

Information

Power Parts

61103038044

02. 2008

3.211.379



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.

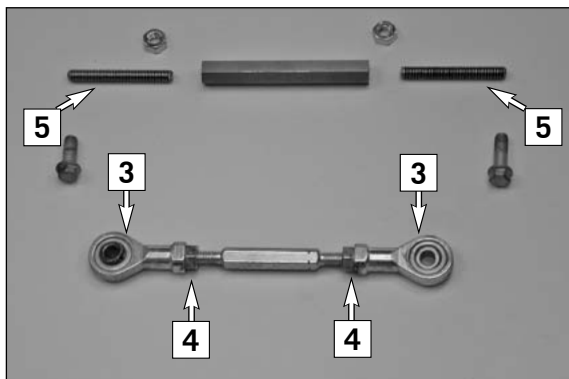


Lieferumfang:

1x Fußrastenanlage Schaltseite (1)
 1x Fußrastenanlage Bremsseite (2)
 1x Schaltstange
 4x Senkschraube M8x25

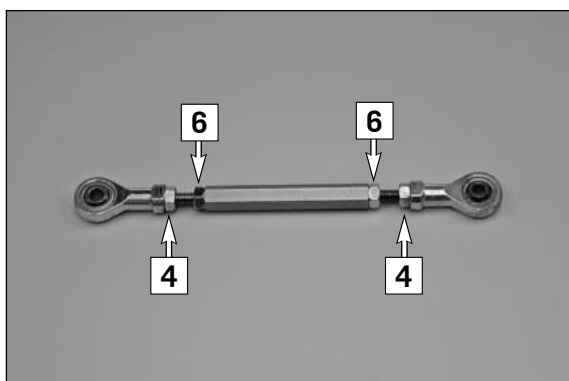
Vorarbeiten

Original Fußrastenanlage demontieren



Vorarbeiten Schaltseite

Gelenkköpfe (3) und Kontermuttern (4) der original Schaltstange demontieren. Gewindestangen (5) aus der mitgelieferten Schaltstange herausdrehen.



Einzuschraubenden Bereich der Gewindestangen (5) mit Loctite 243 bestreichen, bis zum Anschlag in die original Gelenkköpfe einschrauben und mit den Kontermuttern (4) sichern (Links- und Rechtsgewinde beachten). Jeweils eine weitere Kontermutter (6) auf die Gewindestangen schrauben und Gewindestangen in das Mittelstück des Schaltgestänges einschrauben (Links- und Rechtsgewinde beachten).



Montage Schaltseite

Verstellbare Fußrastenanlage mit den Senkschrauben M8x25 an den original Befestigungspunkten montieren (Loctite 243 und 25 Nm).



Schaltstange mit den original Schrauben am Schalthebel und an der Schaltumlenkung montieren (Loctite 243 und 12 Nm).

Individuelle Anpassung Schalthebel

Innere Kontermuttern (6) der Schaltstange lösen. Durch Drehen des Mittelstücks der Schaltstange können Sie die für Sie ergonomischste Position des Schalthebels einstellen. Ist die Position gefunden, innere Kontermuttern festziehen.

! VORSICHT

Das Mittelstück der Schaltstange nur so weit drehen, dass immer mindestens fünf Gewindegänge der Gewindestangen im Mittelstück verbleiben.



Montage Bremsseite

Verstellbaren Fußrastenträger von der Lochplatte lösen. Lochplatte mit den Senkschrauben M8x25 an den original Befestigungspunkten montieren (Loctite und 25 Nm). Verstellbaren Fußrastenträger auf der Lochplatte montieren (siehe Einstellmöglichkeiten).



Kugelpfopf des Bremszylinders mit der original Schraube an der Distanzbuchse des Bremshebels montieren (Loctite 243 und 18 Nm).



