

MANUALE D'OFFICINA
WORKSHOP MANUAL
MANUEL D'ATELIER
WERKSTATTHANDBUCH
MANUAL DE OFICINA

WR 250/2009-2010

Part. N. 8000H1605



Husqvarna

HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente manuale e si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei propri prodotti. Le illustrazioni riportate sono indicative e potrebbero non corrispondere esattamente al particolare trattato. È vietata la riproduzione anche parziale della presente pubblicazione senza autorizzazione scritta.

1ª Edizione (07-09)

*To the best knowledge of **HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L.** the material contained herein is accurate as of the date this publication was approved for printing. **HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L.** reserves the right to change specifications, equipment, or designs at any time without notice and without incurring obligation. Illustrations in this manual are merely for demonstration purposes and could not exactly match the detail described. No part of this manual can be reproduced without permission in writing of the copyright holder.*

1st Edition (07-09)

HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L. décline toute responsabilité pour erreurs éventuelles commises pendant la rédaction du manuel et question et se réserve le droit d'apporter tous les perfectionnements nécessaires sans avis préalable. Les illustrations gravées dans ce manuel ne sont qu'à titre indicatif et pourraient ne pas correspondre au détail traité. Le copiage partiel ou totale de ce manuel sans autorisation écrite est strictement interdit.

1^{ère} édition (07-09)

*Die **HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L.** lehnt jegliche Verantwortung für eventuelle Fehler ab, welche bei der Zusammenstellung dieses Handbuches entstanden sein können und behält sich ferner das Recht vor, alles, was sich an Änderungen durch die Weiterentwicklung ihrer Produkte ergeben sollte, in diesem Handbuch anzuführen. Die wiedergegebenen Darstellungen sind indikativ und könnten nicht genau dem betreffenden Teil entsprechen. Die Reproduktion, auch teilweise, der vorliegenden Herausgabe ohne vorheriger schriftlicher Genehmigung ist untersagt.*

1. Auflage (07-09)

HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L. no se responsabiliza por los errores debidos a la compilación del presente manual y se reserva el derecho de aportar toda modificación necesaria para el desarrollo evolutivo de sus productos. Las ilustraciones presentadas son indicativas y pueden no corresponderse exactamente con la pieza tratada. Se prohíbe la reproducción, también parcial, de la presente publicación sin autorización por escrito.

1º Edición (07-09)

MANUALE D'OFFICINA
WORKSHOP MANUAL
MANUEL D'ATELIER
WERKSTATTHANDBUCH
MANUAL DE OFICINA

WR 250/2009-2010

Part. N. 8000H1605



AVVERTENZE IMPORTANTI

IMPORTANT NOTICES

AVIS IMPORTANT

2009



WR 250



WR 300 - USA

I modelli **WR** sono motocicli per impiego STRADALE (A POTENZA LIMITATA), garantiti esenti da difetti e coperti da garanzia legale, a condizione che Venga MANTENUTA LA CONFIGURAZIONE DI SERIE e rispettata la tabella di manutenzione riportata a pag. B.11. Qualora i modelli WR venissero trasformati in motocicli DA COMPETIZIONE (A PIENA POTENZA), la tabella di manutenzione consigliata per uso agonistico è riportata a pagina B.6.

WR are STREET LEGAL motorcycles (with LIMITED POWER ENGINE); they are guaranteed exempt from functional defects and covered with legal guarantee, if the STANDARD CONFIGURATION is maintained and the suggested maintenance table, shown on page B.11, is observed. If **WR** are transformed in COMPETITION MOTORCYCLES (with FULL POWER ENGINE), the suggested maintenance table for competition use is shown on page B.6.

Les modèles **WR** êtes motocycles pour emploi ROUTIER (AVEC LA PUISSANCE LIMITÉE) garantis exemptés par défauts et couvert par garantie juridique, à la condition que je sois MAINTENUE LA CONFIGURATION DE SÉRIE et respectée le tableau d'entretien reporté au page B.11. Si les modèles **WR** ils vinnent transformés en motocycles DE COMPÉTITION (AVEC LA PLEINE PUISSANCE), le tableau d'entretien conseillé pour usage sportif est reporté à page B.6.

IMPORTANTE

Per il riconoscimento della garanzia farà da riferimento la CONFIGURAZIONE DEL VEICOLO, come descritto di seguito:
A) - MOTOCICLO DI SERIE, PER USO STRADALE: A POTENZA LIMITATA
B) - MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA

IMPORTANT

The reference for recognition of the guarantee will be the MOTORCYCLE CONFIGURATION, as shown below:
A) - STANDARD MOTORCYCLE, STREET LEGAL: with LIMITED POWER ENGINE
B) - COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE

IMPORTANT

Pour la reconnaissance de la garantie il fera à la référence la CONFIGURATION DU VÉHICULE, comme de suite décrit:
A) - MOTOCYCLE DE SÉRIE, POUR USAGE ROUTIER: AVEC LA PUISSANCE LIMITEE
B) - MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE

Note

● Le indicazioni di destra e sinistra si riferiscono ai due lati del motociclo rispetto al senso di marcia.

- Z: n° denti
- A: Austria
- AUS: Australia
- B: Belgio
- BR: Brasile
- CDN: Canada
- CH: Svizzera
- D: Germania
- E: Spagna
- F: Francia
- FIN: Finlandia
- GB: Gran Bretagna
- I: Italia
- J: Giappone
- USA: Stati Uniti d'America

Note

● References to the "left" or "right" of the motorcycle are in the sense of a person facing forwards.

- Z: number of teeth
- A: Austria
- AUS: Australia
- B: Belgium
- BR: Brazil
- CDN: Canada
- CH: Switzerland
- D: Germany
- E: Spain
- F: France
- FIN: Finland
- GB: Great Britain
- I: Italy
- J: Japan
- USA: United States of America

Avis

● Les indications "droite" et "gauche" se réfèrent aux deux côtés du motocycle par rapport au sens de marche.

- Z: numéro dents
- A: Autriche
- AUS: Australie
- B: Belgique
- BR: Brésil
- CDN: Canada
- CH: Suisse
- D: Allemagne
- E: Espagne
- F: France
- FIN: Finlande
- GB: Grand Bretagne
- I: Italie
- J: Japon
- USA: Etas Units d'Amerique

● Dove non diversamente specificato, i dati e le prescrizioni si riferiscono a tutte le Nazioni.

● Where not specified, alla the data and the instructions are referred to any and all Countries.

● Si non différemment spécifié, les données et les instructions sont valables pour tous les Pays.

WICHTIGE ANWEISUNGEN

2010

ADVERTENCIAS IMPORTANTES



WR sind STRAÙE GESETZLICHE Motorräder (mit beschränktem MACHT-MOTOR); sie werden garantiert, befreien Sie von zweckmäßigen Defekten und deckte mit gesetzlicher Garantie, wenn die ÜBLICHE KONFIGURATION und der vorgeschlagene Aufrechterhaltungstisch beibehalten wird, gezeigt auf Seite B.13, wird beobachtet. Wenn WR in WETTBEWERB MOTORRAD umgewandelt werden (mit VOLLEM MACHTMOTOR), wird der vorgeschlagene Aufrechterhaltungstisch für die Konkurrenzverwendung auf Seite B.8 gezeigt.

WICHTIG

Der Hinweis für Anerkennung der Garantie wird die MOTORRAD-KONFIGURATION sein, wie unten gezeigt:

A) ÜBLICHES MOTORRAD, STRAÙE GESETZLICH: mit beschränktem MACHT-MOTOR

B) KONKURRENZ-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR.

Note

● Die Angaben, rechts und links, beziehen sich auf die beiden Motorradseiten in Bezug auf die Fahrtrichtung

- Z: Zähne nummer
- A: Österreich
- AUS: Australien
- B: Belgien
- BR: Brasilien
- CDN: Kanada
- CH: Schweiz
- D: Deutschland
- E: Spanien
- F: Frankreich
- FIN: Finnland
- GB: Groos Britan
- I: Italien
- J: Japan
- USA: Vereinigte Staten von Amerika

● Wenn nicht anders angegeben, beziehen sich die Daten und Vorschriften auf alle Länder.

Los modelos **WR** son motocicletas por empleo VIAL (A POTENCIA LIMITADA), garantizados eximidos por defectos y cubiertos de garantía legal, a condición que sea MANTENIDA LA CONFIGURACIÓN DE SERIE y respetada el tablero de manutención indicada a pág B.13 En caso de que los modelos WR fueran transformados en motocicletas POR COMPETICIÓN (A LLENA POTENCIA) el tablero de manutención aconsejado para empleo agonístico es reconducido a la página B.8

IMPORTANTE

Por el reconocimiento de la garantía hará de referencia la CONFIGURACIÓN DEL VEHÍCULO, como descrito en seguida:

A) - MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL: A POTENCIA LIMITADA

B) - MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA

Nota

● Las indicaciones de la derecha y la izquierda hacen referencia a los dos lados de la moto con respecto al sentido de marcha.

- Z: número dientes
- A: Austria
- AUS: Australia
- B: Bélgica
- BR: Brasil
- CDN: Canadá
- CH: Suiza
- D: Alemania
- E: España
- F: Francia
- FIN: Finlandia
- GB: Gran Bretaña
- I: Italia
- J: Japón
- USA: Estados Unidos

● A falta de indicaciones específicas, los datos y las instrucciones se refieren a todos los Países.



Manuale di officina
Workshop Manual
Manuel d'Atelier
Werkstatthandbuch
Manual de oficina

WR 250/2009-2010

Copyright by

HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L.

BMW Group

Servizio Assistenza Tecnica

Via Nino Bixio, 8

21024 Biandronno

(Varese) - Italy

tel. ++39 0332 75.61.11

fax ++39 0332 756 558

www.husqvarna-motorcycles.com

1° Edizione - 1st Edition - 1ère édition - 1. Auflage - 1° Edición

Stampato in Italia - Printed in Italy - Imprimé en Italie - In Italien gedruckt - Impreso en Italia

Stampato, N° - Print No. - Imprimé N. - Druckschrift Nr. - Impreso N. 8000H1605

VALIDITA (dalla matricola) - VALIDITY (from vehicle identification number) - VALIDITE (du matricule) - GÜLTIGKEIT (von der Kennnummer) - VALIDEZ (desde la matrícula)

- WR 250/2009: ZKH3H01AB9V002101

- WR 250/2009: ZKH3H02AB9V002185

- WR 250/2010: ZKH3H02ABAV002951

- WR 300/2009: ZKH3H02AC9V002175

- WR 300/2010: ZKH3H02ACAV002951



Premessa

La presente pubblicazione, ad uso delle Stazioni di Servizio **Husqvarna**, è stata realizzata allo scopo di coadiuvare il personale autorizzato nelle operazioni di manutenzione e riparazione dei motocicli trattati. La perfetta conoscenza dei dati tecnici qui riportati è determinante al fine della più completa formazione professionale dell'operatore.

Allo scopo di rendere la lettura di immediata comprensione i paragrafi sono stati contraddistinti da illustrazioni schematiche che evidenziano l'argomento trattato.

In questo manuale sono state riportate note informative con significati particolari:

 **Norme antinfortunistiche per l'operatore e per chi opera nelle vicinanze.**

 **Esiste la possibilità di arrecare danno al veicolo e/o ai suoi componenti.**

 **Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.**

Consigli utili

La **Husqvarna** consiglia, onde prevenire inconvenienti e per il raggiungimento di un ottimo risultato finale, di attenersi genericamente alle seguenti norme:

- in caso di una eventuale riparazione valutare le impressioni del Cliente, che denuncia anomalie di funzionamento del motociclo, e formulare le opportune domande di chiarimento sui sintomi dell'inconveniente;
- diagnosticare in modo chiaro le cause dell'anomalia. Dal presente manuale si potranno assimilare le basi teoriche fondamentali che peraltro dovranno essere integrate dall'esperienza personale e dalla partecipazione ai corsi di addestramento organizzati periodicamente dalla **Husqvarna**;
- pianificare razionalmente la riparazione onde evitare tempi morti come ad esempio il prelievo di parti di ricambio, la preparazione degli attrezzi, ecc.;
- raggiungere il particolare da riparare limitandosi alle operazioni essenziali. A tale proposito sarà di valido aiuto la consultazione della sequenza di smontaggio esposta nel presente manuale.

Norme generali sugli interventi riparativi

- 1 Sostituire sempre le guarnizioni, gli anelli di tenuta e le copiglie con particolari nuovi.
- 2 Allentando o serrando dadi o viti, iniziare sempre da quelle con dimensioni maggiori oppure dal centro. Bloccare alla coppia di serraggio prescritta seguendo un percorso incrociato.
- 3 Contrassegnare sempre particolari o posizioni che potrebbero essere scambiati fra di loro all'atto del rimontaggio.
- 4 Usare parti di ricambio originali **Husqvarna** ed i lubrificanti delle marche raccomandate.
- 5 Usare attrezzi speciali dove così è specificato.
- 6 Consultare le **Circolari Tecniche** in quanto potrebbero riportare dati di regolazione e metodologie di intervento maggiormente aggiornate rispetto al presente manuale.

Foreword

This publication intended for **Husqvarna** Workshops has been prepared for the purpose of helping the authorized personnel in the maintenance and repair work of the motorcycles herewith dealt with. The perfect knowledge of the technical data contained herein is essential for a more complete professional training of the operator. The paragraphs have been completed with schematic illustrations evidencing the subject concerned, in order to enable a more immediate understanding. This manual contains information with particular meanings:



Accident prevention rules for the operator and for the personnel working near by.



Possibility of damaging the vehicle and/or its components.



Additional information concerning the operation under way.

Useful suggestions

Husqvarna suggests, in order to prevent troubles and in order to have an excellent final result, to generically comply with the following instructions:

- in case of repair work, weigh the impressions of the Customer who complains about the improper operation of the motorcycle, and formulate proper clearing questions about the symptoms of the trouble.
- detect clearly the cause of the trouble. This manual gives the theoretical bases which however shall be integrated by the personal experience and by the attendance to training courses periodically organized by **Husqvarna**.
- rationally plan the repair work in order to prevent dead time as for instance procurement of spare parts, tool preparation, etc.
- reach the component to be repaired and perform only the required operations. In this connection, it will be useful to consult the disassembly sequence contained in this manual.

General instructions for repair work

- 1 Always replace the seal rings and split pins with new components.
- 2 When loosening or tightening nuts or bolts, always start from the bigger ones or from the center. Lock at the prescribed torque wrench setting following a crossed run.
- 3 Always earmark the components or positions which could be mistaken one for another at the time of assembly.
- 4 Use original **Husqvarna** spare parts and the lubricants of the recommended brands.
- 5 Use special tools, where specified.
- 6 Consult the **Service Bulletins** as they may contain up-dated adjustment data and repair methodologies.

Introduction

Cette publication destinée à l'usage des Stations-Service **Husqvarna**, a été élaborée pour aider le personnel autorisé aux opérations d'entretien et de réparation des motocycles. Une connaissance approfondie des données techniques contenues dans ce Manuel est essentielle pour une meilleure formation professionnelle de l'opérateur. Pour permettre une lecture aisément compréhensible, les paragraphes s'accompagnent à des illustrations schématiques pour évidencier l'argument traité. Ce manuel contient des notes informatives aux significats spéciaux.

 **Normes pour la prévention des accidents pour l'opérateur et pour ceux qui travaillent dans le milieu.**

 **Possibilité d'endommager le véhicule et/ou ses organes.**

 **Notes complémentaires concernant l'opération en cours.**

Conseils utiles

Afin d'éviter des inconvénients et obtenir un résultat final optimal, la **Husqvarna** recommande de procéder en principe de la façon suivante:

- au cas d'une réparation éventuelle, évaluer tout d'abord les impressions du client dénonçant le fonctionnement irrégulier du motocycle et lui poser des questions appropriées pour éclaircir les symptômes de l'inconvénient;
- faire un clair diagnostic des causes de l'inconvénient. Ce manuel donne des bases théoriques essentielles à compléter par l'expérience personnelle et la participation aux stages de training organisés périodiquement par la maison **Husqvarna**;
- programmer la réparation de façon rationnelle, pour éviter toute perte de temps, par ex. l'approvisionnement des pièces de rechange, la préparation des outils, etc.;
- atteindre la pièce défectueuse en se limitant aux opérations essentielles. La consultation de la séquence de démontage illustrée dans ce Manuel vous sera très utile.

Normes générales de réparation

- 1 Les joints et les anneaux de retenue, ainsi que les goupilles sont toujours à remplacer par des pièces neuves.
- 2 Lorsque vous dévissez ou serrez des écrous ou des vis, commencer toujours par les plus grands ou du centre. Effectuer le blocage suivant un parcours croisé d'après les couples de serrage spécifiées.
- 3 Marquer toujours les pièces ou les emplacements qui pourraient être confondus au cours du démontage.
- 4 Employer toujours des pièces détachées d'origine **Husqvarna** et des lubrifiants selon les marques recommandées.
- 5 Employer les outils spéciaux, si spécifié.
- 6 Consulter les **Circulaires Techniques**, car ils pourraient contenir des données de réglage et des méthodes de réparation plus à jour par rapport à celle contenues dans ce Manuel.

Vorwort

Dieses Handbuch ist für die **Husqvarna**-Werkstätten bestimmt. Es soll für das Fachpersonal eine Hilfe bei der Wartung und den Reparaturen der Motorräder sein. Die genaue Kenntnis der hier enthaltenen technischen Daten ist ausschlaggebend für die professionelle Ausbildung des Fachpersonals.

Zur Erleichterung sind die verschiedenen Paragraphen mit schematischen Abbildungen versehen, die sich von Mal zu Mal auf das behandelte Argument beziehen.

Dieses Handbuch enthält informative Angaben besonderer Wichtigkeit:



Unfallverhütungsnormen für den Mechaniker und für das in der Nähe arbeitende Personal.



Möglichkeit, das Motorrad und/oder seine Bestandteile zu beschädigen.



Weitere Informationen für die in Ausführung befindliche Operation.

Nützliche Ratschläge

Um Störungen zu vermeiden und optimale Endergebnisse zu erreichen bittet **HUSQVARNA** Sie folgende Normen generell einzuhalten:

- im Falle einer eventuellen Reparatur beurteilen Sie bitte die Eindrücke des Kunden, der Ihnen die Funktionsanomalien des Motorrads erklärt; formulieren Sie die diesbezüglichen Erläuterungsfragen hinsichtlich der Störung;
- präzise Diagnose der Störungsursache. Das vorliegende Handbuch liefert die theoretischen Grundbasen, die jedoch durch persönliche Erfahrung und Teilnahme an den von **Husqvarna** periodisch organisierten Kursen integriert werden müssen;
- rationelle Planung bei der Reparatur, um Totzeiten zu vermeiden; z.B. Holen von Ersatzteilen, Vorbereitung der Einrichtungen, usw.;
- mit wenigen Handgriffen das zu reparierende Teil erreichen, und sich nur auf die wesentlichen Operationen einschränken.

Eine große Hilfe wird Ihnen dabei dieses Handbuch sein; die Reihenfolge der Demontage ist deutlich erläutert.

Allgemeine Vorschriften bei Reparaturen

- 1** Dichtungen, Dichtungsringe und Splinte immer mit neuen auswechseln.
- 2** Beim Lösen oder Anziehen von Muttern und Schrauben immer bei den größeren oder von der Mitte aus beginnen. Beim vorgeschriebenen Anziehmoment blockieren und einen sich kreuzenden Weg beschreiben.
- 3** Teile oder Positionen kennzeichnen, die untereinander bei der Wiedermontage verwechselt werden könnten.
- 4** Nur Originalersatzteile **Husqvarna** verwenden, und die empfohlenen Schmiermittel.
- 5** Für den spezifischen Fall spezielle Geräte und Einrichtungen verwenden.
- 6** Die **Technischen Rundschreiben** konsultieren; sie enthalten gewöhnlich die neuesten Einstelldaten und Methodologien.

Premisa

Esta publicación, usada por las Estaciones de Servicio **Husqvarna**, se ha realizado con el fin de ayudar al personal autorizado para efectuar las operaciones de mantenimiento y reparación de motocicletas. El perfecto conocimiento de los datos técnicos que aquí se presentan es determinante para la completa formación profesional del mecánico.

Con el fin de que sea una lectura comprensible, los párrafos se señalan con dibujos esquemáticos que ilustran el tema tratado. Se incluyen nuevas informaciones con significados específicos:

 **Normas antiaccidentes para el mecánico y para todo aquel que se encuentre en los alrededores.**

 **Posibilidad de dañar el vehículo y/o sus componentes.**

 **Otras informaciones acerca de la operación tratada.**

Consejos útiles

Con el objeto de prevenir averías y para lograr un buen resultado final, **Husqvarna** aconseja seguir las siguientes normas:

- En caso de una eventual reparación, téngase en cuenta las impresiones del cliente al poner en manifiesto el funcionamiento de la motocicleta y formular las preguntas oportunas y aclaratorias sobre las causas de la avería.
- Investigar sobre las causas de la anomalía. En este manual se podrán adquirir las bases teóricas principales que, sin embargo, tendrán que complementarse con la experiencia personal y la participación en los cursos de adiestramiento organizados periódicamente por **Husqvarna**.
- Planificar racionalmente la reparación para evitar pérdidas de tiempo como, por ejemplo, encontrar las piezas de recambio, preparación de las herramientas, etc.
- Acceder a la parte que deba repararse limitándose a las operaciones esenciales. Con este propósito, el hecho de consultar la secuencia de desmontaje de este manual será de gran ayuda.

Normas generales para las reparaciones

- 1 Sustituir siempre las juntas, anillos de compresión y pasadores por otros nuevos.
- 2 Al tener que apretar o aflojar tuercas o tornillos, empezar siempre por los de tamaño mayor o por el centro. Apretar hasta el par de torsión prescrito siguiendo un trazado encruzado.
- 3 Marcar siempre las piezas o posiciones que podrían confundirse durante el montaje.
- 4 Utilizar piezas de recambio originales **Husqvarna** y los lubricantes de la marca recomendada.
- 5 Utilizar herramientas especiales donde se especifique.
- 6 Consultar las **circulares técnicas** que podrán contener datos de regulación y métodos de reparación mejorados respecto a los del manual.

2009



WR 300 - USA



2010



WR 250 - USA



Ove non diversamente specificato i dati e le prescrizioni si intendono validi per tutti i modelli.

Unless otherwise specified, data and figures refer to all models.

Si rien n'est spécifié, les données et les prescriptions se réfèrent à tous les modèles.

Falls nicht anders angegeben sind die technischen Daten und Anweisungen für sämtliche Modelle gültig.

Si no se especifica de otra manera, los datos y las prescripciones son válidos para todos los modelos.

Sommario

	Sezione
Generalità	A
Manutenzione	B
Inconvenienti e rimedi	C
Registrazioni e regolazioni	D
Operazioni generali	E
Scomposizione motore	F
Revisione motore	G
Ricomposizione motore	H
Telaio, sospensioni e ruote	I
Freni	L
Impianto elettrico	M
Raffreddamento motore	N
Valvola di scarico H.T.S.	O
Parti optional	P
- WR 250 - 300 PER USO AGONISTICO (MOTORE A PIENA POTENZA)	Q
Attrezzatura specifica	W
Coppie di serraggio	X
Note per modelli USA-CDN/AUS	Z

Index

	Section
Notes générales	A
Entretien	B
Inconvénients et remèdes	C
Réglages et calages	D
Opérations générales	E
Décomposition moteur	F
Révision moteur	G
Récomposition moteur	H
Chassis, suspensions et roues	I
Freins	L
Installation électrique	M
Refroidissement moteur	N
Soupape d'échappement H.T.S.	O
Elements en option	P
- WR 250 - 300 POUR USAGE SPORTIF (MOTEUR AVEC LA PLEINE PUISSANCE)	Q
Outillage spécial	W
Couples de serrage	X
Note pour les modèles USA-CDN/AUS	Z

Indice

	Sección
Generalidades	A
Mantenimiento	B
Inconvenientes y remedios	C
Ajustes y regulaciones	D
Operaciones generales	E
Descomposicion del motor	F
Revision motor	G
Para volver a montar el motor	H
Bastidor, suspensiones y ruedas	I

Summary

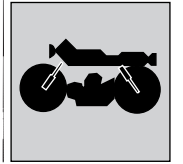
	Section
General	A
Maintenance	B
Troubles and remedies	C
Adjustments	D
General operations	E
Engine disassembly	F
Engine overhaul	G
Engine reassembly	H
Frame, suspensions and wheels	I
Brakes	L
Electric system	M
Engine cooling system	N
H.T.S. exhaust valve	O
Optional parts list	P
- WR 250 - 300 - RACING USE (with FULL POWER ENGINE)	Q
Specific tools	W
Torque wrench settings	X
Notes for USA-CDN models	Z

Inhaltsverzeichnis

	Sektion
Allgemeines	A
Wartung	B
Störungen und Behebung	C
Einstellung und Einregulierungen	D
Allgemeine arbeiten	E
Motorausbau	F
Motorueberholung	G
Wiederzusammenbau des motors	H
Rahmen, Aufhängungen und räder	I
Bremsen	L
Elektrische anlage	M
Motorkühlung	N
H.T.S. Ablassventil	O
Extra Teile	P
- WR 250 - 300 WETTBEWERB-MOTORRAD (mit VOLLEM MACHT-MOTOR)	Q
Spezifische Ausrüstung	W
Anziehmoment	X
Anmerkung für Modell USA-CDN	Z

Frenos	L
Sistema eléctrico	M
Sistema de refrigeración del motor	N
Valvula de descarga H.T.S.	O
Partes opcionales	P
- WR 250 - 300 PARA USO AGONÍSTICO (MOTOR A LLENA POTENCIA)	Q
Herramental específico	W
Pares de torsion	X
Note por los modelos USA-CDN	Z

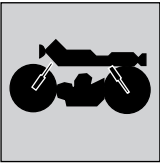
GENERALITÀ
GENERAL
NOTES GÉNÉRALES
ALLGEMEINES
GENERALIDADES



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

A



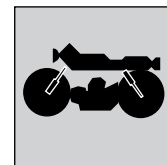


GENERALITÀ GENERAL

Motore	A.4	Engine	A.6
Alimentazione	A.4	Fuel feeding	A.6
Lubrificazione	A.4	Lubrication	A.6
Raffreddamento	A.4	Cooling	A.6
Accensione	A.4	Ignition	A.6
Avviamento	A.4	Starting	A.6
Trasmissione	A.4	Transmission	A.6
Freni	A.4	Brakes	A.6
Telaio	A.4	Frame	A.6
Sospensioni	A.4	Suspensions	A.6
Ruote	A.4	Wheels	A.6
Pneumatici	A.4	Tyres	A.6
Impianto elettrico	A.5	Electric system	A.7
Pesi	A.5	Weights	A.7
Ingombri	A.5	Overall dimensions	A.7
Rifornimenti	A.5	Supply	A.7



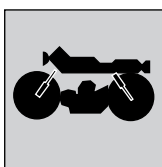
GENERALITÀ
GENERAL
NOTES GENERALES
ALLEGEMEINES
GENERALIDADES



Moteur	A.8	Motor	A.10
Alimentation	A.8	Speisung	A.10
Graissage	A.8	Schmierung	A.10
Refroidissement	A.8	Kühlung.....	A.10
Allumage.....	A.8	Zündung	A.10
Demarrage	A.8	Anlauf.....	A.10
Transmission	A.8	Kraftuebertragung	A.10
Freins	A.8	Bremsen	A.10
Chassis	A.8	Rahmen.....	A.10
Suspensions	A.8	Aufhängungen	A.10
Roues	A.8	Räder	A.10
Pneus	A.8	Reifen	A.10
Installation electrique	A.8	Elektrische anlage.....	A.10
Poids.....	A.9	Gewichte.....	A.11
Dimensions	A.9	Dimensionen	A.11
Table de ravitaillements.....	A.9	Nachfuellungen	A.11

Motor	A.12
Alimentación	A.12
Lubricación	A.12
Refrigeración	A.12
Encendido	A.12
Puesta en marcha.....	A.12
Transmision	A.12
Frenos	A.12
Bastidor.....	A.12
Suspensiones	A.12
Ruedas	A.12
Neumaticos	A.12
Sistemma electrico	A.12
Pesos.....	A.13
Dimensiones	A.13
Capacidades	A.13



**MOTORE**

Monocilindrico 2 tempi con aspirazione lamellare e valvola H.T.S. a comando meccanico sullo scarico.

Alesaggio (250).....	66,4 mm
Alesaggio (300).....	72 mm
Corsa (250).....	72 mm
Corsa (300).....	72 mm
Cilindrata (250).....	249,3 cm ³
Cilindrata (300).....	293,1 cm ³
Rapp. di compressione (a luci chiuse) (250).....	8,4:1
Rapp. di compressione (a luci chiuse) (300).....	6,9:1

ALIMENTAZIONE

Aspirazione regolata da valvola a lamelle.

DIAGRAMMA DISTRIBUZIONE

TRAVASO:	116°
SCARICO:	184°
Carburatore	Mikuni TMX 38

LUBRIFICAZIONE**MOTORE**

Miscela benzina/olio: al 3% (durante il rodaggio); al 2% NON MENO, a rodaggio effettuato.

CAMBIO e TRASMISSIONE PRIMARIA: Mediante l'olio contenuto nel basamento.

RAFFREDDAMENTO

A liquido con circolazione mediante pompa. Due radiatori, sulla parte anteriore del gruppo termico.

ACCENSIONE

Elettronica, a scarica capacitativa con anticipo variabile.

Marca	KOKUSAN
Anticipo accensione	
(corsa del pistone prima del P.M.S.):.....	0,5 mm (8°)
Candela marca e tipo:.....	"NGK" BR8 EG
Distanza elettrodi	0,6÷0,7 mm

AVVIAMENTO

A pedale.

TRASMISSIONE

Cambio in cascata con ingranaggi sempre in presa.

Rapporto primaria	Z 27/69= 1:2,555
-------------------------	------------------

Rapporti cambio

1ª.....Z 14/30=	1:2,142
2ª.....Z 16/28=	1:1,750
3ª.....Z 16/23=	1:1,437
4ª.....Z 19/23=	1:1,210
5ª.....Z 19/20=	1:1,053

Rapporto secondaria (250)	Z13/48= 1:3,692
---------------------------------	-----------------

Rapporto secondaria (300)	Z14/50= 1:3,571
---------------------------------	-----------------

Catena di trasmissione

REGINA 135 ORN-A oppure D.I.D. 520-V6 (OR), 5/8"x1/4"

Rapporti totali

	250	300
1ª	20,220	19,558
2ª	16,513	15,972
3ª	13,564	13,120
4ª	11,422	11,048
5ª	9,932	9,607

Frizione

TELAIO

Monotrave con doppia culla chiusa in tubi di acciaio ad alta resistenza; telaietto posteriore removibile in alluminio.

Angolo di sterzata.....	45° per parte
Angolo asse di sterzo	26°
Avancorsa	114 mm

SOSPENSIONI**Anteriore**

Forcella teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato regolabile in compressione ed estensione.

Marca: Kayaba (2010).....	MARZOCCHI (2009)
Diametro steli: 48 mm (2010)	50 mm (2009)
Escursione ruota anteriore (sull'asse scorrevole)	300 mm

Posteriore

Forcellone oscillante in lega leggera con sospensioni a leveraggi progressivi (sistema SOFT DAMP) e mono-ammortizzatore idraulico con molla elicoidale. Possibilità di regolazione del freno idraulico in compressione (doppia), in estensione e del precarico della molla.

Marca ammortizzatore	SACHS
Escursione verticale ruota posteriore.....	320 mm

FRENI**Anteriore**

A disco fisso del tipo "Wave" con comando idraulico e pinza flottante.

Diametro disco.....	260 mm
Pinza freno	BREMBO
Area pastiglie.....	33,4 cm ²

Posteriore

A disco flottante con comando idraulico e pinza flottante.

Diametro disco.....	220 mm
Pinza freno	BREMBO
Area pastiglie.....	29,5 cm ²

RUOTE

Cerchio **anteriore** in lega leggera.

Marca e tipo.....	TAKASAGO Excel
Dimensioni.....	1,60"x21"
Cerchio posteriore in lega leggera.	

Marca e tipo.....	TAKASAGO Excel
Dimensioni	2,15"x18"

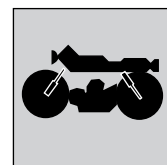
PNEUMATICI**Anteriore**

Marca	"Michelin"- "Pirelli"- "Dunlop"
Tipo.....	ENDURO COMP. 3/ MT 83 SCORPION/ 54R-D907
Dimensioni	90/90-21"
(*) Pressione di gonfiaggio a freddo	0,9÷1,0 Kg/cm ²
(**) Pressione di gonfiaggio a freddo	1,1 Kg/cm ²

Posteriore

Marca e tipo.....	"Michelin"- "Pirelli" o "Dunlop"
Tipo.....	ENDURO COMP. 3/ MT 83 SCORPION/ 70R-D907
Dimensioni	140/80-18"
(*) Pressione di gonfiaggio a freddo	0,8÷0,9 Kg/cm ²
(**) Pressione di gonfiaggio a freddo	1,0kg/cm ²

(*): Uso agonistico (**): Uso stradale



IMPIANTO ELETTRICO

Impianto di accensione composto da:

- Generatore 12V-110W
- Bobina/Centralina elettronica
- Regolatore di tensione
- Candela accensione

L'impianto elettrico consta dei seguenti elementi principali:

- Faro anteriore con lampade biluce da 12V-35/35W e lampada luce di posizione 12V-5W;
- Strumento digitale con spie: indicatori di direzione, abbagliante, luci.;
- Indicatori di direzione con lampada 12V-10W;
- Fanale posteriore con lampada segnalazione arresto 12V-21W e lampada luce di posizione 12V-5W.

INGOMBRI mm (in.)/PESI



2009 Kg. 104



2010 Kg. 103

*: larghezza max.

□: in ordine di marcia, senza carburante

RIFORNIMENTI

TIPO

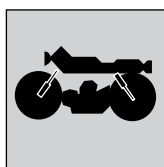
QUANTITÀ (litri)

Serbatoio carburante (compresa la riserva)	Benzina senza piombo (98 ottani)	9,5
Riserva	(comando manuale)	2
Olio per miscela carburante	CASTROL A747	—
Olio cambio e trasmissione primaria	CASTROL POWER 1 RACING 10W-40	0,8
Olio per forcella anteriore (2009)	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5 per climi particolarmente rigidi SAE 5)	Livello olio 80 mm
Olio per forcella anteriore (2010)	KHL15-11 (KAYABA)	—
Olio per ammortizzatore posteriore	CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W	—
Olio per impianto di raffreddamento	CASTROL MOTORCYCLE COOLANT	1,1÷1,3
Fluido freni idraulici	CASTROL RESPONSE SUPER (DOT 4)	—
Lubrificazione catena di trasmissione	CASTROL CHAIN LUBE RACING	—
Trasmissioni flessibili	CASTROL LM GREASE 2	—
Protettivo contatti elettrici	CASTROL METAL PARTS	—
Turafalle per radiatori	AREXONS LIQUIDO	—



IMPORTANTE - Non è ammesso l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.





ENGINE

Single-cylinder, two-stroke engine, with lamellar suction and mechanical control H.T.S. valve on the exhaust system.

- Bore (250)66,4 mm/2.61 in.
Bore (300)72 mm/2.83 in.
Stroke (250)72 mm/2,83 in.
Stroke (300)72 mm/2.83 in.
Capacity (250)249,3 cm³/15.21 cu.in.
Capacity (300)293,1 cm³/17.87 cu.in.
Compression ratio (with closed ports) (250)8,4:1
Compression ratio (with closed ports) (300)6,9:1

FUEL FEEDING

Intake setting by lamellar valve.

PORT TIMING

- TRANSFER:116°
EXHAUST:184°
Carburetor:Mikuni TMX 38

LUBRICATION

ENGINE

3% of oil-gasoline mix (during running) NOT LESS than 2% when running is over.

SHIFTING and MAIN TRANSMISSION: Through the oil contained in the engine block.

COOLING

With liquid circulation through a pump. Two radiators are provided in the thermal assembly front.

IGNITION

Capacity discharge electronic start with variable advance.

ManufacturerKOKUSAN

Ignition advance

(piston stroke before T.D.C.)0,5 mm/0.0197 in. (8°)

Spark plug make and type:“NGK” BR8 EG (250);

Electrode gap.....0,6±0,7 mm/0.0236±0.0275 in.

STARTING

Kick-start.

TRANSMISSION

Cluster constant-mesh gears.

Primary ratioZ 27/69= 1:2,555

Gear ratios

- 1st Z 14/30=1:2,142
2nd Z 16/28=1:1,750
3rd Z 16/23=1:1,437
4th Z 19/23=1:1,210
5th Z 19/20=1:1,053

Final drive ratio (250)Z13/48= 1:3,692

Final drive ratio (300)Z14/50= 1:3,571

Gearing chain REGINA 135 ORN-A or D.I.D. 520-V6(OR), 5/8"x1/4"

Total ratios

Table with 2 columns: Gear, 250, 300. Rows 1st to 5th.

Oil-bath multi-disc clutch type.

FRAME

Double cradle; rear frame. Made up of rectangular and square high tensile steel tubes.

Steering angle45° each

Steering axis angle.....26°

Front fork caster114 mm/4.49 in.)

SUSPENSIONS

Front suspension

Telescopic-hydraulic up-side down fork with led pin, adjustable in compression and rebound.

Manufacturer Kayaba (2010)MARZOCCHI (2009)

Legs diameter 48 mm/1.89 in (2010)- 50 mm/1.97 in. (2009)

Front wheel stroke(on the sliding axis)300 mm/11.8 in.

Rear suspension

Light alloy swinging fork with progressive leverage suspensions (SOFT DAMP system) and hydraulic single-damper with helical spring. The hydraulic brake compression (double), extension, and the spring preload can be adjusted.

Damper makeSACHS

BRAKES

Front brake

Fixed disc “Wawe type” with hydraulic control and floating caliper.

Disc diameter260 mm/10.23 in.

Brake caliperBREMBO

Pad area33,4 cm²/5.18 sq.in.

Rear wheel vertical travel320 mm/12.6 in.

Rear brake

Floating disc with hydraulic control and floating caliper.

Disc diameter220 mm/8.661 in.

Brake caliperBREMBO

Pad area29,5 cm²/4.57 sq.in.

WHEELS

Light alloy front rim.

Manufacturer and typeTAKASAGO Excel

Dimensions1,60"x21"

Light alloy rear rim.

Manufacturer and typeTAKASAGO Excel

Dimensions2,15"x18"

TYRES

Front

Make "Michelin"."Pirelli"."Dunlop"Type ENDURO COMP. 3/ MT 83 SCORPION/54R-D907

Dimensions90/90-21"

(*) Inflation pressure (cold)0,9÷1,0 Kg/cm²- 12.8÷14.2 psi

(* *) Inflation pressure (cold)1,1 Kg/cm²- 15.6 psi

Rear

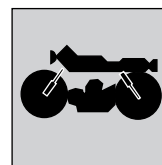
Make "Michelin"."Pirelli"."Dunlop"Type ENDURO COMP. 3/ MT 83 SCORPION/ 70R-D907

Dimensions140/80-18"

(*) Inflation pressure (cold)0,8÷0,9 Kg/cm²- 11.4÷12.8 psi

(* *) Inflation pressure (cold)1,0kg/cm²- 14.2 psi

(*): Racing use (**): Road use



ELECTRIC SYSTEM

The ignition system is composed by:

- 12V-110W generator
- Coil/Electronic power unit
- Voltage regulator
- Spark plug

The components of the electric system are:

- Headlight with bilux lamp 12V-35/35W and parking light bulbs 12V-5W;
- Digital instrument with warning lights: turn signals, hi-beam, lights;
- Blinker with bulb 12V-10W;
- Tail light with stop light 12V-21W and parking light bulb 12V-5W.

The components of the electric system are (WR-USA-CDN Enduro):

- Headlight with two lamps 12V-35/35W;
- Rear parking light lamp 12V-3W.



2009 Kg. 104-lb 229.6



2010 Kg. 103-lb 227.1

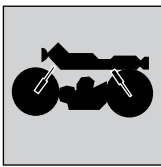
*: overall width
□: kerb weight, without fuel

SUPPLY	TYPE	QUANTITY
Fuel tank (reserve included)	Premium Grade Unleaded fuel (98 R.O.N.)	9,5 l - 2.09 Imp.Gall.; 2.5 U.S. Gallons
Reserve	hand control) (98 R.O.N.)	2 - 1.77 Imp. Quarts - 2.1 U.S. Quarts
Fuel mixture oil	CASTROL A747	—
Change gear and main transmission oil	CASTROL POWER 1 RACING 10W-40	0,8 lt.-0.7 Imp. Quarts
Front fork oil (2009)	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5 for very hard climates)	Oil level 80 mm (3.75 in.)
Front fork oil (2010)	KHL15-11 (KAYABA)	—
Shock absorber oil	CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W	—
Cooling system fluid	CASTROL MOTORCYCLE COOLANT	1,1÷1,3 lt. - 2.0÷2,4 Imp. Pints
Hydraulic brake fluid	CASTROL RESPONSE SUPER (DOT 4)	—
Drive chain lubrication	CASTROL CHAIN LUBE RACING	—
Flexible connections	CASTROL LM GREASE 2	—
Electric contact protection	CASTROL METAL PARTS	—
Fillers for radiators	AREXONS LIQUIDO	—



IMPORTANT - Use of additives in fuel or lubricants is not allowed.





MOTEUR

Moteur monocylindrique, à deux temps avec aspiration lamellaire et soupape H.T.S. à contrôle mécanique sur le dispositif d'échappement.

Alésage (250).....	66,4 mm
Alésage (300).....	72 mm
Course (250).....	72 mm
Course (300).....	72 mm
Cylindrée totale (250).....	249,3 cm ³
Cylindrée totale (300).....	293,1 cm ³
Taux de compression (avec orifices fermes) (250).....	8,4:1
Taux de compression (avec orifices fermes) (300).....	6,9:1

ALIMENTATION

Aspiration réglée par soupapes à lamelles.

EPURE DE DISTRIBUTION

TRANSVASEMENT:	116°
ECHAPPEMENT:	184°
Carburateur.....	Mikuni TMX 38

GRAISSAGE

MOTEUR: 3% de mélange huile-essence (pendant le rodage); le rodage terminé, PAS MOINS de 2%.

BOITE DE VITESSE et TRANSMISSION PRIMAIRE: Par huile contenue dans le carter.

REFROIDISSEMENT

Par circulation d'eau avec pompe. Deux radiateurs situés à l'avant du groupe thermique.

ALLUMAGE

Allumage électronique à décharge capacitive avec avance variable. Marque.....KOKUSAN

Avance à l'allumage (de levée piston avant le P.M.H.).....	0,5 mm (8°)
Bougie marque et type:.....	"NGK" BR8 EG
Ecartement des électrodes.....	0,6±0,7 mm

DEMARRAGE

A pédale.

TRANSMISSION

Transmission en cascade avec engrenages toujours en prise. Rapport primaireZ 27/69= 1:2,555

Rapports de la boîte des vitesses

1 ^{ère}.....Z 14/30=	1:2,142
2 ^{me}.....Z 16/28=	1:1,750
3 ^{me} Z 16/23=	1:1,437
4 ^{me} Z 19/23=	1:1,210
5 ^{me} Z 19/20=	1:1,053

Rapport secondaire (250).....Z13/48=	1:3,692
Rapport secondaire (300).....Z14/50=	1:3,571
Chaîne de transmission.....REGINA 135 ORN-A ou D.I.D. 520-V6 (OR), 5/8"x1/4"	

Rapports totaux

	250	300
1 ^{er}	20,220	19,558
2 ^{er}	16,513	15,972
3 ^{er}	13,564	13,120
4 ^{er}	11,422	11,048
5 ^{er}	9,932	9,607

Type embrayage à disques multiples en bain d'huile.

CHASSIS

Mono-poutre avec double cellule fermée, construite en tubes d'acier à haute résistance.

Angle de braquage.....	45° chaque côté
Angle de l'axe de braquage.....	26°
Chasse antérieure.....	114mm

SUSPENSIONS

Avant

Fourche télé-hydraulique.	
Producteur KAYABA (2010).....	MARZOCCHI (2009)
Diamètre tiges 48 mm (2010).....	50 mm (2009)
Excursions sur roue avant sur l'axe des coulissants	300 mm

Arrière

Fourche oscillante en alliage léger avec suspension à leviers progressif (système SOFT DAMP) et mono-amortisseur hydraulique avec ressort hélicoïdal. Possibilité de réglage en compression (double), extension et de la précontrainte du ressort.

Marque amortisseur	SACHS
Course verticale roue arrière.....	320 mm

FREINS

Avant

A disque fixe "de type Wave" avec commande hydraulique et étrier flottant.

Diamètre du disque	260 mm
Calipers de freinage	BREMBO
Surface des garnitures	33,4 cm ²

Arrière

A disque flottant avec commande hydraulique et étrier flottant.

Diamètre du disque	220 mm
Calipers de freinage	BREMBO
Surface des garnitures	29,5 cm ²

ROUES

Jante **avant** en alliage léger.

Producteur et type.....	TAKASAGO Excel
Dimensions	1,60"x21"

Jante **arrière** en alliage léger.

Producteur et type.....	TAKASAGO Excel
Dimensions	2,15"x18"

PNEUS

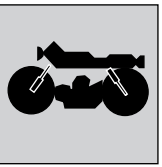
Avant

Marque	"Michelin"."Pirelli"."Dunlop"
Type	ENDURO COMP. 3/ MT 83 SCORPION/ 54R-D907
Dimensions	80/100-21" (CR); 90/90-21" (WR)
(*) Pression de gonflage à froid	0,9±1,0 Kg/cm ²
(**) Pression de gonflage à froid.....	1,1 Kg/cm ²

Arrière

Marque	"Michelin"."Pirelli"."Dunlop"
Type	ENDURO COMP. 3/ MT 83 SCORPION/ 70R-D907
Dimensions	140/80-18"
(*) Pression de gonflage à froid	0,8±0,9 Kg/cm ²
(**) Pression de gonflage à froid	1,0kg/cm ²

(*): Usage sportive (**): Usage routie



INSTALLATION ELECTRIQUE

L'installation d'allumage est composée par:

- Générateur 12V-110W
- Bobine/Centrale électronique
- Régulateur de tension
- Bougie d'allumage

- Liste des composants principaux de l'installation électrique:
- Feux avant avec lampes 12V-35/35W et lampe feu de position 12V-5W;
 - Instrument digital avec voyants: indicateurs de directions, feu de route, feux;
 - Lampes voyants de 12V-1,2 W- Clignotants avec lampe 12V-10W;
 - Feux arrière avec lampe de signalisation d'arrêt 12V-21W et lampe feu de position 12V-5W.

DIMENSIONS mm (in.)/POIDS



2009 Kg. 104



2010 Kg. 103

✱: max largeur

□: poids en ordre de marche, sans carburant

TABLE DE RAVITAILLEMENTS

TYPE

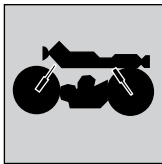
QUANTITE (litres)

Réservoir de carburant (compris la réserve)	Essence sans plomb	9,5
Réserve	(commande manuel)	2
Huile pour mélange carburant	CASTROL A747	—
Huile de boîte de vitesses et transmission primaire	CASTROL POWER 1 RACING 10W-40	0,8
Huile pour fourche avant (2009)	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5 pour climats très rigides)	Niveau d'huile 80mm
Huile pour fourche avant (2010)	KHL15-11 (KAYABA)	—
Huile pour amortisseur arrière	CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W	—
Huile pour circuit de refroidissement	CASTROL MOTORCYCLE COOLANT	1,1÷1,3
Fluide freins hydrauliques	CASTROL RESPONSE SUPER (DOT 4)	—
Graissage chaîne de transmission	CASTROL CHAIN LUBE RACING	—
Transmissions flexibles	CASTROL LM GREASE 2	—
Protection contacts électriques	CASTROL METAL PARTS	—
Bouche-trous pour radiateurs	AREXONS LIQUIDO	—



IMPORTANT - L'utilisation d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants n'est pas admis.





MOTOR

Zweitakt- Einzylindermotor mit Lamelleneinlass und H.T.S.-Ventil mit mechanisch Steuerung auf Auslass.

- Bohrung (250)66,4 mm
- Bohrung (300)72 mm
- Hub (250)72 mm
- Hub (300)72 mm
- Gesamthubraum (250)249,3 cm³
- Gesamthubraum (300)293,1 cm³
- Verdichtungsverhaeltnis (mit geschlossenen Schlitzen) (250)8,4:1
- Verdichtungsverhaeltnis (mit geschlossenen Schlitzen) (300)6,9:1

SPEISUNG

Ansaugung durch Lamellenventil geregelt.

VERTEILERDIAGRAMM

- UEBERSTROEMUNG:116°
- AUSPUFF:184°
- VergaserMikuni TMX 38

SCHMIERUNG

MOTOR: Benzin-Oel-Gemisch 3% (waehrend der Einfahrzeit); 2% NICHT UNTER, nach der Einfahrzeit.

GETRIEBE und HAUPTANTRIEB: Mittels des im Kurbelgehause enthaltenen Oeles.

KUEHLUNG

Mit Flussigkeit durch pumpenbetriebenen Umlauf. Zwei Kuehler, auf der Vorderseite des Zylinderblockes.

ZUNDUNG

- Elektronisch, kapazitive Entladung, mit veraenderlichem Versteller.
- MarkeKOKUSAN
- Anfangsverstellung v. OT Kolbbaenlauf:0,5 mm (8°)
- Kerze: Marke und Typ“NGK” BR8 EG
- Elektrodenabstand0,6±0,7 mm

ANLAUF

Mit pedal.

KRAFTUEBERTRAGUNG

Kaskadenwechselgetriebe mit Getrieberaedern fuer staendigen Eingriff.

Primaerverhaeltnis:Z 27/69= 1:2,555

Wechselverhaeltnisse

- 1°... Z 14/30=1:2,142
- 2°... Z 16/28=1:1,750
- 3°... Z 16/23=1:1,437
- 4°... Z 19/23=1:1,210
- 5° Z 19/20=1:1,053

Sekundaerantriebsverhaeltnis (250)Z13/48= 1:3,692

Sekundaerantriebsverhaeltnis (300)Z14/50= 1:3,571

Treibkette REGINA 135 ORN-A oder D.I.D.
.....520-V6 (OR), 5/8"x1/4"

Gesamtverhaeltnisse

	250	300
1 ^a	20,220	19,558
2 ^a	16,513	15,972
3 ^a	13,564	13,120
4 ^a	11,422	11,048
5 ^a	9,932	9,607

Kupplungstyp.....Vielscheibig (in Oelbad).

RAHMEN

Einzeltraeger mit Doppelwiege, eingeschlossen in hochwiderstandsfahigen Stahlroehren.

- Einschlagwinkel45° je Seite
- Abwinklung der Lenkachse26°
- Vorwaertshub der vorderen Gabel114 mm

AUFHÄNGUNGEN

Vorderaufhängung

Telehdraulische Gabel mit Stangendurchmesser und vorgeschobene zapfen mit Einstellung der hydraulischen Zug- und Druckstufendämpfung.

- Hersteller (KAYABA 2010)MARZOCCHI (2009)
- Durchmesser der Stangen 48 mm (2010).....50 mm (2009)
- Durchfedern des Verschiebeachse (auf der Verschiebeachse).....300 mm

Hintere Aufhängung

Lichtmetallschwinggabel mit einer aus einem fortlaufenden Hebelsystem (System SOFT DAMP) bestehenden Aufhängung und hydraulischem Monostosssdaempfer mit Schraubenfeder. Einstellung der hydraulischen Ausfederung und Kompression(doppelt); Federvorspannung.

- Marke StosssdaempferSACHS
- Senkrechter Federweg des Hinterrades320 mm

BREMSEN

Vorderbremse

Festsitzende Scheibe "Wave tip" mit hydraulischer Steuerung und schwimmend gelegertem Sattel.

- Scheibendurchmesser260 mm
- BremszangenBREMBO
- Bremsbelagflaeche33,4 cm²

Hinterbremse

Schwimmend Scheibe mit hydraulischer Steuerung und schwimmend gelegertem Sattel.

- Scheibendurchmesser220 mm
- BremszangenBREMBO
- Bremsbelagflaeche29,5 cm²

RÄDER

Vordere Felge aus Leichtmetall.

- Hersteller und TypTAKASAGO Excel
- Abmessungen1,60"x21"

Hintere Felge aus Leichtmetall.

- Hersteller und TypTAKASAGO Excel
- Abmessungen2,15"x18"

REIFEN

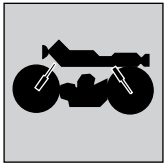
Vorderreifen

- Hersteller "Michelin"- "Pirelli"- "Dunlop"
- Typ ENDURO COMP. 3/ MT 83 SCORPION/ 54R-D907
- Abmessungen 90/90-21"
- (*) Kaltluftdruck0,9÷1,0 Kg/cm²
- (**) Kaltluftdruck1,1 Kg/cm²

Hinterreifen

- Hersteller "Michelin"- "Pirelli"- "Dunlop"
- Typ ENDURO COMP. 3/ MT 83 SCORPION/ 70R-D907
- Abmessungen 140/80-18"
- (*) Kaltluftdruck0,8÷0,9 Kg/cm²
- (**) Kaltluftdruck1,0kg/cm²

(*): für "Racing" Gebrauch (**): für Straßen Gebrauch



ELEKTRISCHE ANLAGE

Die Zündungsanlage besteht aus:

- 12V - 110 W Generator
- Elektronische Spule/elektronische Einheit
- Spannungsregler
- Zündkerze

Die Hauptelemente der elektrischen Anlage sind:

- Vorderlicht mit Lampe 12V-35/35W und Parklichtlampe 12V-5W;
- Digitaltachometer mit Kontrolleuchten: Richtungsanzeiger, Fernlicht, Beleuchtung;
- Blinker mit Lampe 12V-10W;
- Hintere Leuchte mit Bremslicht 12V-21W und Parkleuchte 12V-5W.

GEWICHTE mm (in)./ABMESSUNGEN



2009 Kg. 104



2010 Kg. 103

*: max. Breite

☐: Fahrbereit, ohne Treibstoff

NACHFUELLUNGEN

TYP

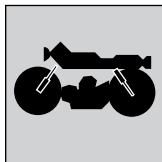
MENGEN (liter)

Kraftstoffbehälter (mit Kraftstoffreserve)	Bleifreies Benzin	9,5
Reserve	(Handsteuerung)	2
Öl fuer Kraftstoffgemisch (Res.)	CASTROL A747	—
Öl fuer Getriebe und Hauptantr	CASTROL POWER 1 RACING 10W-40	0,8
Öl fuer Vordergabel (2009)	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5 für besonders harte Klimas SAE 5)	Ölstand mit Schäften 80 mm
Öl fuer Vordergabel (2010)	KHL15-11 (KAYABA) (2010)	—
Öl fuer hinteren Stossdämpfer	CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W	—
Fluessigkeit fuer Kehlanlage	CASTROL MOTORCYCLE COOLANT	1,1÷1,3
Fluessigkeit fuer Hydraulikbrems	CASTROL RESPONSE SUPER (DOT 4)	—
Schmierer der Treibkette	CASTROL CHAIN LUBE RACING	—
Antriebsaiten	CASTROL LM GREASE 2	—
Schutz der elektrischen Kontakte	CASTROL METAL PARTS	—
Küfer-Leckabdichtung	AREXONS LIQUIDO	—



WICHTIG: Keine Wirkstoffe im Kraftstoff noch in dem Schmiermitteln zugelassen!





MOTOR

De un cilindro a 2 tiempos con aspiración laminar y válvula H.T.S. con accionamiento mecánico en el escape.

Diámetro (250)	66,4 mm
Diámetro (300)	72 mm
Carrera (250)	72 mm
Carrera (300)	72 mm
Cilindrada (250)	249,3 cm ³
Cilindrada (300)	293,1 cm ³
Relación de compresión (con lumbreras cerradas) (250)	8,4:1
Relación de compresión (con lumbreras cerradas) (300)	6,9:1

ALIMENTACION

Aspiración regulada con válvula de láminas.

DIAGRAMA DE DISTRIBUCION

TRANSVASACION:	116°
DESCARGA	184°
CARBURADOR	Mikuni TMX 38

LUBRICACION

MOTOR: Mezcla, gasolina aceite al 3% (durante el rodaje); al 2% NO MENOS una vez efectuada el radaje.

CAMBIO Y TRANSMISION PRIMARIA: Mediante el aceite contenido en la base.

REFRIGERACION

Con liquido con circulacion mediante bomba. Dos radiadores en la parte delantera del grupo térmico.

ENCENDIDO

Electrónica por descarga capacitiva con adelanto variable.

Marca	KOKUSAN
Anticipación encendido (carrera del piston antes del P.M.S.):	0,5 mm (8°)
Bujía marca y tipo:	"NGK" BR8 EG

Distancia electrodos.....0,6±0,7 mm

PUESTA EN MARCHA

De pedale.

TRANSMISION

Cambio con engranajes continuamente en toma.

Relación primaria:Z 27/69= 1:2,555

Relaciones cambio

1°... Z 14/30=	1:2,142
2°... Z 16/28=	1:1,750
3°... Z 16/23=	1:1,437
4°... Z 19/23=	1:1,210
5°... Z 19/20=	1:1,053

Relación secundaria (250)Z13/48= 1:3,692

Relación secundaria (300)Z14/50= 1:3,571

Cadena de transmisionREGINA 135 ORNA o bien D.I.D.
.....520-V6 (OR), 5/8"x1/4"

Relaciones totales

	250	300
1ª	20,220	19,558
2ª	16,513	15,972
3ª	13,564	13,120
4ª	11,422	11,048
5ª	9,932	9,607

Embraguecon discos múltiples en baño de aceite

BASTIDOR

Monoviga con doble cuna cerrada en tubos de acero de alta resistencia.	
Angulo de direccion	45° por parte
Angulo del eje de dirección.....	26°
Recorrido	114 mm

SUSPENSIONES

Delantera

Horquilla telehidráulica de vástagos invertidos y eje avanzado; regulable en compresion y extension.

Marca Kayaba (2010).....MARZOCCHI (2009)

Diámetro vástagos 48 mm (2010)50 mm (2009)

Excursión rueda delantera sobre el eje deslizable
 300 mm |

Trasero

Horquilla oscilante de aleacion ligera con suspensiones y palancas progresivas (sistema SOFT DAMP) y mono-amortiguador hidraulico con resorte epicicloidal. Posibilidad de regular la compresion (doble), la extension y la pre-carga del resorte.

Marca amortiguador
 SACHS |

Excursion vertical de la rueda trasera.....

 320 mm |

FRENOS

Delantero

De disco flotante de el modelo "Weve" con mando hidráulico de pinza flotante.

Diámetro disco.....

 260 mm |

Pinza freno
 BREMBO |

Area pastillas
 33,4 cm² |

Trasero

De disco flotante con mando hidráulico de pinza flotante.

Diámetro disco.....

 220 mm |

Pinza freno
 BREMBO |

Area pastillas
 29,5 cm² |

RUEDAS

Aro **delantero** en aleacion ligera.

Marca y tipo.....

 TAKASAGO Excel |

Dimensiones.....

 1,60"x21" |

Aro **trasero** en aleacion ligera.

Marca y tipo.....

 TAKASAGO Excel |

Dimensiones

 2,15x18" |

NEUMATICOS

Delantero

Marca

 "Michelin"."Pirelli"."Dunlop" |

Tipo

 ENDURO COMP. 3/ MT 83 SCORPION/ 54R-D907 |

Dimensiones

 90/90-21" |

(* Presión de inflado en frío

 0,9±1,0 Kg/cm² |

(** Presión de inflado en frío

 1,1 Kg/cm² |

Trasero

Marca

 "Michelin"."Pirelli"."Dunlop" |

Tipo

 ENDURO COMP. 3/ MT 83 SCORPION/ 70R-D907 |

Dimensiones

 140/80-18" |

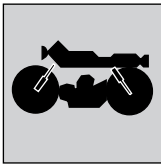
(* Presión de inflado en frío

 0,8±0,9 Kg/cm² |

(** Presión de inflado en frío).....

 1,0kg/cm² |

(*): Uso en carreras (**): Uso vial



SISTEMA ELECTRICO

Sistema eléctrico de encendido compuesto por:

- Generador 12V - 110W
- Bobina/Centralita electrónica
- Regulador de tensión
- Bujía de ignición

El sistema eléctrico consta de los siguientes elementos principales:

- Faro delantero con bombillas bi-luz de 12V-35/35W y bombilla de la luz de posición 12V-5W;
- Instrumento digital con testigos: indicadores de dirección, deslumbrante, luces;
- Indicadores de dirección con bombilla 12V-10W;
- Faro trasero con bombilla para señalar la parada 12V-21W y bombilla para la luz de posición 12V-5W.

DIMENSIONES mm (in.)/PESOS



2009 Kg. 104



2010 Kg. 103

*: max. anchura

□: peso listo para marchar, sin carburante

CAPACIDADES

TIPO

CANTIDAD (litros)

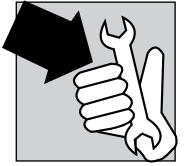
Depósito carburante (incluida la (reserva)	Gasolina sin plomo	9,5
Reserva	(mando manual)	2
Aceite para mezcla carburante	CASTROL A747	—
Aceite cambio y transmisión primaria	CASTROL POWER 1 RACING 10W-40	0,8
Aceite para horquilla delantera (2009)	AGIP FORK 7,5 para climas especialmente severos SAE 5)	Nivel aceite 80 mm
Aceite para horquilla delantera (2010)	KHL15-11 (KAYABA) (2010)	—
Aceite para amortiguador trasero	CASTROL SYNTHETIC FORK OIL 5W	—
Aceite para el sistema de refrigeracion	CASTROL MOTORCYCLE COOLANT	1,1÷1,3
Fluido frenos hidráulicos	CASTROL RESPONSE SUPER (DOT 4)	—
Engrase cadena de transmisión	CASTROL CHAIN LUBE RACING	—
Transmisiones flexibles	CASTROL LM GREASE 2	—
Proteccion contactos eléctricos	CASTROL METAL PARTS	—
Tapavias para radiadores	AREXONS LIQUIDO	—



IMPORTANTE - No se admite el uso de aditivos en el carburante o en los lubricantes.



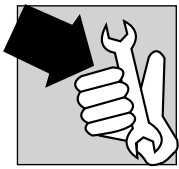




Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

B





**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**

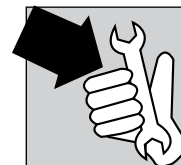
Operazioni di preconsegna.....B.3
Schema di manutenzione periodicaB.6-B.7-B.8

Pre-delivery inspectionB.4
Periodic maintenance scheduleB.6-B.7-B.8

Operations de pré-livraison.....B.4
Esqueme entretien periodiqueB.6-B.7-B.8

Vorgänge zur AuslieferungB.5
WartungstabelleB.9-B.10-B.11

Operaciones de pre-entregaB.5
Esquema de mantenimiento periodicoB.9-B.10-B.11

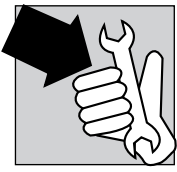


OPERAZIONI DI PRECONSEGNA

Descrizione	Operazione	Preconsegna	Descrizione	Operazione	Preconsegna
Olio motore	Controllo livello	<input type="checkbox"/>	Interrutt. cavall. laterale	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Olio miscela benzina	Controllo livello	<input type="checkbox"/> *	Impianto elettrico	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Liquido di raffreddamento	Controllo / Ripristino livello	<input type="checkbox"/>	Strumentazione	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Impianto raffreddamento	Controllo perdite	<input type="checkbox"/>	Luci / segnali visivi	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Elettroventole	Controllo funzionamento	<input type="checkbox"/> **	Avvisatore acustico	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Candele	Controllo / Sostituzione	<input type="checkbox"/>	Fanale anteriore	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Corpo farfallato / Carburatore	Controllo e Regolazione	<input type="checkbox"/>	Interruttore accensione	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Fluido freni e frizione	Controllo livello	<input type="checkbox"/>	Serrature	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>
Freni / Frizione	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>	Serraggio viti e dadi	Controllo / serraggio	<input type="checkbox"/>
Freni / Frizione	Controllo circuito	<input type="checkbox"/>	Fascette stringitubo	Controllo / serraggio	<input type="checkbox"/>
Comando acceleratore	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>	Lubrificazione generale		<input type="checkbox"/>
Comando acceleratore	Verifica/regolazione gioco	<input type="checkbox"/>	Collaudo generale		<input type="checkbox"/>
Comando starter	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>			
Trasmissioni e com. fless.	Controllo / Regolazione	<input type="checkbox"/>			
Catena di trasmissione	Controllo / Regolazione	<input type="checkbox"/>			
Pneumatici	Controllo pressione	<input type="checkbox"/>			
Cavalletto laterale	Controllo funzionalità	<input type="checkbox"/>			

* : presenti solo sui motocicli con motore a 2 tempi

** : presente solo su alcuni modelli



**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**

PRE -DELIVERY INSPECTION

Description	Operation	Pre-delivery	Description	Operation	Pre-delivery
Engine oil	Check level	<input type="checkbox"/>	Side stand switch	Check operation	<input type="checkbox"/>
Two-stroke mix oil level	Check level	<input type="checkbox"/> *	Electrical equipment	Check operation	<input type="checkbox"/>
Coolant	Check / Restore level	<input type="checkbox"/>	Instrument panel	Check operation	<input type="checkbox"/>
Cooling system	Check for leakage	<input type="checkbox"/>	Lights / Visual signals	Check operation	<input type="checkbox"/>
Electric fans	Check operation	<input type="checkbox"/> **	Horn	Check operation	<input type="checkbox"/>
Spark plugs	Check / Replace	<input type="checkbox"/>	Headlight	Check operation	<input type="checkbox"/>
Throttle body / Carburettor	Check and adjust	<input type="checkbox"/>	Ignition switch	Check operation	<input type="checkbox"/>
Brakes / Clutch fluid	Check level	<input type="checkbox"/>	Locks	Check operation	<input type="checkbox"/>
Brakes / Clutch	Check operation	<input type="checkbox"/>	Screws and nuts	Check / Tighten	<input type="checkbox"/>
Brakes / Clutch	Check lines for leakage	<input type="checkbox"/>	Hose clamps	Check / Tighten	<input type="checkbox"/>
Throttle control	Check operation	<input type="checkbox"/>	General lubrication		<input type="checkbox"/>
Throttle control	Check / Adjust play	<input type="checkbox"/>	General test		<input type="checkbox"/>
Choke control	Check operation	<input type="checkbox"/>			
Flexible controls and transm.	Check / Adjust	<input type="checkbox"/>			
Drive chain	Check / Adjust	<input type="checkbox"/>			
Tyres	Check pressure	<input type="checkbox"/>			
Side stand	Check operation	<input type="checkbox"/>			

* : only for motorcycles with 2 stroke engine

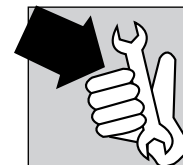
** : only for some models

OPERATIONS DE PRÉ - LIVRAISON

Description	Operation	Prep. a la route	Description	Operation	Prep. a la route
Huile moteur	Contrôle niveau	<input type="checkbox"/>	Contacteur béquille	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Huile mélange essence	Contrôle niveau	<input type="checkbox"/> *	Installation électrique	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Liquide de refroidissement	Contrôle/appoint	<input type="checkbox"/>	Appareillage de bord	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Circuit de refroidissement	Contrôle des fuites	<input type="checkbox"/>	Eclairage/signaux visuels	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Electroventilateurs	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/> **	Avertisseur acoustique	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Bougies	Contrôle/remplacement	<input type="checkbox"/>	Phare avant	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Papillon/Carburateur	Contrôle et réglage	<input type="checkbox"/>	Interrupteur d'allumage	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Liquide des freins et d'embrayage	Contrôle niveau	<input type="checkbox"/>	Serrures	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>
Freins/embrayage	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>	Serrage des vis et écrous	Contrôle / serrage	<input type="checkbox"/>
Freins/embrayage	Contrôle circuit	<input type="checkbox"/>	Colliers serre-tube	Contrôle / serrage	<input type="checkbox"/>
Commande d'accélérateur	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>	Lubrification générale		<input type="checkbox"/>
Commande d'accélérateur	Vérification/réglage du jeu	<input type="checkbox"/>	Essai sur route		<input type="checkbox"/>
Commande starter	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>			
Transmissions/commandes souples	Contrôle / réglage	<input type="checkbox"/>			
Chaîne de transmission	Contrôle / réglage	<input type="checkbox"/>			
Pneumatiques	Contrôle pression	<input type="checkbox"/>			
Béquille latérale	Contrôle fonctionnalité	<input type="checkbox"/>			

* : seulement pour le motorisation a 2 temps

** : seulement sur modèles spécifiques



VORGÄNGE ZUR AUSLIEFERUNG

Beschreibung	Arbeit	Vor-Auslieferung	Beschreibung	Arbeit	Vor-Auslieferung
Motoröl	Ölstandkontrolle	<input type="checkbox"/>	Seitenständerschalter	Funktionskontrolle	<input type="checkbox"/>
Zweitaktölstand	Ölstandkontrolle	<input type="checkbox"/> *	Elektrische Anlage	Funktionskontrolle	<input type="checkbox"/>
Kühlflüssigkeit	Kontrolle / Auffüllen	<input type="checkbox"/>	Instrumente	Funktionskontrolle	<input type="checkbox"/>
Kühlanlage	Kontrolle Lecks	<input type="checkbox"/>	Beleuchtung/Blinker	Funktionskontrolle	<input type="checkbox"/>
Gebälse	Funktionskontrolle	<input type="checkbox"/> **	Hupe	Funktionskontrolle	<input type="checkbox"/>
Zündkerzen	Kontrolle / Austausch	<input type="checkbox"/>	Scheinwerfer	Funktionskontrolle	<input type="checkbox"/>
Einspritzdrosselkörper	Kontrolle und Einstellung	<input type="checkbox"/>	Zündschloß	Funktionskontrolle	<input type="checkbox"/>
Bremsschlauch und Kupplung	Kontrolle Flüssigkeitsstand	<input type="checkbox"/>	Schlösser	Funktionskontrolle	<input type="checkbox"/>
Bremsen/ Kupplung	Funktionskontrolle	<input type="checkbox"/>	Schrauben und Muttern	Kontrolle/ Festziehen	<input type="checkbox"/>
Bremsen/ Kupplung	Kontrolle Bremskreislauf	<input type="checkbox"/>	Schlauchschellen	Kontrolle/ Festziehen	<input type="checkbox"/>
Gaszugkabel	Funktionskontrolle	<input type="checkbox"/>	Allgemeines Schmieren		<input type="checkbox"/>
Gaszugkabel	Prüfen/ Spiel einstellen	<input type="checkbox"/>	Abnahme Motorrad		<input type="checkbox"/>
Starterhebel	Funktionskontrolle	<input type="checkbox"/>			
Bowdenzüge	Kontrolle/Einstellung	<input type="checkbox"/>			
Antriebskette	Kontrolle/Einstellung	<input type="checkbox"/>			
Reifen	Kontrolle Reifendruck	<input type="checkbox"/>			
Seitenständer	Funktionskontrolle	<input type="checkbox"/>			

* : Nur für Motorräder mit 2 takt-motor

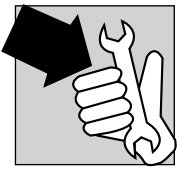
** : Nur für besondere Motorräder

OPERACIONES DE PRE-ENTREGA

Descripción	Operación	Pre- entrega	Descripción	Operación	Pre- entrega
Aceite motor	Control nivel	<input type="checkbox"/>	Interruptor caballete lateral	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Nivel de aceite de la mezcla	Control nivel	<input type="checkbox"/> *	Instalación eléctrica	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Líquido de refrigeración	Control/Restablecimiento nivel	<input type="checkbox"/>	Instrumentos	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Instalación de refrigeración	Control pérdidas	<input type="checkbox"/>	Luces / Señales visivas	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Electroventilador	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/> **	Claxon	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Bujías	Control / Sustitución	<input type="checkbox"/>	Faro delantero	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Cuerpo mariposa/Carburador	Control y regulación	<input type="checkbox"/>	Interruptor encendido	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Fluido frenos y embrague	Control nivel	<input type="checkbox"/>	Cerraduras	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>
Frenos/Embrague	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>	Apriete tornillos y tuercas	Verificación / apriete	<input type="checkbox"/>
Frenos/Embrague	Control circuito	<input type="checkbox"/>	Abrazaderas	Verificación / apriete	<input type="checkbox"/>
Mando acelerador	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>	Lubrificación general		<input type="checkbox"/>
Mando acelerador	Comprobación/ajuste juego	<input type="checkbox"/>	Ensayo de la motocicleta		<input type="checkbox"/>
Mando estarter	Control funcionamiento	<input type="checkbox"/>			
Transmisiones/mandos flexibles	Control / Regulación	<input type="checkbox"/>			
Cadena de transmisión	Control / Regulación	<input type="checkbox"/>			
Neumáticos	Control presión	<input type="checkbox"/>			
Caballete lateral	Controllo funcionamiento	<input type="checkbox"/>			

* : para motocicletas con motores de 2 tiempos

** : presentes solo en algunos modelos



MANUTENZIONE MAINTENANCE ENTRETIEN WARTUNG MANTENIMIENTO

WR 250 - WR 300

- MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA
- COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE
- MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA
PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)
ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)

	TAGLIANDO- COUPON-COUPON		TAGLIANDO- COUPON-COUPON	TAGLIANDO- COUPON-COUPON	TAGLIANDO- COUPON-COUPON	TAGLIANDO- COUPON-COUPON		VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 4 ORE-AFTER FIRST 4 hours-APRÈS LES PREMIER 4 heures	OGNI- EV- ERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-RE- PLACE IF NECES- SARY-REPLACER SI NÉCESSAIRE	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
CILINDRO COMPLETO (**)- CYLINDER ASSY. (**)- CYLINDRE COMPL. (**)			C				X	F.12-G.6-H.14
VALVOLA DI ASPIRAZIONE- REED VALVE- SOUPAPE D'ASPIRATION					C		X	F.12-G.4.4
PISTONE COMPLETO- PISTON ASSY.- PISTON COMPL.			S					F.12-G.7-H.14
BIELLA MOTORE COMPLETA- CONNECTING ROD ASSY.- BIELLE COMPL.				S				F.14-G.14-G.16
REGOLATORE CENTRIFUGO COMANDO VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE DRIVE REGULATOR-REGULATEUR COMMANDE SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT					C			F.9-0.2
FORCELLA VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE FORK- FOURCHE SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT				S				F.9-0.2
LEVA ASTINA VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE CONTROL ROD LEVER- LEVIER POUR COULISSEAU SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT				S				F.9-0.2
ASTINA LEVA VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE CONTROL ROD- COULISSEAU POUR LEVIER SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT				S				F.9-0.2
VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE- SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT			P					F.8-G.44-0.2
OLIO CAMBIO- TRANSMISSION OIL- HUILE BOITE DE VITESSE	S		S					D.8-D.9
COPPIA INGRANAGGI TRASM. PRIMARIA- SET OF MATCHED PRIMARY- ENGRENAGES TRANSM. PRIMARIE				C			X	F.10-G.23
MOZZO FRIZIONE- CLUTCH DISCS HOUSING- MOYEAU PORTE/ DISQUE EMBRAYAGE				C			X	F.10-G.22
DISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS- DISQUES EMBRAYAGE			C				X	F.10-G.21
PIATTO SPINGIDISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS PRESSURE PLATE- POUSSE DISQUES EMBRAYAGE				C			X	F.10-G.22

