

# **KTM** POWERPARTS **INFORMATION**

TRIPLE CLAMP



77701999022/04  
77701999022/30  
78001999020/04  
78101999020/04  
78101999022/04

07.2016  
3.211.903



KTM Sportmotorcycle GmbH  
5230 Mattighofen, Austria  
www.ktm.com



## 3 DEUTSCH

Wir freuen uns, dass Sie sich für dieses Produkt entschieden haben.

Unser hochwertiges Qualitätsprodukt ist rennerprobt und wurde speziell für sportliche Herausforderungen entwickelt. Eine korrekte Montage des Produktes ist unerlässlich, um ein Maximum an Sicherheit und Funktionalität gewährleisten zu können. Bitte befolgen Sie daher die Montageanleitung oder wenden Sie sich an Ihren autorisierten Fachhändler.

**Für falsche Montage oder Verwendung dieses Produktes kann der (Quasi-)Hersteller bzw. Lieferant nicht zur Verantwortung gezogen werden.**  
Vielen Dank.

## 4 ENGLISH

Thank you for choosing this product.

Our high quality product has been tested under racing conditions and was developed specifically for use in sports activities. Correct installation of the product is essential to ensure that a maximum degree of safety and functionality is achieved. Therefore, please follow the installation instructions or contact your authorized dealer.

**The (quasi) manufacturer or supplier cannot be held responsible for products that are incorrectly mounted or inappropriately used.**  
Thank you.

## 5 ITALIANO

Grazie per aver scelto questo prodotto.

Questo nostro prodotto di pregiata qualità è collaudato nelle competizioni ed è stato sviluppato specificamente per gare sportive. Il montaggio corretto del prodotto è fondamentale per garantirne la massima sicurezza e funzionalità. Rispetti quindi le istruzioni di montaggio o rivolgerti al proprio concessionario autorizzato.

**Il produttore (detentore del marchio)/fornitore non può essere considerato responsabile per un montaggio o impiego errato del presente prodotto.**  
Vi ringraziamo per l'attenzione!

## 6 FRANÇAIS

Merci d'avoir porté votre choix sur ce produit.

Notre produit de haute qualité est éprouvé pour les compétitions et a été conçu spécialement pour un usage sportif. Un montage approprié du produit est indispensable pour garantir une sécurité et une fonctionnalité maximales du véhicule. C'est pourquoi nous vous invitons à suivre scrupuleusement le manuel de montage ou à vous adresser à votre revendeur agréé.

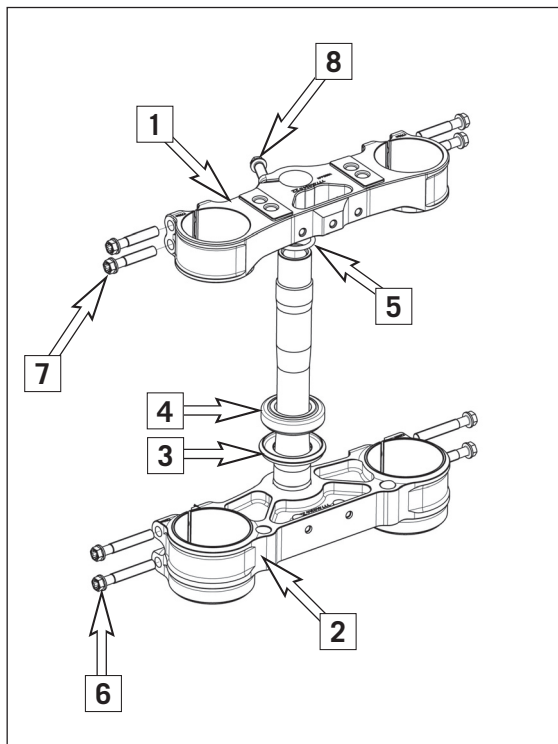
**En cas de montage ou d'utilisation non conformes de ce produit, le (quasi) constructeur ou le fournisseur déclinent toute responsabilité.**  
Merci !

## 7 ESPAÑOL

Le agradecemos que se haya decidido por este producto.

