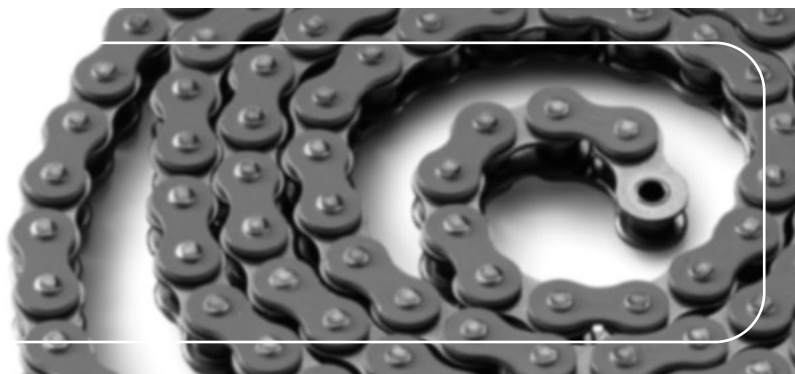




- 1 Die Übersetzung
- 2 LC4 alle und Duke I und II
- 3 EXC/SX
- 4 Kettenspannung On- und Offroad
- 5 Kettenpflege
- 6 Zubehör



1 DIE ÜBERSETZUNG

Die Sekundärübersetzung Ihrer KTM ist im Auslieferungszustand schon vorgegeben. Oftmals entspricht die Serienübersetzung aber nicht dem gewollten Einsatzzweck oder dem gewünschten Fahrverhalten.

DIE LEBENSDAUER

der Komponenten: Kette, Kettenrad und Ritzel ist abhängig von deren Qualität, vom Einsatzzweck Onroad oder Offroad (mit deutlich anderer Stärke und Anzahl an Lastwechseln) und natürlich von der richtigen Pflege.

DAS ÜBERSETZUNGSVERHÄLTNIS

wird für Offroadeinsätze deutlich kürzer gewählt als bei Onroadeinsätzen. Für beide gilt aber die gleiche Faustregel: Bei dem gewünschten Einsatzzweck soll das gesamte Gangspektrum genutzt werden. Für die KTM liegen zig Alternativen vor, welche ausgewählt werden können. (Empfehlungstabellen folgen im weiteren Kapitel)

DIE PFLEGE

Es folgen im weiteren Kapitel Tipps zur besseren Funktion und Werterhaltung. Diese sind für den Offroad und Onroad/Supermotoeinsatz getrennt aufgeführt.

1. DIE KETTE

X-Ring oder Z-Ring sind die für die Leistung Ihrer KTM richtigen Spezifikationen. Sie verfügen über zwei Dichtlippen und haben neben der Hauptfettkammer noch zwei zusätzliche Fettpolster, hierdurch bleiben die Gelenke automatisch geschmiert, sodass nur noch eine äußere Pflege der

Laschen und Rollen erfolgt. Die Zugfestigkeit verfügt über ausreichende Reserven. Für den Sporteinsatz bei Super Moto oder Motocross wird oft auch eine Kette ohne Abdichtungen gefahren, sie reduziert den Abrollwiderstand und etwas mehr Leistung wird an das Hinterrad übertragen. Nachteil sind aber eine deutlich reduzierte Haltbarkeit und ein erhöhter Pflegeaufwand der Kette. Alle Minibikes und SX bis 450 ccm fahren die Version ohne X/Z-Ringe.

DAS RITZEL

ist im Verhältnis wesentlich kleiner als das hintere Kettenrad. Ein größerer Knickwinkel der Kette und weitere Faktoren ergeben einen höheren Verschleiß. Aus diesem Grund kann hier kein Aluminium eingesetzt werden, sondern bis zu Chrommolybdänstahl (vergütet), wie dies bei den LC4 Ritzeln der Fall ist.

DAS KETTENRAD

hat wieder verschiedene Ausgangsmaterialien. Im weiteren Kapitel finden Sie eine Gewichtvergleichstabelle, die Ihnen bei der Entscheidung helfen kann. Unabhängig von verschiedenen Größen haben wir folgende Spezifikationen im Programm:

ALU KETTENRÄDER - KTM

Wie original verbaut. Sehr gute Qualität und lange Haltbarkeit zeichnen diese Kettenräder aus. Aufgrund der bekannten und überzeugenden Eigenschaften ist dies das meist gewünschte Kettenrad. Lieferbar ist es in diversen Größen, Farbe Alu-Silber oder Orange eloxiert.

2. STAHLKETTENRÄDER

Farbe schwarz, die Stärke ist die Langlebigkeit dieser Spezifikation, besonders bei materialmordenden Winterenduroveranstaltungen mit Schlammensätzen. Diese Stahlkettenräder finden auch immer mehr Anhänger im Fernreisebereich. Sehr gutes Kosten/Nutzenverhältnis.

3. STEALTH ALU/STAHLKOMBINATION

Es wurde ein Mix aus den positiven Eigenschaften von Alu und Stahl erreicht. Die weniger belastete Innenaufnahme ist aus orange eloxiertem Aluminium, der Kettenkontaktbereich aus Stahl, die Verbindung erfolgt über Titannieten = leicht und sehr haltbar. Eine Highend Lösung für den Ästheten.

KITPREIS

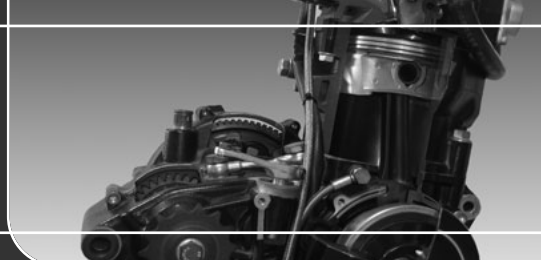
!!!BEI BESTELLUNG DER KOMBINATION KETTE, KETTENRAD UND RITZEL ERHALTEN SIE EINEN RABATT VON 10%!!!





ÜBERSETZUNG

ÜBERSETZUNG LC4 ALLE UND DUKE I UND II



2 ÜBERSETZUNG – LC4 ALLE UND DUKE I+II

!!!BEI BESTELLUNG DER KOMBI-NATION KETTE, KETTENRAD UND RITZEL ERHALTEN SIE EINEN RABATT VON 10%!!!