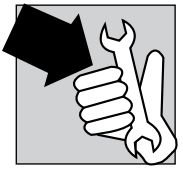
WR 250 - WR 300

- MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA
- COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE
- MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE

SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA
PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)
ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)

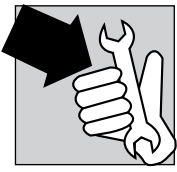
	TAGLIANDO- COUPON-COUPON		TAGLIANDO- COUPON-COUPON	TAGLIANDO- COUPON-COUPON	TAGLIANDO- COUPON-COUPON	TAGLIANDO- COUPON-COUPON		VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 4 ORE-AFTER FIRST 4 hours-APRÈS LES PREMIER 4	OGNI- EV- ERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-RE- PLACE IF NECES- SARY-REPLACER SI	
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
MOLLA FRIZIONE- CLUTCH SPRING- RESSORT EMBRAYAGE				C			X	F.10-G.21
CAMPANA FRIZIONE- CLUTCH DISCS HOUSING- CAGE EMBRAYAGE					C		X	F.10-G.23
ASTINA DISINNESTO FRIZIONE- CLUTCH DISENGAGEMENT ROD- BILLE COILES- SAU DÉBRAYAGE EMBRAYAGE				C			X	F.10-G.22
ALBERO COMANDO FRIZIONE- CLUTCH CONTROL SHAFT- ARBRE COMMANDE EMBRAYAGE				C			X	F.12-G.22
PIATTELLO FRIZIONE- CLUTCH SPRING PLATE- PLATEAU RESSORT EMBRAYAGE				C			X	F.10-G.22
PIGNONE USCITA CAMBIO- DRIVE SPROCKET- PIGNON CHAÎNE TRANSMISSION			C				X	D.38-D.40-D.42
PEDALE AVVIAMENTO- STARTING PEDAL- LEVIER DÉMARRAGE				L				H.24
PEDALE COMANDO CAMBIO- GEAR CONTROL PEDAL- LEVIER COMM. DE VITESSE			C				X	G.24-G.25
CANDELA ACCENSIONE- SPARK PLUG- BOUGIE D'ALLUMAGE			S					M.12
PIPETTA CANDELA- SPARK PLUG CAP- PIPETTE BOUGIE D'ALLUMAGE			C				X	M.12
CARBURATORE COMPLETO- CARBURETOR ASSY.- CARBURATEUR COMPL.		P				R		G.26
FILTRO ARIA (C/P OGNI 30')- AIR FILTER (C/P EVERY 30')- FILTRE À AIR (C/P TOUS LES 30')								D.18-D.19
RACCORDO SCATOLA FILTRO ARIA/ CARBURATORE- AIR FILTER BOX/ CARBURETOR MANIFOLD- RACCORD BOÎTE FILTRE AIRE/ CARBURATEUR				C			X	G.43
RADIATORI ACQUA- RADIATORS- RADIATEURS			C				X	N.6

**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**



WR 250 - WR 300 - MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA - COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE - MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES) ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)							VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 4 ORE-AFTER FIRST 4 hours-APRES LES PREMIER 4 heures	OGNI- EVERY-TOUS	OGNI- EVERY-TOUS	OGNI- EVERY-TOUS	OGNI- EVERY-TOUS	OGNI- EVERY-TOUS	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REMPLACER SI	
		4h MX/8h EN	8h MX/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
TUBAZIONI ACQUA E FASCETTE- COOLANT HOSES AND CLAMPS- TUYAU EAU ET COLLIER		C					X	N.6
FLUIDO REFRIGERANTE- COOLANT- RÉFRIGÉRANT		C					X	D.10-D.11
PEDANE APPOGGIAPIEDI, PERNI, MOLLE- FOOTRESTS, FOOTREST PINS AND SPRINGS- REPOSE PIEDS, PIVOTS, RESSORTS			C				X	I.5
PERNI FISSI, TELAIO, PERNI FISSI, MOTORE- SADDLE FRAME FASTENING BOLTS, ENGINE FASTENING BOLTS- PIVOTS DE FIXATION CADRE SIEGE, PIVOTS DE FIXATION MOTEUR	C			C				I.5
CAVALLETTO LATERALE- SIDE STAND- BEQUILLE LATÉRALE		C						I.5
RULLO GUIDACATENA, CUSCINETTO- CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS- AIGUILLE GUIDE-CHAÎNE, ROULEMENT		C						I.5-I.70
TESTA DI STERZO, BASE DI STERZO CON PERNO- STEERING HEAD, STEERING CROWN WITH PIN- TÊTE DIRECTION, SOCLE DE DIRECTION AVEC PIVOT			L					I.11
FORCELLA ANTERIORE- FRONT FORK- FOURCHE AVANT			R					I.11
ATTACCHI MANUBRIO E FISSAGGI- HANDLEBAR HOLDERS AND FASTENING SET- DEMI-PALIERES GUIDON AVEC FIXAGE	C			C				D.32
BUSSOLA FORCELLONE POSTERIORE- REAR SWING ARM BUSHINGS- DOUILLE FOURCHE ARRIÈRE				C				I.97-I.98
PATTINO CATENA POSTERIORE- REAR CHAIN SLIDER- GLISSIÈRE CHAÎNE ARRIÈRE				C			X	I.70
BUSSOLE LEVERAGGI SOSPENSIONE POST.- REAR SUSPENSION LINKS BUSHINGS- DOUILLES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE				C				I.100-I.101

WR 250 - WR 300 - MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA - COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE - MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES) ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)							VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
	TAGLIANDO-COUPON-COUPON		TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 4 ORE-AFTER FIRST 4 hours-APRES LES PREMIER 4 heures	OGNI- EVERY-TOUS	OGNI- EVERY-TOUS	OGNI- EVERY-TOUS	OGNI- EVERY-TOUS	OGNI- EVERY-TOUS	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REMPLACER SI	
		4h MX/8h EN	8h MX/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
GUIDACATENA/COPRICATENA- REAR CHAIN GUIDE/ REAR CHAIN GUARD- GUIDE CHAÎNE/ CARTER DE CHAÎNE		C					X	I.70
GABBIE A RULLI PERNO FORCELLONE- REAR SWING ARM PIVOT NEEDLE BEARINGS- CAGE À AIGUILLES PIVOT FOURCHE ARRIÈRE			L					I.100-I.101
AMMORTIZZATORE POSTERIORE- REAR SHOCK ABSORBER- AMMORTISSEUR ARRIÈRE						R		D.34-D.35-D.36-I.73
GABBIE A RULLI, SPINOTTI LEVERAGGI SOSPENSIONE POSTERIORE- REAR SUSPENSION LINKS NEEDLE BEARINGS AND GUDGEON PIN- CAGE À AIGUILLES, AXES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE		L						I.100-I.101
COMANDO GAS COMPLETO- THROTTLE CONTROL ASSY.- COMMANDE GAZ COMPL.		C, L						D.17
COMANDO FRIZIONE COMPLETO- CLUTCH CONTROL ASSY.- COMMANDE EMBRAYAGE COMPL.		C						D.15
CAVI COMANDO GAS E FRIZIONE- THROTTLE AND CLUTCH CABLES- CÂBLES GAZ ET EMBRAYAGE		C		L			X	D.15-D.17
DISCO FRENO ANTERIORE- FRONT BRAKE DISC- DISQUE FREIN AVANT			C				X	L.6
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE- FRONT BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE AVANT		C				S		L.10-L.11-L.12
DISCO FRENO POSTERIORE- REAR BRAKE DISC- DISQUE FREIN ARRIÈRE			C (*)				X	L.6
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE- REAR BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE ARRIÈRE		C				S		L.10-L.11-L.12
PASTIGLIE FRENO- BRAKE PADS- PASTILLES DU FREINS		C					X	L.8-L.9
TUBAZIONI POMPA/ PINZA IMPIANTI FRENANTI- BRAKE SYSTEM PUMP/ CALIPER HOSES- TUYAU POMPE- ÉTRIER SYSTÈME DE FREINAGE		C						L.15
TUBAZIONI CARBURANTE- FUEL HOSES- TUYAU CARBURANT		C				S	X	D.12-E.5

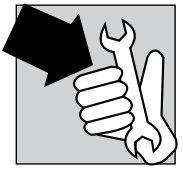


MANUTENZIONE MAINTENANCE ENTRETIEN WARTUNG MANTENIMIENTO

WR 250 - WR 300 - MOTOCICLO DA COMPETIZIONE, PER USO AGONISTICO: A PIENA POTENZA - COMPETITION MOTORCYCLE, RACING USE: with FULL POWER ENGINE - MOTOCYCLE DE COMPÉTITION, POUR USAGE SPORTIF: AVEC LA PLEINE PUISSANCE	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES) ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)							VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
	TAGLIANDO- COUPON-COUPON		TAGLIANDO- COUPON-COUPON	TAGLIANDO- COUPON-COUPON	TAGLIANDO- COUPON-COUPON	TAGLIANDO- COUPON-COUPON	TAGLIANDO- COUPON-COUPON	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-RE- PLACE IF NECES- SARY-REEMPLACER SI
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO LE PRIME 4 ORE-AFTER FIRST 4 hours-APRES LES PREMIER 4 heures	OGNI- EV- ERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	OGNI- EVERY- TOUS	
MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE- EXHAUST SILENCER PACKING- MATERIAL INSONORISANT SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT				C				X D.48
TUBO DI SCARICO E SILENZIATORE- EXHAUST PIPE AND SILENCER- TUYAU ET SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT		C						X E.6-D.48
TENSIONE RAGGI RUOTE- WHEEL SPOKES TENSION- TENSION BRAS RUOES	C		C					L.101
CUSCINETTI MOZZI RUOTE- WHEEL HUB BEARINGS- ROULEMENTS MOYEAUX RUOES					S			L.100-I.101
CORONA POSTERIORE- REAR DRIVEN SPROCKET- COURONNE ARRIÈRE			S					L.104
SERRAGGIO VITI CORONA- REAR DRIVEN SPROCKET SCREWS TIGHTENING- SERRAGE VIS COURONNE ARRIÈRE	C		C					L.104
CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA- REAR TRANSMISSION CHAIN- CHAÎNE ARRIÈRE	C, L		S					X D.38-D.39-D.40- D.41-D.42-D.43
SERRAGGIO BULLONERIA- BOLTS AND NUTS TIGHTNESS- SERRAGE DES BOULONS	C			C				CAPITOLO "X" CHAPTER "X" CHAPITRE "X"
LEGENDA- KEY FOR MAINTENANCE SCHEDULE- LEGENDE						NOTE- NOTE- NOTE		
h: ORE- HOURS- HEURES S: SOSTITUZIONE- REPLACEMENT- REMPLACEMENT C: CONTROLLO- CHECK- CONTRÔLE P: PULIZIA- CLEANING- NETTOYAGE R: REVISIONE- OVERHAUL- REVISION L: INGRASSAGGIO/ LUBRIFICAZIONE- GREASING/ LUBRICATION- LUBRIFICATION-GRAISSAGE (*): SOSTITUIRE L'OR INTERNO AD OGNI SMONTAGGIO DELLA TESTA- EVERY CYLINDER HEAD REMOVAL, REPLACE THE INNER O-RING- TOUTES LE DÉMONTAGE DE LA CULASSE, REMPLACER LE GARINTURE O- RING INTÉRIEUR (*): RUOTARE DI 45° LE BUSSOLE DI FISSAGGIO- ROTATE 45° THE FASTENING BUSHES- TOURNER DE 45° LES DOUILLES DE FIXATION MX: MOTOCROSS EN: ENDURO						SOSTITUIRE LE GUARNIZIONI IN OCCASIONE DI OGNI SMONTAGGIO- EVERY REMOVAL REPLACE ALL GASKETS- TOUTES LES DÉMONTAGES, REMPLACER LES GARINTURES SOSTITUIRE LA VITERIA IN CASO DI DETERIORAMENTO- REPLACE SCREWS AND NUTS IF WORN- AU CAS DE DÉTÉRIORATION, REMPLACER LES BOULONS DOPO PERCORRENZE SU FANGO O SABBIA EFFETTUARE UNA VERIFICA GENERALE- GENERAL CHECK AFTER RACING USE ON MUDDY OR SANDY GROUNDS- APRES USAGE SUR DES TERREINS BOUEUX OU SABLEUX, EFFECTUER UN CONTRÔLE GENERAL		

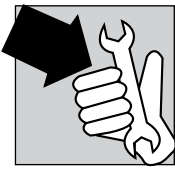
WR 250 - WR 300 WETTBEWERB-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRIJASE A SU CONCESSIONARIO HUSQVARNA)							SIEHE SEITE- VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUIR SI NECESSARIO
	NACH DER ERSTEN 4 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 4 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	
		4h MX/6h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
ZYLINDER KPL. (**)- CILINDRO COMPLETO (**)			C					X F.13-G.6-H.15
EINLASSVENTIL- VÁLVULA DE ASPIRACIÓN					C			X F.13-G.44
KOLBEN KPL.- PISTÓN COMPLETO			S					F.13-G.7-H.15
PLEUELSTANGE KPL.- BIELA MOTOR COMPLETA				S				F.15-G.14-G.16
REGLER FÜR ABZAPVENTIL- REGULADOR MANDO VÁLVULA DE ESCAPE					C			F.9-0.2
GABEL FÜR ABZAPVENTIL- HORQUILLA VÁLVULA DE ESCAPE				S				F.9-0.2
VORGELEGEWELLE FÜR ABZAPVENTIL- EJE DE REENCIO VÁLVULA DE ESCAPE				S				F.9-0.2
HEBEL FÜR ABZAPVENTIL STEUERSTANGE- PALANCA POR VARILLA VÁLVULA DE ESCAPE				S				F.9-0.2
ABZAPVENTIL- VÁLVULA DE ESCAPE			P					F.8-G.43 G.44-0.2
GETRIEBEÖL- ACEITE CAMBIO	S		S					D.9
STIRNRADERPAAR- GRUPO ENGREN. TRANSM. PRIMARIA					C		X	F.11-G.23
KUPPLUNGSCHIEBENHALTERNABE- CUBO PORTA DISCOS EMBRAGUE					C		X	F.11-G.22
KUPPLUNGSCHIEBE- DISCOS EMBRAGUE			C				X	F.11-G.21
KUPPLUNGDRUCKPLATTE- PLATO EMPUJA DISCOS EMBRAGUE				C			X	F.11-G.22
KUPPLUNGFEDER- RESORTE EMBRAGUE				C			X	F.11-G.21

**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**



WR 250 - WR 300 WETTBEWERB-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)							SIEHE SEITE- VER PAGINA
	ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)							
TEILE- PARTICULAR	COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	
	NACH DER ERSTEN 4 STUNDEN-DESPUES DE LAS PRIMERAS 4 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUIR
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
KUPPLUNGKORB- CAMPANA EMBRAGUE				C				X F.11-G.23
KUPPLUNGSTEUERSTANGE- VARILLA DESEMBRAGUE				C				X F.10-G.22
KUPPLUNGSWELLE- EJE MANDO EMBRAGUE				C				X F.13-G.22
KUPPLUNGSTELLER- PLACA EMBRAGUE				C				X F.10-G.22
RITZEL- PIÑÓN CADENA			C					X D.38-D.41-D.43
ANLASSERHEBEL- PALANCA ARRANQUE				L				H.25
GANGSCHALTUNGHEBEL- PEDAL MANDO CAMBIO			C					X G.24-G.25
ZÜNDKERZE- BUJIA ENCENDIDO			S					M.12
ZÜNDKERZESTECKER- PIPA BUJIA ENCENDIDO			C					X M.12
VERGASER KPL.- CARBURADOR COMPL.		P				R		G.26
LUFTFILTER (C/P ALLE 30')- FILTRO AIRE (C/P CADA 30')		•						D.19
LUFTFILTER- VERGASER ANSCHLUSS- EMPALME CAJA FILTRO AIRE - CARBURADOR				C				X G.43
KÜHLER- RADIADORES		C						X N.6
WASSERROHR UND SCHELLEN- TUBOS AGUA Y BANDAS		C						X N.6
KÜHLFLÜSSIGKEIT- LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO		C						X D.10-D.11
FUSSRASTER, BOLZEN, FEDER- POSAPIES, PERNOS, RESORTES			C					X I.5
HINTERRAHMENBOLZEN, MOTORBOLZEN- TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR	C			C				I.5

WR 250 - WR 300 WETTBEWERB-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)							SIEHE SEITE- VER PAGINA
	ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)							
TEILE- PARTICULAR	COUPON-CUPÓN		COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	
	NACH DER ERSTEN 4 STUNDEN-DESPUES DE LAS PRIMERAS	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUIR SI NECESARIO
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
SEITENSTÄNDER- HORQUILLA LATERAL		C						I.5
KETTENFÜHRUNGROLLE, LAGER- RODILLO GUÍA-CADENA, COJINETE		C						I.5-I.70
VORDERGABELNKKOPF, GABELBRÜCKE MIT BOLZEN- CABEZA DE DIRECCIÓN, BASE DE DIRECCIÓN CON PERNO			L					I.11
VORDERGABEL- FRONT FORK- HORQUILLA DELANTERA			R					I.11
LENKERBÜGELBOLZEN- CABALLETES DEL MANILLAR CON PERNOS FIJACIÓN	C			C				D.32
HINTERGABELBUCHSE- MANGUITOS HORQUILLA TRASERA				C				I.97-I.98
KETTENGLEITBAHN- PLATO CADENA TRASERA				C			X	I.70
BUCHSE FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- MANGUITOS PALANCAS SUSPENSION TRASERA				C				I.100-I.101
KETTENFÜHRUNG/ KETTENKASTEN- GUÍA-CADENA/ CUBRE-CADENA		C					X	I.70
NADELKAFIG FÜR HINTERGABELBOLZEN- COJINETE DE RODILLOS PERNO HORQUILLA TRASERA			L					I.100-I.101
HINTERSTOSSDAMPFER- AMORTIGUADOR TRASERO						R		D.34-D.35-D.36-I.73
NADELKAFIG UND BOLZEN FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- COJINETE DE RODILLOS, PERNOS PALANCAS HORQUILLA TRASERA		L						I.100-I.101
COMAGASGRIFF KPL.- MANDO GAS COMPLETO		C, L						D.17

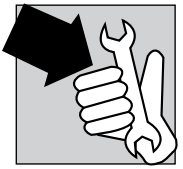


MANUTENZIONE MAINTENANCE ENTRETIEN WARTUNG MANTENIMIENTO

WR 250 - WR 300 WETTBEWERB-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)							SIEHE SEITE- VER PAGINA
	COUPON-CUPÓN		COUPON- CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	
TEILE- PARTICULAR	NACH DER ERSTEN 4 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 4 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUIR SI NECESARIO
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
KUPPLUNGSKABEL UND GASGABEL - CABLES EMBRAGUE Y GAS		C		L			X	D.15-D.17
VORDERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO DELANTERO			C				X	L.6
VORDERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA		C				S		L.13-L.14
HINTERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO TRASERO			C (*)				X	L.6
HINTERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA		C				S		L.13-L.14
BREMSBELAEGE- PASTILLAS FRENOS		C					X	L.9
BREMSPUMPE/BREMSSÄTTEL SCHLAUCH- TUBERÍAS BOMBA/PINZA INSTALACIONES FRENANTES		C						L.15
TREIBSTOFFROHR- TUBERÍAS CARBURANTE		C				S	X	D.12-E.5
GERÄUSCHDÄMPFENDES MATERIAL FÜR AUSPUFF- MATERIAL FONOABSORBENTE SILENCIADOR				C			X	D.48
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER- TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR		C					X	D.48
RADSPEICHENSPANNUNG- TENSION RADIOS RUEDAS	C		C					L.102
RADNABENLAGER- COJINETES CUBOS RUEDAS					S			L.100-L.101
KRANZ- CORONA TRASERA			S					L.104
SCHRAUBENANZIEHUNG FÜR HINTERKRANZ- TORSION TORNILLOS CORONA TRASERA	C		C					L.104

WR 250 - WR 300 WETTBEWERB-MOTORRAD, das Machen EINEN WETTKAMPF MIT von der VERWENDUNG: mit VOLLEM MACHT-MOTOR MOTOCICLO DE COMPETICIÓN, PARA USO AGONÍSTICO: A LLENA POTENCIA	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)							SIEHE SEITE- VER PAGINA
	COUPON-CUPÓN		COUPON- CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	
TEILE- PARTICULAR	NACH DER ERSTEN 4 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUIR SI NECESARIO
		4h MX/8h EN	8h Mx/16h EN	16h MX/32h EN	32h MX/64h EN	40h MX/80h EN		
SEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE- CADENA TRANSMISIÓN SECUNDARIA	C, L		S				X	D.44-D.45 D.46-D.47
KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENBOLZEN- CONTROL GENERAL AJUSTE TUERCAS	C			C				KAPITEL "X" CAPÍTULO "X"
LEGENDE- LEYENDA							ANMERKUNG- NOTAS	
h: STUNDEN- HORAS							DICHTUNGWECHSE: BEI JEDEM DEMONTAGE- SUBSTITUIR LAS EMPACURAS EN EL CASO DE DESMONTAJE	
S: WECHSELN- SUBSTITUCIÓN							SCHRAUBEN VERSCHLEISS: WECHSELN- SUBSTITUIR TORNILLOS Y TUERCAS EN EL CASO DE DESGASTE	
C: KONTROLLIEREN- CONTROL							SCHLAMMIGES UND SANDIGES GELÄNDEN: EIN ALLGEMEINE KONTROLLE DURCHFÜHREN- DESPUÉS DE LA CARRERA SOBRE UN TERRENO FANGOSO O ARENOSO, EFECTUAR UN CONTROL GENERAL	
P: REINIGEN- LIMPIEZA								
R: REVISION- REVISION								
L: SCHMIERUNG/BESCHMEIREN- ENGRESAJE/LUBRICACIÓN								
(**): INNERE O- RING AUSWECHSELN: BEI JEDEM ZYLINDERKOPF DEMONTAGE- TOUTES LE DÉMONTAGE DE LA CULASSE, REMPLACER LE GARNITURE O- RING INTÉRIEUR								
(*): ROTIEREN 45° BEFESTIGUNGSBUCHSEN- GIRAR DE 45° LOS MANGUITOS DE FIJACIÓN								
MX: MOTOCROSS								
EN: ENDURO								

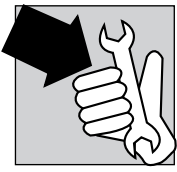
**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**



WR 250 - WR 300 - MOTOCICLO DI SERIE, PER USO STRADALE (A POTENZA LIMITATA) - STANDARD MOTORCYCLE, STREET LEGAL (with LIMITED POWER ENGINE) - MOTOCYCLE DE SÉRIE, POUR USAGE ROUTIER (AVEC LA PUISSANCE LIMITÉ)	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA) PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES) ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)						VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO I PRIMI 1000Km AFTER FIRST 1000 Km APRÈS LES PREMIERS 1000 Km	OGNI 1500 KM EVERY 1500 Km TOUS LES 1500 Km	OGNI 3000 KM EVERY 3000 Km TOUS LES 3000 Km	OGNI 7000 KM EVERY 7000 Km TOUS LES 7000 Km	OGNI 10000 KM EVERY 10000 Km TOUS LES 10000 Km	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REPLACER SI NÉCESSAIRE	
CILINDRO COMPLETO (**)- CYLINDER ASSY. (**)- CYLINDRE COMPL. (**)			C			X	F.12-G.6-H.14
VALVOLA DI ASPIRAZIONE- REED VALVE- SOUPEPE D'ASPIRATION				C		X	F.12-G.44
PISTONE COMPLETO- PISTON ASSY.- PISTON COMPL.			S				F.12-G.7-H.14
BIELLA MOTORE COMPLETA- CONNECTING ROD ASSY.- BIELLE COMPL.					S		F.14-G.14-G.16
REGOLATORE CENTRIFUGO COMANDO VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE DRIVE REGULATOR-REGULATEUR COMMANDE SOUPEPE D'ÉCHAPPEMENT				C			F.9-0.2
ASTINA LEVA VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE CONTROL ROD- COULISSEAU POUR LEVIER SOUPEPE D'ÉCHAPPEMENT				S			F.9-0.2
VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE- SOUPEPE D'ÉCHAPPEMENT					C		F.8-G.44-0.2
OLIO CAMBIO- TRANSMISSION OIL- HUILE BOITE DE VITESSE	S		S				D.8-D.9
COPPIA INGRANAGGI TRASM. PRIMARIA- SET OF MATCHED PRIMARY- ENGINES TRANSM. PRIMARIE					C	X	F.10-G.23
MOZZO FRIZIONE- CLUTCH DISCS HOUSING- MOYEAU PORTE/ DISQUE EMBRAYAGE				C		X	F.10-G.22
DISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS- DISQUES EMBRAYAGE				C		X	F.10-G.21
PIATTO SPINGIDISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS PRESSURE PLATE- POUSSÉ DISQUES EMBRAYAGE				C		X	F.10-G.22

WR 250 - WR 300 - MOTOCICLO DI SERIE, PER USO STRADALE (A POTENZA LIMITATA) - STANDARD MOTORCYCLE, STREET LEGAL (with LIMITED POWER ENGINE) - MOTOCYCLE DE SÉRIE, POUR USAGE ROUTIER (AVEC LA PUISSANCE LIMITÉ)	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA) PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES) ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)						VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO I PRIMI 1000Km AFTER FIRST 1000 Km APRÈS LES PREMIERS 1000 Km	OGNI 1500 KM EVERY 1500 Km TOUS LES 1500 Km	OGNI 3000 KM EVERY 3000 Km TOUS LES 3000 Km	OGNI 7000 KM EVERY 7000 Km TOUS LES 7000 Km	OGNI 10000 KM EVERY 10000 Km TOUS LES 10000 Km	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REPLACER SI NÉCESSAIRE	
MOLLA FRIZIONE- CLUTCH SPRING- RESSORT EMBRAYAGE				C		X	F.10-G.21
CAMPANA FRIZIONE- CLUTCH DISCS HOUSING- CAGE EMBRAYAGE				C		X	F.10-G.23
ASTINA DISINNESTO FRIZIONE- CLUTCH DISENGAGEMENT ROD- BILLE COILES- SAU DÉBRAYAGE EMBRAYAGE				C		X	F.10-G.22
ALBERO COMANDO FRIZIONE- CLUTCH CONTROL SHAFT- ARBRE COMMANDE EMBRAYAGE				C		X	F.12-G.22
PIATTELLO FRIZIONE- CLUTCH SPRING PLATE- PLATEAU RESSORT EMBRAYAGE				C		X	F.10-G.22
PIGNONE USCITA CAMBIO- DRIVE SPROCKET- PIGNON CHAÎNE TRANSMISSION		C		C		X	D.38-D.40-D.42
PEDALE AVVIAMENTO- STARTING PEDAL- LEVIER DÉMARRAGE					L		H.24
PEDALE COMANDO CAMBIO- GEAR CONTROL PEDAL- LEVIER COMM. DE VITESSE		C		C		X	G.24-G.25
CANDELA ACCENSIONE- SPARK PLUG- BOUGIE D'ALLUMAGE		S		C			M.12
PIPETTA CANDELA- SPARK PLUG CAP- PIPETTE BOUGIE D'ALLUMAGE		C		C		X	M.12
CARBURATORE COMPLETO- CARBURETOR ASSY.- CARBURATEUR COMPL.				P			G.26
FILTRO ARIA (C/P OGNI 30')- AIR FILTER (C/P EVERY 30')- FILTRE À AIR (C/P TOUS LES 30')			P				D.18-D.19
RACCORDO SCATOLA FILTRO ARIA/ CARBURATORE- AIR FILTER BOX/ CARBURATOR MANIFOLD- RACCORD BOÎTE FILTRE AIRE/ CARBURATEUR					C	X	G.43
RADIATORI ACQUA- RADIATORS- RADIATEURS				C		X	N.6



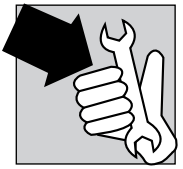


MANUTENZIONE MAINTENANCE ENTRETIEN WARTUNG MANTENIMIENTO

WR 250 - WR 300 - MOTOCICLO DI SERIE, PER USO STRADALE (A POTENZA LIMITATA) - STANDARD MOTORCYCLE, STREET LEGAL (with LIMITED POWER ENGINE) - MOTOCYCLE DE SÉRIE, POUR USAGE ROUTIER (AVEC LA PUISSANCE LIMITÉ)	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA) PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES) ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)						VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO I PRIMI 1000Km AFTER FIRST 1000 Km APRÈS LES PREMIERS 1000 Km	OGNI 1500 Km EVERY 1500 Km TOUS LES 1500 Km	OGNI 3000 Km EVERY 3000 Km TOUS LES 3000 Km	OGNI 7000 Km EVERY 7000 Km TOUS LES 7000 Km	OGNI 10000 Km EVERY 10000 Km TOUS LES 10000 Km	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-RE- PLACE IF NECESSARY- REPLACER SI	
TUBAZIONI ACQUA E FASCETTE- COOLANT HOSES AND CLAMPS- TUYAU EAU ET COLLIER				C		X	N.6
FLUIDO REFRIGERANTE- COOLANT- RÉFRIGÉRANT	C	C				X	D.10-D.11
PEDANE APPOGGIAPIEDI, PERNI, MOLLE- FOOTRESTS, FOOTREST PINS AND SPRINGS- REPOSE PIEDS, PIVOTS, RESSORTS		C				X	I.5
PERNI FISS. TELAIETTO, PERNI FISS. MOTORE- SADDLE FRAME FASTENING BOLTS, ENGINE FASTENING BOLTS- PIVOTS DE FIXATION CADRE SIEGE, PIVOTS DE FIXATION MOTEUR	C		C				I.5
CAVALLETTO LATERALE- SIDE STAND- BEQUILLE LATÉRALE							I.5
RULLO GUIDACATENA, CUSCINETTO- CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS- AIGUILLE GUIDE-CHAÎNE, ROULEMENT							I.5-I.70
TESTA DI STERZO, BASE DI STERZO CON PERNO- STEERING HEAD, STEERING CROWN WITH PIN- TÊTE DIRECTION, SOCLE DE DIRECTION AVEC PIVOT		L					I.11
FORCELLA ANTERIORE- FRONT FORK- FOURCHE AVANT		R					I.11
ATTACCHI MANUBRIO E FISSAGGI- HANDLEBAR HOLDERS AND FASTENING SET- DEMI-PALIERIS GUIDON AVEC FIXAGE	C		C				D.32
BUSSOLA FORCELLONE POSTERIORE- REAR SWING ARM BUSHINGS- DOUILLE FOURCHE ARRIÈRE			C				I.97-I.98
PATTINO CATENA POSTERIORE- REAR CHAIN SLIDER- GLISSIÈRE CHAÎNE ARRIÈRE			C			X	I.70
BUSSOLE LEVERAGGI SOSPENSIONE POST.- REAR SUSPENSION LINKS BUSHINGS- DOUILLES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE			C				I.100-I.101

WR 250 - WR 300 - MOTOCICLO DI SERIE, PER USO STRADALE (A POTENZA LIMITATA) - STANDARD MOTORCYCLE, STREET LEGAL (with LIMITED POWER ENGINE) - MOTOCYCLE DE SÉRIE, POUR USAGE ROUTIER (AVEC LA PUISSANCE LIMITÉ)	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA) PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES) ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)						VEDERE A PAGINA- SEE PAGE- VOIR PAGE
	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO I PRIMI 1000Km AFTER FIRST 1000 Km APRÈS LES PREMIERS 1000 Km	OGNI 1500 Km EVERY 1500 Km TOUS LES 1500 Km	OGNI 3000 Km EVERY 3000 Km TOUS LES 3000 Km	OGNI 7000 Km EVERY 7000 Km TOUS LES 7000 Km	OGNI 10000 Km EVERY 10000 Km TOUS LES 10000 Km	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY- REPLACER SI	
GUIDACATENA/COPRICATENA- REAR CHAIN GUIDE/ REAR CHAIN GUARD- GUIDE CHAÎNE/ CARTER DE CHAÎNE						X	I.70
GABBIE A RULLI PERNO FORCELLONE- REAR SWING ARM PIVOT NEEDLE BEARINGS- CAGE À AIGUILLES PIVOT FOURCHE ARRIÈRE		L					I.100-I.101
AMMORTIZZATORE POSTERIORE- REAR SHOCK ABSORBER- AMMORTISSEUR ARRIÈRE					R		D.34-D.35 D.36-I.73
GABBIE A RULLI, SPINOTTI LEVERAGGI SOSPENSIONE POSTERIORE- REAR SUSPENSION LINKS NEEDLE BEARINGS AND GUDGEON PIN- CAGE À AIGUILLES, AXES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE							I.100-I.101
COMANDO GAS COMPLETO- THROTTLE CONTROL ASSY- COMMANDE GAZ COMPL.							D.17
COMANDO FRIZIONE COMPLETO- CLUTCH CONTROL ASSY- COMMANDE EMBRAYAGE COMPL.							D.15
CAVI COMANDO GAS E FRIZIONE- THROTTLE AND CLUTCH CABLES- CÂBLES GAZ ET EMBRAYAGE			L			X	D.15-D.17
DISCO FRENO ANTERIORE- FRONT BRAKE DISC- DISQUE FREIN AVANT		C				X	L.6
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE- FRONT BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE AVANT					S		L.10-L.11-L.12
DISCO FRENO POSTERIORE- REAR BRAKE DISC- DISQUE FREIN ARRIÈRE		C (*)				X	L.6
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE- REAR BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE ARRIÈRE					S		L.10-L.11-L.12
PASTIGLIE FRENI- BRAKE PADS- PASTILLES DU FREINS						X	L.8-L.9
TUBAZIONI POMPA/ PINZA IMPIANTI FRENANTI- BRAKE SYSTEM PUMP/ CALIPER HOSES- TUYAU POMPE -ÉTRIER SYSTÈME DE FREINAGE							L.15
TUBAZIONI CARBURANTE- FUEL HOSES- TUYAU CARBURANT					S	X	D.12-E.5

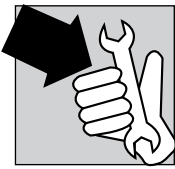
**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**



WR 250 - WR 300 - MOTOCICLO DI SERIE, PER USO STRADALE (A POTENZA LIMITATA) - STANDARD MOTORCYCLE, STREET LEGAL (with LIMITED POWER ENGINE) - MOTOCYCLE DE SÉRIE, POUR USAGE ROUTIER (AVEC LA PUISSANCE LIMITÉ)	SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA) PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES) ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA)					
	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	TAGLIANDO-COUPON-COUPON	VEDERE A PAGINA-SEE PAGE- VOIR PAGE
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	DOPO I PRIMI 1000Km AFTER FIRST 1000 Km APRÈS LES PREMIERS 1000 Km	OGNI 1500 Km EVERY 1500 Km TOUS LES 1500 Km	OGNI 3000 Km EVERY 3000 Km TOUS LES 3000 Km	OGNI 7000 Km EVERY 7000 Km TOUS LES 7000 Km	OGNI 10000 Km EVERY 10000 Km TOUS LES 10000 Km	SOSTITUIRE SE NECESSARIO-REPLACE IF NECESSARY-REPLACER SI
MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE- EXHAUST SILENCER PACKING-MATERIAL INSONORISANT SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT			C			X D.48
TUBO DI SCARICO E SILENZIATORE- EXHAUST PIPE AND SILENCER- TUYAU ET SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT						X E.6-D.48
TENSIONE RAGGI RUOTE- WHEEL SPOKES TENSION- TENSION BRAS RUOES	C	C				I.101
CUSCINETTI MOZZI RUOTE- WHEEL HUB BEARINGS- ROULEMENTS MOYEAUS RUOES				S		I.100-I.101
CORONA POSTERIORE- REAR DRIVEN SPROCKET- COURONNE ARRIÈRE		S				I.104
SERRAGGIO VITI CORONA- REAR DRIVEN SPROCKET SCREWS TIGHTENING-SERRAGE VIS COURONNE ARRIÈRE	C	C				I.104
CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA- REAR TRANSMISSION CHAIN- CHAÎNE ARRIÈRE	C, L	S				X D.38-D.39-D.40-D.41-D.42-D.43
SERRAGGIO BULLONERIA- BOLTS AND NUTS TIGHTNESS- SERRAGE DES BOULONS	C		C			CAPITOLO "X" CHAPTER "X" CHAPITRE "X"
LEGENDA- KEY FOR MAINTENANCE SCHEDULE- LEGENDE S: SOSTITUZIONE- REPLACEMENT- REMPLACEMENT C: CONTROLLO- CHECK- CONTRÔLE P: PULIZIA- CLEANING- NETTOYAGE R: REVISIONE- OVERHAUL- REVISION L: INGRASSAGGIO/ LUBRIFICAZIONE- GREASING/ LUBRICATION- LUBRIFICATION-GRAISSAGE (**): SOSTITUIRE L'OR INTERNO AD OGNI SMONTAGGIO DELLA TESTA- EVERY CYLINDER HEAD REMOVAL, REPLACE THE INNER O-RING- TOUTES LE DÉMONTAGE DE LA CULASSE, REMPLACER LE GARNITURE O- RING INTERIEUR (*): RUOTARE DI 45° LE BUSSOLE DI FISSAGGIO- ROTATE 45° THE FASTENING BUSHES- TOURNER DE 45° LES DOUILLES DE FIXATION	NOTE- NOTE- NOTE SOSTITUIRE LE GUARNIZIONI IN OCCASIONE DI OGNI SMONTAGGIO- EVERY REMOVAL REPLACE ALL GASKETS- TOUTES LES DÉMONTAGES, REMPLACER LES GARNITURES SOSTITUIRE LA VITERIA IN CASO DI DETERIORAMENTO- REPLACE SCREWS AND NUTS IF WORN- AU CAS DE DÉTERIORATION, REMPLACER LES BOULONS DOPO PERCORRENZA SU FANGO O SABBIA EFFETTUARE UNA VERIFICA GENERALE- GENERAL CHECK AFTER RACING USE ON MUDDY OR SANDY GROUNDS- APRÈS USAGE SUR DES TERREINS BOUEUX OU SABLEUX, EFFECTUER UN CONTRÔLE GENERAL					

WR 250 - WR 300 - ÜBLICHES MOTORRAD, STRASSE GESETZLICH (mit beschränktem MACHT-MOTOR) - MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL (A POTENCIA LIMITADA)	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESSIONARIO HUSQVARNA)					
	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	SIEHE SEITE-VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DEN ERSTEN 1000km- DESPUES LOS PRIMEROS 1000Km	ALLE 1500 KM CADA 1500 KM	ALLE 3000 KM CADA 3000 KM	ALLE 7000 KM CADA 7000 KM	ALLE 10000 KM CADA 10000 KM	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUÏR SI NECESARIO
ZYLINDER KPL. (**)- CILINDRO COMPLETO (**)			C			X F.13-G.6-H.15
EINLASSVENTIL- VÁLVULA DE ASPIRACIÓN				C		X F.13-G.44
KOLBEN KPL.- PISTÓN COMPLETO			S			F.13-G.7-H.15
PLEUELSTANGE KPL.- BIELA MOTOR COMPLETA					S	F.15-G.14-G.16
REGLER FÜR ABZAPVENTIL- REGULADOR MANDO VÁLVULA DE ESCAPE				C		F.9-0.2
HEBEL FÜR ABZAPVENTIL STEUERSTANGE- PALANCA POR VARILLA VÁLVULA DE ESCAPE				S		F.9-0.2
ABZAPVENTIL- VÁLVULA DE ESCAPE					C	F.8-G.43 G.44-0.2
GETRIEBEÖL- ACEITE CAMBIO	S		S			D.9
STIRNRADERPAAR- GRUPO ENGREN. TRANSM. PRIMARIA					C	X F.11-G.23
KUPPLUNGSCHIBENHALTERNABE- CUBO PORTA DISCOS EMBRAGUE				C		X F.11-G.22
KUPPLUNGSCHIBE- DISCOS EMBRAGUE				C		X F.11-G.21
KUPPLUNGDRUCKPLATTE- PLATO EMPUJA DISCOS EMBRAGUE				C		X F.11-G.22
KUPPLUNGFEDER- RESORTE EMBRAGUE				C		X F.11-G.21



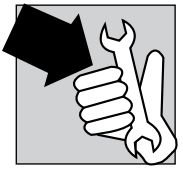


**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**

WR 250 - WR 300 - ÜBLICHES MOTORRAD, STRAßE GESETZLICH (mit beschränktem MACHT-MOTOR) - MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL (A POTENCIA LIMITADA)	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)						
	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE- VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DEN ERSTEN 1000km- DESPUES LOS PRIMEROS 1000km	ALLE 1500 KM CADA 1500 KM	ALLE 3000 KM CADA 3000 KM	ALLE 7000 KM CADA 7000 KM	ALLE 10000 KM CADA 10000 KM	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUIR SI NECESARIO	
KUPPLUNGKORB- CAMPANA EMBRAGUE				C		X	F.11-G.23
KUPPLUNGSTUERSTANGE- VARILLA DESEMBRAGUE				C		X	F.10-G.22
KUPPLUNGSWELLE- EJE MANDO EMBRAGUE				C		X	F.13-G.22
KUPPLUNGSTELLER- PLACA EMBRAGUE				C		X	F.10-G.22
RITZEL- PIÑÓN CADENA		C		C		X	D.38-D.41-D.43
ANLASSERHEBEL- PALANCA ARRANQUE					L		H.25
GANGSCHALTUNGHEBEL- PEDAL MANDO CAMBIO		C		C		X	G.24-G.25
ZÜNDKERZE- BUJIA ENCENDIDO		S		C			M.12
ZÜNDKERZESTECKER- PIPA BUJIA ENCENDIDO		C		C		X	M.12
VERGASER KPL- CARBURADOR COMPL.				P	C		G.26
LUFTFILTER (C/P ALLE 30')- FILTRO AIRE (C/P CADA 30')	•		P				D.19
LUFTFILTER- VERGASER ANSCHLUSS- EMPALME CAJA FILTRO AIRE - CARBURADOR					C	X	G.43
KÜHLER- RADIADORES				C		X	N.6
WASSERROHR UND SCHELLEN- TUBOS AGUA Y BANDAS				C		X	N.6
KÜHLFLÜSSIGKEIT- LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO	C	C				X	D.10-D.11
FUSSRASTER, BOLZEN, FEDER- POSAPIES, PERNOS, RESORTES		C				X	I.5
HINTERRAHMENBOLZEN, MOTORBOLZEN- TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR	C						I.5

WR 250 - WR 300 - ÜBLICHES MOTORRAD, STRAßE GESETZLICH (mit beschränktem MACHT-MOTOR) - MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL (A POTENCIA LIMITADA)	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA) ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)						
	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN		SIEHE SEITE- VER PAGINA
TEILE- PARTICULAR	NACH DEN ERSTEN 1000km- DESPUES LOS PRIMEROS 1000km	ALLE 1500 KM CADA 1500 KM	ALLE 3000 KM CADA 3000 KM	ALLE 7000 KM CADA 7000 KM	ALLE 10000 KM CADA 10000 KM	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUIR SI NECESARIO	
SEITENSTÄNDER- HORQUILLA LATERAL							I.5
KETTENFÜHRUNGROLLE, LAGER- RODILLO GUÍA-CADENA, COJINETE							I.5-I.70
VORDERGABELNENKOPF, GABELBRÜCKE MIT BOLZEN- CABEZA DE DIRECCIÓN, BASE DE DIRECCIÓN CON PERNO		L					I.11
VORDERGABEL- FRONT FORK- HORQUILLA DELANTERA		R					I.11
LENKERBÜGELBOLZEN- CABALLETES DEL MANILLAR CON PERNOS FIJACIÓN	C		C				D.32
HINTERGABELBUCHSE- MANGUITOS HORQUILLA TRASERA			C				I.97-I.98
KETTENGLEITBAHN- PLATO CADENA TRASERA			C			X	I.70
BUCHSE FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- MANGUITOS PALANCAS SUSPENSION TRASERA			C				I.100-I.101
KETTENFÜHRUNG/ KETTENKASTEN- GUÍA-CADENA/ CUBRE-CADENA						X	I.70
NADELKAFIG FÜR HINTERGABELBOLZEN- COJINETE DE RODILLOS PERNO HORQUILLA TRASERA		L					I.100-I.101
HINTERSTOSSDAMPFER- AMORTIGUADOR TRASERO					R		D.34-D.35-D.36-I.73
NADELKAFIG UND BOLZEN FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- COJINETE DE RODILLOS, PERNOS PALANCAS HORQUILLA TRASERA							I.100-I.101
COMAGASGRIFF KPL- MANDO GAS COMPLETO							D.17

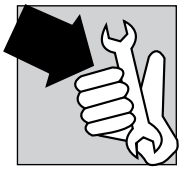
**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**



WR 250 - WR 300 - ÜBLICHES MOTORRAD, STRAßE GESETZLICH (mit beschränktem MACHT-MOTOR) - MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL (A POTENCIA LIMITADA)	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)						SIEHE SEITE- VER PAGINA
	ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRIJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)						
TEILE- PARTICULAR	COUPON-CUPÓN	COUPON- CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUIR SI NECESARIO	
	NACH DEN ERSTEN 1000Km- DESPUES LOS PRIMEROS 1000Km	ALLE 1500 KM CADA 1500 KM	ALLE 3000 KM CADA 3000 KM	ALLE 7000 KM CADA 7000 KM	ALLE 10000 KM CADA 10000 KM		
KUPPLUNGSKABEL UND GASGABEL- CABLES EMBRAGUE Y GAS			L			X	D.15-D.17
VORDERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO DELANTERO		C				X	L.6
VORDERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA					S		L.13-L.14
HINTERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO TRASERO		C (*)				X	L.6
HINTERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA					S		L.13-L.14
BREMSBELAEGE- PASTILLAS FRENOS						X	L.9
BREMSPUMPE/BREMSSÄTTEL SCHLAUCH- TUBERÍAS BOMBA/PINZA INSTALACIONES FRENANTES							L.15
TREIBSTOFFROHR- TUBERÍAS CARBURANTE					S	X	D.12-E.5
GERÄUSCHDÄMPFENDES MATERIAL FÜR AUSPUFF- MATERIAL FONOABSORBENTE SILENCIADOR			C			X	D.48
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER- TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR						X	D.48
RADSPEICHENSPIANNUNG- TENSION RADIOS RUEDAS	C	C					I.102
RADNABELAGER- COJINETES CUBOS RUEDAS				S			I.100-I.101
KRANZ- CORONA TRASERA			S				I.104
SCHRAUBENANZIEHUNG FÜR HINTERKRANZ- TORSION TORNILLOS CORONA TRASERA	C	C					I.104

WR 250 - WR 300 - ÜBLICHES MOTORRAD, STRAßE GESETZLICH (mit beschränktem MACHT-MOTOR) - MOTOCICLO DE SERIE, PARA USO VIAL (A POTENCIA LIMITADA)	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA)						SIEHE SEITE- VER PAGINA
	ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRIJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)						
TEILE- PARTICULAR	COUPON-CUPÓN	COUPON- CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	COUPON-CUPÓN	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUIR SI NECESARIO	
	NACH DEN ERSTEN 1000Km- DESPUES LOS PRIMEROS 1000Km	ALLE 1500 KM CADA 1500 KM	ALLE 3000 KM CADA 3000 KM	ALLE 7000 KM CADA 7000 KM	ALLE 10000 KM CADA 10000 KM		
SEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE- CADENA TRANSMISIÓN SECUNDARIA	C, L	S				X	D.44-D.45 D.46-D.47
KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENKBOLZEN- CONTROL GENERAL AJUSTE TUERCAS	C		C				KAPITEL "X" CAPITULO "X"
LEGENDE- LEYENDA S: WECHSELN- SUBSTITUCIÓN C: KONTROLLIEREN- CONTROL WR 250/2007 R: REVISION- REVISION L: SCHMIERUNG/BESCHMEIREN- ENGRESAJE/LUBRICACIÓN (**): INNERE O- RING AUSWECHSELN: BEI JEDEM ZYLINDERKOPF DEMONTAGE- TOUTES LE DÉMONTAGE DE LA CULASSE, REMPLACER LE GARNITURE O- RING INTÉRIEUR (*): ROTIEREN 45° BEFESTIGUNGSBUCHSEN- GIRAR DE 45° LOS MANGUITOS DE FIJACIÓN				ANMERKUNG- NOTAS DICHTUNGWECHSE: BEI JEDEM DEMONTAGE- SUBSTITUIR LAS EMPACURAS EN EL CASO DE DESMONTAJE SCHRAUBEN VERSCHLEISS: WECHSELN- SUBSTITUIR TORNILLOS Y TUERCAS EN EL CASO DE DESGASTE SCHLAMMIGES UND SANDIGES GELÄNDEN: EIN ALLGEMEINE KONTROLLE DURCHFÜHREN- DESPUES DE LA CARRERA SOBRE UN TERRENO FANGOSO O ARENOSO, EFECTUAR UN CONTROL GENERAL			





**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**



**INCONVENIENTI E RIMEDI
TROUBLES AND REMEDIES
INCONVENIENTES ET REMEDES
STOERUNGEN UND BEHEBUNGEN
INCONVENIENTES Y REMEDIOS**



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección





INCONVENIENTI E RIMEDI

MOTORE

Difetto	Causa	Rimedio
Il motore non si avvia o stenta ad avviarsi	Compressione insufficiente	
	1. Grippaggio pistone	Sostituire
	2. Grippaggio piede o testa di biella	Sostituire
	3. Segmenti pistone usurati	Sostituire
	4. Cilindro usurato	Sostituire
	5. Insufficiente serraggio testa cilindro	Serrare
	6. Candela allentata	Serrare
	Scintilla debole o inesistente	
	1. Candela difettosa	Sostituire
	2. Candela incrostata o bagnata	Pulire o asciugare
	3. Eccessiva distanza elettrodi candela	Regolare
	4. Bobina d'accensione difettosa	Sostituire
	5. Aperture o cortocircuiti nei cavi dell'alta tensione	Verificare
	Il carburatore non riceve carburante	
	1. Sfiato del tappo serbatoio otturato	Pulire
2. Rubinetto carburante otturato	Pulire	
3. Tubazione arrivo carburante otturata	Pulire	
4. Valvola del galleggiante difettosa	Sostituire	
5. Bilanciere che blocca la valvola del galleggiante	Sbloccare	
Il carburatore si ingolfa		
1. Elevato livello combustibile nella vaschetta	Regolare	
2. Valvola del galleggiante usurata o incollata in posizione aperta	Sostituire o sbloccare	
Il motore si arresta facilmente	1. Candela incrostata	Pulire
	2. Centralina elettronica difettosa	Sostituire
	3. Getti carburatore otturati	Pulire
Il motore é rumoroso	Il rumore sembra provenire dal pistone	
	1. Gioco eccessivo tra cilindro e pistone	Sostituire
	2. Camera di scoppio o cielo del pistone incrostati da residui carboniosi	Pulire
	3. Segmenti o sedi nel pistone usurati	Sostituire
	Il rumore sembra provenire dall'albero motore	
	1. Cuscinetti di banco usurati	Sostituire
	2. Elevato gioco radiale o assiale della testa di biella	Sostituire
	3. Ingranaggio albero motore danneggiato	Sostituire
	Il rumore sembra provenire dalla frizione	
	1. Dischi usurati	Sostituire
	2. Gioco eccessivo tra campana frizione e dischi conduttori	Sostituire
	Il rumore sembra provenire dal cambio	
	1. Ingranaggi usurati	Sostituire
	2. Scanalature ingranaggi consumate	Sostituire
	Il rumore sembra provenire dalla catena di trasmissione secondaria	
	1. Catena allungata o non correttamente regolata	Sostituire o regolare
	2. Pignone uscita cambio e corona usurati	Sostituire



Difetto	Causa	Rimedio
La frizione slitta	<ol style="list-style-type: none"> 1. Registro frizione con gioco insufficiente 2. Molle frizione indebolite 3. Dischi frizione usurati 	Regolare Sostituire Sostituire
La frizione oppone resistenza (non stacca)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Registro frizione con gioco eccessivo 2. Carico molle non uniforme 3. Dischi frizione piegati 	Regolare Sostituire Sostituire
Non entrano le marce	<ol style="list-style-type: none"> 1. La frizione non disinnesta 2. Forcelle cambio piegate o grippate 3. Saltarelli cambio usurati 4. Perni comando forcelle danneggiati 	Regolare Sostituire Sostituire Sostituire
Il pedale di comando cambio non ritorna in posizione	<ol style="list-style-type: none"> 1. Molla di richiamo del selettore indebolita o rotta 	Sostituire
Le marce si disinnestano	<ol style="list-style-type: none"> 1. Innesti degli ingranaggi scorrevoli consumati 2. Scanalature ingranaggi usurate 3. Sedi per innesti sugli ingranaggi consumate 4. Scanalature dell'albero comando forcelle usurate 5. Perni comando forcelle usurati 6. Forcelle cambio usurate 	Sostituire Sostituire Sostituire Sostituire Sostituire Sostituire
Il motore manca di potenza	<ol style="list-style-type: none"> 1. Filtro aria sporco 2. Getto del massimo del carburatore otturato o di dimensione errata 3. Scarsa qualità del carburante 4. Raccordo di aspirazione allentato 5. Eccessiva distanza elettrodi candela 6. Eccessivo anticipo accensione 7. Compressione insufficiente 	Pulire Pulire o sostituire Sostituire Serrare Regolare Regolare Verificarne la causa
Il motore si surriscalda	<ol style="list-style-type: none"> 1. Camera di scoppio e/o cielo del pistone incrostati da residui carboniosi 2. Insufficiente quantità di olio nel motore o impiego di olio non del tipo consigliato 3. Ostruzioni al flusso d'aria sui radiatori 4. Difettosa tenuta dalla guarnizione testa cilindro 5. Eccessivo ritardo accensione 6. La frizione slitta 	Pulire Rabboccare o sostituire Pulire Sostituire Regolare Regolare
Presenza di goccioline del liquido di raffreddamento attorno agli elettrodi della candela	<ol style="list-style-type: none"> 1. Difettosa tenuta della guarnizione testa cilindro 2. Porosità nella cupola della testa 	Sostituire Sostituire
Aumento di livello dell'olio nel basamento per la presenza di liquido di raffreddamento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Difettosa tenuta sull'alberino della girante pompa acqua 	Verificare





INCONVENIENTI E RIMEDI

MOTO TELAIO

Difetto	Causa	Rimedio
Il manubrio è duro da girare	1. Insufficiente pressione pneumatici	Gonfiare
	2. Ghiera registro cuscinetti o dado perno di sterzo troppo serrati	Regolare
	3. Perno di sterzo piegato	Sostituire
	4. Cuscinetti di sterzo consumati o grippati	Sostituire
Il manubrio vibra	1. Gambe forcella piegate	Sostituire
	2. Perno ruota anteriore piegato	Sostituire
	3. Telaio piegato	Sostituire
	4. Cerchio ruota anteriore piegato	Sostituire
	5. Cuscinetti ruota anteriore usurati	Sostituire
La forcella è troppo morbida	1. La lunghezza libera della molla si trova oltre il limite di servizio	Sostituire
	2. Il livello dell'olio è inferiore a quello minimo	Regolare
	3. La valvola del gruppo ammortizzatore è danneggiata	Sostituire
	4. Le guarnizioni paraolio sono danneggiate	Sostituire
	5. La viscosità dell'olio è troppo bassa	Sostituire
	6. La regolazione del gruppo di registro compressione è troppo morbida	Regolare
La forcella è troppo dura	1. Il livello olio è troppo alto	Regolare
	2. La viscosità dell'olio è troppo elevata	Sostituire
	3. La regolazione del gruppo di registro compressione è troppo dura	Regolare
	4. Le bussole sono danneggiate	Sostituire
	5. Il tubo scorrevole è piegato	Sostituire
La ruota (anteriore e posteriore) vibra	1. Cerchio ruota piegato	Sostituire
	2. Cuscinetti mozzo ruota usurati	Sostituire
	3. Dado del perno ruota allentato	Serrare
	4. Cuscinetti del forcellone posteriore usurati	Sostituire
	5. Tendicatena non correttamente regolati	Regolare
La sospensione posteriore è rumorosa	1. Distanziali o cuscinetti delle biellette usurati	Sostituire
	2. Snodo sferico dell'ammortizzatore usurato	Sostituire
	3. Ammortizzatore difettoso	Sostituire
Frenatura insufficiente (anteriore e posteriore)	1. Aria nel circuito dell'impianto frenante	Spurgare
	2. Quantità insufficiente di fluido nel serbatoio	Rabboccare
	3. Pastiglie e/o disco consumati	Sostituire
	4. Disco danneggiato	Sostituire
	5. Errata regolazione del pedale freno	Regolare



PARTE ELETTRICA

Difetto	Causa	Rimedio
La candela si incrosta facilmente	<ol style="list-style-type: none"> Miscela troppo ricca Filtro aria sporco Segmenti usurati Pistone o cilindro usurati 	Regolare il carburatore Pulire Sostituire Sostituire
Gli elettrodi della candela si surriscaldano	<ol style="list-style-type: none"> Miscela troppo povera Insufficiente distanza elettrodi 	Regolare il carburatore Regolare
Il generatore non carica o carica insufficientemente	<ol style="list-style-type: none"> Cavi che arrivano al regolatore di tensione (WR) mal collegati o in corto circuito Regolatore di tensione difettoso (WR) Bobina del generatore difettosa 	Collegare correttamente o sostituire Sostituire Sostituire
Il generatore sovraccarica	<ol style="list-style-type: none"> Regolatore di tensione difettoso (WR) 	Sostituire

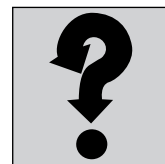


TROUBLES AND REMEDIES

ENGINE

Trouble	Cause	Remedy
Engine won't start or starts with difficulty	Inadequate compression	
	1. Piston seizure	Replace
	2. Con-rod small or big end seized	Replace
	3. Piston ring worn	Replace
	4. Cylinder worn	Replace
	5. Low torque cylinder head nuts	Tighten to correct torque settings
	6. Spark plug loose	Tighten
	No or weak spark	
	1. Spark plug faulty	Replace
	2. Spark plug dirty or wet	Clean or dry
	3. Spark plug gap too large	Adjust
	4. Ignition coil faulty	Replace
	5. H.T. leads damaged or short circuiting	Check
	Fuel not reaching carburettor	
	1. Fuel tank cap breather blocked	Clean
	2. Fuel tap blocked	Clean
	3. Fuel feed pipes blocked	Clean
	4. Float valve faulty	Replace
	5. Rocker blocking float valve	Free
	Carburettor flooding	
	1. High fuel level in float bowls	Adjust
	2. Float valve worn or stuck open	Replace or free
Engine cuts out easily	1. Spark plug dirty	Clean
	2. Electronic control unit faulty	Replace
	3. Carburettor jets blocked	Clean
Engine noisy	Piston noise	
	1. Excessive play between piston and cylinder	Replace
	2. Excessive coke in combustion chamber or on piston crown	Clean
	3. Piston ring or ring seat worn	Replace
	Crankshaft noise	
	1. Main bearings worn	Replace
	2. High radial and axial play at con-rod big end	Replace
	3. Drive shaft gear is damaged	Replace
	Clutch noise	
	1. Plates worn	Replace
	2. Excessive free play between clutch drum and drive plates	Replace
	Gearbox noise	
	1. Gears worn	Replace
2. Gear splines worn	Replace	
Drive chain noise		
1. Chain stretched or badly adjusted	Replace or adjust	
2. Engine sprocket and rear wheel sprocket worn	Replace	

TROUBLES AND REMEDIES



Trouble	Cause	Remedy
Clutch slip	<ol style="list-style-type: none"> 1. Insufficient clutch adjuster free play 2. Clutch springs weak 3. Clutch plates worn 	Adjust Replace Replace
Clutch drag (it is not disengaged)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Excessive clutch adjuster free play 2. Spring tension uneven 3. Clutch plates bent 	Adjust Replace Replace
Gears not engaging	<ol style="list-style-type: none"> 1. Clutch not releasing 2. Gearshift forks' bent or seized 3. Gearchange pawls worn 4. Gearshift forks control pins damaged 	Adjust Replace Replace Replace
Gearchange lever doesn't return	<ol style="list-style-type: none"> 1. Selector return spring weak or broken 	Replace
Slips out of gear	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sliding dogs worn 2. Gear splines worn 3. Sliding dog seats on gears worn 4. Splines gearshift forks' control shaft worn 5. Gearshift forks control pins worn 6. Gearshift forks worn 	Replace Replace Replace Replace Replace Replace
Engine lacks power	<ol style="list-style-type: none"> 1. Air filter dirty 2. Carburettor main jet blocked or wrong size 3. Poor quality fuel 4. Breather union loose 5. Spark plug gap too large 6. Excess of spark advance 7. Inadequate compression 	Clean Clean or replace Replace Tighten Adjust Adjust Find cause
Engine overheating	<ol style="list-style-type: none"> 1. Excessive coke on combustion chamber and/or piston crown 2. Insufficient engine oil, or wrong oil used 3. Clogged air flow on radiators 4. Poor seal at cylinder head gasket 5. Excess of start delay 6. Clutch slipping 	Clean Top up or replace Clean Replace Adjust Adjust
Drops of coolant on spark plugs electrodes	<ol style="list-style-type: none"> 1. Faulty cylinder head gasket seal 2. Cylinder head leaking 	Replace Replace
Oil sump level increases due to presence of coolant	<ol style="list-style-type: none"> 1. Faulty water pump rotor shaft seal 	Check





TROUBLES AND REMEDIES

FRAME, WHEELS AND SUSPENSION

Trouble	Cause	Remedy
Difficult to turn handlebars	1. Low tyre pressure	Inflate
	2. Steering head bearings' adjustment ring or steering stem nut too tight	Adjust
	3. Bent steering head pillar	Replace
	4. Steering head bearings worn or seized	Replace
Handlebar vibrates	1. Front fork legs bent	Replace
	2. Front wheel spindle bent	Replace
	3. Frame bent	Replace
	4. Front wheel rim buckled	Replace
	5. Front wheel bearings worn	Replace
Front fork is too soft	1. The fork spring free length is over the service limit	Replace
	2. The oil level is lower than minimum oil level	Adjust
	3. Damaged damping valve	Replace
	4. Damaged oil seals	Replace
	5. The fork oil viscosity is too light	Replace
	6. The compression damping adjuster adjustment is too soft	Adjust
Front fork is too hard	1. The oil level is too high	Adjust
	2. The viscosity of fork oil is too heavy	Replace
	3. The compression damping adjuster adjustment is too hard	Adjust
	4. Damaged bushings	Replace
	5. Bent slide pipe	Replace
Wheel (front and rear) vibrates	1. Wheel rim buckled	Replace
	2. Wheel hub bearings worn	Replace
	3. Wheel spindle nut loose	Tighten
	4. Rear swinging arm bearings worn	Replace
	5. Chain tensioner incorrectly set	Adjust
Rear suspension noisy	1. Link rod bearings or spacers worn	Replace
	2. Shock absorber ball joints worn	Replace
	3. Shock absorber faulty	Replace
Poor (front and rear) braking	1. Air in the brake system	Bleed
	2. Insufficient fluid in reservoir	Top up
	3. Pads and/or disc worn	Replace
	4. Disc damaged	Replace
	5. Brake pedal incorrectly adjusted	Adjust

**INCONVENIENTI E RIMEDI
TROUBLES AND REMEDIES
INCONVENIENTES ET REMEDES
STÖRUNGEN UND BEHEBUNGEN
INCONVENIENTES Y REMEDIOS**



ELECTRICS

Trouble	Cause	Remedy
Spark plug becomes dirty too frequently	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mixture too rich 2. Air filter dirty 3. Piston ring worn 4. Piston or cylinder worn 	Adjust carburettor Clean Replace Replace
Spark plug overheats	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mixture too lean 2. Spark plug gap too small 	Adjust carburettor Adjust
Generator charging too low or not at all	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wires to voltage regulator (WR) connected incorrectly or short circuiting 2. Faulty voltage regulator (WR) 3. Generator coil faulty 	Connect correctly or replace Replace Replace
Generator charging too high	<ol style="list-style-type: none"> 1. Voltage regulator faulty (WR) 	Replace



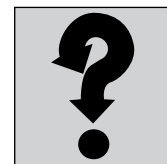


**INCONVENIENTI E RIMEDI
TROUBLES AND REMEDIES
INCONVENIENTES ET REMEDES
STÖRUNGEN UND BEHEBUNGEN
INCONVENIENTES Y REMEDIOS**

MOTEUR

Défaut	Cause	Dépannage
Le moteur ne démarre pas ou bien il a du mal à démarrer	Compression insuffisante	
	1. Grippage piston	Remplacer
	2. Grippage pied et tête de bielle	Remplacer
	3. Segments piston usé	Remplacer
	4. Cylindre usé	Remplacer
	5. Serrage insuffisant culasse cylindre	Serrer
	6. Bougies desserrées	Serrer
	Etincelle faible ou inexistante	
	1. Bougie défectueuse	Remplacer
	2. Bougie sale ou mouillée	Nettoyer ou essuyer
	3. Distance excessive électrodes bougie	Régler
	4. Bobine d'allumage défectueuse	Remplacer
	5. Ouvertures ou courts-circuits dans les câbles haute tension	Vérifier
	Le carburateur ne reçoit pas d'essence	
	1. Reniflard du bouchon du réservoir bouché	Nettoyer
	2. Robinet du carburant bouché	Nettoyer
	3. Tuyau arrivée carburant bouché	Nettoyer
	4. Soupape du flotteur défectueuse	Remplacer
	5. Culbuteur bloquant la soupape du flotteur	Débloquer
	Le carburateur se noie	
	1. Niveau élevé du combustible dans la cuve	Régler
	2. Soupape du flotteur usée ou encollée à la position d'ouverture	Remplacer ou débloquer
Le moteur s'arrête facilement	1. Bougie entartrée	Nettoyer
	2. Groupe électronique défectueux	Remplacer
	3. Gicleurs carburateur bouchés	Nettoyer
Le moteur est bruyant	Le bruit semble provenir du piston	
	1. Jeu excessif entre le cylindre et le piston	Remplacer
	2. Chambre à explosion ou ciel du piston contenant des dépôts de charbon	Nettoyer
	3. Segments ou sièges dans le piston usés	Remplacer
	Le bruit semble provenir du vilebrequin	
	1. Paliers usés	Remplacer
	2. Jeu élevé radial ou axial de la tête de bielle	Remplacer
	3. Engrenages de l'arbre moteur endommagé	Remplacer
	Le bruit semble provenir de l'embrayage	
	1. Disques usés	Remplacer
	2. Jeu excessif entre cloche d'embrayage et disques entraînants	Remplacer
	Le bruit semble provenir de la boîte de vitesses	
	1. Engrenages usés	Remplacer
	2. Rainurages engrenages usés	Remplacer
	Le bruit semble provenir de la chaîne de transmission secondaire	
1. Chaîne allongée ou mal réglée	Remplacer ou régler	
2. Pignon sortie boîte de vitesses et couronne usé	Remplacer	

**INCONVENIENTI E RIMEDI
TROUBLES AND REMEDIES
INCONVENIENTES ET REMEDES
STOERUNGEN UND BEHEBUNGEN
INCONVENIENTES Y REMEDIOS**



Défaut	Cause	Dépannage
L'embrayage patine	<ol style="list-style-type: none"> Réglage de l'embrayage avec jeu insuffisant Ressorts d'embrayage affaiblis Disques d'embrayage usés 	<p>Régler Remplacer Remplacer</p>
L'embrayage oppose de la résistance (ne passe pas)	<ol style="list-style-type: none"> Réglage de l'embrayage avec jeu excessif Charge des ressorts non uniforme Disques d'embrayage pliés 	<p>Régler Remplacer Remplacer</p>
Les vitesses ne passent pas	<ol style="list-style-type: none"> L'embrayage de débraye pas Fourches boîte de vitesses pliées ou grippées Dents boîte de vitesses usées Axes commande fourches abîmés 	<p>Régler Remplacer Remplacer Remplacer</p>
La pédale de commande de la boîte de vitesses ne revient pas à sa position	<ol style="list-style-type: none"> Ressort de rappel du sélecteur affaibli ou cassé 	<p>Remplacer</p>
Les vitesses se dégagent	<ol style="list-style-type: none"> Embrayages des engrenages coulissants usés Rainurages engrenages usés Sièges pour embrayages sur les engrenages usés Rainurages de l'arbre de commande des fourches usés Axes de commande des fourches usés Fourches boîte de vitesses usées 	<p>Remplacer Remplacer Remplacer Remplacer Remplacer Remplacer</p>
Le moteur manque de puissance	<ol style="list-style-type: none"> Filtre de l'air sale Gicleur de richesse du carburateur bouché ou d'une mauvaise dimension Mauvaise qualité du carburant Raccord d'aspiration desserré Distance excessive électrodes bougie Excès d'avance à l'allumage Compression insuffisante 	<p>Nettoyer Nettoyer ou remplacer Remplacer Serrer Régler Régler En vérifier la cause</p>
Le moteur est surchauffé	<ol style="list-style-type: none"> Chambre d'explosion et/ou ciel du piston incrustés par des dépôts de charbon Quantité insuffisante d'huile dans le moteur ou utilisation d'une huile différente du type conseillé Obstructions au flux d'air sur les radiateurs Mauvaise étanchéité du joint de la culasse du cylindre Excès de retard à l'allumage L'embrayage patine 	<p>Nettoyer Faire l'appoint ou remplacer Nettoyer Remplacer Régler Régler</p>
Présence de gouttelettes de liquide de refroidissement autour des électrodes de la bougie	<ol style="list-style-type: none"> Mauvaise étanchéité du joint de la culasse du cylindre Porosité du dôme de la culasse 	<p>Remplacer Remplacer</p>
Augmentation du niveau de l'huile dans l'embase par suite de présence de liquide de refroidissement	<ol style="list-style-type: none"> Mauvaise étanchéité sur l'arbre de la roue de la pompe à eau 	<p>Vérifier</p>



**INCONVENIENTI E RIMEDI
TROUBLES AND REMEDIES
INCONVENIENTES ET REMEDES
STÖRUNGEN UND BEHEBUNGEN
INCONVENIENTES Y REMEDIOS**

CADRE MOTO

Défaut	Cause	Dépannage
Le guidon est dur à tourner	<ol style="list-style-type: none">1. Pression insuffisante des pneus2. Frette de réglage des roulements ou écrou axe de direction trop serrés3. Pivot de direction plié4. Paliers de direction usés ou grippés	Gonfler Régler Remplacer Remplacer
Le guidon vibre	<ol style="list-style-type: none">1. Jambages de la fourche pliés2. Axe de la roue avant plié3. Cadre plié4. Jante de la roue avant pliée5. Roulements roue avant usés	Remplacer Remplacer Remplacer Remplacer Remplacer
Fourche trop souple	<ol style="list-style-type: none">1. Longueur libre ressort au delà de la limite de service2. Niveau de l'huile plus bas du minimum3. Soupape groupe amortisseur endommagée4. Joints pare-huile endommagés5. Huile peu visqueuse6. Réglage trop souple du groupe de réglage compression	Remplacer Remplir Remplacer Remplacer Remplacer Régler
Fourche trop rapide	<ol style="list-style-type: none">1. Niveau d'huile trop haut2. Huile trop visqueuse3. Réglage trop raide du groupe de réglage compression4. Douilles endommagées5. Tube télescopique plié	Régler Vidanger Régler Remplacer Remplacer
La roue (avant et arrière) vibre	<ol style="list-style-type: none">1. Jante de la roue pliée2. Roulements du moyeu de la roue usés3. Ecrou de l'axe de la roue desserré4. Roulements de la fourche arrière usés5. Tendeurs de chaîne mal réglés	Remplacer Remplacer Serrer Remplacer Régler
La suspension arrière est bruyante	<ol style="list-style-type: none">1. Entretoises ou paliers de biellettes usés2. Rotules sphériques de l'amortisseur usées3. Amortisseur défectueux	Remplacer Remplacer Remplacer
Freinage insuffisant (avant et arrière)	<ol style="list-style-type: none">1. Air dans le circuit de l'installation freinage2. Quantité insuffisante de fluide dans le réservoir3. Plaquettes et/ou disque usés4. Disque abîmé5. Mauvais réglage de la pédale du frein	Purger Faire l'appoint Remplacer Remplacer Régler

**INCONVENIENTI E RIMEDI
TROUBLES AND REMEDIES
INCONVENIENTES ET REMEDES
STÖRUNGEN UND BEHEBUNGEN
INCONVENIENTES Y REMEDIOS**



PARTIE ELECTRIQUE

Défaut	Cause	Dépannage
La bougie est facilement incrustée	1. Mélange trop riche 2. Filtre air sale 3. Segment usé 4. Piston ou cylindre usés	Régler le carburateur Nettoyer Remplacer Remplacer
Les électrodes de la bougie sont surchauffées	1. Mélange trop pauvre 2. Distance insuffisante des électrodes	Régler le carburateur Régler
Le générateur ne charge pas ou bien il ne charge pas suffisamment	1. Câbles arrivant au régulateur de tension (WR) mal raccordés ou en court-circuit 2. Régulateur de tension défectueux (WR) 3. Bobine du générateur défectueuse	Raccorder correctement ou remplacer Remplacer Remplacer
Le générateur charge trop	1. Régulateur de tension défectueux (WR)	Remplacer



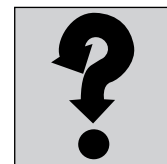


INCONVENIENTI E RIMEDI TROUBLES AND REMEDIES INCONVENIENTES ET REMEDES STÖRUNGEN UND BEHEBUNGEN INCONVENIENTES Y REMEDIOS

