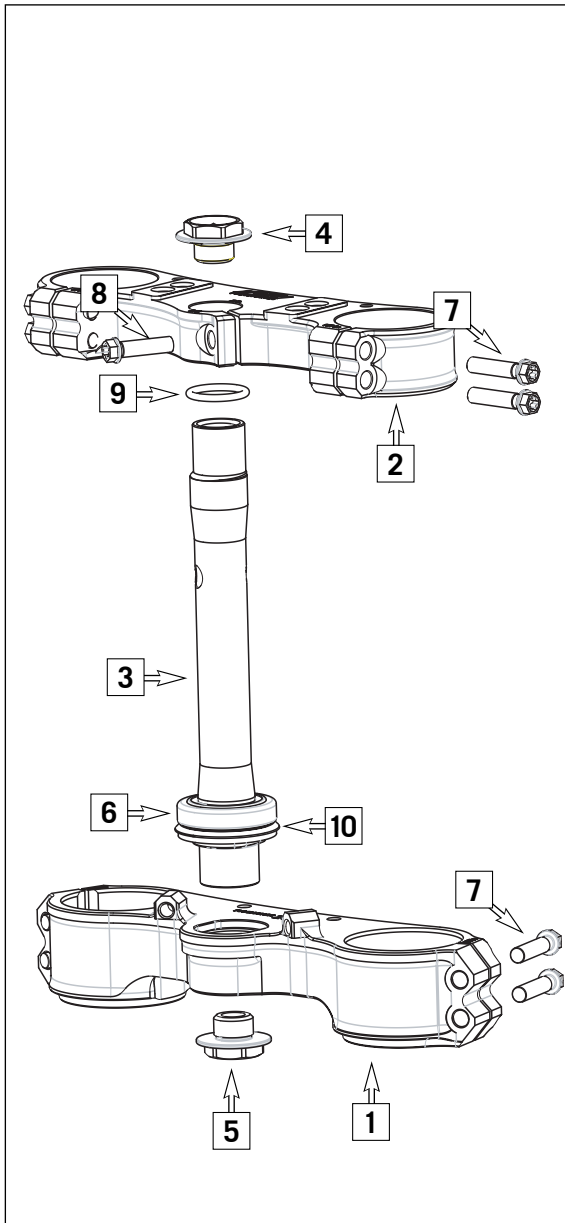
Las KTM Power Parts están probadas en competencia y garantizan un óptimo rendimiento.

NO SE PUEDE HACER RESPONSABLE A LA KTM POR UN MONTAJE O UN USO INCORRECTO DE ESTE PRODUCTO.

Le rogamos seguir las instrucciones para el montaje.

Si durante el montaje resultan confusiones le rogamos contactar a un taller especializado KTM.

Gracias.

**Lieferumfang:**

- 1x Gabelbrücke unten (1)
- 1x Gabelbrücke oben (2)
- 1x Gabelschaftrohr (3)
- 1x Steuerkopfschraube (4)
- 1x Bundschraube (5)
- 1x Kegelrollenlager (6)
- 8x SK. Bundschraube M8x40 (7)
- 1x SK. Bundschraube M8x30 (8)
- 1x O-Ring (9)
- 1x O-Ringträger (10)

76501033000
 54801036000
 54801036100
 54201081100
 0025080406
 00250803065
 0770025035
 54601084100

Montage

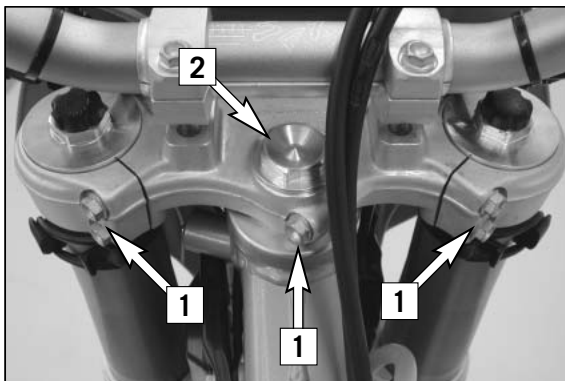
Das gereinigte Motorrad am Rahmen so abstützen, dass das Vorderrad angehoben ist. Vorderrad, Lichtmaske, Lenker und Bremssattelträger demonstrieren. Gabel und obere Gabelbrücke demontieren.

⚠ ACHTUNG

WENN DIE OBERE GABELBRÜCKE ENTFERNT IST, KANN EIN WEGRUTSCHEN BZW. NACH UNTEN TAUCHEN DER GABEL SEHR LEICHT PASSIEREN.

Darauf achten, dass keine Leitungen geknickt werden. O-Ring, Schutzring und Lager abziehen. Untere Gabelbrücke samt Gabelschaftrohr nach unten herausziehen. Darauf achten, dass kein Schmutz in den Steuerkopf dringt.

Lager [6] der neuen Gabelbrücke einfetten (z.B. mit Motorex Long Therm 2000) und das Fahrzeug in sinngemäß umgekehrter Reihenfolge mit der Gabelbrücke zusammenbauen und die Steuerkopflagerung einstellen. Anzugsdrehmomente laut Drehmomentliste der Bedienungsanleitung.

**Steuerkopflagerung prüfen und nachstellen**

Die Steuerkopflagerung sollte regelmäßig auf Spiel geprüft werden. Zum Prüfen stützt man das Motorrad am Rahmen so ab, dass das Vorderrad angehoben ist. Nun versucht man die Gabel nach vorne und hinten zu bewegen, dabei darf kein Spiel spürbar sein. Zum Nachstellen die 5 Klemmschrauben [1] der oberen Gabelbrücke lockern und die Steuerkopfschraube [2] nachdrehen, bis kein Spiel mehr vorhanden ist. Keinesfalls die Steuerkopfschraube fest anziehen, da sonst die Lager beschädigt werden. Mit einem Kunststoffhammer leicht auf die obere Gabelbrücke klopfen, um ein Verspannen zu vermeiden und die 5 Klemmschrauben mit 15 Nm festziehen.

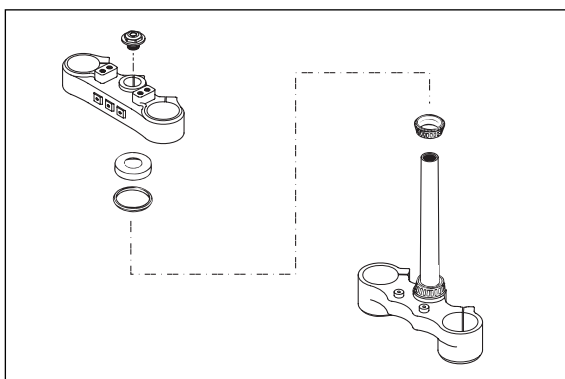
⚠ ACHTUNG

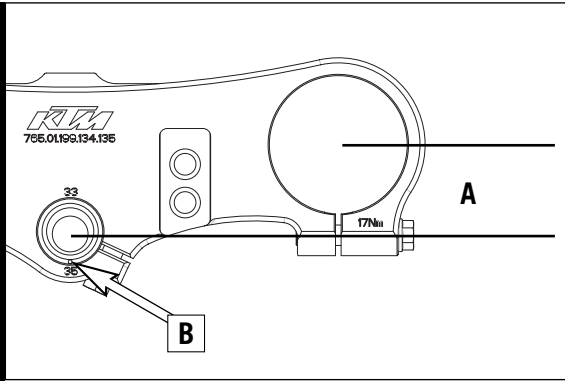
IST DIE STEUERKOPFLAGERUNG NICHT SPIELFREI EINGESTELLT, TRITT UNRUHIGES FAHRVERHALTEN AUF. DAS MOTORRAD KANN DABEI AUSSER KONTROLLE GERATEN.