**690er MODELLREIHE 2007:
ALTERNATIVÜBERSETZUNGEN
FOLGEN IM JAHR 2007.**

LC4 RITZEL

Modelljahr ab 1992. Lieferbar mit 14, 15, 16, 17 Zähnen. Bitte die gewünschte Zahnzahl angeben

14 Zähne	[3247] € 12,40
15 Zähne	[3248] € 12,40
16 Zähne	[3249] € 12,40
17 Zähne	[3250] € 12,40

SOMMER TIPP ! ▼

DIE RITZELSCHRAUBE ALLER LC4+DUKE

mit der Markierung 8.8 inklusive Feder-teller **MÜSSEN** unbedingt gegen die aktuelle Version getauscht werden. Diese 10.9 Version mit passendem Federteller wird nun mit 60 Nm (alt 35 Nm) angezo-gen. Die neue Ritzelschraube ist bereits mit einmalig einsetzbarer Schraubensicherung versehen und sollte bei jedem Ritzelwechsel mitgetauscht werden. Sollte eine neue Schraube nicht verfü-gbar sein, wird mit flüssiger Schraubensicherung gearbeitet. Beim Einsetzen der Schraube muss das Gewinde in der Welle ölfrei sein (Bremsenreiniger einsetzen).

Ritzelschraube/Federteller neue Version	[6523] € 2,60
Schraubensicherung 10ml	[17630] € 14,30

RITZELSCHRAUBE MIT FEDERTELLER LC 4, DUKE I & II

Diese Ritzelschraube ist bereits mit Schraubenkleber ausgerüstet. Er ist einma-lig einsetzbar, danach wird mit flüssiger Schraubensicherung hochfest gearbeitet,
Stück [6523] € **2,60**

RITZELMUTTER LC4

Die **ab Mitte 2003** eingesetzte Variante ist mit einem umzubiegendem Sicherungs-blech gegen Verdrehen gesichert. Sie wird mit 60 Nm angezogen und zusätzlich mit Schraubensicherung hochfest versehen.

[10629] € **6,40**

SCHRAUBENSICHERUNGSKLEBER

10ml [17630] € **14,30**

SICHERUNGSBLECH

[1750] € **1,25**

KETTENDÄMPFUNGSBÜGEL

Das serienmäßige Aluminium Kettendämp-fungsblech schützt bei eventuellen Ketten-rissen oder bei Offroadschlammeinsätzen und sollte immer montiert sein. Je nach Modelljahr sind 17er und 16/15er lieferbar.

RITZELABDECKUNG

Aluminium matt – wird gegen die Serien-Plastikversion gewechselt. Eine optische Aufwertung und für die E-Startmodelle pas-send.

[19487] € **39,00**



LC4 1987-91

Es liegen verschiedene Ritzelausführungen vor (Clip oder Schraubsicherung). Bitte teil-en Sie uns Ihre verbaute Version mit, damit der richtige Ritzeltyp und Sicherung geliefert werden kann. Beim Kettenrad gibt es drei verschiedene Innendurchmesser. Bitte teilen Sie uns diesen in mm mit.



SOMMER TIPP ! ▼

ACHSDISTANZ-KETTENSPANNER-SCHRAUBEN

Sie befinden sich hinten in der Alumi-niumschwinge. Auf Grund der Material-paarung Stahl/ Alu und Dreck/Salzein-flüssen können sie auf Dauer „festgehen“. Beim Hinterradausbau sollten sie vor-sorglich mit Kupferpaste/Fett eingesetzt werden. Weiterhin wird die Hinterachse nie trocken eingesetzt, sondern leicht eingefettet.

Kupferpaste 100ml [4609] € **6,90**

SOMMER TIPP ! ▼

ÖLVERLUST NACH RITZEL-WECHSEL

Hinter dem Ritzel jeder LC4 befindet sich eine Buchse, welche in einem Simmer-ring läuft. An der Motorseite der Buchse ist eine Nut mit einem O-Ring. Wird diese Buchse beim Ritzelwechsel etwas herausgezogen, kann der O-Ring aus der Nut nach unten rutschen. Daher erfolgt nach der Ritzelneumontage eine schlechte Abdichtung – Ölverlust ist die Folge. Dieser O-Ring wäre dann die Ur-sache und nicht der einwandfreie Simmer-ring. Nach mehreren Jahren kann der O-Ring aushärten oder „platt“ werden. Darum am besten regelmäßig aus-tauschen, da der O-Ring [712] nur € **0,85** kostet.





ÜBERSETZUNG ÜBERSETZUNG LC4 ALLE UND DUKE I UND II



KETTENRAD LC4

ZÄHNE	KTM ALUMINIUM KETTENRAD	KTM ALUMINIUM ORANGE	STAHL KETTENRAD SCHWARZ	STEALTH. Alu orange eloxiert/Stahl/Titan Farbe innen orange, außen schwarz
38	[3831] € 36,70		[6986] € 24,70	[18546] € 59,40
40	[3837] € 36,70		[15584] € 24,70	[18547] € 59,40
42	[3832] € 36,70	[18321] € 49,50	[12336] € 24,70	[18548] € 59,40
44	[3838] € 36,70			[18549] € 59,40
45	[3839] € 36,70	[18331] € 49,50	[12337] € 24,70	
48	[3840] € 36,70	[18332] € 49,50	[12338] € 24,70	[18550] € 59,40
49	[9428] € 36,70			
50	[3841] € 36,70	[18333] € 49,50	[12339] € 24,70	[18517] € 59,40
51	[10694] € 36,70			
52	[3842] € 36,70	[18334] € 49,50	[6992] € 24,70	[18551] € 59,40

Sondergrößen Alu 39, 41, 43... 54 sind lieferbar, haben allerdings 3 - 10 Tage Lieferzeit, je € 36,70

(STEALTH alternativ günstiger auch goldfarben eloxiert lieferbar)

KTM KETTENRADSCHRAUBEN

Es werden sechs Stück benötigt. Bereits mit Schraubensicherungsmittel versehen

je [4968] € 0,65

KTM FLANSCHMUTTER

Es werden sechs Stück benötigt, selbstsichernd

je [5150] € 0,45

SCHRAUBENSICHERUNGSKLEBER

10ml [17630] € 14,30

**BEI MEHRFACHVERWENDUNG
MÜSSEN DIE KETTENRAD-
SCHRAUBEN ZUSÄTZLICH MIT
SCHRAUBENSICHERUNGSMITTEL
GESICHERT WERDEN.**

SOMMER TIPP ! ▼

UNTEN HART

Die hintere Kettenführung der aktuellen LC4 Enduro, SXC und Adventuremodelle (98/2006) ist aus Chemiewerkstoff, also flexibel und unten offen. Für Extremeinsätze im Sport (tiefe Spurrillen mit Steinen) und Fernreise (Kontakt mit großen Steinen im Hoggar Gebirge u.ä.) empfehlen wir, die Kettenführung ähnlich der EXC Wettbewerbsmodelle mit dem Alugehäuse zu montieren. Diese ist einfach montierbar, ist eine massive Alukonstruktion und somit wesentlich robuster! Hinweis: Bei Verwendung von Stealth Kettenrädern muss die Kunststoffkontaktfläche in Höhe der Titannieten weggefräst werden. Komplettkit beste-

hend aus Kettenführung Alu, Kettenführung innen PVC, alle benötigten Schrauben.