MOTOR

Störung	Ursache	Behebung
Motor startet nicht bzw. startet schwer	Unzureichende kompression	
	1. Kolbenklemmen	Austauschen
	2. Fressen des Pleuellkopfes bzw. des Pleueiffusses	Austauschen
	3. Abgenutze Kolberinge	Austauschen
	4. Verschleiss des Zylinders	Austauschen
	5. Ungenügendes Schliessen des Zylinderkopfes	Austauschen
	6. Zündkerze locker	Anziehen
	Schwacher oder kein funke	
	1. Zündkerze defekt	Austauschen
	2. Zündkerze verrusst bzw. nass	Reinigen bzw. trocknen
	3. Übermässiger Elektrodenabstand der Zündkerze	Einstellen
	4. Zündspule defekt	Austauschen
	5. Risse bzw. Kurzschlüsse der Hochspannungskabel	Überprüfen
	Kraftstoff gelangt nicht in den vergaser	
	1. Entlüfter des Tankdeckels verstopft	Reinigen
	2. Kraftstoffhahn verstopft	Reinigen
	3. Kraftstoffleitung verstopft	Reinigen
	4. Schwimmerventil defekt	Austauschen
	5. Kipphebel blockiert Schwimmerventil	Entblocken
	Kraftstoffüberflutung des Vergasers	
	1. Hoher Kraftstoffstand im Schwimmergehäuse	Einstellen
	2. Verschleiss bzw. Blockierung in offener Stellung des Schwimmerventils	Austauschen bzw. entriegeln
Motor Stoppt leicht	1. Zündkerze verrusst	Reinigen
	2. Schaltgerät defekt	Austauschen
	3. Kraftstoffdüsen verstopft	Reinigen
Motor Geräuschvoll	Geräusch scheint vom Kolben zu kommen	
	1. Unzulässiges Spiel zwischen Zylinder und Kolben	Austauschen
	2. Brennkammer bzw. Kolbenboden verrusst	Reinigen
	3. Abgenutze Ringe oder Sitze im Kolben	Austauschen
	Geräusch scheint von der Triebwelle zu kommen	
	1. Verschleiss der Hauptlager	Austauschen
	2. Unzulässiges Radial- bzw. Axialspiel des Pleueiffusses	Austauschen
	3. Zahnraeder der Triebwelle beschaedigt	Aus wechseln
	Geräusch scheint von der kupplung zu kommen	
	1. Verschleiss der Scheiben	Austauschen
	2. Unzulässiges Spiel zwischen Kupplungsgehäuse und Kupplungstreibscheibe	Austauschen
	Geräusch scheint vom getriebe zu kommen	
1. Verschleiss der Zahnräder	Austauschen	
2. Verschleiss der Getriebenunten	Austauschen	
Geräusch scheint von der Antriebskette zu kommen		
1. Antriebskette locker bzw. nicht richtig eingestellt nachstellen	Austauschen bzw.	
2. Verschleiss des Getrieberitzels bzw. des Zahnkranzes	Austauschen	

**INCONVENIENTI E RIMEDI
TROUBLES AND REMEDIES
INCONVENIENTES ET REMEDES
STÖRUNGEN UND BEHEBUNGEN
INCONVENIENTES Y REMEDIOS**



Störung	Ursache	Behebung
Durchrutschen der Kupplung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ungenügendes Spiel der Kupplungseinstellung 2. Kupplungsfedern schwach 3. Verschleiss der Kupplungsscheibe 	<p>Nachstellen Austauschen Austauschen</p>
Kupplung zu hart (Kuppelt nicht aus)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Übermässiges Spiel der Kupplungseinstellung 2. Ungleichmässige Federbelastung 3. Kupplungsscheiben verbogen 	<p>Nachstellen Austauschen Austauschen</p>
Gangschaltung unmöglich	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kupplung rückt nicht aus 2. Ganggabel verbogen bzw. geklemmt 3. Sperrnockenverschleiss 4. Gabel-Steuerstifte beschädigt 	<p>Einstellen Austauschen Austauschen Austauschen</p>
Fusschalthebelrückstellung funktioniert nicht	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rückstellfeder des Hebels zu schwach bzw. defekt 	<p>Austauschen</p>
Ausrücken der Gänge	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verschleiss der Einspurungen des Schieberrades 2. Verschleiss der Zahnradernuten 3. Verschleiss der Einspurungssitze an den Zahnradern 4. Verschleiss der Nuten der Gabelsteuerwelle 5. Verschleiss der Gabel-Steuerstifte 6. Verschleiss der Ganggabeln 	<p>Austauschen Austauschen Austauschen Austauschen Austauschen Austauschen</p>
Ungenügende Motorleistung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Luftfilter schmutzig 2. Vergaser-Hauptdüse verstopft bzw. falsch bemessen 3. Schlechte Kraftstoffqualität 4. Saugstutzen locker 5. Unzulässiger Abstand der Zündkerzenelektroden 6. Übermässige Zündvorstellung 7. Ungenügende Verdichtung 	<p>Reinigen Reinigen bzw. austauschen Wechseln Anziehen Nachstellen Nachstellen Ursache überprüfen</p>
Heisslaufen des Motors	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brennkammer und/oder Kolbenboden verrostet 2. Ungenügende Ölmenge im Motor oder falsches Öl 3. Verstopfungen am Luftzufluss auf den Kühlern 4. Zylinderkopfdichtung defekt 5. Übermässige Zündverzögerung 6. Rutschen der Kupplung 	<p>Reinigen Nachfüllen bzw. wechseln Reinigen Austauschen Nachstellen Nachstellen</p>
Präsenz von Kühlmittel-tropfen an den Elektroden der Zündkerze	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zylinderkopfdichtung defekt 2. Kopfkuppel porig 	<p>Austauschen Austauschen</p>
Olstandanstieg in der Ölwanne aufgrund der Präsenz von Kühlfüssigkeit	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ungenügende Dichtheit an der Welle des Wasserpumpenlaufrads 	<p>Überprüfen</p>





INCONVENIENTI E RIMEDI TROUBLES AND REMEDIES INCONVENIENTES ET REMEDES STÖRUNGEN UND BEHEBUNGEN INCONVENIENTES Y REMEDIOS

STORUNGEN UND ABHILFE

Störung	Ursache	Behebung
Lenker schwer Drehbar	<ol style="list-style-type: none">1. Ungenügender Reifendruck2. Muttermutter zur Lagereinstellung bzw. Mutter des Lenkerkopfrohrs zu fest angezogen3. Lenkerkopfrohr verbogen4. Verschleiss bzw. Klemmen der Lenklager	<p>Aufpumpen</p> <p>Nachstellen</p> <p>Austauschen</p> <p>Austauschen</p>
Vibrationen des Lenkers	<ol style="list-style-type: none">1. Gabelschaft verbogen2. Vorderradbolzen verbogen3. Rahmen verbogen4. Vorderradfelge verbogen5. Hinterradfelge verbogen	<p>Austauschen</p> <p>Austauschen</p> <p>Austauschen</p> <p>Austauschen</p> <p>Austauschen</p>
Die Gabel ist zu weich	<ol style="list-style-type: none">1. Die freie Länge der Feder ist ausser der Betriebsgrenze2. Der Ölstand liegt unter dem Minimum3. Das Ventil der Stossdämpfergruppe ist beschädigt4. Die Ölabdichtungen sind beschädigt5. Die Ölviskosität ist zu niedrig6. Die Einstellung der Einstelleinheit für Einfedern ist zu weich	<p>Austauschen</p> <p>Regulieren</p> <p>Austauschen</p> <p>Austauschen</p> <p>Austauschen</p> <p>Einstellen</p>
Die Gabel ist zu hart	<ol style="list-style-type: none">1. Der Ölstand ist zu hoch2. Die Ölviskosität ist zu hoch3. Die Einstellung der Einstelleinheit für Einfedern ist zu hart4. Die Hülsen sind beschädigt5. Das Gleitrohr ist gebogen	<p>Regulieren</p> <p>Austauschen</p> <p>Einstellen</p> <p>Austauschen</p> <p>Austauschen</p>
Vibrationen am vorderund hinterrad	<ol style="list-style-type: none">1. Radfelge verbogen2. Verschleiss der Radanbenlager3. Mutter des Radzapfens locker4. Verschleiss der Lager des rückwärtigen Federbeins5. Kettenspanner nicht richtig eingestellt	<p>Austauschen</p> <p>Austauschen</p> <p>Anziehen</p> <p>Austauschen</p> <p>Nachstellen</p>
Aufhängung des Hinterrads geräuschvoll	<ol style="list-style-type: none">1. Verschleiss der Distanzscheiben bzw. Lager der Nebenpleuel2. Verschleiss der Kugelgelenke des Stossdämpfers3. Stossdämpfer defekt	<p>Austauschen</p> <p>Austauschen</p> <p>Austauschen</p>
Vorder- und Hinterbremse Bremsen unzureichend	<ol style="list-style-type: none">1. Luft im Bremskreis2. Ungenügende Flüssigkeitsmenge im Behälter3. Verschleiss der Beläge bzw. der Scheiben4. Scheibe beschädigt5. Fehleinstellung des Bremspedals	<p>Entlüften</p> <p>Nachfüllen</p> <p>Austauschen</p> <p>Austauschen</p> <p>Nachstellen</p>

**INCONVENIENTI E RIMEDI
TROUBLES AND REMEDIES
INCONVENIENTES ET REMEDES
STÖRUNGEN UND BEHEBUNGEN
INCONVENIENTES Y REMEDIOS**



ELEKTRISCHER TEIL

Störung	Ursache	Behebung
Zündkerze verrusst leicht	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mischung zu fett 2. Luftfilter schmutzig 3. Verschleiss der Kolbenring 4. Verschleiss der Kolbens bzw. des Zylinders 	Vergaser nachstellen Reinigen Austauschen Austauschen
Überhitzung der Zündkerzen-Elektroden	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mischung zu mager 2. Ungenügender Elektrodenabstand 	Vergaser nachstellen einstellen
Generator lädt nicht oder ungenügend auf	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kabel am Spannungsregler (WR) nicht korrekt angeschlossen bzw. kurzgeschlossen 2. Spannungsregler defekt (WR) 3. Generatorspule defekt 	Korrekt anschliessen bzw. austauschen Austauschen Austauschen
Überlast der Generators	<ol style="list-style-type: none"> 1. Spannungsregler defekt (WR) 	Austauschen

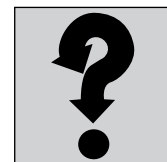


**INCONVENIENTI E RIMEDI
TROUBLES AND REMEDIES
INCONVENIENTES ET REMEDES
STÖRUNGEN UND BEHEBUNGEN
INCONVENIENTES Y REMEDIOS**

MOTOR

Defecto	Causa	Remedio
El motor no se pone en marcha o lo hace con dificultad	Compresión insuficiente	
	1. Agarrotamiento pistón	Sustituir
	2. Agarrotamiento pie o cabeza de la biela	Sustituir
	3. Aros de piston desgastados	Sustituir
	4. Cilindro gastado	Sustituir
	5. Insuficiente presión cabeza cilindro	Apretar
	6. Bujía aflojada	Apretar
	Chispa debil o inexistente	
	1. Bujía defectuosa	Sustituir
	2. Bujía incrustada o bañada	Limpiar o secar
	3. Excesiva distancia electrodos bujías	Regularse
	4. Bobina de encendido defectuosa	Sustituir
	5. Apertura o cortocircuitos en los cables de alta tensión	Verificarse
	El carburador no recibe combustible	
	1. Respirador del tanque obstruido	Limpiar
2. Grifo combustible obstruido	Limpiar	
3. Tubería llegada combustible obstruido	Limpiar	
4. Válvula del flotador defectuosa	Sustituir	
5. Balancin que bloquea la válvula del flotador	Desbloquear	
El carburador se ahoga		
1. Elevado nivel combustible en el recipiente	Regularse	
2. Válvula del flotador desgastada o encolada en posición abierta	Sustituir o desbloquearse	
El motor se bloquea facilmente	1. Bujía incrustada	Limpiar
	2. Centralita electronica defectuosa	Sustituir
	3. Inyector carburador obstruido	Limpiar
El motor es ruidoso	El ruido pareciera provenir del pistón	
	1. Juego excesivo entre cilindro y pistón	Sustituir
	2. Cámara de explosión o cielo del pistón incrustados de residuos de carbono	Limpiar
	3. Aros o sedes del piston desgastados	Sustituir
	El ruido pareciera venir del árbol del motor	
	1. Cojinetes de banco desgastados	Sustituir
	2. Elevado juego radial o de eje de la cabeza de la biela	Sustituir
	3. Engranaje árbol motor dañado	Sustituir
	El ruido pareciera provenir del embrague	
	1. Discos desgastados	Sustituir
	2. Juego excesivo entre campana embrague y discos conductores	Sustituir
	El ruido pareciera provenir del cambio	
	1. Engranajes desgastados	Sustituir
	2. Ranura engranajes consumidas	Sustituir
	El ruido pareciera provenir de la cadena de transmisión secundaria	
	1. Cadena alargada o no correctamente regulada	Sustituir o regularse
	2. Piñón salida cambio y corona desgastados	Sustituir

**INCONVENIENTI E RIMEDI
TROUBLES AND REMEDIES
INCONVENIENTES ET REMEDES
STÖRUNGEN UND BEHEBUNGEN
INCONVENIENTES Y REMEDIOS**



Defecto	Causa	Remedio
El embrague desliza	<ol style="list-style-type: none"> 1. Registro embrague con juego insuficiente 2. Muelles embrague debilitados 3. Discos embrague desgastados 	<p>Regularse Sustituir Sustituir</p>
El embrague pone resistencia (no se desengancha)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Registro embrague con juego excesivo 2. Carga muelles no uniformes 3. Discos embrague plegados 	<p>Ajustarse Sustituir Sustituir</p>
No entran las velocidades	<ol style="list-style-type: none"> 1. El embrague no se desconecta 2. Horquilla cambio plegada o agarrotada 3. Saltadores cambio desgastados 4. Pernos comando horquillas dañados 	<p>Ajustarse Sustituir Sustituir Sustituir</p>
El pedal de comando cambio no regresa en posición	<ol style="list-style-type: none"> 1. Muelle de llamado del selector debilitado o roto 	<p>Sustituir</p>
Los cambios se desconectan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Acoplamiento de los engranajes deslizables desgastados 2. Ranura engranajes desgastados 3. Soporte p/acople s/engranajes consumados 4. Ranura del árbol comando horquilla desgastadas 5. Pernos comando horquillas desgastadas 6. Horquillas cambio desgastadas 	<p>Sustituir Sustituir Sustituir Sustituir Sustituir Sustituir</p>
Al motor le falta potencia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Filtro de aire sucio 2. Surtidor del máximo del carburante obstruido o de dimensión errada 3. Calidad baja del carburante 4. Empalme de aspiración flojo 5. Excesiva distancia electrodos bujía 6. Excesivo adelanto ignición 7. Compresión insuficiente 	<p>Limpie Limpie o substituya Substituya Apriete Regule Regule Compruebe la causa</p>
El motor se sobrecalienta	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cámara de explosión y/o cielo del pistón incrustados de residuos carbonosos 2. Cantidad insuficiente de aceite en el motor o empleo de aceite no del tipo aconsejado 3. Obstrucciones al flujo de aire en los radiadores 4. Estanqueidad defectuosa de la guarnición culata 5. Excesivo atraso ignición 6. El embrague patina 	<p>Limpie Rellene o substituya Limpie Substituya Regule Regule</p>
Presencia de gotas del líquido de enfriamiento alrededor de los electrodos de la bujía	<ol style="list-style-type: none"> 1. Defectuosa la empaadura cabeza cilindro 2. Porosidad en la cupula de la cabeza 	<p>Sustituir Sustituir</p>
Aumento de nivel del aceite en el basamento por la presencia de líquido de enfriamiento	<ol style="list-style-type: none"> 1. Defectuosa tensión s/árbol del rotor bomba de agua 	<p>Verificar</p>





INCONVENIENTI E RIMEDI TROUBLES AND REMEDIES INCONVENIENTES ET REMEDES STÖRUNGEN UND BEHEBUNGEN INCONVENIENTES Y REMEDIOS

CHASIS

Defecto	Causa	Remedio
El manubrio es duro de girar	1. Insuficiente presión neumática	Inflar
	2. Arandela registro cojinetes y tuerca eje de dirección demasiados apretados	Regularse
	3. Perno de dirección plegado	Sustituir
	4. Cojinetes de dirección consumados o agarrotados	Sustituir
El manubrio vibra	1. Pata horquilla plegada	Sustituir
	2. Perno rueda anterior plegado	Sustituir
	3. Chasis plegado	Sustituir
	4. Aro rueda anterior plegado	Sustituir
	5. Cojinetes rueda anterior desgastados	Sustituir
La horquilla es demasiado blanda	1. La longitud libre del resorte se encuentra a más del límite de servicio	Sustituir
	2. El nivel del aceite es inferior al mínimo	Regular
	3. La válvula del grupo amortiguador está dañada	Sustituir
	4. Están dañadas las guarniciones del detenedor de aceite	Sustituir
	5. La viscosidad del aceite es demasiado baja	Sustituir
	6. La regulación del grupo de ajuste compresión es demasiado blanda	Regular
La horquilla es demasiado dura	1. El nivel del aceite es demasiado alto	Regular
	2. La viscosidad del aceite es demasiado elevada	Sustituir
	3. La regulación del grupo de ajuste compresión es demasiado dura	Regular
	4. Los manguitos están dañados	Sustituir
	5. El tubo corredizo está plegado	Sustituir
La rueda (anterior y posterior) vibra	1. Aro rueda plegado	Sustituir
	2. Cojinetes cubo rueda desgastados	Sustituir
	3. Tuerca del perno rueda aflojada	Presionar
	4. Cojinetes de la horquilla posterior desgastados	Sustituir
	5. Tensor de cadena no correctamente regulados	Regular
La suspensión posterior es ruidosa	1. Separador o cojinetes de las bielas desgastados	Sustituir
	2. Articulación esférica del amortiguador desgastada	Sustituir
	3. Amortiguador defectuoso	Sustituir
Frenada insuficiente (anterior y posterior)	1. Aire en el circuito de la instalación frenante	Purgar
	2. Cantidad insuficiente de fluido en el tanque	Completar alimentación
	3. Pastilla y/o disco consumados	Sustituir
	4. Disco dañado	Sustituir
	5. Errada regulación del pedal freno	Regular

**INCONVENIENTI E RIMEDI
TROUBLES AND REMEDIES
INCONVENIENTES ET REMEDES
STÖRUNGEN UND BEHEBUNGEN
INCONVENIENTES Y REMEDIOS**



PARTE ELECTRICA

Defecto	Causa	Remedio
La bujía se encrosta facilmente	1. Mezcla muy rica 2. Filtro aire sucio 3. Segmento desgastado 4. Pistón o cilindro desgastados	Regular el carburador Limpiar Sustituir Sustituir
Los electrodos de la bujía se sobrecalientan	1. Mezcla muy pobre 2. Insuficiente distancia electrodos	Regular el carburador Regular
El generador no carga o carga insuficientemente	1. Cables que llegan al regulador de tensión (WR) mal conectados o en corto circuito 2. Regulador de tensión defectuoso (WR) 3. Bobina del generador defectuosa	Conectar correctamente o sustituir Sustituir Sustituir
Generador sobrecargado	1. Regulador de tensión defectuoso (WR)	Sustituir

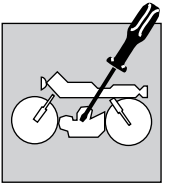




**INCONVENIENTI E RIMEDI
TROUBLES AND REMEDIES
INCONVENIENTES ET REMEDES
STOERUNGEN UND BEHEBUNGEN
INCONVENIENTES Y REMEDIOS**



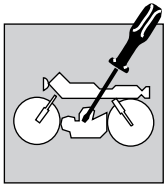
**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

D

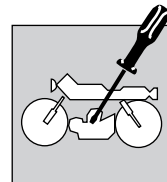




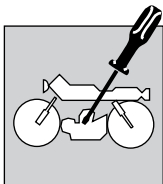
REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI ADJUSTMENTS

Controllo anticipo accensione	D.4	Checking the spark advance	D.4
Controllo rapporto di compressione	D.6	Compression ratio control	D.6
Lubrificazione cambio e trasmissione primaria	D.8	Change gear and main transmission lubrication	D.8
Controllo livello liquido di raffreddamento	D.10	Cooling liquid level control	D.10
Scarico e rifornimento liquido di raffreddamento	D.11	Cooling liquid drain and top up	D.11
Controllo tubazione di alimentazione	D.12	Fuel hose control	D.12
Sostituzione dischi frizione	D.13	Replacing clutch discs	D.13
Regolazione leva comando frizione	D.15	Clutch control lever adjustment	D.15
Registrazione del minimo	D.16	Idling adjustment	D.16
Regolazione cavo comando gas	D.17	Throttle control cable adjustment	D.17
Pulizia filtro aria	D.18	Air filter cleaning	D.18
Regolazione leva comando freno anteriore	D.20	Adjusting Front brake control lever	D.20
Regolazione posizione pedale freno posteriore	D.21	Rear brake pedal position adjustment	D.21
Registrazione freno posteriore	D.22	Rear brake adjustment	D.22
Regolazione delle sospensioni in base a particolari condizioni della pista	D.23	Adjusting the suspensions according to particular track conditions	D.24
Regolazione forcella	D.28	Adjusting the fork	D.28
Registrazione gioco dei cuscinetti dello sterzo	D.30	Adjustment of steering bearing play	D.30
Modifica posizione ed altezza manubrio	D.32	Handlebar position and height change	D.32
Regolazione "abbassamento" sospensione posteriore	D.34	"Sag" adjustment of rear suspension	D.34
Registrazione precarico molla ammortizzatore	D.35	Adjusting the shock absorber spring preload	D.35
Regolazione freno idraulico ammortizzatore	D.36	Shock absorber damping adjustment	D.36
Regolazione tensione catena	D.38	Chain tension adjustment	D.40
Lubrificazione catena	D.38	Lubricating the chain	D.40
Controllo usura catena, pignone, corona	D.39	Checking the wear of chain, pinion and sprocket	D.41
Sostituzione materiale fonoassorbente silenziatore	D.48	Replacing muffler deadening material	D.48
Controllo tubo di scarico	D.48	Exhaust pipe control	D.48

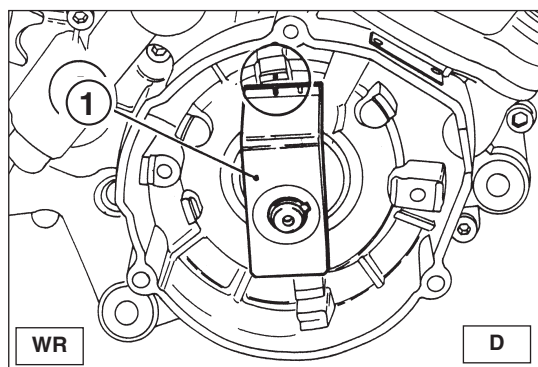
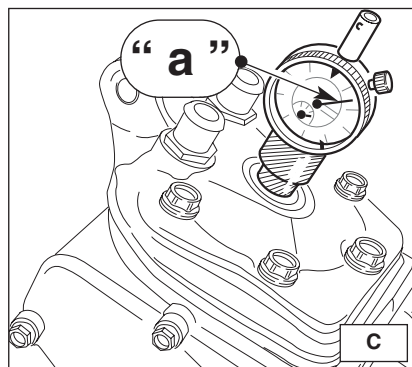
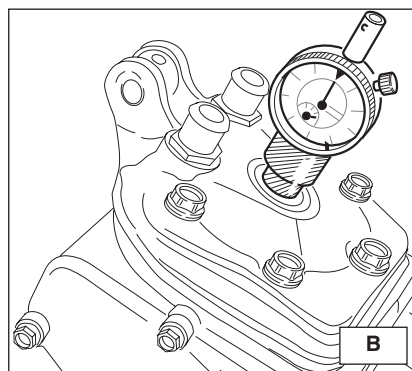
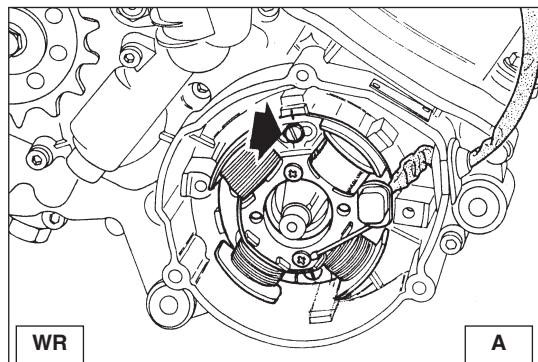
**REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



Contrôle de l'avance et de l'allumage	D.4	Kontrolle der Zündvorverstellung	D.5
Contrôle rapport de compression	D.7	Kontrolle des Verdichtungsverhältnisses	D.7
Graissage boîte à vitesse et transmission primaire	D.9	Schmieren des Getriebes und des Hauptantriebes	D.9
Contrôle niveau du liquide de refroidissement	D.10	Kontrolle des Kühlfülligkeitsniveaus	D.10
Vidange et ravitaillement du liquide de refroidissement	D.11	Ablass und Nachfüllung der Kühlfülligkeit	D.11
Contrôle tujan carburant	D.12	Kontrolle des Treibstoffroht	D.12
Remplacement des disques d'embrayage	D.13	Wechsel der Kupplungsscheiben	D.14
Réglage de la manette d'embrayage	D.15	Einstellung der Kupplungshebel	D.15
Réglage du ralenti	D.16	Einstellung der Minimaldrehzahl	D.16
Réglage du câble de commande du gaz	D.17	Einstellung des Gassteuerkabels	D.17
Nettoyage du filtre à air	D.19	Reinigung des Luftfilters	D.19
Réglage du levier de commande frein avant	D.20	Einstellung des Fusshebels für die Vorderradbremse	D.20
Réglage de la position de la pédale du frein arrière	D.21	Positionseinstellung des Pedals der Hinterradbremse	D.21
Réglage du frein arrière	D.22	Einstellen der Hinterradbremse	D.22
Réglage de suspension part rapport aux conditions de la piste	D.25	Einstellung der Aufhaengung im Hinblick auf besondere Gegebenheiten der Rnnstrecke	D.26
Réglage fourche	D.28	Einstellung Gabel	D.29
Réglage du jeu des coussinets de l'axe de direction	D.31	Spieleinstellung der Steuergetriebelager	D.31
Modification de la position et de l'hauteur du guidon	D.32	Lenker position und höhe ändern	D.32
Réglage de "l'abaissement" de la suspension arrière	D.34	Einstellung vorspannung stossdaempfeder	D.34
Réglage de la précharge du ressort amortisseur	D.35	Einstellung der "Senkung" des hinteren Aufhängung	D.35
Réglage amortisseur hydraulique	D.36	Einstellung hydalukikbremse Stossdaempfer	D.37
Réglage tension chaîne	D.42	Einstellung der Kettenspannung	D.44
Lubrification chaîne	D.42	Ketten Smierung	D.44
Contrôle usure chaîne, pignon, et couronne	D.43	Kontrolle Verschleiss Kette, Ritzel, Kranz	D.45
Remplacement motériau insonorisant du silencieux	D.48	Ersetzung Schallschluckenden materials der Schalldoempfers	D.48
Contrôle tujan d'échappement	D.48	Kontrolle des Auspuffroht	D.48
		Control avance encendido	D.5
		Control relación de compresión	D.7
		Lubrificación cambio y transmisión primaria	D.9
		Control del nivel del liquido refrigerante	D.10
		Descarga y rellenado del liquido refrigerante	D.11
		Control tubería carburante	D.12
		Sustitución discos embrague	D.14
		Regulación palanca comando embrague	D.15
		Registración del mínimo	D.16
		Regulación cable comando combustible	D.17
		Limpieza filtro de aire	D.19
		Regulación palanca mando freno delantero	D.20
		Regulación posición pedal freno posterior	D.21
		Regulación freno trasero	D.22
		Regulación de las suspensiones sobre la base de particulares condiciones de la pista	D.27
		Regulación horquilla	D.29
		Registro juego de los cojinetes de la dirección	D.31
		Modifica posición y altura del manillar	D.32
		Regulación de la "disminución de altura" de la suspensión posterior	D.34
		Regulación precarga resorte amortiguador	D.35
		Regulación freno hidráulico amortiguador	D.37
		Regulación de la tensión de la cadena	D.46
		Lubrificación cadena	D.46
		Control desgaste cadena, piñón y corona	D.47
		Substitución del material fonoabsorbente de; silenciador	D.48
		Control tubo de escape	D.48



REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



Anticipo/Spark advance/
Avance à l'allumage/ "a":

8° (0,5 mm/0.0197 in.)

CONTROLLO ANTICIPO ACCENSIONE

L'anticipo accensione è predeterminato dal costruttore e deve essere verificato solamente in caso di sostituzione dei componenti l'accensione o errato montaggio del motore in fase di riassetto. Per effettuare il controllo, è sufficiente verificare che il riferimento riportato sul basamento sia allineato con quello che si trova sullo statore (in corrispondenza del fissaggio superiore; fig. A).

Nel caso invece si fossero sostituiti i semicarter è necessario ripristinare il corretto anticipo operando come segue, senza rimontare lo statore:

- togliere la candela ed inserire nella sua sede un comparatore;
- montare l'apposito attrezzo (1) cod. 800075579 sull'albero motore e portare il pistone al punto morto superiore azzerando il comparatore su questa posizione (fig. B).
- ruotare l'attrezzo in senso orario sino a raggiungere l'anticipo "a" stabilito (fig. C) e riportare un riferimento sul basamento in corrispondenza della tacca che si trova sull'attrezzo medesimo (fig. D.);
- rimuovere l'attrezzo e montare lo statore facendo coincidere il riferimento di quest'ultimo e quello appena praticato sul basamento;
- completare l'operazione fissando a fondo le viti dello statore e rimontando il rotore.

CHECKING THE SPARK ADVANCE

The spark advance is factory set and must be checked either when replacing its components, or whenever the engine assembly is inaccurate. For this check, make sure that the reference point stamped on the base be aligned with the one stamped on the stator, (either matched with the upper fastening; picture A).

When replacing the half-casings, reset the accurate spark advance as follows, without reassembling the stator:

- Remove the spark plug and introduce a comparator into its seat;
- Fit special tool (1) cod. 800075579 on the crankshaft and take the piston to T.D.C. and zeroset the comparator in this position.
- Turn the tool clockwise to reach the spark advance (a) required (fig.C), then make a mark on the base, matching the notch machined on the tool (fig.D);
- Remove the tool and fit the stator, matching the reference point stamped on it with the one obtained on the base;
- Tighten then the stator screws and refit the rotor.

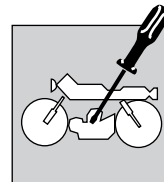
CONTROLE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

L'avance à l'allumage est pré-établi à l'usine et doit être contrôlé lors du remplacement des composants l'allumage, ou lors d'un assemblage erroné du moteur.

Pour effectuer ce contrôle, vérifier que le point de référence gravé sur le soubassement soit aligné avec celui gravé sur le stator (en correspondance du fixage supérieur; figure A).

Au cas où les demi-carter doivent être remplacés, il faudra rétablir l'allumage correct en agissant comme suit sans reassembler le stator:

- Oter la bougie et insérer dans son siège un comparateur;
- Monter l'outil spécial (1) cod. 800075579 sur l'arbre moteur et porter le piston au P.M.H., en retournant à zéro le comparateur dans cette position.
- Tourner l'outil en sens horaire jusqu'à ce que l'avant établi "a" est atteint (fig.C) et graver un point de repère sur le soubassement en correspondance de l'encoche se trouvant sur l'outil, (fig.D);
- Oter l'outil et monter le stator en alignant le point de référence du stator avec celui que nous venons de graver sur le soubassement;
- Compléter l'opération en serrant les vis du stator et en reassemblant le rotor



KONTROLLE DER ZÜNDVORVERSTELLUNG

Die Zündvorverstellung wird vom Hersteller eingestellt und soll kontrolliert nur dann werden, wenn Teile der Zündanlage ersetzt werden oder der Motor beim Wiederausammensetzen falsch montiert wird. Zur Kontrolle braucht man sich nur zu vergewissern, dass der Bezug auf dem Kurbelgehäuse dem Bezug auf dem Stator entspricht (entsprechend der oberen Befestigung; Bild A).

Sind die Gehäusehälften ersetzt worden, dann ist es notwendig, die korrekte Zündvorverstellung wiederherzustellen; dazu wie folgt vorgehen ohne den Stator wieder anzubringen:

- die Kerze herausnehmen und einen Komparator in ihren Sitz einführen;
- das dazu geeignete Werkzeug (1) Kernn. 800075579 auf die Antriebswelle montieren und den Kolben auf den O.T. bringen, indem der Komparator zu Null gesetzt wird.
- das Werkzeug im Uhrzeigersinn drehen, bis die vorgelegte Vorverstellung "a" erreicht wird (siehe Tabelle) und einen Bezug auf dem Kurbelgehäuse entsprechend der Markierung auf dem Werkzeug befindlichen Bolzenstiftes ;
- das Werkzeug geeignet entgegen den Uhrzeigersinn bis zur Erreichung der bestimmten Verstellung "a" (Abb. C) drehen und eine Referenz auf dem Untergestell in Übereinstimmung mit der Kerbe, die sich auf demselben Werkzeug (Abb. D) befindet, anbringen;
- die Schrauben des Stators festziehen und den Rotor anbringen.

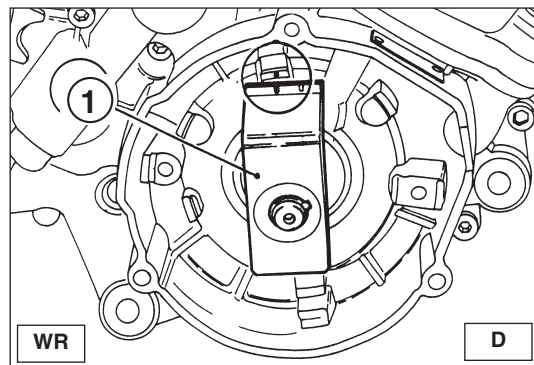
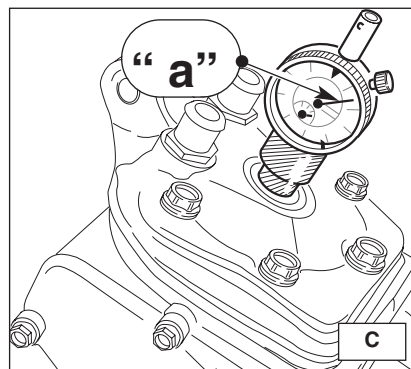
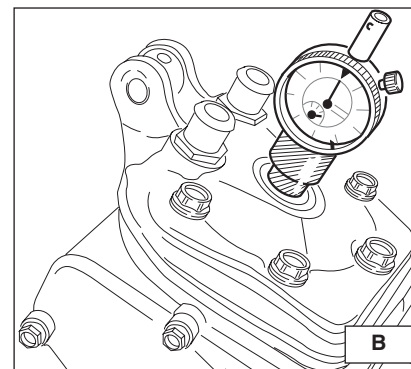
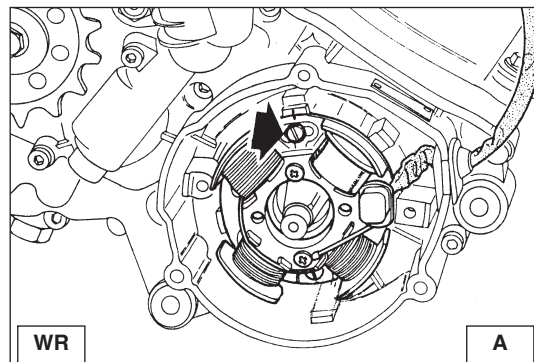
CONTROL AVANCE ENCENDIDO

El avance del encendido está predeterminado por el fabricante y tiene que ser comprobado solamente en caso de substitución de los componentes del encendido o de errado montaje del motor durante un nuevo montaje.

Para efectuar el control basta con comprobar que la referencia que se encuentra en la bancada esté alineada con la que se encuentra en el estator (en correspondencia de la fijación superior; figura A).

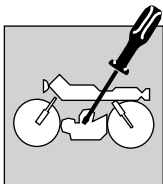
En cambio, en el caso de que hubiesen sido substituidos los semicárter hay que restablecer el avance correcto trabajando de la siguiente manera sin volver a montar el stator:

- Saque la bujía e introduzca en su asiento un comparador;
- monte la herramienta especial (1) cod. 800075579 en el eje motor y lleve el pistón al punto muerto superior poniendo a cero el comparador en esta posición.
- giran oportunamente la herramienta en sentido horario hasta alcanzar el avance "a" establecido (fig. C) y reponer en la bancada, en correspondencia con la muesca situada en la propia herramienta (fig. D);
- saque la herramienta y monte el estator haciendo coincidir la referencia del mismo con la que acaba de marcar en la bancada;
- complete la operación fijando a fondo los tornillos del estator y volviendo a montar el rotor.

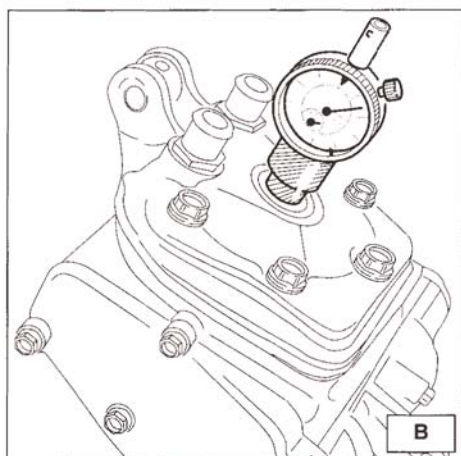
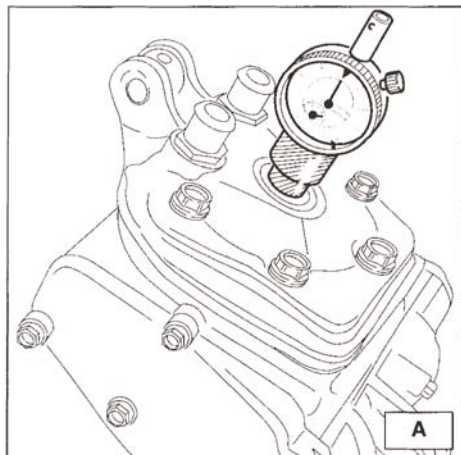


Zündvorverstellung/Avance del encendido "a":

8° (0,5 mm/0.0197 in.)



REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



B-A = $1,4 \div 1,5$ mm
B-A = $0.055 \div 0.059$ in.

Controllo rapporto di compressione.

Per verificare se il rapporto di compressione è corretto, procedere nel modo seguente:

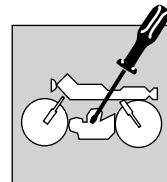
- rimuovere dal basamento il cilindro completo di testa;
- togliere il pistone dalla biella, pulirlo accuratamente, inserirlo nel cilindro sino al contatto con il corrispondente profilo sulla camera di scoppio (anch'essa pulita dalle incrostazioni);
- avvitare nel foro candela un comparatore ed azzerarlo sulla posizione del pistone indicata nella figura (A);
- togliere il pistone e rimontarlo sulla biella, lasciando avvitato sulla testa il comparatore;
- rimontare il cilindro completo di testa interponendo sul basamento la guarnizione con spessore 0,5 mm;
- portare il pistone al P.M.S. e verificare la lettura sul comparatore che dovrà essere $1,4 \div 1,5$ mm
- in caso di lettura differente, ripristinare la condizione corretta utilizzando una guarnizione base cilindro di spessore adeguato.

Compression ratio control.

To check if the compression ratio is correct, proceed as follows:

- remove the cylinder together with the heads from the block;
- remove the piston from the connecting rod, properly clean it, insert it in the cylinder till it touches the corresponding profile on the explosion chamber (this chamber too must be free from incrustations);
- screw a comparator in the sparking plug hole and reset it in the piston position shown in figure A;
- remove the piston and fit it on the connecting rod, leaving the comparator on the head;
- remount the cylinder together with the head by placing at 0,5 mm/0.0197 in. gasket on the block;
- place the piston at the top dead center and control the reading on the comparator, which must be $1,4 \div 1,5$ mm/0.005 ÷ 0.059 in.
- in case of different readings, reset the right condition by using a cylinder base gasket having the right thickness.

**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



Contrôle rapport de compression.

Pour vérifier si le rapport de compression est correct, agir de la façon suivante:

- enlever du soubassement le cylindre avec les têtes;
- enlever le piston de la bielle, le nettoyer soigneusement, l'introduire dans le cylindre jusqu'au contact avec le profil correspondant sur la chambre d'explosion (elle même doit être nettoyée);
- visser un comparateur dans l'orifice de la bougie et le mettre à zéro sur la position du piston (indiquée sur la figure A);
- oter le piston et le remonter sur la bielle, tout en gardant vissé le comparateur sur la tête;
- remonter le cylindre complet de tête en interposant, sur le soubassement, une garniture avec épaisseur **0,5 mm**;
- régler le piston au point mort supérieure et vérifier que la lecture sur le comparateur soit $1,4 \div 1,5$ mm
- en cas de lecture différente, restaurer la condition correcte en utilisant une garniture de la base du cylindre avec un épaisseur convenable.

Kontrolle des Verdichtungsverhältnisses.

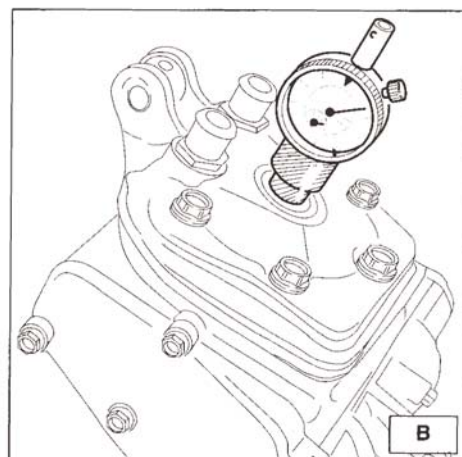
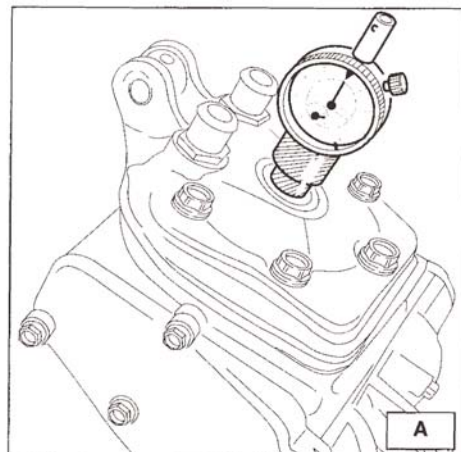
Um zu überprüfen, ob das Verdichtungsverhältnis korrekt ist, wie folgt vorgehen:

- den Zylinder mit den Köpfen vom Kurbelgehäuse beseitigen;
- den Kolben von der Stange abnehmen, ihn sorgfältig reinigen, ihn in den Zylinder einstecken, bis zum Kontakt mit dem entsprechenden Profil auf dem Verdichtungsraum (ebenfalls von den Verkrustungen gereinigt);
- In die Zündkerzenöffnung einen Komparator einführen und an der in Abb. A angezeigten Kolbenposition auf Null stellen.
- Den Kolben abziehen und wieder auf das Pleuel montieren, jedoch auf dem Komparatorkopf angeschraubt lassen;
- den Zylinder mit den Köpfen durch Zwischenlegen der Dichtung mit **0,5 mm** Dicke auf dem Kurbelgehäuse wiederzusammenbauen;
- den Kolben zum OT bringen und prüfen, dass der Wert auf dem Komparator $1,4 \div 1,5$ mm
- Im Falle von verschiedenen Werten, die korrekte Lage bei Verwendung einer Dichtung für Zylinderbasis mit angemessener Dichte rückstellen.

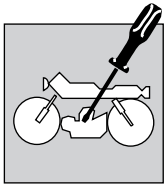
Control relación de compresión.

Para verificar si la relación de compresión es correcta proceder de la siguiente manera:

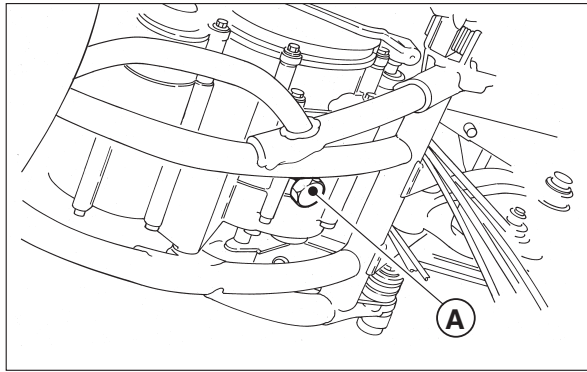
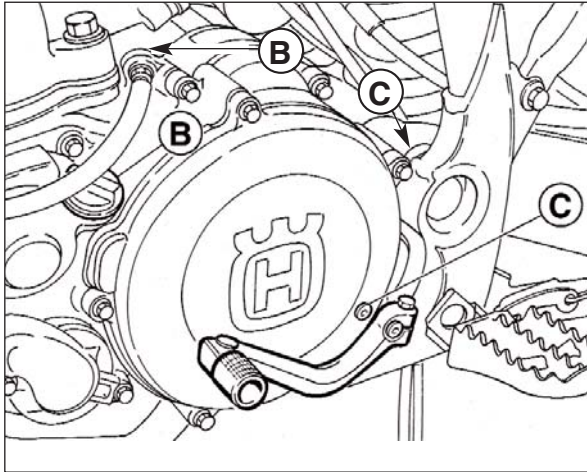
- quitar de la base el cilindro con la cabeza;
- quitar el pistón de la biela, limpiarlo esmeradamente, meterlo en el cilindro hasta que quede en contacto en el perfil correspondiente en la cámara de explosión (esta última limpieza de las posibles incrustaciones);
- entrosar en el hueco bujía un comparador y llevarlo a "cero" sobre la posición del pistón, indicada en la figura "A";
- quitar el pistón y volver a montarlo en la biela dejando entrosado el comparador en la cabeza;
- volver a montar el cilindro con la cabeza interponiendo en la base la junta de **0,5 mm** de espesor;
- colocar el pistón en el P.M.S. y verificar la lectura en el comparador; ésta deberá estar $1,4 \div 1,5$ mm



B-A = $1,4 \div 1,5$ mm
B-A = $0,055 \div 0,059$ in.



REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



LUBRIFICAZIONE CAMBIO E TRASMISSIONE PRIMARIA

La lubrificazione del cambio e della trasmissione primaria viene effettuata dall'olio contenuto nel basamento.

CONTROLLO LIVELLO OLIO CAMBIO

Tenendo il motociclo in piano ed in posizione verticale, rimuovere la vite (C) di controllo e verificare il livello attraverso il foro di quest'ultima.

Nota*: Eseguire questa operazione a motore caldo.

A: Tappo di scarico

B: Tappo immissione

C: Vite controllo livello

SOSTITUZIONE OLIO CAMBIO

Per sostituire completamente l'olio, svitare il tappo (A) sottocoppa e lasciare defluire completamente l'olio; quindi riavvitare il tappo con relativa guarnizione e versare l'olio fresco dal foro del tappo di carica. Impiegare sempre olio nella quantità e del tipo prescritto (vedere a pagina A.7).

Nota:

Eseguire questa operazione a motore caldo.

A: Tappo di scarico

La quantità di olio del basamento è di 800 c.c.

CHANGE GEAR AND MAIN TRANSMISSION LUBRICATION

The lubrication of the change gear and main transmission is carried out by the oil contained in the engine block.

TRANSMISSION OIL LEVEL CHECKING

By keeping the motorcycle on a flat surface and in vertical position, remove the control screw (C), and check the level through the hole in the screw.

Note*: Have this operation made with warmed-up engine.

A: Draining plug

B: Filling cap

C: Levelling screw

TRANSMISSION OIL CHANGE

To completely replace the oil, unscrew the plug (A) under the oil sump and let oil come out, then screw the plug again with its gasket and pour fresh oil from the hole of the loading plug. Use only the prescribed quantity and type of oil (see on page A.9)

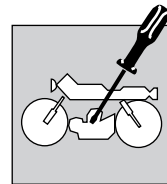
Note:

Have this operation made with warmed-up engine.

A: Draining plug

the oil quantity in the crankcase is 800 c.c. / 48.8 cu.in.

**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



GRAISSAGE BOITE A VITESSE ET TRANSMISSION PRIMAIRE.

Le graissage de la boîte de vitesses et de la transmission primaire est effectué par l'huile contenue dans le carter.

CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE DU BOITE DE VITESSE

Garder la moto à plat et dans la position verticale; ôter la vis de contrôle (C) et contrôler le niveau par le trou se trouvant sur la vis.

Avis*: effectuer cette opération à moteur chaud.

A: Bouchon de décharge

B: Bouchon introduction

C: Vis de contrôle niveau

VIDANGE D'HUILE BOITE DE VITESSE

Pour remplacer complètement l'huile, dévisser le bouchon (A) se trouvant au dessous de la cuve de l'huile et laisser couler complètement l'huile, enfin visser le bouchon à nouveau avec sa garniture et remplir avec de l'huile nouvelle au moyen du trou du bouchon de chargement. Utiliser seulement la quantité et le type d'huile indiqués (voir à la page A.11).

Avis:

Attention: effectuer cette opération à moteur chaud.

A: Bouchon de decharge

La quantité d'huile dans la base est de 800 c.c.

SCHMIEREN DES GETRIEBES UND DES HAUPTANTRIEBES

Die Schmierung des getriebes und des Hauptantriebes erfolgt durch das im Kurbelgehäuse enthaltene Öl.

KONTROLLE OLPEGEL WECHSELGETRIEBE

Das Motorrad flach und in vertikaler Position aufstellen, die Kontrollschraube (C) entfernen und den Stand durch das Schraubenloch überprüfen.

Bemerkung*: Diese Arbeit nur Motor vernehm.

A: Ablasstopfen

B: Einfullstopfen

C: Standkontrollschraube

ERSETZUNG ÖL WECHSELGETRIEBE

Um das Öl zu ersetzen wird man die Stöpsel (A) unter der Wanne abschrauben und das Öl ganz ausfließen; dann den Stöpsel mit Dichtung wieder anschrauben und neues Öl durch den Nachfüllpropfen gießen. Öl in der vorgesehenen Menge und der empfohlenen Marke verwenden (siehe Seite A.13).

Bemerkung:

Diese Arbeit nur bei warmem Motor vernehmen.

A: Ablasstopfen

Die Ölmenge im Motorgehäuse ist 800 c.c. überschreiten.

LUBRICACION CAMBIO Y TRANSMISION PRIMARIA

El olio contenido en la base lubrica el cambio y la transmisión primaria.

CONTROL NIVEL ACEITE DEL CAMBIO

Manteniendo el motociclo en plano y en posición vertical, remover el tornillo (C) de control y averiguar el nivel a través del agujero que tiene el tornillo mismo.

Notas*: Realice esta operación con el motor caliente.

A: Tapon de salida

B: Tapon entrada

C: Tornillo control nivel

SUBSTITUCION ACEITE DEL CAMBIO

Para substituir completamente el aceite, destornille el tapón (A) debajo del cárter y haga salir completamente el aceite; luego vuelva a atornillar el tapón con su correspondiente guarnición y vierta el aceite fresco por el orificio del tapón de carga. Emplee siempre aceite en cantidad y tipo prescripto (véase pág. A.15).

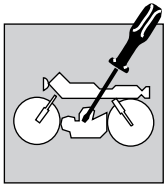
Notas:

Realice esta operación con el motor caliente.

A: Tapon de salida

La cantidad de aceite en el basamento es de 800 c.c.





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES

Controllo livello liquido di raffreddamento.

Effettuare la verifica operando, a motore freddo, nel modo seguente:

- rimuovere sella e convogliatore destro nel modo descritto al capitolo "OPERAZIONI GENERALI";
- porre il motociclo in posizione verticale;
- togliere il tappo (1) dal radiatore destro;
- il livello (2) del liquido di raffreddamento deve trovarsi circa 10 mm al di sopra della massa radiante.

In caso contrario provvedere al rabbocco attraverso il tappo di carico.

● In caso di consistente rabbocco di acqua provvedere alla sostituzione completa del liquido refrigerante.

Cooling liquid level control.

Check with cold engine. Work as follows:

- Remove the seat and the R.H. fairing part as described in the chapter "GENERAL OPERATION";
 - place the motorbike in vertical position;
 - remove the right radiator plug (1);
 - the coolant level (2) must be 10 mm/0.4 in. over the radiant mas.
- If not, top up through the load plug.

● If a large quantity of water is needed, replace the cooling liquid completely.

Contrôle niveau du liquide de refroidissement.

Contrôler avec moteur froid. Opérer comme suit:

- Retirer la selle et l'élément de carénage droit de la façon indiquée au chapitre "OPERATIONS GENERALES";
- placer la motocyclette en position verticale;
- oter le bouchon (1) du radiateur droit;
- le niveau du liquide réfrigérant (2) doit se trouver à 10 mm environ au dessus de la masse radiante.

En cas contraire, effectuer le remplissage par le bouchon de chargement.

● En cas d'une quantité importante de remplissage d'eau, effectuer le remplacement complet du liquide de refroidissement.

Kontrolle des Kühlfüssigkeitsniveaus.

Eine Überprüfung bei kaltem Motor, in der folgenden Weise vornehmen:

- Den Sattel und die rechte Kühlerhaube wie im Kapitel "ALLGEMEINE OPERATIONEN" beschrieben abnehmen;
- das Motorrad senkrecht positionieren;
- den Stopfen (1) des rechten Kühlers herausnehmen;
- der Stand (2) des Kühlmittels soll ca. 10 mm über den Kühlerblock liegen.

Andernfalls, den Einfüllstopfen nachfüllen.

● Falls eine beträchtliche Wassernachfüllung benötigt ist, die ganze Kühlfüssigkeit auswechseln.

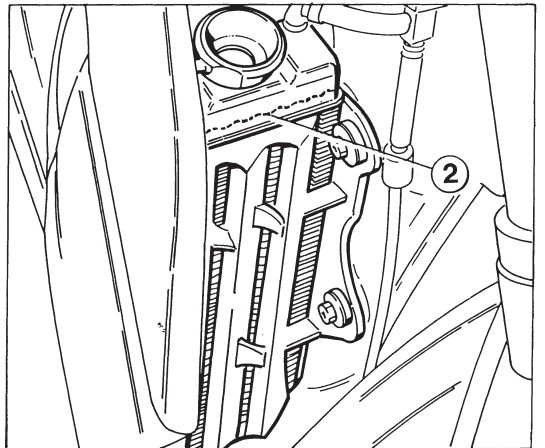
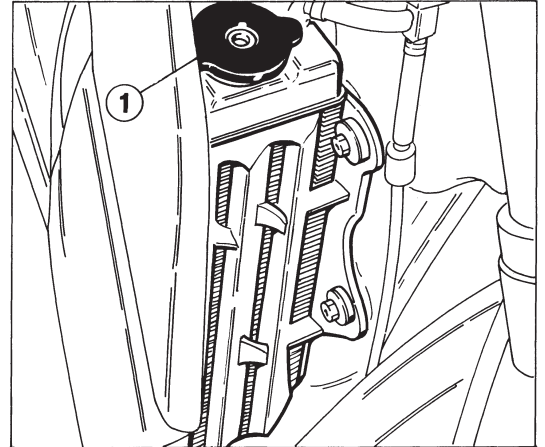
Control del nivel del liquido refrigerante.

Efectuar la verificación efectuando, con el motor frío, las siguientes operaciones:

- Remover silla y transportador derecho en el modo descrito en el capítulo "OPERACIONES GENERALES";
- colocar la motocicleta en posición vertical;
- saque el tapón (1) del radiador derecho;
- el nivel (2) del líquido de enfriamiento tiene que encontrarse aproximadamente a 10 mm. por encima de la masa radiante.

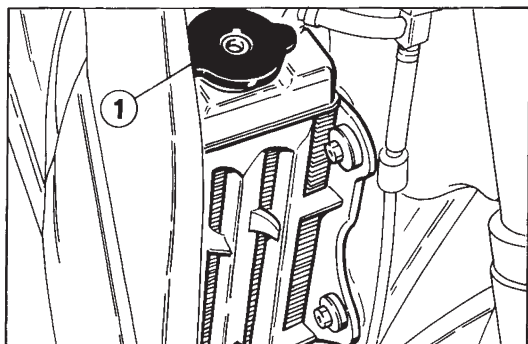
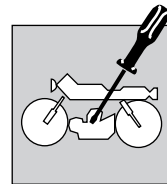
En caso contrario rellenarlo a través del tapón.

● En caso de que se virtiese mucha agua sustituir completamente el líquido refrigerante.



- 1) Tappo radiatore / Radiator plug / Bouchon radiateur / Kühlerverschluss / Tapa radiador
2) Livello liquido / Fluid level / Niveau liquide / Kühlfüssigkeitstand / Nivel liquido

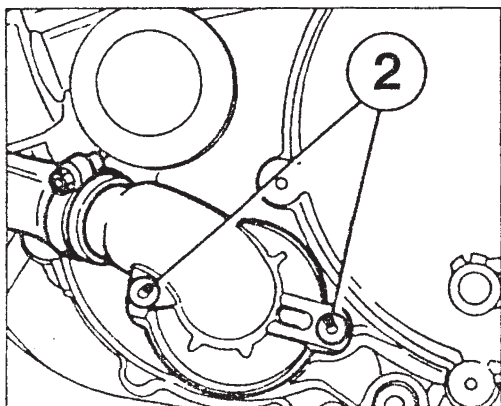
**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



Scarico e rifornimento liquido di raffreddamento.

Effettuare la sostituzione operando, a motore freddo, nel modo seguente:

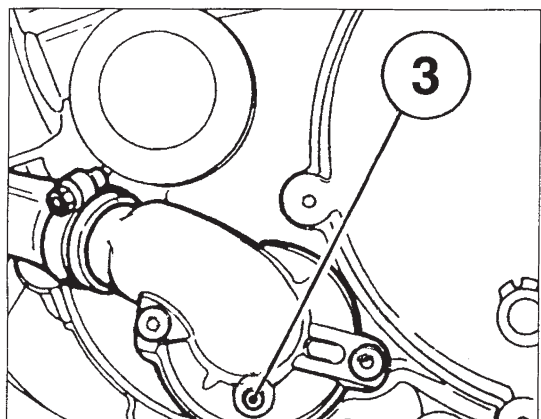
- rimuovere il tappo (1) del radiatore destro;
- rimuovere il coperchio pompa svitando le due viti (2) di fissaggio; oppure togliere la vite di scarico (3) nel coperchio pompa acqua;
- lasciar drenare tutto il liquido;
- rimontare il coperchio pompa (verificando le condizioni dell'OR di tenuta) oppure la vite (3) di scarico;
- versare nel radiatore la quantità di liquido prevista; chiudere il tappo (1);
- portare il motore in temperatura per eliminare eventuali bolle d'aria;
- porre il motociclo in posizione verticale e controllare che il livello del liquido nel radiatore risulti 10 mm al di sopra della massa radiante; in caso contrario provvedere al rabbocco.



Cooling liquid drain and top up.

The cooling liquid replacement must be performed with cold motor, as follows:

- remove the R.H. radiator plug (1);
- loosen the two screws (2) to remove the pump cover, or remove the exhaust screw (3) on the water pump cover;
- let the liquid drain completely;
- reassemble the pump cover (checking the state of the OR), or the exhaust screw (3).
- pour the necessary quantity of liquid in the radiator; screw the plug (1);
- warm up the motor in order to eliminate any possible air bubble;
- fit the motor in vertical position and check that the liquid in the radiator must be 10 mm/0.4 in. over the radiant mas; if not, top it up.



Vidange et ravitaillement du liquide de refroidissement.

Effectuer le remplacement avec moteur froid, de cette façon:

- enlever le bouchon (1) du radiateur droite;
- oter le couvercle pompe en desserrant les deux vis (2), oter la vis d'échappement (3) sur le couvercle pompe à eau;
- laisser vidanger le liquid complètement;
- remonter le couvercle pompe (et contrôler les conditions de la bague d'étanchéité), ou la vis (3) d'échappement.
- verser la quantité de liquide nécessaire dans le radiateur; serrer le bouchon (1);
- chauffer le moteur pour éliminer d'éventuelles bulles d'air;
- placer le motocycle en position verticale et contrôler que le niveau du liquide dans le radiateur se trouve à 10 mm environ au dessous de la masse radiante; dans le cas contraire, effectuer le remplissage.

Abluss und Nachfüllung der Kühlflüssigkeit.

Das Auswechseln muss bei kaltem Motor ausgeführt werden:

- den Stopfen (1) des rechten Kühler entfernen;
- Den Pumpendeckel durch Ausschrauben der zwei Befestigungsschrauben

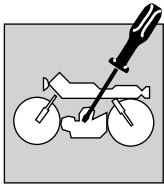
(2) oder die Ablassschraube (3) auf dem Wasserpumpendeckel abnehmen;

- den Pumpendeckel (den Zustand der OR-Dichtung überprüfen) oder die Ablassschraube (3) wieder montieren.
- die Auslassschraube wieder montieren;
- den Kühler mit der angegebenen Flüssigkeitsmenge einfüllen; den Stopfen (1);
- die korrekte Flüssigkeitsmenge in den Kühler giessen und Motor anlasse, so dass die richtige Temperatur erreicht wird und etwaige Luftblasen beseitigt werden;
- das Motorrad senkrecht positionieren und überprüfen, dass der Stand des Kühlmittels soll ca. 10 mm über den Kühlerblock liegen: andernfalls, mit der Nachfüllung vorgehen.

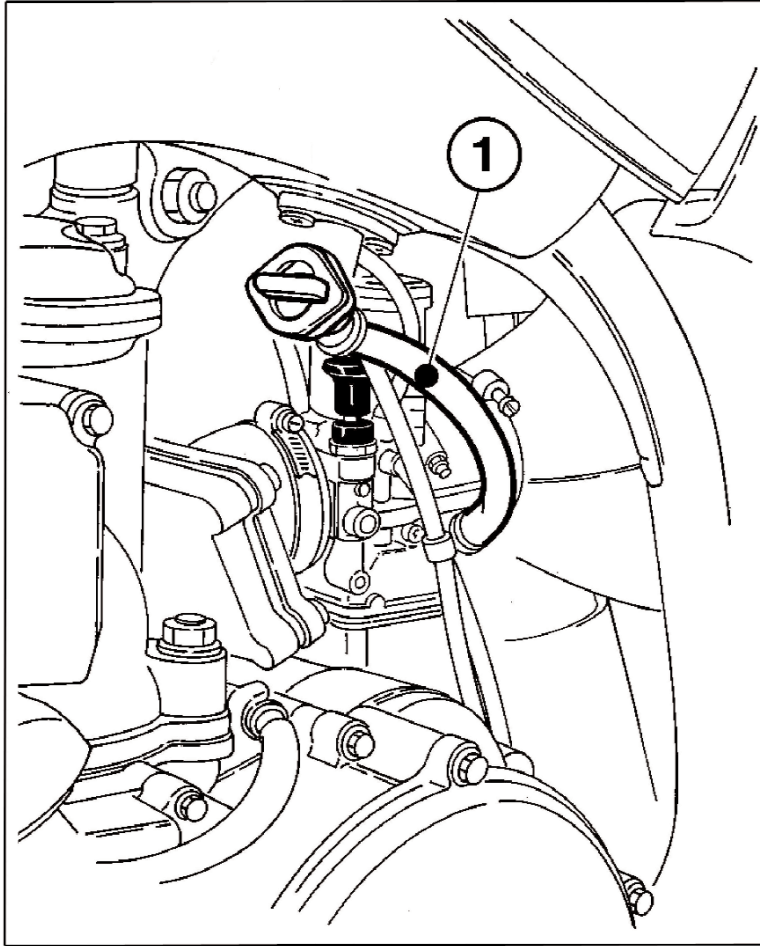
Descarga y rellenado del líquido refrigerante.

Sustituirlo obrando de la siguiente manera con el motor frío:

- remueva el tapón (1) del radiador derecho;
- retirar la tapa de la bomba desenroscando los dos tornillos (2) de sujecion, o retirar el tornillo de descarga (3) en la tapa de la bomba agua
- inclinar la moto hacia el izquierdo para que salga mas facilmente el liquido;
- montar de nuevo la tapa de la bomba (verificando las condiciones de la junta tórica de estanqueidad) o el tornillo (3) de descarga.
- volver a colocar el tornillo e purga;
- vertir en el radiador la cantidad de líquido prevista; cerrar el tapón (1);
- lleve el motor a temperatura para eliminar eventuales burbujas de aire;
- colocar la motocicleta en posición vertical y controlar que el nivel del líquido de enfriamiento tiene que encontrarse aprox. a 10 mm por encima de la masa radiante; en caso contrario, rellenar.



**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



Controllo tubazione di alimentazione

Controllo tubazione di alimentazione

Verificare che la tubazione (1) non presenti perdite e, se necessario, effettuare la sostituzione.
Rimuovere la tubazione di alimentazione come descritto al capitolo "OPERAZIONI GENERALI"
(Stacco serbatoio carburante e convogliatori).

Checking the fuel hose

Check the hose (1) for leaks and replace it, if necessary.

Remove the fuel hose as shown on chapter "GENERAL OPERATIONS"
(Removal of fuel tank and conveyors).

Contrôle tuyau carburant

Contrôler qu'il y n'ait pas pertes sur le tuyau (1) et, si nécessaire, effectuer la substitution.

Oter le tuyau carburant d'après les instructions au chapitre "OPÉRATIONS GÉNÉRALES"
(Démontage réservoir carburant et convoyeurs).

Kontrolle Treibstoffrohr

Prüfen, daß es keine Verluste auf der Treibstoffrohr (1) gibt und, wenn notwendig, sie ersetzen.

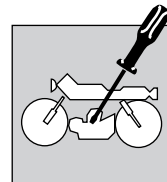
Den Treibstoffrohr entfernen wie auf Kapitel "ALLGEMEINE OPERATIONEN"
(Ausbau der Kraftstoffbehälter und Leitblechen) beschrieben.

Control tubería carburante

Controlar que el tubería (1) no presenta pérdidas y, si necesario, efectuar la sustitución.

Retirar el tubería carburante como indicado en el capítulo "OPERACIONES GENERALES"
(Remoción depósito carburante y conductores).

**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



Sostituzione dischi frizione

L'operazione può essere effettuata scaricando l'olio, come indicato a pag. D.8; oppure coricando il motociclo sul lato destro senza eliminare l'olio. Togliere le sei viti di fissaggio e rimuovere il coperchio frizione. Utilizzando una chiave da 10 mm, svitare le sei viti che fissano le molle frizione. Rimuovere le rondelle, le molle il piatto spingidischi ed i dischi. Nel caso fossero stati sostituiti i dischi, dovrà essere ristabilita la corsa a vuoto di 1-2 mm della leva posta sul motore. Per effettuare l'operazione, procedere nel modo seguente:

- togliere il cavo frizione dalla leva;
- far coincidere le nicchie che si trovano sullo spingidischi e sul piattello;
- inserire la lama di un cacciavite, allentare il controdado ed agire sulla vite di registro sino a ripristinare il gioco sopracitato; serrare nuovamente il controdado. Rimontare il coperchio frizione con una nuova guarnizione.

Regolare il gioco sulla leva posta sul manubrio mediante il registro (1). Il gioco deve essere 3 mm circa.

Replacing the clutch discs

This operation can either be effected by draining the oil (as described on page D.8), or laying the motorcycle on its right side, without draining the oil.

Remove the six screw and the clutch cover.

Loosen the six screws which fasten the clutch springs using a 10 mm wrench.

Remove the washers, the springs, the pressure plate and the discs.

In the case the discs have been replaced, restore the idle stroke of the lever (1-2 mms) set on the engine.

Carry out this operation as follows:

- remove the clutch cable form the lever;
- match the recesses set on the pressure plate and on the cap;
- insert the screwdriver blade to loosen the lock nut, and turn the adjusting screw until the above mentioned play is restored; then tighten the lock nut.

Fit the clutch cover using a new gasket.

Adjust the play on the lever on the handlebar by register (1), and check that the play is approx. 3 mms.

Remplacement disques embrayage

Cette opération peut être effectuée par une vidange d'huile (d'après les instructions à la page D.8), ou en couchant la moto sur le côté droit, sans ôter l'huile.

Oter les six vis de fixation et même le couvercle de l'embrayage.

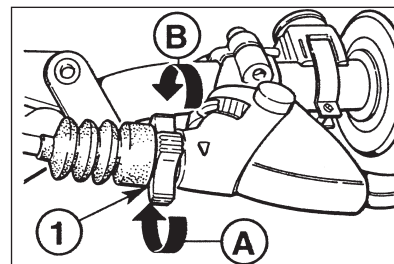
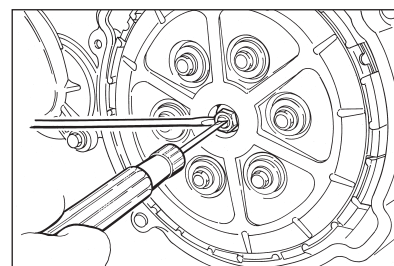
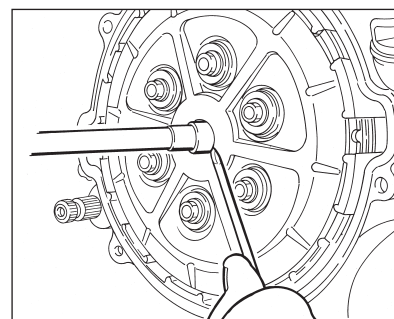
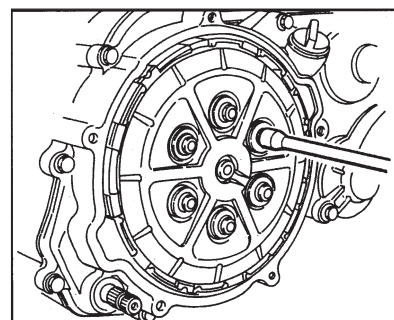
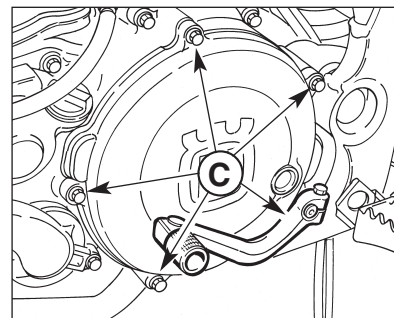
Desserrer les six vis de fixation ressorts d'embrayage par une clé de 10 mm. Oter les rondelles, les ressorts, le plateau de pression, et les disques.

Si les disques ont été remplacés, rétablir la course à vide de 1-2 mm du levier placé sur le moteur.

Opération à effectuer comme suit:

- ôter le câble d'embrayage du levier;
- faire coïncider les niches se trouvant sur le plateau de pression et sur le godet;
- insérer la lame d'un tournevis, desserrer le contre-écrou et opérer sur la vis de réglage jusqu'à ce que le jeu susnommé a été rétabli; ensuite, serrer le contre-écrou. Remonter le couvercle de l'embrayage en utilisant une nouveau joint.

Régler le jeu sur le levier placé sur le guidon par la vis de réglage (1). Le jeu doit être d'environ 3 mm.



A. Per diminuire il gioco
B. Per aumentare il gioco

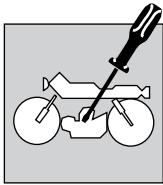
A. To decrease clearance
B. To increase clearance

A. Pour diminuer le jeu
B. Pour augmenter le jeu

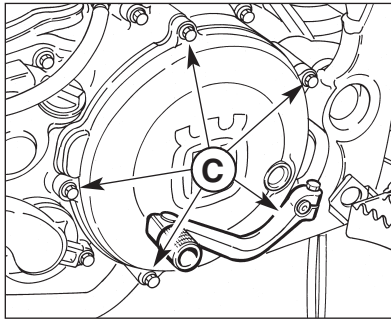
A. Das Spiel zu verringern
B. Das Spiel zu erhöhen

A. Para disminuir el juego
B. Para aumentar el juego





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



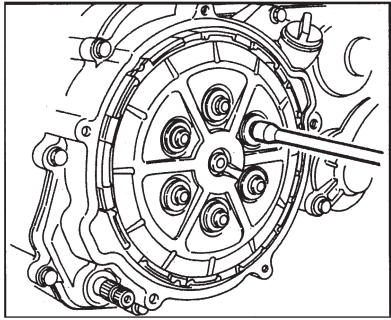
Austausch der Kupplungsscheiben

Der Vorgang kann durch Ablassen des Öls, wie auf Seite D.9 angegeben, oder durch Hinlegen des Motorrads auf die rechte Seite, ohne Ölablaß, durchgeführt werden.

Die sechs Befestigungsschrauben lösen und den Kupplungsdeckel abnehmen. Mit einem 10 mm Schlüssel die sechs Schrauben, die die Kupplungsfedern befestigen, ausschrauben. Die Unterlegscheiben, die Federn, den Scheibenandrückteller und die Scheiben entnehmen. Falls die Scheiben ausgetauscht wurden, muß der Hebel-Leerhub von 1-2 mm auf dem Motor wiederhergestellt werden. Zur Ausführung dieses Vorgangs ist folgendermaßen vorzugehen:

- das Kupplungskabel vom Hebel abtrennen;
- die Kerben, die sich auf dem Scheibenandrücker und auf dem Teller befinden, übereinstimmen lassen ;
- die Schneide eines Schraubenziehers einsetzen, die Gegenmutter lockern und auf die Einstellschraube einwirken, bis das obengenannte Spiel wiederhergestellt ist ; die Gegenmutter erneut anziehen. Den Kupplungsdeckel wieder mit einer neuen Dichtung anbringen.

Das Spiel auf dem Hebel, der sich auf dem Lenker befindet, mit dem Register (1) einstellen ; das Spiel muß ungefähr 3mm sein.