! VORSICHT

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

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



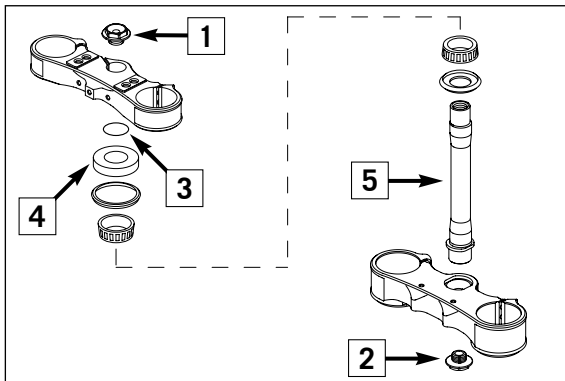


Gabelversatz (Nachlauf) ändern

Der Versatz [A] der Gabel (Mitte Gabelbeine - Mitte Steuerkopflager) kann wahlweise auf 33 bzw. 35 mm eingestellt werden. Das Handling kann dadurch noch besser den Rennstrecken angepaßt werden.

Welcher Versatz eingestellt ist, sehen Sie nach Abnehmen der Steuerkopfschraube. Befindet sich die Markierung [B] vorne, beträgt der Versatz 33 mm. Mit dieser Einstellung erzielen Sie bessere Fahrstabilität auf schnellen Rennstrecken.

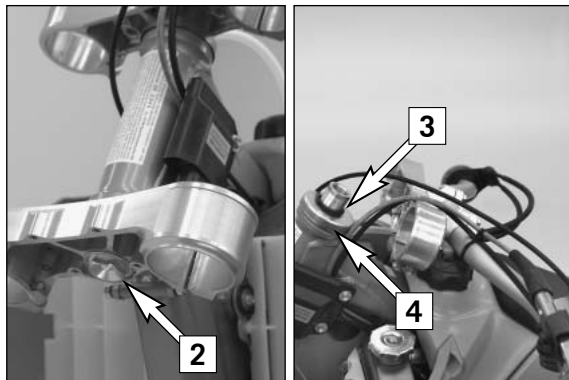
Befindet sich die Markierung [B] hinten, beträgt der Versatz 35 mm. Mit dieser Einstellung erzielen Sie besseres Handling in engeren Kurven.



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

Klemmschrauben lösen und Gabelbeine aus den Gabelbrücken nehmen. Bundschraube [2] der unteren Gabelbrücke 2 Umdrehungen lockern. Steuerkopfschraube [1] an der oberen Gabelbrücke entfernen, Klemmschraube lockern und obere Gabelbrücke auf die Sitzbank legen. O-Ring [3] und Schutzring [4] abnehmen.

Mit einem Gummihammer leicht auf die untere Gabelbrücke klopfen, um das Gabelschaftrohr [5] aus dem Lagersitz zu bewegen. Untere Gabelbrücke mit Gabelschaftrohr aus dem Steuerkopf nehmen.

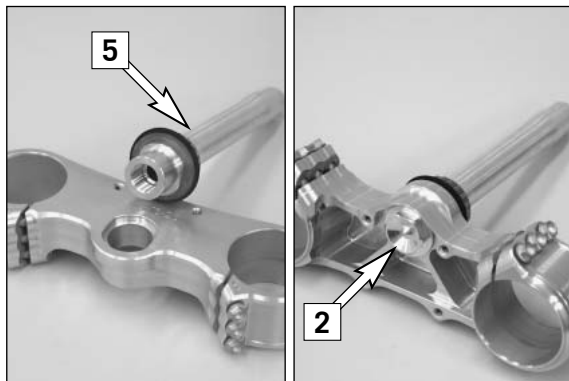


Bundschraube an der unteren Gabelbrücke entfernen und Gabelschaftrohr herausziehen. Alle Teile gründlich reinigen. Gabelschaftrohr um 180° verdreht in die Gabelbrücke stecken. Die Bundschraube mit Loctite 243 sichern und bis zum Anschlag eindrehen.

⚠ ACHTUNG

- DIE BUNDSCHRAUBE (2) IST MIT LOCTITE 243 ZU SICHERN.
- VERWECHSELN SIE DIE STEUERKOPFSCHRAUBE (1) NICHT MIT DER BUNDSCHRAUBE (2).

Steuerkopflager und Dichtelemente fetten.



Untere Gabelbrücke, oberes Steuerkopflager, Schutzring, O-Ring, obere Gabelbrücke und Steuerkopfschraube montieren.

Bundschraube [2] der unteren Gabelbrücke mit 60 Nm festziehen.

Gabelbeine montieren und Klemmschrauben der unteren Gabelbrücke in 3 Durchgängen mit 10 Nm festziehen.

Steuerkopflager spielfrei einstellen (siehe Abschnitt Steuerkopflagerung prüfen und nachstellen) und Klemmschrauben der oberen Gabelbrücke in 3 Durchgängen mit 15 Nm festziehen.

Vorderradkotflügel montieren und Schrauben mit 10 Nm festziehen.

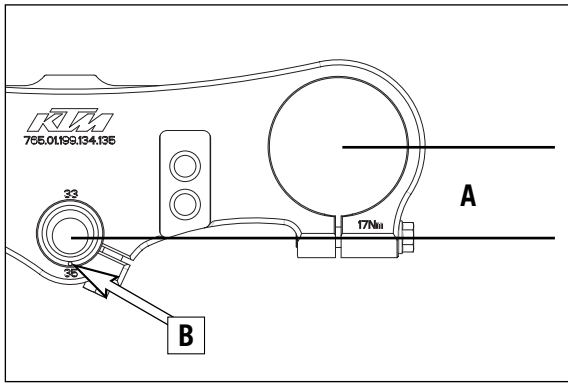
Handbremszylinder montieren und Schrauben mit 10 Nm festziehen.

Lichtmaske montieren.

Vorderrad montieren (siehe Bedienungsanleitung Abschnitt Vorderrad aus- und einbauen).

⚠ ACHTUNG

ALLE SCHRAUBEN UND MUTTERN SIND LAUT DEN ANGEgebenEN DREHMOMENTWERTEN MIT EINEM DREHMOMENTSCHLÜSSEL ANZUZIEHEN. WERDEN SCHRAUBEN UND MUTTERN ZU WENIG ANGEZOGEN, KÖNNEN DIESE LOCKER WERDEN UND DAS MOTORRAD KANN WÄHREND DER FAHRT AUSSER KONTROLLE GERATEN. WERDEN DIE SCHRAUBEN UND MUTTERN ZU FEST ANGEZOGEN, KÖNNEN GEWINDE UND BAUTEILE BESCHÄDIGT WERDEN.

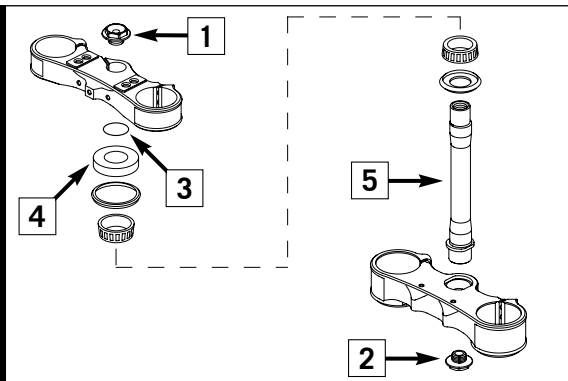


Changing the fork offset

The offset [A] of the fork (center of fork legs - center of steering head bearing) can be set to 33 or 35 mm, as required. In this way, handling can be even more closely adapted to the race course.

You can see which offset has been set after removing the steering head screw. If the marking [B] is at the front, the offset is 33 mm. This setting will give you better riding stability on fast race courses.