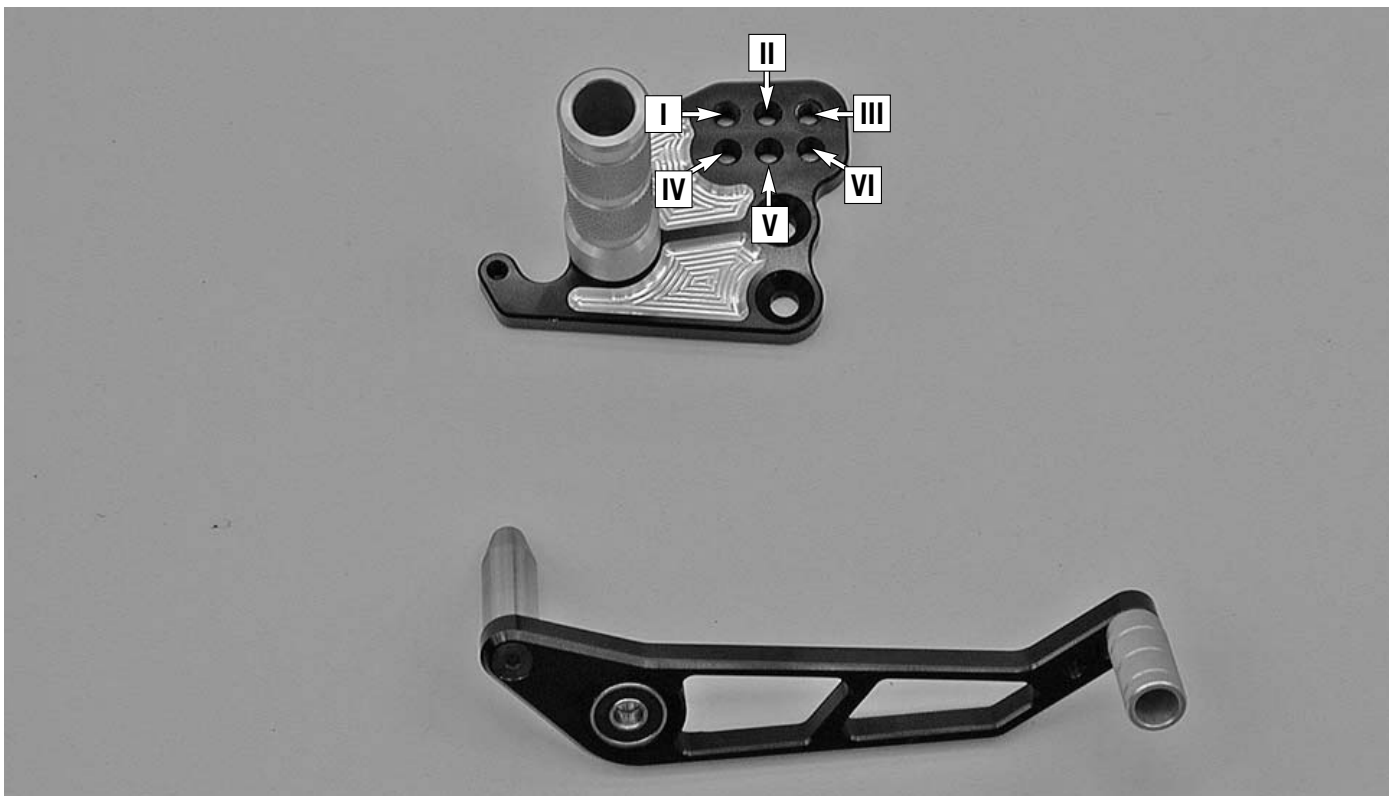
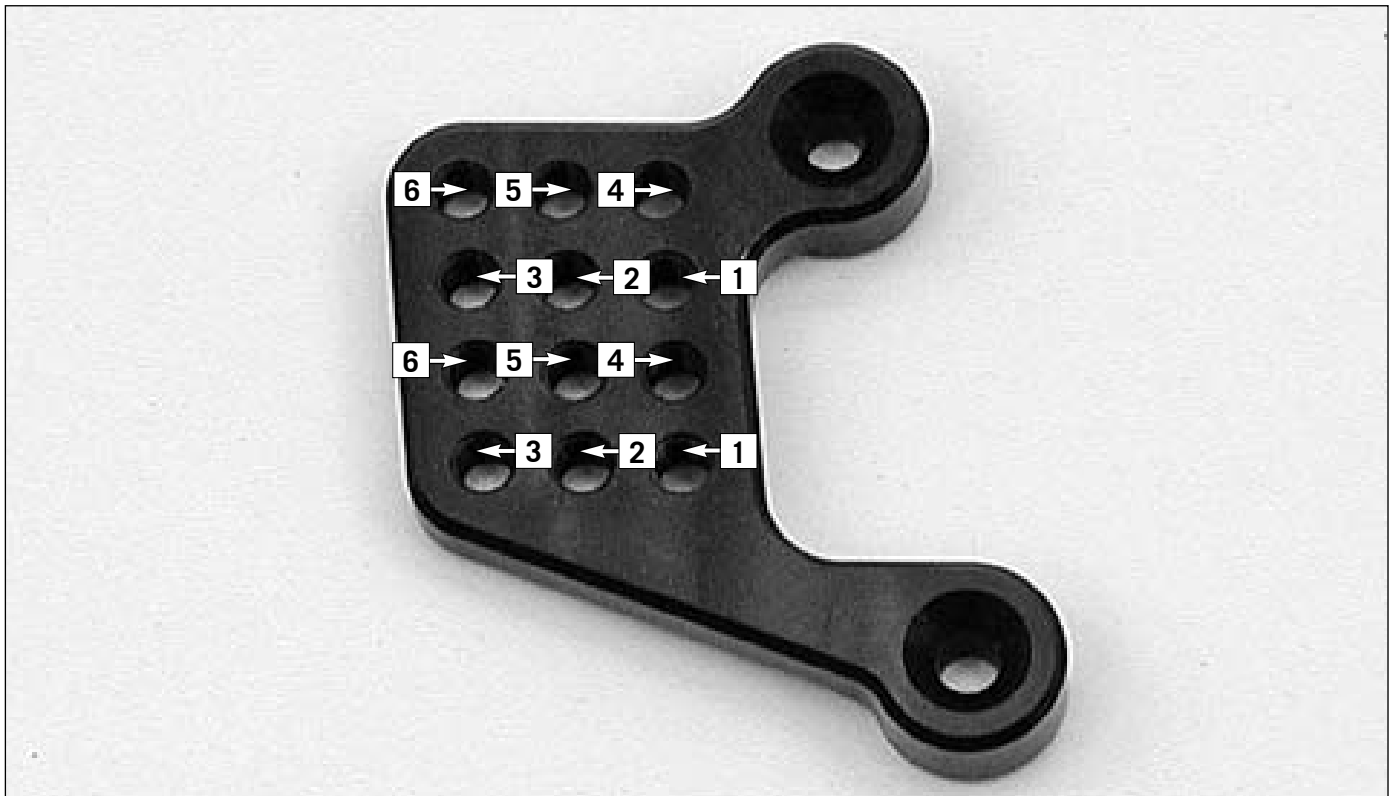
Verstellbare Fußrastenanlage (Bremsseite) am Fahrzeug montiert.

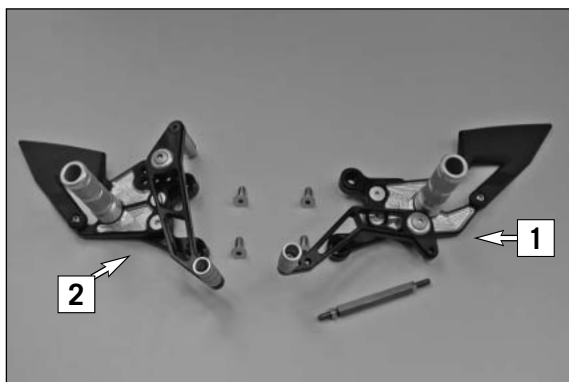
Einstellmöglichkeiten

Die Fußrastenanlage kann über die Lochpositionen den individuellen Bedürfnissen angepaßt werden.

! VORSICHT

Nur übereinstimmende Verschraubungspositionen (siehe Referenznummern 1-6) der Lochplatte und der Verschraubung des Bremshebels am Fußrastenträger verwenden (wird beispielsweise der Fußrastenträger auf Position 6 der Lochplatte verschraubt, so ist der Bremshebel auf Position VI zu montieren), da sonst unterschiedliche Hebellängen zum Bremszylinder gegeben sind. Dadurch kann es zu einer Verschlechterung der Bremsleistung kommen.