Sustitucion discos embrague

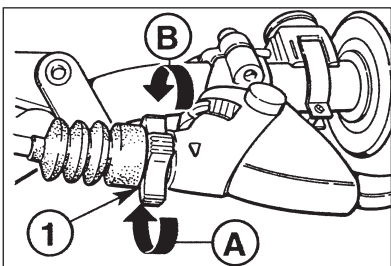
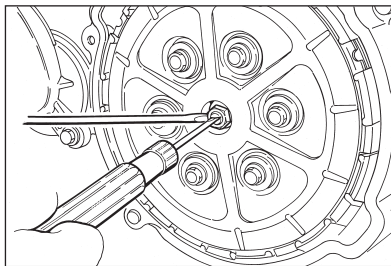
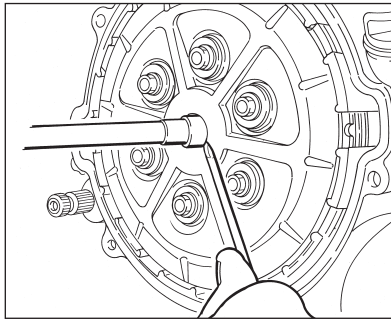
La operación puede ser efectuada vaciando el aceite como indicado en la pág.D.9, o apoyando la moto sobre el lado derecho sin eliminar el aceite.

Quitar los seis tornillos sujetadores y retirar la tapa del embrague.

Utilizando una llave de 10 mm, desenroscar los seis tornillos que aseguran los muelles del embrague. Retirar las arandelas, los muelles, el plato que empuja los discos y los discos. Si se reemplazan los discos es preciso restablecer la carrera en blanco de 1-2 mm de la palanca situada en el motor. Para efectuar la operación proceder como sigue:

- retirar el cable del embrague de la palanca;
- hacer coincidir las muescas situadas en el plato empujador y en el platillo;
- introducir la hoja de un destornillador, aflojar la contratuerca y maniobrar el tornillo de registro hasta restablecer el juego antedicho;
- apretar de nuevo la contratuerca. Montar de nuevo la tapa del embrague colocando una empaquetadura nueva.

Ajustar el juego en la palanca situada en el manillar usando el registro (1). El juego tiene que ser de unos 3 mm.



- A. Per diminuire il gioco
- B. Per aumentare il gioco

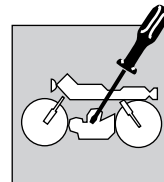
- A. To decrease clearance
- B. To increase clearance

- A. Pour diminuer le jeu
- B. Pour augmenter le jeu

- A. Das Spiel zu verringern
- B. Das Spiel zu erhöhen

- A. Para disminuir el juego
- B. Para aumentar el juego

**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**

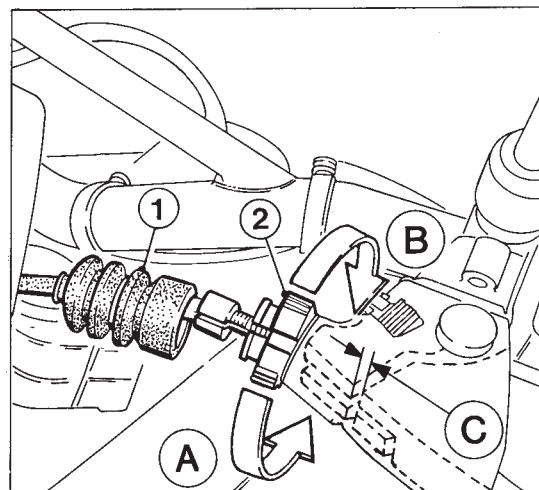


Regolazione leva comando frizione.

La leva di comando deve avere sempre una corsa a vuoto (C) di circa 3 mm prima di iniziare il disinnesto della frizione.

Per regolare questo gioco, agire sul registro (2) dopo aver sfilato il cappuccio in gomma (1); ruotando il registro nel senso indicato dalla freccia (A) si riduce il gioco (C) mentre ruotandolo nel senso indicato dalla freccia (B) si aumenta il gioco.

Una ulteriore possibilità di registrazione è offerta, dal gruppo di registro posto sul lato destro del canotto del telaio. Agire nel modo illustrato per il registro sulla leva di comando per la registrazione, dopo aver allentato il controdado (3). A registrazione avvenuta serrare nuovamente il controdado (3) contro il registro (2). La misura (D) di controllo sul motore deve essere circa 115 mm.

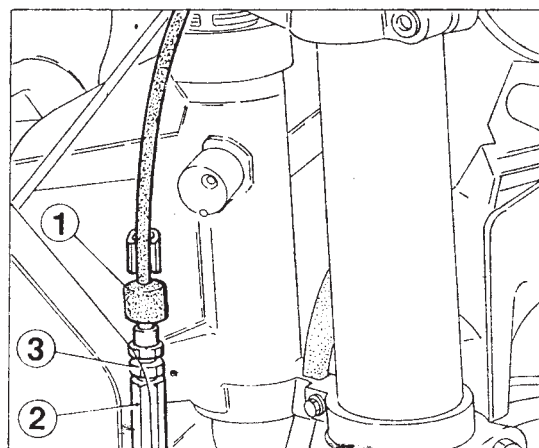


Clutch control lever adjustment.

The idle stroke (C) of the control lever must be always 3 mm/0.118 in. approx. before starting to disengage the clutch.

To adjust this clearance, act on register (2) after taking out rubber cap (1); turn the register in the direction indicated by arrow (A) to reduce the clearance (C); turn it in the direction indicated by arrow (B) to increase the clearance.

The adjusting unit set on the right side of the frame metal tube offers a further possibility of adjustment. Loosen lock nut (3) and work on the adjusting control lever as shown for the register. Once the adjustment operation is over, tighten lock nut (3) against register (2). The engine control measure (D) must be approx. 115 mm.



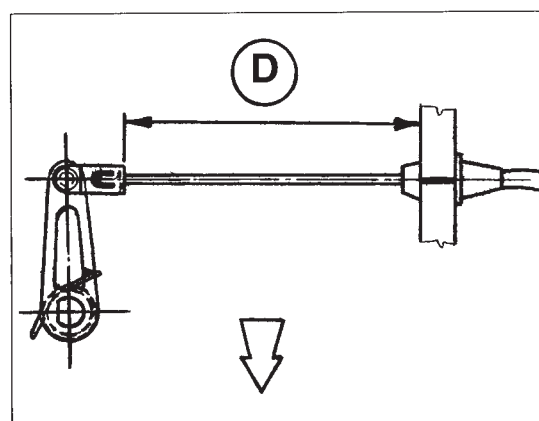
Réglage de la manette d'embrayage.

La manette doit toujours avoir une course à vide (C) de 3 mm environ avant de commencer le débrayage.

Pour régler ce jeu, agir sur le registre (2) après avoir enlevé le capuchon en caoutchouc (1); tournant le registre dans le sens indiqué par la flèche (A), on réduit le jeu (C); alors qu'en tournant dans le sens indiqué par la flèche (B) on augmente le jeu.

Le groupe de réglage situé du côté droit du fourreau cadre offre, une autre possibilité de réglage. Desserrer d'abord le contre écrou (3) et ensuite opérer sur le levier de commande réglage comme indiqué pour le registre.

Une fois que le réglage est terminé, serrer le contre écrou (3) contre le registre (2). La mesure (D) de contrôle sur le moteur doit être d'environ 115 mm.



Einstellung der Kupplung.

Der Kupplungshebel muß immer einen Leerhub (C) von ca. 3 mm haben, bevor die Kupplung betätigt wird.

Zur Einstellung des Spiels, auf Einstellschraube (2) einwirken, nachdem die Gummikappe (1) herausgenommen worden ist; dreht man die Einstellschraube in den durch Pfeile (A) gezeigten Sinn, wird das Spiel (C) geringer; dreht man die Einstellschraube in den durch Pfeile (B) gezeigten Sinn, wird das Spiel grösser.

Eine weitere Einstellmöglichkeit, wird von der Einstellgruppe auf der rechten Seite des Gestellrohrs gegeben. In der dargestellten Weise für die Einstellung auf dem Einstellrohr-Schalthebel, nachdem die Gegenmutter (3) gelockert wurde, verfahren. Nach erfolgter Einstellung die Gegenmutter (3) erneut gegen das Register (2) festschrauben. Das Maß (D) zur Kontrolle des Motors muß ungefähr 115 mm sein.

Regulación palanca comando embrague.

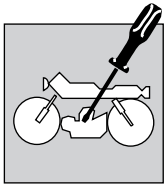
La palanca de comando debe tener siempre una carrera en vacío (C) de casi 3 mm antes de iniciar la desconexión del embrague.

Para regular este juego, actúe en el ajuste (2) después de extraer el capuchón de goma (1); girando el ajuste en el sentido indicado por la flecha (A) se reduce el juego (C) mientras girándolo en el sentido indicado por la flecha (B) se aumenta el juego.

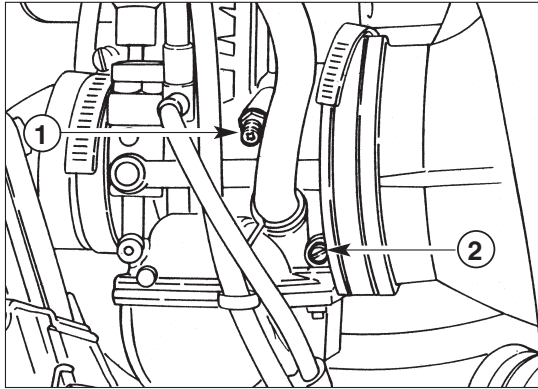
Otra ulterior posibilidad de ajuste es brindada, por el grupo de ajuste situado en el lado derecho del manguito del bastidor. Actuar, de la manera ilustrada para el ajuste, sobre la palanca de mando para el ajuste, después de haber aflojado la contratuerca (3). Una vez efectuado el ajuste, apretar de nuevo la contratuerca (3) contra el registro (2). La medida (D) de control en el motor debe ser de aproximadamente 115 mm.

- ▽ : senso di marcia
- : running direction
- : sens de direction
- : fahrtrichtung
- : sentido de marcha





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



Registrazione minimo

La registrazione del minimo deve essere effettuata solo a motore caldo e con il comando gas in posizione chiusa agendo nel modo seguente:

- girare la vite di registro minimo (1) sino ad ottenere un regime del motore piuttosto elevato (girare in senso orario per aumentare il regime, in senso antiorario per diminuirlo);
- girare la vite di registro del titolo della miscela (2) in senso orario o antiorario sino a quando il motore girerà il più regolarmente possibile;
- svitare progressivamente la vite (1) sino ad ottenere il minimo più appropriato.

Idling adjustment

Idling should be adjusted only when the engine is hot and throttle is closed, as follows:

- turn idle adjusting screw (1) so as to increase rpm (turn clockwise to increase rpms, counterclockwise to decrease rpm);
- turn fuel mixture adjusting screw (2) clockwise or counterclockwise until engine runs smoothly;
- gradually loosen screw (1) to ensure that engine runs properly.

Reglage du ralenti

Effectuer ce réglage avec moteur chaud et commande des gaz en position fermée, en opérant comme suit:

- tourner en sens horaire la vis de réglage du ralenti (1) pour élever le régime du moteur; la tourner en sens antihoraire pour le baisser;
- tourner en sens horaire (ou antihoraire) la vis de réglage du mélange (2) jusqu'à ce que la marche du moteur est la plus régulière possible;
- desserrer progressivement la vis (1) pour obtenir un ralenti correct.

Einstellung drehzahlminimum

Die Einstellung des Drehzahlminimums darf nur bei warmem Motor und mit dem Gasanlasser in geschlossener Stellung erfolgen, indem man folgendermassen vorgeht:

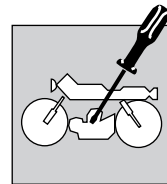
- die Schraube zur Einstellung (1) des Drehzahlminimums drehen bis man einen ziemlich hohen Lauf des Motors erreicht (in Uhrzeigersinn drehen, um den Lauf zu erhöhen, entgegen Uhrzeigersinn, um ihn herabzusetzen);
- die Einstellschraube für den Feingehalt der Mischung (2) in Uhrzeigersinn oder entgegen Uhrzeigersinn drehen, bis der Motor so regelmässig wie möglich läuft;
- die Schraube (1) progressiv losschrauben bis man das geeignetste Drehzahlminimum erreicht.

Regulacion ralenti

La regulación del ralenti debe ser efectuada sólo con el motor caliente y con el mando de la mariposa en posición cerrada actuando de la siguiente manera:

- gire el tornillo de regulacion del ralenti (1) hasta obtener un regimen del motor mas bien elevado (gire en el sentido de las manecillas del reloj para aumentar el régimen, en sentido contrario a las manecillas del reloj para disminuirlo);
- gire el tornillo de regulacion de la mezcla (2) en el sentido de las manecillas del reloj o en el contrario hasta que el motor gire lo mas regular posible;
- destornille paulatinamente el tornillo (1) hasta obtener el ralenti mas adecuado.

**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



Regolazione cavo comando gas.

Per verificare la corretta registrazione della trasmissione di comando gas operare nel modo seguente:

- rimuovere il cappuccio superiore in gomma;
- controllare spostando avanti e indietro la trasmissione, che vi sia un gioco di 1 mm circa;
- qualora ciò non avvenisse sbloccare il controdado (1) e ruotare opportunamente la vite di registro (2) (svitandolo si diminuisce il gioco, avvitandolo lo si aumenta);
- bloccare nuovamente controdado (1).

Anche sulla trasmissione posta sul coperchio del carburatore si deve riscontrare un gioco di 1 mm circa; in caso contrario operare la registrazione nel modo sopra descritto, dopo aver rimosso il cappuccio di protezione.

Throttle control cable adjustment.

Check proper adjustment of the throttle control cable by operating as follows:

- remove the upper rubber cap;
- move the flexible cable forward and backward to make sure that 0.039 in. approx. clearance is provided;
- if it is not so, release the lock nut (1) and suitably rotate the adjuster (2);
- tighten the lock nut (1) again;

A clearance of 1 mm approx. is to be provided also on the cable located on the carburettor cover; otherwise make the adjustment as described above, after removing the protection cap.

Réglage du câble de commande du gaz.

Pour vérifier le réglage de la transmission du gaz, procéder de la façon suivante:

- retirer le bouchon en caoutchouc supérieur;
- déplacer la transmission en avant et en arrière afin de vérifier s'il y a un jeu d'1 mm environ;
- dans le cas contraire, débloquer la contre-écrou (1) et tourner de façon appropriée la vis de réglage (2)
- bloquer de nouveau la contre-écrou (1);

Il doit y avoir aussi un jeu d'environ 1 mm sur la transmission située sur le couvercle du carburateur; dans le cas contraire, régler selon les indications ci-dessus, après avoir enlevé le capuchon de protection.

Einstellung des Gassteuerkabels.

Zur Kontrolle der Einstellung des Gassteuerkabels geht man wie folgt vor:

- Die obere Gummikappe abnehmen.
- Kontrollieren, ob ein Spiel von ungefähr 1 mm vorliegt, wobei man das Kabel nach vorne oder nach hinten verstellt.
- Falls das nicht der Fall sein sollte, die Gegenmutter (1) lösen und die Stellschraube (2) entsprechend drehen.
- Die Gegenmutter (1) wieder festziehen.

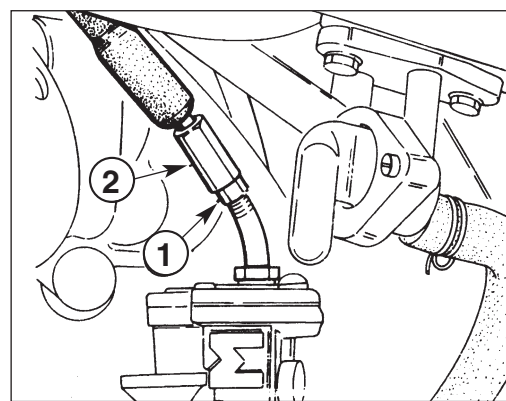
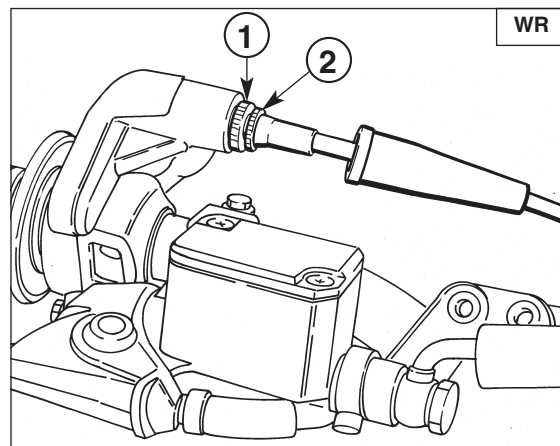
Auch an dem Kabel am Vergaserdeckel muß ein Spiel von ungefähr 1 mm vorliegen. Falls das nicht der Fall ist, nimmt man die Einstellung wie oben beschrieben vor, nachdem man die Schutzkappe abgenommen hat.

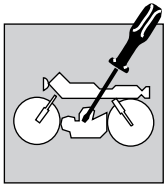
Regulación cable comando combustible.

Para verificar la correcta registraci3n de la transmisi3n de comando combustible proceder en el modo siguiente:

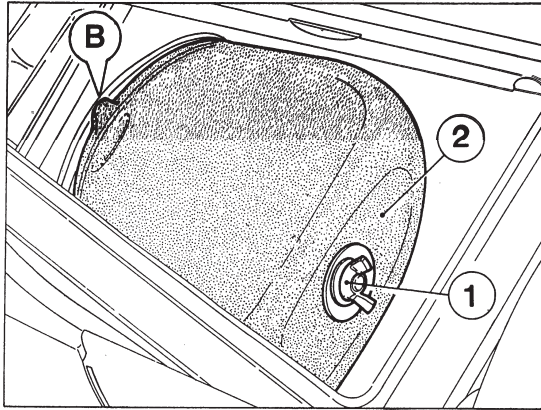
- remover la cubierta superior en goma;
- controlar moviendo adelante y atrs la transmisi3n, que tenga un juego de 1 mm casi;
- en caso que 3sto no sucediera, desbloquear la contra-tuerca (1) y rotar oportunamente los tornillos de ajuste (2);
- blocar nuevamente la contra-tuerca (1).

Aunque sobre la transmisi3n puesta sobre la cubierta del carburador se debe contraponer un juego de 1 mm casi, en caso contrario efectuar la registraci3n en el modo arriba descrito, despu3s de haber removido la cubierta de protecci3n.





**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



- 1) Vite fiss. filtro / Screw
2) Filtro completo / Whole filter
3) Filtro aria / Air filter element
4) Telaio / Frame

Pulizia filtro aria.

Per accedere al filtro aria procedere nel seguente modo:

- rimuovere la sella come indicato a pag. E.4;
- togliere la vite (1) e rimuovere il filtro completo (2);
- separare il filtro (3) dal telaio (4).

Lavare il filtro con un detergente specifico (CASTROL "Foam air filter cleaner" o prodotto simile) ed asciugarlo perfettamente (lavare il filtro con benzina solo in caso di necessità).

Immergerlo in olio speciale per filtri (CASTROL "Foam air filter oil" o prodotto simile) e strizzarlo per far uscire l'olio superfluo.

Mettere del grasso sul bordo del filtro dal lato dell'alloggiamento per ottenere una buona tenuta.

Nel rimontare il filtro nel proprio alloggiamento, assicurarsi che l'appendice (B) sia rivolta verso l'alto e che lo spigolo (C) si trovi sul lato inferiore sinistro della scatola filtro.

Air filter cleaning.

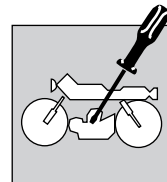
Access to the air filter is allowed as follows:

- remove the saddle as shown on page E.4.
- remove the screw (1) and the whole filter (2);
- remove the air filter element (3) from frame (4).

Wash the filter with a specific detergent (CASTROL "Foam air filter cleaner" or similar) then dry it fully (wash filter with gasoline only in case of necessity). Plunge the filter in special oil for filters (CASTROL "Foam air filter oil" or similar), then wring it to drain superfluous oil.

To ensure tight fit, slightly grease filter edge on side facing filter housing.

While re-inserting the filter into its housing, make sure that piece (B) is turned upwards and edge (C) is on the left lower side of the filter case.



Nettoyage du filtre à air.

Pour atteindre le filtre à air, procéder de la façon suivante:

- ôter la selle d'après les instructions à la page E.4.
- enlever la vis (1) et le filtre complet (2);
- séparer le filtre à air (3) du cadre (4).

Laver le filtre avec un détergent spécifique (CASTROL "Foam air filter cleaner" ou produit similaire) et lui essuyer parfaitement (laver le filtre avec essence seul en cas de nécessité). Le plonger en huile spéciale pour filtres (CASTROL "Foam air filter oil" ou produit similaire) et l'essorer pour faire sortir l'huile superflue.

Pour avoir une bonne étanchéité, graisser le borde du filtre dans la direction du logement. Lorsque le filtre est remis en place, s'assurer que l'extrémité (B) soit tournée vers le haut et que l'angle (C) se trouve sur le côté inférieur gauche de la boîte filtre.

Reinigung des Luftfilters.

Um Zugang zum Luftfilter zu bekommen, geht man wie folgt vor:

- den Sattel, wie auf Seite E.4 angegeben, abnehmen;
- Die Schraube (1) herausnehmen und den kompletten Luftfilter (2) abnehmen;
- Den Luftfilter (3) vom Rahmen (4) trennen.

Den Filter mit einem spezifischen Reinigungsmittel waschen (CASTROL "Foam air filter cleaner" oder ein ähnliches Produkt) und es sorgfältig reinigen (den Filter mit Benzin waschen nur bei Notwendigkeit).

Den Filter in Spezial-Filteröl (CASTROL "Foam air filter oil" oder ein ähnliches Produkt) eintauchen lassen, danach sorgfältig ausringen, um das ueberschuessige Oel ausfliessen zu lassen.

Öl ausfliessen zu lassen.

Zur Erreichung eines guten Halts auf der Seite des Gehäuses Fett auf den Rand des Filters auftragen.

Beim Wiederzusammensetzen des Filters in sein Lager sich vergewissern, dass der Endteil (B) nach oben gerichtet ist und die Kante (C) auf der unteren linken Seite des Filtergehäuses ist.

Limpieza filtro de aire.

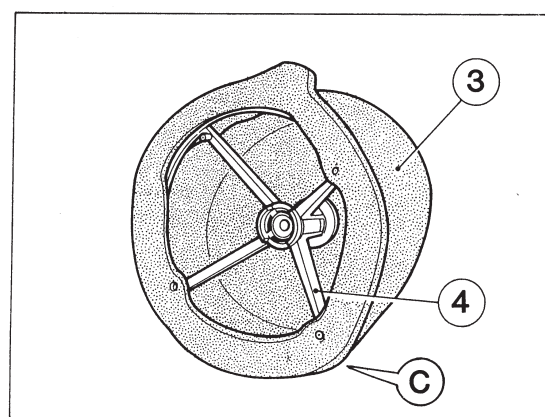
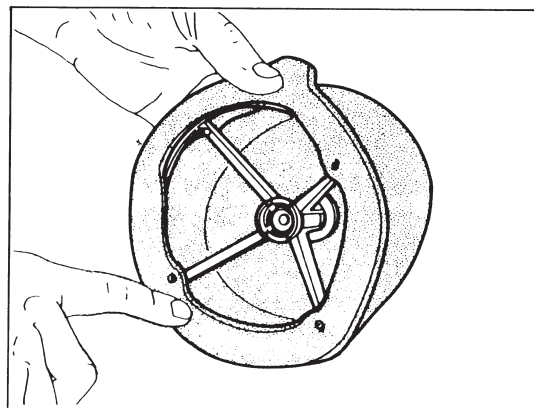
Para tener acceso al filtro de aire, proceder en la siguiente forma:

- retirar el sillín tal y como indicado en la página E.4;
- saque el tornillo (1) y remueva el filtro completo (2);
- separe el filtro aire (3) del bastidor (4).

Lavar el filtro con un detergente específico (CASTROL "Foam air filter cleaner" o producto similar) y séquelo perfectamente (lavar el filtro con gasolina sólo en caso de necesidad). Sumérjalo en aceite especial por filtros (CASTROL "Foam air filter oil" o producto similar) y estrujarlo para hacer salir el en aceite superfluo.

Coloque grasa sobre los bordes del filtro del lado de su alojamiento a fin de obtener una buena estabilización.

Al volver a montar el filtro en su alojamiento, asegurarse de que la oreja (B) esté dirigida hacia arriba y que la arista (C) se encuentre en el lado inferior izquierdo de la caja del filtro.



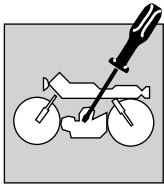
A) Couvercle boîte filtre / Filterkastendeckel / Tapa de la caja filtro

1) Vis / Schraube / Tornillo

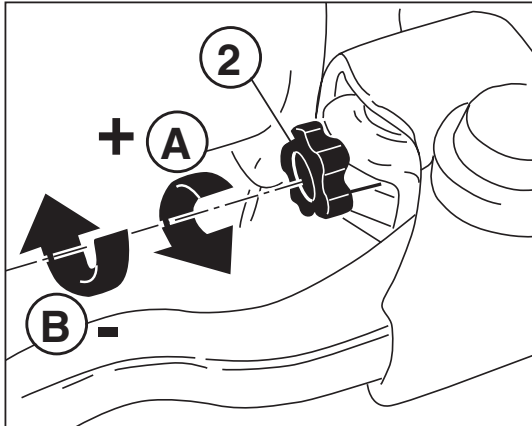
2) Filtre complet / Kompletter Filter / Filtro completo

3) Filtre à air / Luftfilter / Filtro aire

4) Cadre / Rahmen / Bastidor



**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



Regolazione leva comando freno anteriore.

Il registro (2) posto sulla leva di comando consente di regolare la corsa a vuoto (a). La corsa a vuoto (a) deve essere almeno di 3 mm.

Adjusting front brake control lever.

The adjuster (2), located on the control lever, allows adjusting of the free play (a). Free play (a) must be at least 3 mm (0.1 in.).

Réglage du levier de commande frein avant.

Le registre (a) met sur le levier de commande il permet de changer la position de la course à vide (a). La course à vide (a) doit être au moins de 3 mm.

Einstellung des Fusshebels für dei Vorderradbremse.

Den Einstellungsschraube (2), fand auf dem Kontrollhebel, erlaubt das Einstellen vom freien Spiel (a). Freies Spiel (a) muß wenigstens 3 sein mm.

Regulación palanca mando freno delantero.

El registro (2) sitio sobre la palanca de mando permite variar el juego (a). El juego (a) deberà ser sempre al menos de 3 mm.

CORSA A VUOTO

A: per aumentare il gioco
B: per diminuire il gioco

IDLE STROKE

A: to increase clearance
B: to decrease clearance

COURSE À VIDE

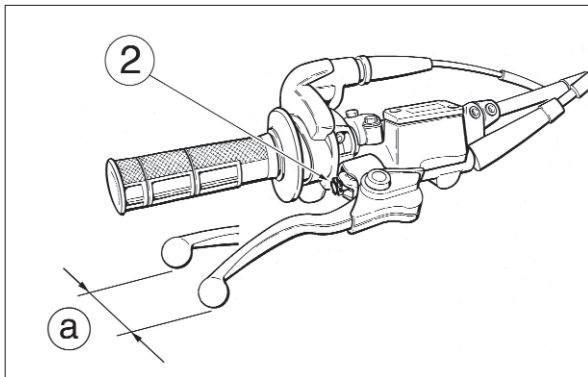
A: pour augmenter le jeu
B: pour diminuer le jeu

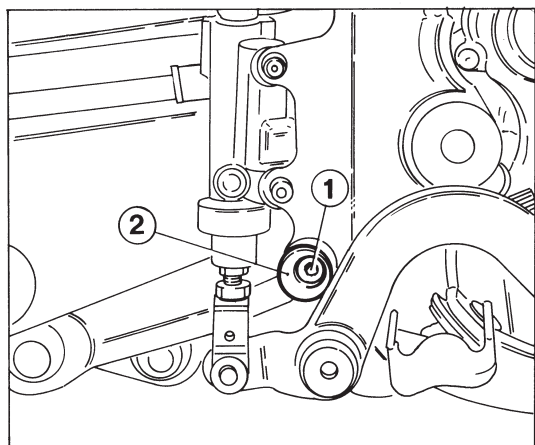
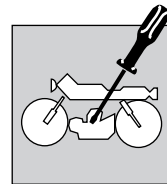
LEERHUB

A: das Spiel zu erhoehen
B: das Spiel zu verringern

CARRERA EN BLANCO

A: para aumentar el juego
B: para disminuir el juego





Regolazione posizione pedale freno posteriore.

La posizione del pedale di comando del freno posteriore rispetto all'appoggiapiède, può essere regolata a seconda delle esigenze personali. Dovendo procedere a tale registrazione operare nel modo seguente;

- allentare la vite (1);
- agire sulla camma di registro (2) ruotandola per abbassare o alzare il pedale;
- a regolazione effettuata serrare nuovamente la vite (1);

Dopo aver effettuato questa registrazione è necessario procedere a regolare la corsa a vuoto del pedale.

Rear brake pedal position adjustment.

The position of the rear foot brake pedal as to the footrest may be adjusted according to the individual needs. For the adjusting proceed as follows:

- unloose the screw (1);
- rotate the adjusting cam (2) thus lowering or to rise the pedal position;
- this operation done, tighten the screw (1).

The adjusting operation carried out, proceed to adjust the idle stroke of the pedal.

Réglage de la position de la pédale du frein arrière.

La position de la pedale de commande du frein arrière par rapport au repose-pieds, peut être réglée selon les exigences personnelles, de la façon suivante:

- desserrer la vis (1);
- agir sur la camme de réglage (2) en la tournant pour abaisser ou pour soulever la pédale;
- A la fin du réglage serrer la vis (1).

Après ce réglage il faut régler la course à vide de la pédale.

Positionseinstellung des Pedals der Hinterradbremse.

Die Stellung des Steuerpedals der Hinterradbremse in Bezug auf die Fusstuetze, kann je nach persoenlichen Erfordernissen reguliert werden. Hierzu wie folgt verfahren;

- die Schraube (1) loesen;
- den Nocken drehen, um den Fusshebel zu senken bzw. zu heben; nach der Einstellung, die schraube (2) wieder spannen;
- nach der Regulierung, die Schraube (1) wieder festziehen;

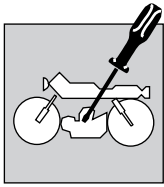
Nach dieser Einstellung ist es notwendig, den Leerlauf des Pedals nachzustellen.

Regulación posición pedal freno posterior.

La posición del pedal de comando del freno posterior respecto al apoya-pie, puede ser regulada según las exigencias personales. Debiendo proceder a tal registraci3n, operar en el modo siguiente:

- aflojar el tornillo (1);
- actuar sobre el excéntricos de registro (2) rotándolo para bajar o para levantar el pedal;
- a regulaci3n efectuada apretar nuevamente el tornillo (1);

Después de haber efectuada esta registraci3n es necesario proceder a regular la carrera a vacío del pedal.



REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES

Registrazione freno posteriore.

Il pedale di comando del freno posteriore, deve avere una corsa a vuoto "A" di 5 mm prima di iniziare l'azione frenante. Qualora ciò non si verificasse, procedere alla registrazione nel modo seguente:

- allentare il dado (2);
- agire sull'astina comando pompa (1) ruotandola nel senso indicato dalla lettera (B) per aumentare la corsa a vuoto oppure nel senso indicato dalla lettera (C) per diminuire detta corsa;
- a operazione effettuata serrare nuovamente il dado (2).

Rear brake adjustment.

The rear brake foot pedal shall have a 5 mm/0.196 in. "A" idle stroke before starting the braking action. Should this not happen, proceed to its adjusting as follows:

- unloose the nut (2);
- rotate the pump control rod (1) in the direction shown by the letter (B) thus increasing the idle stroke, or in the direction shown by the letter (C), to decrease the idle stroke;
- tighten the nut (2) at the end of the operation.

Réglage du frein arrière.

La pédale de commande du frein arrière doit avoir une course à vide "A" de 5 mm avant le départ de l'action de freinage. Si cela ne se vérifie pas, procéder comme suit:

- Desserrer l'écrou (2);
- Agir sur la tige de commande de la pompe (1) en la tournant dans le sens indiqué par la lettre (B) pour augmenter la course à vide ou dans le sens indiqué par la lettre (C) pour diminuer cette course;
- A la fin de ce réglage serrer l'écrou (2).

Einstellen der Hinterradbremse.

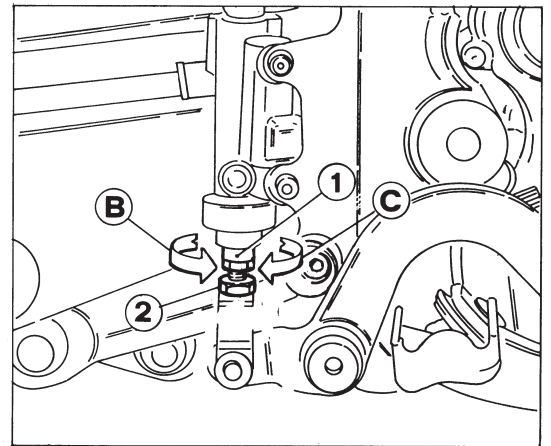
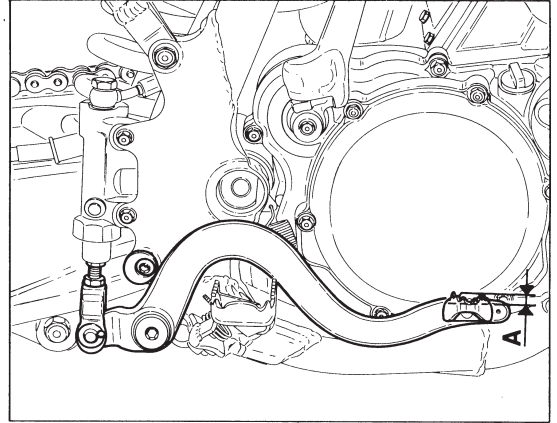
Das Pedal der Hinterradbremse soll vor Beginn der Bremswirkung einen "A" Leerlauf von 5 mm haben. Falls dies nicht der Fall sein sollte, fuer die Nachstellung wie folgt vorgehen:

- die Mutter (2) loesen;
- den Pumpensteuerstab (1) in die vom Buchstaben (B) gekennzeichnete Richtung drehen, um den leerlauf zu vergruessern, oder aber in die vom Buchstaben (C) angedeutete Richtung, um den Lauf zu verringern;
- nach der Regulierung die Mutter (2) wieder festziehen.

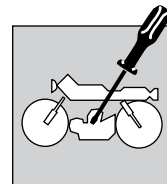
Regulación freno trasero.

El pedal del freno trasero debe tener una carrera en vacío "A" de 5 mm antes de empezar la acción de frenado. si ésto no se verificase regular de la siguiente manera:

- aflojar la tuerca (2);
- girar la varilla de mando de la bomba (1) en el sentido indicado por la letra (B) para aumentar la carrera en vacío, o en el sentido indicado por la letra (C) para disminuirla;
- una vez efectuada la operación apretar la tuerca (2).



**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



REGOLAZIONE DELLE SOSPENSIONI IN BASE A PARTICOLARI CONDIZIONI DELLA PISTA

Le indicazioni che seguono costituiscono una guida indicativa per la messa a punto delle sospensioni in funzione del tipo di terreno di impiego del motociclo. Prima di effettuare qualunque modifica ed anche in seguito, se la nuova registrazione fosse insoddisfacente, è necessario partire sempre dalla taratura standard aumentando o diminuendo gli scatti di registrazione di uno alla volta.

TERRENO DURO

Forcella: regolazione più morbida in compressione. Ammortizzatore: regolazione più morbida in compressione. In caso di percorso veloce, regolazione più morbida sia in compressione che in estensione per entrambe le sospensioni, quest'ultima modifica favorisce l'aderenza delle ruote sul terreno.

TERRENO SABBIOSO

Forcella: regolazione più dura in compressione, oppure sostituzione della molla standard con una più dura con contemporanea regolazione più morbida della compressione e più dura dell'estensione. Ammortizzatore: regolazione più dura in compressione e principalmente in estensione; agire inoltre sul precarico della molla per abbassare la parte posteriore della moto.

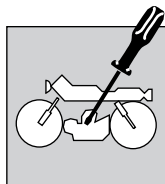
TERRENO FANGOSO

Forcella: regolazione più dura in compressione, oppure sostituzione della molla standard con una più dura. Ammortizzatore: regolazione più dura sia in compressione che in estensione oppure sostituzione della molla standard con una più dura; agire inoltre sul precarico della molla per alzare la parte posteriore della moto. La sostituzione delle molle su entrambe le sospensioni è consigliata per compensare l'aumento di peso della moto dovuto al fango accumulato.

NOTE

Se la forcella fosse troppo morbida o troppo dura in ogni condizione di registrazione, verificare il livello dell'olio nello stelo perchè potrebbe essere troppo basso o troppo alto ; ricordare che una quantità maggiore di olio nella forcella comporta uno spurgo aria più frequente. Se le sospensioni non reagiscono alle variazioni di taratura, verificare i gruppi di registro perchè potrebbero esseri bloccati. Le molle disponibili a richiesta, unitamente ai rispettivi distanziali di precarica, sono riportate al capitolo "Parti optional".





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES

ADJUSTING THE SUSPENSIONS ACCORDING TO PARTICULAR TRACK CONDITIONS

The following information is a useful guide for setting up the suspensions according to the road conditions. Always start from the standard calibration before making any change on the suspensions. Afterwards, increase or decrease the adjusting clicks one at a time.

HARD GROUND

Fork: softer compression adjustment. Shock absorber: softer compression adjustment. The softer adjustment for the two suspensions is also used both in compression and in extension when driving at top speed, in order to have better grip of the tires.

SANDY GROUND

Fork: have a harder compression adjustment, or replace the standard spring with a harder one, and make a softer compression adjustment and a harder extension adjustment at the same time. Shock absorber: have a harder compression, and especially a harder extension adjustment. Work on the spring preload to lower the motorcycle rear side.

MUDDY GROUND

Fork: have a harder compression adjustment, or replace the standard spring with a harder one. Shock absorber: have a harder compression and extension adjustments, or replace the standard spring with a harder one. Work on the spring preload to lift the motorcycle rear side. We advise replacing the springs of both suspensions to compensate the weight increase due to the piling of the mud.

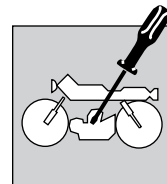
NOTE:

When the fork results as either too soft or too hard for any adjustment conditions, check the oil level inside the forkrod. The level can either be too low or too high. Remember that too much oil inside the fork will involve a more frequent air drainage. When the suspensions do not react to the changes of calibration, check that the adjusting units are not blocked.

The springs available upon request, together with the preload spacers, are shown on chapter "Optional parts list".



**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



REGLAGE DES SUSPENSION PAR RAPPORT AUX CONDITIONS DE LA PISTE

Les instructions suivantes sont une guide pour la mise en service des suspensions selon le type de terrain trouvé. Avant d'effectuer tout changement, et ensuite aussi, lors d'un réglage insuffisant il faudra partir toujours du tarage standard, en augmentant ou en diminuant les déclics de réglage un à la fois.

TERREIN DUR

Fourche: réglage en compression plus souple. Amortisseur: réglage en compression plus souple. En roulant à grande vitesse, il faudra un réglage plus souple des deux suspensions soit en compression, soit en extension. Ce réglage garantira une meilleure adhérence des pneus à la route.

TERREIN SABLEUX

Fourche: réglage en compression plus raide, ou remplacer le ressort standard avec un ressort plus raide, avec réglage de la compression plus souple, tandis que le réglage de l'extension sera plus raide. Amortisseur: réglage en compression, et spécialement en extension, plus raide.

Opérer sur la précharge du ressort pour baisser la partie arrière de la moto.

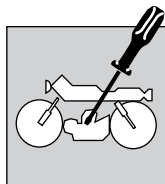
TERREIN BOUEUX

Fourche: réglage en compression, ou remplacer le ressort standard avec un ressort plus raide. Amortisseur: réglage en compression et en extension plus raide. Opérer sur la précharge du ressort pour soulever la partie arrière de la moto. Il est avis de remplacer les ressorts sur les deux suspensions pour compenser l'accroissement du poids de la moto, dû à la boue accumulée.

NOTE: Si la fourche est trop souple ou trop raide dans n'importe quelle condition de réglage, contrôler le niveau d'huile dans la tige, car il pourrait être trop bas ou trop haut. Se rappeler que l'huile en excès dans la fourche entraîne un curage d'air plus fréquent. Si les suspensions ne réagissent point aux changements de tarage, contrôler les groupes de réglage pouvant être bloqués.

Les ressorts disponibles sur demande, et les entretoises de précharge, sont indiqués au chapitre "Elements en option".





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES

EINSTELLUNG DER AUFHAENGUNG IM HINBLICK AUF BESONDERE GEGEBENHEITEN DER RENNSTRECKE

Die folgenden Angaben bilden eine weisende Führung zur Einstellung der Federungen entsprechend der Geländeart zur Motorradanwendung. Vor der Durchführung jeglicher Änderung und auch danach, falls die neue Einstellung unzufriedenstellend sein sollte, ist es erforderlich, immer von der Standard-Eichung auszugehen und die Einstellungsänderungen eine nach der anderen zu erhöhen oder zu verringern.

HARTES GELÄNDE

Gabel : Weichere Einstellung in Kompression. Stoßdämpfer : Weichere Einstellung in Kompression. Im Falle von Schnellstrecken, weichere Einstellung sowohl in Kompression als auch in Ausfederung für beide Federungen ; diese letzte Änderung begünstigt die Bodenhaftung der Räder.

SANDIGES GELÄNDE

Gabel : Härtere Einstellung in Kompression, oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren mit gleichzeitig weicherer Einstellung der Kompression und härterer Einstellung der Ausfederung. Stoßdämpfer: Härtere Einstellung in Kompression und hauptsächlich in Ausfederung ; außerdem die Federvorladung zum Senken des hinteren Motorradteils betätigen.

SCHLAMMIGES GELÄNDE

Gabel: Härtere Einstellung in Kompression, oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren.

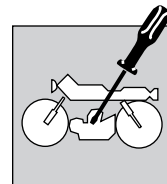
Stoßdämpfer : Härtere Einstellung sowohl in Kompression als auch in Ausfederung oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren ; außerdem die Federvorladung zum Heben des hinteren Motorradteils betätigen. Der Austausch der Federn auf beiden Federungen ist zum Ausgleich der Gewichtserhöhung des Motorrads wegen des angesammelten Schlammes empfehlenswert.

ANMERKUNG: Sollte die Gabel zu weich oder zu hart in jeden Einstellungsbedingungen sein, ist der Ölstand des Schaftes zu überprüfen, da er zu hoch oder zu niedrig sein könnte ; daran denken, daß eine größere Ölmenge in der Gabel zu einem häufigeren Luftablaß führt. Falls die Federungen nicht auf die Eichungs-Änderungen ansprechen, sind die Registergruppen zu überprüfen, da sie blockiert sein könnten.

Die auf Anfrage zur Verfügung stehenden Federn, zusammen mit den entsprechenden Vorladungs-Abstandsstücken, sind im Kapitel "Extra - teile" aufgeführt.



**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



REGULACION DE LAS SUSPENSIONES SOBRE LA BASE DE PARTICULARES CONDICIONES DE LA PISTA

Las siguientes indicaciones representan una guía indicativa para la puesta a punto de las suspensiones según el tipo de terreno en el que se va a usar el motociclo. Antes de efectuar cualquier modificación y también después, si el nuevo ajuste no fuera satisfactorio es necesario empezar siempre a partir del calibrado estándar aumentando o disminuyendo las posiciones de la regulación una a la vez.

TERRENO DURO

Horquilla: regulación más suave en compresión. Amortiguador: regulación más suave en compresión. En caso de marcha rápida, regulación más suave sea en compresión que en extensión para ambas las suspensiones; esta última modificación favorece la adherencia de las ruedas sobre el terreno.

TERRENO ARENOSO

Horquilla: regulación más dura en compresión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro con contemporánea regulación más suave en la compresión y más dura en la extensión. Amortiguador: regulación más dura en compresión y sobre todo en extensión; actuar además sobre la precarga del muelle para bajar la parte trasera de la moto.

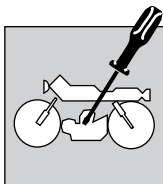
TERRENO FANGOSO

Horquilla: regulación más dura en compresión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro. Amortiguador: regulación más dura sea en compresión que en extensión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro; actuar además sobre la precarga del muelle para levantar la parte trasera de la moto. Se aconseja la sustitución de los muelles sobre ambas suspensiones al fin de compensar el aumento de peso debido a la acumulación de fango.

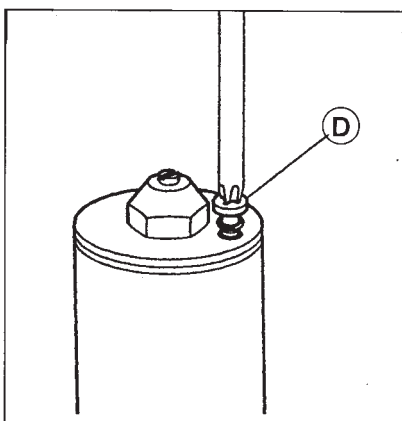
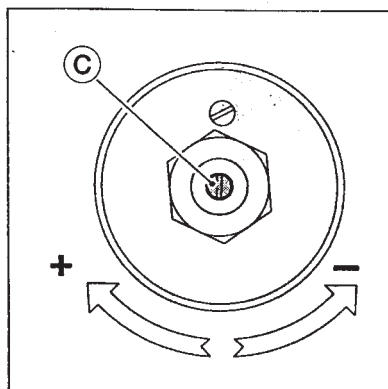
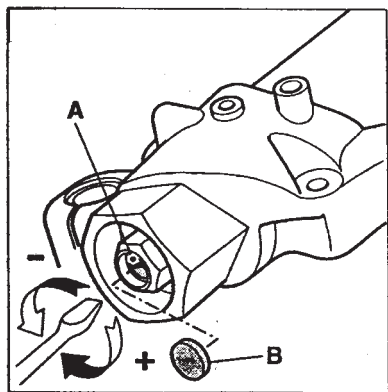
NOTAS: Si la horquilla fuera demasiado suave o demasiado dura en todas las condiciones de ajuste, controlar el nivel del aceite en el vástago ya que éste podría ser demasiado alto bajo o demasiado alto; hay que recordar que una cantidad mayor de aceite en la horquilla comporta una purga de aire más frecuente. Si las suspensiones no responden a la variación de calibrado, controlar los grupos de ajuste ya que podrían estar bloqueados.

Los muelles disponibles bajo pedido, junto a los relativos distanciadores de precarga, están indicados en el capítulo "Parti opcionales".





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



REGOLAZIONE FORCELLA 2009

a) COMPRESSIONE (REGISTRO INFERIORE)

Taratura standard: - 23 scatti.

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, rimuovere il tappo (B) e ruotare il registro (A) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopraccitati. Per ottenere una frenatura più dura, ruotare il registro in senso orario.

b) ESTENSIONE (REGISTRO SUPERIORE)

Taratura standard: -10 scatti

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro (C) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopraccitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

c) sfiato aria (da effettuare dopo ogni gara in caso di uso competitivo oppure mensilmente).

Porre il veicolo su un cavalletto centrale, estendere completamente la forcella ed allentare la valvolina (D). Serrare la valvolina ad operazione ultimata.

ADJUSTING THE FORK 2009

a) COMPRESSION (LOWER REGISTER)

Standard calibration: -23 clicks.

Remove plug (B) and turn register (A) clockwise to reach the position of fully closed; then, turn back by the mentioned clicks. Turn the register clockwise to obtain a harder braking action.

b) EXTENSION (upper register)

Standard calibration: - 10 clicks

To reset standard calibration turn register (C) clockwise to reach the position of fully closed; then, turn back by the mentioned clicks. To obtain a smoother braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder action.

c) AIR VENT (to carry out after each competition, or monthly). Set the motorcycle on a central stand and release the fork fully and loosen the air vent valve (D). Once this operation is over, tighten the valve.

REGLAGE FOURCHE 2009

a) COMPRESSION (REGISTRE INFÉRIEUR)

Tarage standard: -23 déclics.

Pour rétablir le tarage standard, ôter le bouchon (B) et tourner le registre (A) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière. Tourner la vis de réglage en sens horaire pour obtenir un action de freinage plus raide.

b) EXTENSION (REGISTRE SUPÉRIEUR)

Tarage standard: - 10 déclics.

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (C) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire. Renverser les opération pour obtenir une action de freinage plus raide.

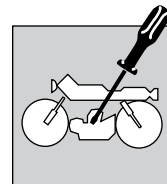
c) EVENT D'AIR (à effectuer après chaque compétition, ou tous les mois). Placer la moto sur la béquille centrale et détendre complètement la fourche et desserrer la soupape d'évent d'air (D). Dès que le travail est terminé serrer la soupape.

NOTA: Non forzare le viti di registro oltre la posizione di apertura e chiusura massima.

WARNING: Never force the adjusting screws beyond the maximum opening and closure positions.

NOTE: Ne jamais forcer les vis de réglage au delà des positions d'ouverture et de fermeture maximum.

**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



EINSTELLUNG GABEL 2009

a) EINFEDERUNG (UNTERES STELLGLIED)

Standardjustierung: -23 Klicks.

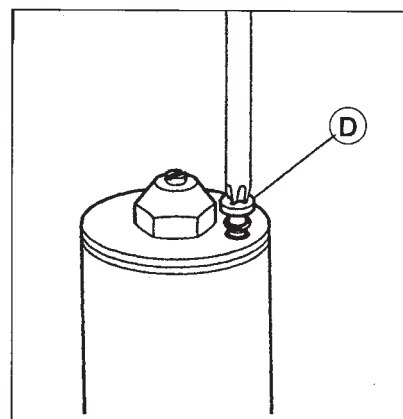
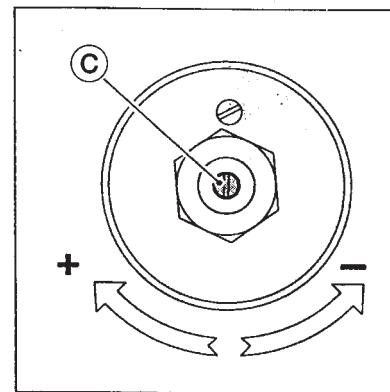
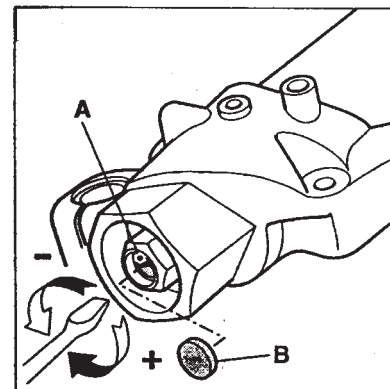
Will man die Standardjustierung wiederherstellen, den Stopfen (B) entfernen und das Stellglied (A) in den Uhrzeigersinn bis Zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine härtere Bremsung die Stellschraube in den Uhrzeigersinn drehen.

b) AUSFEDERUNG (OBERES STELLGLIED) Standardjustierung: - 10 Klicks

Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wieder herzustellen, das Stellglied (C) in den Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen; für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.

c) LUFTABLASS

Das Ventil (D) öffnen, das Motorrad auf einen mittigen Bock stellen und die Gabel vollständig ausstrecken (nach jedem Rennen oder monatlich). Das Ventil nach ausgeführtem Vorgang schliessen.



REGULACION HORQUILLA 2009

(a) COMPRESION (AJUSTE INFERIOR).

Calibrado estándar: -23 déclics.

En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, remueva el tapón (B) y gire el ajuste (A) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitatos cliks. Para obtener un frenado más duro, gire el ajuste en el sentido horario.

(b) EXTENSION (AJUSTE SUPERIOR).

Calibrado estándar: -10 déclics

En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (C) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

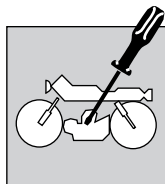
(c) PURGA DEL AIRE (a efectuar después de cada carrera en caso de uso competitivo o mensualmente). Ponga el vehículo en un caballete central y extienda completamente la horquilla y afloje la válvula (D), Cerrar la válvula una vea termina da la operación.

NOTE: Ne jamais forcer les vis de réglage au dela des positions d'ouverture et de fermeture maximum.

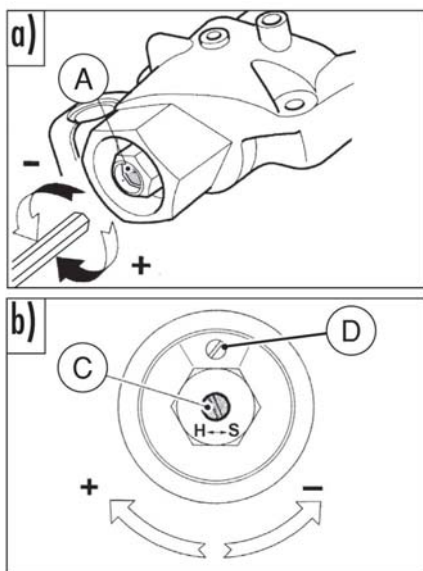
HINWEIS Stellschraube nicht jenseits der maximalen Öffnung bzw. Schliessung drehen.

NOTA: No forzar los tornillos de ajuste más allá de las posiciones máxima de apertura y cierre.





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



REGOLAZIONE FORCELLA 2010

a) COMPRESIONE (REGISTRO INFERIORE)

Taratura standard: -10 scatti

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro (A) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario;

agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

b) ESTENSIONE (REGISTRO SUPERIORE)

Taratura standard: -10 scatti

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro (C) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario;

agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

c) SFIATO ARIA (da effettuare dopo ogni gara in caso di uso competitivo oppure mensilmente).

Porre il veicolo su un cavalletto centrale, estendere completamente la forcella ed allentare la valvolina (D). Serrare la valvolina ad operazione ultimata.

ATTENZIONE!

NOTA: Non forzare le viti di registro oltre la posizione di apertura e chiusura massima.

ADJUSTING THE COMPRESSION FORK 2010

a) COMPRESSION (LOWER REGISTER)

Standard calibration: -10 clicks.

Remove plug (B) and turn register (A) clockwise until the position of fully closed is reached then, turn back by the mentioned clicks. To obtain a smoother braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder action.

b) EXTENSION (upper register)

Standard calibration: - 10 clicks.

To reset standard calibration turn register (C) clockwise to reach the position of fully closed; then, turn back by the mentioned clicks. To obtain a smoother braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder action.

c) AIR VENT (to carry out after each competition, or monthly).

Set the motorcycle on a central stand and release the fork fully and loosen the air vent valve (D). Once this operation is over, tighten the valve.

WARNING: Never force the adjusting screws beyond the maximum opening and closure positions.

Les tarages standard et les procédures de réglage sont indiquées ici desous.

REGLAGE FOURCHE 2010

a) COMPRESION (REGISTRE INFÉRIEUR)

Tarage standard : -10 clics

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (A) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire. Renverser les opération pour obtenir une action de freinage plus raide.

b) EXTENSION (REGISTRE SUPÉRIEUR)

Tarage standard : -10 clics

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (C) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte.

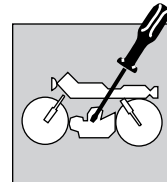
Ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire. Renverser les opération pour obtenir une action de freinage plus raide.

c) EVENT D'AIR (à effectuer après chaque compétition, ou tous les mois).

Placer la moto sur la béquille centrale et détendre complètement la fourche et desserer la soupape d'évent d'air (D). Dès que le travail est terminé serrer la soupape.

NOTE: Ne jamais forcer les vis de réglage au dela des positions d'ouverture et de fermeture maximum.

**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



EINSTELLUNG GABEL 2010

a) EINFEDERUNG (UNTERES STELLGLIED)

Standardjustierung: -10 Klicks

Will man die Standardjustierung wiederherstellen, und das Stellglied (A) in Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere

Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.

b) AUSFEDERUNG (OBERES STELLGLIED)

Standardjustierung: -10 Klicks

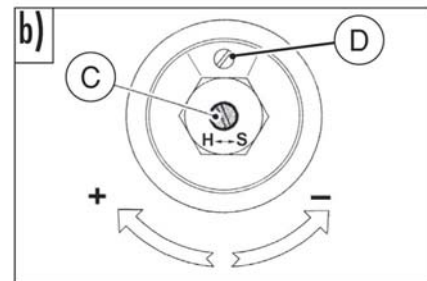
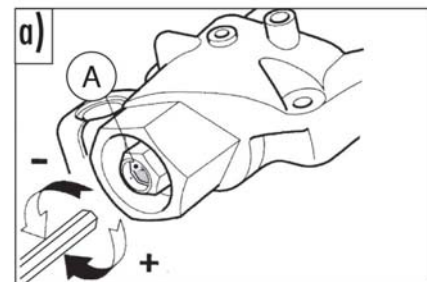
Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wieder herzustellen, das Stellglied (C) in den Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.

c) LUFTABLASS

Das Ventil (D) öffnen, das Motorrad auf einen mittigen Bock stellen und die Gabel vollständig ausstrecken (nach jedem

Rennen oder monatlich). Das Ventil nach ausgeführtem Vorgang schliessen.

HINWEIS Stellschraube nicht jenseits der maximalen Öffnung bzw. Schliessung drehen.



REGULACION HORQUILLA 2010

a) COMPRESION (AJUSTE INFERIOR)

Calibrado estándar: -10 déclics

En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (A) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sobrecitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

b) EXTENSION (AJUSTE SUPERIOR)

Calibrado estándar: -10 déclics

En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (C) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sobrecitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

c) PURGA DEL AIRE (a efectuar después de cada carrera en caso de uso competitivo o mensualmente).

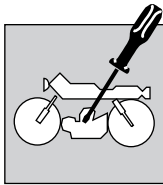
Ponga el vehículo en un caballete central y extienda completamente la horquilla y afloje la válvula (D).

Cerrar la válvula una vea terminada la operación.

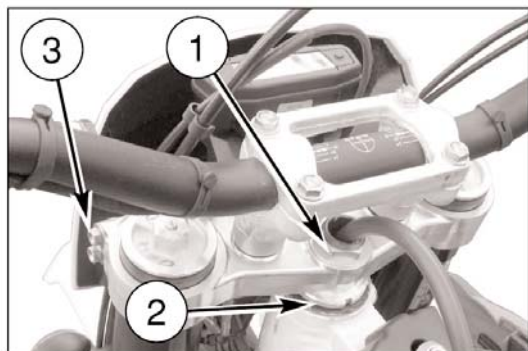
ATENCIÓN!

NOTA: No forzar los tornillos de ajuste más allá de las posiciones máxima de apertura y cierre.





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



Registrazione gioco dei cuscinetti dello sterzo.

Per motivi di sicurezza lo sterzo dovrebbe essere sempre mantenuto registrato in modo tale che il manubrio di guida ruoti liberamente ma senza gioco.

Per controllare la registrazione dello sterzo, posizionare sotto al motore un cavalletto o un blocco in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno.

Premere leggermente sulle estremità del manubrio per mettere in rotazione l'articolazione di sterzo; il manubrio dovrà ruotare senza sforzo. Mettetevi di fronte al motociclo, afferrate le estremità inferiori dei portasteli della forcella e tirate e spingete avanti e indietro; se si avverte gioco occorre eseguire la regolazione operando come segue:

- allentare il dado (1) del canotto di sterzo;
- allentare le quattro viti (3) di fissaggio della testa di sterzo alle canne portanti;
- ruotare in senso orario la ghiera (2) di registro del canotto di sterzo con l'apposita chiave speciale fino ad ottenere una corretta registrazione (il manubrio deve ruotare liberamente ma senza gioco);
- serrare il dado (1); (8÷9 Kgm; 78,4÷88,3 Nm; 57.9÷65.1 lb/ft)
- serrare le viti di bloccaggio degli steli alla testa di sterzo. (2,3÷2,7 Kgm; 22,5÷26,5 Nm; 16.6÷19.5 lb/ft)

Controllare di nuovo lo sterzo e regolare ulteriormente se necessario.

Adjustment of steering bearing play.

Due to safety reasons, the steering should always be kept adjusted so that the steering handlebar freely turns but without any play.

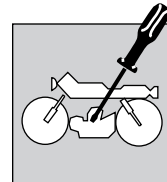
To check the steering adjustment, arrange a stand or a block under the motorcycle so that the front wheel is up from the ground. Slightly press against the handlebar ends in order to make the steering articulation turn; the handlebar should turn freely.

Stand before the motorcycle and, while grasping the lower ends of the fork stanchions, pull and push; if you feel a play it should be adjusted as follows:

- unloose the nut (1) of the steering sleeve;
- unloose the four screws (3) fastening the steering head to the bearing tubes;
- turn ring nut (2) for the steering sleeve adjustment clockwise using the special wrench, until the correct play adjustment is set.
- tighten the nut (1); (8÷9 Kgm; 78,4÷88,3 Nm; 57.9÷65.1 lb/ft)
- lock the legs clamping screws to the steering head. (2,3÷2,7 Kgm; 22,5÷26,5 Nm; 16.6÷19.5 lb/ft)

Check the steering again and adjust is further, if necessary.

**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



Réglage du jeu des coussinets de l'axe de direction.

Pour des raisons de sécurité le mécanisme de direction devrait être toujours bien réglé afin que le guidon tourne librement sans aucun jeu. Pour contrôler le réglage de l'axe de direction, positionner un support au dessous du moteur afin que la roue avant reste soulevée du sol. Appuyer légèrement sur les extrémités du guidon et faire tourner l'articulation de direction: le guidon devra tourner sans contrainte. Placez-vous face au motorcycle, saisissez les extrémités inférieures des porte-tiges de la fourche; tirez et poussez en avant et en arrière. S'il y a du jeu il faut exécuter le réglage comme suit:

- desserrer l'écrou (1) du manchon de direction;
- desserrer les quatre vis (3) de fixation de la rotule de direction aux tuyaux portants;
- tourner en sens horaire le collier (2) de réglage du fourreau de direction par la clé spéciale, jusqu'à obtenir le réglage correct du jeu.
- serrer l'écrou (1); (8÷9 Kgm; 78,4÷88,3 Nm; 57.9÷65.1 lb/ft)
- serrer les vis de blocage tiges à la tête direction. (2,3÷2,7 Kgm; 22,5÷26,5 Nm; 16.6÷19.5 lb/ft)

Contrôler de nouveau l'axe de direction et régler ultérieurement, le cas échéant.

Spieleinstellung der Steuergetriebelager.

Aus Sicherheitsgründen sollte das Lenkgetriebe immer so eingestellt sein, dass, die Lenkstange leicht dreht, aber kein Spiel hat. Zur Kontrolle der Steuergetriebeeinstellung, einen Bock oder einen Block derart unter den Motor stellen, dass das Vorderrad angehoben ist. Leicht auf das äussere Ende der Lenkstange drücken, um das Steuergelenk in Rotation zu bringen; die Lenkstange sollte ohne Muehe drehen. Stellen Sie sich vor das Motorrad, greifen Sie die unteren Enden der Schafthalterungen der Gabel und ziehen und drücken Sie diese nach vorne und nach hinten; falls ein Spiel festgestellt wird, ist es notwendig, eine Nachstellung vorzunehmen, hierzu wie folgt verfahren:

- die Mutter (1) des Lenkgetrieberohres loesen;
- die vier Arretierschrauben (3) des Lenkgetriebekopfes zu den Tragrohren loesen;
- die Einstell-Nutmutter (2) des Lenkrohrs mit dem dazu vorgesehenen Spezialschlüssel im Uhrzeigersinn drehen, bis eine richtige Einstellung des Spiels erreicht wird
- die Mutter (1) anziehen; (8÷9 Kgm; 78,4÷88,3 Nm; 57.9÷65.1 lb/ft)
- die Schrauben f. die Befestigung der Stangen zum Steuerungskopf zum vorgeschriebenen. (2,3÷2,7 Kgm; 22,5÷26,5 Nm; 16.6÷19.5 lb/ft)

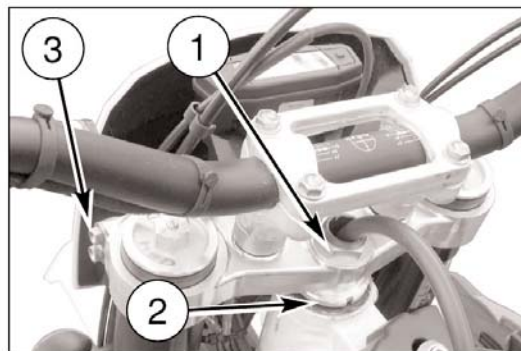
Die Lenkung noch einmal ueberpruefen und bei Bedarf weiter regulieren.

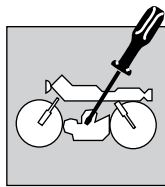
Registro juego de los cojinetes de la dirección.

Por motivos de seguridad la dirección debería estar siempre mantenida registrada en modo tal que el manubrio de guía rueda libremente pero sin juego. Para controlar la registración de la dirección, colocar debajo del motor un caballete o un bloque en modo que la rueda anterior esté levantada del terreno. Oprimir ligeramente la extremidad del manubrio para poner en rotación la articulación de la dirección; el manubrio deberá rotar sin esfuerzo. Posicionarse al frente de la motocicleta, coger las extremidades inferiores de los porta-varillas de la horquilla y tirar empujando adelante y atrás; si se advierte juego ocurre seguir la regulación operando como sigue:

- aflojar la tuerca (1) de la tubo de la dirección;
- aflojar los quattros tornillos (3) del fisaje de la cabeza de la direccion a las cañas portantes;
- girar en sentido horario la virola (2) de registro del contacto de dirección usando la llave especial correspondiente hasta conseguir un ajuste correcto del juego.
- apretar la tuerca (1); (8÷9 Kgm; 78,4÷88,3 Nm; 57.9÷65.1 lb/ft)
- apretar los tornillos de bloqueo de los vástagos a la cabeza de la dirección. (2,3÷2,7 Kgm; 22,5÷26,5 Nm; 16.6÷19.5 lb/ft)

Controlar de nuevo la dirección y regular ulteriormente si es necesario.





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES

Modifica posizione ed altezza manubrio

La posizione (a) e l'altezza (b) del manubrio possono essere modificati per meglio adattarsi alle Vostre esigenze di guida. Per effettuare le operazioni, rimuovere il cavallotto superiore (1) e quello inferiore (2) previo smontaggio delle relative viti di fissaggio (3) e (4).

a) Modifica posizione manubrio Ruotare di 180° il cavallotto inferiore per ottenere l'avanzamento o l'arretramento (10mm- 0.04 in.) della posizione del manubrio rispetto a quella iniziale.

b) Modifica altezza manubrio Rimuovere il distanziale inferiore (A) e sostituire la vite (4) con una di lunghezza L=65 mm.. Ultimata l'operazione, serrare le viti (3) a 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) e le viti (4) a 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).

Handlebar position and height change

The handlebar position (a) and height (b) can be changed for better suiting Your driving requirements. To effect these operations, remove the upper screw (3), upper clamp (1), lower screw (4) then lower clamp (2).

a) Handlebar position change Turn the lower clamp (2) 180° to move forward or backward (10mm- 0.04in.) the handlebar position with respect to the original setup.

b) Handlebar height change Remove the lower spacer (A) then replace the screw (4) with a new one of L=65 mm (2.56 in.) height. Once these operations are completed, tighten the screws (3) to 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/fts) and the screws (4) to 2,0-2,2 kgm (19,6- 21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/fts).

Modification de la position et de l'hauteur du guidon

La position et l'hauteur du guidon ils peuvent être changée pour mieux s'adapter à Vos exigences de guide. Pour effectuer cette opération, il est nécessaire de démonter les vis (3), le etau supérieur (1), les vis (4) et le etau inférieur (2).

a) Modification de la position du guidon Tourner le etau inférieur (2) de 180° pour avancer ou reculer (10mm - 0.04in.) la position du guidon en relation à cette initiale.

b) Modification de l'hauteur du guidon Enlever l'entertoise inférieur (A) et remplacer la vis (4) avec une de longueur L=65 mm Exécuter le remontage en opérant inversement et en serrant les vis (3) aux 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) et les vis (4) aux 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).

Modification de la position et de l'hauteur du guidon

La position et l'hauteur du guidon ils peuvent être changée pour mieux s'adapter à Vos exigences de guide. Pour effectuer cette opération, il est nécessaire de démonter les vis (3), le etau supérieur (1), les vis (4) et le etau inférieur (2).

a) Modification de la position du guidon Tourner le etau inférieur (2) de 180° pour avancer ou reculer (10mm - 0.04in.) la position du guidon en relation à cette initiale.

b) Modification de l'hauteur du guidon Enlever l'entertoise inférieur (A) et remplacer la vis (4) avec une de longueur L=65 mm Exécuter le remontage en opérant inversement et en serrant les vis (3) aux 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) et les vis (4) aux 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).

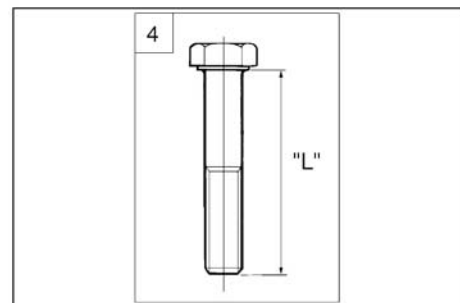
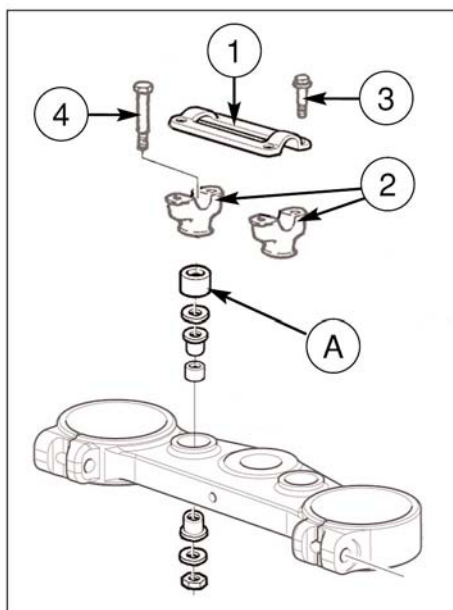
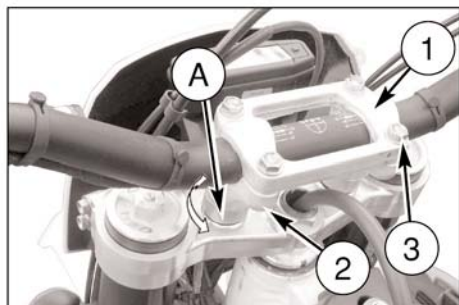
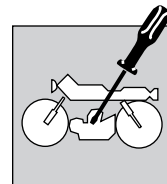
Modifica posición y altura del manillar

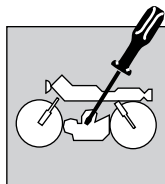
La posición (a) y la altura (b) del manillar pueden ser modificados por mejor conformarse con Su exigencias de guía. Para efectuar esta operación, es necesario bajar los tornillos (3) la abrazadera superior (1), los tornillos (4) y la abrazadera inferior (2).

a) Modificación posición del manillar Girar la abrazadera inferior (2) de 180° para avanzar o retroceder (10mm - 0.04in.) la posición del manillar en relación a esta inicial.

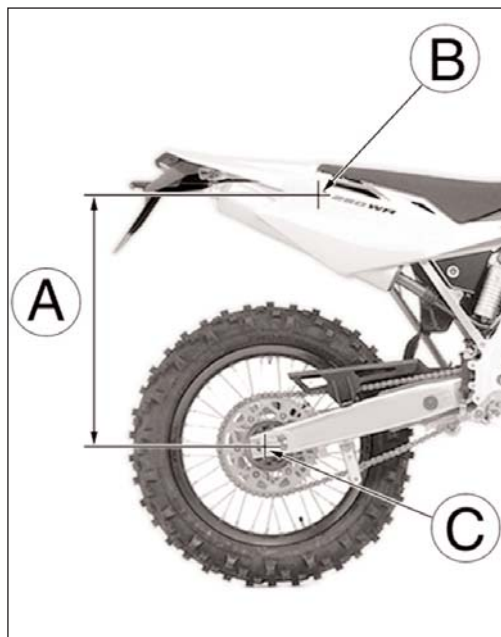
b) Modificación altura manillar Remover el separador inferior (A) y reemplazar el tornillo (4) con uno de largo L=65 mm Ejecutar el ensamblaje obrando contrariamente y apretando los tornillos (3) a 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) y los tornillos (4) a 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).

**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



B: asse vite fiss. pannello
C: asse perno ruota posteriore

B: axis of the panel screw
C: axis of the rear wheel pin

B: axe vis de fixation panneau
C: axe pivot roue arrière

B: Achse Befestigungsschraube der Verkleidung
C: Achse hinterer Radzapfen

B: eje tornillo fij. panel
C: eje perno rueda trasera

Regolazione "abbassamento" sospensione posteriore.

L'ammortizzatore posteriore deve essere registrato in funzione del peso del pilota e delle condizioni del terreno.

Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

1. Con il motociclo sul cavalletto misurare la distanza (A).
2. Fate sedere il pilota sulla moto con tutto l'equipaggiamento e nella normale posizione di guida.
3. Rilevare la nuova distanza (A).
4. La differenza tra queste due misurazioni costituisce l'ABBASSAMENTO della parte posteriore del motociclo.

L'abbassamento consigliato è di 100 mm con ammortizzatore freddo di 95 mm con ammortizzatore caldo.

5. Per ottenere il corretto abbassamento in relazione al peso del pilota, regolare il precarico della molla dell'ammortizzatore.

"Sag" adjustment of rear suspension.

The rear shock absorber must be adjusted according to the rider weight and track conditions.

Proceed as follows:

1. With motorcycle on the stand, measure distance (A).
2. The rider should sit on the motorcycle in the normal riding position with the full riding apparel.
3. Relief the new distance (A).
4. The difference between these two measurements constitutes the "SAG" of the motorcycle's rear end.

Suggested SAG: 100 mm/4 in. with cold shock absorber. 95 mm/3.7 in. with warmed up shock absorber.

5. To get the right SAG according to rider weight, adjust the shock absorber spring preload.

Réglage de "l'abaissement" de la suspension arrière.

Régler l'amortisseur arrière selon le poids du conducteur et suivant les conditions du sol. Agir comme suit:

1. Placer la moto sur la béquille et mesurer la distance (A).
2. Faites asseoir le pilote sur la moto avec tout l'équipement et dans la position normale de conduite.
3. Relever la nouvelle distance (A).
4. La différence entre ces deux mesurages représente l'"ABAISSEMENT" de la partie arrière de la moto.

L'abaissement conseillé est de 100 mm avec amortisseur froid. De 95 mm avec amortisseur chaud.

5. Pour obtenir l'abaissement correct en fonction de poids du conducteur, régler la précharge du ressort de l'amortisseur.