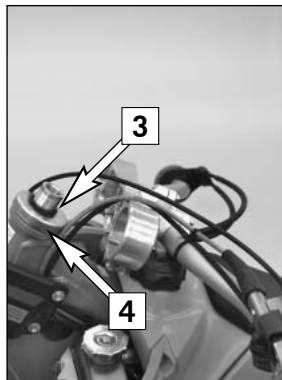
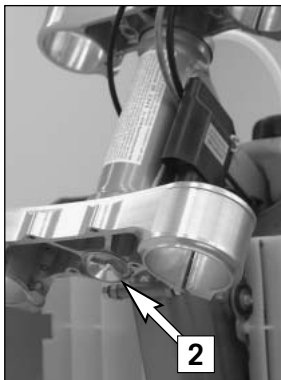
If the marking [B] is at the rear, the offset is 35 mm. This setting will give you better handling in tight curves.



To adjust the offset, remove the front wheel and take off the front fender. Remove the screw of the headlamp mask and take off the headlamp mask. Remove the clamp screw of the hand brake cylinder and attach the hand brake cylinder to the left fork leg using a cable tie or similar aid to avoid kinking the brake line.

Remove the clamp screws and take the fork legs out of the triple clamps. Loosen the collar screw [2] of the lower triple clamp by two turns. Remove the steering head screw [1] on the upper triple clamp, loosen the clamp screw and place the upper triple clamp on the seat. Take off the O-ring [3] and protective ring [4].

Using a rubber mallet, strike the lower triple clamp lightly to move the steering stem [5] out of the bearing seat. Take the lower triple clamp with the steering stem out of the steering head.

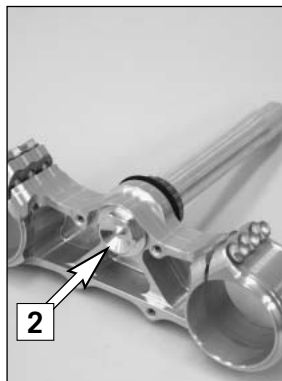
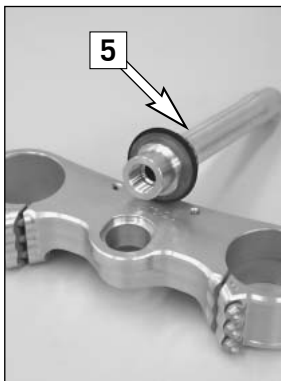


Remove the collar screw on the lower triple clamp and pull out the steering stem. Clean all parts thoroughly. Insert the steering stem into the triple clamp turned by 180°. Secure the collar screw with Loctite 243 and screw it all the way in.

⚠ WARNING

- SECURE THE COLLAR SCREW [2] WITH LOCTITE 243.
- DO NOT MISTAKE THE STEERING HEAD SCREW [1] FOR THE COLLAR SCREW [2].

Grease the steering head bearing and sealing elements.



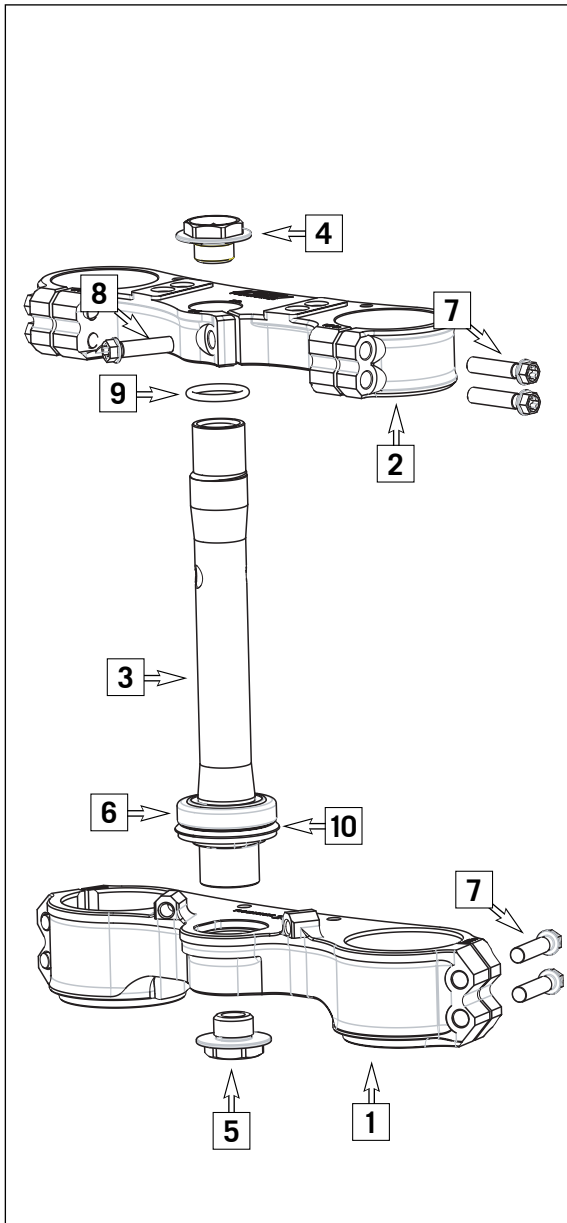
Mount the lower triple clamp, upper steering head bearing, protective ring, O-ring, upper triple clamp and steering head screw. Tighten the collar screw [2] of the lower triple clamp to 60 Nm. Mount the fork legs and tighten the clamp screws of the lower triple clamp to 10 Nm in 3 cycles.

Adjust the steering head bearing so it is free of play (see "Checking and adjusting the steering head bearing") and tighten the clamp screws of the upper triple clamp to 15 Nm in 3 cycles.

Mount the front fender and tighten the screws to 10 Nm. Mount the hand brake cylinder and tighten the screws to 10 Nm. Mount the headlamp mask. Mount the front wheel (see "Removing and mounting the front wheel" in the owner's manual).

⚠ WARNING

ALL SCREWS AND NUTS MUST BE TIGHTENED TO THE SPECIFIED TORQUE VALUES USING A TORQUE WRENCH. IF SCREWS AND NUTS ARE NOT TIGHTENED SUFFICIENTLY, THEY MAY LOOSEN AND THE MOTORCYCLE GO OUT OF CONTROL DURING OPERATION. IF THE SCREWS AND NUTS ARE TOO TIGHT, THE THREADS AND COMPONENTS MAY BE DAMAGED.



Volume della fornitura:

N. 1 Piastra forcella inferiore (1)	76501033000
N. 1 Piastra forcella superiore (2)	54801036000
N. 1 Perno dello sterzo (3)	54801036100
N.1 Vite canotto di sterzo (4)	54201081100
N.1 Vite flangiata (5)	0025080406
N. 1 Cuscinetto a rulli conici (6)	00250803065
N. 8 Viti flangiata a testa esagonale (7)	0770025035
N. 1 Vite flangiata a testa esagonale (8)	54601084100
N. 1 O-Ring (9)	
N.1 Supporto per O-Ring (10)	

Montaggio

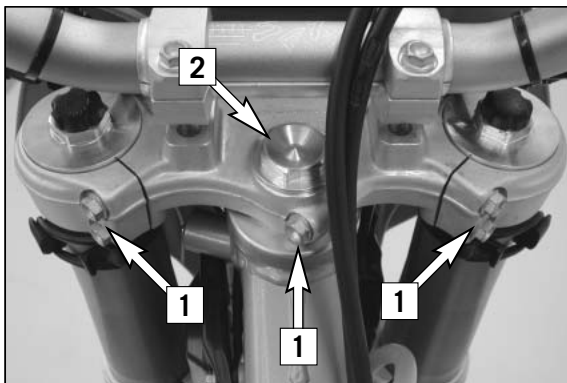
Posizionare la motocicletta pulita sul telaio in modo da tenere sollevata la ruota anteriore. Smontare ruota anteriore, maschera del faro, manubrio e il supporto della pinza del freno. Smontare forcella e piastra superiore della forcella.