Kitpreis nur [7164] € 35,00

KETTEN

DID 520 VM IN FARBE GOLD

Premium Version als X-Ringkette. Die DID-Ausführung ist die Meistgewünschte bei unseren Kunden und bei den KTM-Fahrern zighausendfach bewährt. Die Zugfestigkeit dieser Ausführung beträgt 3650 kg. Der DID-Laufleistungsindex beträgt 3220. Zum besseren Verständnis: Die einfache DID hat einen Laufleistungsindex von 100! Die Kette wird in der passenden Länge für Ihre KTM-Übersetzung geliefert. Ausführung inkl. Clipschloss für leichte Montage.

106 Glieder	[9411] € 99,00
108 Glieder	[6993] € 99,00
110 Glieder	[7011] € 99,00
112 Glieder	[7012] € 99,00
114 Glieder	[7013] € 99,00
116 Glieder	[11066] € 99,00
118 Glieder	[7014] € 99,00

ERSATZSCHLOSS

DID Gold 520 VM, Clipversion
[7016] € 4,10

DID Gold 520 VM, Nietversion
[18585] € 4,10

**!!!BEI BESTELLUNG DER KOMBI-
NATION KETTE, KETTENRAD UND
RITZEL ERHALTEN SIE EINEN
RABATT VON 10%!!!**

ORANGE Z-RING KETTE

KTM POWER PART

Z-Ringkette mit orangen Außenlaschen, Länge 118 Glieder. Lieferung mit Clip- und Nietschloss

[15997] € 114,00

ERSATZSCHLOSS KTM POWER PART

mit Z-Ring, Farbe schwarz

Clipversion [16187] € 5,45

Nietversion [18586] € 5,45

KETTE ORANGE KTM POWER PART

Sportversion mit orangen Außenlaschen, ohne Z oder X Ringe, Länge 118 Glieder. Lieferung mit Clipschloss

[16394] € 98,20

ERSATZSCHLOSS

Clipversion Farbe schwarz [5595] € 3,45

REGINA Z-Ring

Farbe schwarz, Ausführung mit Clipschloss & Nietschloss

Länge 118 Glieder [15924] € 98,20

KETTENSCHLÖSSER

Regina X-Ring, Clip (Serie 2002-04)
[5590] € 5,05

Regina Z-Ring, Nietschloss, schwarz
(Serie ab 2005) [16187] € 5,45

REGINA SPORT OHNE X-RING

Auch hier ist die Reibung, durch den Wegfall von Abdichtungen, reduziert. Version in schwarz mit 118 Gliedern, inkl. Clipschloss. Serie auch KTM SX 2007.

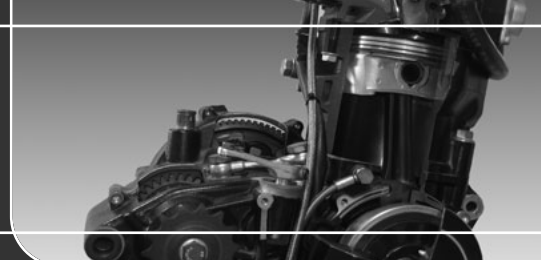
[5610] € 69,30

!!!HINWEIS: Kettenschlossausführungen verschiedener Hersteller sind nicht tauschbar!



ÜBERSETZUNG

ÜBERSETZUNG LC4 ALLE UND DUKE I UND II



SOMMER TIPP ! ▼

CLIPKETTENSCHLOSS DER 520ER KETTE VERPRESSEN

Wenn man das nicht jeden Tag macht, kann sich das Zusammenpressen des Kettenschlosses als recht schwierig herausstellen. Um zu verhindern, dass bei roher Gewalt die X-Ringe oder das Schloss beschädigt werden, sollte ein spezielles Werkzeug benutzt werden. Statt mit einer Wasserpumpenzange geht es einfacher mit dem Presswerkzeug. Hierbei wird das Schloss einfach mittels zweier Schrauben gleichmäßig zusammengedrückt.

[14146] € 16,30



SOMMER TIPP ! ▼

KETTENTRENNER SPORT

Größe nur 20 x 25 x 30 mm, kann leicht in der Werkzeugbox oder in der Gürteltasche mitgenommen werden. Hilft beim Kettentrennen fernab der Werkstatt.

[7039] € 19,90

SOMMER TIPP ! ▼

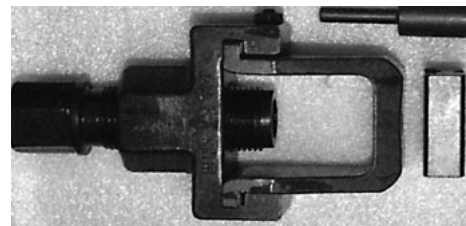
KETTENSCHLOSS CLIPVERSION

Die Serienketten der LC4 Modelle bis 2004 werden zur schnelleren Montage bzw. Übersetzungswechsel mit einem Clipschloss gefahren. Bei der Montage ist die Laufrichtung zu beachten: **geschlossene Seite des Clips in Laufrichtung** der Kette! Bei Wiedermontage eines vorhandenen Kettenschlosses muss dies neu eingefettet eingesetzt werden. Ketten-schlösser verschiedener Marken sind nicht austauschbar. Bei Ersatzschlossbestellung bitte vorab Kettentyp prüfen (ist seitlich auf den Laschen vermerkt). Ein Kettenclip-schloss sollte bei halber Lebensdauer der Kette gewechselt werden oder auch im Rahmen der 5000er Inspektionen. Das „alte“ Kettenschloss kann in einer Kettenschlossbox [11016] € 5,60 weiter als Reserve mitgenommen werden.