Einstellung der "Senkung" des hinteren Aufhängung.

Der hintere Stossdaempfer muss in Abhaengigkeit vom Fahrergewicht und von den Bodeneigenschaften eingestellt werden.

Zur Durchfuehrung der Operation, wie folgt vorgehen:

1. Mit dem Motorrad auf dem Bock die Entfernung (A) messen.
2. Lassen Sie den Fahrer mit seiner gesamten Ausrüstung und in der normalen Fahrstellung auf das Motorrad setzen.
3. Die neue Entfernung (A) ermitteln.
4. Der Unterschied zwischen beiden Messungen entspricht der "SENKUNG" des hinteren Teils des Motorrads.

Bai kaltem Stossdaempfer empfiehlt sich eine Senkung von 100 mm und mit warmen Stossdaempfer von 95 mm.

5. Um die korrekte Senkung in Abhaengigkeit von Fahrergewicht zu erreichen, die Vorspannung, der Stossdaempferfeder einstellen.

Regulación de la "disminución de altura" de la suspensión posterior.

El amortiguador trasero tiene que ser regulado en función del peso del piloto y de las condiciones del terreno.

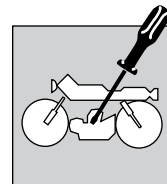
Para efectuar la operación proceda de la siguiente manera:

1. Con la moto sobre el caballete, mida las distancias (A).
2. El piloto debe sentarse sobre la moto con todo el equipo y en la posición normal de manejo.
3. Registre la nueva distancia (A).
4. La diferencia entre estas dos medidas constituye la DISMINUCION DE ALTURA de la parte trasera de la moto.

La disminución de altura aconsejada es de 100 mm con amortiguador frío y de 95 mm con amortiguador caliente.

5. Para obtener una correcta disminución de la altura en relación del peso del piloto, regule la precarga del resorte del amortiguador.

REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



Registrazione precarico molla ammortizzatore.

Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

1. Pulire la controgghiera (1) e la ghiera di registro (2) della molla (3).
2. Allentare la controgghiera per mezzo di una chiave a settore o con un punzone in alluminio.
3. Ruotare la ghiera di registro sino alla posizione desiderata.
4. Effettuata la registrazione in funzione del peso o dello stile di guida del pilota, bloccare saldamente la controgghiera (Coppia di serraggio: 5 Kgm).

La lunghezza standard della molla IN SEDE è la seguente:

248,5 ÷ 251,5 mm (9.78 ÷ 9.90 in.)



Adjusting the shock absorber spring preload.

Proceed as follows:

1. Clear ringnut (1) and adjusting nut (2) of the spring (3).
2. Either with a hook wrench or an aluminium punch, loosen the ringnut.
3. Turn the adjusting nut as required.
4. When the adjusting operation is over (according to rider weight and riding style), tighten the ringnut. (Torque for both ringnuts: 5 Kgm).

Standard length of the housed spring: 248,5 ÷ 251,5 mm (9.78 ÷ 9.90 in.)

Réglage de la précharge du ressort amortisseur.

Agir comme suit:

1. Nettoyer le contre-collier (1) et le collier de réglage (2) du ressort (3).
2. Desserrer le contre-collier à l'aide d'une clé à crochet, ou d'un poinçon en aluminium.
3. Tourner le collier de réglage jusqu'à la position désirée.
4. Une fois ce réglage effectué (en fonction de poids du conducteur et style de conduite), bloquer le contre-collier. (Couple de serrage: 5 Kgm).

Longueur standard du ressort dans son siège:

248,5 ÷ 251,5 mm (9.78 ÷ 9.90 in.)

Einstellung vorspannung stossdempferfeder.

Zur Durchführung des Operation, wie folgt vorgehen:

1. Die Gegennutmutter (1) und die Einstellnutmutter (2) reinigen die Spingfeder (3).
2. Die Gegennutmutter mittels eines Hakenschlüssels oder eines Aluminiumstempels lockern.
3. Die Einstellnutmutter bis in die gewünschte Stellung drehen.
4. Nachdem die Einstellung in Abhängigkeit von Fahrgewicht oder von dem Fahrstil durchgeführt worden ist, die Gegennutmutter fest blockieren (Drehmoment fuer beide Nutmutter: 5 Kgm).

Die Standardlänge der Feder IM SITZ ist die folgende :

248,5 ÷ 251,5 mm (9.78 ÷ 9.90 in.)

Regulación precarga resorte amortiguador.

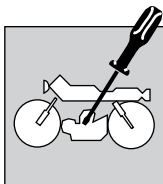
Para efectuar la operación proceda de las siguiente manera:

1. Limpie la contravirola (1) y la virola de regulación (2) de resorte (3).
2. Afloje la contravirola por medio de una llave de gancho o bien con un punzón de aluminio.
3. Gire la virola de regulación hasta la posición deseada.
4. Efectuada la regulación en función de peso del piloto y del estilo de conducción, bloquee firmemente la contravirola. (Par de torsion para ambas virolas: 5 Kgm).

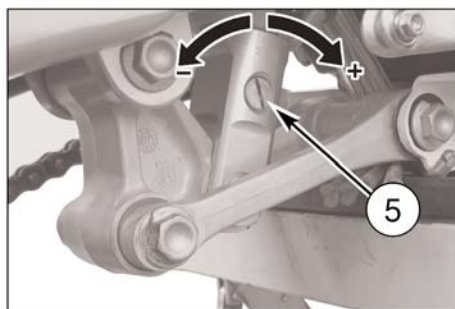
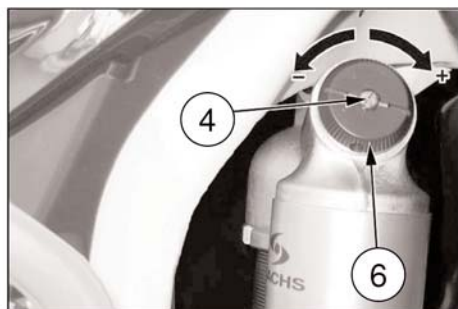
La longitud standard del muelle EN SEDE es la siguiente:

248,5 ÷ 251,5 mm (9.78 ÷ 9.90 in.)





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



REGISTRAZIONE FRENO IDRAULICO AMMORTIZZATORE

L'ammortizzatore è registrabile separatamente per la corsa di compressione e quella di estensione.

A) COMPRESSIONE - Taratura standard:

1) bassa velocità di
ammortizzazione: -1,5 scatti
(registro 4)

2) alta velocità di ammortizzazione: tutto aperto (registro 6)

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare i registri superiori (4) e (6) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare i registri in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

B) ESTENSIONE - Taratura standard: -1,5 scatti.

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro inferiore (5) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

SHOCK ABSORBER DAMPING ADJUSTMENT

Adjustment of the compression stroke is independent from the rebound stroke.

A) COMPRESSION - Standard calibration:

1) Low damping speed: -1,5 clicks (register 4)

2) High damping speed: maximum open (register 6)

To reset the standard calibration, turn upper registers (4) and (6) clockwise until reaching fully closed position. Return then back for the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the registers anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder braking action.

B) EXTENSION - Standard calibration: -1,5 clicks.

To reset the standard calibration, turn lower register (5) clockwise until reaching fully closed position. Return then back for the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder braking action.

REGLAGE AMORTISSEUR HYDRAULIQUE

La course de compression peut être réglée séparément de celle d'extension.

A) REGLAGE FOURCHE - Tarage standard:

1) Petite vitesse d'amortissement: -1,5 clics (registre 4)

2) Grande vitesse d'amortissement: tout ouvert (registre 6)

Pour rétablir le tarage standard, tourner les registres supérieurs (4) et (6) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte.

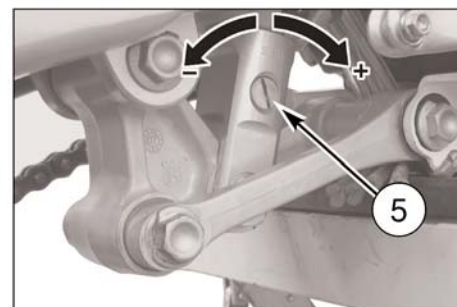
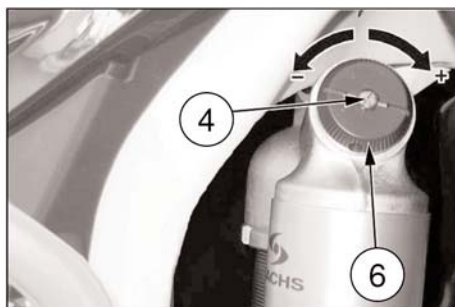
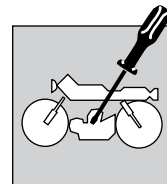
Retourner ensuite à l'arrière de déclics suscités. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner les registres en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus raide.

B) EXTENSION - Tarage standard: -1,5 clics.

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre inférieur (5) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner

ensuite à l'arrière de déclics suscités. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner le registre en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus rapide.

**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



EINSTELLUNG HYDRAULIKBREMSE STOSSDAEMPFER

Der Stosshaempfer ist separat fuer die Kompressionsbewegung und die Dehnungsbewegung einstellbar.

A) EINFEDERUNG - Standardjustierung:

1) Niedrige Dampfungsgeschwindigkeit: -1,5 Klicks (Einstellschraube 4)

2) Hohe Dampfungsgeschwindigkeit: -Völlig Geöfthen (Einstellschraube 6)

Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die obere Einstellschraube (4) und (6) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben genannt.

Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in umgekehrter Richtung drehen.

B) AUSFEDERUNG -Standardjustierung: - Völlig Geöfthen.

Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die untere Einstellschraube (5) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben genannt. Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in umgekehrter Richtung drehen.

REGULACION FRENO HIDRAULICO AMORTIGUADOR

El amortiguador se puede regular por separado para la carrera de compresión y la de extensión.

A) COMPRESION - Calibrado estándar:

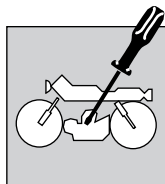
1) baja velocidad de amortiguación: -1,5 saltos (ajuste 4)

2) alta velocidad de amortiguación: totalmente abierto (ajuste 6)

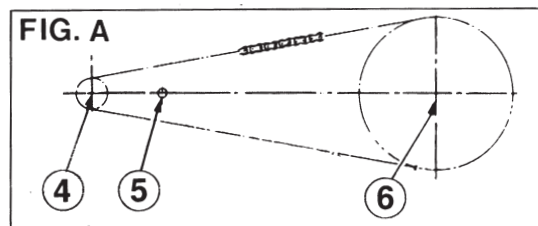
En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire los ajustes superior (4) y (6) en el sentido de las manecillas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás en luego volver atrás en saltos susodicho. Para obtener un frenado más suave, gire los ajustes en el sentido contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

B) EXTENSION - Calibrado

estándar: -1,5 Klicks. En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste inferior (5) en el sentido de las manecillas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás en saltos susodicho. Para obtener un frenado más suave, gire el ajuste en el sentido contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.



REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



Regolazione tensione catena.

Per regolare la tensione della catena è necessario abbassare la parte posteriore del motociclo, in modo da ottenere l'allineamento dell'asse pignone, asse rotazione forcellone e asse ruota posteriore come indicato nella figura, indi far ruotare di tre giri la ruota posteriore. In tale condizione la catena non deve risultare tesa pur essendo priva di freccia (Fig. A).

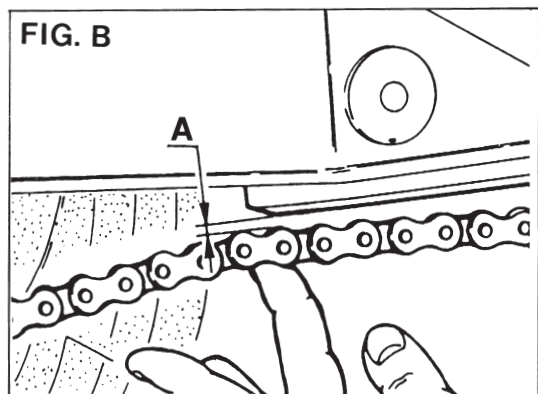
REGOLAZIONE RAPIDA (Fig. B).

Spingere la catena verso la parte terminale del pattino e verificare che la distanza "A" da quest'ultimo risulti compresa tra 0 e 2 mm.

Se così non risulta agire in questo modo:

- allentare sul lato destro il dado di fissaggio del perno ruota (1);
- allentare i controdadi (2) su entrambi i tendicatena e operare sulle viti (3) per ottenere il valore di tensione corretto;
- serrare i controdadi.

Dopo la regolazione controllare sempre l'allineamento della ruota e serrare a fondo il perno della stessa.



Lubrificazione catena

Lubrificare la catena attenendosi alle istruzioni che seguono.

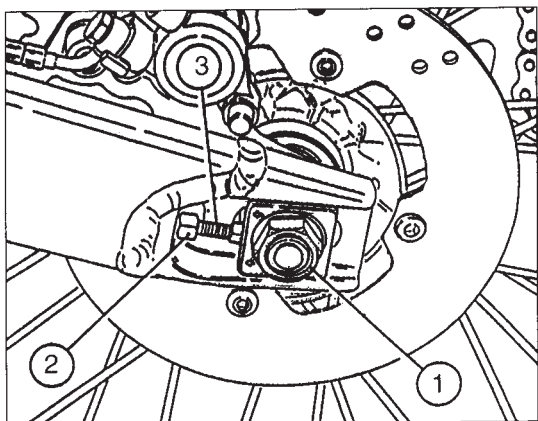
AVVERTENZA * : Non usare mai grasso per lubrificare la catena. Il grasso causa l'accumulo di polvere e fango che agiscono come abrasivi provocando l'usura rapida della catena, del pignone e della corona.

Smontaggio e pulizia

Quando la catena diventa particolarmente sporca, deve essere rimossa e pulita prima della lubrificazione. Procedere nel modo seguente:

Posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota posteriore sia sollevata dal terreno.

- 1- Rimuovere la protezione (3) del pignone, la molletta (1), il giunto (2) e la catena.
- 2- Controllare che la catena non sia usurata o danneggiata. Sostituirla sempre in accordo con la Tabella di Manutenzione Periodica o se risultano danneggiati i rulli o le maglie.
- 3- Controllare che non siano danneggiati il pignone o la corona.
- 4- Lavare e lubrificare la catena come sottodescritto.



LAVAGGIO CATENA SENZA ANELLI OR

Lavare con petrolio o nafta; se si usa benzina o specialmente trielina, bisogna asciugarla e lubrificarla per evitare ossidazioni.

LAVAGGIO CATENA CON ANELLI OR

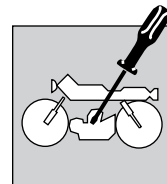
Lavare con petrolio, nafta o olio di paraffina; non usare benzina, trielina o solventi per non danneggiare gli anelli OR. Usare, in alternativa, spray specifici per catene con anelli OR.

LUBRIFICAZIONE CATENA SENZA ANELLI OR

Dopo l'asciugatura, immergere la catena se possibile in un lubrificante specifico al Bisolfuro di Molibdeno oppure in olio motore ad alta viscosità riscaldato per renderlo fluido.



**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



LUBRIFICAZIONE CATENA CON ANELLI OR

Lubrificare con un pennello sia le parti metalliche che quelle in gomma (OR) agendo esternamente ed internamente con olio motore di viscosità SAE 80-90.

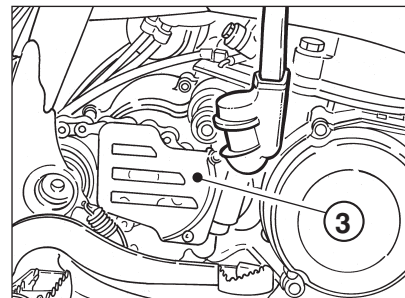
5- Se la catena è stata tagliata, rimontarla con l'ausilio del giunto.

6- Montare la molletta del giunto in modo che la parte chiusa sia rivolta nel senso di rotazione della catena, come mostra la figura.

NOTA * : Ai fini della sicurezza, il giunto è la parte più critica della catena di trasmissione. I giunti sono riutilizzabili se rimangono in ottime condizioni anche se è consigliabile montarne uno nuovo quando si rimonta la catena.

6- Registrare correttamente la catena come descritto a pagina D.38

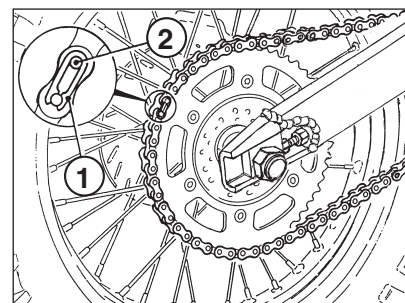
AVVERTENZA*: Il lubrificante per la catena NON deve venire a contatto con il pneumatico o il disco freno posteriori.



RULLO TENDICATENA, RULLO GUIDACATENA, GUIDACATENA, PATTINO CATENA

Controllare l'usura dei particolari sopracitati e sostituirli, se necessario.

AVVERTENZA * : Controllare l'allineamento del guidacatena. Nel caso si fosse piegato, potrebbe interferire con la catena provocandone la rapida usura. Si potrebbe inoltre verificare uno scarrucolamento della catena dal pignone.



Controllo usura catena, pignone, corona

Controllare l'usura della catena nel modo seguente:

- tendere completamente la catena per mezzo delle viti di registro;
- contrassegnare 20 maglie della catena;
- misurare la distanza tra il centro del 1° perno e quello del 21°.

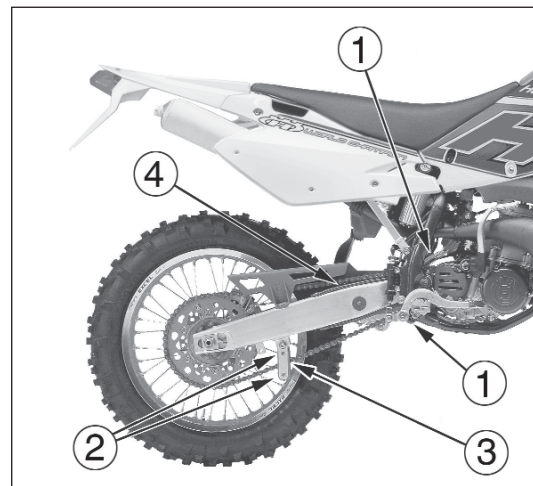
STANDARD	LIMITE DI USURA
317,5 mm	323 mm

Controllare eventuali danni o usura del pignone. Se questo presenta un'usura uguale a quella mostrata in figura, deve essere sostituito. Dopo aver smontato la ruota, è necessario verificare lo stato di usura dei denti della corona posteriore.

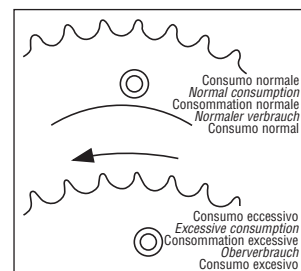
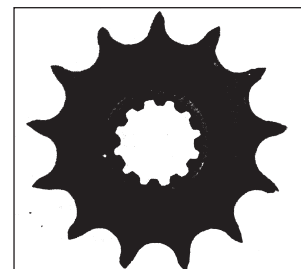
La figura a lato mostra il profilo dei denti in condizioni di usura normale ed eccessiva. Se la corona è eccessivamente usurata procedere alla sua sostituzione svitando le sei viti di fissaggio al mozzo.

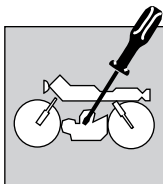
ATTENZIONE*: Il disallineamento della ruota provoca un'usura anormale con conseguenti condizioni di guida insicura.

Nota*: In presenza di terreno fangoso e umido, i residui che si depositano su corona, pignone e catena provocano un'ulteriore tensione di quest'ultima. Prevedendo l'impiego del motociclo in queste condizioni, tendere inizialmente di meno la catena. L'uso del motociclo sui terreni fangosi aumenta notevolmente l'usura di pignone, catena e corona posteriore.

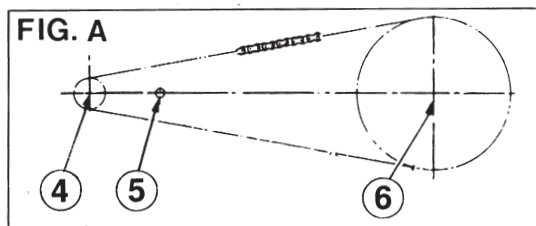


- 1- Rullo tendicatena
- 2- Rullo guidacatena
- 3- Guidacatena
- 4- Pattino catena





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



Chain tension adjustment.

To adjust the rear chain it is necessary to lower the rear part of motorcycle so to line up the drive sprocket axle, the rear swing arm axle and the rear wheel axle as shown on drawing.

Then let turn three times the rear wheel. Now the chain should not be tight (Fig. A).

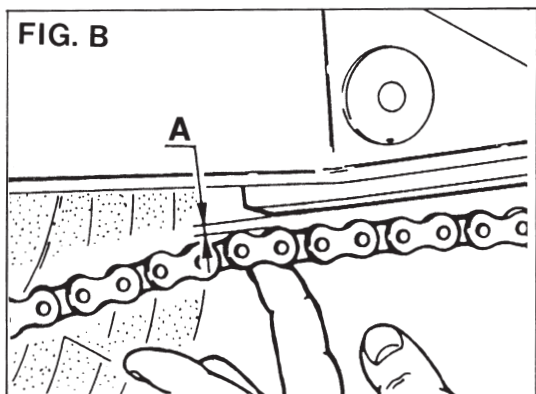
FAST ADJUSTMENT (Fig. B).

Push the chain towards the final part of runner and check that between the two elements a distance "A" from 0 to 2 mm/0.08 in. is present.

If this is not the case, go on as follows:

- unloose the fastening nut of the wheel pin on the right side(1);
- unloose the lock nuts (2) on both chain adjusters and turn the screws (3) to obtain the correct tension value;
- tighten the lock nuts.

After adjustment check that the wheel is lined up and tighten its axle.



Lubricating the chain

Lubricate the chain, following these instructions:

WARNING * : Never use grease to lubricate the chain. Grease helps to accumulate dust and mud, which act as abrasive and help to rapidly wear out the chain, the sprocket, and the crown.

Disassembling and cleaning

When particularly dirty, remove and clean the chain before lubrication.

Work as follows:

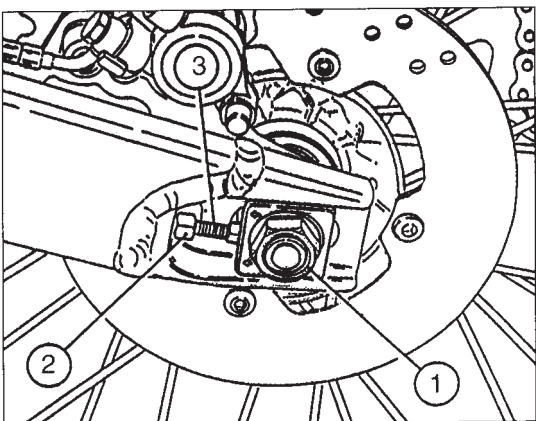
Set a stand or a block under the engine and see that the rear wheel is lifted from the ground.

1 -Remove the sprocket guard (3), the spring (1), the joint (2) and the chain.

2 - Check that the chain is neither worn out nor damaged. If the rollers or the links are damaged, replace the chain by following the instructions given in the Periodical Maintenance Table.

3 -Check that neither the sprocket nor the crown are damaged.

4 -Wash and clean the chain as described hereunder.



WASHING THE CHAIN WITHOUT OR

Wash using either oil or diesel oil. When using gasoline or trichloroethylene, clean and lubricate the chain to prevent oxidation.

WASHING THE CHAIN WITH OR

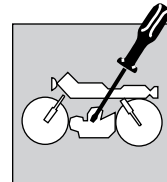
Wash using oil, diesel oil, or paraffin oil. Never use gasoline, trichloroethylene, or solvents, as the OR may suffer damages. Use instead special sprays for chains with OR.

LUBRICATING THE CHAIN WITHOUT OR

First dry, then plunge the chain in a bisulphide molybdenum lubricant, or in high viscosity engine oil. Warm up the oil before use.



**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



LUBRICATING THE CHAIN WITH OR

Lubricate all metallic and rubber (OR) elements using a brush, and use engine oil with SAE 80-90 viscosity for the internal and external parts.

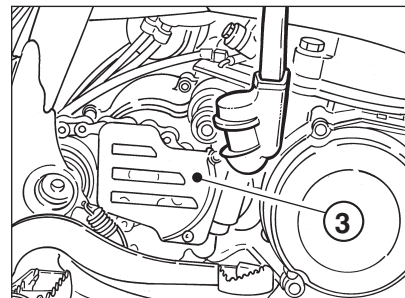
5 - If the chain has been cut, reassemble using a joint.

6 - Assemble the joint spring by turning the closed side to the chain direction of rotation as shown in figure.

NOTE * : Even if all the joints are reusable when in good conditions, for safety purposes we advise using new joints when reassembling the chain.

6 - Accurately adjust the chain as described on page D.40

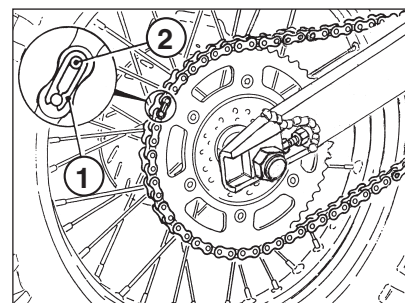
WARNING: The chain oil has NEVER to get in contact with the tires or the rear brake disk.



CHAIN TENSION ROLLERS, CHAIN DRIVING ROLLER, CHAIN GUIDE, CHAIN RUNNER

Check the wear of the above mentioned elements and replace them when necessary.

WARNING * : Check the chain guide alignment, and remember that a bent element can cause a rapid wear of the chain. In this case, a chain flailing from the sprocket may ensue.



Checking the wear of chain, pinion and sprocket

Proceed as follows:

- Fully stretch the chain with the adjusting screws.
- Mark 20 chain links.
- Measure the distance between 1st pin center and 21st pin center.

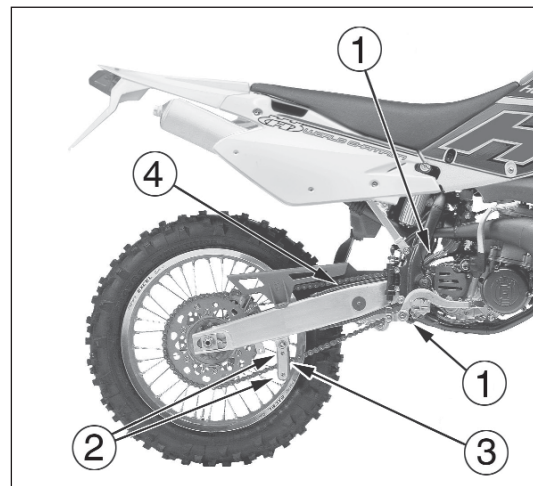
STANDARD	WEAR LIMIT
317,5 mm	323 mm

Check the pinion damages or wear and replace it should the wear degree be as the one shown in figure.

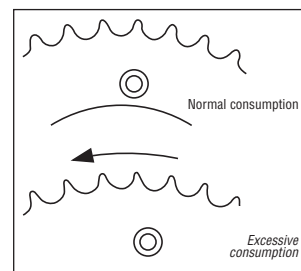
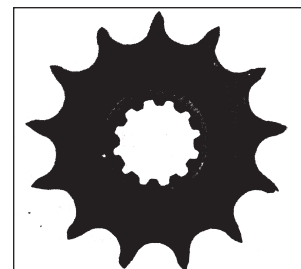
Remove the wheel and check the wear of the rear sprocket teeth. The figure shows the outline of teeth in normal and excessive wear. Should the sprocket be badly worn out, replace it by loosening the six fastening screws to the hub.

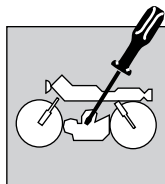
WARNING*: Misalignment of the wheel will result in abnormal wear and may result in an unsafe riding condition.

Note*: In muddy and wet conditions, mud sticks to the chain and sprockets resulting in an overtight chain. The pinion, the chain, and the rear sprocket wheel wear increases when running on muddy ground.

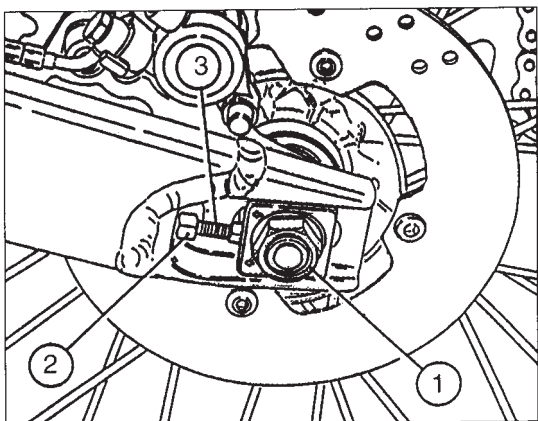
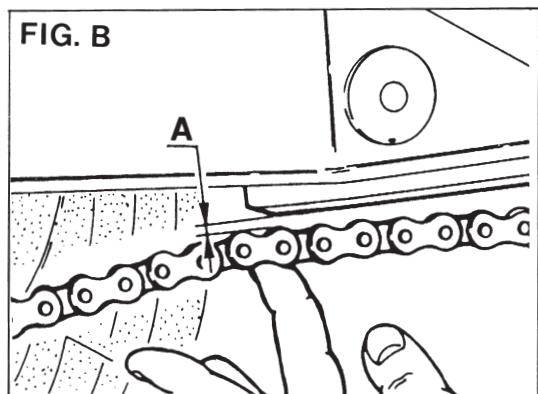
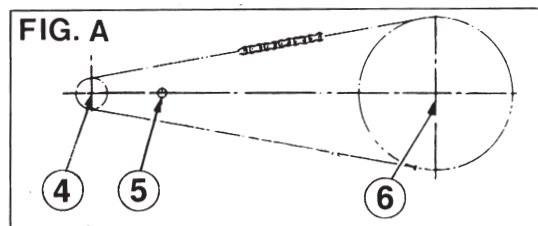


- 1- Chain tension roller
- 2- Chain driving roller
- 3- Chain guide
- 4- Chain slider





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



Réglage tension chaîne.

Pour régler la tension de la chaîne il est nécessaire d'abaisser la partie arrière du motorcycle en manière d'obtenir l'alignement de l'axe pignon, axe rotation fourche et axe roue arrière comme indiqué dans la figure, en faisant tourner de trois trous la roue arrière. En cette condition la chaîne ne doit pas résulter tendue même s'il n'y a pas aucune flèche (Fig. A).

RÉGLAGE RAPIDE (Fig. B).

Pousser la chaîne vers le partie final des patin en contrôlant que la distance "A" des deux éléments soit comprise entre 0 et 2 mm.

Au cas où cette condition ne résulterait pas, procéder comme suit:

- desserrer sur la droite l'écrou de fixation du pivot roue (1);
- desserrer le contre-écrou (2) sur les deux tendeurs de chaîne et tourner les vis (3) pour obtenir la valeur de tension correcte;
- serrer les contre-écrous.

Après le réglage vérifier toujours l'alignement de la roue et serrer très fort l'axe de la même.

Lubrification chaîne

Lubrifier la chaîne en suivant les instructions reportées ci-dessous:

AVIS * : Ne jamais utiliser de la graisse pour lubrifier la chaîne, car la graisse aide à ramasser la poussière et la boue qui, en agissant en tant qu'abrasives, provoquent l'usure rapide de la couronne, du pignon et de la chaîne.

DÉMONTAGE ET NETTOYAGE

Si la chaîne est très sale, la ôter et la nettoyer avant de la graisser. Opérer comme suit: Placer une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue arrière soulevée du sol.

- 1 - Oter la protection 3 du pignon, le ressort (1), le joint (2) et la chaîne.
- 2 - Contrôler que la chaîne ne soit pas usée ou endommagée et la remplacer en suivant les instructions données dans le Tableau d'Entretien Périodique. Contrôler les rouleaux et les mailles de la chaîne.
- 3 - Contrôler que le pignon et la couronne ne soient pas endommagés.
- 4 - Laver et lubrifier la chaîne en suivant les instructions données ci-dessous.

LAVAGE DE LA CHAÎNE SANS BAGUES D'ÉTANCHÉITÉ

Laver avec pétrole, mazout, ou huile de paraffine. L'usage de trichloréthylène ou d'essence prévoit l'essorage et le graissage de la chaîne, afin d'éviter toute oxidation.

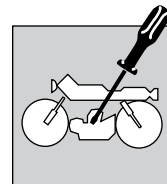
Lavage de la chaîne avec bagues d'étanchéité

Laver avec pétrole, mazout, ou huile de paraffine. Pour ne pas endommager les bagues d'étanchéité, ne jamais utiliser de l'essence, du trichloréthylène ou des solvants, mais utiliser des sprays spécifiques pour chaînes ou bagues d'étanchéité.

GRAISSAGE DE LA CHAÎNE SANS BAGUES D'ÉTANCHÉITÉ

Après l'essorage, plonger la chaîne dans un fluide lubrifiant au bisulfure de molybdène, ou dans une huile moteur à haute viscosité. Chauffer l'huile jusqu'elle devient fluide.

**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



GRAISSAGE DE LA CHAÎNE AVEC BAGUES D'ÉTANCHÉITÉ

Lubrifier les éléments en métal et en caoutchouc (bagues d'étanchéité) en utilisant une brosse. Enduire d'huile avec viscosité SAE 80-90 les parties intérieures et extérieures de la chaîne.

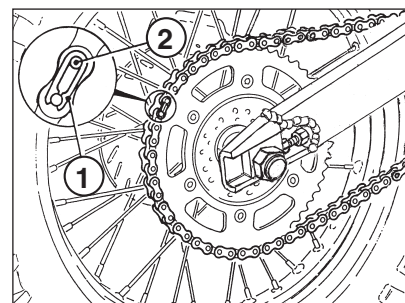
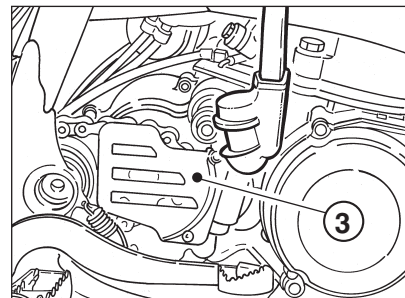
5 -Si la chaîne a été coupée, la remonter en utilisant un joint.

6 - Monter le ressort du joint de façon à avoir la partie fermée tournée dans le sens de rotation de la chaîne, ainsi comme a été indiqué dans la figure.

NOTA * : Le joint est l'élément plus important de la chaîne d'entraînement. Même si le joint est dans des bonnes conditions, pour plus de sécurité il est avis de monter un nouveau joint quand la chaîne est remontée.

6 -Régler la chaîne d'après la description à la page D.42

AVIS: Le lubrifiant de la chaîne NE DOIT JAMAIS entrer en contact du pneu ou du disque frein arrière.



ROULEAU TENDEUR DE CHAÎNE, ROULEAU DE GUIDAGE CHAÎNE, PATIN CHAÎNE

Contrôler l'usure des éléments susdits et les remplacer si nécessaire.

AVIS * : Contrôler l'alignement du rouleau de guidage chaîne. Veillez à ce que ce rouleau ne soit pas cintré, car il pourrait provoquer une usure excessive de la chaîne, ou un déraillement de la chaîne du pignon.

CONTROLE USURE CHAÎNE, PIGNON ET COURONNE

Agir comme suit:

- tendre la chaîne à l'aide des vis de réglage
- marquer 20 maillons de la chaîne
- mesurer la distance entre le centre due 1er pivot et celui du 21ème.

STANDARD	LIMITE D'USURE
317,5 mm	323 mm

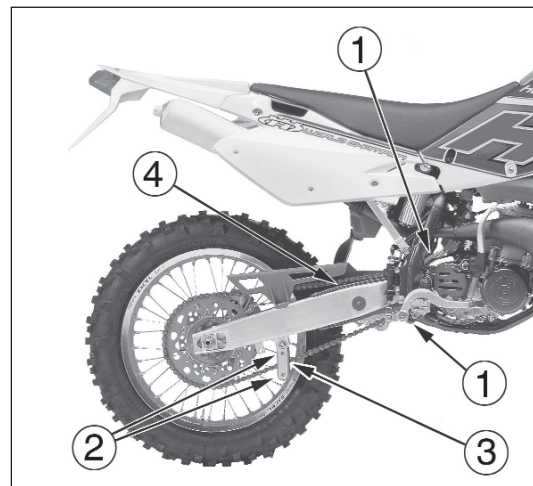
Contrôler l'usure ou les dommages éventuels du pignon, et le remplacer s'il présente une usure égale à celle montrée par la figure.

Après avoir démonté la roue, contrôler l'usure des dents de la couronne arrière. La figure ci-contre montre le profil des dents ayant une usure normale ou excessive.

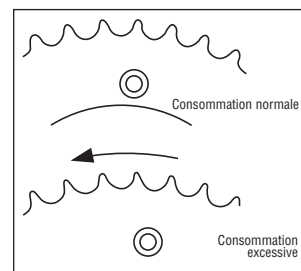
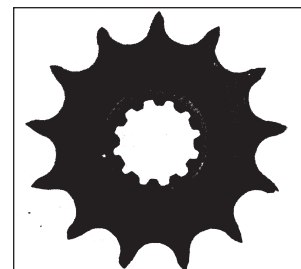
Si la couronne présente une usure excessive, la remplacer en desserrant les six vis de fixation au moyeu.

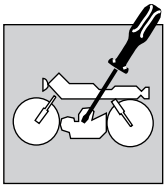
ATTENTION * : Le désalignement de la roue cause une usure anormale des pneus et des conditions de conduite point sûres.

NOTA * : Durant la marche sur des terrains boueux et humides, les résidus se déposant sur la couronne, le pignon et la chaîne, peuvent provoquer une tension ultérieure de cette dernière. L'usure du pignon, de la chaîne et de la couronne arrière accroît en roulant sur des terrains boueux.

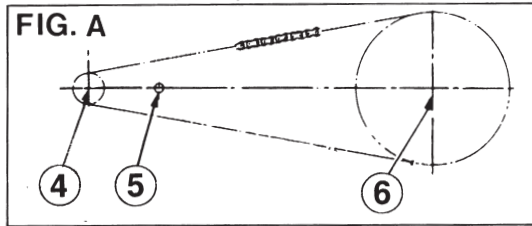


- 1- Rouleau tendeur de chaîne
- 2- Rouleau de guidage de chaîne
- 3- Guidage de chaîne
- 4- Patin de chaîne





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



Einstellung der Kettenspannung.

Zur Einregulierung der Kettenspannung der Hinterteil des Fahrzeugs senken bis eine perfekte Fluchtung der Ritzelachse, der Gabelschwingachse und der hinteren Radachse laut Abb. Erreicht wird, dann das Hinterrad auf 3 Drehungen rotieren lassen.

In diesem Zustand darf die Kette nicht gespannt sein auch wenn es kein Pfeil gibt (Bild A).

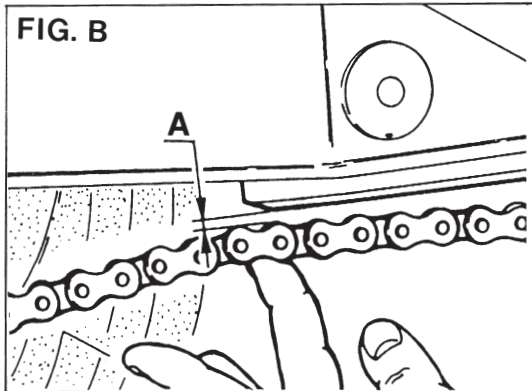
SCHNELLEINSTELLUNG (Bild B).

Die Kette gegen die Endteile Gleitbacke schieben und prüfen, daß der Abstand "A" von der letzteren zwischen 0 und 2 mm liegt.

Andernfalls, geht man wie folgt vor:

- Die Mutter für die Befestigung des Radbolzens auf der rechten Seite locken (1);
- Die Gegenmutter (2) auf beiden Kettenspannern lockern und die Schrauben (3) einstellen, um den korrekten Spannwert zu erhalten;
- Die gegenmutter festspannen.

In diesem Zustand darf die Kette nicht gespannt sein auch wenn es kein Pfeil gibt.



Ketten-Schmierung

Die Kette unter Einhaltung der folgenden Anweisungen schmieren.

WARNHINWEIS * : Niemals Fett zum Kettenschmieren benutzen. Das Fett verursacht Ansammlung von Staub- und Schlamm, welche wie Scheuermittel wirken und einen schnellen Verschleiß der Kette, des Ritzels und des Kranzes verursachen.

Ausbau und Reinigung

Wird die Kette besonders schmutzig, muß sie abgenommen und vor der Schmierung gereinigt werden. In der folgenden Weise vorgehen:

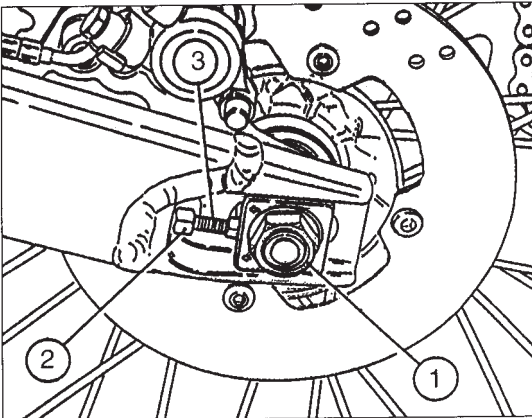
Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Hinterrad vom Boden abgehoben ist.

1- Den Schutz 3 des Ritzels, die Feder (1), das Anschlußstück (2) und die Kette.

2- Überprüfen, daß die Kette nicht abgenutzt oder beschädigt ist. Die Kette immer gemäß der Tabelle der periodischen Wartung austauschen oder falls die Rollen oder die Glieder beschädigt sind.

3- Überprüfen, daß der Ritzel oder der Kranz nicht beschädigt sind.

4- Die Kette, wie unten beschrieben, waschen und schmieren.



WASCHEN DER KETTEN OHNE OR-RINGE

Mit Petroleum oder Naphtha waschen ; wird Benzin oder insbesondere Trichloräthylen benutzt zur Vermeidung von Oxydation abtrocknen und schmieren.

Waschen der Kette mit OR-Ringen

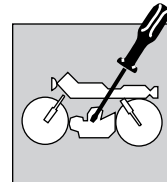
Mit Petroleum, Naphtha oder Paraffinöl waschen, kein Benzin, Trichloräthylen oder Lösemittel benutzen, um die OR-Ringe nicht zu beschädigen. In Alternative spezifische Spray für Ketten mit OR-Ringen benutzen.



SCHMIERUNG DER KETTE OHNE OR-RINGE

Nach dem Trocknen die Kette, falls möglich, in ein spezifisches Molybdändisulfid - Schmiermittel oder in Motoröl hoher Viskosität, erwärmt zur Flüssigerhaltung des Öls, tauchen.

REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



SCHMIERUNG DER KETTE MIT OR-RINGEN

Mit einem Pinsel sowohl die Metall- als auch die Gummitteile (OR) innen und außen mit Motoröl - Viskosität SAE 80-90 - schmieren.

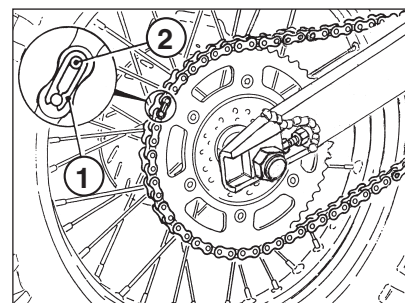
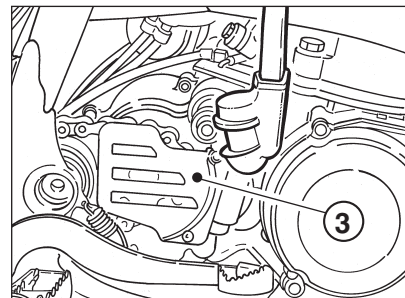
5- Ist die Kette geschnitten, diese mit Hilfe der Verbindung montieren.

6- Die Verbindungsklammer derart montieren, daß der geschlossene Teil in Kettendrehrichtung gerichtet ist, wie in der Abbildung dargestellt.

Anmerkung * : Aus Sicherheitsgründen ist die Verbindung der kritischere Teil der Übertragungskette. Die Verbindungen sind wiederverwendbar, wenn sie in einwandfreiem Zustand sind, auch wenn es empfehlenswert ist, beim Wiedereinbau der Kette eine neue zu montieren.

6- Die Kette richtig einstellen, wie auf Seite. D.44 beschrieben.

WARNHINWEIS : Das Ketten-Schmiermittel darf NICHT mit den Reifen oder der hinteren Brems Scheibe in Berührung kommen.



KETTENSPIANNUNGSROLLE, KETTENFÜHRUNGSROLLE, KETTENFÜHRUNG, KETTENSCHUH

Den Verschleiß der obengenannten Teile überprüfen und falls erforderlich, austauschen.

WARNHINWEIS * : Die Ausrichtung der Kettenführung überprüfen. Falls sie gebogen ist, könnte sie mit der Kette interferieren und den schnellen Verschleiß der Kette verursachen. Es könnte ebenfalls ein Abfallen der Kette vom Ritzel auftreten.

Kontrolle Verschleiss Kette, Ritzel, Kranz

Den Verschleiss wie folgt kontrollieren:

- die Kette mittels der Einstellschrauben komplett straffziehen;
- 20 Glieder der Kette kennzeichnen;
- den Abstand zwischen dem Zentrum des 1. Zapfens und dem des 21 messen.

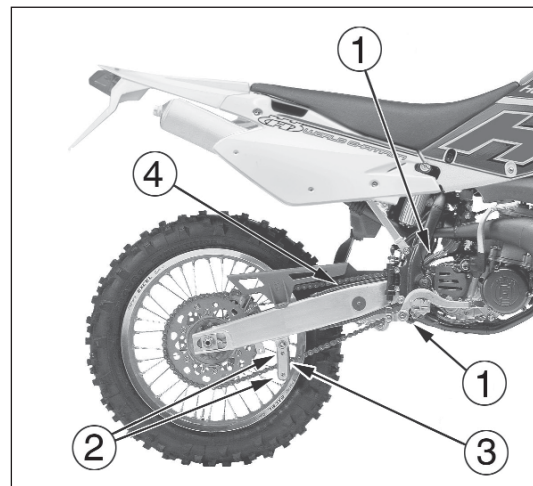
STANDARD	VERSCHLEISS- GRENZE
317,5 mm	323 mm

Etwaige Schäden oder etwaigen Verschleiss des Ritzels kontrollieren. Ist der Ritzel verschlissen, wie auf der Abbildung gezeigt, muss er ausgewechselt werden.

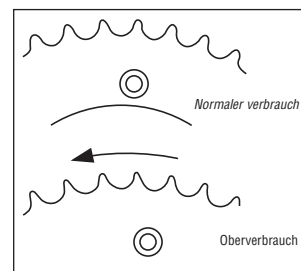
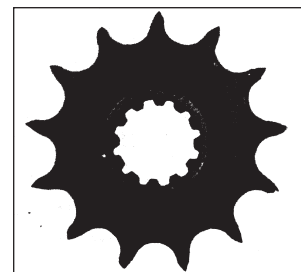
Nachdem das Rad abmontiert wurde, ist der Verschleiss der Zähne des hinteren Kranzes zu überprüfen. In der Abbildung sind die Zähne mit normalem und unzulässigem Verschleiss abgebildet. Bei unzulässigem Verschleiss des Zahnkranzes ist dieser auszutauschen; dazu werden die sechs Befestigungsschrauben an der Radnabe abgeschraubt.

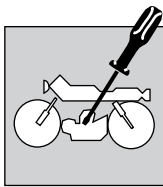
ACHTUNG * : Die Nichtfluchtung des Rades verursacht einen anormalen Verschleiß mit nachfolgenden unsicheren Fahrbedingungen.

Anmerkung * : Bei Vorhandensein von schlammigem und feuchtem Gelände verursachen die Rückstände, die sich auf Kranz, Ritzel und Kette lagern, eine weitere Spannung der Kette. Die Benutzung des Motorrads auf schlammigen Geländen erhöht den Verschleiß von Ritzel, Kette und hinterem Kranz erheblich.

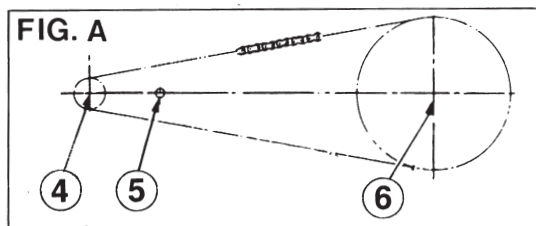


- 1- Kettenspannungsrolle
- 2- Kettenführungsrolle
- 3- Kettenführung
- 4- Kettenschuh





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



Regulación de la tensión de la cadena.

Para regular la tensión de la cadena hay que bajar la parte trasera de la moto a fin de obtener la alineación del eje piñón, eje de rotación horquilla y eje rueda trasera como se indica en la figura, luego hay que girar tres vueltas la rueda trasera. En dicha condición la cadena no tiene que quedar tensa aún sin flexión (Fig. A).

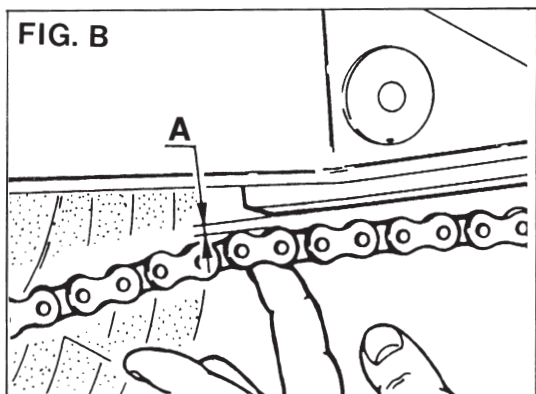
AJUSTE RÁPIDO (Fig. B).

Empuje la cadena hacia la parte terminal del patín y controle que la distancia de este último sea entre 0 y 2 mm.

Si no se obtiene esto, haga lo siguiente:

- afloje la tuerca de fijación del perno de la rueda en la parte derecha (1);
- afloje las contratuercas (2) en ambos tensores de cadena y actúe en los tornillos (3) para obtener el valor de tensión correcto;
- apriete las contratuercas.

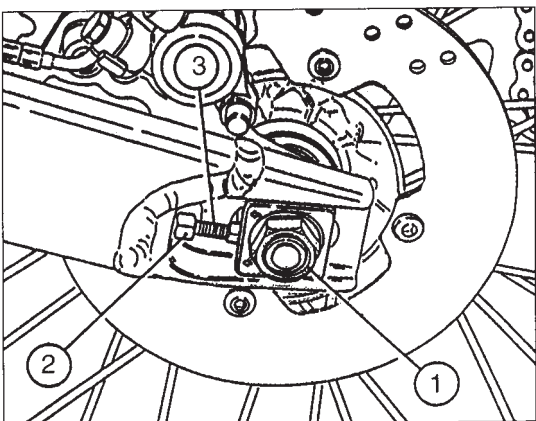
Después de la regulación controle siempre la alineación de la rueda y apriete a fondo el perno de la misma.



Lubricación cadena

Lubricar la cadena siguiendo las instrucciones indicadas.

ADVERTENCIA *: Nunca utilizar grasa para lubricar la cadena. La grasa causa la acumulación de polvo y fango que actúan de abrasivos provocando el desgaste rápido de la cadena, del piñón y de la cadena.



DESMONTAJE Y LIMPIEZA

Cuando la cadena está particularmente sucia, tiene que ser removida y limpiada antes de la lubricación. Proceder de la siguiente manera:

Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda trasera quede levantada del suelo.

- 1- Remover la protección 3 del piñón, el clip (1), la junta (2) y la cadena.
- 2- Controlar que la cadena no esté desgastada o dañada. Sustituirla siempre de acuerdo con la Tabla de Mantenimiento Periódico o en caso los rodillos o las mallas resultaran dañados.

- 3- Controlar que el piñón o la corona no estén dañados.

- 4- Limpiar y lubricar la cadena como indicado abajo.

Limpieza cadena sin empaquetaduras de anillo

Lavar con petróleo o nafta; si se utiliza gasolina o especialmente bencina quitamanchas, hay que secarla y lubricarla al fin de evitar oxidaciones.

Limpieza cadena con empaquetaduras de anillo

Lavar con petróleo, nafta o aceite de parafina; no utilizar gasolina, bencina quitamanchas o solventes para no dañar las empaquetaduras de anillo. En alternativa utilizar un spray específico para cadenas con empaquetaduras de anillo.



LUBRICACIÓN CADENA SIN EMPAQUE TADURAS DE ANILLO

Tras el secado, sumergir la cadena si es posible en un lubricante específico al Bisulfuro de Molibdeno o en aceite motor de alta viscosidad calentado para que sea más fluido.

LUBRICACIÓN CADENA CON EMPAQUE TADURAS DE ANILLO

Lubricar con un pincel tanto las partes metálicas como las de goma (empaquetadura de anillo) actuando externa e internamente con aceite motor de viscosidad SAE 80-90.

- 5- Si la cadena ha sido cortada, volver a montarla con el auxilio de la junta.

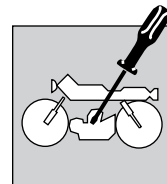
- 6- Montar el clip de la junta de manera que la parte cerrada esté orientada hacia el sentido de rotación de la cadena, como indicado en la figura.

Nota *: A fin de la seguridad, la junta es la parte más crítica de la cadena de transmisión. Las juntas se puede utilizar otra vez con tanto que permanezcan en óptimas condiciones, aunque se aconseja montar una nueva cuando se ensambla la cadena.

- 6- Ajustar correctamente la cadena como descrito a pagina D.46

ADVERTENCIA: El lubricante para la cadena No tiene que entrar en contacto con el neumático o el disco del freno traseros.

**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**



RODILLO TENSOR DE CADENA, RODILLO GUÍACADENA,
GUÍACADENA, PATÍN CADENA

Controlar el desgaste de los particulares indicados arriba y si fuera necesario sustituirlos.

ADVERTENCIA *: Controlar la alineación del guíacadena. En caso se hubiera plegado, podría interferir con la cadena provocando un desgaste rápido. Además podría producirse un deslizamiento de la cadena del piñón.

Control desgaste cadena, piñón y corona

Controle el desgaste de la cadena de la siguiente manera:

- Tense completamente la cadena por medio de los tornillos de ajuste.
- Marque 20 eslabones de la cadena.
- Mida la distancia entre el centro del 1° perno y el del 21°.

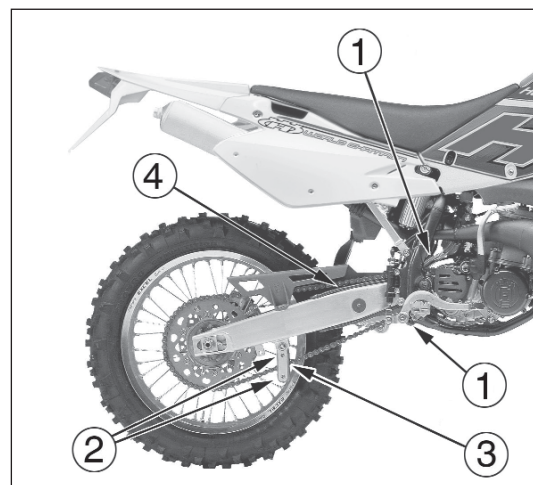
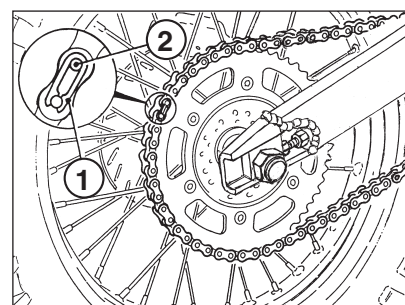
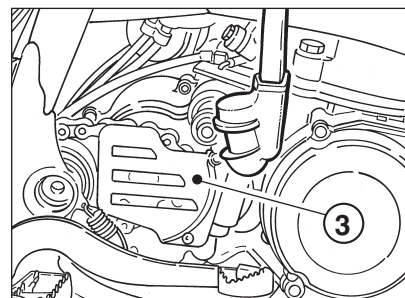
ESTANDAR	LIMITE DE DESGASTE
317,5 mm	323 m

Controle si hay daños y el desgaste del piñón. Si el piñón presentara un desgaste como el que muestra la figura hay que sustituirlo. Después de desmontar la rueda es necesario comprobar el estado de desgaste de los dientes de la corona trasera.

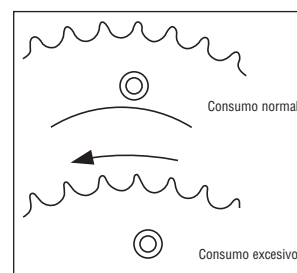
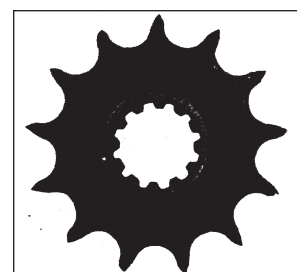
La figura al lado muestra el perfil de los dientes en condiciones de desgaste normal y excesivo. Si la corona está excesivamente gastada reemplácela destornillando los seis tornillos de fijación del cubo.

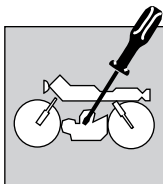
ATENCIÓN *: La desalineación de la rueda provoca un desgaste anormal que conlleva condiciones de conducción incierta.

Nota *: En presencia de terreno fangoso y húmedo, los residuos que se depositan sobre el engranaje, el piñón y la cadena provocan una ulterior tensión de la cadena misma. El uso del motociclo sobre terrenos fangosos aumenta notablemente el desgaste del piñón, cadena y corona trasera.

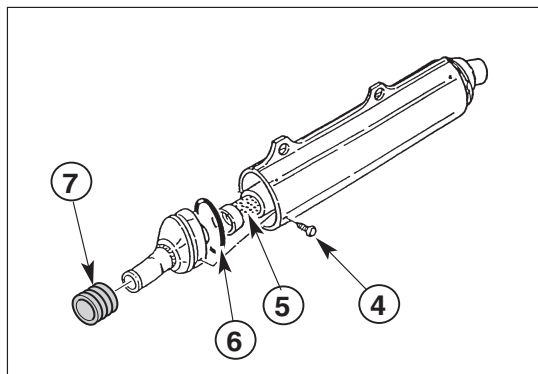


- 1- Rodillo tensor de cadena
- 2- Rodillo guíacadena
- 3- Guíacadena
- 4- Patín cadena





REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES



SOSTITUZIONE MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE

Rimuovere il pannello laterale destro e il silenziatore di scarico, come descritto al capitolo "OPERAZIONI GENERALI".

Togliere le viti (4), estrarre il tubo interno (5) ed effettuare la sostituzione del materiale fonoassorbente. Verificare l'usura dell'anello OR (6) e, se necessario, sostituirlo. Agire analogamente anche per il manicotto di unione (7) del silenziatore al tubo di scarico.

REPLACING MUFFLER DEADENING MATERIAL

Remove the R.H. side panel and exhaust silencer as explained in section "GENERAL OPERATIONS".

Remove the screws (4), the inner tube (5) and replace the old silencer packing. Check the O-Ring (6) for wear and replace it, if necessary. Check the manifold (7) for wear and replace it, if necessary.

REPLACEMENT MATERIAU INSONORISANT DU SILENCIEUX

Enlever le panneau latéral droit et le silencieux d'échappement selon description du chapitre "OPÉRATIONS GÉNÉRALÉS".

Pour remplacer le matériel phono-absorbant, enlever les vis (4) et le tuyau intérieur (5). Vérifier l'usure de l'OR (6) et le remplacer si nécessaire. Opérer de la même façon pour le manchon (7) de raccordement au tuyau d'échappement.

ERSETZUNG SCHALLSCHLUCKEN-DEN MATERIALS DER SCHALLDAEMPERS

Die rechte Seitentafel und die Auspuffschalldaempfer losmachen, siehe diesbezügliche Beschreibung unter dem Kapitel "ALLGEMEINE ARBEITEN".

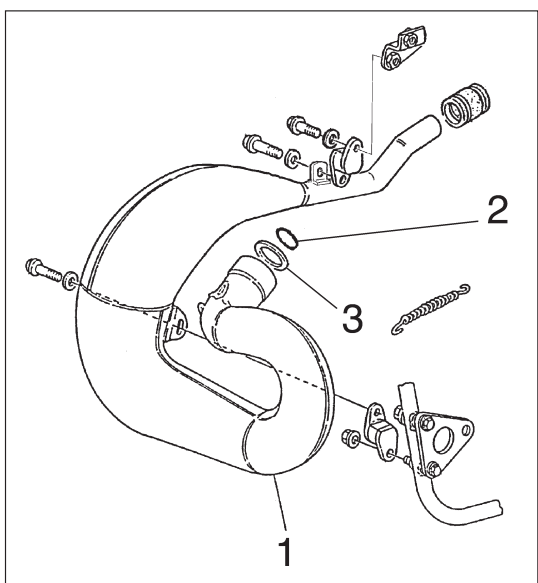
Die Schrauben (4) herausnehmen, das inner Rohr (5) entfernen und das schallschluckende Material ersetzen. Den O-Ring (6) auf Verschleiss pruefen und, falls notwendig, ersetzen. Analog auch für die Muffe zur Verbindung des Schalldämpfers (7) am Auspuffrohr verfahren.

SUBSTITUCION DEL MATERIAL FONOABSORBENTE DEL SILENCIADOR

Remueva el panel lateral dercho y el silenciador de escape como descrito en el capitulo "OPERACIONES GENERALES".

Saque los tornillos (4), extraiga el tubo interior (5) y efectúe la substitución del material fonoabsorbente. Compruebe el desgaste del anillo OR ó y, si fuera necesario, substitúyalo.

Actuar de la misma manera con el manguito (7) de unión del silenciador al tubo de escape.



CONTROLLO TUBO DI SCARICO

Rimuovere il tubo di scarico (1) come descritto al capitolo "OPERAZIONI GENERALI".

Controllare che il tubo di scarico non presenti rotture o danni: in caso contrario sostituirlo. Verificare l'usura dell'anello OR (2) e della guarnizione (3) e, se necessario, sostituirli.

CHECKING THE EXHAUST PIPE

Remove the exhaust pipe (1) as shown on chapter "GENERAL OPERATIONS".

Check the exhaust pipe for wear or damages and replace it, if necessary. Check O-Ring (2) and gasket (3) for wear and replace them, if necessary.

CONTROLE DU TUYAU D'ÉCHAPPEMENT

Oter le tuyau d'échappement (1) en suivant les descriptions aux chapitre "OPÉRATIONS GÉNÉRALES".

Contrôler qu'il y n'ait pas ruptures ou tu damnes sur le tuyau d'échappement: en cas contraire le remplacer.

Contrôler l'usure de la bague OR (2) et de la garniture (3) et, si nécessaire, les remplacer.

KONTROLLE AUSPUFFROHR

Das Auspuffrohr (1) entfernen, wie "ALLGEMEINE OPERATIONEN" zum kapitel beschreibt.

Kontrollieren, daß es keine Brechen oder Schäden auf das Auspuffrohr gibt: andernfalls ihn ersetzen. Den Wucher vom O Ring Dichtung (2) und vom dichtung (3) Kontrollieren, und, wenn notwendig, sie ersetzen.

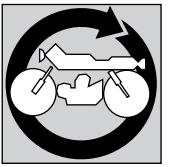
CONTROL TUBO DE ESCAPE

Remueva el tubo de escape (1) como se describe en el capitulo "OPERACIONES GENERALES".

Controlar que el tubo de escape no presenta roturas o daños: en caso contrario reemplazarlo.

Controlar la usura de la junta OR (2) y de la guarnición (3) y, si necesario, reemplazarlos.

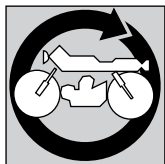
**OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPERATIONS GENERALES
ALLGEMEINE OPERATIONEN
OPERACIONES GENERALES**



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

E

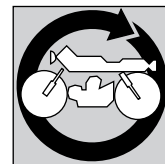




**OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPERATIONS GENERALES
ALLGEMEINE OPERATIONEN
OPERACIONES GENERALES**

Stacco sella	E.4	Saddle removal	E.4
Stacco pannelli laterali	E.4	Side panels removal	E.4
Stacco serbatoio carburante e convogliatori	E.5	Removal of fuel tank and conveyors	E.5
Stacco silenziatore e tubo di scarico	E.6	Exhaust silencer and pipe removal	E.6
Stacco telaio posteriore, parafango posteriore e filtro aria	E.7	Remove the rear frame, the rear mudguard and the air filter	E.7
Stacco impianto di raffreddamento	E.8	Cooling system removal	E.8
Stacco cavo di comando frizione e carburatore	E.9	Removal of clutch control cable and carburetor	E.9
Stacco motore	E.10	Engine removal	E.10

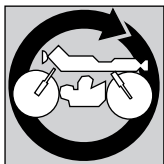
**OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPERATIONS GENERALES
ALLGEMEINE OPERATIONEN
OPERACIONES GENERALES**



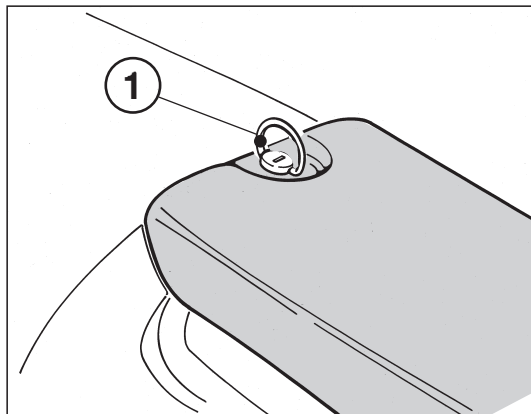
Démontage de la selle	E.4	Abnehmen des Sattels	E.4
Démontage des panneaux latéraux.....	E.4	Abnehmen der seitlichen Verkleidungsteile.....	E.4
Désassemblage du réservoir carburant et convoyeurs ..	E.5	Abnahme des Treibstofftanks und der Förderer.....	E.5
Démontage du silencieux et du tuyau d'échappement	E.6	Ausbauen des Auspuff-Schalldämpfers und Rohr	E.6
Oter le cadre arrière, le pare-boue arrière et le filtre à air	E.7	Abnahme des kleinen hinteren Rahmens, des hinteren Schutzbleches und des Luftfilters.....	E.7
Démontage de l'installation de refroidissement	E.8	Ausbau der Kühlanlage	E.8
Débranchement du câble de commande embrayage et carburateur	E.9	Trennung der Bedienungskabel für Kupplung und Vergaser	E.9
Démontage du moteur	E.10	Ausbauen des Motors	E.10

Separación sillín	E.4
Separación paneles laterales.....	E.4
Desprendimiento depósito carburante y encauzadores	E.5
Separación silenciador y tubo de descarga	E.6
Desprendimiento bastidor trasero, guardabarros trasero y filtro del aire	E.7
Desconexión del sistema de refrigeración	E.8
Desconexión del cable de mando del embrague y del carburador	E.9
Separación motor	E.10





OPERAZIONI GENERALI GENERAL OPERATIONS OPERATIONS GENERALES ALLGEMEINE OPERATIONEN OPERACIONES GENERALES



Stacco sella.

Ruotare in senso antiorario il perno posteriore (1) rimuoverlo ed estrarre la sella svincolandola dalla vite di fissaggio anteriore.

Stacco pannelli laterali.

Svitare le viti (2) di fissaggio e rimuovere i pannelli destro (3) e sinistro (4).

Saddle removal.

Turn rear pin (1) anticlockwise, remove the saddle from the front fixing screw.

Removal of side panel.

Loosen screws (2) then remove right panel (3) and left panel (4).

Démontage de la selle.

Tourner le pivot arrière (1) en sens anti-horaire, enlever la selle de la vis de fixation avant.

Démontage panneaux.

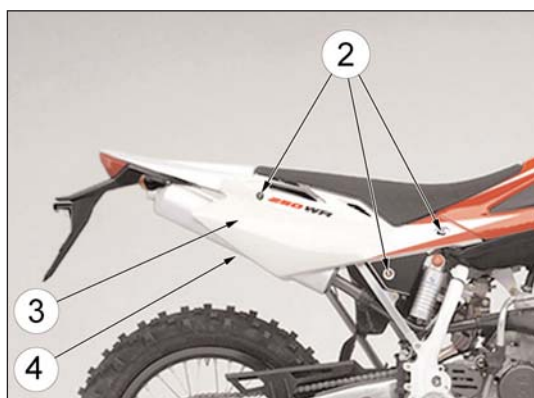
Desserrer les vis (2) et ôter les panneaux droit (3) et gauche (4).

Abnehmen des Sattels.

Den hinteren Zapfen (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen, den Sattel von der vorderen Befestigungsschrauben befreien und ihn herausnehmen.

Abnehmen des Verkleidungen.

Die Befestigungsschrauben (2) ausschrauben und die Verkleidungen (3) und (4) abnehmen.



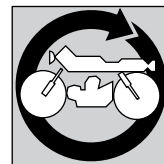
Separación sillín.

Gire en el sentido contrario a las manecillas del reloj el perno trasero (1), remuévalo y extraiga el sillín desprendiéndolo del tornillo de fijación delantero.

Separacion paneles.

Desenroscar los tornillos (2) de sujeción y retirar los paneles derecho (3) y izquierdo (4).

**OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPERATIONS GENERALES
ALLGEMEINE OPERATIONEN
OPERACIONES GENERALES**



Stacco serbatoio carburante e convogliatori.

Posizionare il rubinetto carburante sulla posizione "OFF" e allentare la fascetta (1) sulla tubazione di collegamento al carburatore; sfilare detta tubazione dal rubinetto. Togliere le sei viti (2) che fissano gli spoilers (3) al serbatoio e recuperare le relative bussole (4); rimuovere gli spoilers, le quattro viti (5) che fissano le protezioni (6), le bussole relative (7) e le protezioni stesse. Togliere la vite posteriore (8) e, dopo aver sfilato dal perno di sterzo la tubazione di sfogo (A), rimuovere il serbatoio (9) svincolandolo dagli antivibranti anteriori (10).

Removal of the fuel tank and conveyors.

Set the fuel cock on "OFF" position and clamp (1) set on the carburettor connecting piping. Remove this piping from the cock. Remove the six screws (2) which fasten the spoilers (3) to the tank and recover the bushes (4). Remove the spoilers, the four screws (5) which fasten the protections (6), the bushes (7), and the protections too. Remove the rear screw (8) and extract the vent pipe from the steering pin; then free and remove tank (9) from the front vibration-damping devices (10).

Oter le réservoir à essence et les convoyeurs.

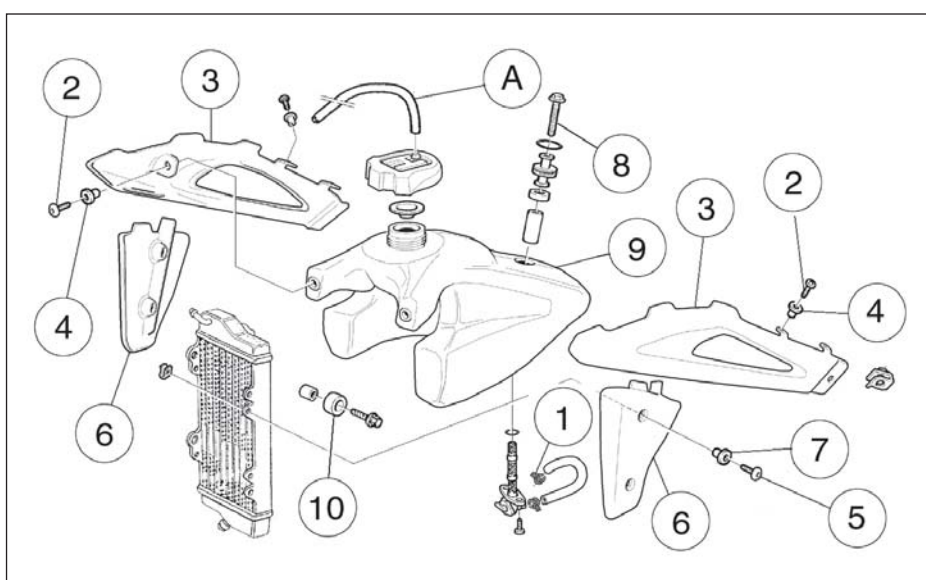
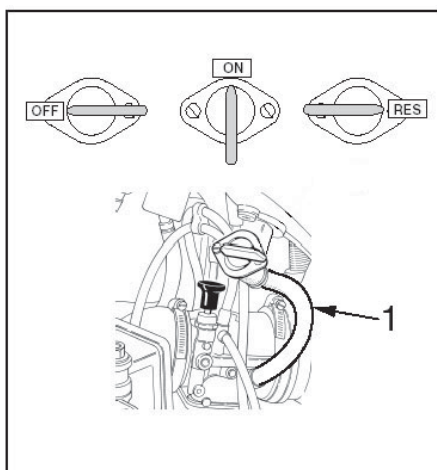
Placer le robinet carburant sur la position "OFF" et desserrer le collier (1) sur la tuyauterie du carburateur; ôter la tuyauterie du robinet. Oter les six vis (2) qui fixent les spoilers (3) au réservoir et recouvrir les douilles (4); ôter les spoilers, les quatre vis (5) qui fixent les protections (6), les douilles (7) et les protections. Oter la vis arrière (8), et après avoir ôté la tuyauterie d'évent (A) du pivot de direction, ôter le réservoir (9) des dispositifs antivibratoires avant. (10).

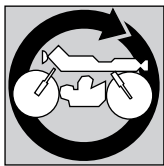
Abnahme des Treibstofftanks und der Leitbleche.

Den Treibstoffhahn auf die Position "OFF" positionieren und die Schelle (1) auf der Anschlußleitung zum Vergaser lockern; diese Leitung vom Hahn abziehen. Die sechs Schrauben (2), die die Spoilers (3) am Tank befestigen, abnehmen und die entsprechenden Buchsen (4) sicherstellen; die Spoilers, die vier Schrauben (5), die die Schutze (6) befestigen, die entsprechenden Buchsen (7) und die Schutze selbst abnehmen. Die hintere Schraube (8) abnehmen und, nachdem das Entlüfterrohr (A) vom Lenkzapfen abgezogen wurde, den Tank (9) nach Lösen von den vorderen Schwingungsdämpfern (10) entfernen.

Despredimiento depósito carburante y encanaladores.