⚠ ATTENZIONE

DOPO AVER RIMOSSO LA PIASTRA SUPERIORE DELLA FORCELLA, LA FORCELLA POTREBBE FACILMENTE SCIVOLARE O SLITTARE IN BASSO.

Fare attenzione a non piegare i tubicini. Rimuovere O-ring, anello di protezione e cuscinetto. Estrarre dal basso la piastra inferiore della forcella unitamente al perno di sterzo. Fare attenzione che nel canotto di sterzo non penetri dello sporco.

Ingrassare i cuscinetti [6] della nuova piastra della forcella (es. con Motorex Long Therm 2000) e rimontare il veicolo in ordine inverso con la piastra della forcella e regolare il cuscinetto del canotto di sterzo. Coppie di serraggio secondo lista corrispondente contenuta nel manuale d'uso.



Regolazione e controllo del cuscinetto del canotto di sterzo

Il gioco del cuscinetto del canotto di sterzo dovrebbe essere controllato regolarmente. Per eseguire il controllo posizionare la motocicletta sul telaio in modo da tenere sollevata la ruota anteriore. Ora tentare di muovere la forcella in avanti e indietro, durante tale operazione non si dovrebbe sentire alcun gioco. Per eseguire una regolazione, allentare le 5 viti di serraggio [1] della piastra superiore della forcella e ruotare la vite del canotto di sterzo [2] sino ad eliminare completamente il gioco. Non serrare mai completamente la vite del canotto di sterzo per non danneggiare i cuscinetti. Per evitare un serraggio eccessivo battere leggermente con un martello in plastica sulla piastra superiore della forcella e stringere le 5 viti di serraggio con 15 Nm.

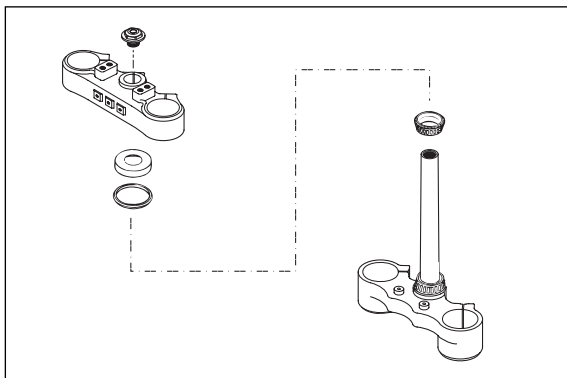
⚠ ATTENZIONE

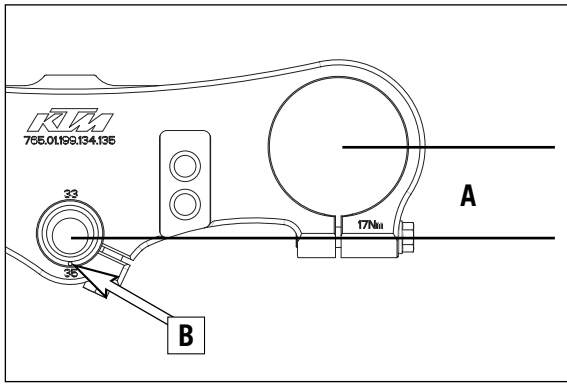
SE IL CUSCINETTO DEL CANNOTTO DI STERNO E' ALLENTATO, LA GUIDA RISULTERA' INSTABILE. SI POTREBBE QUINDI PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA.

! AVVERTIMENTO

GUIDANDO PER UN LUNGO PERIODO DI TEMPO CON IL CUSCINETTO DEL CANNOTTO DI STERZO ALLENTATO SI DANNEGGIANO I CUSCINETTI E IN SEGUITO LE SEDI DEI CUSCINETTI.

I cuscinetti del canotto di sterzo dovrebbero essere lubrificati perlomeno annualmente (es. con Motorex Long Therm 2000).



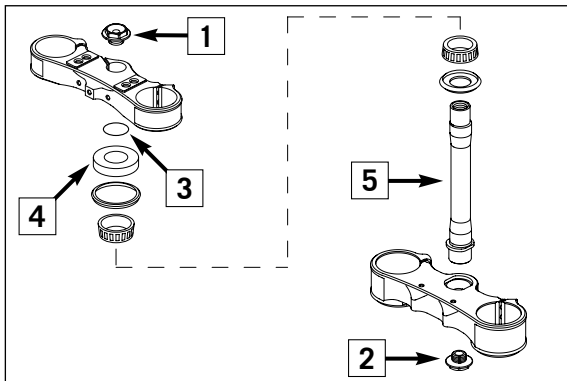


Modificare l'avancorsa

Lo spostamento **[A]** della forcella (centrale sugli steli della forcella - centrale sui cuscinetti del canotto di sterzo) può essere impostato a scelta su 33 o 35mm. In questo modo è possibile adattar ancor meglio la maneggevolezza al percorso di gara.

L'avancorsa impostata è visibile dopo aver rimosso la vite del canotto di sterzo. Se la marcatura **[B]** è posizionata in avanti, lo spostamento è di 33 mm. Questa regolazione consente di raggiungere una migliore stabilità di guida su percorsi di gara veloci.

Se la marcatura **[B]** si trova indietro, lo spostamento è di 35 mm. Questa regolazione consente una migliore maneggevolezza in curve strette.



Per regolare lo spostamento smontare la ruota anteriore e togliere il parafrangente anteriore. Rimuovere la vite della maschera del faro e smontare la maschera. Togliere le viti di serraggio della pompa del freno anteriore e fissare la pompa allo stelo della forcella utilizzando una fascetta o simile per non danneggiare la tubazione del freno.

Allentare le viti di serraggio e rimuovere lo stelo dalla piastra della forcella. Allentare di due giri la vite flangiata **[2]** della piastra inferiore della forcella. Rimuovere la vite del canotto dello sterzo **[1]** sulla piastra superiore della forcella, allentare la vite di serraggio e poggiare la piastra superiore sul sellino. Togliere l'O-ring **[3]** e l'anello di protezione **[4]**.

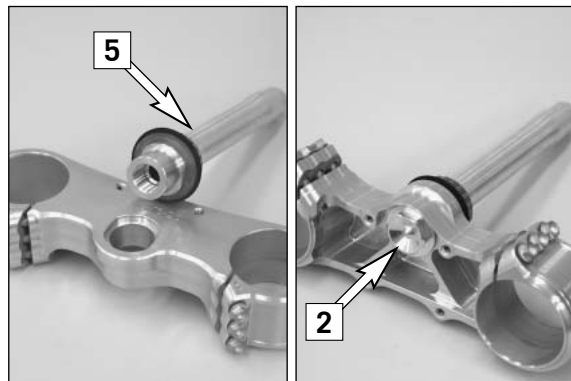
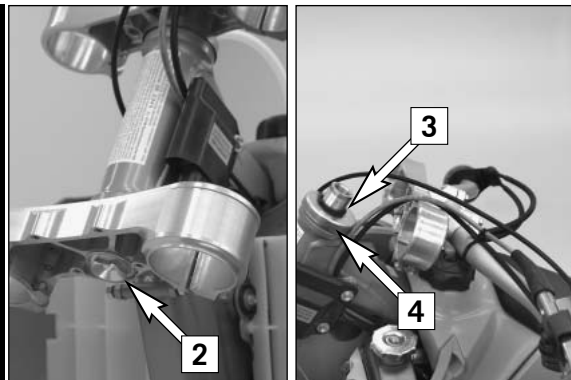
Per muovere il perno di sterzo **[5]** dalla sede del cuscinetto battere sulla piastra inferiore della forcella utilizzando un martello in plastica. Rimuovere la piastra inferiore della forcella e il perno dal canotto dello sterzo.