Este producto de alta calidad está probado para la competición y se ha desarrollado específicamente para las exigencias de este deporte. Para poder garantizar los máximos niveles de seguridad y funcionalidad, es imprescindible que el producto se monte correctamente. Por este motivo, es muy importante que siga las instrucciones del manual de montaje o que se ponga en contacto con su concesionario autorizado.

**El (cuasi) fabricante y el proveedor de este producto no se harán responsables del montaje y el uso incorrectos.**  
¡Muchas gracias!



#### Lieferumfang:

1x Gabelbrücke oben (1)  
 1x Gabelbrücke unten (2)  
 1x O-Ringträger mit Dichtlippe (3)  
 1x Kegelrollenlager Steuerkopf (4)  
 1x O-Ring DIN3771 25x3,55 NBR 70 (5)  
 4x SK-Bundschrabe M8x50 10.9 (6) 4x  
 SK-Bundschrabe M8x40 10.9 (7) 1x  
 Bundschrabe M8x25 10.9 (8)

77701084000  
 54201081100  
 0770025035  
 0025080506  
 0025080406  
 0025080256

#### Montage

Das gereinigte Motorrad am Rahmen so abstützen, dass das Vorderrad angehoben ist. Vorderrad, Kotflügel, Startnummerträger bzw. Lichtmaske demontieren. Klemmschrauben des Handbremszylinders entfernen und Handbremszylinder mit einem Kabelband oder ähnlichem am linken Gabelbein befestigen, um die Bremsleitung nicht zu knicken. Gabel, Lenkeraufnahme und obere Gabelbrücke demontieren. O-Ring, Schutzring und Lager Abziehen. Untere Gabelbrücke samt Gabelschaftrohr nach unten rausziehen. Darauf achten, dass kein Schmutz in den Steuerkopf dringt.

Lager (4) (inkl. Lagerschale) der Gabelbrücke einfetten (mit z.B. Motorex Long Therm 2000) und das Fahrzeug in sinngemäß umgekehrter Reihenfolge mit der Gabelbrücke zusammenbauen und die Steuerkopflagerung einstellen.

#### HINWEIS:

Die Anziehdrehmomente für die Schrauben (6), (7) und (8) sind den Einprägungen auf den Gabelbrücken zu entnehmen.

#### HINWEIS:

Zur Montage Original Steuerkopfschraube verwenden.

#### Steuerkopflagerung einstellen und prüfen

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 (7) und (8) der oberen Gabelbrücke lockern. Die Original Steuerkopfschraube nachdrehen (10Nm), 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. Die 5 Klemmschrauben (7) und (8) festziehen. Das Steuerkopflagerspiel noch einmal kontrollieren und nötigenfalls das Einstellen wiederholen.

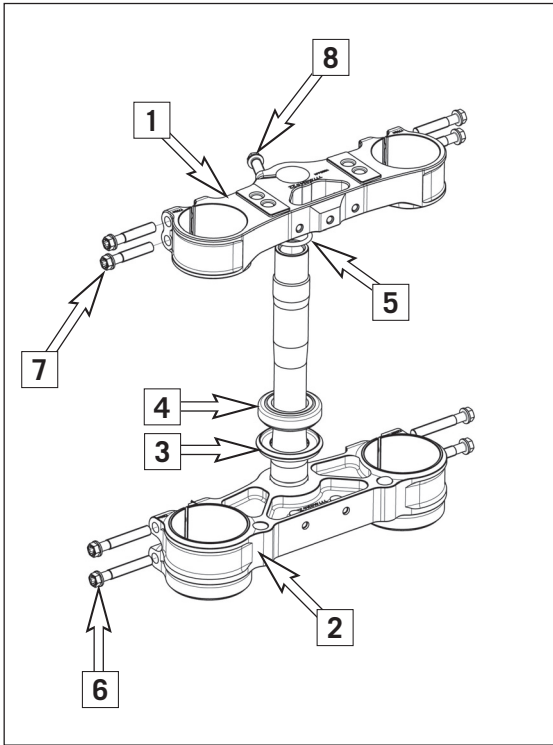
#### ⚠ ACHTUNG

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 Term 2000).