KETTENTRENNER ORIGINAL DID

Für Ketten mit Teilung 520 / 525 / 530 und 532. Somit lassen sich die Ketten der Modelle mit Hohlnietschloss, z.B. der Super Moto ab 2005, 950er und 990er fachgerecht trennen und wieder vernieten. Absolute Profiqualität und einfach zu bedienen.

[15651] € 159,00



WELCHE ÜBERSETZUNG FÜR WELCHEN EINSATZZWECK? Die Serienübersetzung Ihrer KTM kann für einen definierten Einsatzzweck geändert werden. Damit Sie nicht danebenliegen, finden Sie folgende Empfehlungen.

ENDURO LC4 ENDURO; ADVENTURE/SX/SXC/ – 600/620/625/640

ÜBERSETZUNG	ÜBER.-VERHÄLTNIS 1 ZU	LC4 600/620/640/
16 : 40	2,50	Serie LC4 600/620/SXC 625
15 : 40	2,66	Touring, Reise
14 : 40	2,86	n. E.
16 : 42	2,63	Serie LC 4 640, Touring, Reise
15 : 42	2,8	Touring, Reise, Hobbysport
14 : 42	3	n. E.
16 : 45	2,81	Rallye, Touring, Hobbysport
15 : 45	3,00	dto.
14 : 45	3,21	n. E.
16 : 48	3,00	Hobbysport
15 : 48	3,20	Enduro Wettbewerb
14 : 48	3,43	dto., Moto Cross
16 : 50	3,13	Hobbysport
15 : 50	3,33	Moto - Cross
14 : 50	3,57	dto.

n. E. = nicht empfehlenswert (Polygoneffekt), 13er Ritzel nicht bei LC4 600/ 620/640 einsetzen.

ACHTUNG: Eine Veränderung der Sekundärübersetzung bewirkt ein Erlöschen der Betriebserlaubnis! SOMMER SPECIAL | 07 | 131



ÜBERSETZUNG

ÜBERSETZUNG LC4 ALLE UND DUKE I UND II



SUPER MOTO 620/625/640/660/ UND DUKE 620/ 640/

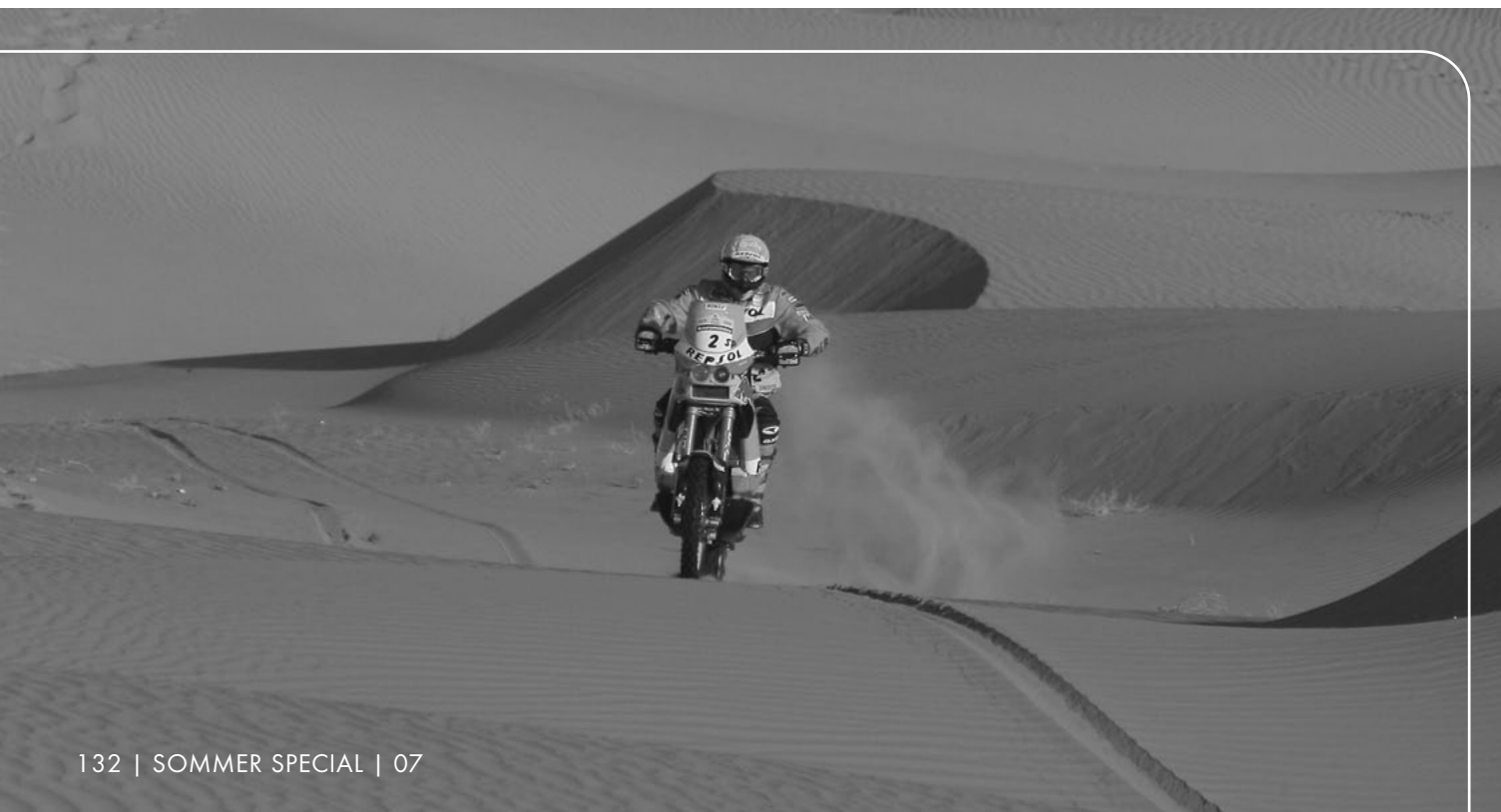
ÜBERSETZUNG	ÜBER.-VERHÄLTNIS 1 ZU	BEMERKUNG
17 : 38	2,24	Serie DUKE II bis 2003
16 : 38	2,38	bessere Beschleunigung
15 : 38	2,59	dito, zu Lasten der Endgeschwindigkeit
14 : 38	2,71	nur kurzzeitiger Sparteinsatz z.B. Indoor/Cartbahn
17 : 40	2,35	Serie SMC 660/625
16 : 40	2,5	bessere Beschleunigung zu Lasten der Endgeschwindigkeit
15 : 40	2,67	dito
14 : 40	2,86	nur kurzzeitiger Sparteinsatz z.B. Indoor/Cartbahn
17 : 42	2,47	Serie SM 640, DUKE II ab 2004
16 : 42	2,63	bessere Beschleunigung
15 : 42	2,8	dito, zu Lasten der Endgeschwindigkeit
14 : 42	3,0	nur kurzzeitiger Sparteinsatz z.B. Indoor/Cartbahn