Togliere la vite flangiata sulla piastra inferiore della forcella ed estrarre il perno dello sterzo. Pulire con cura tutti i pezzi. Inserire il perno dello sterzo nella piastra della forcella ruotandolo di 180°. Fissare la vite flangiata utilizzando Loctite 243 e ruotarla sino in battuta.

⚠ ATTENZIONE

- FISSARE LA VITE FLANGIATA **[2]** UTILIZZANDO LOCTITE 243.
- NON SCAMBIARE LA VITE DEL CANNOTTO DI STERZO **[1]** CON LA VITE FLANGIATA **[2]**.

Ingrassare il cuscinetto del canotto dello sterzo e gli elementi di tenuta.



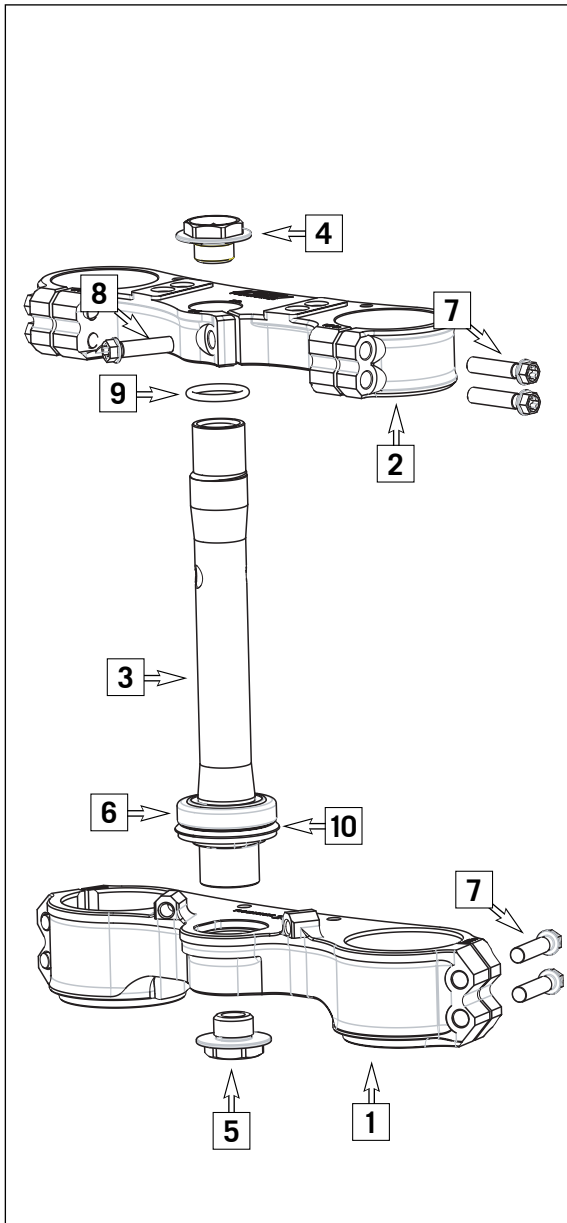
Montare la piastra inferiore della forcella, il cuscinetto del canotto sterzo superiore, l'anello di protezione, l'O-ring, la piastra superiore della forcella e la vite del canotto di sterzo. Stringere la vite flangiata **[2]** della piastra inferiore della forcella con 60 Nm. Montare gli steli della forcella e stringere le viti di serraggio della piastra inferiore della forcella in 3 passaggi con 10 Nm.

Regolare il cuscinetto del canotto dello sterzo affinché non abbiano alcun gioco (vedere sezione Regolazione e controllo del cuscinetto del canotto di sterzo) e stringere in tre passaggi con 15 Nm le viti di serraggio della piastra superiore della forcella.

Montare il parafrangente anteriore e serrare le viti con 10 Nm. Montare la pompa del freno anteriore e serrare le viti con 10 Nm. Montare la maschera del faro. Montare la ruota anteriore (vedere manuale d'uso alla sezione Montaggio e smontaggio ruota anteriore).

⚠ ATTENZIONE

STRINGERE TUTTE LE VITI E TUTTI I DATI CON UNA CHIAVE DINAMOMETRICA SECONDO LE COPPIE DI SERRAGGIO INDICATE. IL SERRAGGIO INSUFFICIENTE DELLE VITI E DEI DADI CAUSA L'ALLENTAMENTO DI QUESTE E LA PERDITA DEL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA DURANTE LA GUIDA. IL SERRAGGIO ECCESSIVO DELLE VITI E DEI DADI CAUSA IL DANNEGGIAMENTO DEI FILETTI E DEI COMPONENTI.



Contenu de la livraison:

- 1x té de fourche inférieur (1)
- 1x té de fourche supérieur (2)
- 1x tube de fourche (3)
- 1x vis de tête de direction (4)
- 1x vis à épaulement (5)
- 1x roulement à rouleaux coniques (6)
- 8x vis à épaulement à tête fraisée M8x40 (7)
- 1x vis à épaulement à tête fraisée M8x30 (8)
- 1x joint torique (9)
- 1x porte-joint torique (10)

- 76501033000
- 54801036000
- 54801036100
- 54201081100
- 0025080406
- 00250803065
- 0770025035
- 54601084100

Montage

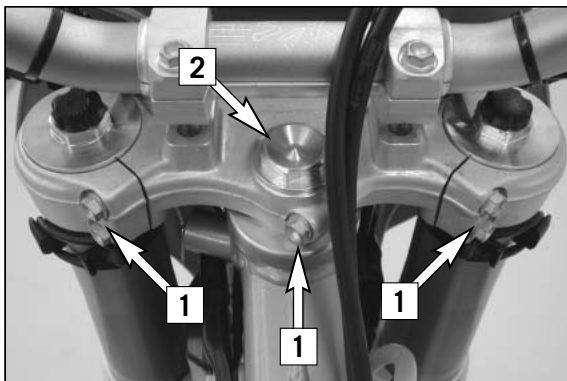
Béquiller la moto nettoyée au niveau du cadre de manière à ce que la roue avant soit soulevée. Déposer la roue avant, la plaque-phare, le guidon et le support d'étrier de frein. Déposer la fourche et le té de fourche supérieur.

⚠ ATTENTION

A L'ISSUE DU RETRAIT DU TÉ DE FOURCHE SUPÉRIEUR, LA FOURCHE RISQUE DE GLISSER OU DE PLONGER TRÈS FACILEMENT.

Veiller à ce qu'aucune durite ne soit pliée. Retirer le joint torique, la bague de protection et le palier. Retirer le té de fourche inférieur et le tube de fourche par le bas. Veiller à ce que des impuretés ne pénètrent pas dans la tête de direction.

Graisser le palier [6] du nouveau té de fourche (par ex. à la Motorex Long Therm 2000) et remonter le té de fourche sur le véhicule en procédant en sens inverse des étapes de démontage, puis régler les paliers de la tête de direction. Utiliser les couples de serrage indiqués dans la liste du même nom disponible dans le manuel d'utilisation.



Vérifier et régler les paliers de tête de direction

Le jeu des paliers de tête de direction doit être contrôlé régulièrement. Pour le vérifier, béquiller la moto au niveau du cadre de manière à ce que la roue avant soit soulevée. Essayer ensuite de faire bouger la fourche vers l'avant et vers l'arrière. Lors de l'opération, aucun jeu ne doit être perceptible. Pour procéder à l'ajustage, desserrer un peu les 5 vis de fixation [1] du té de fourche supérieur, puis resserrer la vis de tête de direction [2] jusqu'à ce que le jeu disparaisse. Ne serrer en aucun cas la vis de tête de direction fermement, car cela endommagerait les paliers. Avec un maillet en plastique, frapper légèrement sur le té de fourche supérieur, afin d'éviter qu'il ne se déforme, puis serrer fermement les 5 vis de fixation à un couple de 15 Nm.