**Scope of supply:**

- 1x triple clamp top (1)
- 1x triple clamp bottom (2)
- 1x O-ring support with sealing lip (3)
- 1x tapered roller bearing steering head (4)
- 1x O-Ring DIN3771 25x3,55 NBR 70 (5)
- 4x HH collar screw M8x50 10.9 (6)
- 4x HH collar screw M8x40 10.9 (7)
- 1x collar screw M8x25 10.9 (8)

77701084000  
54201081100  
0770025035  
0025080506  
0025080406  
0025080256

**Mounting**

Prop the clean motorcycle under the frame, lifting the front wheel off the ground. Remove the front wheel, fender, starting number holder and headlight mask. Remove the clamp screws on the hand brake cylinder and attach the hand brake cylinder to the left fork leg with a cable tie or similar fixing strap to prevent the brake line from kinking. Remove the fork, handlebar mount and upper triple clamp. Slide off the O-ring, protection ring and bearing. Pull the lower triple clamp and steering stem out from below. Make sure no dirt penetrates into the steering head.

Grease the bearing (4) (incl. bearing sleeve) in the triple clamp (e.g. with Motorex Long Therm 2000) and assemble the vehicle in the reverse order, using the triple clamp. Adjust the steering head support.

**NOTE:**

The tightening torques for screws (6), (7), and (8) are stamped onto the triple clamps.

**NOTE:**

Use the original steering head screw for mounting.

**Checking and adjusting the steering head support**

The steering head support must be checked regularly for play. To check, prop the motorcycle under the frame, lifting the front wheel off the ground. Try to move the fork back and forth. You should not feel any clearance. To adjust, loosen the 5 clamp screws (7) and (8) on the upper triple clamp. Turn the original steering head screw (10Nm) until there is no play. Never tighten the steering head screw all the way as this will damage the bearings. Gently tap on the upper triple clamp with a plastic hammer to avoid distortions. Tighten the 5 clamp screws (7) and (8). Check the steering head bearing clearance again and readjust if necessary.

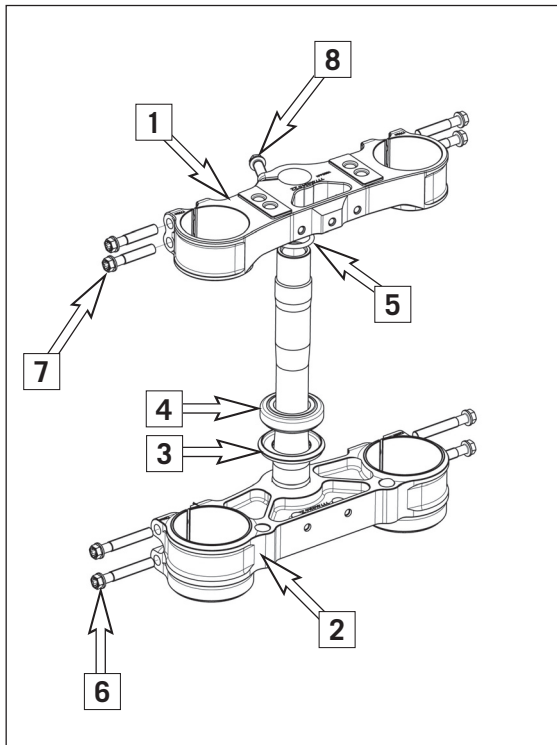
**⚠ WARNING**

The handling performance will be unsteady if there is play in the steering head support. This could cause you to lose control of your motorcycle.

**! CAUTION**

If you continue to drive with play in the steering head support, the bearings and the bearing seats in the frame will eventually be destroyed.

The steering head bearings should be regreased at least once a year (e.g. with Motorex Long Term 2000).