Der Fahrer einer KTM Supermoto/DUKE wird meist eine Änderung des vorderen Ritzels vornehmen, um keine neue Kette investieren zu müssen. Das Spektrum beim alleinigen Ritzelwechsel (1 Zahn weniger = ca. 6-7%) ist schon ein deutlicher Schritt. Im SM Wettbewerbssport wird ein sehr großes Spektrum, von 38-48, eingesetzt. Z.B. spielt im Indoorbereich Topspeed eine geringere Rolle, hier wird die Übersetzung aufwendig gesucht, um z.B. nur zwei Gänge benutzen zu müssen.

SOMMER TIPP ! ▼

KETTENRADSCHRAUBEN UND MUTTERN

sind gemäß Herstelleranweisung bei jedem Kettenradwechsel zu erneuern. Bei den LC4 Modellen mit Ruckdämpfer werden die Muttern mit entsprechendem Drehmoment angezogen, die Schraube wird zum Gegenhalten benutzt. Die Schraube besitzt im Neuzustand bereits eine einmalig einsetzbare Schraubensicherung. Auch bei den Modellen ohne Ruckdämpfer wird die Mutter zum Anziehen benutzt, die Schraube zum Gegenhalten. Nach 50 Km Fahrbetrieb sollte der Schraubensitz kontrolliert werden.





ÜBERSETZUNG EXC/SX – 4TAKT UND 2TAKT



3 EXC/SX – 4TAKT UND 2TAKT

!!!BEI BESTELLUNG DER KOMBI-NATION KETTE, KETTENRAD UND RITZEL ERHALTEN SIE EINEN RABATT VON 10%!!!

RITZEL EXC/SX

Bitte Baujahr angeben. Lieferbar mit 12, 13, 14, 15 Zähnen. Bitte die gewünschte Zahnzahl angeben.

12 Zähne	[6517] € 10,80
13 Zähne	[1309] € 10,80
14 Zähne	[5117] € 10,80
15 Zähne	[5913] € 10,80

SICHERUNGSLIP FÜR RITZEL

2 Takt EXC/SX [1821] Stück € **1,00**

SOMMER TIPP ! ▼

EXC/SX RITZEL

Bei diesen KTM-Sportlern darf bei schlammigen Einsätzen kein 15er Ritzel gefahren werden, da der Dreck an der Kuppelungseinheit schmirgelt. Um letztendlich Geld zu sparen und Funktion zu gewinnen, sollte während der Übersetzungslebensdauer das 14er Ritzel 1 x zusätzlich getauscht werden. Beim 13er Ritzel 2 x zusätzlich.

Bei der Übersetzungskontrolle nach Geländeeinsätzen bitte den schwarzen Schwingenschleifer auf Verschleiß kontrollieren (Schlamm und der Einsatz kleiner Sportritzel üben größeren Verschleiß aus). Bitte rechtzeitig erneuern.

Schwingenschleifer EXC alle, SX bis 06 [14753] € **13,00**

Schwingenschleifer SX 2007 [21789] € **11,00**

RITZELSCHRAUBE MIT FEDERTELLER

4 Takt EXC/SX. Die Ritzelschraube ist bereits mit Schraubenkleber ausgerüstet. Er ist einmalig einsetzbar, danach wird mit flüssiger Schraubensicherung hochfest gearbeitet.

Ritzelschraube Stück [6523] € **2,60**
Schraubensicherung flüssig [17630] € **14,30**

SOMMER TIPP ! ▼

ÖLVERLUST NACH RITZEL-WECHSEL

Hinter dem Ritzel einer EXC/SX befindet sich eine Buchse, welche in einem Simmerring läuft.

An der Motorseite der Buchse ist eine Nut mit einem O-Ring. Wird diese Buchse beim Ritzelwechsel etwas herausgezogen, kann der O-Ring aus der Nut nach unten rutschen. Daher erfolgt nach der Ritzelneumontage eine schlechte Abdichtung, Ölverlust ist die Folge. Dieser O-Ring wäre dann die Ursache und nicht der einwandfreie Simmerring. Nach mehreren Jahren kann der O-Ring aushärten oder „platt“ werden. Darum am besten regelmäßig austauschen.

EXC alle/SX ausser siehe unten

[669] € **0,20**
SX F 450 2007 [710] € **0,20**
SX 125 2007 [17425] € **0,35**

KTM KETTENRADSCHRAUBEN

Es werden sechs Stück benötigt. Direkt mit Schraubensicherungsmittel

je [4968] € **0,65**

KTM FLANSCHMUTTER

Es werden sechs Stück benötigt, selbstsichernd

je [5150] € **0,45**

GEWICHTSVERGLEICH KETTENRÄDER

	Alu	Aluorange	Stahl	STEALTH
42er	277	254	631	-
45er	316	304	927	663 (44)
48er	332	337	1015	841
50er	331	366	1164	765
52er	420	399	1281	792

**Angabe in Gramm (+/- 5g)
Stand 11/06**

SOMMER TIPP ! ▼

KETTENRADSCHRAUBEN UND MUTTERN

sind gemäß Herstelleranweisung bei jedem Kettenradwechsel zu erneuern. Die Mutter wird zum Anziehen benutzt, die Schraube zum Gegenhalten. Nach 50 Km Fahrbetrieb sollte der Schraubensitz kontrolliert werden.