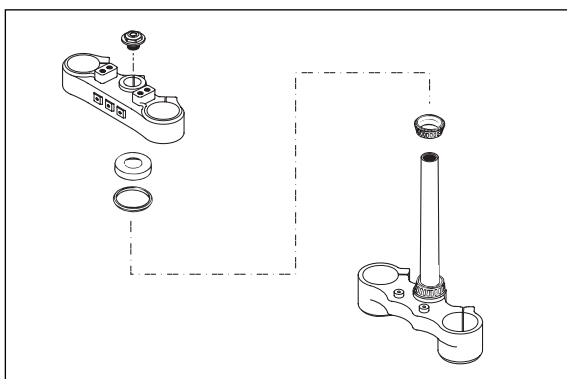
⚠ ATTENTION

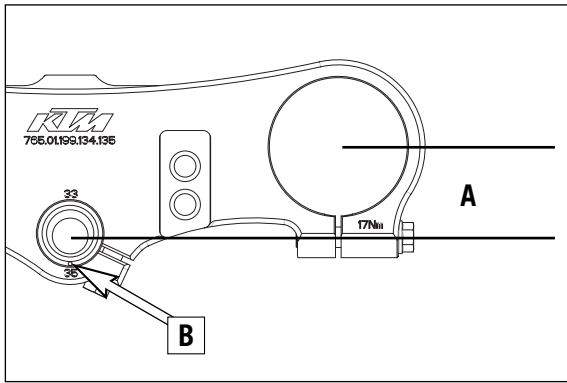
SI LE REGLAGE RÉALISÉ NE PERMET PAS À LA TÊTE DE DIRECTION D'ÊTRE EXEMPTÉ DE JEU; CECI ENTRAÎNE UN COMPORTEMENT ROUTIER INSTABLE. UNE PERTE DE CONTRÔLE DU VÉHICULE RISQUE DE SE PRODUIRE.

! ATTENTION

SI LA MOTO ROULE PENDANT PLUS OU MOINS LONGTEMPS AVEC DU JEU AU NIVEAU DE LA TÊTE DE DIRECTION; CECI ENTRAÎNE LA DESTRUCTION DES PALIERS PUIS DE LEUR LOGEMENT DANS LE CADRE.

Les paliers de tête de direction doivent être graissés au moins une fois par an (par ex. à la Motorex Long Therm 2000).



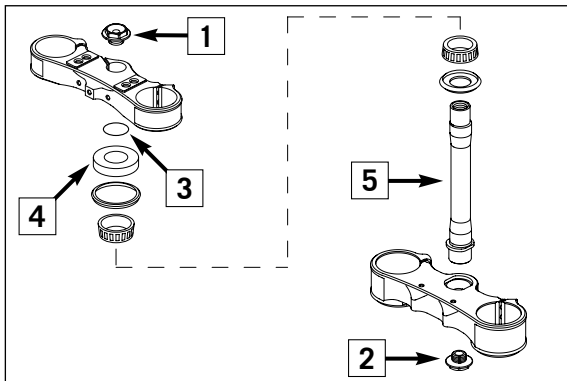


Modifier le déport de fourche

Le déport **[A]** de la fourche (centre bras de fourche - centre paliers de tête de direction) peut être réglé au choix à 33 ou 35 mm. Ceci permet d'adapter encore mieux la maniabilité aux circuits.

Le déport réglé est visible après le retrait de la vis de tête de direction. Si le repère **[B]** est devant, le déport est de 33 mm. Ce réglage permet d'obtenir une meilleure stabilité sur les circuits rapides.

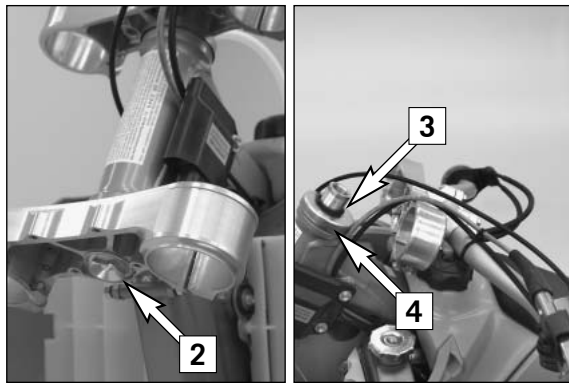
Si le repère **[B]** est derrière, le déport est de 35 mm. Ce réglage améliore la maniabilité dans les virages.



Pour modifier le déport, démonter la roue avant et retirer le garde-boue avant. Enlever la vis de la plaque-phare et déposer cette dernière. Enlever les vis de fixation du maître-cylindre de frein avant et fixer le maître-cylindre de frein avant au bras de fourche gauche à l'aide d'un collier pour câble, afin de ne pas plier la durite de frein.

Desserrer les vis de fixation et enlever les bras de fourche des tés de fourche. Desserrer de deux tours la vis à épaulement **[2]** du té de fourche inférieur. Retirer la vis de tête de direction **[1]** du té de fourche supérieur, desserrer la vis de fixation et placer le té de fourche supérieur sur la selle. Enlever le joint torique **[3]** et la bague de protection **[4]**.

A l'aide d'un maillet en plastique, frapper légèrement sur le té de fourche inférieur, pour que le tube de fourche **[5]** sorte du logement du palier. Retirer le té de fourche inférieur de la tête de direction.

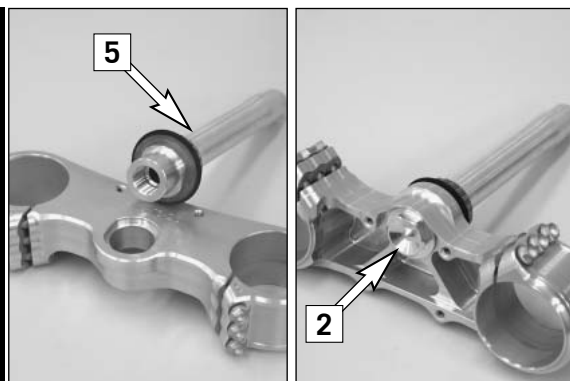


Enlever la vis à épaulement du té de fourche inférieur et enlever le tube de fourche. Nettoyer à fond toutes les pièces. Enfiler le tube de fourche tourné à 180° dans le té de fourche. Bloquer la vis à épaulement à la Loctite 243 et l'enfoncer jusqu'en butée en tournant.

⚠ ATTENTION

- BLOQUER LA VIS À ÉPAULEMENT **[2]** A LA LOCTITE 243.
- NE PAS CONFONDRE LA VIS DE TÊTE DE DIRECTION **[1]** ET LA VIS À ÉPAULEMENT **[2]**.

Graisser le palier de tête de direction et les éléments d'étanchéité.



Mettre le té de fourche inférieur, le palier de tête de direction supérieur, la bague de protection, le joint torique, le té de fourche supérieur et la vis de tête de direction en place. Serrer la vis à épaulement **[2]** du té de fourche inférieur à 60 Nm. Mettre les bras de fourche en place et serrer les vis de fixation du té de fourche inférieur en trois fois à 10 Nm.