#### Volume della fornitura:

- 1x piastra forcella superiore (1)
- 1x piastra forcella inferiore (2)
- 1x Supporto per O-Ring con labbro di tenuta (3)
- 1x cuscinetto a rulli conici testa sterzo (4)
- 1x O-Ring DIN3771 25x3,55 NBR 70 (5)
- 4x viti TE flangiate M8x50 10.9 (6)
- 4x viti TE flangiate M8x40 10.9 (7)
- 1x viti flangiate M8x25 10.9 (8)

77701084000  
54201081100  
0770025035  
0025080506  
0025080406  
0025080256

#### Montaggio

Mettere la moto pulita su un cavalletto in modo che la ruota anteriore sia sollevata da terra. Smontare la ruota anteriore, il parafrangente, il portanumero ossia il portafaro. Togliere le viti di serraggio della pompa freno anteriore e fissare quest'ultima con una fascetta serracavi o simile alla gamba forcella sinistra per evitare che la tubazione freno si pieghi. Smontare la forcella, i cavallotti di serraggio manubrio e la piastra forcella superiore. Togliere l'O-ring, l'anello di protezione ed il cuscinetto della piastra inferiore. Sfilare verso il basso la piastra forcella inferiore completa di perno di sterzo. Far attenzione che non entri dello sporco nel canotto di sterzo.

Ingrassare il cuscinetto (4) (incl. bussola di supporto) della piastra forcella inferiore (ad esempio con Motorex Long Term 2000), rimontare la moto in senso inverso con le piastre forcella e regolare i cuscinetti sterzo.

#### NOTA:

Le coppie di serraggio delle viti (6), (7) e (8) sono impresse sulle piastre della forcella.

#### NOTA:

Per il montaggio utilizzare la vite originale del canotto di sterzo.

#### Regolazione e controllo cuscinetti sterzo

Controllare periodicamente il gioco dei cuscinetti di sterzo. Per il controllo sostenere la moto al telaio in modo che la ruota anteriore sia sollevata da terra. Muovendo avanti ed indietro la forcella non deve essere percettibile alcun gioco. Per l'eventuale registrazione allentare le cinque viti di serraggio (7) e (8) della piastra forcella superiore. Serrare la vite originale del canotto di sterzo (10 Nm) fino a eliminare completamente il gioco. Non serrare mai completamente la vite del canotto di sterzo per non danneggiare i cuscinetti. Con un martello di plastica picchiare leggermente sulla piastra forcella superiore per scaricare eventuali tensioni. Serrare le cinque viti di serraggio (7) e (8). Ricontrollare il gioco dei cuscinetti sterzo ed all'occorrenza ripetere la regolazione.

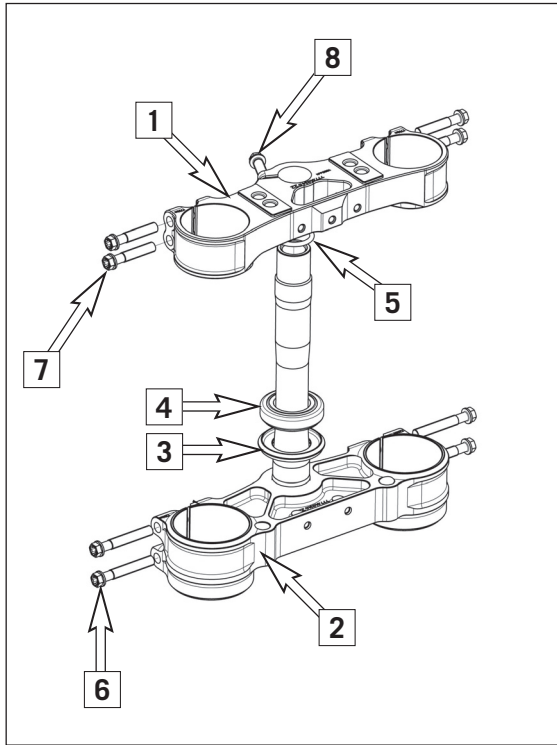
#### **⚠ ATTENZIONE**

Se i cuscinetti di sterzo non sono privi di gioco, si verifica un comportamento di guida irregolare. La motocicletta potrebbe così sfuggire al controllo.