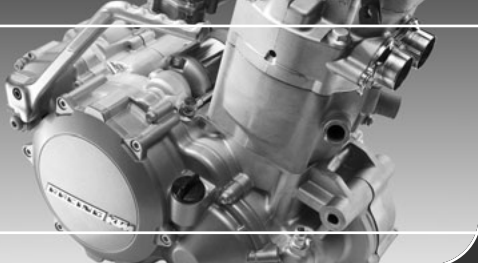
SCHRAUBENSICHERUNGSKLEBER

Flüssig, hochfest [17630] € **14,30**

**BEI MEHRFACHVERWENDUNG
MÜSSEN DIE KETTENRAD-
SCHRAUBEN ZUSÄTZLICH MIT
SCHRAUBENSICHERUNGSMITTEL
GESICHERT WERDEN.**

KETTENRAD EXC UND SX

ZÄHNE	KTM ALUMINIUM KETTENRAD	KTM ALUMINIUM ORANGE	STAHL KETTENRAD SCHWARZ	STEALTH. <small>Alu orange eloxiert/Stahl/Titan (Farbe innen orange, außen schwarz) (STEALTH alternativ günstiger auch goldfarben eloxiert lieferbar)</small>
44	[3838] € 36,70			
45	[3839] € 36,70	[18331] € 49,50	[12337] € 24,70	
48	[3840] € 36,70	[18332] € 49,50	[12338] € 24,70	[18550] € 59,40
49	[9428] € 36,70			
50	[3841] € 36,70	[18333] € 49,50	[12339] € 24,70	[18517] € 59,40
51	[10694] € 36,70			
52	[3842] € 36,70	[18334] € 49,50	[6992] € 24,70	[18551] € 59,40



ÜBERSETZUNG RICHTIGE KETTENSCHNUNG



!!!BEI BESTELLUNG DER KOMBI-NATION KETTE, KETTENRAD UND RITZEL ERHALTEN SIE EINEN RABATT VON 10%!!!

KETTE

DID 520 VM IN FARBE GOLD

als X-Ringkette. Die DID-Ausführung ist die Meistgewünschte bei unseren Kunden und bei den KTM-Fahrern zigtausendfach bewährt. Die Zugfestigkeit dieser Ausführung beträgt 3650 kg. Der DID-Laufleistungsindex beträgt 3220. Zum besseren Verständnis: Die einfache DID hat einen Laufleistungsindex von 100! Die Kette wird in der passenden Länge für Ihre KTM-Übersetzung geliefert. Ausführung inkl. Clipschloss für leichte Montage.

112 Glieder	[7012] € 99,00
114 Glieder	[7013] € 99,00
116 Glieder	[11066] € 99,00
118 Glieder	[7014] € 99,00

ERSATZCLIPSCHLOSS

DID Gold 520 VM [7016] € 4,10

DID 520 ERT

DID Kette für den Sporteinsatz. Durch den Verzicht von X-Ringen zur Abdichtung hat diese Kette eine geringe Reibung. Lieferbar mit 118 Gliedern, innen und außen in Gold inkl. Clipschloss

[11949] € 79,00

ERSATZCLIPSCHLOSS

DID Gold 520 ERT [12085] € 4,00

ORANGE Z-RING KETTE KTM POWER PART

Z-Ringkette mit orangen Außenlaschen, Länge 118 Glieder. Lieferung mit Clip- und Nietschloss

[15997] € 114,00

ERSATZCLIPSCHLOSS KTM POWER PARTS

Farbe schwarz [16187] € 5,45

KETTE ORANGE KTM POWER PART

Sportversion mit orangen Außenlaschen, ohne Z oder X Ringe, Länge 118 Glieder. Lieferung mit Clipschloss

[16394] € 98,20

ERSATZCLIPSCHLOSS KTM POWER PARTS

Farbe schwarz [5595] € 3,45

REGINA SPORT OHNE X-RING

Auch hier ist die Reibung, durch Wegfall von Abdichtungen, reduziert. Version in schwarz mit 118 Gliedern, inkl. Clipschloss. Serie KTM SX 2007.

[5610] € 69,30

ERSATZCLIPSCHLOSS

Regina Sport

[5595] € 3,45

**!!!HINWEIS: KETTENSCHLÖSSER
VERSCHIEDENER MARKEN SIND
NICHT TAUSCHBAR!**

SOMMER TIPP ! ▼

KETTENSCHLOSS

Die Ketten der EXC und SX Modelle werden zur schnelleren Montage bzw. Übersetzungswechsel mit einem Clipschloss gefahren. Bei der Montage ist die Laufrichtung zu beachten: **geschlossene Seite des Clips in Laufrichtung der Kette!** Bei Wiedermontage eines vorhandenen Kettenschlosses muss dies neu eingefettet eingesetzt werden. Kettenschlösser verschiedener Marken sind nicht austauschbar. Bei Ersatzschlossbestellung bitte vorab Kettentyp prüfen (ist seitlich auf den Laschen vermerkt).

SOMMER TIPP ! ▼

KETTENTRENNER SPORT

Größe nur 20 x 25 x 30 mm, kann leicht in der Werkzeugbox oder in der Gürteltasche mitgenommen werden. Hilft beim Kettentrennen fernab der Werkstatt.

[7039] € 18,30



4 RICHTIGE KETTENSCHNUNG

Oft hören wir in Gesprächen, dass man die Kettenspannung bei einer KTM lockerer fährt, dies ist aber keine exakte technisch nachvollziehbare Definition. Letztendlich gibt es nur eine richtige Kettenspannung:

Bei der maximal erreichbaren Spannung durch das Einfedern muss noch Minimalspiel an der Kette vorliegen.

Wer mit vielen unterschiedlichen Übersetzungen fährt, welche auch andere Kettenspannungsdifferenzen ergeben, kann nun wie folgt vorgehen:

ONROAD/SUPERMOTO

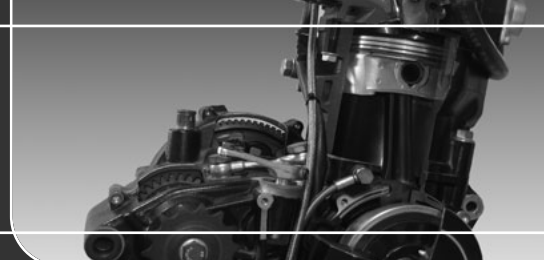
Das Heck der KTM muss mit sehr viel Gewicht belastet werden, erfahrungsgemäß wird das Gewicht von 2-3 Personen benötigt. Ergebnis muss sein, dass die Schwinge durch diese Belastung genau parallel zum Boden gebracht wird.