Colocar el grifo del carburante en correspondencia con la posición "OFF" y aflojar la abrazadera (1) situada en la tubería de enlace con el carburador; desconectar dicha tubería del grifo. Retirar los seis tornillos (2) que aseguran los spoilers (3) al depósito y recuperar los casquillos (4) correspondientes; retirar los spoilers, los cuatro tornillos (5) que aseguran las protecciones (6), los casquillos (7) correspondientes y las propias protecciones. Retirar el tornillo trasero (8) y, después de haber retirado la tubería de alivio del perno de dirección, retirar el depósito (9) desenganchándolo de los amortiguadores de vibraciones delanteros (10).





OPERAZIONI GENERALI GENERAL OPERATIONS OPERATIONS GENERALES ALLGEMEINE OPERATIONEN OPERACIONES GENERALES

Stacco silenziatore e tubo di scarico.

Svitare le viti (1) di fissaggio del silenziatore di scarico e rimuovere il silenziatore dopo averlo svincolato dal manicotto (2) di collegamento al tubo di scarico. Fare attenzione nel rimontaggio, a posizionare correttamente i particolari del collegamento antivibrante al telaio. Svitare la vite (3) di fissaggio posteriore del tubo di scarico.

Svitare la vite (4) di fissaggio anteriore.

Sganciare le molle (5) di tenuta sul cilindro; rimuovere la fascetta (A), la tubazione (B) della valvola aria secondaria e sfilare il tubo di scarico (6) con relative guarnizioni.

Exhaust silencer and pipe removal.

Loosen screws (1) for fastening the exhaust muffler, then remove the muffler after its clearing from union (2) for the connection to the exhaust pipe. When reassembling, correctly set all the elements that connect the vibration-damping devices to the frame. Loosen screw (3) which fasten the exhaust pipe to the rear side.

Unscrew the front fastening screw (4).

Release the springs holding (5) on the cylinder; remove the clamp (A), the secondary air valve hose (B) then extract the exhaust pipe (6) with the relevant gaskets.

Démontage du silencieux et du tuyau d'échappement.

Desserrer les vis (1) qui fixent le silencieux d'échappement et ôter le silencieux après l'avoir ôté du manchon (2) de connexion au tuyau d'échappement. Au remontage, veillez à ce que les éléments de connexion antivibratoires soient connectés correctement au cadre. Desserrer la vis (3) de fixation arrière au tuyau d'échappement.

Dévisser la vis (4) de fixation antérieure.

Détacher les ressorts (5) qui fixent au cylindre; enlever le collier (A), le tuyau (B) de la soupape air secondaire et retirer le tuyau d'échappement (6) avec garnitures relatives.

Ausbauen des Auspuff-Schalldämpfers und Rohr.

Die Befestigungsschrauben (1) des Auspuffdämpfers ausschrauben und den Dämpfer nach vorheriger Befreiung von der Anschlußmuffe (2) zum Auspuffrohr entfernen. Beim Wiedereinbau darauf achten, daß die Teile des Schwingungsdämpferanschlusses am Gestell richtig positioniert sind. Die hintere Befestigungsschraube (3) des Auspuffrohrs lösen.

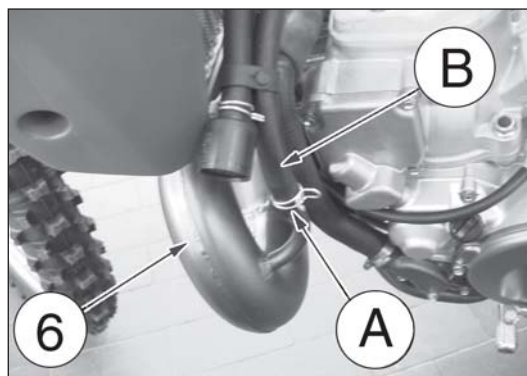
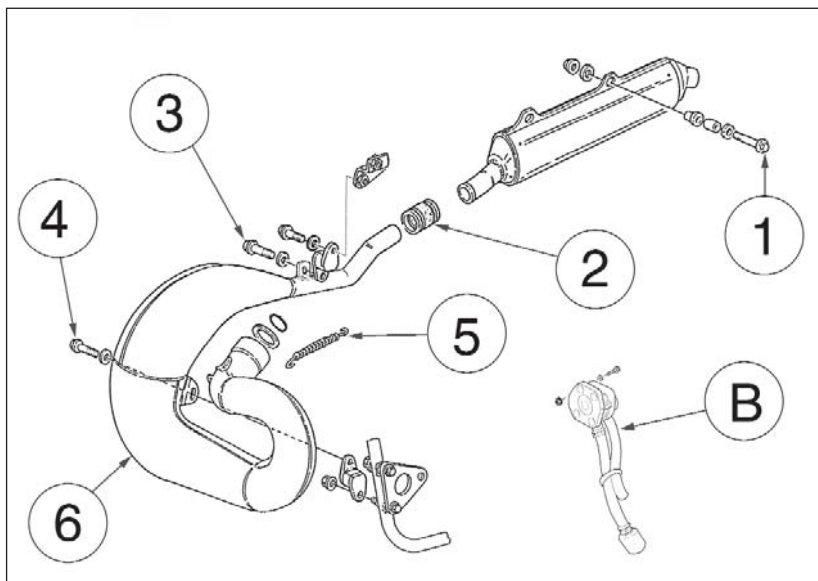
Die vordere Befestigungsschraube (4) lösen. Die Haltefedern (5) am Zylinder aushaken. Ziehen Sie die Schelle (A) um, der sekundäre Luft Ventilschlauch (B) zieht dann die Auspuffrohr (6) mit den relevanten Dichtungen.

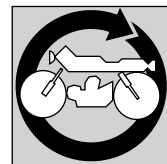
Separación silenciador y tubo de descarga.

Desenroscar los tornillos (1) que aseguran el silenciador de escape y retirar el silenciador después de haberlo desacoplado del manguito (2) de enlace al tubo de escape. Tener cuidado, cuando se vuelve a montar, en colocar correctamente las piezas del acoplamiento antivibraciones con el bastidor.

Desenroscar el tornillo trasero (3) de sujeción del tubo de escape.

Desenroscar el tornillo (4) de fijaje delantero. Desenganchar los resortes (5) de tenuta del cilindro; remover la banda (A), el tubo (B) de la válvula aire secundario y desfilarse el tubo de escape (6) con relativas guarniciones.





Stacco telaio posteriore, parafango posteriore e filtro aria

Scollare la connessione (a) del cablaggio posteriore sul lato sinistro (WR). Allentare la fascetta (b) sul manico di collegamento scatola filtro-carburatore. Svitare le due viti (2) di fissaggio inferiore del telaio al telaio. Svitare la vite (1) e relativo dado di fissaggio superiore del telaio. Rimuovere il telaio completo di scatola filtro e parafango. Svitare le quattro viti (3) che fissano il parafango posteriore e rimuovere quest'ultimo. Togliere le quattro viti (4) e la scatola filtro dal telaio.

Removal of rear frame, mudguard and air filter

Remove connection (a) of the rear wiring harness set on the left side (WR). Loosen clamp (b) on the union which connects the filter box/carburettor. Loosen the two lower screws (2) which fix the small frame to the frame. Loosen screw (1) and the small frame upper fixing nut. Remove the small frame, the filter box, and the mudguard. Loosen the four screws (3) which fix the rear mudguard, then remove the mudguard. Remove the four screws (4) and the filter box from the frame.

Démontage cadre et pare-boue arrière et filtre à air

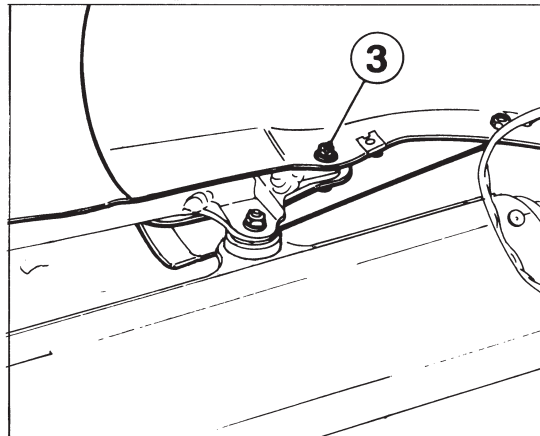
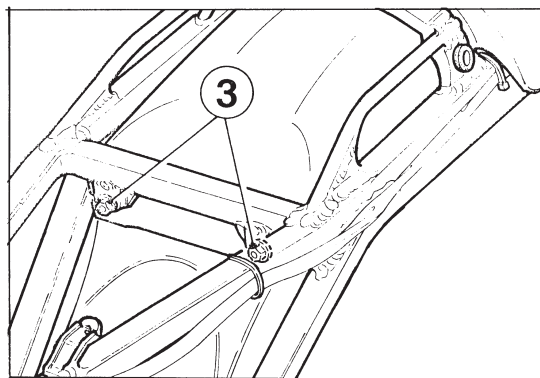
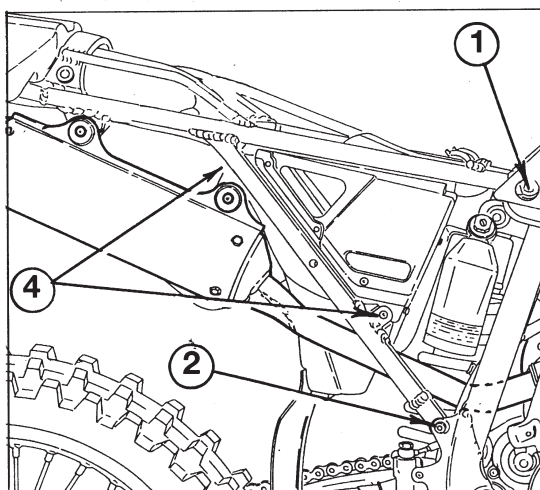
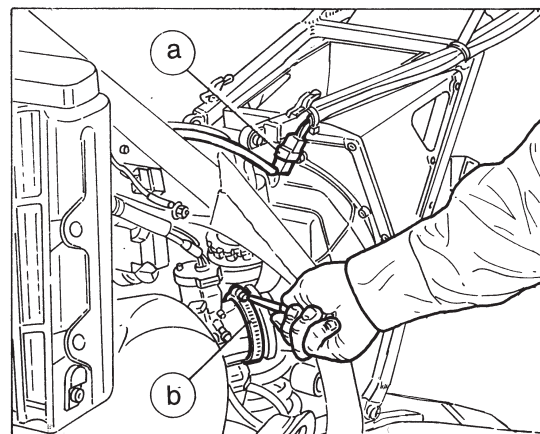
Oter la connection (a) du câblage arrière située sur le côté gauche (WR). Desserrer le collier (b) situé sur le manchon de connection de la boîte à filtre-carburateur. Desserrer les deux vis en bas (2) qui fixent le petit cadre au cadre. Desserrer la vis (1) et l'écrou de fixation supérieur du petit cadre. Oter le petit cadre, la boîte à filtre et le pare-boue. Desserrer les quatre vis (3) qui fixent le pare-boue arrière et ôter ce dernier. Oter les quatre vis (4) et la boîte à filtre du cadre.

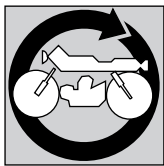
Ausbau des hinteren Fahrgestells, des hinteren Kotflügels und des Luftfilters

Die hintere Kabelverbindung (a) auf der linken Seite (WR) abtrennen. Die Schelle (b) auf der Anschluß-Muffe zum Filter-Vergaser-Gehäuse lösen. Die beiden Schrauben (2) zur unteren Befestigung des kleinen Rahmens am Gestell lösen. Die Schraube (1) und die entsprechende obere Befestigungsmutter des kleinen Rahmens ausschrauben. Den kleinen Rahmen zusammen mit dem Filtergehäuse und dem Schutzblech abnehmen. Die vier Schrauben (3), die das hintere Schutzblech befestigen, lösen und das Schutzblech abnehmen. Die vier Schrauben (4) und das Filtergehäuse aus dem kleinen Rahmen entnehmen.

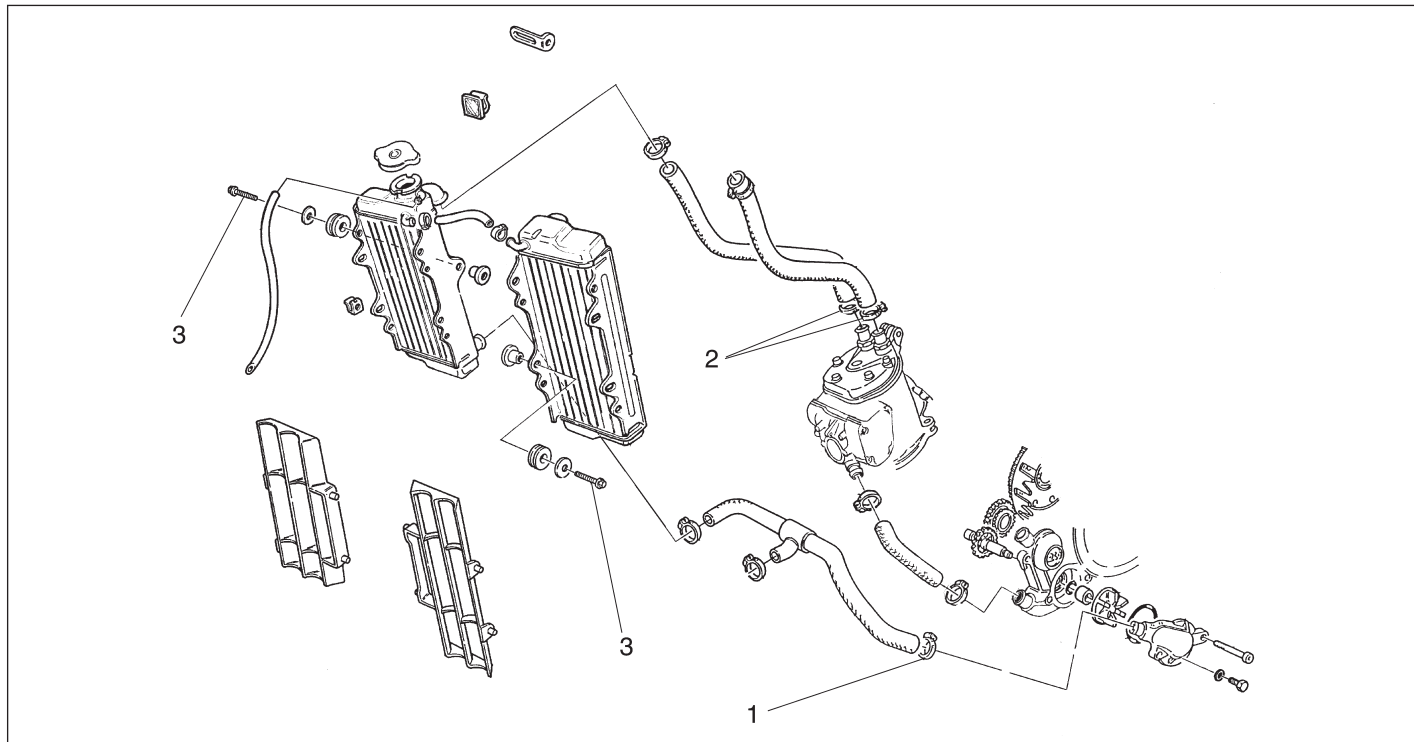
Remoción del bastidor trasero, el guardabarros y el filtro del aire

Desenchufar la conexión (a) del cableado trasero en el lado izquierdo (WR). Aflojar la abrazadera (b) en el manguito de conexión caja filtro-carburador. Desenroscar los dos tornillos (2) de sujeción inferior del bastidor pequeño al bastidor. Desenroscar el tornillo (1) y su respectiva tuerca sujetadora superior del bastidor pequeño. Retirar el bastidor pequeño completo de caja filtro y guardabarros. Desenroscar los cuatro tornillos (3) que aseguran el guardabarros trasero y retirar el guardabarros. Quitar los cuatro tornillos (4) y la caja filtro del bastidor.





OPERAZIONI GENERALI GENERAL OPERATIONS OPERATIONS GENERALES ALLGEMEINE OPERATIONEN OPERACIONES GENERALES



Stacco impianto di raffreddamento.

Scaricare il liquido di raffreddamento nel modo descritto al paragrafo "Scarico e rifornimento liquido di raffreddamento"

Allentare la fascetta (1) sulla tubazione di collegamento radiatori al coperchio pompa

Allentare le fascette (2) sulla tubazione di collegamento alla testa.

Non è necessario rimuovere i radiatori per la separazione del motore dal telaio.

Per la loro eventuale rimozione è necessario allentare le Fascette sui manicotti del circuito di raffreddamento quindi svitare le 6 viti (1) di fissaggio al telaio. Recuperare tutti i componenti del fissaggio elastico.

Cooling system remmai.

Drain the cooling liquid as described at paragraph (Cooling liquid draining and filling". Unloose the clamp (1) on the pipe connecting the radiators to the pump cover.

Unloose clamps (2) on the pipe connecting to the head.

It is not necessary to remove the radiators to take out the engine from the frame.

If necessary, to remove the clamps on the cooling circuit hoses loosen them and undo the 6 screws (1) fixing them to the frame. Store away all fasteners.

Démontage de l'installation de refroidissement.

Décharger le liquide de refroidissement (cf. para "Vidange et ravitaillement du liquide de refroidissement")

Desserrer le collier (1) montés sur le tuyau reliant les radiateurs au couvercle pompe eau. Desserrer les colliers (2) sur le tuyau reliant a la culasse.

Ne pas enlever les radiateur pour séparer le moteur du châssis.

Pour un enlèvement éventuel desserrer les bracelets sur les manchons du circuit de refroidissement, puis dévisser les 6 vis (1) de fixation au châssis. Récupérer tous les composants de la fixation élastique.

Ausbau der Kühlanlage.

Die Kühlflüssigkeit, wie im Paragraph "Ablass und Nachfüllen der Kühlflüssigkeit" beschrieben, ablassen.

Die Schelle (1) auf der Verbindungsleitung des Kuehlers mit dem Pumpendeckel lösen.

Die Schellen (2) auf der Verbindungsleitung mit dem Kopf lösen.

Für deren eventuelle Abnahme ist es notwendig, die Schellen auf den Muffen des Kühlkreislaufs zu lockern und dann die 6 Befestigungsschrauben (1) am Rahmen zu lösen. Alle Bestandteile der elastischen Befestigung aufbewahren.

Desconexión del sistema de refrigeración.

Descargar el liquido refrigerante como se indica en el copitulo "Descarga y rallenado del liquido refrigerante".

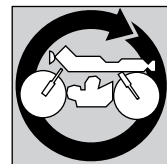
Afiojar l'abazadera (1) colocadas en el tubo que unen los radiadores con la tapa de la bomba.

Afiojar las abrazaderas (2) en la tuberías de conexion en la cabeza.

No es necesario sacar los radiadores para lo separación del motor del bastidor. Para el eventual desmontaje es necesario afiojar los retenes en las manguetas del circuito de refrigeración, por la tanto destornillar los 6 tornillos (1) de fijación al chasis.

Recuperar todos los componentes de la fijación elástica.

**OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPERATIONS GENERALES
ALLGEMEINE OPERATIONEN
OPERACIONES GENERALES**



Stacco cavo di comando frizione e carburatore.

Sganciare il terminale del cavo (A) di comando frizione sul motore e sfilare il cavo di comando. Rimuovere le viti e le due piastre (B) di fissaggio superiore della testa cilindro al telaio. Allentare la fascetta (1) tra carburatore e raccordo di aspirazione e sfilare il carburatore. Non è necessario staccare il cavo (2) di comando della valvola gas in quanto, in questo modo, il carburatore risulta completamente staccato dal motore.

NOTA: AL RIMONTAGGIO, IL CAVO (2) DI COMANDO DELLA VALVOLA GAS DEVE ESSERE FATTO PASSARE TRA LE DUE PIASTRE DI FISSAGGIO DELLA TESTA AL TELAIO.

Removal of clutch control cable and carburetor.

Remove the end of the clutch control cable (A) from the engine lever and the control cable too. Remove the screws and the two cylinder head-frame upper fastening plates (B). Loosen clamp (1) set between the carburetor and the intake manifold, then remove the carburetor. The throttle valve control cable need not to be disconnected since the carburetor, in this way, is fully disconnected from the engine.

NOTE: WHEN REASSEMBLE, ARRANGE THE THROTTLE CONTROL CABLE (2) BETWEEN THE TWO CYLINDER HEAD-FRAME FASTENING PLATES.

Débranchement du câble de commande embrayage et carburateur.

Décrocher le terminal du câble de commande embrayage (A) du levier moteur et ôter le câble de commande. Enlever les vis et les deux plaques (B) de fixation supérieure de la culasse du cylindre au cadre. Desserrer le collier (1) situé entre le carburateur et le raccord de suction et ôter le carburateur. Il n'est pas nécessaire de détacher le câble de commande de la soupape du gaz, car, de cette façon, le carburateur se détache complètement du moteur.

NOTE: AU REMONTAGE, FAIRE PASSER LE CÂBLE (2) DE COMMANDE DE LA SOUPAPE GAZ ENTRE LES DEUX PLAQUES DE FIXATION DE LA CULASSE À LE CADRE.

Trennung der Bedienungskabel für Kupplung und Vergaser.

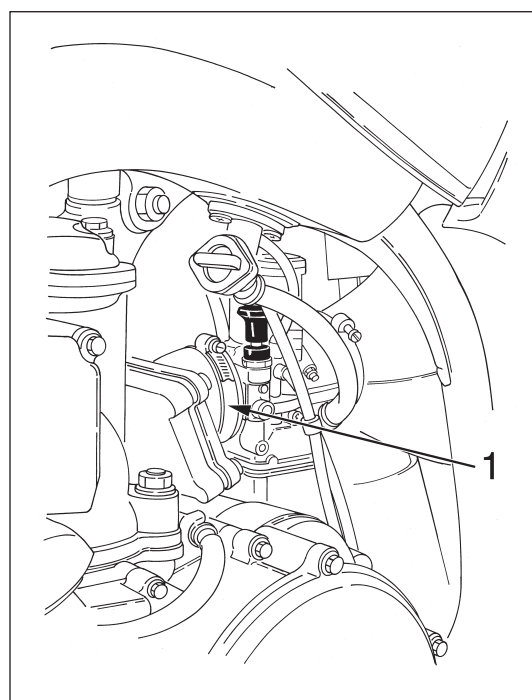
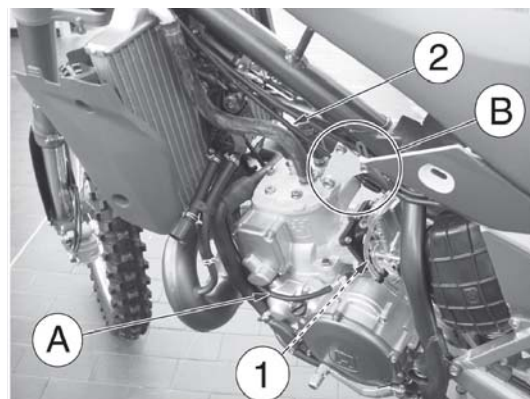
Das Endstück des Kupplungsschaltkabels (A) vom Hebel auf dem Motor aushaken; das Schaltkabel ausziehen. Ziehen Sie um: die Schrauben und die zwei oberen Platten (B), die den Zylinderkopf zum Rahmen festmachen. Die Schelle (1) zwischen Vergaser und Ansaugleitung lösen und den Vergaser abziehen. Das Steuerkabel des Gasventils muß nicht abgemacht werden, da der Vergaser auf diese Weise vollständig vom Motor abgetrennt ist.

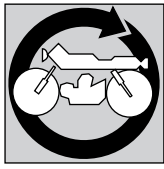
ANMERKUNG: IM AUGENBLICK DER REMONTAGE, DIE KABEL (2) DURCH DIE ZWEI BEFESTIGUNGSPLETTEN DER ZYLINDERKOPF-RAHMEN AUFSTELLEN.

Desconexión del cable de mando del embrague y del carburador.

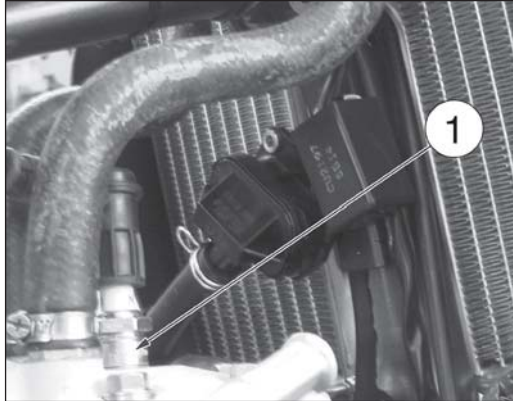
Desenganchar el terminal del cable de mando embrague (A) de la palanca en el motor; extraer el cable de mando. Remover los tornillos y las dos placas (B) de fijado superior de la culata cilindro al bastidor. Aflojar la abrazadera (1) entre el carburador y el empalme de aspiración y retirar el carburador. No es necesario separar el cable mando válvula gas en cuanto el carburador resulta, en esto modo, completamente separado del motor.

NOTA: AL REENSAMBLAJE, HACER PASAR EL CABLE (2) DE MANDO DE LA VÁLVULA GAS ENTRE LAS DOS PLACAS DE FIJACION DE LA CULATA AL BASTIDOR.





OPERAZIONI GENERALI GENERAL OPERATIONS OPERATIONS GENERALES ALLGEMEINE OPERATIONEN OPERACIONES GENERALES



Stacco motore

Smagliare la catena e sfilarla dal pignone motore.

Remove the pipette from the spark plug (1).

Scollegare le connessioni dell'alternatore dal regolatore, dalla bobina e dalla centralina; dalla bobina e dalla centralina;

Inserire un supporto sotto al motore e sfilare le viti di fissaggio anteriore (3) e inferiore (4) motore dopo aver rimosso i dadi di bloccaggio sul lato sinistro.

Operando sul lato sinistro del telaio svitare il dado di fissaggio del perno forcellone (5).

Ribattere, con un tampone adatto, il perno forcellone fuori dalla sede, fino al punto in cui il motore risulterà libero da questo fissaggio.

Sollevare la parte anteriore e, dopo averlo spinto in avanti, sfilare il motore.

Engine removal

Break the links of the chain and extract it from the engine pinion.

Remove the pipette from the spark plug (1).

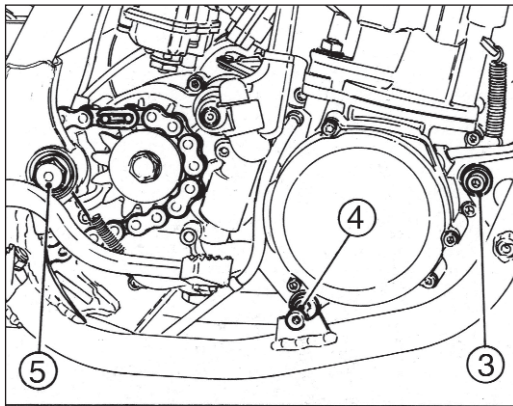
Remove the alternator connections from regulator, ignition coil and power unit.

Arrange a support under the engine and take out the engine front (3) and lower fastening screws (4) after removing the locking nut on the L.H. side.

Loosen the nut of the fork pin (5) by working on the left side of the frame.

By means of a suitable pad, make the fork pin come out of its seat, until the engine is released from this fastening.

Lift the front part, push the engine.



Démontage du moteur

Défaire la chaîne et la retirer du pignon du moteur.

Détacher la pipette de la bougie (1).

Oter les jointages de l'alternateur du régulateur, de la bobine et du distributeur.

Mettre un support sous le moteur et retirer les vis de fixation avant (3) et inférieure (4) du moteur après avoir enlevé l'écrou (côté gauche).

Desserer l'écrou du pivot fourche (5) en opérant du côté gauche du cadre.

Faire sortir de son logement l'axe de la fourche jusqu'à ce que le moteur soit complètement dégagé.

Soulever la partie avant et retirer le moteur.

Ausbauen des Motors

Die Kette öffnen und vom Kettenrad abnehmen.

Die Pipette von der Zündkerze trennen (1).

Die Alternator-Anschlüsse abtrennen von Regler, von Spule und von Steuereinheit.

Eine Stützvorrichtung unter dem Motor anbringen und die vorder (3) und unter (4) Befestigungsschraube des Motors abziehen, nachdem man die Klemmutter an der linken Seite entfernt hat.

Von der linken Rahmenseite ausgehend die Befestigungsmuttern des Gabelzapfens (5) ausschrauben.

Mit einem geeigneten Werkzeug den Gabelbolzen aus seinem Sitz solange herausklopfen, bis der Motor frei ist.

Den Vorderteil anheben und den Motor.

Separación motor

Quitar malla de la cadena y deshilarla del piñón motor.

Desconectar la pipeta de la bujía (1).

Desconectar las conexiones del generador del regulador, de la bobina y de la centralita.

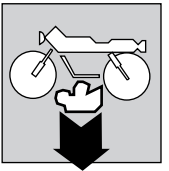
Inserir un soporte bajo el motor y deshilar los tornillos de fijación anterior (3) e inferior (4) motor después de haber removido la tuerca de bloqueo del lado izquierdo.

En el lado izquierdo del bastidor destornillar la tuerca sujetadora del perno de la horquilla (5).

Rebatir, con un tapón adaptado, el eje horquilla fuera de la sede, hasta el punto en que el motor resultará libre de este fijaje.

Levantar la parte anterior y, después de haberlo empujado hacia adelante, deshilar el motor.

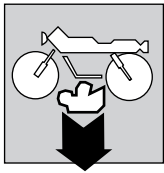
**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

F

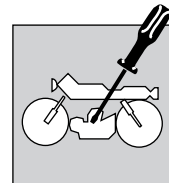




SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

Smontaggio pedali avviamento e cambio	F. 4	Disassembling the kick start pedal and the gearbox pedal	F. 4
Smontaggio volano	F. 4	Disassembling the flywheel	F. 4
Smontaggio girante pompa acqua.....	F. 6	Disassembling the water pump rotor.....	F. 6
Smontaggio valvole di scarico.....	F. 8	Disassembling the exhaust valves.....	F. 8
Smontaggio coperchio frizione	F. 9	Disassembling the clutch cover	F. 9
Smontaggio frizione	F.10	Disassembling the clutch	F.10
Smontaggio cilindro	F.12	Disassembling the cylinder	F.12
Smontaggio basamento	F.14	Disassembling the base.....	F.14
Smontaggio albero motore.....	F.14	Disassembling the crankshaft	F.14
Smontaggio perni forcelle cambio ed albero comando forcelle	F.16	Disassembling the gearbox fork pins and the fork control shaft	F.16

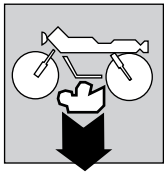
**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**



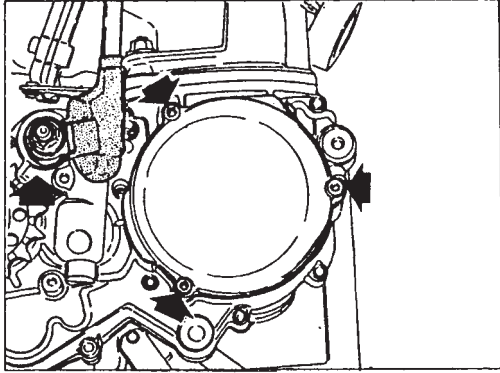
Demontage pédales de démarrage et de la boîte des vitesses .....F. 4	Ausbau des Anlaß- und Gangschaltungs-Pedale .....F. 5
Démontage volant .....F. 4	Ausbau des Schwungrads.....F. 5
Démontage couronne mobile pompe a eau .....F. 6	Ausbau des Wasserpumpenrads .....F. 7
Démontage soupapes de décharge .....F. 8	Ausbau der Ablassventile .....F. 8
Démontage couvercle d'embrayage .....F. 9	Ausbau des Kupplungsdeckels .....F. 9
Démontage embrayage .....F.10	Ausbau der Kupplung .....F.11
Démontage cylindre .....F.12	Ausbau des Zylinders .....F.13
Démontage soubassement .....F.14	Ausbau des Grundgestells .....F.15
Démontage arbre moteur .....F.14	Ausbau der Motorwelle .....F.15
Démontage pivot fourche de la boîte des vitesses et l'arbre de commande fourches .....F.16	Ausbau der Gabelzapfen, Gabelschaltungswellen .....F.17

Desmontaje de los pedales de arranque y cambio de marchas .....F. 5
Desmontaje volante .....F. 5
Desmontaje rotor bomba agua .....F. 7
Desmontaje válvulas de escape .....F. 8
Desmontaje tapa embrague.....F. 9
Desmontaje embrague .....F.11
Desmontaje cilindro .....F.13
Desmontaje bancada .....F.15
Desmontaje del eje motor .....F.15
Desmontaje pernos horquillas cambio de marcha y eje mando horquillas .....F.17





SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR



Smontaggio pedali avviamento e cambio

- Togliere il pedale avviamento previo smontaggio del relativo dado sull'albero.
- Togliere il pedale comando cambio posto sul lato sinistro.

Smontaggio volano

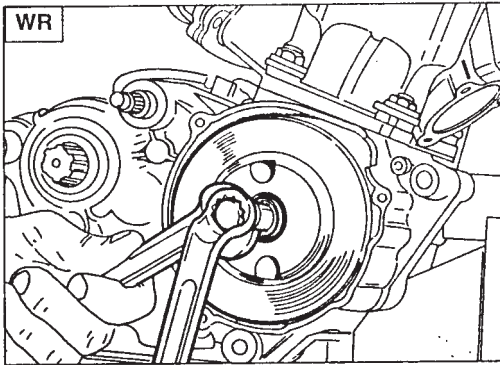
- Togliere le tre viti di fissaggio e rimuovere il coperchio volano sul lato destro. Al rimontaggio usare una nuova guarnizione.
Bloccare saldamente il rotore con l'apposito attrezzo ed al tempo stesso rimuovere il relativo dado usando una chiave da 19 mm.

- Togliere il rotore con l'attrezzo codice 800060516.
- Togliere la chiacchetta sull'albero motore.
- Togliere le tre viti di fissaggio e rimuovere lo stator.
- Togliere l'anello elastico che fissa il pignone uscita cambio sull'albero secondario.
- Rimuovere il pignone, il distanziale e l'anello OR. Al rimontaggio, posizionare il distanziale con la sede per l'anello OR rivolta verso l'interno.

Se non già effettuato in precedenza, è necessario rimuovere il pignone motore.

Il pignone (2) è bloccato sull'albero secondario da un anello seeger (1). Per rimuovere il pignone motore è necessario rimuovere detto anello.

Sfilare il pignone. Rimuovere anche il distanziale con anello OR di tenuta.



Disassembling the kick start pedal and the gearbox pedal

Disassemble the nut on the shaft to remove the start pedal.

Remove the gearbox control pedal set on the left side.

Disassembling the flywheel

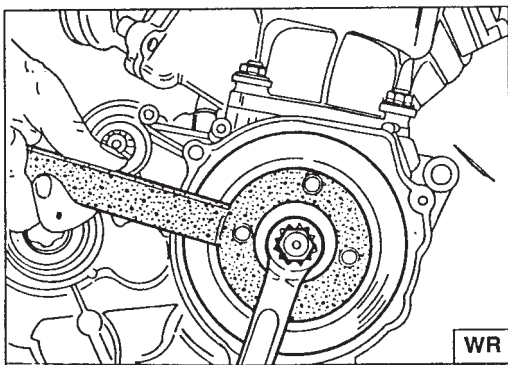
Remove the three screws and the flywheel cover on the left side. Use a new gasket when reassembling.

Fasten the rotor by the special tool and remove the nut by a 19 mm wrench.

- Remove the rotor by tool code 800060516.
- Remove the spline on the crankshaft.
- Remove the three screws and the stator.
- Remove the spring ring fixing the pinion on the gearbox transmission shaft.
- Remove the pinion, the spacer and the OR. When reassembling, set the spacer with the OR housing turned inwards.

The sprocket (2) is held to the secondary shaft by a circlip (1). This circlip should be removed before you can remove the sprocket.

Pull out the sprocket. Remove the spacer with O-ring too.



Démontage pédales de démarrage et de la boîte des vitesses

Oter la pédale de démarrage après avoir démonté l'écrou sur l'arbre.

Oter la pédale de commande boîte des vitesses située du côté gauche.

Démontage volant

Oter les trois vis de fixation et le couvercle volant du côté droit. Au rémontage, utiliser un nouveau joint.

Bloquer le rotor au moyen de l'outil spécial et ôter l'écrou par une clé de 19 mm.

Oter le rotor par l'outil code 800060516).

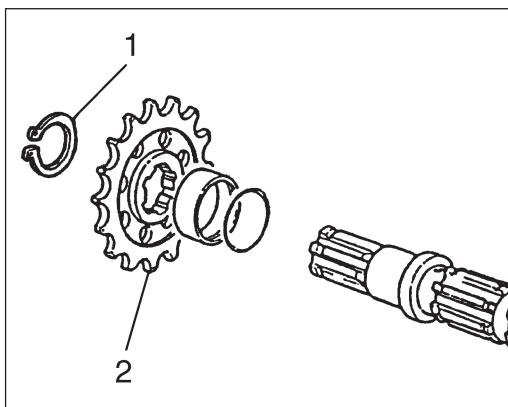
- Oter la clavette sur l'arbre moteur.
- Oter les trois vis de fixation et le stator.

Oter le seeger fixant le pignion à la sortie de la boîte des vitesses sur l'arbre secondaire.

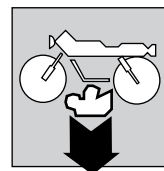
- Oter le pignion, l'entretoise, et la bague d'étanchéité. Lors du remontage, placer l'entretoise et le siège de la bague d'étanchéité tourné vers l'intérieur.

Le pignion (2) est bloqué sur l'arbre secondaire par un circlip (1). Pour enlever le pignion moteur il faut enlever cette bague.

Extraire le pignion. Enlever également l'entretoise avec la bague d'étanchéité.



SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR



Ausbau der Anlaß- und Gangschaltungs-Pedale

- Das Anlaßpedal nach vorheriger Abnahme der entsprechenden Mutter auf der Welle, abnehmen.
- Das Gangschaltungs pedal auf der linken Seite abziehen.

Ausbau des Schwungrads

Die drei Befestigungsschrauben ausschrauben und den Schwungraddeckel auf der rechten Seite abnehmen. Beim Wiedereinbau eine neue Dichtung benutzen.

Den Rotor mit dem geeigneten Werkzeug fest sperren und gleichzeitig die entsprechende Mutter mit einem 19 mm Schlüssel.

- Den Rotor mit dem Werkzeug Code 800060516 abnehmen.
- Den Keil auf der Motorwelle entnehmen.
- Die drei Befestigungsschrauben abziehen und den Stator entfernen.
- Den Kolbenring, der den Getriebeaustrittsritzel auf der Sekundärwelle befestigt, abnehmen.
- Den Ritzel, das Abstandsstück und den OR-Ring abnehmen. Beim Wiedereinbau ist das Abstandsstück mit dem OR-Ring-Sitz nach innen gerichtet zu positionieren. Das Ritzel (2) auf der Sekundärwelle von einem Seeger-Ring festgestell (1). Deshalb ist es bei der Abnahme des Ritzels notwendig, zuerst diesen Ring wegzunehmen. Unterlegscheibe das Ritzel abnehmen. Auch das Distanzstück gemeinsam mit dem O-Ring abnehmen.

Desmontaje de los pedales de arranque y cambio de marchas

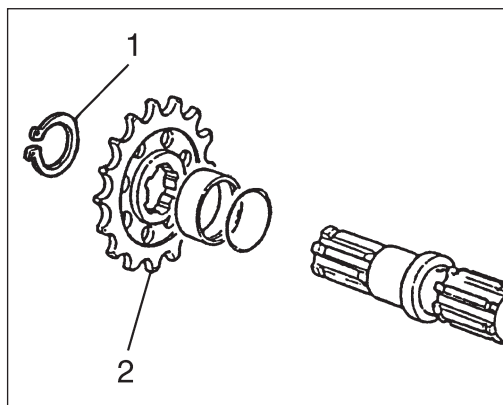
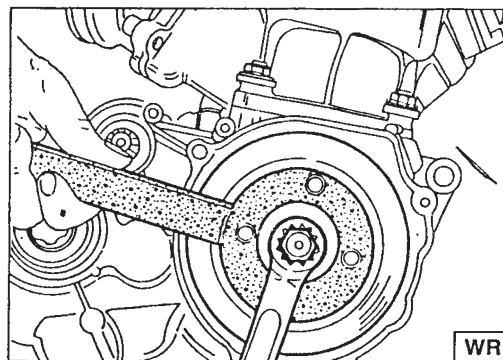
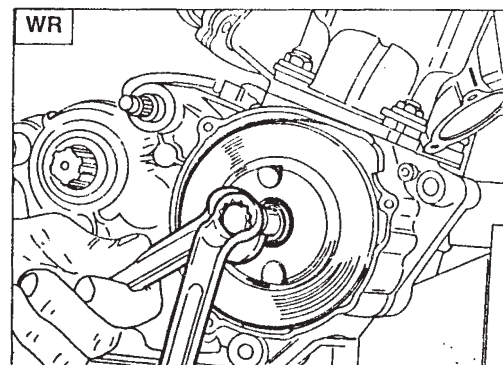
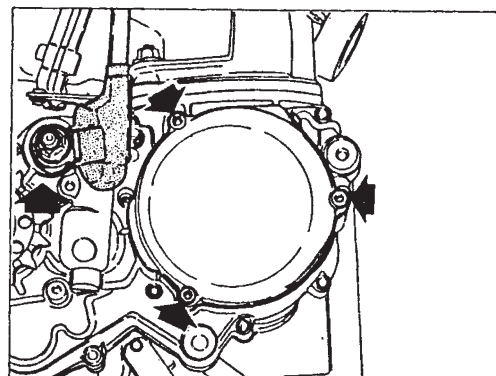
Retirar el pedal de arranque previo desmontaje de la respectiva tuerca en el eje. Retirar el pedal de mando del cambio de marchas situado en el lado izquierdo.

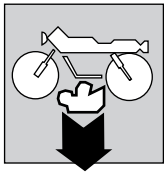
Desmontaje volante

Quitar los tres tornillos sujetadores y retirar la tapa del volante en el lado derecho. Cuando se vuelve a montar usar una empaquetadura nueva.

Bloquear fuerte el rotor con la herramienta prevista y al mismo tiempo retirar la respectiva tuerca usando una llave de 19 mm.

- Retirar el rotor con la herramienta código 800060516.
- Retirar la chaveta en el eje motor.
- Retirar los tres tornillos sujetadores y retirar el estator.
- Retirar el anillo elástico que asegura el piñón del cambio al eje secundario.
- Retirar el piñón, el distanciador y el anillo OR. Cuando se vuelve a montar es preciso colocar el distanciador con la sede para el anillo OR dirigida hacia el interior. El piñón (2) está bloqueado en el arbol secundario por un anillo seeger (1). Para desmontar el piñón motor es necesario desmontar el anillo antes mencionado. Quitar el piñón. Quitar ademas el distancial con anillo OR de retén.





SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

Smontaggio girante pompa acqua

Con un paio di pinze, svitare la girante (1) ruotandola in senso orario. Effettuare questa operazione solo se necessita la sostituzione dal momento che il particolare può essere rimosso unitamente al coperchio.

Al rimontaggio, rimontare la girante a mano.

Togliere la tubazione (2) tra coperchio sinistro e cilindro previo smontaggio delle relative fascette.

Disassembling the water pump rotor

Loosen the water pump rotor (1) by turning it clockwise, using pliers. As this element can be removed together with the cover, carry out this operation when the rotor needs replacement.

Reassemble the rotor by hand.

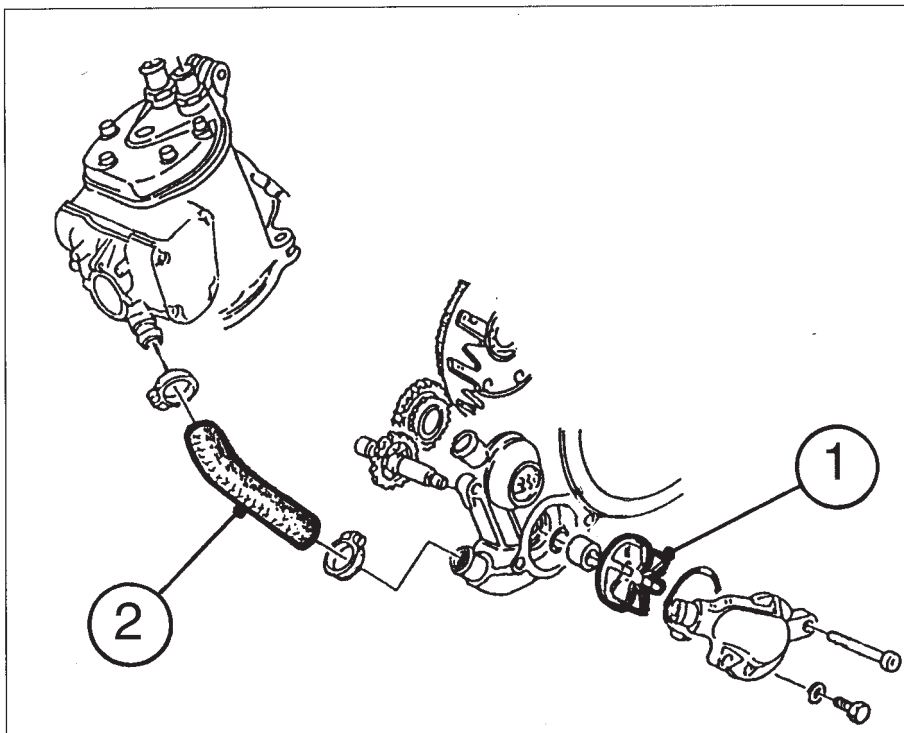
Remove the clamps (2) before removing the pipe set between the left cover and the cylinder.

Démontage couronne mobile pompe a eau

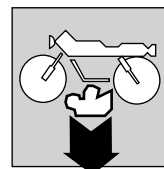
Desserrer la couronne mobile (1) par des pinces en la tournant en sens horaire. Cette opération doit être effectuée seulement si la couronne mobile est à remplacer, car cet élément peut être ôté avec le couvercle.

Au remontage, remonter à la main la couronne mobile.

Desserrer les colliers (2) avant d'ôter la tuyauterie entre le couvercle gauche et le cylindre.



**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**



Ausbau des wasserpumpenrads

Mit einer Zange (1) das Rad durch Drehen im Uhrzeigersinn ausschrauben. Diesen Vorgang nur dann ausführen, wenn der Austausch erforderlich ist, da dieses Teil gemeinsam mit dem Deckel entfernt werden kann.

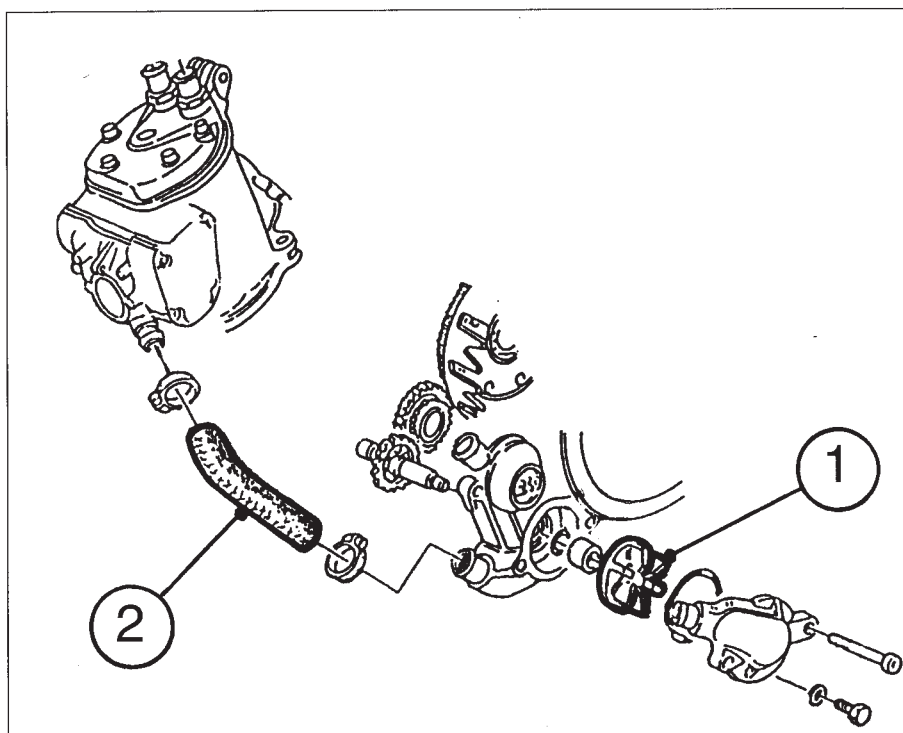
- Beim Wiedereinbau das Rad manuell einbauen.
- Die Leitung zwischen (2) linkem Deckel und Zylinder, nach vorherigem Ausbau der entsprechenden Schelle, abziehen.

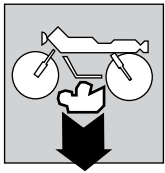
Desmontaje rotor bomba agua

Con unas tenazas desenroscar el rotor (1) girándolo en sentido horario. Efectuar esta operación sólo si se precisa la sustitución, ya que la pieza se puede retirar junto con la tapa.

Cuando se vuelve a montar es preciso montar el rotor a mano.

Quitar la tubería (2) entre la tapa izquierda y el cilindro previo desmontaje de sus respectivas abrazaderas.





SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

Smontaggio valvole di scarico

- Togliere le viti e rimuovere i coperchi (1), (2) e (3).
- Togliere il dado (4) e la valvola centrale (5).
- Rimuovere le piastrine (6) e (7).
- Con l'ausilio dell'attrezzo codice N. 800090659, rimuovere le valvole laterali (8) e (9).

Disassembling the exhaust valves

- Remove the screws and covers (1), (2), and (3).
- Remove nut (4) and central valve (5).
- Remove plates (6) and (7).
- Remove side valves (8) and (9), using the tool code 800090659.

Démontage soupapes de decharge

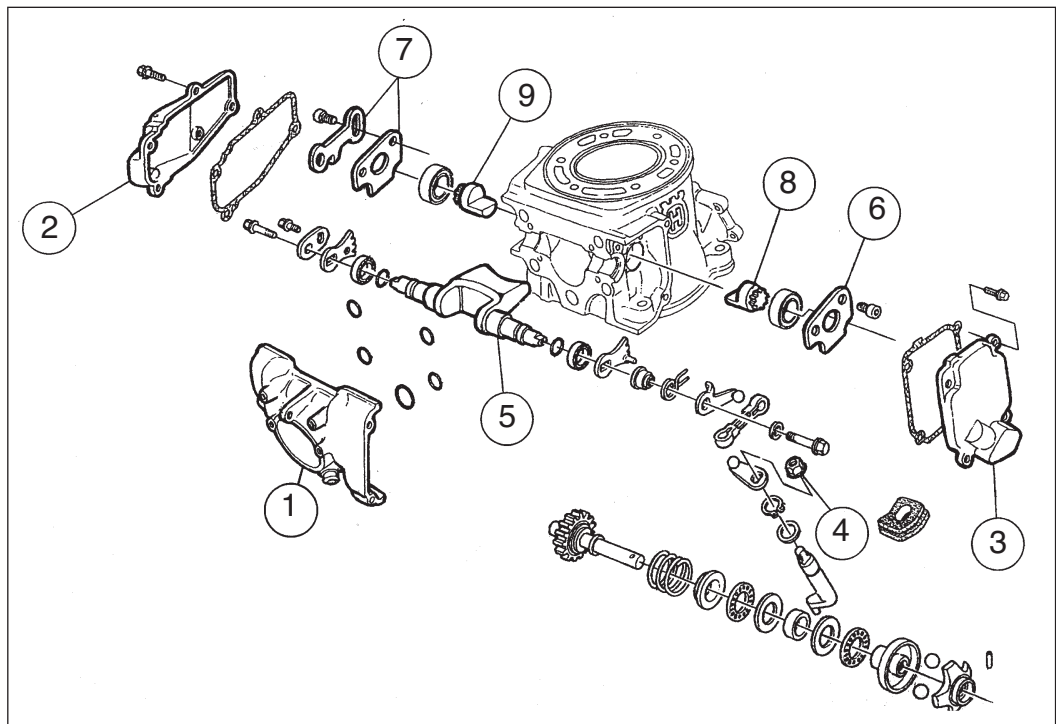
- Oter les vis et les couvercles (1), (2), et (3).
- Oter l'écrou (4) et la soupape centrale (5).
- Oter les plaques (6) et (7).
- Oter les soupapes latérales (8) et (9) par l'outil code 800090659.

Ausbau der ablassventile

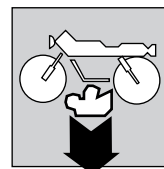
- Die Schrauben abnehmen und die Deckel (1), (2) und (3) entfernen.
- Die Mutter (4) und das Zentralventil (5) abnehmen.
- Die Platten (6) und (7) entfernen.
- Mit dem Werkzeug Code Nr. 800090659 die Seitenventile (8) und (9) entnehmen.

Desmontaje valvulas de escape

- Quitar los tornillos y retirar las tapas (1), (2) y (3).
- Quitar la tuerca (4) y la válvula central (5).
- Retirar las plaquetas (6) y (7).
- Con la herramienta código 800090659 retirar las válvulas laterales (8) y (9).



**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

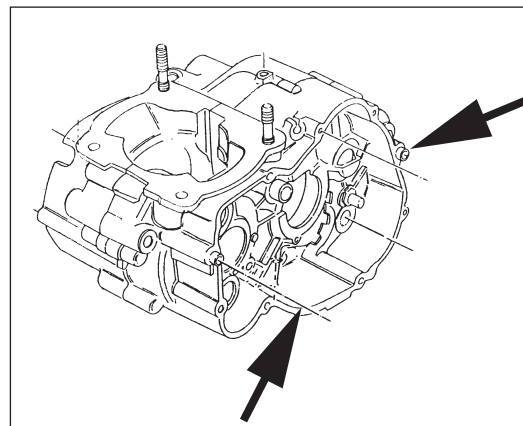


Smontaggio coperchio frizione

- Svitare le otto viti del coperchio frizione. In fase di rimontaggio fare attenzione alla posizione delle due più lunghe che devono trovarsi in corrispondenza delle due bussole di riferimento (rappresentate con una freccia →).
- Facendo leva con due cacciaviti, rimuovere il coperchio dal semicartermo sinistro. Al rimontaggio sostituire la guarnizione.
- Nel coperchio frizione si trovano: il regolatore centrifugo comando valvola di scarico, la leva di comando e l'ingranaggio di comando della pompa acqua. Dovendo smontare queste parti, è necessario estrarle dal coperchio.

Disassembling the clutch cover

- Loosen the eight screws of the clutch cover. When reassembling, take care to the position of the two longer screws. They must match the position of the two bushes (shown by an arrow →).
- Use a screwdriver to remove the cover from the left half-casing. Replace the gasket when reassembling.
- Inside the clutch cover are housed: the centrifugal regulator which controls the exhaust valve, the control lever, and the water pump control gear.
- When these elements need disassembling, remove them from the cover.



Démontage couvercle embrayage

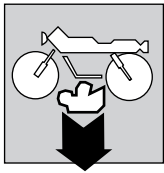
- Ôter les huit vis du couvercle d'embrayage. Au remontage, veillez à ce que les deux vis plus longues, soient en correspondance des deux douilles de repère (indiquées par une flèche →).
- En faisant pression avec deux tournevis, ôter le couvercle du demi-carter gauche. Remplacer le joint lors du remontage.
- Dans le couvercle embrayage il y a: le régulateur centrifuge de commande soupape de déchargement, le levier de commande et l'engrenage de commande pompe à eau.
- Lors du démontage des ces éléments, il faudra les ôter du couvercle.

Ausbau des kupplungsdeckels

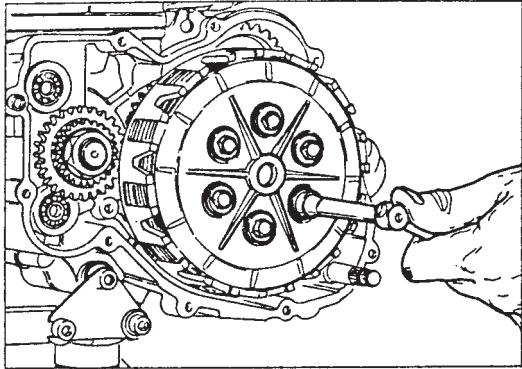
- Die acht Schrauben des Kupplungsdeckels ausschrauben. Während des Wiedereinbaus ist auf die Position der beiden längeren Schrauben zu achten, die sich in Übereinstimmung mit den beiden Referenzbuchsen befinden müssen (mit einem Pfeil → angegeben).
- Durch Ausführung einer Hebelwirkung mit zwei Schraubenziehern, den Deckel von der linken Halbabdeckung entfernen. Beim Wiedereinbau die Dichtung austauschen.
- Im Kupplungsdeckel befinden sich: der Fliehkraftregler der Ablaßventilschaltung, der Schalthebel und das Zahnrad zur Wasserpumpenschaltung. Beim Ausbau ist es erforderlich, diese Teile aus dem Deckel herauszunehmen.

Desmontaje tapa embrague

- Desenroscar los ocho tornillos de la tapa del embrague. Cuando se vuelve a montar tener cuidado en la posición de los dos más largos que tienen que quedar en correspondencia con los dos casquillos de referencia (indicados con una flecha →).
- Haciendo palanca con dos destornilladores, retirar la tapa del semicarter izquierdo. Cuando se vuelve a montar sustituir la empaquetadura.
- En la tapa del embrague se encuentran: el regulador centrífugo de mando de la válvula de escape, la palanca de mando y el engranaje de mando de la bomba del agua. Si es preciso desmontar estas piezas hay que sacarlas por la tapa.



SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR



Smontaggio frizione

- Interporre uno spessore di alluminio tra gli ingranaggi della trasmissione primaria (per impedirne la rotazione) e, con l'ausilio di una chiave da 10 mm rimuovere le viti delle molle frizione.

- Togliere i piattelli, le molle, il piatto spingidischi ed i dischi (otto dischi guarniti e sette lisci).

- Togliere dall'albero primario il piattello di disinnesto con il gruppo di registro, la rosetta ed il cuscinetto assiale a rullini quindi la sfera e l'asta di spinta.

- Interporre nuovamente uno spessore di alluminio tra gli ingranaggi della trasmissione primaria e, con una chiave esagonale da 27 mm svitare il dado di fissaggio dell'ingranaggio sull'albero motore.

- Ribattere indietro le parti ripiegate della rosetta del dado fissaggio mozzo frizione.

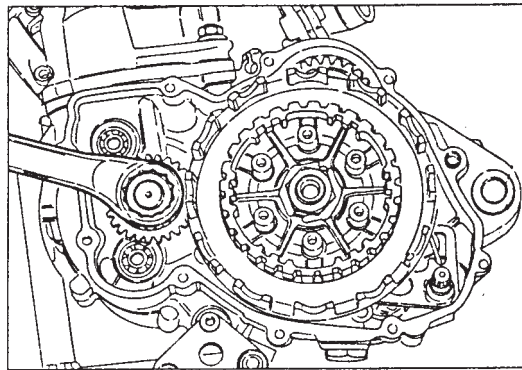
- Mantenendo fermo il tamburo frizione con l'attrezzo codice N. 800039524, svitare il dado con una chiave da 27 mm.

- Togliere il tamburo frizione, il distanziale, la campana frizione, i due cuscinetti a rullini e la rosetta di rasamento.

- Rimuovere dall'albero motore l'ingranaggio e la chiavetta. Se l'operazione risultasse difficoltosa, usare un estrattore universale premendo sull'estremità dell'albero.

- Rimuovere l'anello elastico e gli ingranaggi dell'avviamento, la gabbia a rullini e la rosetta di rasamento.

- Rimuovere l'anello elastico ed il selettore comando cambio.



Disassembling the clutch

- Insert an aluminium shim among the primary drive gears (to prevent its rotation), and remove the screws of the clutch springs using a 10 mm wrench.

- Remove the cotters, the springs, the pressure plate and the discs (eight lined discs, and seven smooth).

- Remove the cotters from the main shaft and the register unit, the washer, and the axial roller bearing, then the ball, and the push rod.

- Fit an aluminium shim among the primary drive gears, and loosen the nut on the crankshaft gear using a 27 mm wrench.

- Rivet the two wings of the clutch hub nut washer.

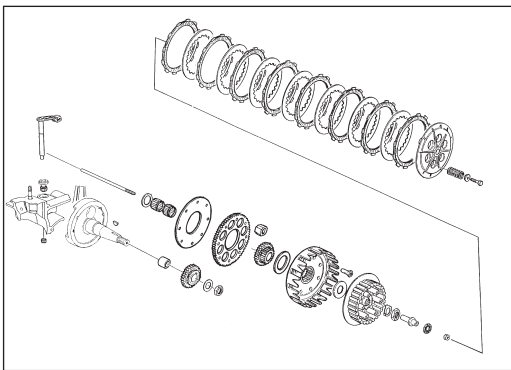
- Keep still the clutch drum by the tool code 800039524, and loosen the nut using a 27 mm wrench.

- Remove the clutch drum, the spacer, the clutch bell, the two roller bearings, and the shim washer.

- Remove the gear and the spline from the crankshaft. If this operation is too difficult, push on the crankshaft ends using a universal puller.

- Remove the spring ring and the starting gears, the roller cage, and the shim washer.

- Remove the spring ring and the gearbox selector.



Démontage embrayage

- Introduire une épaisseur en aluminium entre les engrenages de la transmission primaire (pour prévenir sa rotation) et, au moyen d'une clé de 10 mm, ôter les vites des ressorts d'embrayage.

- Ôter les panneaux, les ressorts, le plateau de pression et les disques (huit disques garnis et sept lisses).

- Ôter le plateau de débrayage avec le groupe de réglage, la rondelle et le palier axial à rouleaux et ensuite, ôter la bille et la tige de force.

- Insérer une épaisseur en aluminium entre les engrenages de la transmission primaire et desserrer l'écrou de l'engrenage sur l'arbre moteur au moyen d'une clé hexagonale de 27 mm.

- Rebattre les ailettes de la rondelle de l'écrou de fixation moyen d'embrayage.

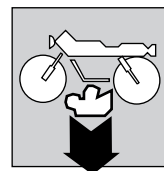
- En gardant le tambour d'embrayage arrêté par l'outil code 800039524, desserrer l'écrou par une clé de 27 mm.

- Ôter le tambour d'embrayage, l'entretoise, la cloche d'embrayage, les deux paliers à rouleaux et la rondelle d'épaisseur.

- Ôter l'engrenage et la clavette de l'arbre moteur. Si cette opération vous résulte difficile, utiliser un extracteur universel en faisant pression sur les extrémités de l'arbre. Ôter le seeger et les engrenages de démarrage, la cage à rouleaux et la rondelle d'épaisseur.

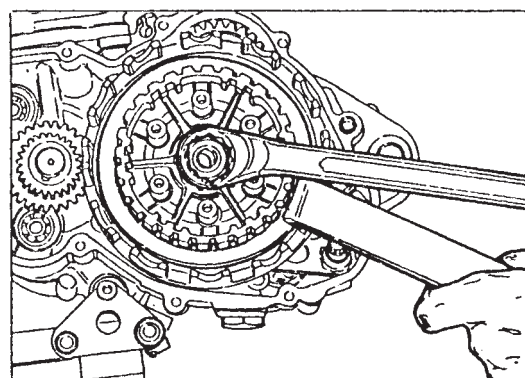
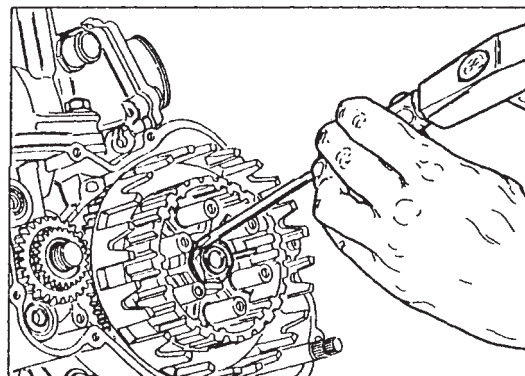
- Ôter le seeger et le sélecteur de commande boîte des vitesses.

SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR



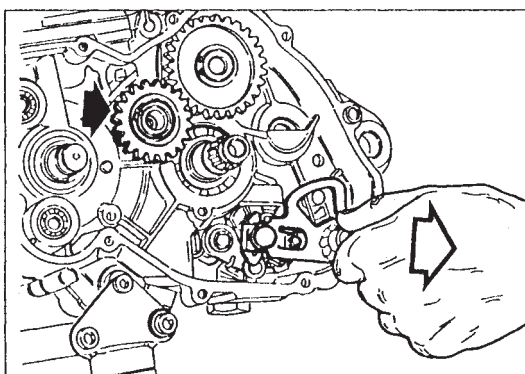
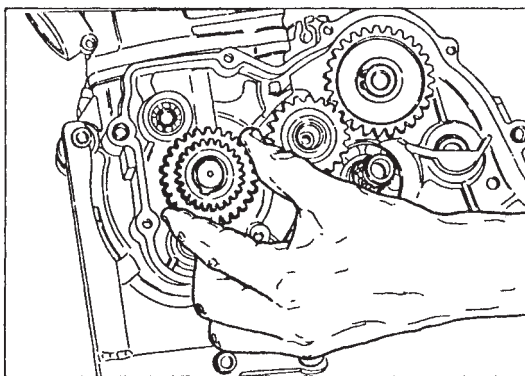
Ausbau der Kupplung

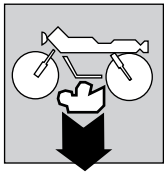
- Eine Aluminium-Dicke zwischen die Zahnräder der Primär-Übertragung (zur Verhinderung der Drehung) legen und mit einem 10 mm Schlüssel die Schrauben der Kupplungsfedern abnehmen.
 - Die Teller, die Federn, den Scheibendrücksteller und die Scheiben (acht belegte und sieben glatte Scheiben).
 - Von der Primärwelle den Auskupplungsteller mit der Registergruppe, der Zwischenlegscheibe und dem Rollenaxiallager abnehmen, dann die Kugel und die Stoßstange.
 - Erneut eine Aluminium-Dicke zwischen die Zahnräder der Primärübertragung legen und mit einem 27 mm Sechskantschlüssel die Befestigungsmutter der Zahnräder auf der Motorwelle lösen.
 - Die von der Zwischenlegscheibe der Befestigungsmutter der Kupplungsnahe gebogenen Teile zurückschlagen.
 - Die Kupplungstrommel mit dem Werkzeug Code Nr. 800039524 festhalten, die Mutter mit einem 27 mm Schlüssel lösen.
 - Die Kupplungstrommel, das Abstandsstück, die Kupplungsglocke, die beiden Rollenlager und die Zwischenlegscheibe entnehmen.
 - Von der Motorwelle das Zahnrad und den Keil abnehmen. Falls sich der Vorgang als schwierig ergeben sollte, ist ein Universal-Auszieher zu benutzen und auf das Wellenende zu drücken.
- Den Kolbenring und die Anlaß-Zahnräder, den Rollenkäfig und die Zwischenlegscheibe abnehmen.
- Den Kolbenring und den Gangschaltwähler entfernen.



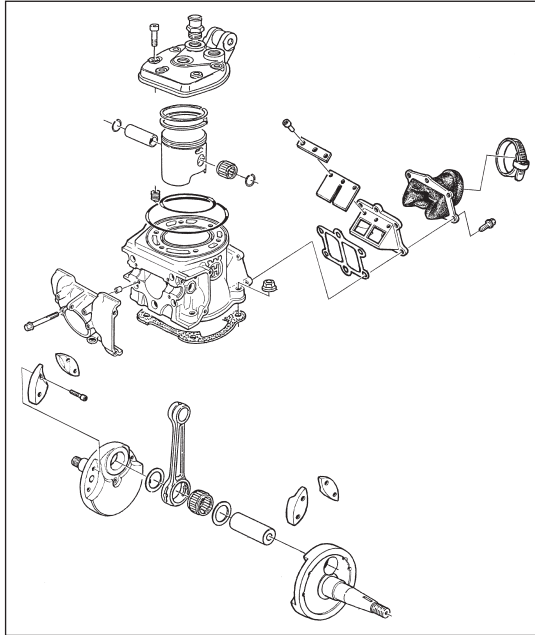
Desmontaje embrague

- Intercalar un espesor de aluminio entre los engranajes de la transmisión primaria (para impedir que gire) y con la ayuda de una llave de 10 mm retirar los tornillos de los muelles del embrague.
- Retirar los platillos, los muelles, el plato empujador de discos y los discos (ocho discos empacados y siete lisos).
- Retirar del eje primario el platillo de desembrague con el grupo de registro, la arandela y el cojinete axial de rodillos y seguidamente la esfera y la vara de empuje.
- Intercalar de nuevo un espesor de aluminio entre los engranajes de la transmisión primaria y, con una llave hexagonal de 27 mm, desenroscar la tuerca sujetadora del engranaje sobre el eje motor.
- Poner rectas las partes dobladas de la arandela de la tuerca sujetadora del cubo del embrague.
- Manteniendo firme el tambor del embrague con la herramienta código 800039524, desenroscar la tuerca con una llave de 27 mm.
- Retirar el tambor de embrague, el distanciador, la campana de embrague, los dos cojinetes de rodillos y la arandela de ajuste del nivel.
- Retirar del eje motor el engranaje y la chaveta. Si la operación presenta dificultades usar un extractor universal presionando encima del extremo del eje.
- Retirar el anillo elástico y los engranajes del arranque, la jaula de rodillos y la arandela de ajuste del nivel.
- Retirar el anillo elástico y el sector de mando del cambio de marchas.





SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR



Smontaggio cilindro

- Togliere le sei viti di fissaggio e rimuovere la testa cilindro.
- Controllare l'usura dei due anelli OR.
- Togliere i quattro dadi esterni e rimuovere il cilindro dal basamento recuperando la guarnizione. La valvola di aspirazione rimarrà montata sul cilindro e dovrà essere rimossa solo in caso di sostituzione o riparazione.

● Fare attenzione a non ruotare il cilindro quando lo si sfilava dal pistone; i segmenti potrebbero inserirsi nelle luci e bloccarlo. In questo caso, rimuovere la valvola di aspirazione e riportare in sede i segmenti.

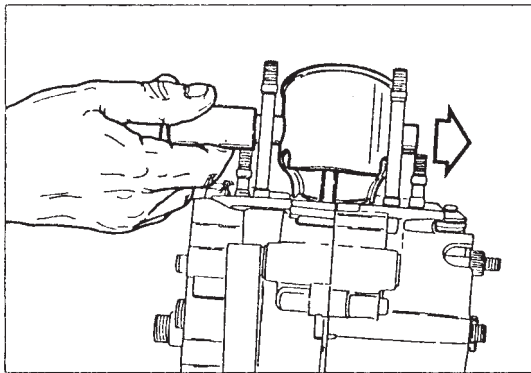
- Rimuovere gli anellini di fermo dello spinotto e, supportando il pistone, togliere lo spinotto a mano o utilizzando una spina cilindrica. Togliere la gabbia a rullini dal piede di biella.
- Rimuovere il perno comando frizione dalla sommità del semicaratter destro; annotare la posizione della bussola guidamolla e della molla.

Disassembling the cylinder

- Remove the six screws and the cylinder head.
- Check the two OR wear.
- Remove the four external nuts and the cylinder base, and retrieve the gasket. The suction valve remains on the cylinder. Remove the gasket only when the cylinder needs repairing or replacement.

● Never turn the cylinder when removing it from the piston, as the piston rings may jam on the ports and block the cylinder. In this case, remove the suction valve and set the piston rings in their position again.

- Remove the pin stop rings and, by supporting the piston, remove the pin by hand using a cylindrical pin.
- Remove the roller cage from the connecting rod small end.
- Remove the clutch control pin from the top of the right half-casing, and note the position of the spring driving bush, and of the spring too.

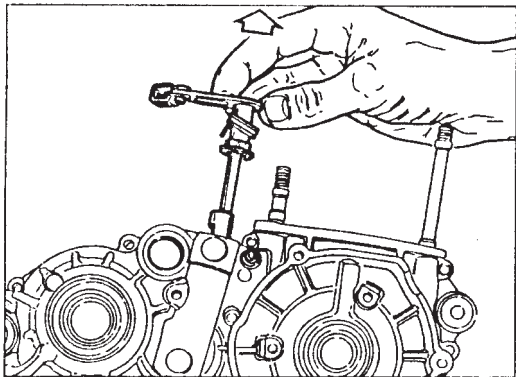


Démontage cylindre

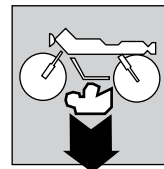
- Oter les six vis de fixation et la tête cylindre.
- Contrôler l'usure des deux bagues d'étanchéité.
- Oter les quatre écrous extérieurs et le cylindre du soubassement. Recouvrir le joint. La soupape de suction doit demeurer montée sur le cylindre. Il faudra la ôter seulement lors de sa remise en état, ou de son remplacement.

● Veillez à ce que le cylindre ne soit pas tourné lorsque il est ôté du piston, car les segments pourraient s'insérer dans les orifices et bloquer le cylindre. Dans ce cas, ôter la soupape de suction et remettre les segments dans ses sièges.

- Oter les bagues d'arrêt du goujon et ôter ce dernier à la main par une goupille cylindrique, tout en supportant le piston.
- Oter la cage à rouleaux du pied de bielle.
- Oter le goujon de commande embrayage du sommet de demi-carter droit. Noter la position de la douille de guidage ressort et du ressort aussi.



**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**



Ausbau des zylinders

- Die sechs Befestigungsschrauben entfernen und den Zylinderkopf abnehmen.
- Den Verschleiß der beiden OR-Ringe überprüfen.
- Die vier äußeren Muttern entfernen, den Zylinder vom Grundgestell abnehmen und die Dichtung sicherstellen. Das Ansaugventil verbleibt auf dem Zylinder montiert und darf nur im Falle des Austauschs oder der Reparatur entfernt werden.

● Darauf achten, daß der Zylinder beim Abziehen vom Kolben nicht gedreht wird ; die Kolbenringe könnten sich in die Spiele setzen und ihn blockieren. In diesem Falle ist das Ansaugventil abzunehmen und die Kolbenringe wieder in ihren Sitz zu bringen.