#### **! AVVERTIMENTO**

Con un uso prolungato nonostante ci sia del gioco nei cuscinetti di sterzo, i cuscinetti ed in seguito anche le loro sedi nel telaio vengono distrutti.

I cuscinetti di sterzo vanno reingrassati almeno una volta all'anno (ad esempio con grasso Motorex Long Term 2000).



#### Kit de livraison:

1x té supérieur de fourche (1)  
 1x té inférieur de fourche (2)  
 1x Support de joint torique avec lèvre d'étanchéité (3) 77701084000  
 1x roulement conique colonne de direction (4) 54201081100  
 1x O-Ring DIN3771 25x3,55 NBR 70 (5) 0770025035  
 4x vis six pans M8x50 10.9 (6) 0025080506  
 4x vis six pans M8x40 10.9 (7) 0025080406  
 1x vis à épaulement M8x25 clef de 10.9 (8) 0025080256

#### Montage

Nettoyer la moto et la caler sous le cadre de manière à délester la roue avant. Déposer la roue avant, le garde-boue, la plaque de course ou le capotage de phare. Enlever les vis tenant le maître-cylindre et attacher celui-ci avec un collier rilsan ou similaire au bras de fourche gauche afin de ne pas faire un croc à la durite de frein. Démontez les bras de fourche, les supports de guidon et le té supérieur. Enlever le joint torique, la protection et extraire le roulement. Sortir le té inférieur avec la potence. Faire attention à ce qu'il n'y ait pas de saleté qui entre dans la colonne de direction.

Graisser le roulement (4) (y.c. coussinet) du té (par exemple avec Motorex Long Term 2000) et faire l'assemblage dans le sens inverse du démontage. Régler les roulements de direction.

#### REMARQUE :

Les couples de serrage pour les vis (6), (7) et (8) sont indiqués dans les empreintes situées sur les tés de fourche.

#### REMARQUE :

Pour le montage, utiliser la vis originale de la tête de direction.

#### Vérification et réglage des roulements de direction

Il faut vérifier régulièrement si la direction n'a pas de jeu. Pour ce faire on cale la moto sous le cadre de manière à délester la roue avant. On secoue la fourche d'avant en arrière. Il ne doit pas y avoir de jeu sensible. Pour régler, desserrer les 5 vis de fixation (7) et (8) du té supérieur. Resserrer la vis originale de la tête de direction (10Nm) jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de jeu. Ne serrer en aucun cas la vis de tête de direction fermement, pour éviter d'endommager les paliers. Avec un maillet en plastique tapoter sur le té supérieur de manière à faire disparaître les contraintes. Resserrer les 5 vis de fixation (7) et (8). Vérifier à nouveau le jeu et recommencer s'il n'est pas correct.

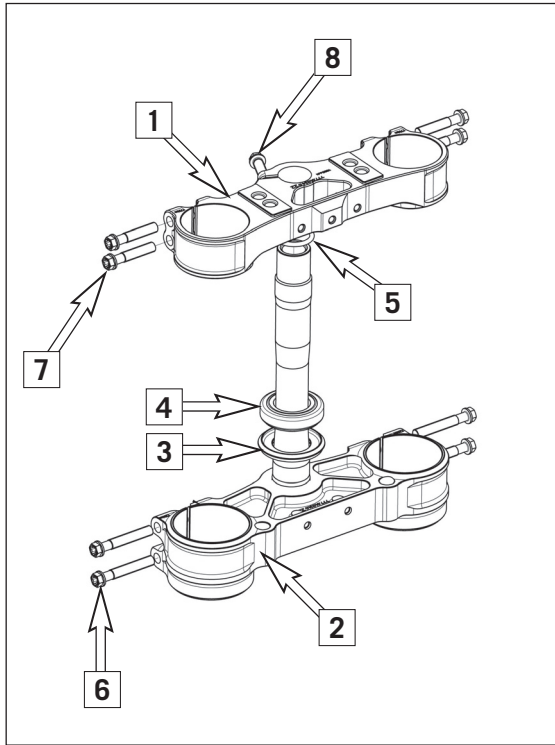
#### ⚠ ATTENTION

Si les roulements de direction ont du jeu, la moto a un mauvais comportement et on peut en perdre le contrôle.