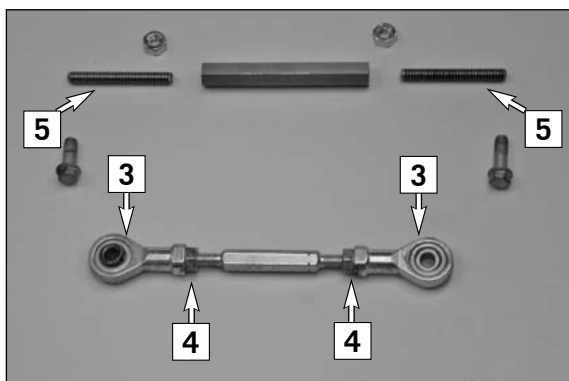


Scope of delivery:

1x footrest system, shift side (1)
1x footrest system, brake side (2)
1x shift rod
4x flat-head screws M8x25

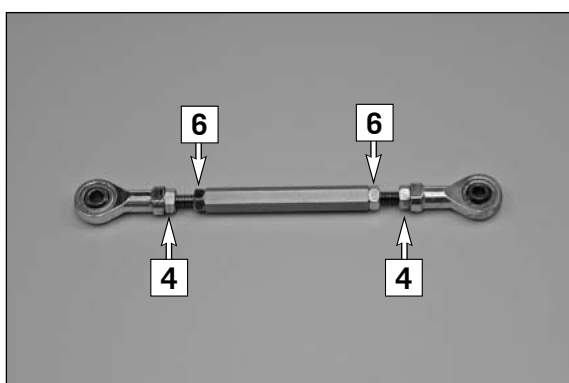
Preparations

Remove the original footrest system.



Preparations, shift side

Disassemble heim joints (3) and lock nuts (4) of the original shift rod. Screw stud (5) out of the supplied shift rod.



Coat the part of studs (5) that will be screwed in with Loctite 243 , screw them all the way into the original heim joint and secure them with lock nuts (4) (note left-hand and right-hand threads). Screw an additional lock nut (6) onto each stud and screw the studs into the middle piece of the shift linkage (note left-hand and right-hand threads).



Assembly, shift side

Mount the adjustable footrest system on the original fixing points using flat-head screws M8x25 (Loctite 243 and 25 Nm).



Mount the shift rod on the shift lever and on the gear change piece using the original screws (Loctite 243 and 12 Nm).

Shift lever setting

Remove inner lock nuts **(6)** of the shift rod. By turning the middle piece of the shift rod, you can set the shift lever to the position that is most ergonomic for your use. Tighten the inner lock nuts after you have set the shift lever to the required position.

! CAUTION

When you turn the middle piece of the shift rod, make sure that at least five turns of the stud threads remain inside the middle piece.



Assembly, brake side

Unscrew the adjustable footrest bracket from the hole plate. Mount the hole plate on the original fixing points using flat-head screws M8x25 (Loctite and 25 Nm). Mount the adjustable footrest bracket on the hole plate (see Adjustment options).



Mount the ball head of the brake cylinder on the spacing sleeve of the brake lever using the original screw (Loctite 243 and 18 Nm).



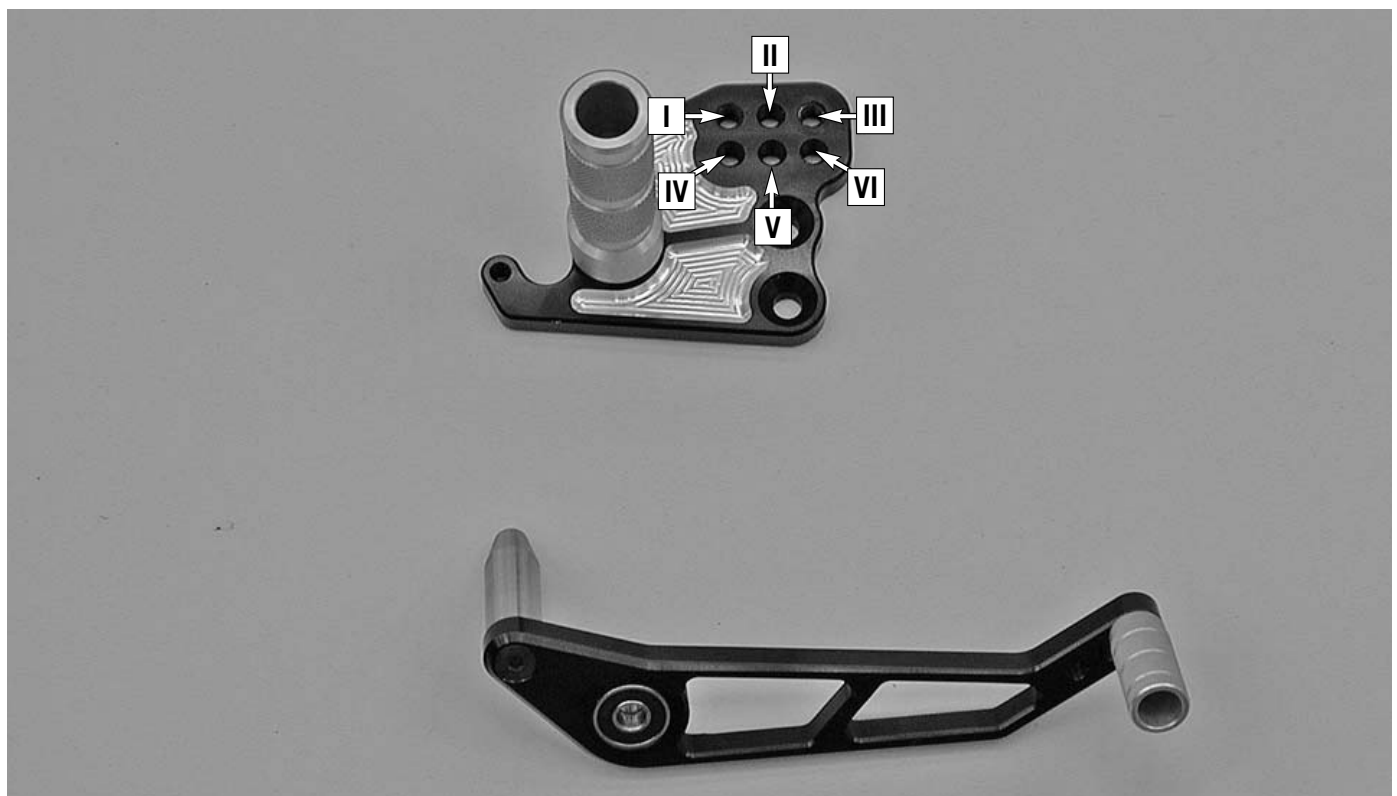
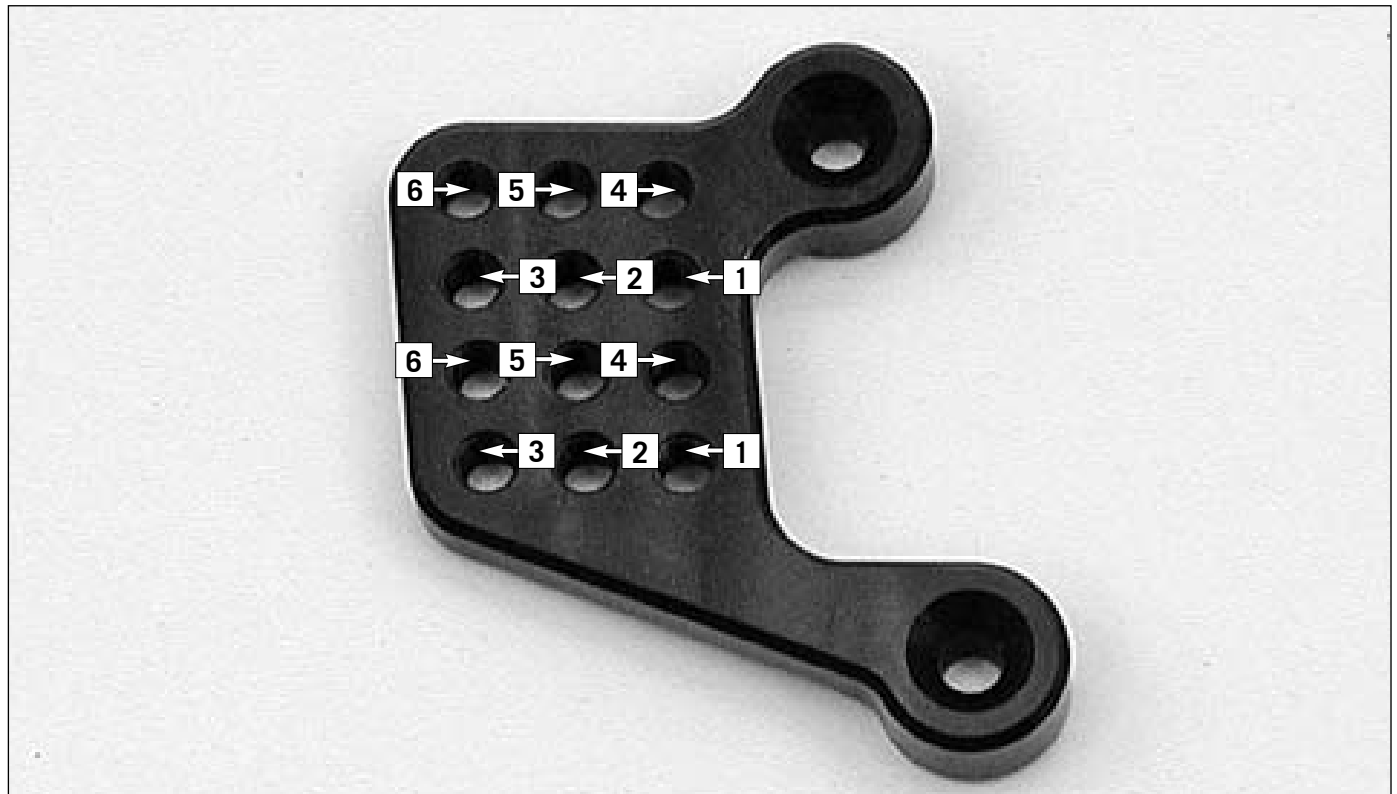
The adjustable footrest system (brake side) has been mounted on the vehicle.