Bei dieser Position liegt die größtmögliche Spannung vor, darüber und darunter wird die Kette lockerer.

Wenn ich nun diese Parallelität erreicht habe, kann die Kette bei richtiger Kettenspannung leicht noch gesamt ca. 15mm nach oben und unten bewegt werden, mit größtem Kraftaufwand bis 20mm. Die zukünftigen Kontrollen können durch eine einzige Person erfolgen: Da ich nun weiß, dass die Kettenspannung an dieser Kettenstelle ok ist, drücke ich die Kette (in aufgebocktem Zustand des Motorrads) unter der Schwinge nach oben (an der in der Bedienungsanleitung empfohlenen Stelle) und merke/notiere mir die mm Distanz bis zur Schwinge.



ÜBERSETZUNG KETTENPFLEGE



Nun wird das Rad weitergedreht und an 2-3 weiteren Stellen der Kette gemessen. Sind diese Werte alle identisch, konnte ich hiermit kontrollieren, dass meine Kette keine partielle Dehnung hatte. Der notierte mm Wert ist auch in Zukunft bei diesem Übersetzungsverhältnis richtig. Ich kenne nun meine richtige Kettenspannung und kann in Zukunft in wenigen Sekunden kontrollieren. Sollte ich auf ein drastisch anderes Übersetzungsverhältnis wechseln (16 - 40 auf 15 - 48...) muss ich den o.a. Test einmalig neu machen und den dann erreichten Einstellwert in mm notieren und in Zukunft benutzen.

OFFROAD ZUSATZINFO

Der angegebene Ablauf ist auch für meine Offroad KTM richtig, allerdings muss ich das Problem von Schlamm/ nassen Dreck mit einbeziehen. Dieser klebt auf der Kette und den Kettenrädern, sodass auch bei richtiger Einstellung (wie oben) eine zu stramme Kettenspannung erfolgen wird. Je mehr „Matsch“, desto lockerer muss ich nun zusätzlich einstellen. Dieser Wert kann schon bei 2-4 zusätzlichen mm an der hinteren Kettenspannungsschraube liegen.



5 KETTENPFLEGE

Die Antriebskette besteht aus hunderten mechanischen Bauteilen und Kontaktflächen. Die Aufgabe der Kette ist klar, allerdings soll diese auch so lange wie möglich funktionieren - dabei hilft die richtige Pflege.

INNERER VERSCHLEISS

Bei X/Z-Ring Ketten wird dieser bereits durch eine „eingebaute“ Schmierung reduziert. Die Abdichtung der Innen- zur Außenlasche erfolgt über den X/Z-Ring. Das notwendige Fett ist bereits werksseitig im X/Z-Ring über eine Hauptfettkammer und zwei Zusatzfettkammern vorhanden. Hier gibt es also keinen weiteren Handlungsbedarf, außer zwei Regeln:

- 1 Ein Kettenschloss wird immer eingefettet eingesetzt und
- 2 Drahtbürste und gezielter Dampfstrahler haben an den X-Ringen nichts zu suchen.

Bei Ketten ohne X/Z-Ringen sollte die Kette öfter gereinigt werden. Im Bedarfsfall kann mit einem Hochdruckreiniger und einer Bürste gearbeitet werden. Bei hartnäckigen Verkrustungen und altem Kettenspray mit Motorex Chain Clean nacharbeiten. Nach dem Reinigen wird die Kette gut getrocknet und mit Kettenspray eingesprüht.

ÄUSSERER VERSCHLEISS

Korrosion - die Kette als hoch belastetes Bauteil läuft weit gehend ungeschützt vor Wasser, Streusalz und natürlich allen Offroad-Einflüssen. **Reibung** zwischen

Rollen und Kettenrad/ Ritzel: es erfolgen **Aufprallkräfte** zwischen den Rollen und Zahnflanken, sowie unterschiedliche Umlaufgeschwindigkeiten zwischen Zahnschnecke und den tiefer gelegenen Tälern (**Polygoneffekt** - Vieleck). Weiterhin Lastwechsel (Beschleunigen/Bremsen) und Längenausgleich des Federweges. **Offroadspezifisch** ist klar, dass alle Belastungen extrem **überdurchschnittlich** vorliegen: Permanente **Lastwechsel**, Polygoneffekt durch recht kleine Ritzel, häufige Komplettausnutzung der langen Federwege, hohe Motorleistung, Benutzung der Kette als Ruckdämpfer, schmirgelnder nasser Sand und Schlamm = eigentlich alles, was Spaß macht... Zusätzlich gibt es im Wettbewerb kaum Zeit, sich um die Pflege der Kette zu kümmern. Dies ist der Grund, warum der Lebensdauerunterschied der Übersetzung trotz Topmaterial im Onroad und Offroadeinsatz bis zu einem Verhältnis von 1 zu 100 (in Km) liegen kann.

ONROAD KETTENPFLEGE

Eine äußere Korrosion darf nie erkennbar sein, falls doch, muss sofort gehandelt werden. Die normalen Pflegeintervalle sind sehr von der Regenhäufigkeit abhängig, also muss jeder Fahrer seine individuellen Intervalle finden. Letztendlich darf eine Kette an den Rollen nicht trocken sein, soll sich also leicht feucht bis klebrig anfühlen. Die äußeren Laschen erhalten NUR einen Korrosionsschutz, hier wird besonders häufig zu viel gesprüht, wie an vielen „verknausten“ Ketten zu erkennen ist. Im Idealfall werden die inneren Kettenrollen rechts und links im warmen Zustand eingesprüht, also nach direktem Fahrbetrieb.





ÜBERSETZUNG KETTENPFLEGE



KETTENREINIGER

Verklebte und „verknaste“ Rückstände werden mit dem hierfür entwickelten Reiniger behandelt. Einfach einsprühen, kurz einwirken lassen und mit einem Lappen abwischen. Danach wird die Kette mit Kettenspray behandelt.

MOTOREX CHAIN CLEAN

Hochwirksamer Reiniger für alle Antriebsketten. Entfernt wirkungsvoll verkrustete Rückstände. Kette gut einsprühen, kurz einwirken lassen, mit einem Lappen nachwischen und trocknen lassen.