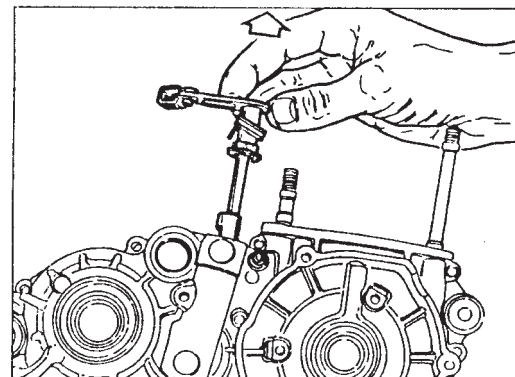
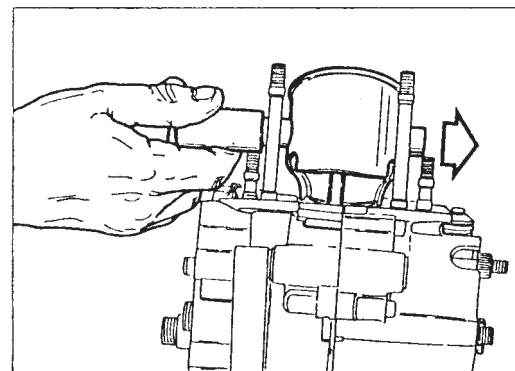
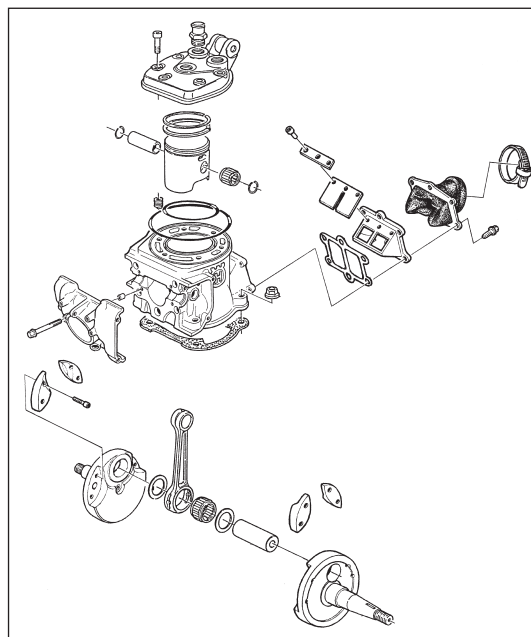
- Die Drahtsprengringe des Bolzens entfernen und, bei Stützung des Kolbens, den Bolzen manuell oder mit einem Zylinderstift abziehen. Den Rollenkäfig von der Pleuelstange abnehmen.
- Den Kupplungsschaltzapfen vom Ende der rechten Halbabweckung entfernen, die Position der Federführungsbuchse und der Feder aufschreiben.

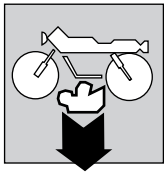
Desmontaje cilindro

- Quitar los seis tornillos sujetadores y retirar la culata del cilindro.
- Comprobar el desgaste de los dos anillos OR.
- Quitar las cuatro tuercas exteriores y retirar el cilindro de la bancada recuperando la empaquetadura. La válvula de aspiración quedará montada en el cilindro y habrá que retirarla sólo en caso de sustitución o de reparación.

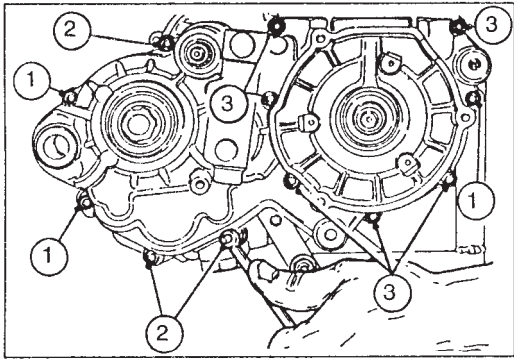
● Tener cuidado en no girar el cilindro cuando lo se extrae del pistón; los aros pueden entrar en las aperturas bloqueándolo. En tal caso es preciso remover la válvula de aspiración y colocar de nuevo en su sede los aros.

- Retirar los anillos pequeños de retén del pasador y, aguantando el pistón, quitar el pasador a mano o usando una clavija cilíndrica.
- Retirar la jaula de rodillos del pie de biela.
- Retirar el perno de mando del embrague de la cumbre del semicárter derecho; tomar nota de la posición del casquillo guía-muelle y del muelle.





SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR



Smontaggio basamento

- Svitare le dodici viti che uniscono i due semicarteri.
- Queste viti hanno tre lunghezze differenti: le tre viti (1) sono le più lunghe (50 mm) le tre (2) sono lunghe 35 mm e le rimanenti sei (3) sono lunghe 45 mm.
- Mettere il cambio in folle, montare sul semicarter destro l'attrezzo codice N. 800058258 (usando le tre viti del coperchio volano) e procedere alla separazione dei semicarteri agendo sul perno centrale.

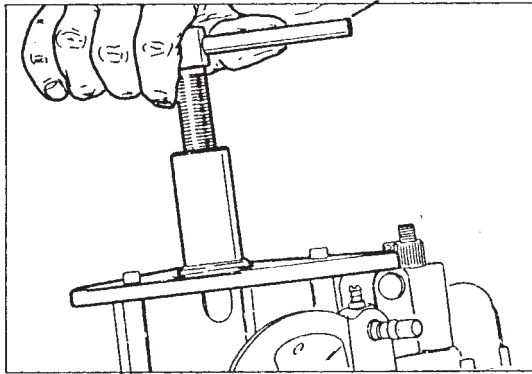


L'attrezzo agisce sull'albero motore pertanto può accadere che la parte posteriore del motore tenda a chiudersi o bloccarsi fino a quando non sarà direttamente influenzata dall'azione dell'attrezzo.

- Usando il sopracitato attrezzo battere sul bordo dell'albero secondario, lato pignone, con un mazzuolo in plastica.
- Gli ingranaggi del cambio rimarranno in sede nel semicarter sinistro. In fase di rimontaggio, sostituire la guarnizione tra i semicarteri tenendola correttamente in posizione con l'ausilio di un sigillante per guarnizioni.

Smontaggio albero motore

Rimuovere l'albero motore dal semicarter destro usando l'attrezzo codice N. 800058258 montato sul lato esterno del semicarter sinistro.



Disassembling the base

- Loosen the twelve screws which join the two half-casings.
- These screws have three different lengths: the three screws (1) are the longest (50 mm), the three screws (2) are 35 mm long, while the six remaining screws (3) are 45 mm long.
- Set the gearbox on idle, fit tool code 800058258 on the right half-casing (using the three screws of the flywheel cover), and separate the half-casings by working on the central pin.

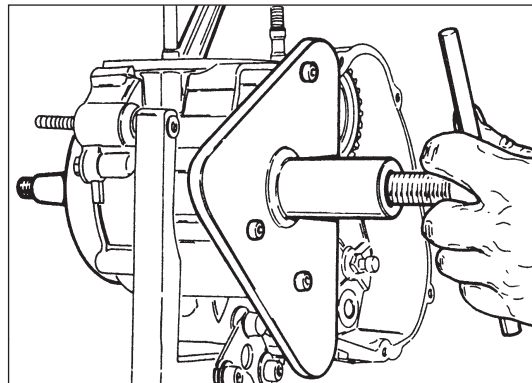


The tool operates on the crankshaft, hence, it may be that the engine rear side remains closed or blocked until the tool steps in.

- Beat on the edge of the transmission shaft with the above mentioned tool. Use a plastic mallet when beating on the pinion side.
- The gears of the gearbox remain in their housings inside the left half-casing. When reassembling, replace the gasket between the half-casings, and keep it in position using a gasket dope.

Disassembling the crankshaft

Remove the crankshaft from the right half-case using the tool with code no. 800058258 set on the left half-case external side.



Démontage soubassement

- Desserrer les douze vis de jointage des deux demi-carteri.
- Ces vis ont trois longueurs différentes: les trois vis (1) sont les plus longues (50 mm), les trois (2) sont 35 mm longues, tandis que les six vis restantes ont une longueur de 45 mm.
- Mettre la boîte des vitesses au point mort et monter l'outil code 800058258 sur le demi-carter droit (utiliser les trois vis du couvercle volant). Ensuite, séparer les demi-carteri en opérant sur le goujon central.



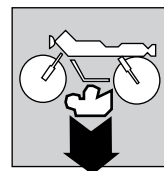
L'outil agit sur l'arbre moteur et donc, il peut arriver que la partie arrière du moteur tend à se refermer ou à se bloquer, jusqu'à ce qu'elle ne sera directement influencée par l'action de l'outil.

- Lors de l'utilisation de l'outil susdit, battre sur le bord de l'arbre secondaire au moyen d'un maillet en plastique (côté pignon).
- Les engrenages de la boîte des vitesses restent dans les sièges du demi-carter gauche. Lors du remontage, remplacer le joint entre les demi-carteri, en le gardant dans sa position correcte au moyen d'une colle pour sceller les joints.

Désassemblage de l'arbre moteur.

Désassembler l'arbre moteur du demi-carter droit au moyen de l'outil code n. 800058258, placé du côté extérieur du demi-carter gauche.

SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR



Ausbau des grundgestell

- Die zwölf Schrauben die die beiden Halbabdeckungen zusammenhalten, ausschrauben.
- Diese Schrauben haben drei unterschiedliche Längen : die drei längsten Schrauben (1) : 50 mm, drei Schrauben (2) : 35 mm, und die übrigen sechs Schrauben (3) : 45 mm.
- Leergang einschalten, auf die rechte Halbabdeckung das Werkzeug Code Nr. 800058258 montieren (die drei Schrauben des Schwungraddeckels benutzen) und mit der Trennung der Halbabdeckungen unter Einwirkung auf den Zentralzapfen fortsetzen.



Das Werkzeug wirkt auf die Motorwelle, deshalb kann geschehen, daß der hintere Motorenteil dazu neigt, sich zu schließen oder zu sperren bis er nicht direkt von der Wirkung des Werkzeug beeinflusst wird.

- Bei Anwendung des obengenannten Werkzeugs auf den Sekundärwellenrand, Kolbenseite, mit einem Kunststoffhammer klopfen.
- Die Zahnräder des Schaltung verbleiben in Sitz in der linken Halbabdeckung. Während des Wiedereinbaus die Dichtung zwischen den Halbabdeckungen austauschen. Die Dichtung mit einer Dichtmasse für Dichtungen korrekt in Position halten.

Ausbau der Motorwelle

Die Motorwelle von der rechten Halbabdeckung mit dem Werkzeug Code Nr. 800058258, das auf der Außenseite der linken Halbabdeckung montiert ist, entfernen.

Desmontaje bancada

- Desenroscar los doce tornillos que unen los dos semicárteres.
- Estos tornillos tienen tres longitudes distintas: los tres tornillos (1) son los más largos (50 mm), los tres (2) son largos 35 mm y los restantes seis (3) son largos 45 mm.
- Poner el cambio de marchas en punto muerto, montar en el semicárter derecho la herramienta código 800058258 (usando los tres tornillos de la tapa del volante) y proceder a la separación de los semicárteres maniobrando el pomo central.

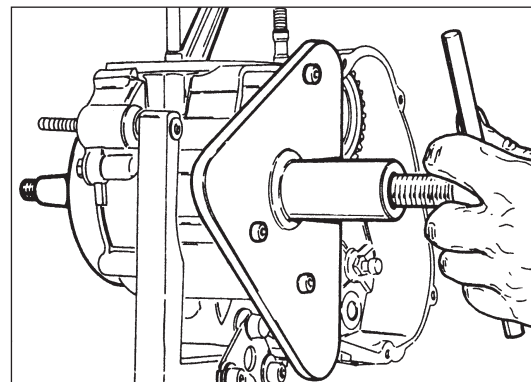
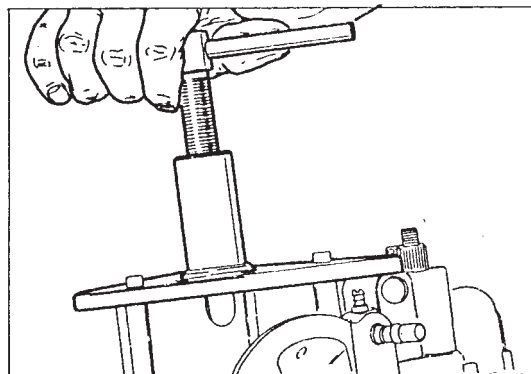
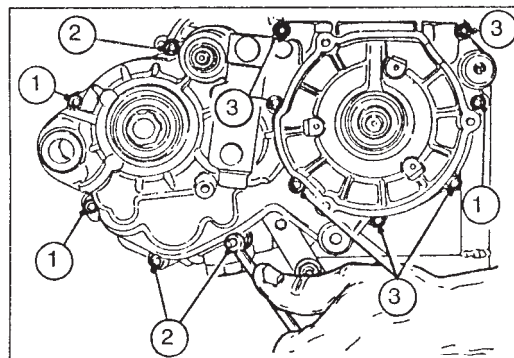


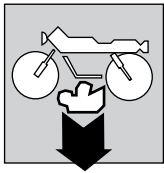
La herramienta actúa sobre el eje motor por lo que puede pasar que la parte trasera del motor tienda a cerrarse o a bloquearse hasta cuando no quede directamente afectada por la acción de la herramienta.

- Usando dicha herramienta golpear sobre el borde del eje secundario, lado piñón, con un martillo de plástico.
- Los engranajes del cambio de marchas quedarán en sus sedes en el semicárter izquierdo. Cuando se vuelve a montar es preciso sustituir la empaquetadura entre los semicárteres manteniéndola correctamente en posición con la ayuda de un sellador para empaquetaduras.

Desmontaje del eje motor

Remover el eje motor del semicárter derecho usando la herramienta código n° 800058258 montada en el lado externo del semicárter izquierdo.





SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

Smontaggio perni forcelle cambio ed albero comando forcelle (pagg. F.16- F.17)

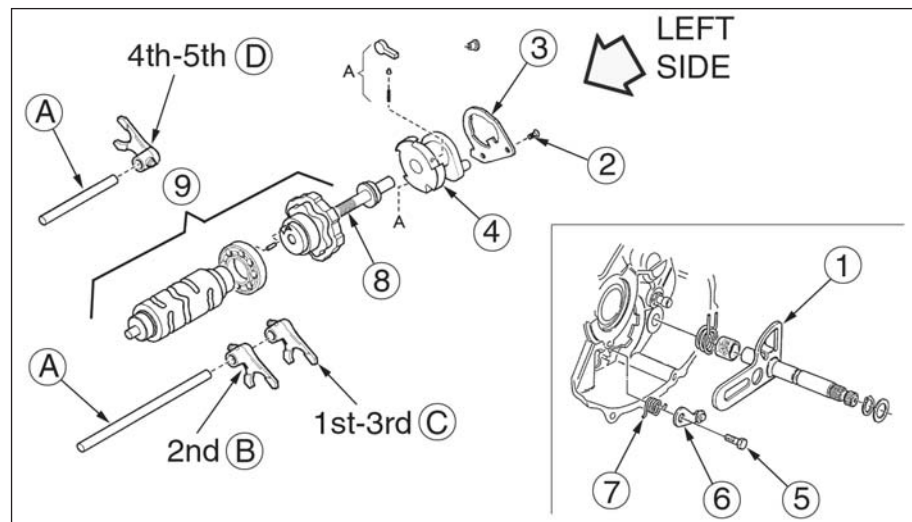
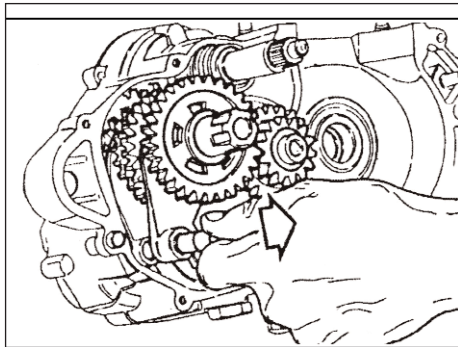
- Togliere i due perni (A) delle forcelle e le forcelle (B), (C) e (D).
- Rimuovere i due alberi del cambio contemporaneamente, recuperando il rasamento tra semicartermo sinistro ed albero secondario.
- Sfilare l'albero comando selettore (1).
- Svitare le due viti (2) con esagono interno da 4 mm, sfilare la piastrina (3) ed il rocchetto selettore dentato (4).
- Con chiave a tubo da 13 mm svitare la vite (5) di fissaggio del salterello fissa marce (6) e rimuovere quest'ultimo con la molla (7).
- Svitare la vite (8) con chiave da 12 mm.
- Rimuovere l'albero comando forcelle (9) completo di cuscinetto e tamburo selettore.
- Togliere l'anello elastico dalla parte terminale dell'albero avviamento.
- Togliere la molla.
- Rimuovere il distanziale liberando l'estremità interna della molla con un cacciavite.
- Togliere la molla dall'albero avviamento.
- Rimuovere l'albero avviamento completo dal lato esterno del basamento recuperando le rosette di rasamento da riutilizzare al rimontaggio.
- Invertire quest'ordine quando si rimonta il gruppo avviamento precaricando opportunamente la molla.

Disassembling the gearbox fork pins and the fork control shaft (pages F.16-F.17)

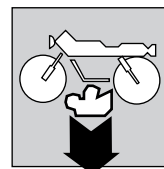
- Remove the two fork pins (A) and the forks (B), (C) and (D).
- Remove the two gearbox shafts at the same time, and retrieve the shim between the left half-casing and the transmission shaft.
- Withdraw the selector control shaft (1).
- Remove the two 4 mm Allen screws (2) then remove the plate (3) and the sprocket of the gear sector (4).
- Using a 13 mm pipe wrench remove the screw (5) that secures the gear speed (6) setting pawl, including the spring (7).
- Remove the screw (8) with a 12 mm wrench.
- Remove the fork control shaft (9) assy. with bearing and drum.
- Remove the spring ring from the end of the start shaft.
- Remove the spring.
- Remove the spacer to free the spring internal end using a screwdriver. Remove the spring from the shaft.
- Remove the complete start shaft from the external side of the base, and retrieve the shim washers which must be used when reassembling.
- Revert this order, and opportunely preload the spring, when the starting unit is reassembled.

Démontage pivots fourche de la boîte des vitesses et l'arbre de commande fourches (pages F.16-F.17)

- Ôter les deux pivots fourches (A) et les fourches (B), (C) et (D) aussi.
- Ôter les deux arbres de la boîte des vitesses et, en même temps, recouvrir l'épaisseur entre le demi-carter gauche et l'arbre secondaire.
- Enlever l'arbre commande selecteur (1).
- Dévisser les deux vis (2) hexagones internes de 4 mm et enlever la plaquette (3) et le rochet sélecteur denté (4).
- Avec clé pour vis de 13 mm, dévisser le vis (5) de fixation de la sauterelle (6) qui fixe les vitesses avec le ressort (7).
- Dévisser la vis (8) avec une clé de 12 mm.
- Ôter l'arbre de commande fourches (9) avec roulement et tambour.
- Ôter le seeger de la partie terminale de l'arbre de démarrage.
- Ôter le ressort.
- Ôter l'entretoise en dégageant l'extrémité intérieure du ressort par un tournevis.
- Ôter le ressort de l'arbre de démarrage.
- Ôter l'arbre de démarrage du côté extérieur du soubassement et recouvrir les rondelles d'épaisseur pour les utiliser au remontage.
- Inverser l'ordre susdit lors du remontage du groupe de démarrage et effectuer la correcte précharge du ressort.



**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**



Ausbau der schaltungs-gabelzapfen und ausbau der gabelschaltwelle (Seiten F.16-F.17)

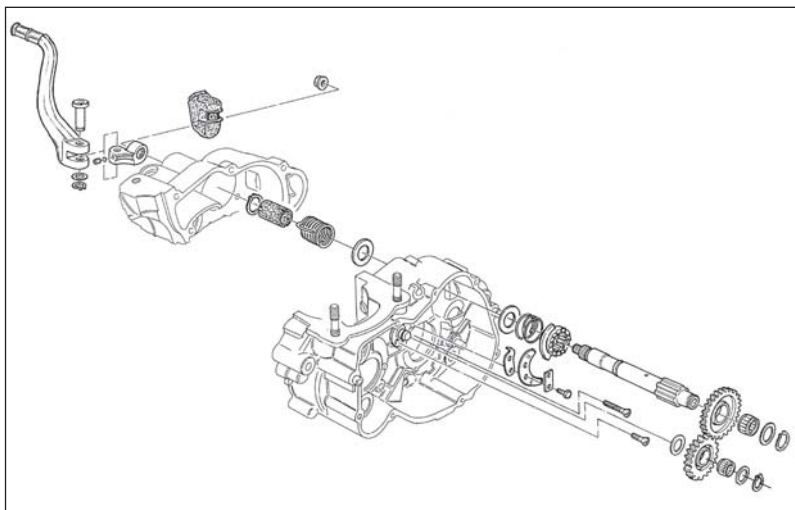
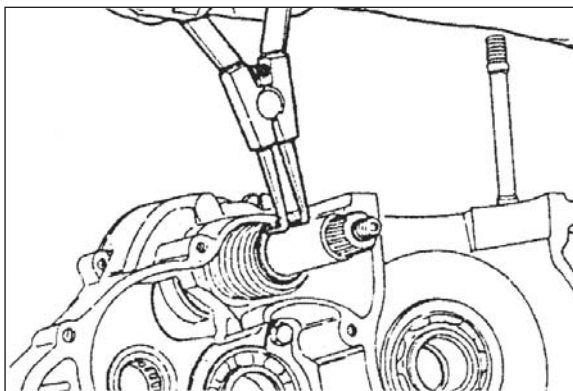
- Die beiden Zapfen der Gabeln (A) und die Gabeln (B), (C) und (D) entfernen.
- Die beiden Schaltungswellen gleichzeitig entfernen und die Zwischenlegscheibe zwischen linker Halbabweckung und der Sekundärwelle sicherstellen.
- Die Zahnstange mit der Scheibe (1), mit der sie einteilig ist, herausziehen
- Die zwei 4- Innensechskantschrauben ausschrauben (2) und das Plättchen (3) das Kettenzahnrad (4) herausziehen.
- Mit Hilfe von 13- Steckschlüssel, die Befestigungsmutterschraube (5) des Sperrnockens (6) für die Befestigung der Getrieben, die Schraube mit Hilfe (7) con 12-Steckschlüssel wie auch die Feder (8) ausschrauben.
- Die Gabelschaltwelle (9) mit Lager und Trommel entfernen.
- Den Kolbenring vom Endteil der Anlaßwelle abnehmen.
- Die Feder abnehmen.
- Das Abstandsstück entfernen und das Federinnenteil mit einem Schraubenzieher freilegen. Die Feder aus der Anlaßwelle entnehmen.
- Die komplette Anlaßwelle von der Außenseite des Grundgestells abnehmen und die Zwischenlegscheibe für den Wiedereinbau sicherstellen.

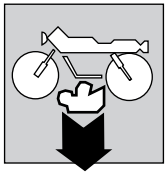
Diese Reihenfolge ist beim Wiedereinbau der Anlaßgruppe umzukehren und die Feder geeignet vorzuladen.

Desmontaje pernos horquillas cambio de marcha y eje mando horquillas (páginas F.16-F.17)

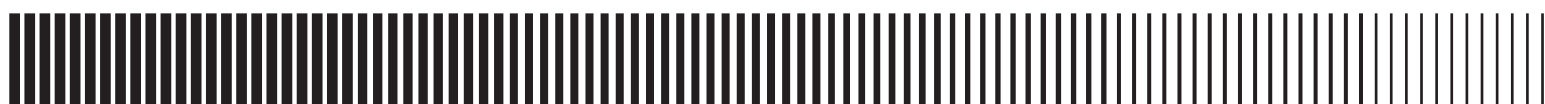
- Retirar los dos pernos (A) de las horquillas y las horquillas (B), (C) y (D).
- Retirar al mismo tiempo los dos ejes del cambio de marchas, recuperando el ajuste de nivel entre semicárter izquierdo y eje secundario.
- Desfilas con el eje comando selector (1).
- Destornillar los dos tornillos (2) a hexágono interno de 4 y desfilas la planca (3) y el pi ón selador dentado (4).
- Con la llave a tubo de 13 destornillar el tornillo (5) de fijación del saltarelo fija marchas (6) y extraer este último con el resorte (7).
- Destornillar el tornillo (8) con una llave de 12 mm.
- Retirar el eje mando horquillas (9) completo de cojinete y tambor.
- Quitar el anillo elástico por la parte terminal del eje de arranque.
- Retirar el muelle.
- Retirar el distanciador libertando el extremo interior del muelle, usando un destornillador. Retirar el muelle del eje de arranque.
- Retirar el eje de arranque completo por el lado de la bancada recuperando las arandelas de ajuste del espesor a usar de nuevo cuando se vuelve a montar.

Invertir este orden cuando se monta de nuevo el grupo de arranque precargando oportunamente el muelle.

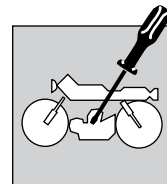




**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

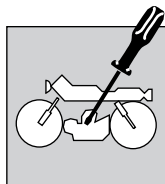


Pulizia dei particolari	G.4
Accoppiamenti	G.5
Cilindro	G.6
Misurazione del cilindro	G.6
Pistone	G.7
Accoppiamento cilindro-pistone	G.8
Spinotto	G.9
Segmenti	G.10
Accoppiamento segmenti-cave sul pistone	G.11
Accoppiamento segmenti-cilindro	G.11
Accoppiamento spinotto-pistone-piede di biella (gioco radiale piede di biella)	G.12
Accoppiamento perno accoppiamento volani - testa di biella (gioco radiale testa di biella)	G.13
Biella	G.14
Gioco assiale testa di biella	G.14
Piega biella, svergolatura	G.14
Albero motore	G.15
Disassamento albero motore	G.15
Testata	G.16
Controllo rettilineità dei vari alberi	G.17
Cuscinetti	G.18
Sostituzione cuscinetti	G.19
Sostituzione paraolio	G.19
Gruppo frizione -trasmissione primaria	G.20
Spessore disco d'attrito	G.20
Gioco scatola frizione, disco d'attrito	G.21
Distorsione disco frizione	G.21
Lunghezza libera di controllo molle frizione	G.21
Cambio di velocità	G.24
Forcelle selezione marce	G.25
Spessore pattino forcelle	G.25
Diametro perno di guida forcella	G.25
Lunghezza scanalatura ingranaggio	G.25
Larghezza scanalatura albero di comando	G.26
Revisione, regolazione e manutenzione carburatore	G.26
Raccordo scatola filtro carburatore	G.43
Valvola a lamelle	G.44
Valvola di scarico	G.44

Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

G

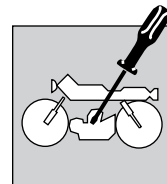




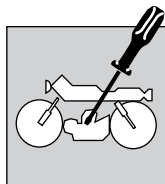
**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

Particulars cleaning	G.4	Nettoyage des pièces	G.4
Couplings	G.5	Accouplements	G.5
Cylinder	G.6	Cylindre	G.6
Cylinder measurement	G.6	Mesurage du cylindre	G.6
Piston	G.7	Piston	G.7
Cylinder-piston assembly	G.8	Groupe cylindre-piston	G.8
Piston pin	G.9	Goujon	G.9
Piston rings	G.10	Bague élastiques	G.10
Piston-rings - grooves play	G.11	Accouplement bagues élastiques-sièges sur le piston	G.11
Cylinder-piston rings play	G.11	Accouplement bagues élastiques-cylindre	G.11
Fitting piston pin, piston, and connecting rod small end (side play of con-rod small end)	G.12	Couplage goujon-piston-pied de bielle (jeu radial ped de bielle)	G.12
Coupling among flywheel coupling pin and connecting rod big end (con-rod big end radial play)	G.13	Couplage pivot couplage volants - tête de bielle (jeu radial tête de bielle)	G.13
Connecting rod	G.14	Bielle	G.14
Crankshaft out-of-axis	G.14	Jeu axial tête de bielle	G.14
Con.rod bending	G.14	Déformation bielle	G.14
Crankshaft	G.15	Vilebrequin	G.15
Crankshaft out-of-axis	G.15	Décentrage vilébrequin	G.15
Head	G.16	Culasse	G.16
Checking straightness of various shafts	G.17	Contrôle de la linearité des arbres	G.17
Bearings	G.18	Roulements	G.18
Bearings replacement	G.19	Remplacement du roulements	G.19
Seal rings replacement	G.19	Remplacement des pare-huiles	G.19
Clutch assembly -set of matched primary	G.20	Groupe embrayage -trasmission primaire.....	G.20
Friction disc thickness	G.20	Epaisseur disque de trottement	G.20
Clutch housing-friction disc clearance	G.21	Jeu boîte embrayage, disque de frottement	G.21
Friction disc distortion	G.21	Distortion disque embrayage	G.21
Free lenght for controlling the clutch springs	G.21	Longueur libre de contrôle ressort d'embrayage	G.21
Gearbox	G.24	Boîte de vitesse	G.24
Gear selector fork	G.25	Fourche sélection vitesses	G.25
Fork sliding end thickness	G.25	Epaisseur patin fourches	G.25
Fork driving pin diameter	G.25	Diamètre pivot de guidage fourche	G.25
Gear groove lenght	G.25	Longueur rainure engrenage	G.26
Control shaft groove width	G.26	Largeur rainure arbre de commande	G.26
Overhaul, regulation and maintenance of the carburettor	G.26	Revision, réglage et entretien du carburateur	G.26
Air filter boxc arburetor manifold.....	G.43	Soupape à lamelles.....	G.26
Blade valve.....	G.44	Raccord boîte filtre aire - carburateu	G.43
Exhaust valve.....	G.44	Soupape à lamelles.....	G.44
		Soupape d'échappement	G.44

**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



Reinigen der Bauteile	G.4	Limpieza de los particulares	G.4
Toleranzen	G.5	Acoplamiento	G.5
Zylinder	G.6	Cilindro	G.6
Messung des Zylinders	G.6	Medición del cilindro	G.6
Kolben	G.7	Pistón	G.7
Verbindung Zylinder-Kolben	G.8	Acoplamiento cilindro-pistón	G.8
Kolbenbolzen	G.9	Bulón	G.9
Segmente	G.10	Segmentos	G.10
Passung segmente-leistennut auf dem Kolben	G.11	Acoplamiento segmentos-ranuras en el pistón	G.11
Passung Segment-zylinder	G.11	Acoplamiento segmentos-cilindro	G.11
Kupplung von Bolzen-Kolben und Pleuefuß (Radialspiel des Pleuefußes)	G.12	Acoplamiento bulón-pistón-pié de biela (juego radial pié de biela)	G.12
Kupplung von Kupplungsstift der Schwungrad-Hälften und Pleuefusses (Radialspiel des Pleuefusses)	G.13	Acoplamiento perno acoplamiento volantes - cabeza de biela (juego radial de la cabeza de la biela)	G.13
Pleuel	G.14	Biela	G.14
Laengsspiel des pleuefusses	G.14	Juego axial de la cabeza de la biela	G.14
Pleuefalten, verwindung	G.14	Pliegue biela, enrollado	G.14
Antriebswelle	G.15	Árbol motor	G.15
Abweichung der Motorwelle	G.15	Desbloqueo árbol motor	G.15
Zylinderkopf	G.16	Cabecera	G.16
Geradheitskontrolle der diversen Wellen	G.17	Control rectilíneo de los varios árboles	G.17
Lager	G.18	Cojinetes	G.18
Auswechseln der Lager	G.19	Sustitución cojinete	G.19
Auswechseln der Oelabdichtungen	G.19	Sustitución para-aceite	G.19
Kupplungseinheit-Stirnradpart	G.20	Grupo embrague - transmisión primaria	G.20
Abweichung der Motorwelle	G.20	Espesor disco de fricción	G.20
Stärke der Reibsscheibe	G.21	Juego caja fricción, disco de fricción	G.21
Verformung der Kupplungsscheibe	G.21	Distorsión disco embrague	G.21
Kontroll-Knicklänge der Kupplungsfedern	G.21	Longitud libre de control de los muelles del embrague	G.21
Getriebe	G.24	Cambio de la velocidad	G.24
Gangwaehlgabel	G.25	Horquilla selección marcha	G.25
Dicke der Gabelschuhe	G.25	Espesor patin horquilla	G.25
Durchmesser des Gabelfuehrungsstiftes	G.25	Diametro eje de guía horquilla	G.25
Laenge der Getriebeunte	G.25	largueza ranura engranaje	G.26
Weite der Antriebswellennute	G.26	Ancho ranura árbol de comando	G.26
Überholung, einstellung und instandhaltung des Vergasers	G.26	Revisión, regulación y mantenimiento carburador ...	G.26
Luffilter-Vergaser Anschluss	G.43	Empalme caja filtro aire carburador	G.43
Lamellenventil	G.44	Válvula de aletas	G.44
Auslassventil	G.44	Válvula de escape	G.44



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

Pulizia dei particolari.

Tutti i particolari devono essere puliti con benzina ed asciugati con aria compressa.



Durante questa operazione si sviluppano vapori infiammabili e particelle di metallo possono essere espulse ad alta velocità, si raccomanda pertanto di operare in un ambiente privo di fiamme libere o scintille e che l'operatore indossi occhiali protettivi.

Particulars cleaning.

All particulars have to be cleaned with petrol and dried with compressed air.



During this operation, inflammable vapours are developed and metallic particles may be ejected at high speed, therefore we recommend to operate in a room free from open flames or sparks and the operator wearing protective glasses.

Nettoyage des pièces.

Nettoyer toutes les pièces avec de l'essence et les essuyer avec de l'air comprimé.



Pendant cette opération des vapeurs inflammables peuvent se développer et des particules métalliques être éjectées, à haute vitesse. On recommande de travailler dans un milieu sans flammes libres ou étincelles; en outre, l'opérateur doit porter des lunettes de protection.

Reinigen der Bauteile.

Alle Bauteile mit Benzin reinigen und mit Druckluft trocknen.



Während dieser operation bilden sich entflammbare daempfe und metallpartikeln koennen bei hoher geschwindigkeit ausgestossen werden.

Es wird darauf hingewiesen, daß der bedienmann eine schutzbrille tragen muß.

Limpeza de los particulares:

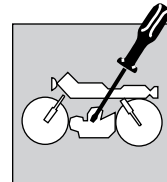
Todas las piezas deben ser limpiadas con gasolina y secadas con aire comprimido.



Durante esta operación se desarrollan vapores inflamables y partículas de metal pueden ser expulsadas a alta velocidad, se recomienda por lo tanto de operar en un ambiente libre de llamas o chispas y que el operador se coloque lentes protectores.



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



Accoppiamenti.

Per consentire al motore di funzionare nelle migliori condizioni, dando quindi il massimo rendimento, è indispensabile che tutti gli accoppiamenti rientrino nelle tolleranze prescritte. Un accoppiamento "stretto" è infatti causa di grippaggi non appena gli organi in movimento si scaldano; mentre un accoppiamento "largo" causa vibrazioni che, oltre ad essere fastidiose, accelerano l'usura dei particolari in movimento.

Couplings.

In order to allow the engine an operation under the best conditions, giving the highest performances, it is absolutely necessary that all couplings are made within the prescribed tolerances. In fact, a "tight" coupling is the reason for very harmful seizures as soon as moving parts are heated up; while a "loose" coupling will cause vibrations which increase wear of moving parts, in addition to give annoyance.

Accouplements.

Tous les accouplements doivent être réalisés selon les tolérances spécifiées afin de permettre au moteur de fonctionner dans ses meilleures conditions et de donner son meilleur rendement.

En effet, un accouplement "serré" pourrait causer des grippages très dangereux, lorsque les organes en mouvement se chauffent, tandis qu'un accouplement avec du jeu causerait des vibrations ennuyantes et une usure plus rapide des pièces en mouvement.

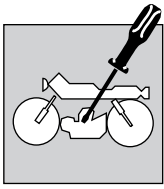
Toleranzen.

Zur einwandfreien Funktion des Motors unter besten Bedingungen, d.h. bei voller Leistung, müssen alle Passungen innerhalb der von der vorgeschriebenen Toleranzen liegen. Eine zu "knappe" Toleranz verursacht gefährliches Festfressen, sobald die Bewegungselemente warm werden, während eine "weite" Toleranz Vibrationen erzeugt, die nicht nur störend wirken, sondern auch zum schnelleren Verschleiss der Bewegungsteile führen.

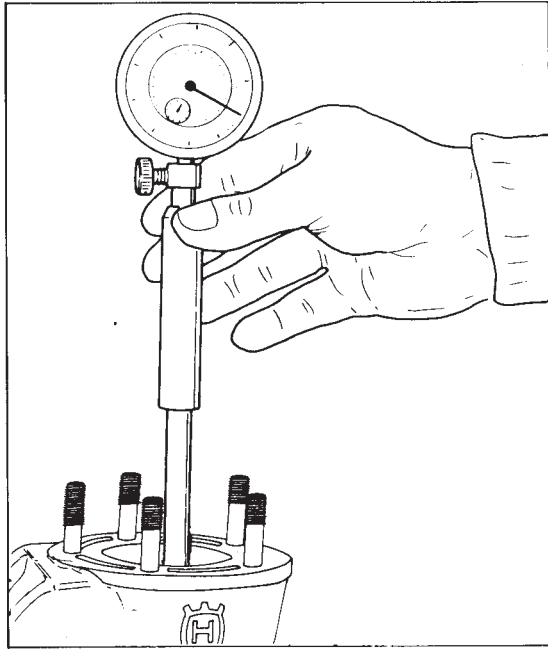
Acoplamiento.

Para consentir al motor de funcionar en las mejores condiciones, dando el máximo de rendimiento, es indispensable que todos los acoplamiento estén dentro de las tolerancias prescritas. Un acoplamiento "estrecho" es por tanto causa de agarrotamiento apenas los órganos en movimiento se calienten; mientras un acoplamiento "largo" causa vibraciones que, aparte de ser fastidiosas; aceleran el desgaste de las piezas en movimiento.





REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR



Cilindro.

Cilindro in lega leggera con riporto al "NIKASIL" sulla canna.
Dopo che il cilindro ha lavorato l'ovalizzazione max. ammissibile è di 0,015 mm.
In caso di danni o di usura eccessiva il cilindro deve essere sostituito. I cilindri sono contrassegnati da una lettera indicante la classe di appartenenza.

Misurazione del cilindro.

Controllare che la superficie interna sia perfettamente liscia ed esente da rigature.
Effettuare la misurazione del diametro della canna (DN) a 10 mm dal piano superiore, come da schema indicato, in direzione dell'asse scarico.

Cylinder.

Light alloy cylinder with "NIKASIL" coating liner.
After cylinder operation, ovalisation admitted is 0,015 mm/0.0006 in. max.
In case of damage or excessive wear cylinder has to be renewed.
Cylinders are marked with a letter stating their class.

Cylinder measurement.

Check that the inner surface is perfectly smooth and exempt from scores.
Arrange measurement of the liner diameter (DN) at 10 mm/0.4 in. from top surface, as shown in figure, in the exhaust axis direction.

Cylindre.

Cylindre en alliage léger avec couche au "NIKASIL" sur la chemise.
Après travail le cylindre devra avoir une ovalisation maximale admissible de 0,015 mm.
En cas de dommage ou d'usure excessive le cylindre doit être remplacé.
Les cylindres sont marqués par une lettre indiquant la catégorie d'appartenance.

Mesurage du cylindre.

Contrôler que la surface intérieure soit parfaitement polie et exempte de rayures.
Effectuer le mesurage du diamètre (DN) de la chemise à 10 mm. de la surface supérieure, selon le dessin, en direction de l'axe échappement.

Zylinder.

Zylinder aus Leichtmetall mit "NIKASIL" Auflage auf der Laufbuchse.
Nach der Zylinder-Arbeit beträgt das max. Unrundwerden 0,015 mm.
Bei Schaden oder Abnutzung den Zylinder wechseln. Die Zylinder sind mit einer Buchstabe gekennzeichnet, welche die Zugehörigkeitsklasse zeigt.

Messung des Zylinders.

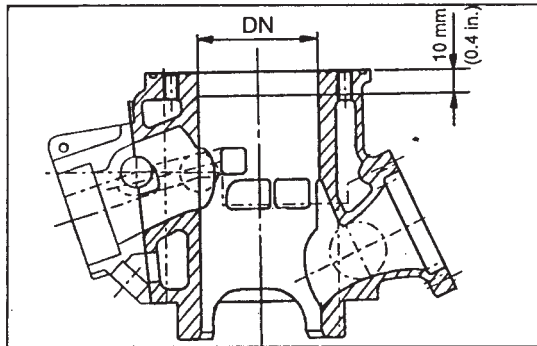
Die innere Oberfläche muss vollkommen glatt und rillenlos sein.
Den Durchmesser (DN) der Laufbuchse bei 10 mm von der Oberebene in Richtung der Ablass Achse messen.

Cilindro.

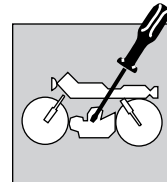
Cilindro en aleación ligera con referencia al "NIKASIL" en el tubo.
Después que el cilindro ha trabajado la ovalización max. admisible es de 0,015 mm.
En caso de daños o desgaste excesivo el cilindro debe ser sustituido.
Los cilindros son contrasñados con una letra indicando la clase a la cual pertenece.

Medición del cilindro.

Controlar que la superficie interna este perfectamente lisa y exente de rayado.
Efectuar la medición del diametro (DN) del tubo a 10 mm del plano superior, como indicado en el esquema, en dirección del eje descarga.



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



Pistone.

Pulire accuratamente il cielo del pistone e la cava del segmento dalle incrostazioni carboniose. Procedere ad un accurato controllo visivo e dimensionale del pistone: non devono apparire tracce di forzamenti, rigature, crepe o danni di sorta.

Il diametro del pistone (D1) va misurato alla distanza "A" dalla base del mantello, in direzione perpendicolare all'asse dello spinotto.

Piston.

Carefully clean the piston ceiling and the piston ring groove from carbon deposits. Effect a careful visual and dimensional checking of piston: no traces of shrinkage, score, crack or damage must be remarked.

Measure the piston diameter (D1) from distance "A" to the base of the skirt, in a perpendicular direction to the gudgeon axis.

Piston.

Nettoyer soigneusement le ciel du piston et l'encoche du segment, en éliminant toute incrustation carbonneuse.

Le diamètre du piston (D1) doit être mesuré à la distance "A" de la base du manteau, perpendiculairement à l'axe du goujon.

Kolben.

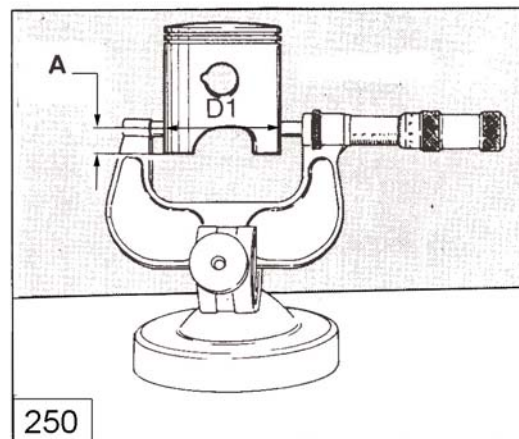
Sorgfältig den Kolbenboden und die Segmentkerbe von den Kohleverkrustungen befreien. Eine ebenso sorgfältige Sicht- wie Masskontrolle des Kolbens vornehmen. Bei

Der Durchmesser des Kolbens (D1) wird im Abstand "A" von der Mantelbasis, in senkrechter Richtung zur Achse des Bolzens, gemessen.

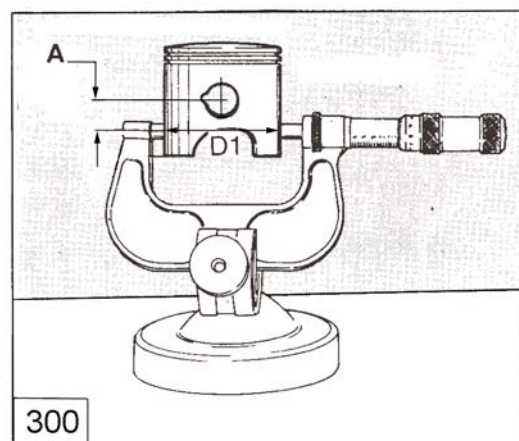
Pistón.

Limpia esmeradamente la cabeza del pistón y la ranura del segmento quitando las incrustaciones carbonosas. Controlar visualmente las dimensiones del pistón: no deben tener trazas de esfuerzos, rayaduras, grietas u otros daños.

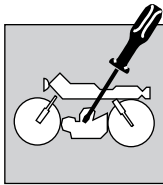
El diámetro del pistón (D1) tiene que medirse a la distancia "A" con respecto a la base del faldón, en dirección perpendicular al eje del pasador.



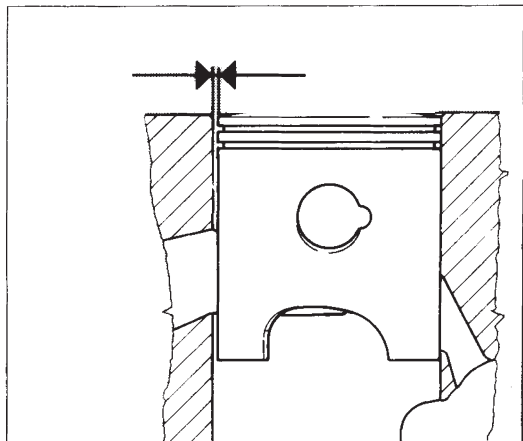
A=24 mm (0.945 in.)



A=13,5 mm (0.531 in.)



REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR



Accoppiamento cilindro-pistone.

I gruppi cilindro-pistone sono forniti già accoppiati; se inavvertitamente si fossero scambiati tra loro cilindri e pistoni di alcuni gruppi, occorre procedere al rilevamento dei diametri come indicato nelle figure a pag. G.6 e G.7.

Eseguire queste misurazioni a temperatura stabilizzata di 20°C.

Gioco di accoppiamento preferenziale $DN-D1 = 0,040 \pm 0,060$ mm)

Limite di usura 0,080 mm .

Cylinder-piston assembly.

Cylinder-piston assemblies are supplied already coupled and in case that different class cylinders and pistons have been exchanged, it is necessary to carry out diameters measurement as shown in figures at pages G.6-G.7.

Arrange these measurements at a stabilized temperature of 20°C/68°F.

Best mating clearance $DN-D1 = 0,040 \pm 0,060$ mm/0.00157±0.00236 in.

Wear limit 0,080 mm/0.00315 in.

Groupe cylindre-piston.

Les groupes cylindre-piston sont fournis déjà accouplés. Si par erreur ils ont été échangés entre eux, des cylindres et pistons de groupes différents, il faudra effectuer le mesurage des diamètres comme indiqué dans les figures à page G.6-G.7.

Effectuer ces mesurage à une température stabilisée de 20°C.

Jeu de montage préférentiel $DN-D1 = 0,040 \pm 0,060$ mm

Limite d'usure 0,080 mm

Verbindung Zylinder-Kolben.

Die Zylinder-Kolben Gruppen werden schon verbunden geliefert. Bei unbemerktem Zylinder-Kolben Austausch einiger Gruppen müssen die Durchmesser, wie in den Bildern a.S. G.6 und G.7 gemessen werden.

Diese Messungen bei 20°C durchführen.

Vorzugsverbindungsspiel $DN-D1 = 0,040 \pm 0,060$ mm

Abnutzungsgrenze 0,080 mm

Acoplamiento cilindro-pistón.

Los grupos cilindro-pistón se suministran y acoplados; si, inadvertidamente se cambiasen entre sí cilindros y pistones de algunos grupos, es necesario medir los diámetros como se indica en las figuras de las pag. G.6 y G.7.

Medir con una temperatura estabilizada de 20°C.

Juego de acoplamiento preferencial $DN-D1 = 0,040 \pm 0,060$ mm

Limite de desgaste 0,080 mm

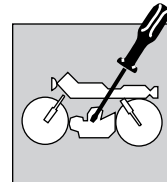
250

Cilindro-Cylinder Cylindre-Zylinder-Cilindro		Pistone-Piston Piston-Kolben-Pistón		Gioco di accoppiamento-Clearance Jeu de montage-Verbindungsspiel Juego de acoplamiento mm (in.)
Sigla Mark Marque Kennzeichen Sigla	Dimensioni Dimensions Dimensions Masse Dimensiones mm (in.)	Sigla Mark Marque Kennzeichen Sigla	Dimensioni Dimensions Dimensions Masse Dimensiones mm (in.)	
A opp. Nero A or Black A ou Noir A oder Schwarz A o Negro	66,385±66,395 (2.6136±2.6140)	A-B	66,335±66,345 (2.6116±2.6120)	da 0,040 (0.00157) a 0,060 (0.00236)
C opp. Rosa C or Pink C ou Rose C oder Rosa C o Rosa	66,395±66,405 (2.6140±2.6144)	C-D	66,345±66,355 (2.6120±2.6124)	da 0,040 (0.00157) a 0,060 (0.00236)
E opp. Rosso E or Red E ou Rouge E oder Rot E o Rojo	66,405±66,415 (2.6144±2.6148)	E-F	66,355±66,365 (2.6124±2.6128)	da 0,040 (0.00157) a 0,060 (0.00236)

300

Cilindro-Cylinder Cylindre-Zylinder-Cilindro		Pistone-Piston Piston-Kolben-Pistón		Gioco di accoppiamento-Clearance Jeu de montage-Verbindungsspiel Juego de acoplamiento mm (in.)
Sigla Mark Marque Kennzeichen Sigla	Dimensioni Dimensions Dimensions Masse Dimensiones mm (in.)	Sigla Mark Marque Kennzeichen Sigla	Dimensioni Dimensions Dimensions Masse Dimensiones mm (in.)	
A opp. Nero A or Black A ou Noir A oder Schwarz A o Negro	71,985±71,995 (2.8340±2.8344)	A	71,935±71,945 (2.8320±2.8324)	da 0,040 (0.00157) a 0,060 (0.00236)
B opp. Rosa B or Pink B ou Rose B oder Rosa B o Rosa	71,995±72,005 (2.8344±2.8348)	B	71,945±71,955 (2.8324±2.8328)	da 0,040 (0.00157) a 0,060 (0.00236)
C opp. Rosso C or Red C ou Rouge C oder Rot C o Rojo	72,005±72,015 (2.8348±2.8352)	C	71,955±71,965 (2.8328±2.8332)	da 0,040 (0.00157) a 0,060 (0.00236)

**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



Spinotto.

Deve essere perfettamente levigato, senza rigature, scanalini o colorazioni bluastre dovute a surriscaldamento. Verificare l'accoppiamento spinotto-pistone; a nuovo è il seguente:

250: 0,011±0,018 mm (0.000433±0.000709 in.)

300: 0,008±0,014 mm (0.000315±0.000551 in.)

Limite di usura 0,040 mm(0.00157 in.) mm. Sostituendo lo spinotto è necessario sostituire anche la gabbia a rullini (in accordo con le selezioni riportate a pag. G. 12).

Piston pin.

It must be perfectly smooth, without any scores, steps or blueings due to overheating. Check the pin-piston coupling. When new, the coupling is as follows:

250: 0,011±0,018 mm (0.000433±0.000709 in.)

300: 0,008±0,014 mm (0.000315±0.000551 in.)

Wear limit 0,040 mm(0.00157 in.) Renewing the piston pin it is necessary to replace also the roller cage (in accordance with the selections laid out on page G.12).

Goujon.

Doit être parfaitement poli, sans rayures, escaliers ou colorations bleueatre dues à surchauffage. Contrôler l'accouplement axe-piston; quand nouveau, il doit être comme suit:

250: 0,011±0,018 mm (0.000433±0.000709 in.)

300: 0,008±0,014 mm (0.000315±0.000551 in.)

Limite d'usure 0,040 mm(0.00157 in.) En remplaçant le gouijon est nécessaire aussi de remplacer la cage à rouleaux (conformément aux sélections indiquées à la page G. 12).

Kolbenbolzen.

Er muss einwandfrei glatt, ohne Riefen, ohne Vorprünge oder durch Ueberhitzen verursachte bläuliche Verfärbungen sein.

Die Passung Bolzen - Kolben überprüfen. Neu ist diese die folgende :

250: 0,011±0,018 mm (0.000433±0.000709 in.)

300: 0,008±0,014 mm (0.000315±0.000551 in.)

Abnutzungsgrenze 0,040 mm(0.00157 in.) Beim Ersetzen des Kolbenbolzens muss auch der Rollenkäfig ausgetauscht werden (In Übereinstimmung mit der Zusammenstellung, die auf Seite G. 12 aufgeführt).

Bulón.

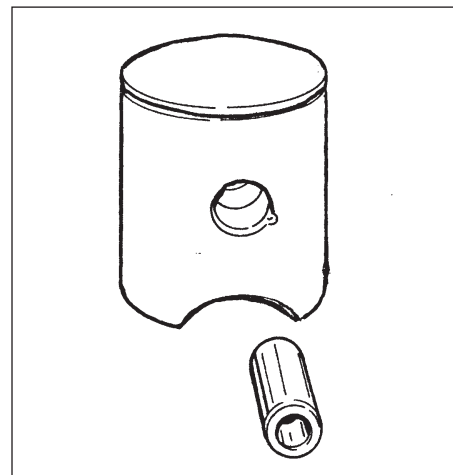
Debe ser perfectamente pulido, sin rayaduras, ranuras o coloraciones azuladas debido al sobrecalentamiento.

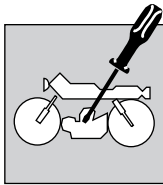
Verificar el acoplamiento cruceta-pistón; originalmente es el siguiente:

250: 0,011±0,018 mm (0.000433±0.000709 in.)

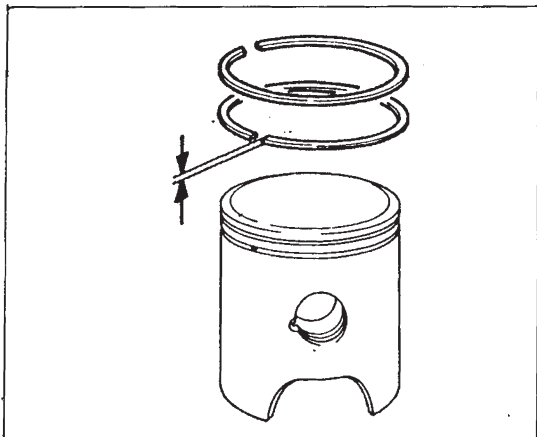
300: 0,008±0,014 mm (0.000315±0.000551 in.)

Limite de desgaste 0,040 mm(0.00157 in.) Si se sustituye el bulon es necesario sustituir tambien la jaula de rodillos (de acuerdo con las selecciones de la pag. G. 12).





REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR



Segmenti.

Controllare visivamente lo stato della fascia elastica e della relativa sede nel pistone. Se la fascia è usurata o danneggiata deve essere sostituita.

Se la sede della fascia nel pistone è nelle stesse condizioni, il pistone e la fascia devono entrambi sostituirsi.

Quando si monta una fascia nuova su un pistone usato, controllare che la sede di suddetta fascia non sia usurata in modo non uniforme.

La fascia dovrebbe alloggiare perfettamente parallela alle superfici della gola nel pistone. Se non è così, il pistone deve essere sostituito.

Piston rings.

Visually inspect the piston ring and its piston groove state. If the piston ring is worn up or damaged it must be renewed.

If the piston ring groove on piston is in the same conditions, piston and piston ring have to be replaced, both of them.

When a new piston ring is installed on the used piston, check that the piston groove is not worn up in an uneven manner.

Piston ring has to stay perfectly parallel to the piston groove surfaces. If it is not the cause, piston must be renewed.

Bague élastiques.

Vérifier visuellement l'état des bagues élastiques et du relatif siège du piston. Si la bague est détériorée ou endommagée doit être remplacée.

Si le siège de la bague dans le piston est dans les mêmes conditions, le piston et la bague doivent être tous les deux remplacés.

Quand on monte une nouvelle bague sur un piston usé, vérifier que le siège de la bague ne soit pas détériorée en manière irrégulière.

La bague devrait loger parfaitement parallèle aux surfaces de la gorge dans le piston. Si ce n'est pas le cas, le piston devra être remplacé.

Segmente.

Eine sorgfältigste Sichtkontrolle des Zustandes des Kolbenrings und der entsprechenden Leistennut im Kolben vornehmen. Ist der Kolbenring beschädigt oder verschliessen, dann ist er auszuwechseln.

Ist die Ringnut im Kolben in demselben Zustand, dann müssen beide Kolben und Kolbenring ausgewechselt werden.

Bei der Montage eines neuen Kompressionsrings auf einen gebrauchten Kolben, prüfen ob der Ringverschleiss ungleich ist.

Der Kompressionsring muß vollkommen parallel zu den Flächen der Kolbenkehle liegen, Andernfalls, ist der Kolben auszuwechseln.

Segmentos.

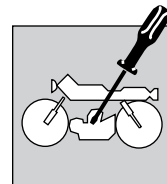
Controlar visualmente el estado de la correa elástica y del relativo asiento del pistón. Si la correa está desgastada debe sustituirse.

Si el asiento de la correa en el pistón está en las mismas condiciones, el pistón y la correa deben sustituirse.

Quando se monta una correa nueva en un pistón usado, controlar que el asiento de dicha correa no esté desgastado en manera no uniforme.

La correa debe alojar perfectamente paralela a la superficie de la garganta del pistón. Si así no fuese, debe sustituirse el pistón.

**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



La tabella mostra i valori del gioco assiale tra segmento e sede nel pistone.

This table shows the axial play between piston ring and groove in the piston.

Le tableau montre les valeurs du jeu axial entre bague-élastique et siège dans le piston.

Die Tabelle zeigt die Werte des Längsspiels zwischen Segmenten und Kolben Leistennut.

La tabla muestra los valores de juego axial entre el segmento y el asiento del pistón.

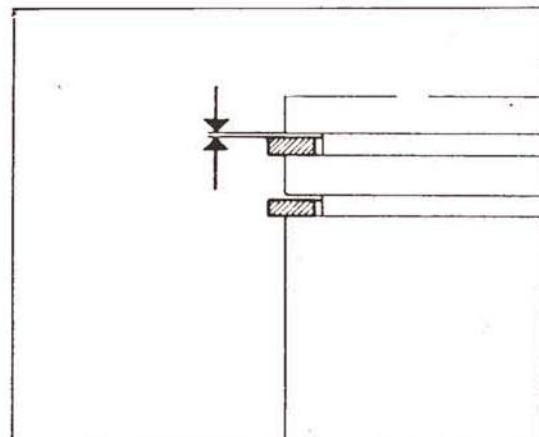
Accoppiamento segmenti-cave sul pistone.

Piston-rings - grooves play.

Accouplement bagues élastiques-sièges sur le piston.

Passung segmente-leistennut auf dem Kolben.

Acoplamiento segmentos-ranuras en el pistón.



MODELLO MODEL MODELE MODELL MODELO	Standard / Standard Standard / Standard Estandar	LIMITE DI USURA WEAR LIMIT LIMITE D'USURE VERSCHLEISSGRENZE LIMITE DE DESGASTE
250:	0,030±0,062 mm (0.00118±0.00244 in.)	0,12 mm (0.0047 in.)
300:	0,030±0,070 mm (0.00118±0.00275 in.)	0,12 mm (0.0047 in.)

Accoppiamento segmenti-cilindro.

Introdurre il segmento nella zona più bassa del cilindro (dove l'usura è minima) avendo la cura di posizionarlo bene in "squadro" e misurare la distanza tra le due estremità.

Il limite massimo di usura non deve superare il valore di 0,6 mm.

Cylinder-piston rings play.

Insert the piston ring into the cylinder bottom (where wearing is the lowest) and position it well in "square" and measure the distance between the two ends.

The wear limit must not exceed 0,6 mm (0.0236 in.).

Accouplement bagues élastiques-cylindre.

Mette la bague élastique dans la zon plus basse du cylindre (où l'usure est minimale) en ayant le soin de le bien placer en "cadre" et mesurer la distance entre les deux extrémité.

La limite max. d'usure ne doit pas dépasser la valeur de 0,6 mm.

Passung Segment-zyylinder.

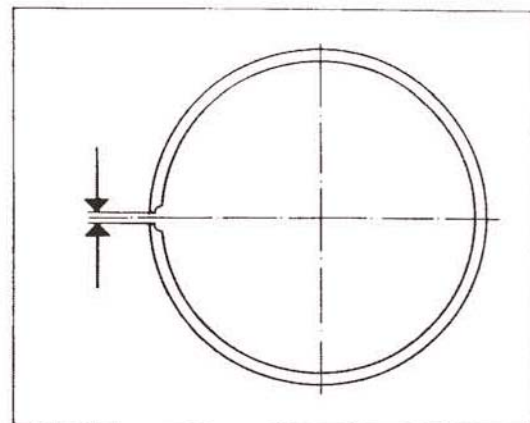
Das Segment in den untersten Bereich der Zylinder führen (wo der Verschleiss minimal ist). Darauf achten, den Winkelkopf gut zu positionieren und den Abstand zwischen den beiden Enden messen.

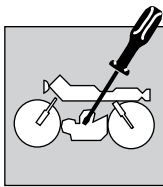
Die Höchst verschleissgrenze darf 0,6 mm nicht überschreiten.

Acoplamiento segmentos-cilindro.

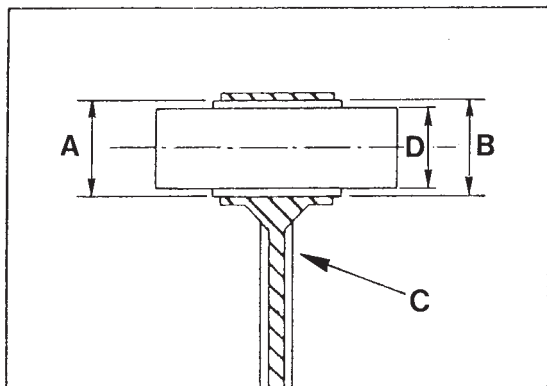
Introducir el segmento en la zona baja del cilindro (donde el desgaste es mínimo) teniendo cuidado en colocarlo bien "a escuadra" y medir la distancia entre las dos extremidades.

El limite maximo de desgaste no tiene que superar el valor de 0,6 mm.





REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR



Accoppiamento spinotto-pistone-piede di biella (gioco radiale piede di biella).

La tabella sottoriportata elenca i possibili accoppiamenti che consentono di ottenere il corretto gioco radiale di 0,002±0,010 mm.

Qualora, in sede di revisione del motore, si dovesse riscontrare un gioco radiale superiore al limite ammesso di 0,015 e non fosse più visibile il contrassegno del colore (C) sullo stelo di biella, rilevare il diametro "A" del piede di biella e, in base a questo, montare la gabbia a rullini appropriata.



NOTA: Nel richiedere la gabbia a rullini, specificare la selezione.

Fitting piston pin, piston, and connecting rod small end (side play of con-rod small end).

The following table shows the possible couplings which allow to get the right radial clearance of 0,002±0,010 mm/0.000078 to 0.000393 in.

If, during engine overhaul, a clearance higher than the allowed limit of 0,015 mm/0.00059 in. is obtained and if the color mark (C) on the connecting rod is not visible, check the connecting rod small end diameter "A" and, according to this one, install the correct needle cage.



NOTE: When ordering the needle cage, specify its selection.

Couplage goujon-piston-pied de bielle (jeu radial pied de bielle).

Le tableau suivant présente les couplages possibles qui permettent d'obtenir un correct jeu radial de 0,002±0,010 mm.

Si, pendant la révision du moteur, on relève un jeu radial supérieur à la limite max. de 0,015 et si le repère de la couler (C) sur la tige de la bielle n'est pas visible, contrôler le diamètre "A" du pied de bielle et, selon cette valeur, monter la cage à aiguilles.



NOTE: A la commande de la cage à aiguilles, spécifier la selection.

Kupplung von Bolzen -Kolben und Pleuefuß (Radialspiel des Pleuefußes).

Die unten angegebene Tabelle gibt die möglichen Kupplungen an, welche ein korrektes Radialspiel erlauben, und zwar zwischen 0,002±0,010 mm.

Wenn während der Überholung des Motors, ein Radialspiel höher als das gestattete Spiel von 0,015 festgestellt wird, und die Farbekennzeichnung (C) auf dem Pleuelstange nicht mehr sichtbar ist, dann muss das Durchmesser "A" des Pleuelkopfes bestimmt werden und den diesem Durchmesser entsprechenden Nadelkäfig benutzen.



VERMERK: Bei der Bestellung des Nadelkäfigs, immer die Wahl angeben.

Acoplamiento bulón-pistón-pié de biela (juego radial pié de biela).

La tabla indicada a continuación indica los acoplamientos posibles que permiten el obtener el juego radial correcto de 0,002±0,010 mm.

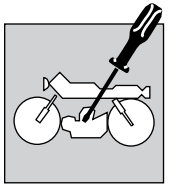
Si en el asiento de revisión del motor se verificase un juego radial superior al límite admitido de 0,015 y no fuese visible la contra-marca de color (C) en el vástago de la biela, medir el diámetro "A" del pié de la biela y, en base a éste, montar la jaula de rodillos apropiada.



NOTA: Cuando pidan la jaula de rodillos especificar la selección.

Colore di selezione foro «A» Con. rod. «A» hole small end selection colour Couleur choisie trou «A» pied de bielle Farbe d. «A» d. Pleuel Pleuelkopfs Color de selección «A» pié de biela mm (in.)	Colore di selezione diametro spinotto «D» - mm (in.) Selection color for pin diameter «D» - mm (in.) Couleur de sélection diamètre gudgeon «D» - mm (in.) Wahlfarbe der Bolzen durchmesser «D» - mm (in.) Color de selección diámetro bulón «D» - mm (in.)	Selezione gabbia a rullini «B» Roller bearing cage «B» to be selected Sélection cartouche à aiguilles «B» Auswahl Rollenkäfig «B» Selección jaula de agujas «B» mm (in.)
Giallo - Yellow - Jaune - Gelb - Amarillo 21,944±21,996 (0,86590±0,86598)	Bianco - White - Blanc - Weiss - Blanco 17,996±17,998 (0,7085±0,7086)	-3 ÷ -5
Verde - Green - Vert - Grüne - Verde 21,996±21,998 (0,86598±0,86606)	Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro 17,998±18,000 (0,7086±0,7087)	-3 ÷ -5
Bianco - White - Blanc - Weiss - Blanco 21,998±22,000 (0,86606±0,86614)	Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro 17,998±18,000 (0,7086±0,7087)	-2 ÷ -4
Bianco - White - Blanc - Weiss - Blanco 21,998±22,000 (0,86606±0,86614)	Bianco - White - Blanc - Weiss - Blanco 17,996±17,998 (0,7085±0,7086)	-1 ÷ -3
Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro 22,000±22,002 (0,86614±0,86622)	Bianco - White - Blanc - Weiss - Blanco 17,996±17,998 (0,7085±0,7086)	0 ÷ -2
Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro 22,000±22,002 (0,86614±0,86622)	Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro 17,998±18,000 (0,7086±0,7087)	-1 ÷ -3
Rosso - Red - Rouge - Rot - Rojo 22,002±22,004 (0,86622±0,86630)	Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro 17,998±18,000 (0,7086±0,7087)	0 ÷ -2

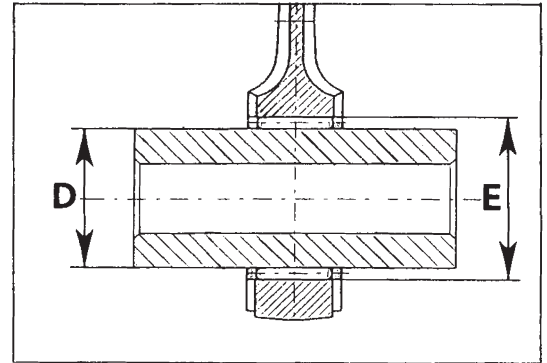
**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



Accoppiamento perno accoppiamento volani - testa di biella (gioco radiale testa di biella).

La tabella sottoriportata elenca i possibili accoppiamenti che consentono di ottenere il corretto gioco radiale di 0,026±0,034 mm.

Qualora, in sede di revisione del motore, si dovesse riscontrare un gioco radiale superiore al limite ammesso di 0,050, rilevare il diametro "E" del foro della testa di biella e il diametro "D" del perno di accoppiamento volani. In base a questo, montare la gabbia a rullini appropriata.



NOTA: Nel richiedere la gabbia a rullini, specificare la selezione.

Coupling among flywheel coupling pin and connecting rod big end (con-rod big end radial play).

The following table shows the possible couplings which allow to get the right radial clearance of 0,026±0,034 mm/0.00102 to 0.00134 in. If, during engine overhaul, a clearance higher than the allowed limit of 0,050 mm/0.00196 in. is obtained, check the connecting rod big end rod diameter "E" and the flywheel coupling pin diameter "D". According to this one, install the correct needle cage.



NOTE: When ordering the needle cage, specify its selection.

Couplage pivot couplage volants - tête de bielle (jeu radial tête de bielle).

Le tableau suivant présente les couplages possibles qui permettent d'obtenir un correct jeu radial de 0,026±0,034 mm.

Si, pendant la révision du moteur, on relève un jeu radial supérieur à la limite max. de 0,050, contrôler le diamètre "E" de la tête de bielle et le diamètre "D" du pivot d'accouplement demi-volants. Selon cette valeur, monter la cage à aiguilles.



NOTE: A la commande de la cage à aiguilles, spécifier la selection.

Kupplung von Kupplungsstift der Schwungrad-Hälften und Pleueiffusses (Radialspiel des Pleueiffusses).

Die unten angegebene Tabelle gibt die möglichen Kupplungen an, welche ein korrektes Radialspiel erlauben, und zwar zwischen 0,026±0,034 mm. Wenn während der Überholung des Motors, ein Radialspiel höher als das gestattete Spiel von 0,050 festgestellt wird, dann muss das Durchmesser "E" des Pleueiffusses und das Durchmesser "D" der Kupplungsstift der Schwungrad-Hälften bestimmt werden. Den diesem Durchmesser entsprechenden Nadelkäfig benutzen.



VERMERK: Bei der Bestellung des Nadelkäfigs, immer die Wahl angeben.

Acoplamiento perno acoplamiento volantes - cabeza de biela (juego radial de la cabeza de la biela).

La tabla indicada a continuación indica los acoplamientos posibles que permiten el obtener el juego radial correcto de 0,026±0,034 mm.

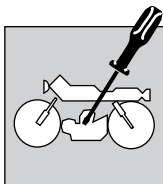
Si en el asiento de revisión del motor se verificase un juego radial superior al límite admitido de 0,050, medir el diámetro "E" de la cabeza de la biela y el diámetro "D" de el eje de acoplamiento semivolantes. En base a éste, montar la jaula de rodillos apropiada.



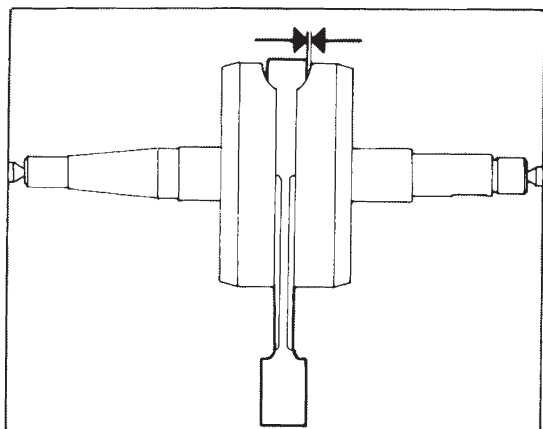
NOTA: Cuando pidan la jaula de rodillos especificar la selección.

Colore di selezione diametro foro "E" piede di biella - mm (in.) Hole selection color "E" connecting rod small end diameter - mm (in.) Couleur de sélection diamètre trou "E" pied de bielle - mm (in.) Wahlfarbe der Bohrung "E" Pleuelstangenkopf durchmesser - mm (in.) Color de selección "E" diámetro pie de biela - mm (in.)	Colore di selezione foro "D" perno accop. volani - mm (in.) Hole selection color "D" among flywheel coupling pin - mm (in.) Couleur de sélection trou "D" pivot d'accouplement demi-volants - mm (in.) Wahlfarbe der Bohrung "D" Kupplungsstift der Schwungrad-Hälften - mm (in.) Color de selección "D" eje de acoplamiento semivolantes - mm (in.)	Selezione gabbia a rullini Cage selection Sélection cage à rouleaux Wahlradelföfig Selección jaula de agujas
Giallo - Yellow - Jaune - Gelb - Amarillo 30,020±30,022 (1.1818±1.1819)	Bianco - White - Blanc - Weiss - Blanco 23,996±23,994 (0.9447±0.9446)	-1 ÷ -3
Giallo - Yellow - Jaune - Gelb - Amarillo 30,020±30,022 (1.1818±1.1819)	Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro 23,998±23,996 (0.9448±0.9447)	-2 ÷ -4
Giallo - Yellow - Jaune - Gelb - Amarillo 30,020±30,022 (1.1818±1.1819)	Rosso - Red - Rouge - Rot - Rojo 24,000±23,998 (0.9449±0.9448)	-3 ÷ -5
Verde - Green - Vert - Grün - Verde 30,022±30,024 (1.1819±1.1820)	Bianco - White - Blanc - Weiss - Blanco 23,996±23,994 (0.9447±0.9446)	0 ÷ -2
Verde - Green - Vert - Grün - Verde 30,022±30,024 (1.1819±1.1820)	Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro 23,998±23,996 (0.9448±0.9447)	-1 ÷ -3
Verde - Green - Vert - Grün - Verde 30,022±30,024 (1.1819±1.1820)	Rosso - Red - Rouge - Rot - Rojo 24,000±23,998 (0.9449±0.9448)	-2 ÷ -4
Azzurro - Light blue - Azur - Hellblau - Azulenco 30,024±30,026 (1.1820±1.1821)	Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro 23,998±23,996 (0.9448±0.9447)	0 ÷ -2
Azzurro - light blue - Azur - Hellblau - Azulenco 30,024±30,026 (1.1820±1.1821)	Rosso - Red - Rouge - Rot - Rojo 24,000±23,998 (0.9449±0.9448)	-1 ÷ -3





REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR



Biella.

Per le sollecitazioni a cui è sottoposta, la biella è soggetta a modificare in modo più o meno evidente il dimensionamento iniziale. Le prove a cui sarà sottoposta la biella intenderanno verificare il suo stato di integrità.

Qualora i valori riscontrati non rientrassero nei limiti max. di usura è necessario sostituirla.