#### ! ATTENTION

Si l'on roule durant un temps avec du jeu dans la direction, les roulements s'abîment de même que leur logement dans la colonne de direction.

Il faut graisser les roulements de direction au moins une fois par an (par exemple avec Motorex Long Term 2000).



#### Volumen de suministro:

1x tija superior (1)	
1x tija inferior (2)	
1x Soporte de junta tórica con labio de hermetizado (3)	77701084000
1x Rodamiento de rodillos cónicos (4)	54201081100
1x O-Ring DIN3771 25x3,55 NBR 70 (5)	0770025035
4x Tornillos collar hexagonales M8x50 10.9 (6)	0025080506
4x Tornillos collar hexagonales M8x40 10.9 (7)	0025080406
1x Tornillos collar M8x25 10.9 (8)	0025080256

#### Montaje

Apoyar la motocicleta limpia de tal forma que la rueda delantera quede levantada. Desmontar la rueda delantera, el guardafangos, el soporte para el número de competición, así como la placa portafaros. Retirar el tornillo de fijación del cilindro del freno de mano y con una abrazadera de cables o algo semejante sujetar el cilindro del freno de mano a la botella de la horquilla izquierda, para no doblar el latiguillo del freno. Desmontar la horquilla, el alojamiento del manillar y la tija superior. Quitar el aro tórico, el anillo de seguridad y el rodamiento. Sacar tirando hacia abajo la tija inferior junto con el fuste de la horquilla. Tener cuidado que no penetre suciedad alguna en la pipa de dirección.

Engrasar el rodamiento (4) (incl. tapa de rodamiento) de la tija (por ej. con Motorex Long Therm 2000) y ensamblar el vehículo en el respectivo orden inverso con la tija y ajustar el asiento de la pipa de dirección.

#### NOTA:

Los pares de apriete de los tornillos (6), (7) y (8) están grabados en las tijas de la horquilla.

#### NOTA:

Realizar el montaje con el tornillo original de la pipa de la dirección.

#### Ajustar y examinar el asiento de la pipa de dirección

El juego del asiento de la pipa de dirección debe ser examinado periódicamente. Para el examen se apoya la motocicleta en el bastidor de tal forma que la rueda delantera quede levantada. Ahora se intenta mover la horquilla hacia adelante y hacia atrás, con ello no debe ser perceptible juego alguno. Para reajustar, soltar los 5 tornillos de fijación (7) y (8), de la tija superior. Girar hacia atrás? Reapretar (10 Nm) el tornillo original de la pipa de la dirección hasta que desaparezca la holgura. No apretar a fondo el tornillo de la pipa de la dirección, pues de otro modo podrían deteriorarse los cojinetes. Golpear ligeramente con un martillo de plástico sobre la tija superior para impedir un tensionamiento. Apretar bien los 5 tornillos de fijación (7) y (8). Controlar una vez más el juego del cojinete de la pipa de dirección y en caso de que sea necesario repetir el ajuste.

#### ⚠ ATENCION

SI EL ASIENTO DE LA PIPA DE DIRECCIÓN NO ESTÁ AJUSTADO LIBRE DE JUEGO, SE PRODUCE UN COMPORTAMIENTO EN CARRETERA TURBULENTO. ADEMÁS LA MOTOCICLETA PUEDE QUEDAR FUERA DE CONTROL.

#### ! AVISO

SI SE CONDUCE DURANTE UN LARGO TIEMPO CON JUEGO EN EL ASIENTO DE LA PIPA DE DIRECCIÓN, EL COJINETE Y A CONTINUACIÓN EL ALOJAMIENTO DEL RODAMIENTO EN EL BASTIDOR SON DESTRUIDOS.

Los cojinetes de la pipa de dirección deberían ser engrasados por lo menos una vez al año (por ej. con Motorex Long Therm 2000).