500-ml-Spraydose [12725] € 10,20

SHELL ADVANCE

BRAKE & CHAIN CLEANER

Entfernt Öl, Schmutz und Dreck von Ketten. Absolut rückstandsfrei, nicht korrosiv. Aufsprühen und mit einem Lappen abwischen. 300-ml-Spraydose [4613] € 6,45

KETTENSpray

SHELL ADVANCE CHAIN ULTRA

Onroad Kettenspray mit PTFE, schützt auch bei Temperaturschwankungen vor Verschleiß und Korrosion. Hält O/X-Ringe geschmeidig, schützt vor Schmutz, wasserabweisend und regenfest. Löst Rost und verdrängt Feuchtigkeit. Farbe weiß.

300-ml-Spraydose [12236] € 8,45

MOTOREX CHAINLUBE 622 STRONG ONROAD

Speziell für den Super Moto und Straßeneinsatz entwickeltes weißes Kettenspray. Äußerst hochdruckfester Schmierfilm, extrem haftfähig und Schleuderfest. Wasserfest und thermostabil. Kette einsprühen und einwirken lassen.

500-ml-Spraydose [12723] € 13,90

56-ML-NACHFÜLLFLASCHE

für unterwegs, sie kann zusätzlich aus der 500-ml-Version gefüllt werden.

[13584] € 5,30

MOTOREX CHAINLUBE 622

OFFROAD

Speziell für den Cross und Offroadbereich. Hervorragende Kriech- und Schmierwirkung. Schleuder und Wasserfest. Kette einsprühen und einwirken lassen.

500-ml-Spraydose [12722] € 11,50

56-ML-NACHFÜLLFLASCHE

für unterwegs, sie kann zusätzlich aus der 500-ml-Version gefüllt werden.

[12726] € 4,90

OFFROAD KETTENPFLEGE

Hier muss die Verschmutzungsart mit berücksichtigt werden. Sollte die Übersetzung/Kette mit noch nassem Schlamm verdeckt sein, wird sie mit einem „weichen“ Wasserstrahl gereinigt. Wenn der Hochdruckreiniger sein muss: größtmöglichen Abstand auf Kette und Radlager beachten. Bei trockenem/harten Schlamm wird die gesamte KTM und die Kette mit

SHELL ADVANCE

Bike Cleaner 1ltr. [4626] € 12,95

eingesprüht und nach ca. 1 Minute mit einem Wasserstrahl gereinigt. Danach wird die Kette getrocknet (Luftdruck/ Lappen) und zügig mit Kettenspray behandelt. Korrosion gehört hier nicht hin! Für geplante reine Sandeinsätze im Trockenen wird die Kette so „unklebrig“ wie möglich gefahren (MOTOREX Chainlube 622 Offroad). Wenn wieder Schlamm zu erwarten ist, bitte mit dem MOTOREX Chainlube 622 Strong Onroad an den Rollen nicht sparsam umgehen. Und nicht vergessen: Eine gut geschmierte Kette bringt auch Leistung.

OFFROAD FERNREISE

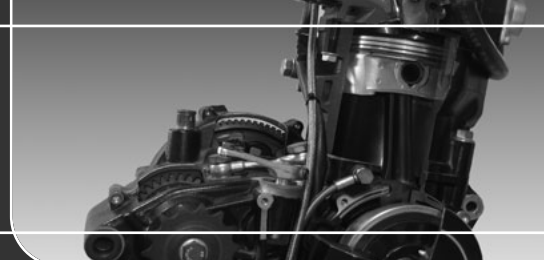
KETTENPFLEGE

Hierunter fallen z.B. ein Mauretanien, Libyen und Tunesieneinsatz ... mit langen Sandetappen und einer gewünschten hohen Kilometerlaufleistung. Bitte außen so trocken wie möglich fahren. Eine klebrige Kette mit „Magnetwirkung für trockenen Sand“ kann man hier nicht gebrauchen. Es kann an den Rollen rechts und links dezent mit MOTOREX Chainlube 622 Offroad gearbeitet werden, welches auf der An- und Abreise auch den normalen Schmierungsjob erfüllen kann. Sollte es regnen, ist man so gegen die Korrosion gewappnet. Die innere Schmierung ist durch das Fett der X-Ringe gewährleistet.





ÜBERSETZUNG VERSCHIEDENES – ZUBEHÖR



6 VERSCHIEDENES – ZUBEHÖR

SOMMER TIPP ! ▼

EDELSTAHL- & KARBONKETTEN-SCHUTZ

Für verschiedene LC 4 Modelle. Sehen z.B. an den Supermotomodellen sehr gut aus. Einfache Montage.

VA Kettenschutz LC4 Enduro/Adventure/ SXC/SC Modelljahr 95 - 06 und Super Moto bis 02

[9859] € 39,00

VA Kettenschutz LC4 Super Moto ab 03/ Duke II ab 02 [6544] € 39,00



Karbonversion LC4 Super Moto ab 03/Duke II ab 02 [14469] € 67,00



RITZEL-/KUPPLUNGSSCHUTZ

EXC/SX

Diese CNC gefräste Alueinheit wird passgenau zwischen Kette und Kupplungsnehmerzylinder gesetzt.

- 1 Vorteil: Schlamm und Steine können den Nehmerzylinder kaum beschädigen.
- 2 Vorteil: Die Reinigung ist einfacher. Die Simmeringbelastung durch Dampfstrahler wird reduziert. Auf Dauer sehr sinnvoll. Die einzelnen Spezifikationen sind im Kapitel Kupplung aufgelistet.

KETTENSCHLEIFER STATT ROLLE

Ältere EXC und LC4 Modelle haben hinter dem Ritzel oben und unten eine Kettenrolle. Die untere Rolle verhindert, dass die Kette über den Rahmen schleift, oben wird verhindert, dass die Kette bei sehr starkem Einfedern, z.B. nach einem Sprung, oben anschlägt. Die beiden Kugellager in jeder Rolle sind aber oft mangels Pflege fest und die Rolle dreht sich nicht mehr. Dadurch ist die Funktion beeinträchtigt. Hier lässt sich jetzt eine wartungsärmere Lösung nachrüsten. Dies ist günstiger und bietet guten Schutz.

Umrüstsatz für unten [19399] € 5,35



Umrüstsatz für oben [19400] € 5,35



ACHSLEHRE

Damit das Hinterrad auf keinen Fall schief oder versetzt eingebaut wird, kann die Achslehre den genauen Abstand Schwingenachse zu Hinterradachse vergleichen (Werkstattausführung).

[6535] € 32,25