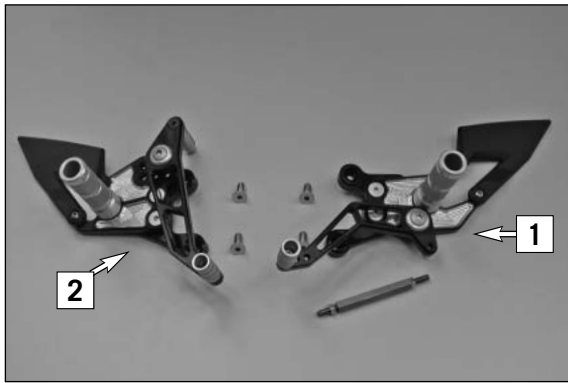
Adjustment options

The footrest system can be adjusted to individual requirements using the holes.

! CAUTION

The connection positions (see reference numbers 1-6) on the hole plate and the connection of the brake lever on the footrest bracket must agree (for example, if the footrest bracket is screwed onto position 6 of the hole plate, the brake lever must be mounted on position VI). Otherwise, the distances of the lever to the brake cylinder will differ. This may result in a loss of braking power.



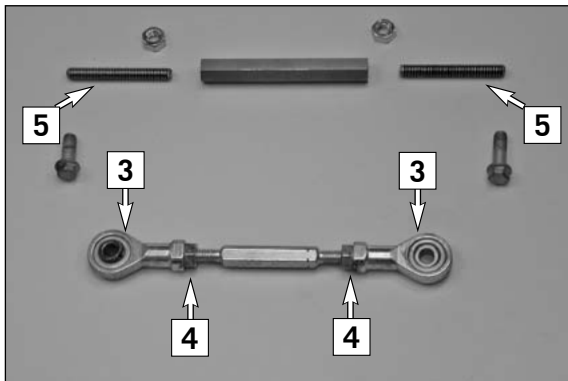


Volume della fornitura:

- N. 1 Pedana lato comando (1)
- N. 1 Pedana lato freni (2)
- N. 1 Asta di comando
- N. 4 Viti a testa svasata M8x25

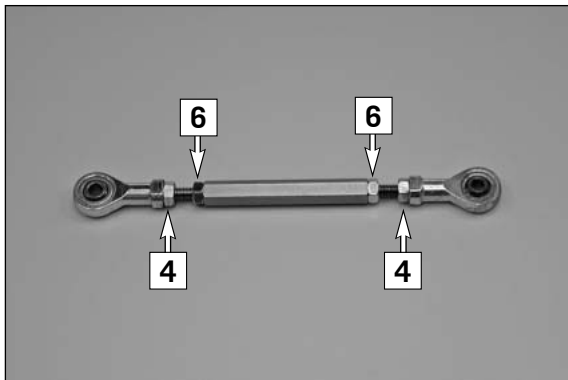
Operazioni preliminari

Smontare la pedana originale.



Lavori di preparazione lato comando

Smontare le teste a snodo (3) e i controdadi (4) dell'asta di comando originale. Svitare le aste filettate (5) dall'asta di comando fornita.



Spalmare l'area da avvitare delle aste filettate (5) con Loctite 243, avvitarle completamente nelle teste a snodo originali e fissarle con i controdadi (4) (fare attenzione alla filettatura destrorsa e sinistrorsa). Avvitare rispettivamente un altro controdado (6) sulle aste filettate e avvitare le aste filettate nel pezzo intermedio dell'asta di comando (fare attenzione alla filettatura destrorsa e sinistrorsa).



Montaggio lato comando

Montare la pedana regolabile utilizzando le viti a testa svasata M8x25 sui punti di fissaggio originali (Loctite 243 e 25 Nm).