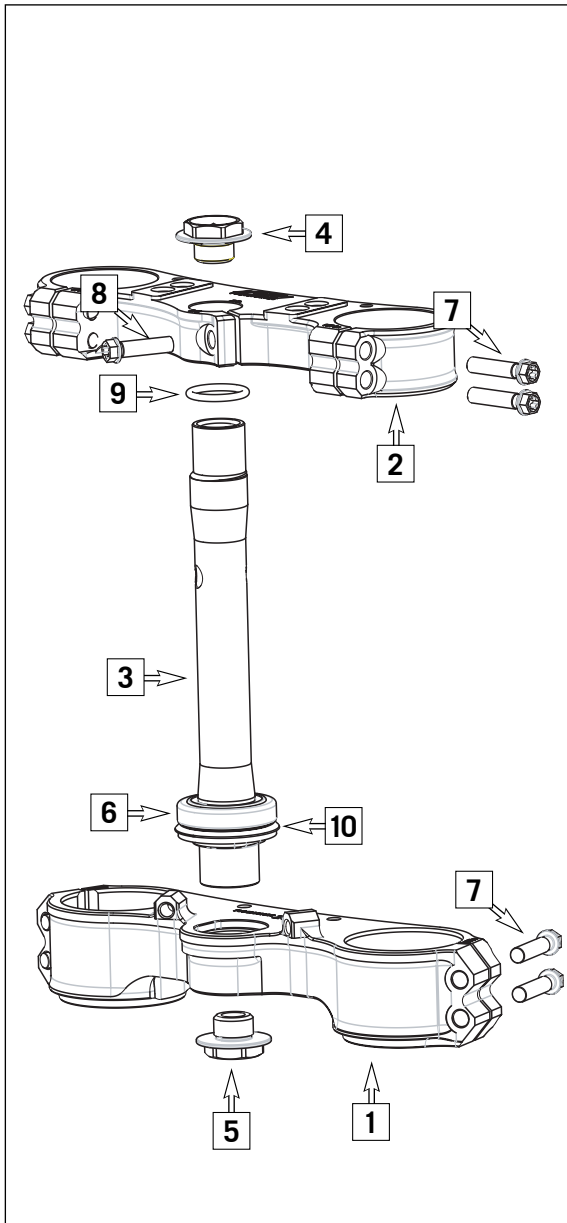
Régler les paliers de tête de direction de sorte qu'il n'ait pas de jeu (voir la section Vérifier et régler les paliers de tête de direction) et serrer les vis de fixation du té de fourche supérieur à 15 Nm en trois fois.

Mettre le garde-boue avant en place et serrer les vis à 10 Nm. Mettre le maître-cylindre de frein avant en place et serrer les vis à 10 Nm. Mettre la plaque-phare en place.

Mettre la roue avant en place (voir le manuel d'utilisation, section Déposer et poser la roue avant).

⚠ ATTENTION

TOUS LES ÉCROUS ET VIS DOIVENT ÊTRE SERRÉS À LA CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE EN RESPECTANT LES COUPLES DE SERRAGE INDICQUÉS. SI LEUR SERRAGE EST INSUFFISANT, LES ÉCROUS ET LES VIS RISQUENT DE SE DESSERRER; ENTRAÎNANT DONC UN RISQUE DE PERTE DE CONTRÔLE DE LA MOTO EN COURS DE ROUTE. UN SERRAGE TROP FERME DES VIS ET DES ÉCROUS RISQUE D'ENDOMMAGER LES FILETAGES ET DES COMPOSANTS.



Volumen de suministro:

1x tija inferior de la horquilla (1)	
1x tija superior de la horquilla (2)	
1x tubo de la tija de la horquilla (3)	76501033000
1x tornillo de la pipa de la dirección (4)	54801036000
1x tornillo de collarín (5)	54801036100
1x rodamiento de rodillos cónicos (6)	54201081100
8x tornillos de cabeza hexagonal con collarín M8x40 (7)	0025080406
1x tornillo de cabeza hexagonal con collarín M8x30 (8)	00250803065
1x junta tórica (9)	0770025035
1x soporte para la junta tórica (10)	54601084100

Montaje

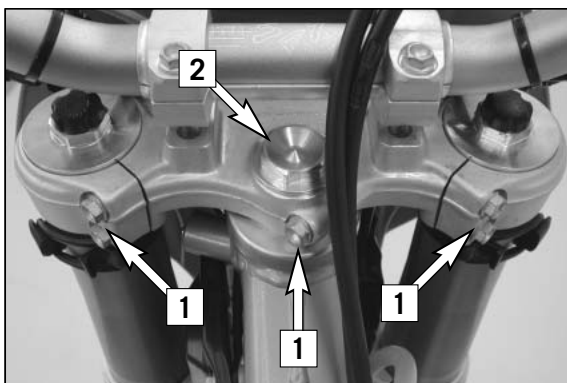
Calzar la motocicleta limpia debajo del chasis de modo que la rueda delantera quede levantada. Desmontar la rueda delantera, el soporte del faro, el manillar y el soporte de la pinza del freno. Desmontar la horquilla y la tija superior de la horquilla.

⚠ ATENCION

SI ESTÁ DESMONTADA LA TIJA SUPERIOR DE LA HORQUILLA, ES MUY FÁCIL QUE LA HORQUILLA SE RESBALE, O QUE SE DESPLACE HACIA ABAJO.

Asegurarse de que no puede doblarse ninguna conducción. Retirar la junta tórica, el anillo de protección y el cojinete. Extraer la tija inferior de la horquilla hacia abajo junto con el tubo de la tija de la horquilla. Asegurarse de que no puede entrar suciedad en la pipa de la dirección.

Engrasar el cojinete [6] de la tija de la horquilla nueva (por ejemplo, con Motorex Long Therm 2000), ensamblar de nuevo el vehículo con la tija de la horquilla repitiendo en orden inverso las tareas descritas y ajustar el cojinete de la pipa de la dirección. Los pares de apriete se indican en una lista en el Manual de instrucciones.



Comprobar y reajustar el cojinete de la pipa de la dirección

Hay que comprobar periódicamente la holgura en el cojinete de la pipa de la dirección. Para ello, calzar la motocicleta por debajo del chasis de modo que la rueda delantera quede levantada. A continuación, intentar mover la horquilla hacia delante y hacia atrás; no debe apreciarse holgura alguna. Para reajustar el cojinete, aflojar los 5 tornillos de apriete [1] de la tija superior de la horquilla y girar el tornillo de la pipa de la dirección [2] hasta que no se aprecie holgura alguna. No apretar a fondo el tornillo de la dirección, pues de otro modo podrían deteriorarse los cojinetes. Golpear ligeramente con un martillo de plástico sobre la tija superior de la horquilla, para eliminar tensiones mecánicas, y apretar los 5 tornillos de apriete con un par de 15 Nm.

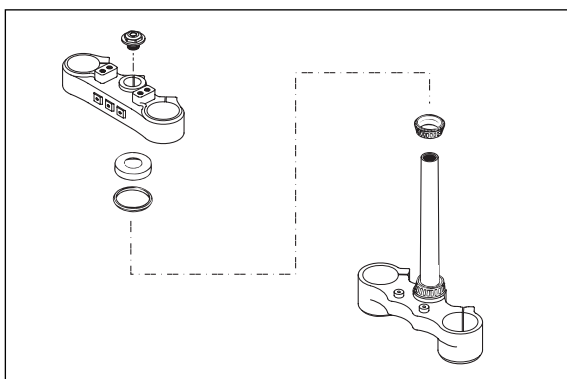
⚠ ATENCION

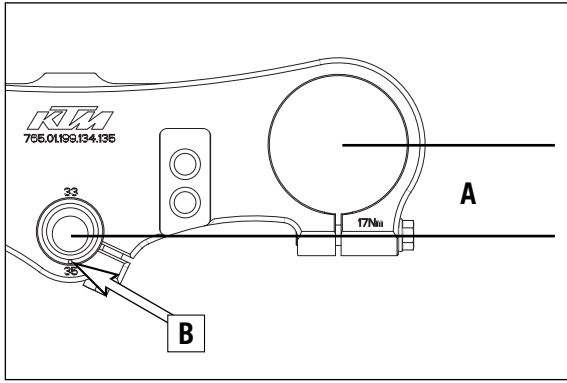
SI EL COJINETE DE LA PIPA DE LA DIRECCIÓN NO ESTÁ AJUSTADO CORRECTAMENTE SIN HOLGURA, EMPEORA EL COMPORTAMIENTO DE LA MOTOCICLETA. ES POSIBLE PERDER EL CONTROL SOBRE LA MOTOCICLETA.