Montare l'asta di comando con le viti originali sulla leva del cambio e sul servosterzo (Loctite 243 e 12 Nm).

Adattamento individuale leva cambio

Allentare i controdadi interni **(6)** dell'asta di comando. Ruotare il pezzo intermedio dell'asta di comando per regolare la leva del cambio in posizione ergonomica. Dopo aver trovato la posizione, stringere i controdadi interni.

! AVVERTIMENTO

Ruotare il pezzo intermedio dell'asta di comando sino ad avere sempre almeno cinque passi di filettatura sull'asta del pezzo intermedio.



Montaggio lato freni

Allentare il supporto della pedana regolabile dalla piastra forata. Montare la piastra forata con le viti a testa svasata M8x25 sui punti di fissaggio originali (Loctite e 25 Nm). Montare il supporto della pedana regolabile sulla piastra forata (vedere opzioni di regolazione).



Montare la testa sferica del cilindro del freno utilizzando la vite originale sulla bussola distanziale della leva del freno (Loctite 243 e 18 Nm).



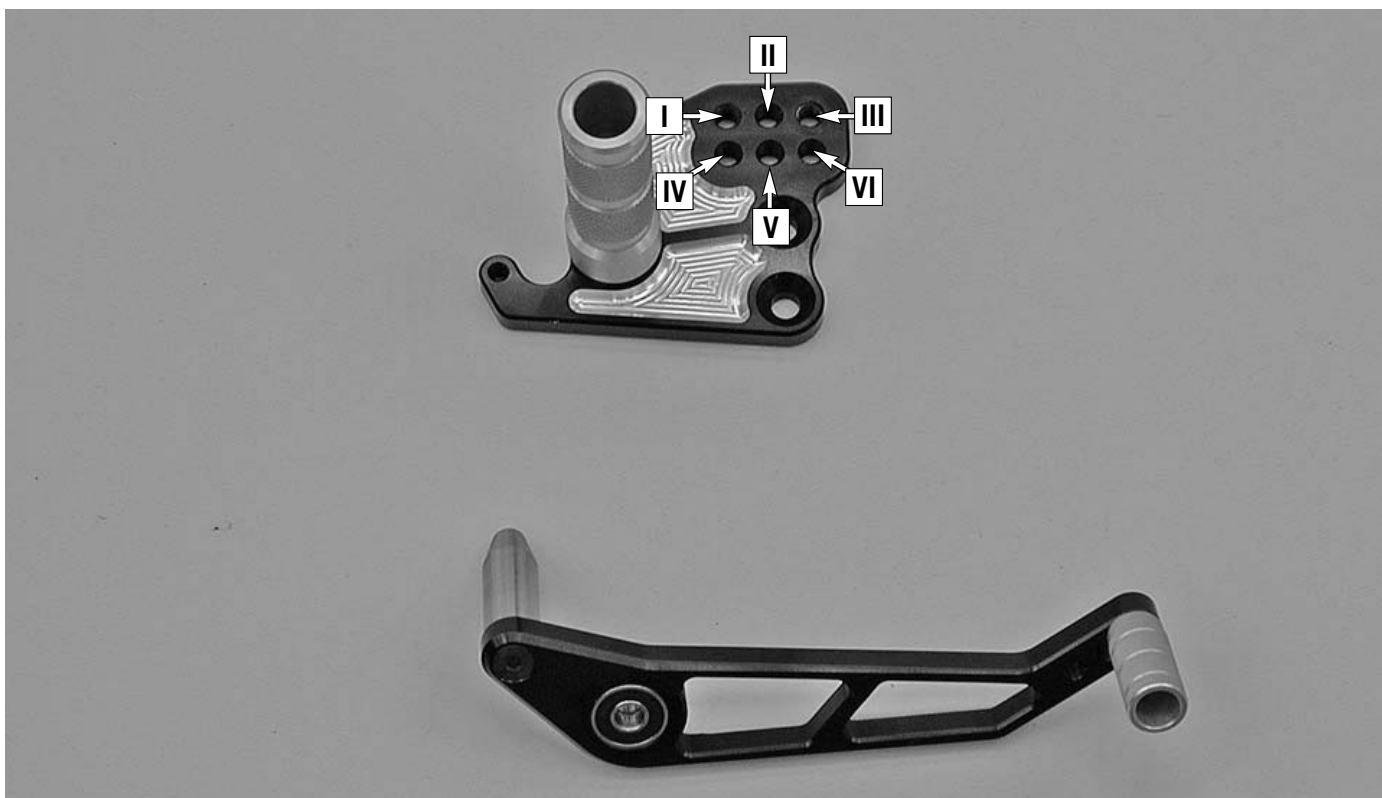
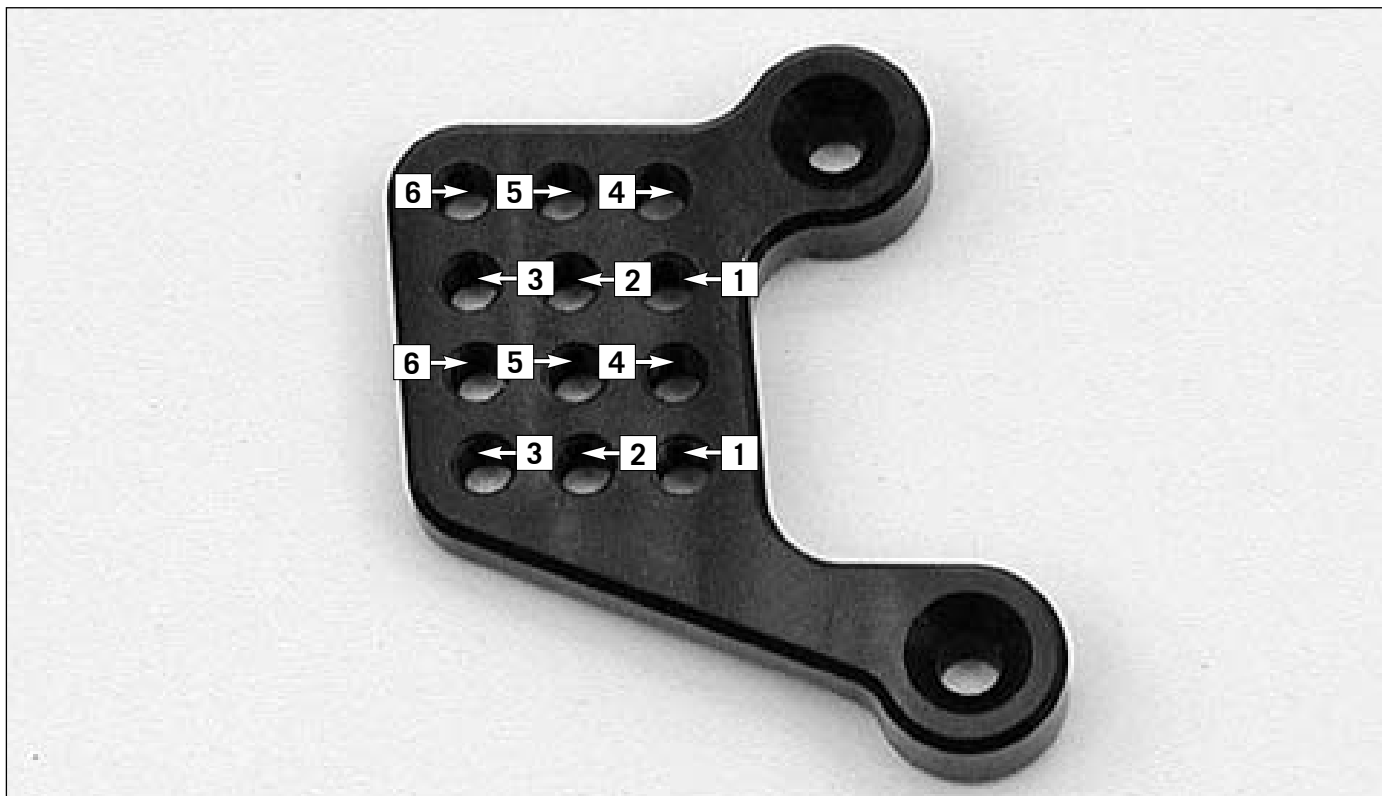
Pedana regolabile (lato freno) montata sul veicolo.

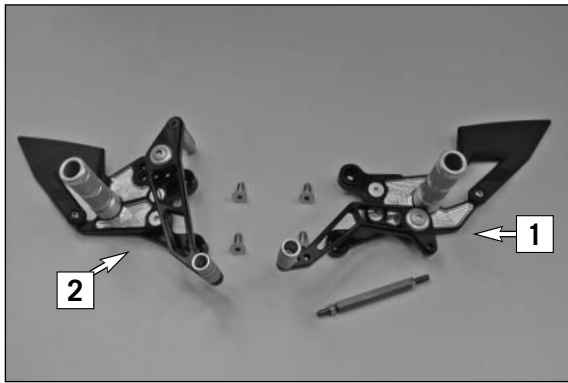
Opzioni di regolazione

La pedana può essere adattata ai fabbisogni personali utilizzando le posizioni forate.

! AVVERTIMENTO

Utilizzare solo le posizioni del raccordo a vite corrispondenti (vedere numeri di riferimento 1-6) della piastra forata e del raccordo a vite della leva del freno sul supporto del pedana (se ad esempio, il supporto della pedana viene avvitato sulla posizione 6 della piastra forata, la leva del freno deve essere montata sulla posizione VI), altrimenti la leva del cilindro del freno avrà lunghezze diverse. Questo potrebbe causare un peggioramento della prestazione del freno.



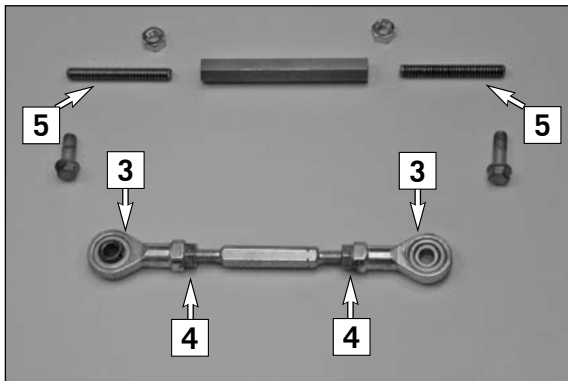


Contenu de la livraison:

- 1 kit repose-pied côté changement de vitesse (1)
- 1 kit repose-pied côté frein (2)
- 1 tringle de changement de vitesse
- 4 vis noyées M8x25

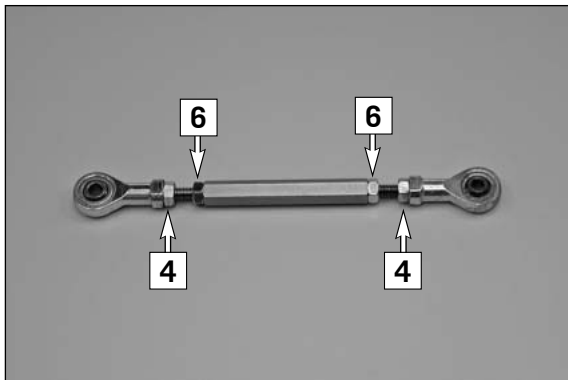
Travaux préalables

Démonter le kit repose-pied d'origine.



Travaux préalables côté changement de vitesse

Démonter les têtes articulées (3) ainsi que les contre-écrous (4) de la tringle de changement de vitesse d'origine. Extraire les tiges filetées (5) de la tringle de changement de vitesse fournie.



Enduire le filetage des tiges filetées (5) de Loctite 243, les insérer jusqu'enbutée dans les têtes articulées et les bloquer avec les contre-écrous (4) (tenir compte du pas à gauche ou à droite). Ajouter un contre-écrou (6) supplémentaire sur chacune des tiges filetées et visser les tiges filetées dans l'élément central de la tringle de changement de vitesse (tenir compte du pas à gauche et à droite).



Montage côté changement de vitesse

Monter le kit repose-pied ajustable en vissant les vis noyées M8x25 dans les points de fixation d'origine (Loctite 243 et couple de 25 Nm).



Monter la tringle de changement de vitesse avec les vis d'origine sur le sélecteur et sur le kit pour inversion de la sélection (Loctite 243 et couple de 12 Nm).

Réglage individuel du sélecteur

Desserrer les contre-écrous intérieurs (6) sur la tringle de changement de vitesse. Tourner l'élément central de la tringle de changement de vitesse pour régler la position du sélecteur qui vous convient le mieux. Une fois cette position réglée, serrer les contre-écrous intérieurs.

! ATTENTION

Lors de la rotation de l'élément central de la tringle de changement de vitesse, veiller à qu'il reste toujours au moins cinq pas des tiges filetées dans l'élément central.



Montage côté frein

Dévisser le support de repose-pied ajustable au niveau du plateau perforé. Monter le plateau perforé en vissant les vis noyées M8x25 au niveau des points de fixation d'origine (Loctite et couple de 25 Nm). Monter le support de repose-pied ajustable sur le plateau perforé (voir les possibilités de réglage).