! AVISO

SI SE CIRCULA DURANTE UN PERIODO DE TIEMPO PROLONGADO CON HOLGURA EN EL COJINETE DE LA PIPA DE LA DIRECCIÓN, SE DESTRUYEN LOS COJINETES Y, MÁS ADELANTE, LOS ASIENTOS DE LOS COJINETES EN EL CHASIS.

Hay que reengrasar el cojinete de la pipa de la dirección al menos una vez al año (por ejemplo, con Motorex Long Therm 2000).



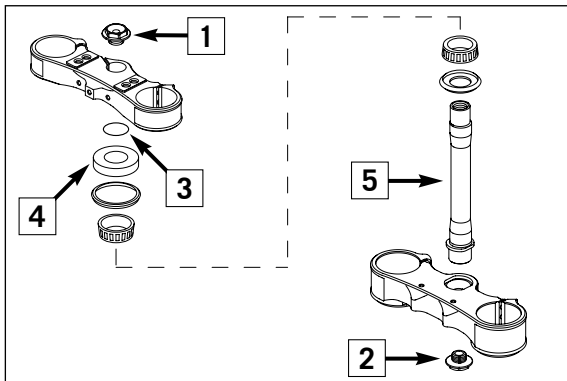


Modificar el avance de la horquilla

Es posible ajustar el avance **[A]** de la horquilla (distancia desde el centro de las botellas de la horquilla hasta el centro del cojinete de la pipa de la dirección) en dos valores diferentes: 33 ó 35 mm. De ese modo es posible adaptar mejor la maniobrabilidad de la motocicleta a las características de las pistas de competición.

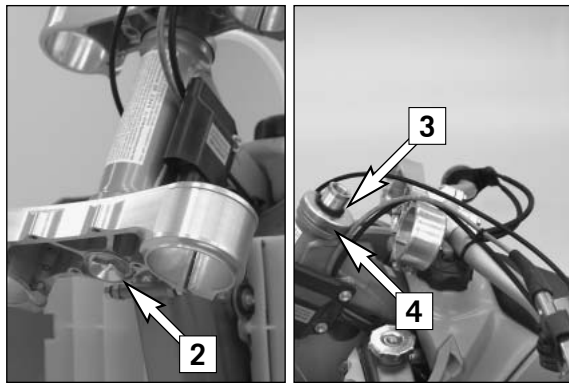
El avance ajustado en cada caso puede apreciarse después de desmontar el tornillo de la pipa de la dirección. Si la marca **[B]** se encuentra delante, el avance es 33 mm. Con este ajuste se logra mejor estabilidad direccional en pistas de competición rápidas.

Si la marca **[B]** se encuentra detrás, el avance es 35 mm. Con este ajuste se logra mejor maniobrabilidad en curvas estrechas.



Para modificar el avance hay que desmontar la rueda delantera y el guardabarros de la rueda delantera. Soltar el tornillo del soporte del faro y desmontar el soporte del faro. Soltar los tornillos de apriete del cilindro del freno de mano, y sujetar el cilindro a la botella izquierda de la horquilla utilizando una cinta sujetacables o un objeto similar, a fin de que no se doble la conducción del líquido de frenos.

Soltar los tornillos de apriete y extraer las botellas de la horquilla de las tijas de la horquilla. Aflojar 2 vueltas el tornillo de collarín **[2]** de la tija inferior de la horquilla. Desmontar el tornillo de la pipa de la dirección **[1]** en la tija superior de la horquilla, aflojar el tornillo de apriete y apoyar la tija superior de la horquilla sobre el asiento. Desmontar la junta tórica **[3]** y el anillo de protección **[4]**. Golpear ligeramente con un martillo de goma sobre la tija inferior de la horquilla para mover el tubo de la tija de la horquilla **[5]** del asiento del cojinete. Extraer la tija inferior de la horquilla con el tubo de la tija de la horquilla de la pipa de la dirección.

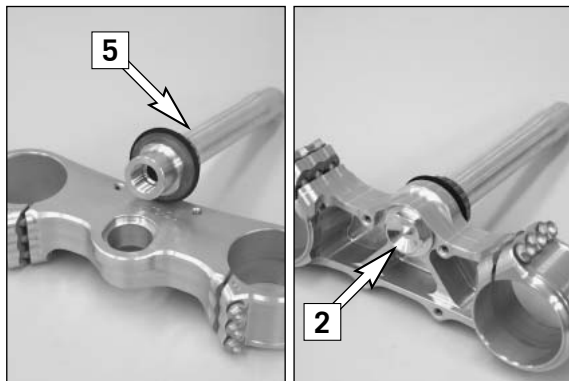


Desmontar el tornillo de collarín de la tija inferior de la horquilla y extraer el tubo de la tija de la horquilla. Limpiar todas las piezas a fondo. Girar el tubo de la tija de la horquilla 180° e introducirlo en la tija de la horquilla. Asegurar el tornillo de collarín con Loctite 243 y enroscarlo hasta el tope.

⚠ ATENCION

- EL TORNILLO DE COLLARÍN **[2]** TIENE QUE ASEGURARSE CON LOCTITE 243.
- NO CONFUNDIR EL TORNILLO DE LA PIPA DE LA DIRECCIÓN **[1]** CON EL TORNILLO DE COLLARÍN **[2]**.

Engrasar el cojinete de la pipa de la dirección y los elementos de hermetizado.



Montar la tija inferior de la horquilla, el cojinete superior de la pipa de la dirección, el anillo de protección, la junta tórica, la tija superior de la horquilla y el tornillo de la pipa de la dirección. Apretar el tornillo de collarín **[2]** de la tija inferior de la horquilla con un par de 60 Nm. Montar las botellas de la horquilla y apretar los tornillos de apriete de la tija inferior de la horquilla en 3 pasos con un par de 10 Nm.

Ajustar el cojinete de la pipa de la dirección sin holgura (véase el apartado Comprobar y reajustar el cojinete de la pipa de la dirección) y apretar los tornillos de apriete de la tija superior de la horquilla en 3 pasos con un par de 15 Nm.

Montar el guardabarros de la rueda delantera y apretar los tornillos con un par de 10 Nm. Montar el cilindro del freno de mano y apretar los tornillos con un par de 10 Nm. Montar el soporte del faro.

Montar la rueda delantera (consultar el Manual de instrucciones, apartado Desmontar y montar la rueda delantera).

⚠ ATENCION

APRETAR TODOS LOS TORNILLOS Y TUERCAS CON EL PAR DE APRIETE INDICADO, UTILIZANDO UNA LLAVE DINAMOMÉTRICA. SI SE APRIETAN LOS TORNILLOS Y TUERCAS CON UN PAR DE APRIETE DEMASIADO BAJO, PUEDEN AFLOJARSE, Y ES POSIBLE QUE SE PIERDA EL CONTROL DE LA MOTOCICLETA DURANTE LA MARCHA. SI SE APRIETAN LOS TORNILLOS Y TUERCAS CON UN PAR DE APRIETE EXCESIVO, PUEDEN DETERIORARSE LAS ROSCAS Y LOS COMPONENTES.