Monter la rotule du cylindre de frein sur l'entretoise du levier de freinage, avec la vis d'origine (Loctite 243 et couple de 18 Nm).



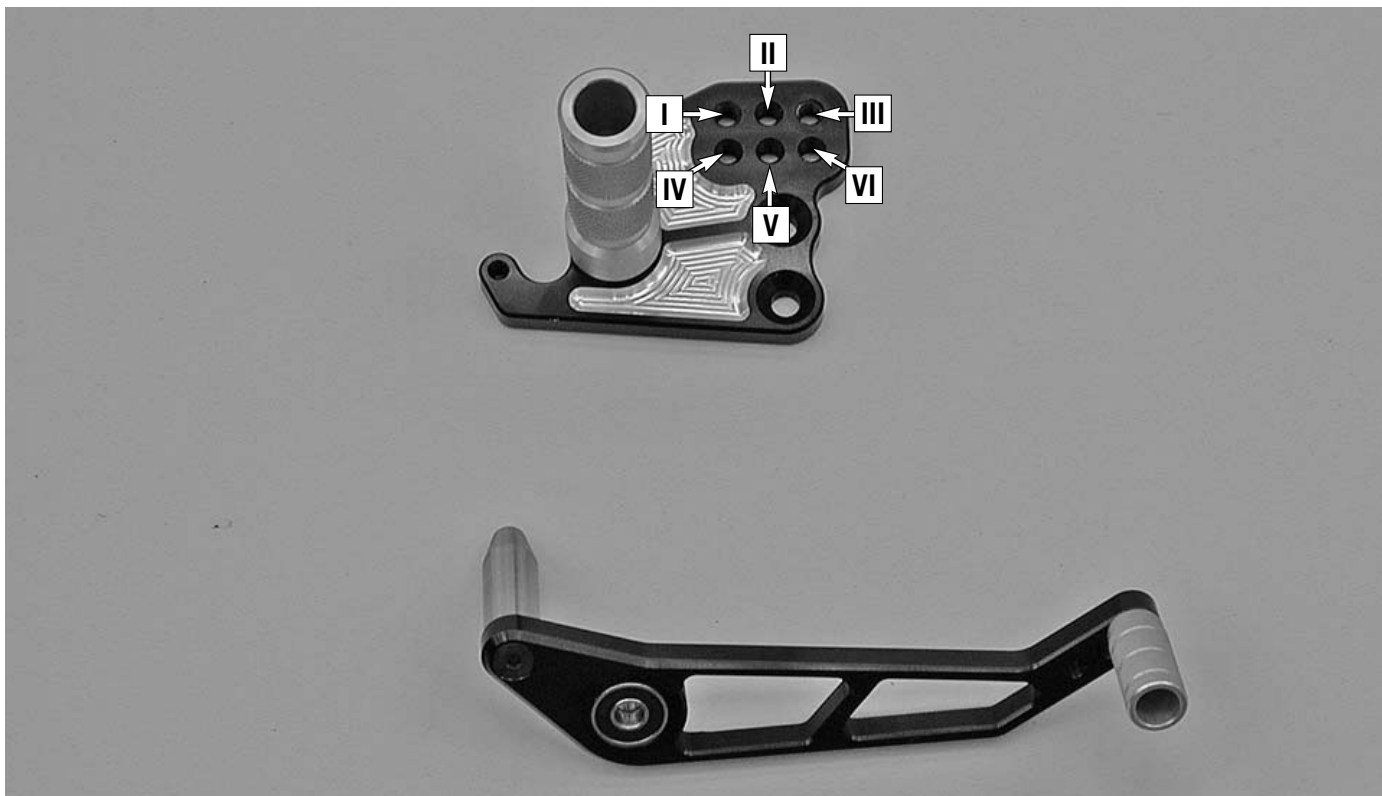
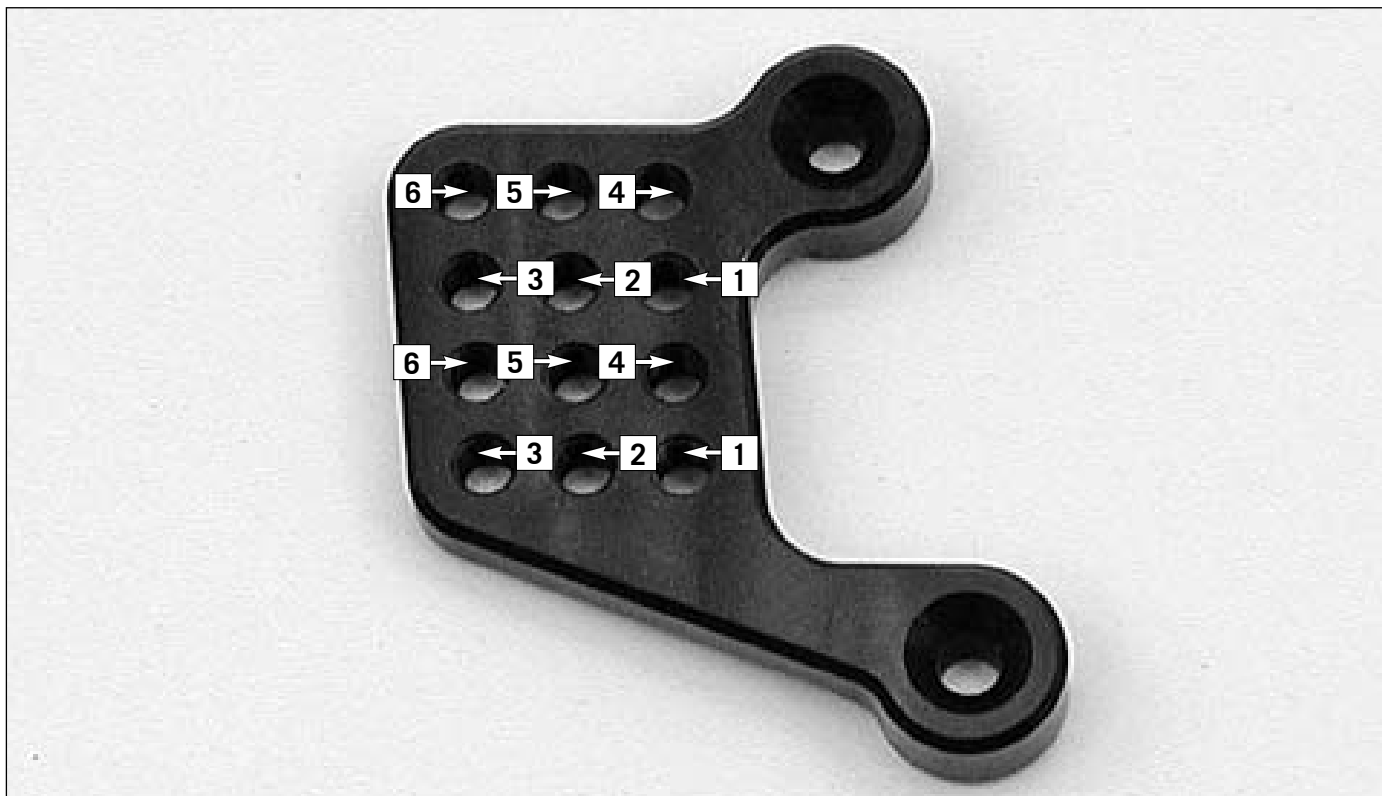
Kit repose-pied ajustable (côté frein) monté sur le véhicule.

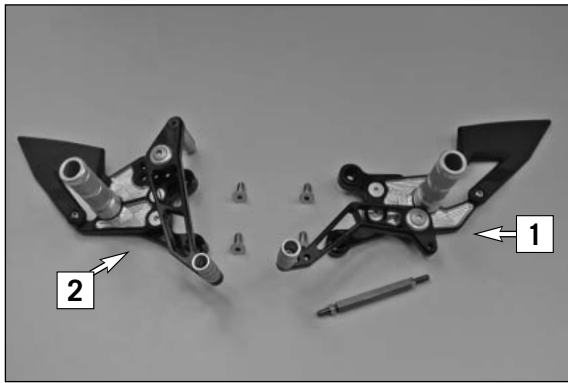
Possibilités de réglage

Le kit repose-pied peut être réglé en fonction des besoins de chacun, par le biais des trous dans le plateau perforé.

! ATTENTION

Veiller à faire correspondre les positions de montage (voir les numéros de référence 1-6) entre le plateau perforé et le montage du levier de freinage sur le support de repose-pied (par ex. si le support de repose-pied est positionné sur le trou 6 du plateau perforé, le levier de freinage doit être monté sur le trou VI), pour prévenir toute variation de longueur de levier par rapport au cylindre de frein. Il peut en résulter une dégradation de la puissance de freinage.



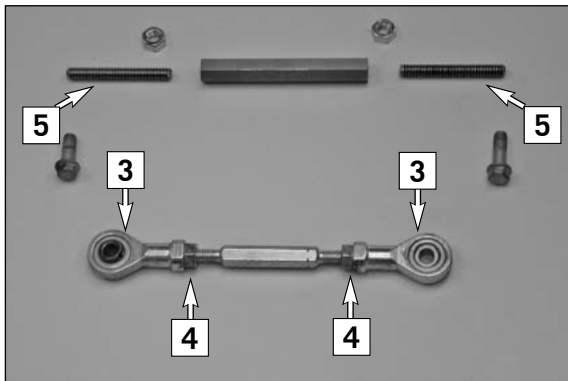


Volumen de suministro:

1x conjunto del reposapiés, lado del cambio (1)
 1x conjunto del reposapiés, lado del freno (2)
 1x varilla del cambio
 4x tornillo de cabeza avellanada M8x25

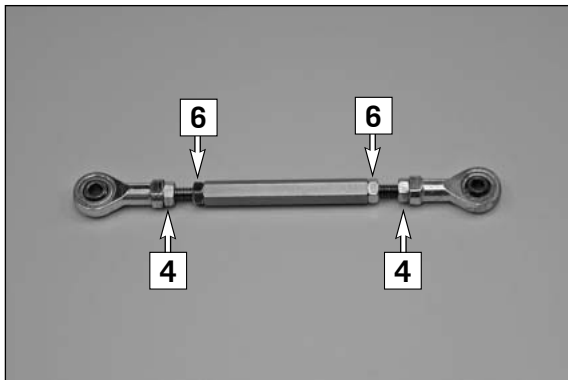
Trabajos previos

Desmontar el conjunto del reposapiés original.



Trabajos previos en el lado del cambio

Desmontar las rótulas (3) y las contratuerca (4) de la varilla del cambio original. Desenroscar las varillas roscadas (5) de la varilla del cambio suministrada.



Untar la zona de atornillado de las varillas roscadas (5) con Loctite 243, enroscarlas hasta el tope en las rótulas originales y asegurarlas con las contratuerca (4) (prestar atención a la rosca a izquierdas y la rosca a derechas). Enroscar una contratuerca (6) adicional sobre cada una de las varillas roscadas y enroscar las varillas roscadas en la pieza central del varillaje del cambio (prestar atención a la rosca a izquierdas y la rosca a derechas).



Montaje en el lado del cambio

Montar el conjunto del reposapiés ajustable con los tornillos de cabeza avellanada M8x25 en los puntos de sujeción originales (Loctite 243 y 25 Nm).



Montar la varilla del cambio con los tornillos originales en el pedal de cambio y en la articulación de reenvío del cambio (Loctite 243 y 12 Nm).

Adaptación individual del pedal de cambio

Soltar las contratuercas interiores (6) de la varilla del cambio. Girar la pieza central de la varilla del cambio para ajustar la posición más ergonómica del pedal de cambio. Una vez que ha encontrado la posición adecuada, apretar a fondo las contratuercas interiores.

! AVISO

Girar la pieza central de la varilla del cambio solamente en la medida que sea necesario, de modo que queden siempre al menos cinco pasos de rosca de las varillas roscadas en la pieza central.



Montaje en el lado del freno

Soltar el soporte del reposapiés ajustable de la placa perforada. Montar la placa perforada en los puntos de fijación originales, utilizando tornillos de cabeza avellanada M8x25 (Loctite y 25 Nm). Montar el soporte del reposapiés ajustable sobre la placa perforada (consultar el apartado Posibilidades de ajuste).



Montar la rótula del cilindro del freno con el tornillo original en el casquillo distanciador del pedal de freno (Loctite 243 y 18 Nm).



Conjunto del reposapiés ajustable (lado del freno) montado en el vehículo

Posibilidades de ajuste

Es posible adaptar el conjunto del reposapiés a las preferencias personales del conductor con ayuda de los distintos taladros de la placa.

! AVISO

Utilizar solamente posiciones coincidentes (véase los números de referencia 1-6) en la placa perforada y para atornillado del pedal de freno en el soporte del reposapiés (por ejemplo, si el soporte del reposapiés se atornilla en la posición 6 de la placa perforada, hay que montar el pedal de freno en la posición VI), pues en otro caso se modifica la longitud de palanca para accionar el cilindro del freno. La consecuencia en ese caso sería una disminución de la capacidad de frenado.