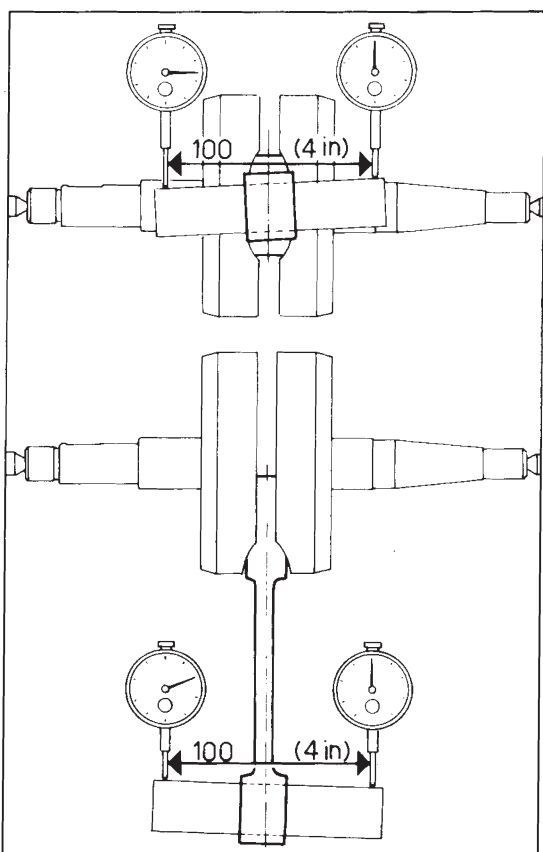
Per eseguire queste prove la biella può rimanere assemblata all'albero motore.

Connecting rod.

The connecting rod, due to the stresses it is submitted to, is subject to modify in a more or less evident way its initial dimensions. Tests of the connecting rod will try to check its integrity.

When the verified figures are not within the max. wear limits it will be necessary to replace it.

To carry out these tests it is not necessary to disassemble con.rod from the crankshaft.



Bielle.

Pour les sollicitations auxquelles est soumise, la bielle est exposée à modifier en manière plus ou moins évidente sa dimension initiale.

Les essais auxquels la bielle sera soumise voudront vérifier son état d'intégrité.

Dans le cas où les valeurs relevées ne rentrent pas dans les limites maximales d'usure il est nécessaire de la remplacer.

Pour effectuer ces épreuves la bielle peut rester montée à l'arbre moteur.

Pleuel.

Wagen den Beanspruchungen, denen der Pleuel ausgesetzt ist, werden ihre Anfangsabmessungen mehr oder weniger offenbar verändert.

Die Nachprüfungen dienen dazu, sich der Pleuelintegrität zu vergewissern.

Falls die gewonnenen Werte nicht in der max. Verschleissgrenze enthalten sind, ist der Pleuel auszuwechseln.

Während dieser Versuche braucht man nicht den Pleuel von der Welle abzubauen.

Biela.

Para las sollicitaciones a las cuales está expuesta, la biela modifica de manera más o menos evidente la dimensión inicial. Las pruebas a las que será expuesta verificarán su estado de integridad.

Si los valores verificados no entrasen dentro de los límites máx. de desgaste es necesario sustituirla.

Para efectuar estas pruebas la biela puede permanecer acoplada al cigüeñal.

Gioco assiale testa di biella. Crankshaft out-of-axis.

Jeu axial tête de bielle. Laengsspiel des pleuefflusses. Juego axial de la cabeza de la biela.

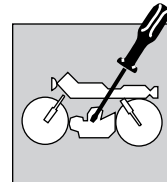
Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. usura/Max. wear limit/Limite max. d'usure/Max. Verschleissgrenze/Limite max. desgaste
0,40±0,80 mm (0.0157±0.0315 in.)	0,95 mm (0.0374 in.)

Piega biella, svergolatura. Con.rod bending.

Déformation bielle. Pleueffalten, verwindung. Pliegue biela, enrollado.

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze / Limite max. de desgaste
max. 0,025/100 mm (max. 0.00098 in./4 in.)	0,05/100 mm (0.0019 in./4 in.)

**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



Albero motore.

I perni di banco non devono presentare solchi o rigature; le filettature, le sedi delle chiavette e le scanalature devono essere in buone condizioni.

Crankshaft.

Main journals must not present any scores, or grooves; their threads, key seats and slots have to be in good conditions.

Vilebrequin.

Les pivots de banc ne doivent pas présenter de traces ou rayures; les filetages, les sièges des clavettes et les rainures doivent être en bonnes conditions.

Antriebswelle.

Die Kurbelzapfen und die Bankzapfen dürfen keine Rillen oder Riefen haben; die Gewinden, die Keilsitze und die Nuten müssen einwandfrei sein.

Arbol motor.

Los ejes del escaño no deben presentar surcos o rayados; el roscado, las sedes de la llavecita y el ranurado deben estar en buenas condiciones.

Disassamento albero motore.

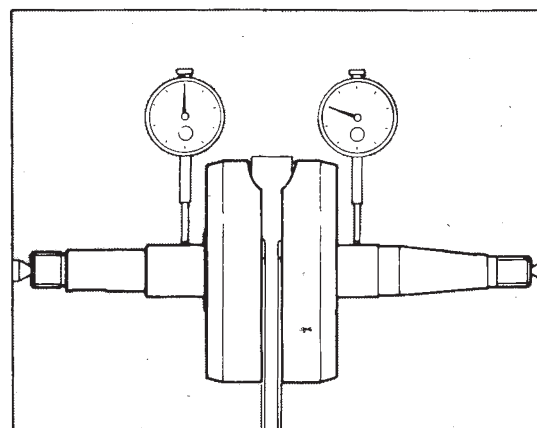
Crankshaft out-of-axis.

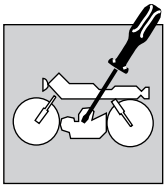
Décentrage vilebrequin.

Abweichung der Motorwelle.

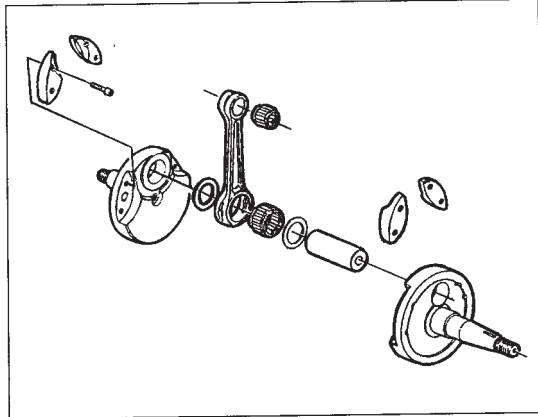
Desbloqueoamiento árbol motor.

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze / limite máx. de desgaste
al di sotto di 0,02 mm under 0.00078 in. au dessous de 0.02 mm unter 0,02 mm menos de 0,02 mm	0,05 mm (0.0019 in.)





REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR



Per la scomposizione dell'albero motore usare una pressa ed appropriati punzoni.
Al rimontaggio rispettare le tolleranze prescritte.

● **Montare il perno di accoppiamento nei semivolani con olio avente viscosità ENGLER a 50°C=3 (viscosità cSt a 40°C=32).**

To disassemble the crankshaft use a press and proper punches.
When re-assembling respect the prescribed tolerances.

● **Install the crankpin in the half-flywheels using oil of viscosity ENGLER 50°C=3 (cSt 40°C=32 viscosity).**

Pour la décomposition du vilebrequin user une presse et des appropriés poinçons.
Au remontage respecter les tolérances prescrites.

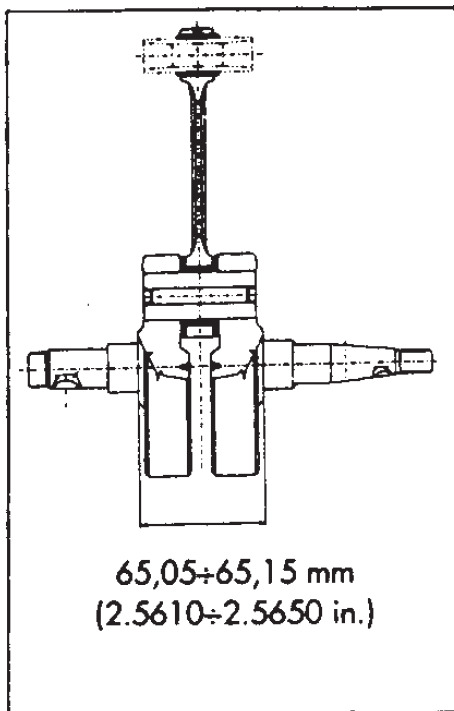
● **Monter le pivot d'accouplement dans les demi-volants avec huile ayant viscosité ENGLER à 50°C=3 (viscosité cSt a 40°C=32).**

Zur Zerlegung der Antriebswelle eine Presse und dazubestimmte Schlagstempel anwenden. Beim Wiederaufbau die vorgeschriebenen Toleranzen beachten:

● **Den Kupplungsstift in die Schwungrad-Hälften einführen Oel mit Engler-Viskosität = BEI 50°C (Viskosität cSt bei 40°C=32) benutzen.**

Para la descomposición del árbol motor usar una presa y apropiados punzones.
En el remontaje respetar las tolerancias prescritas.

● **Montar el eje de acoplamiento en los semivolantes con aceite teniendo viscosidad ENGLER a 50°C = 3 (viscosidad cSt a 40°C = 32)**



Testata.

Rimuovere i depositi carboniosi dalla camera di combustione. Controllare che non vi siano crepe e le superfici di tenuta siano prive di solchi, scalini o danni di qualsiasi genere. La planarità deve essere perfetta come pure la filettatura della sede candela.

Head.

Remove the carbon deposits from the combustion chamber. Check that no crack is remarkable and that sealing surfaces are without any scores, steps or damages. Planarity must be perfect and the spark plug seat thread as well.

Culasse.

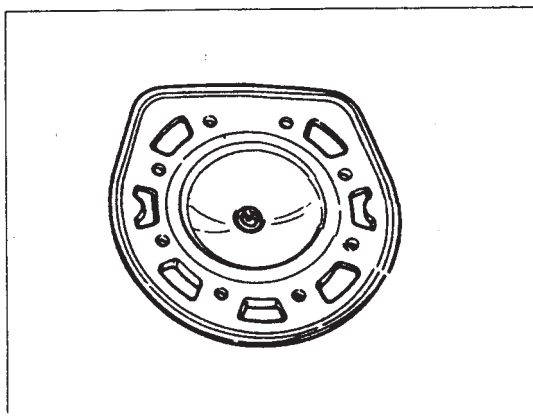
Enlever tout dépôt carbonneux de la chambre de combustion. Vérifier qu'il n'y ait pas des crevasses et les surfaces de tenue sont sans rainures, couches ou d'autres imperfections. La planéité et le filetage du siège de la bougie doivent être parfaits.

Zylinderkopf.

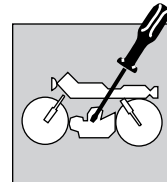
Die Brennkammer von Kohleablagerungen befreien. Auf Risse kontrollieren, und die Dichtflächen auf Riefen, Vörsprünge oder Beschädigungen jeder Art prüfen. Die Ebenheit sowie das Gewinde der Kerzensitzen müssen einwandfrei sein.

Cabecera.

Remover los depositos carbonizados de la cámara de combustion. Controlar que no existan rajaduras y que la superficie de tensión estén libres de surcos, escalones o daños de cualquier genero. La planaridad debe ser perfecta como también el enroscado de la sede bujía.



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



Controllo rettilineità dei vari alberi.

Controllare, posizionando l'albero fra due contropunte e misurando con un comparatore, che lo spostamento della lancetta non superi il valore di 0,05 mm.

Checking straightness of various shafts.

By positioning the shaft between two counterpoints and measuring with a dial gauge, check that the index displacement is not higher than 0,05 mm/0.00196 in.

Contrôle de la linearité des arbres.

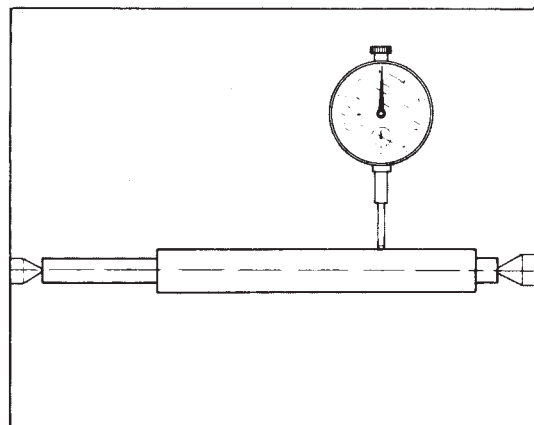
Mettre l'arbre entre deux contrepontes et vérifier à l'aide d'un comparateur, si le déplacement de l'aiguille dépasse la valeur de 0,05 mm.

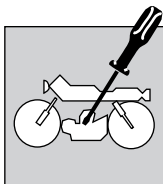
Geradheitskontrolle der diversen Wellen.

Die Welle zwischen zwei Gegenspitzen positionieren und mit einer Messuhr prüfen; dabei darf der Zeiger den Wert 0,05 mm nicht überschreiten.

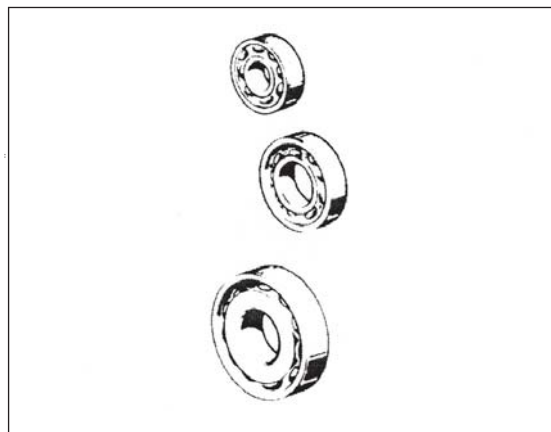
Control rectilinio de los varios árboles.

Controlar, posicionando el árbol entre dos contra-puntas y midiendo con un comparador, que el desarreglo de la manecilla no supere el valor de 0,05 mm.



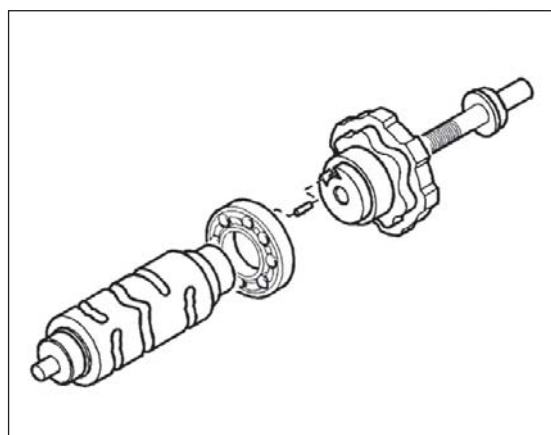


REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR



Cuscinetti.

Lavare accuratamente con miscela ed asciugarli con aria compressa senza farli ruotare. Lubrificare leggermente e ruotare lentamente a mano l'anello interno; non si devono riscontrare irregolarità di rotazione, punti duri o gioco eccessivo. È buona norma sostituire i cuscinetti ad ogni revisione del motore. I cuscinetti di banco devono sempre essere sostituiti in coppia e devono essere installati con la **scrittura rivolta verso il lato esterno**. Per sostituire i cuscinetti è necessario riscaldare i semicarter in forno alla temperatura di $90^{\circ}\pm 100^{\circ}\text{C}$ e rimuovere il cuscinetto mediante tampone e martello. Installare il nuovo cuscinetto (mentre il carter è ancora ad elevata temperatura) perfettamente in quadro con l'asse dell'alloggiamento, utilizzando un tampone tubolare che eserciti la pressione solo sull'anello esterno del cuscinetto. Lasciar raffreddare ed accertarsi che il cuscinetto sia saldamente fissato al semicarter.



Bearings.

Thoroughly wash with petrol and dry with compressed air. Do not rotate the bearings. Lightly lubricate and slowly rotate the inner ring by hand. No rotation unevenness, hard spots or excessive clearance must be noticed. It is expedient to replace the bearings at any engine overhauling. The main bearings must always be replaced in pairs and must be installed with the **writing towards the outer side**. To replace the bearings it is necessary to heat the crankcase in oven at $90^{\circ}\pm 100^{\circ}/194^{\circ}\text{F}\pm 212^{\circ}\text{F}$ temperature and remove the bearing by plug and hammer. Install the new bearing (while the crankcase is still very hot) perfectly in spare with the housing axis, using a tubular punch and exercising the pressure only on the outer ring of the bearing. Leave it cool and make sure that the bearing is tightly fixed to the half crankcase.

Roulements.

Laver soigneusement avec de l'essence et essuyer à l'air comprimé, sans les faire tourner. Graisser légèrement l'anneau intérieur et le faire tourner doucement à la main, en vérifiant qu'il ne tourne pas de façon irrégulière et qu'il n'ait pas trop de jeu.

Remplacer les roulements à chaque révision du moteur. Remplacer toujours les roulements de banc par couple et les monter avec **l'écriture vers l'extérieur**. Pour remplacer les roulements procéder comme suit: chauffer le demi-carter dans un four à $90^{\circ}\pm 100^{\circ}\text{C}$ et enlever le roulement à l'aide d'un tampon et du marteau. Monter le nouveau roulement (lorsque le carter est encore à haute température) parfaitement en cadre avec l'axe de l'emplacement, à l'aide d'un poinçon tubulaire qui exerce la pression seulement sur la bague extérieure du coulement. Laisser refroidir et vérifier si le roulement est bien fixé sur le demi-carter.

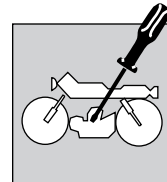
Lager.

Sorgfältig mit Benzin waschen und sie, ohne sie dabei zu drehen, mit Druckluft trocknen. Etwas einschmieren und den Innenring langsam mit der Hand drehen; die Lager müssen sich regelmässig drehen lassen und ohne Hartstellen und übermässiges Spiel sein. Bei jeder Motorüberholung sollen die Lager ausgewechselt werden. Die Hauptlager müssen immer paarweise erneuert werden, während bei deren Montage die **Aufschrift zur Aussenseite gerichtet** sein muss. Für das Austauschen der Lager muss die Gehäusehälfte im Ofen auf $90^{\circ}\pm 100^{\circ}\text{C}$ Temperatur erwärmt werden; mit Puffer und Hammer das Lager ausschlagen. Das neue Lager (bei noch sehr warmer Gehäusehälfte) massgerecht mit der Aufnahmeachse installieren und dafür einen röhrenförmigen Körner verwenden, der nur auf den Aussenring des Lagers Druck ausübt. Abkühlen lassen und sich vergewissern, dass das Lager formschlüssig mit der Gehäusehälfte ist.

Cojinetes.

Lavar acuradamente con gasolina y secarlos con aire comprimido sin hacerlos rotar. Lubricar ligeramente y rotar lentamente a mano el anillo interno, no se deben encontrar irregularidades de rotación, puntos duros o juego excesivo. Es buena norma sustituir los cojinetes a cada revisión del motor. Los cojinetes de escaño deben siempre ser sustituidos en pareja y deben ser instalados con la "**escritura dirigida hacia el lado externo**". Para sustituir los cojinetes es necesario recalentar los semicarter en horno a una temperatura de $90^{\circ}\pm 100^{\circ}\text{C}$ y remover el cojinete mediante tapon y martillo. Instalar el nuevo cojinete (mientras el carter este todavía a elevada temperatura) perfectamente encuadrado con el eje del alojamiento, utilizando un tapon tubular que ejerza la presión solo sobre el anillo externo del cojinete. Dejar enfriar y asegurarse que el cojinete este soldadamente fijado al semicarter.

**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



Sostituzione cuscinetti

Per l'estrazione di alcuni cuscinetti, è previsto un apposito estrattore come indicato al capitolo W.

Replacing the bearings

As pointed out in chapter W, a special puller is preset to remove some bearings.

Remplacement des paliers

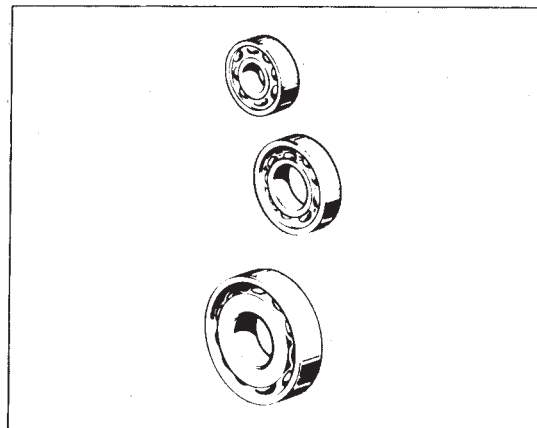
Un extracteur spécial est prévu pour ôter quelques uns des paliers (comme indiqué au chapitre W).

Austausch der Lager

Zum Herausziehen einiger Lager ist ein dazu geeigneter Auszieher, wie im Kapitel W angegeben, vorgesehen.

Sustitución de los cojinetes

Para extraer algunos cojinetes está previsto un extractor adecuado tal y como indicado en el capítulo W.



Sostituzione paraolio.

Sostituire i paraolio ad ogni revisione del motore. Installare i nuovi paraolio introducendoli in quadro nei loro alloggiamenti ed utilizzando tamponi adatti. Dopo il montaggio lubrificare con olio motore il labbro del paraolio. Eseguire l'operazione con la massima cura ed attenzione.

Seal rings replacement.

Replace seal rings at every engine overhauling. Install new seal rings by placing them in "square" inside their seats, using suitable beaters. After installation, lubricate with oil the ring lip. Perform this operation with the greatest care and attention.

Remplacement des pare-huiles.

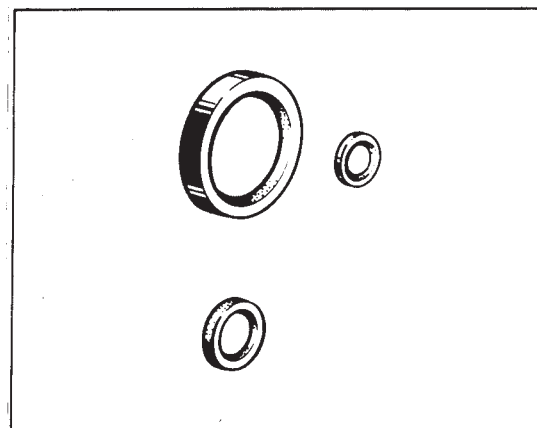
Remplacer les joints pare-huiles à chaque revision du moteur. Monter les nouveaux pare-huiles en cadre dans leur emplacement en employant des tampons appropriés. Après avoir terminé le montage, graisser le bord du pare-huile avec de l'huile. Cette opération doit être effectuée avec beaucoup de soin.

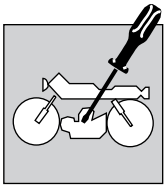
Auswechseln der Oelabdichtungen.

Diese sind bei jeder Motorüberholung zu erneuern. Die neue Oelabdichtungen massgerecht in ihre Aufnahmen fügen; dafür einen Puffer verwenden. Nach der Montage die Oelabdichtungslippen einölen. Diese Operation muß mit extremer Sorgfalt ausgeführt werden.

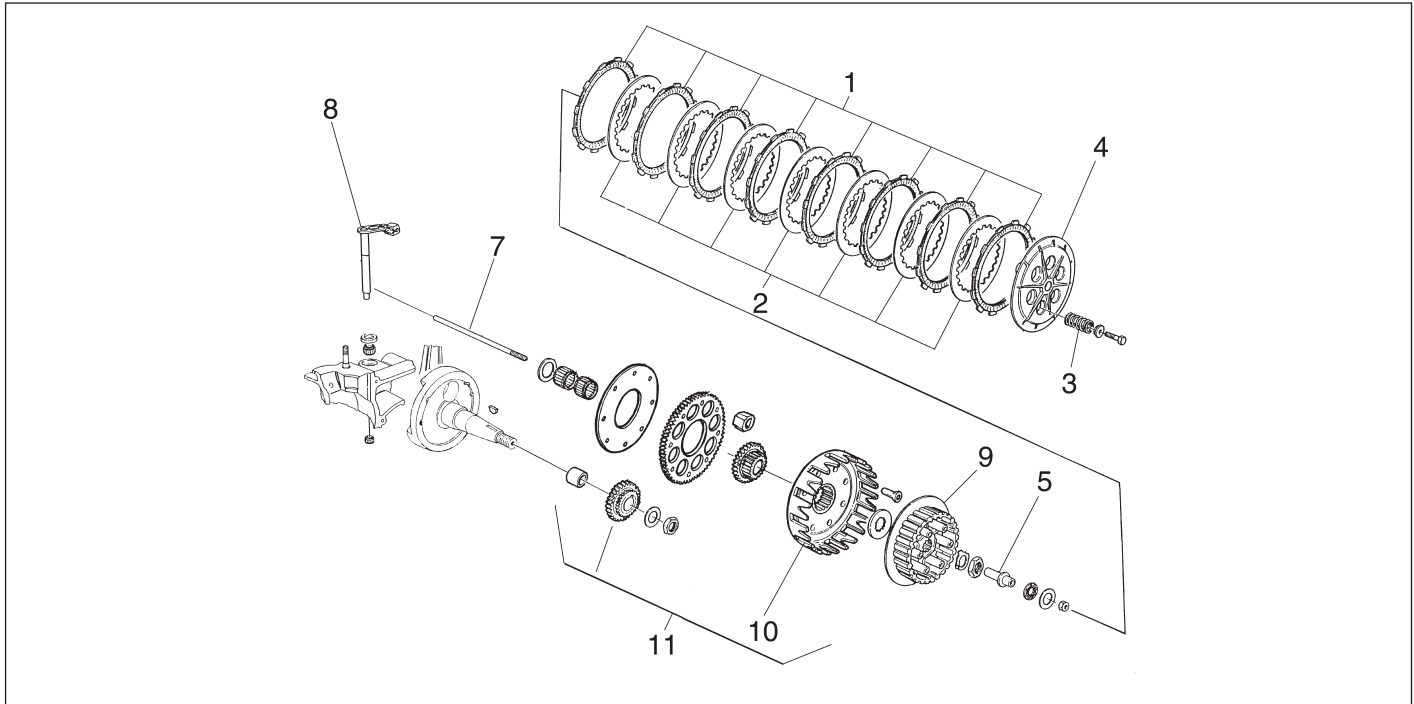
Sustitución para-aceite.

Sustituir los para-aceites a cada revisión del motor. Instalar los nuevos para-aceites introduciendolos encuadrados en sus alojamientos y utilizando tapones adaptos. Después del montaje lubricar con aceite el borde del para-aceite. Proseguir la operación con la máxima atención.





**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



Gruppo frizione. -Trasmissione primaria.

Controllare che tutti i componenti del gruppo frizione siano nelle migliori condizioni. I dischi frizione non devono presentare tracce di bruciate, solchi o deformazioni; i dischi muniti di materiale d'attrito devono avere uno spessore secondo le indicazioni della tabella.

Clutch assembly. -Set of matched primary.

Check that all components of clutch assembly are in very good conditions. Clutch discs must not present any trace of burning, scores, or distortion; discs presenting friction material must be of a thickness as stated in table hereunder.

Groupe embrayage. - Trasmision primaire.

Vérifier si toutes les pièces du groupe embrayage sont dans les meilleures conditions. Les disques embrayage ne doivent pas présenter des traces de brûlure, rainures ou déformations; les disques de frottement doivent avoir un épaisseur selon les indications du tableau.

Kupplungseinheit. - Stinraderpaar.

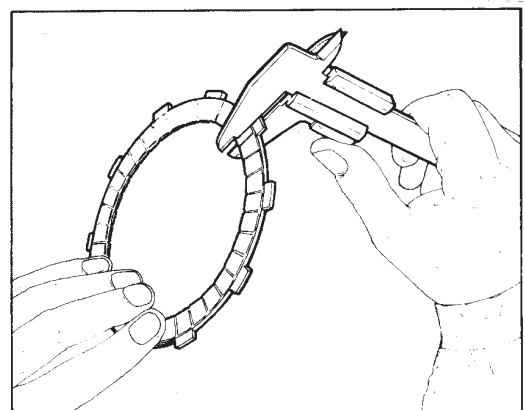
Alle Bestandteile auf gutem Zustand prüfen. Die Kupplungsscheiben dürfen keine Brandspuren, Rillen oder Verformungen aufweisen. Die Stärke der Reibsscheiben ist auf der Tabelle gezeigt.

Grupo embrague. -Transmisión primaria.

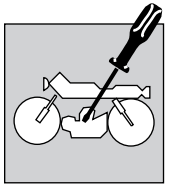
Controlar que todos los componentes del grupo embrague estén en las mejores condiciones. Los discos embrague no deben presentar trazas de quemaduras, surcos o deformaciones; los discos provistos de material de fricción deben tener un espesor según las indicaciones de la tabla.

**Spessore disco d'attrito.
Friction disc thickness.
Epaisseur disque de frottement.
Abweichung der Motorwelle.
Espesor disco de fricción.**

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. usura/Max. wear limit/Limite max. d'usure/Max. Verschleissgrenze/Limite max desgaste
3 mm (0.118 in.)	2,9 mm (0.114 in.)

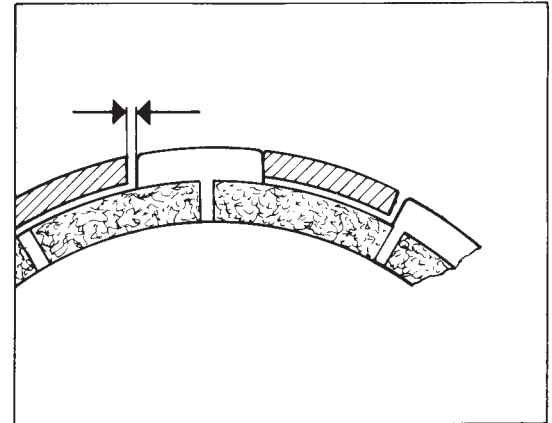


**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



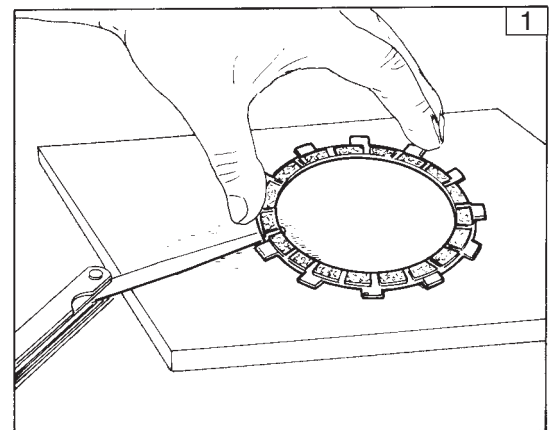
Gioco scatola frizione, disco d'attrito.
Clutch housing-friction disc clearance.
Jeu boîte embrayage, disque de frottement.
Stärke der Reibsscheibe.
Juego caja fricción, disco de fricción.

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. usura/Max. wear limit/Limite max. d'usura/Max. Verschleissgrenze/Limite max desgaste
0,45±0,55 mm (0.0177±0.0216 in.)	0,75 mm (0.0295 in.)



Distorsione disco frizione.
Friction disc distortion.
Distortion disque embrayage.
Verformung der Kupplungsscheibe.
Distorsión disco embrague.

	Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usura / Max. Verschleissgrenze Limite máx. de desgaste
1 Disco guarnito Disc with friction material Disque garni Belegte Scheibe Disco equipado	(entro 0,05 mm) (within 0.0019 in.) (entre 0,05 mm) (unter 0,05 mm) (entro 0,05 mm)	0,2 mm (0.0078 in.)
2 Disco liscio Disc without friction material Disque lisse Glatte Scheibe Disco liso	(entro 0,01 mm) (within 0.0004 in.) (entre 0,01 mm) (unter 0,01 mm) (entro 0,01 mm)	0,25 mm (0.098 in.)



Lunghezza libera di controllo molle frizione.

Le molle frizione devono avere una lunghezza libera non inferiore a quanto sottoriportato.

Free length of the clutch control spring.

The clutch springs free length must not be lesser than the following figures.

Longueur libre de contrôle du ressort d'embrayage.

La longueur libre des ressorts d'embrayage ne doit jamais être inférieure à ce qu'on a ci-dessous indiqué.

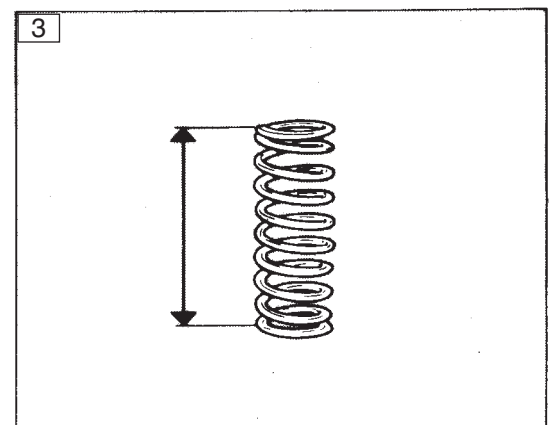
Kontroll-Knicklänge der Kupplungsfedern

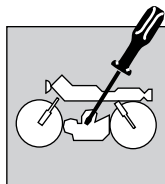
Die Kupplungsfedern müssen eine Knicklänge haben, die nicht unter der nachfolgend angegebenen liegt.

Longitud libre de control muelles embrague.

Los muelles del embrague deben tener una longitud libre no inferior a cuanto indicado a continuación.

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. usura/Max. wear limit/Limite max. d'usura/Max. Verschleissgrenze/Limite max desgaste
45,7 mm (1.80 in.)	43 mm (1.69 in.)





REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

Verificare che i seguenti particolari non presentino tracce di usura o rotture.
In caso contrario, effettuare la sostituzione.

Check that the following parts are not worn or broken.
If not, replace the part.

Vérifier que les suivant détails ne soient pas usurées ou cassées.
En cas contraire, remplacer le détail.

Prüfen, daß die folgenden Details keine Spuren von Wucher oder Brechen vorstellen.
Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

Verificar que las siguientes piezas no presenten trazas de destaste o rotura.
En caso contrario, sustituir las piezas.

4- Piatto spingidischi, Clutch disc pressure plate, Pousse disques embrayage,
Kupplungsdruckplatte, Plato empua discos embrague

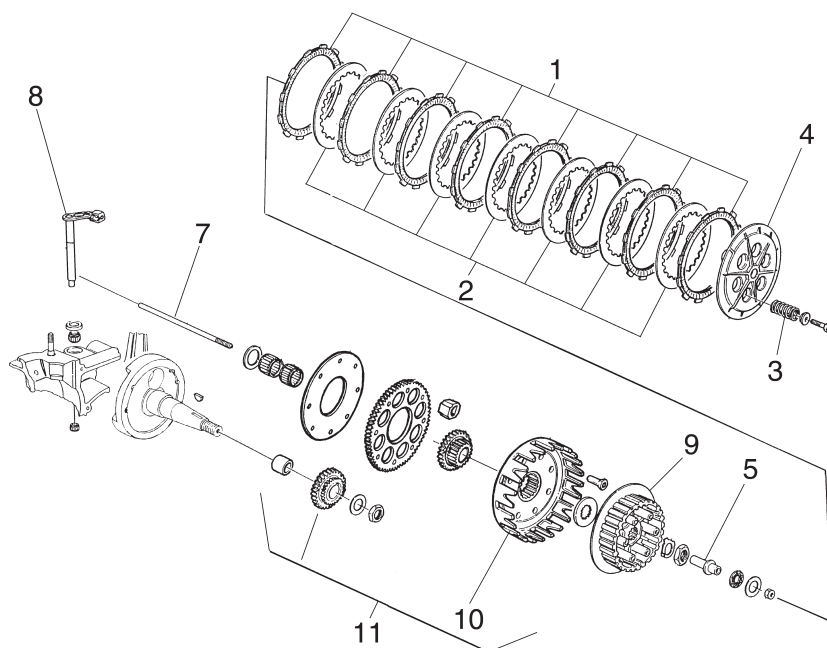
5- Piattello frizione, Clutch plate, Piteau embrayage, Kupplungsteller, Placa embrague

7- Astina disinnesto, Clutch disengagement rod, Bille coilessau débrayage
embrayage, Kupplungsteuerstange, Varilla desembrague

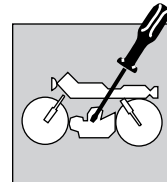
8- Albero comando frizione, Clutch control shaft, Arbre commande embrayage,
Kupplungswelle, Eje mando embrague

9- Mozzo portadischi frizione, Clutch disc hub, Moyeau porte disque embrayage,
Kupplungs Scheibenhalternabe, Cubo porta discos embrague

Verificare che le scanalature di alloggiamento dei dischi lisci non presentino tracce di
usura o rotture. In caso contrario, effettuare la sostituzione.



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



Verificare che le scanalature di alloggiamento dei dischi lisci non presentino tracce di usura o rotture.
In caso contrario, effettuare la sostituzione.

Check the housing grooves of discs without friction material for wear or failure.
If worn or broken, replace the part.

Contrôler que les rainures de logement des disques lisse ne présentent pas traces d'usure ou ruptures.
En cas contraire, effectuer la substitution.

Prüfen, daß die Zwangsrinnen des Glatte Scheiben keine Spuren von Wucher oder Brechen vorstellen.
Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

Averiguar que las estrías de alojamiento de los discos lisos no presenten huellas de usura o roturas.
En caso contrario, efectuar la sustitución.

Verificare che le scanalature di alloggiamento dei dischi d'attrito non presentino tracce di usura o rotture.
Verificare che le sedi dei cuscinetti a rullini non presentino tracce di usura.
In caso contrario, effettuare la sostituzione.

Check the housing grooves of discs with friction material for wear or failure.
Check the needle bearings seats for wear.
If worn or broken, replace the clutch disc housing.

Contrôler que les rainures de logement des disques garnis ne présentent pas traces d'usure ou ruptures.
Contrôler que les sièges des roulements à aiguilles ne présentent pas traces d'usure.
En cas contraire, effectuer la substitution.

Prüfen, daß die Zwangsrinnen des Belegte Scheiben keine Spuren von Wucher oder Brechen vorstellen.
Prüfen, daß die Sitze der Nadelkäfig keine Spuren von Wucher vorstellen.
Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

Averiguar que las estrías de alojamiento de los discos equipados no presenten huellas de usura o roturas.
Averiguar que las sedes de los cojinetes de rodillos no presenten huellas de usura.
En caso contrario, efectuar la sustitución.

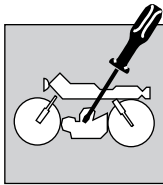
Verificare le condizioni dei denti degli ingranaggi che non devono presentare tracce di usura o rotture.
In caso contrario, effettuare la sostituzione.

Check the teeth gear for wear and failure.
If worn or broken, replace it.

Vérifier les conditions des dents des engrenages qui ne doivent pas présenter traces d'usure ou ruptures.
En cas contraire, effectuer la substitution.

Die Bedingungen von den Zähnen der Getriebe, die keine Spuren von Wucher oder Brechen vorstellen sollten, prüfen.
Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

Controlar las condiciones de los dientes de los engranajes que no tienen que presentar huellas de usura o roturas.
En caso contrario, efectuar la sustitución.



REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

Cambio di velocità.

Controllare le condizioni dei denti di innesto frontale degli ingranaggi che devono essere in perfetto stato, controllare che gli ingranaggi folli ruotino liberamente sui propri alberi e contemporaneamente non abbiano un gioco superiore a 0,10 mm. Le filettature e le scanalature degli alberi devono essere in perfette condizioni.

Controllare inoltre le buone condizioni di particolari componenti il meccanismo di innesto marce.

Controllare che la larghezza delle cave del selettore siano nelle tolleranze prescritte e che il pedale di comando (A) non sia danneggiato (pagina G. 25).

Gearbox.

Check the condition of frontal engaging dogs of gears, to be in a perfect state check that neutral gears are free to rotate on their shafts and at the same time have not a play higher than 0,10 mm/0.004 in. Shaft threads and grooves must be in perfect conditions.

Check also the components of gearshifting mechanism, to be in very good conditions.

Check that selector slot width is complying with tolerances prescribed and control pedal (A) is not damaged (page G. 25).

Boîte de vitesse.

Vérifier si les dents d'embrayage frontal des engrenages sont en parfaites conditions. Vérifier si les engrenages à vide tournent librement sur les arbres et leur jeu n'excède pas à 0,10 mm.

Les filetages et les rainures des arbres doivent être en parfaites conditions.

Vérifier aussi si les éléments de mécanisme d'embrayage des vitesses sont en bonnes conditions.

Vérifier si la largeur des rainures du sélecteur est dans les tolérances et que le levier commande de vitesse, (A) je ne sois pas endommagé (page G. 25).

Getriebe.

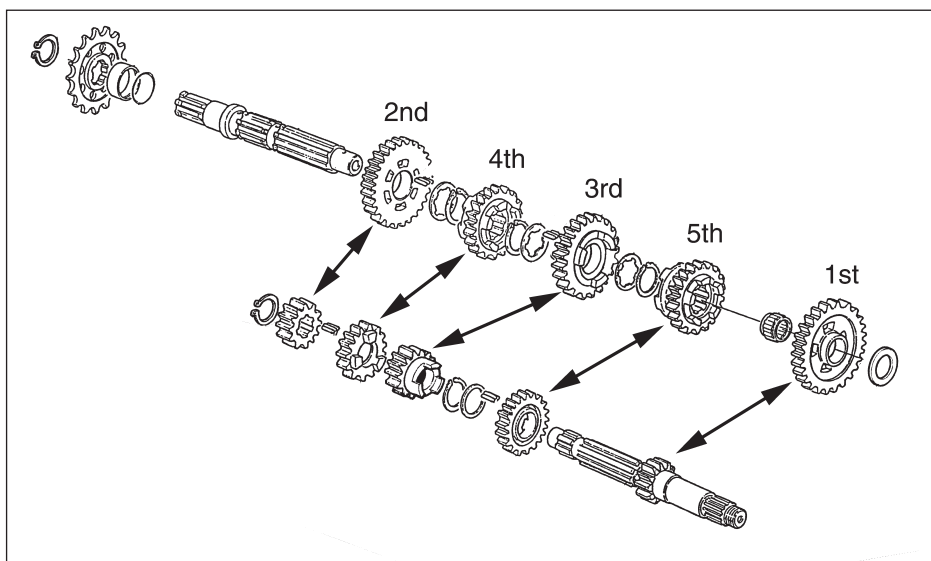
Den Zustand der Stirnkupplungsklaue kontrollieren, die einwandfrei die Leerlaufzahnäder prüfen; sie müssen sich frei auf ihren Wellen drehen und gleichzeitig darf das Spiel 0,10 mm nicht überbohren. Die Wellengewinde und -nuten müssen in perfektem Zustand sein. Weiter auch den guten Zustand der Teile ingeschaltgetriebes Gründlich überprüfen. Die Breite der Vorgelegennuten muß innerhalb der vorgeschriebenen Toleranz und daß dem Schalthebel (A) nicht geschadet wird (Seite G. 25).

Cambio de la velocidad.

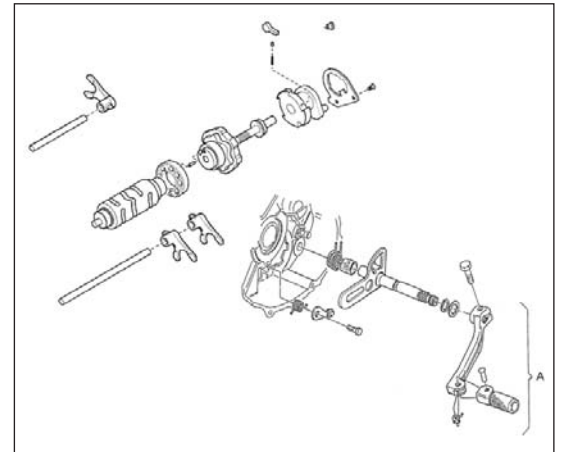
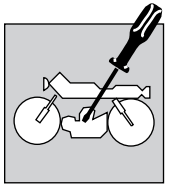
Controlar las condiciones de los dientes de acoplamiento frontal de los engranajes que deben estar en perfecto estado; controlar que los engranajes sueltos rueden libremente sobre sus propios ejes y, contemporáneamente, no hagan un juego superior a 0,10 mm. Los fileteados y las ranuras de los ejes deben estar en perfectas condiciones.

Controlar también el buen estado de las piezas que componen el mecanismo de las marchas.

Controlar que la anchura de las ranuras del selector entren dentro de las medidas prescritas y que la palanca mando cambio (A) no sea perjudicada. (pagina G. 25).



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



Forcelle selezione marce.

Ispezionare visivamente le forcelle marce e sostituire qualsiasi forcella piegata. Una forcella piegata causa difficoltà nell'innesto delle marce e permette il loro disinnesto improvviso sotto carico.

Gear selector fork.

Visually inspect the selector forks and replace the distorted ones. A distorted fork causes difficulties in gear shifting or allows the quick disengagement under load.

Fourche sélection vitesses.

Regarder visuellement les fourches vitesses et remplacer n'importe quelle fourche pliée. Une fourche pliée cause difficulté dans l'embrayage des vitesses ou permet leur déengagement soudain sous charge.

Gangwählgabel.

Eine Sichtkontrolle der Schaltgabeln vernehmen und die umgebogene Gabeln ersetzen. Eine umgebogene Gabel macht die Gangeinstellung schwierig oder lässt die Gänge unter Belastung plötzlich ausschalten.

Horquilla selección marcha.

Inspeccionar visiblemente la horquilla marcha y sustituir cualquiera horquilla plegada. Una horquilla plegada causa dificultades en el acoplamiento de la marcha o permite a ellas el desacoplamiento imprevisto bajo carga.

Spessore pattino forcelle.

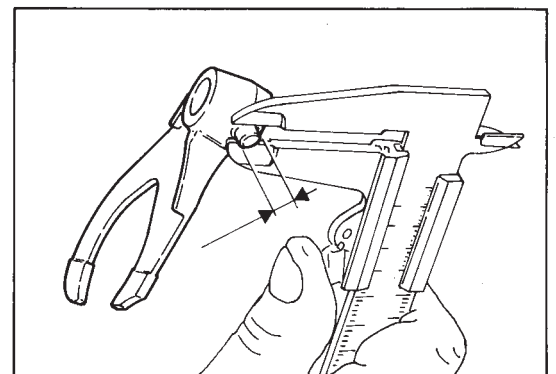
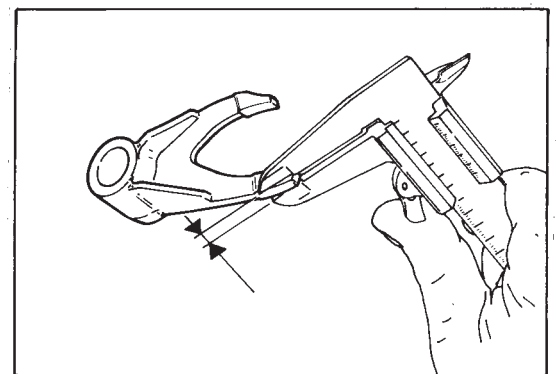
Dicke der Gabelschuhe.

Fork sliding end thickness.

Espesor patin horquilla.

Epaisseur patin fourches.

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. usura/Max. wear limit/Limite max. d'usure/Max. Verschleissgrenze/Limite max desgaste
3,95÷4,03 mm (0.155÷0.158 in.)	3,87 mm (0.152 in.)



Diametro perno di guida forcella.

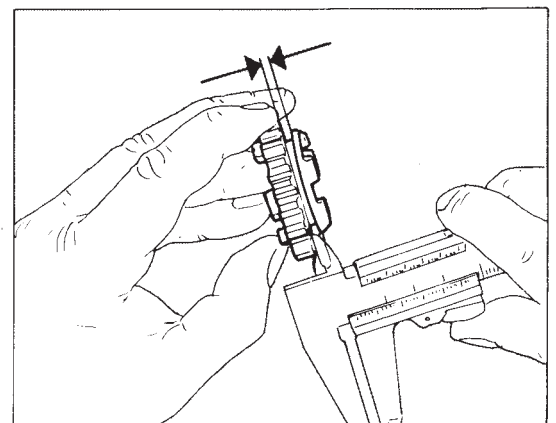
Durchmesser des Gabelführungsstiftes.

Fork driving pin diameter.

Diametro eje de guía horquilla.

Diamètre pivot de guidage fourche.

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. usura/Max. wear limit/Limite max. d'usure/Max. Verschleissgrenze/Limite max desgaste
5,9÷6,0 mm (0.232÷0.236 in.)	5,85 mm (0.230 in.)



Lunghezza scanalatura ingranaggio.

Laenge der Getriebeute.

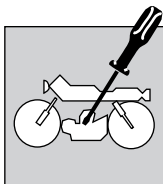
Gear groove length.

Largueza ranura engranaaje.

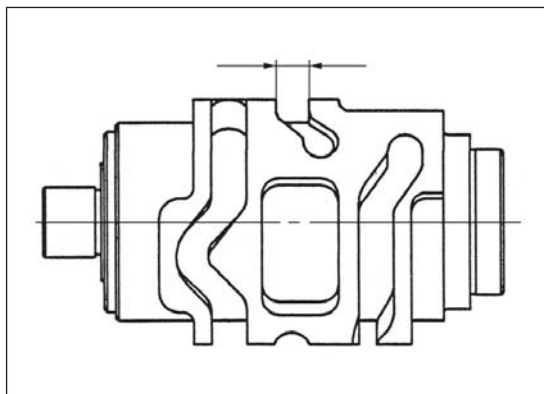
Longueur rainure engrenage.

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. usura/Max. wear limit/Limite max. d'usure/Max. Verschleissgrenze/Limite max desgaste
4,25÷4,32 mm (0.167÷0.170 in.)	4,4 mm (0.173 in.)





REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR



Larghezza scanalatura albero di comando.
Control shaft groove width.
Largeur rainure arbre de commande.
Weite der Antriebswellennute.
Ancho ranura árbol de comando

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze / Limite máx. de desgaste
6,05+6,15 mm (0.238+0.242 in.)	6,20 mm (0.244 in.)

AVVERTENZA IMPORTANTE

Tutte le modifiche alla taratura del carburatore comportano la **NON CONFORMITÀ DEL VEICOLO AL TIPO OMOLOGATO** rendendolo non idoneo alla circolazione su strade pubbliche e quindi utilizzabile solo in "CIRCUITI CHIUSI" da parte di soggetto in possesso delle necessarie autorizzazioni/ abilitazioni di guida (vedere Sezione Q).

IMPORTANT NOTICE

All modifications to the carburetor setting cause **THE REGISTERED VEHICLE TO BE NON COMPLIANT** and unsuitable for circulating on public roads: consequently it may be used only in "CLOSED CIRCUITS" by authorised subjects holding the relevant driving licence (see Section Q).

AVIS IMPORTANT

Toutes les modifications de réglage du carburateur entraînent la **NONCONFORMITÉ DU VÉHICULE AU TYPE HOMOLOGUÉ**, le rendant inadapté à la circulation sur la voie publique et donc utilisable uniquement sur "CIRCUIT FERMÉ" par une personne en possession des autorisations/ permis de conduire nécessaires (voir Section Q).

"RACING"

WICHTIGE ANWEISUNGEN

Alle Änderungen an der Vergaser Einstellung führen zur **NICHTKONFORMITÄT DES FAHRZEUGS MIT DEM ZUGELASSENEN TYP** und machen es für den Verkehr auf öffentlichen Straßen unbrauchbar, sodass es nur in "GESCHLOSSENEN RUNDSTRECKEN" und von Personen verwendet werden darf, die im Besitz der notwendigen Fahrgenehmigungen und Zulassungen sind (Siehe Sektion Q).

ADVERTENCIA IMPORTANTE

Todas las modificaciones a la calibración del carburador comportan la **NO CONFORMIDAD DEL VEHÍCULO CON LA CLASIFICACIÓN "HOMOLOGADO"**, no resultando por tanto apto para la circulación por vías públicas de ningún tipo. Sólo conductores con la debida autorización y/o habilitación para conducir aplicable podrá utilizar el vehículo en "CIRCUITOS CERRADOS" exclusivamente (ver Sección Q).

RACING

Revisione, regolazione e manutenzione carburatore.

Il costruttore ha stabilito la taratura del carburatore dopo aver effettuato test approfonditi nelle più svariate condizioni di impiego; si raccomanda pertanto di non apportare variazioni.

Tuttavia, l'uso del motociclo in particolari condizioni ambientali, può rendere necessaria la modifica della taratura iniziale. Questa operazione deve essere effettuata da piloti esperti o dalla Rete di Assistenza Husqvarna.

I capitoli che seguono, forniscono le nozioni di base sul funzionamento del carburatore e sono una guida per modificarne la taratura.

RACING

Overhaul, regulation and maintenance of the carburettor.

The manufacturer has determined the carburetor setting after several and extensive tests; therefore, the standard carburetion has not to be changed. Using the bike in particular environmental conditions, may be necessary to change the standard tuning. This operation must be performed by skilled riders or Husqvarna Dealer. The following instructions inform about the carburetor basic knowledge and setting change.

RACING

Revision, réglage et entretien du carburateur.

Nous conseillons de ne pas apporter des modifications au tarage du carburateur, car le constructeur, après de essais approfondis dans les plusieurs conditons d'emploi, a déjà établi tout tarage. Cependant, la modification du tarage initial peut être conseillée en présence de conditions climatiques très particulières. Cette opération doit être effectuée par des pilotes expérimentés, ou bien par le Réseau d'Assistance Husqvarna. Les chapitres suivants vous donnent les conditons fondamentales de fonctionnement du carburateur et servent d'introduction pour la modification du tarage.

RACING

Überholung, einstellung und instandhaltung des Vergasers.

Die Einstellung des Vergasers wurde vom Hersteller nach sorgfältig ausgeführten Proben in den verschiedensten Gebrauchsbedingungen vorgenommen; demzufolge ist von Abänderungen absolut abzuraten. Dennoch kann bei Gebrauch des Motorrads in besonderen Umgebungsbedingungen eine Neueinstellung notwendig werden. Dieses Verfahren sollte von erfahrenen Fahrern oder vom Kundendienst Husqvarna vorgenommen werden. Die folgenden Kapitel liefern eine Grundkenntnis ueber den Betrieb des Vergasers und sind als Hilfe fuer die Einstellveraenderung anzusehen.

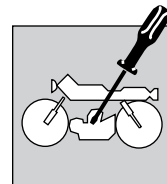
RACING

Revision, regulación y mantenimiento carburador.

El fabricante ha establecido el calibrado del carburador después de efectuar test detallados en las más variadas condiciones de empleo; se recomienda por tanto que no se hagan variaciones. Sin embargo, el uso de la moto en particulares condiciones ambientales puede obligar a modificar el calibrado inicial. Esta operación tiene que ser realizada por pilotos expertos o por la red de Asistencia de Husqvarna.

Los capítulos que se encuentran a continuación suministran las nociones básicas sobre el funcionamiento del carburador y constituyen una guía para modificar el calibrado.

REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR



La figura mostra i componenti del carburatore. Alcuni di essi, quelli cioè che regolano i flussi di aria e carburante, sono soggetti a lavorazioni di precisione e variano per la taratura.

Questi particolari fanno parte dei tre circuiti principali che forniscono la miscela alle diverse aperture della valvola gas.

Detti circuiti sono:

- a) CIRCUITO DEL MINIMO
- b) CIRCUITO DEL FUNZIONAMENTO INTERMEDIO
- c) CIRCUITO DEL MASSIMO

The figure shows carburettor's components.

The parts which meter air and fuel are precisely machined and vary for the size.

The main circuits that include the above parts are:

- a) IDLE CIRCUIT
- b) INTERMEDIATE CIRCUIT
- c) MAIN CIRCUIT

La figure montre les composants du carburateur. Quelques-uns d'eux, c'est à dire ceux qui règlent les écoulements d'air et de carburant, sont assujettis à des usinages de précision et leur tarage est donc spécifique. Ces composants font part des trois circuits principaux fournissant le mélange aux ouvertures différentes de la poignée des gaz.

Description des circuits:

- a) CIRCUIT DE RALENTI
- b) CIRCUIT INTERMEDIAIRE
- c) CIRCUIT PRINCIPAL

Auf der Abbildung werden die Vergaserbestandteile illustriert. Einige Teile, d.h. jene zur Luft- und Kraftstoffzufuhrregulierung, unterliegen Präzisionsarbeit und ändern sich bei der Einstellung. Diese Teile gehören den drei Hauptschaltungen an, die dem Gasventil die Kraftstoffmischung über die verschiedenen Öffnungen zuführen.

Besagte Schaltungen sind:

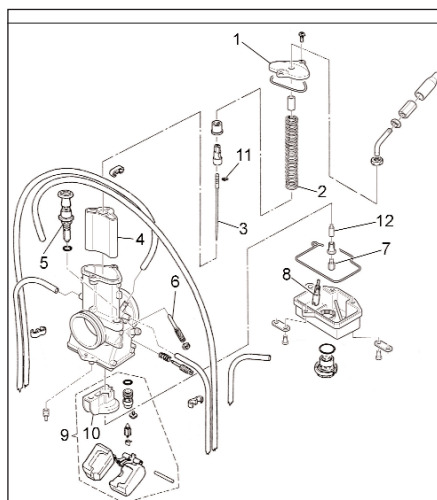
- a) LEERLAUFSCHALTUNG
- b) ZWISCHENLAUFSCHALTUNG
- c) HOECHSTSCHALTUNG

Esta figura muestra los componentes del carburador.

Algunos de ellos, los que regulan los flujos de aire y carburante, están sujetos a trabajos de precisión y varían según el calibrado. Esta partes son componentes de los tres circuitos principales que suministran la mezcla a las distintas aperturas de la válvula de mariposa.

Estos circuitos son:

- a) CIRCUITO DEL RALENTI
- b) CIRCUITO DEL FUNCIONAMIENTO
- c) CIRCUITO DEL MAXIMO



TARATURA CARBURATORE (motociclo di serie)

CARBURETTOR SETTING (standard motorcycle)

TARAGE CARBURATEUR (motocycle de série)

EINSTELLUNG DES VERGASER (Übliches Motorrad)

CALIBRADO CARBURADOR (motociclo de serie)

- 1- Coperchio
- 2- Molla
- 3- Spillo conico (J8-6CFY05-74)
- 4- Valvola gas (5,0)
- 5- Dispositivo avviamento
- 6- Vite aria (2 giri)
- 7- Getto max. (380)
- 8- Getto minimo (17,5)
- 9- Gruppo galleggiante (g 6,1x2)
- 10- Scodellino
- 11- Anello SEEGER
- 12- Polverizzatore (R8-914)
- 13- Getto aria starter (50)

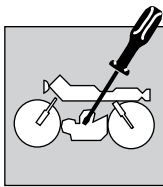
- 1- Cover
- 2- Spring
- 3- Needle (J8-6CFY05-74)
- 4- Throttle valve (5,0)
- 5- Starting device
- 6- Air screw (2 turns)
- 7- Main jet (380)
- 8- Idle jet (17,5)
- 9- Floater (g 6,1x2)
- 10- End plate
- 11- SEEGER ring
- 12- Fuel nozzle (R8-914)
- 13- Starter air jet (50)

- 1- Couvercle
- 2- Ressort
- 3- Pointeau conique (J8-6CFY05-74)
- 4- Soupape de gaz (5,0)
- 5- Dispositif de démarrage
- 6- Vis air (2 tours)
- 7- Gicleur principal (380)
- 8- Gicleur du ralenti (17,5)
- 9- Flotteur (g 6,1x2)
- 10- Couvercle
- 11- Anneau SEEGER
- 12- Pulvérisateur (R8-914)
- 13- Gicleur air démarrage (50)

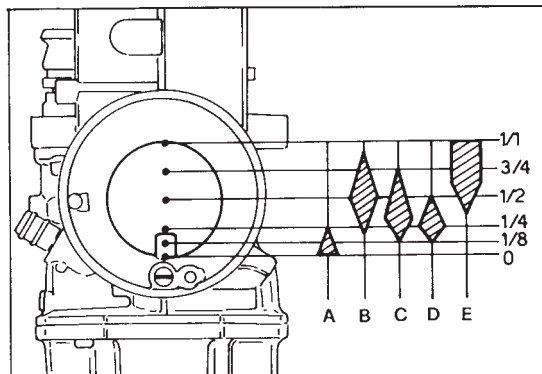
- 1- Deckel
- 2- Feder
- 3- Kon. Nadel (J8-6CFY05-74)
- 4- Drosselklappe (5,0)
- 5- Startvorrichtung
- 6- Luftschraube (runden 2)
- 7- Hauptdüse (380)
- 8- Leerlaufdüse (17,5)
- 9- Schwimmer (g 6,1x2)
- 10- Endscheibe
- 11- Ring SEEGER
- 12- Einspritzdüse (R8-914)
- 13- Starterluftdüse (50)

- 1- Tapa
- 2- Resorte
- 3- Espiga cónica (J8-6CFY05-74)
- 4- Válvula (5,0)
- 5- Dispositivo puesta en marcha
- 6- Tornillo aire (2 revol.)
- 7- Surtidor del máximo (380)
- 8- Surtidor del mínimo (17,5)
- 9- Flotador (g 6,1x2)
- 10- Escudo
- 11- Anillo SEEGER
- 12- Pulverizador (R8-914)
- 13- Surtidor del aire arranque (50)





REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR



Lo schema a fianco evidenzia l'influenza dei particolari 3,4,6,7,8 (figura di pag. G.27 alle varie aperture della valvola gas.

A: vite aria minimo + getto del minimo

B: tacca spillo conico

C: spillo conico

D: smusso valvola gas

E: getto del massimo

Prima di apportare variazioni alla taratura, è necessario riuscire a stabilire a quale apertura della valvola la miscela aria-benzina non è corretta. Ciò è possibile osservando inizialmente il colore del fumo di scarico, le condizioni della candela, la risposta del comando gas, la potenza erogata etc.. In seguito, la sostituzione o la registrazione delle parti soggette a taratura deve avvenire secondo le istruzioni che seguono.

The side diagram shows the influence exerted by parts 3,4,6,7,8 (fig. of page G.27 to the several throttle releases.

A: Air screw + Pilot jet

B: Jet needle valve

C: Jet needle

D: Throttle valve cutaway size

E: Main jet

Before change the standard carburetor setting, first is necessary to understand in what throttle valve opening range the fuel-air mixture is not correct.

This is possible by checking the exhaust smoke colour, the spark plug conditions, the throttle control response, the power, etc.. Then, replace or adjust the parts following the instructions below.

Le schéma d'à côté montre l'influence exercée par les particuliers 3,4,6,7,8 (fig. à page G.27 sur les plusieurs ouvertures de la poignée des gaz.

A: Vis d'air de ralenti et gicleur de ralenti.

B: Cran pointeau conique

C: Pointeau conique

D: Chanfrein poignée des gaz

E: Gicleur principal

Avant d'apporter des modifications au tarage, il faudra établir à quelle ouverture de la soupape le mélange air-carburant n'est pas correct. Il faudra donc observer la couleur des fumées d'échappement, l'état de la bougie, la réponse de la poignée des gaz, la puissance débitée, etc. Le réglage ou le remplacement des éléments passibles de tarage doit être effectué d'après les instructions suivantes:

Nebenstehendes Schema zeigt die Wirkung von Teilen 3,4,6,7,8 (Bild auf Seite G.27) bei den verschiedenen Oeffnungen des Gasventil.

A: Luftleerlaufschraube + Leerlaufuhrduese

B: Kegelnadel-Kerbe

C: Kegelnadel

D: Gasventildrosselung

E: Hoechstzufuhrduese

Vor Aenderung der Standardeinstellung ist festzulegen, bei welcher Ventiloeffnung sich das Luft-Benzin-Gemisch nicht korrekt verhaelt. Zu diesem Zweck zuerst die Abgasfarbe, den Zuendkerzenzustand, die Reaktion der Gassteuerung und die abgegebene Leistung usw. kontrollieren. Danach einzustellende Teile unter Beachtung der folgenden Anweisungen ersetzen oder registrieren.

El esquema al lado evidencia el influjo de los particulares 3,4,6,7,8 (figura de pag. G.27 a las diversas aperturas de la valvula gas.

A: Tornillo aire ralenti + surtidor del mínimo

B: Muesca espiga cónica

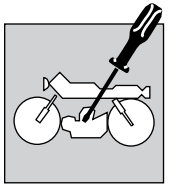
C: Espiga cónica

D: Bisel válvula de mariposa

E: Surtidor del máximo

Antes de hacer variaciones de calibrado es necesario establecer a qué apertura de la válvula la mezcla aire-gasolina no es correcta. Esto es posible observando inicialmente el color del humo del escape, las condicones de la bujía, la respuesta del mando de mariposa, la potencia suministrada, etc. A continuación, la substitución o el ajuste de las partes sometidas a calibrado se tiene que realizar de acuerdo con las instrucciones que se dan a continuación.

**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



GETTO DEL MINIMO (Part. 8 fig. pag. G.27)

Il getto del minimo tara la quantità di carburante da fornire al proprio circuito ed è contraddistinto da un numero di identificazione che ne indica la dimensione. Più è elevato questo numero, maggiore è il diametro del getto con conseguente arricchimento della miscela.

PILOT JET (See No. 8 of picture on page G.27)

The pilot jet meters the fuel supplied to its circuit. This jet is identified by a number that indicates the size. A larger jet number show a larger diameter (richer mixture); a smaller jet number show a smaller diameter (leaner mixture).

GLICEUR DE RALENTI (Part. 8 fig. page G.27)

Le gicleur de ralenti sert au tarage de la quantité de carburant à refouler à son circuit. Sur le gicleur est gravé un numéro indiquant la dimension. Plus grand le numéro, majeure sera le diamètre du gicleur, et le mélange résultera plus enrichi.

LEERLAUFZUFHRDUESE (Teil 8 von Abb. auf Seite G.27)

Die Leerlaufzufuhrdüse misst die fuer ihre Schaltung notwendige Kraftstoffmenge und ist mit einer groessenangabenden Kennnummer versehen. Je hoeher diese Nummer ist, je groesser ist der Durchmesser der Zufuhrdüse mit entsprechender Ueberfettung der Mischung.

SURTIDOR DEL RALENTI (Part. 8 fig. pag. G.27)

El surtidor del ralenti calibra la cantidad de carburante a suministrar al proprio circuito y está señalizada por un número de identificación que indica su dimensión. Cuanto más elevado es este número, mayor es el diámetro del surtidor con consiguiente enriquecimiento de la mezcla.

VITE ARIA MINIMO (Part. 6 fig. pag. G.27)

La vite aria minimo tara la quantità di aria del circuito del minimo; avitando o svitando detta vite si arricchisce o si smagrisce la miscela.

IDLR AIR SCREW (See No. 6 of picture on page G.27)

The idle air screw meters the air supplied to pilot circuit; turn in to enrich the mixture, turn out to lean the mixture.

VIS AIR DE RALENTI (Part. 6 fig. page G.27)

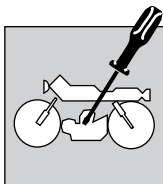
La vis dell'air de ralenti sert au tarage de l'air débité au circuit de ralenti. En serrant la vis, le mélange est enrichi; en la desserrant, le mélange est appauvri.

LUFTLEERLAUSCHRAUBE (Teil 6 von Abb. auf Seite G.27)

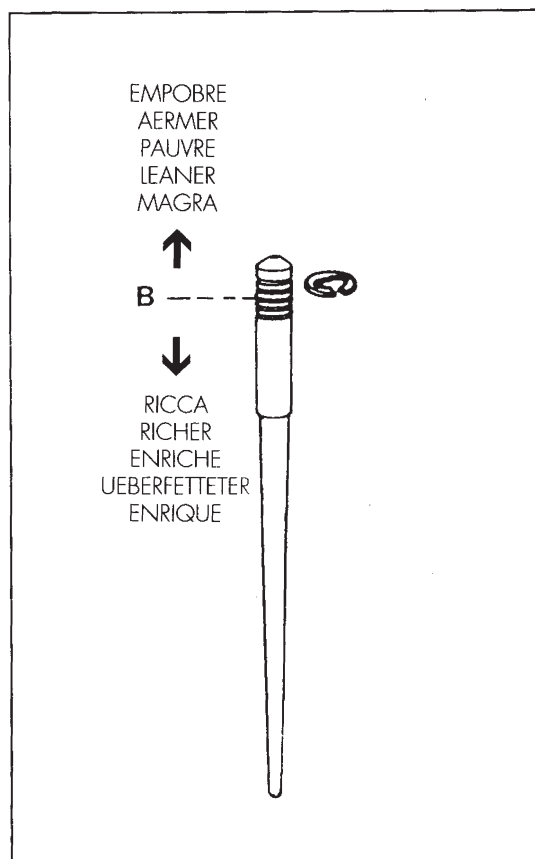
Die Luftleerlaufschraube misst die Luftmenge der Leerlaufschaltung; das Anziehen oder Loesen der Schraube verursacht Ueberfettung oder Verarmung der Mischung.

TORNILLO AIRE RALENTI (Part. 6 fig. pag. G.27)

El tornillo aire ralenti calibra la cantidad de aire en el circuito del ralenti; atornillando o destornillando dicho tornillo se enriquece o empobrece la mezcla.



REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR



Posizione "B" fermaglio spillo conico

Lo spillo conico è ancorato alla valvola gas mediante un anello di fermo. La parte inferiore dello spillo è conica ed in quella superiore si trovano cinque scanalature per il fissaggio dell'anello di fermo.

Per regolare la miscela aria-benzina con lo spillo conico, è necessario variare la posizione del fermaglio che si trova inizialmente sulla 2ª tacca. Fissando il fermaglio sulle scanalature inferiori, si alza la posizione dello spillo con conseguente aumento del gioco con il pulverizzatore ad arricchimento della miscela.

Jet needle retainer position "B"

The jet needle is fixed to the throttle valve by a retaining clip. The jet needle lower part is tapered; the upper part has five grooves where fit the retaining clip.

To adjust mixture with jet needle, change the initial position of the needle retainer. The initial position is at the 2nd. Fit the retainer on lower groove to enrich the mixture, fit on upper grooves to lean the mixture.

Position "B" crampon pointeau conique

Le pointeau conique est fixé à la soupape des gaz par un bague d'arrêt. Son côté inférieur est conique et le côté supérieur a cinq cannelures de fixation de la bague d'arrêt.

Pour régler le mélange air-carburant à la même le pointeau conique, il faut changer la position de crampon se trouvant initialement sur le 2^{ème} cran. En fixant le crampon sur les cannelures inférieures, la position du pointeau résulte haussée et par conséquent, le jeu augmente et le mélange résulte enrichi.

Halterungsposition "B" der Kegelnadel

Die Kegelnadel ist an dem Gasventil mit einem Haltering verankert. Der untere Teil der Nadel ist kegelförmig und am oberen Teil befinden sich fünf Rillen zur Befestigung des Halterings.

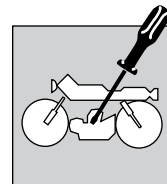
Zur Regulierung der Luft-Benzinmischung mit der Kegelnadel muss die anfänglich auf der 2. Kerbe stehende Position der Halterung verändert werden. Wenn die Halterung auf den unteren Rillen befestigt wird, steigt die Position der Nadel und vergrößert folglich das Spiel des Zerstäubers, was die Mischung überfettet.

Posicion "B" abrazadera espiga conica

La espiga conica está anclada en la valvula de mariposa mediante un anillote tape. La parte inferior de la espiga es conica y en la parte superior se encuentran cinco ranuras para la fijacion del anillo de tape.

Para ajustar la mezcla aire-gasolina mediante la espiga conica, es necesario variar la posicion de la abrazadera que se encuentra inicialmente en la 2ª muesca. Fijando la abrazadera en las ranuras inferiores, se levanta la posicion de la espiga con el coniguiente aumento del juego con el pulverizador de la mezcla.

**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



SPILLO CONICO (Part. 3 fig. pag. G.27)

Lo spillo conico influisce sulla miscela aria-benzina dalle piccole alle medie aperture della valvola gas. Minore è il diametro dello spillo, più si arricchisce la miscela.

JET NEEDLE (See No. 3 of picture on page G.27)

The jet needle controls the fuel-air mixture from the lower to the middle throttle opening. Smaller diameter: richer mixture - larger diameter: leaner mixture).

POINTEAU CONIQUE (Part. 3 fig. page G.27)

Le pointeau conique contrôle le mélange air-carburant par les ouvertures différentes de la poignée des gaz. Mineur est le diamètre du pointeau, plus enrichi résultera le mélange.

KEGELNADEL (Teil 3 von Abb. auf Seite G.27)

Die Kegelnadel kontrolliert die Luft-Benzinmischung bei niedriger bis mittlerer Gasventilöffnung. Je kleiner der Nadeldurchmesser, je mehr wird die Mischung ueberfettet.

ESPIGA CONICA (Part. 3 fig. pag. G.27)

La espiga conica influye en la mezcla aire-gasolina desde la pequeñas a las medianas aperturas de la valvula de mariposa. Cuanto menor es el diametro de la espiga, más se enriquece la mezcla.

DIMENSIONE DELLO SMUSSO DELLA VALVOLA GAS (Part. 4 fig. pag. G.27)

La dimensione dello smusso della valvola gas influisce sul rapporto aria-benzina ad aperture della valvola da 1/8 a 1/2 ed in particolar modo nel tratto da 1/8 a 1/4. Aumentando lo smusso della valvola, si riduce la resistenza all'afflusso d'aria provocandone un aumento della quantità aspirata con un conseguente smagrimento della miscela. Inversamente, diminuendo lo smusso della valvola si ottiene un arricchimento della miscela.

THROTTLE VALVE CUTAWAY SIZE (See No. 4 of pictures on page G.27)

The throttle valve cutaway size affects the air-fuel mixture ratio at throttle valve opening between 1/8 and 1/2 and especially in the range of 1/8 and 1/4 opening. Using a larger cutaway size, the air inflow resistance is reduced and causes the amount of air intake to increase, resulting in a lean mixture. On the other hand, with a smaller cutaway size a richer air-fuel mixture will become.

DIMENSIONS DU CHAMFREIN DE LA SOUPE DES GAZ (Part. 4 fig. page G.27)

La dimension du chanfrein de la soupape des gaz contrôle le rapport air-carburant aux ouvertures de la soupape de 1/8 à 1/2; et en particulier, dans la gamme de 1/8 à 1/4. En augmentant le chanfrein de la soupape, la résistance au refoulement d'air s'abaisse et un accroissement de la quantité aspirée s'ensuit, avec un appauvrissement du mélange. Au cas contraire, c'est à dire en diminuant le chanfrein de la soupape, le mélange résulte enrichi.

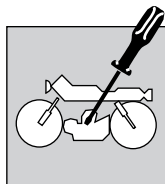
DIMENSION DER GASVENTILDROSSELUNG (Teil 4 von Abb. auf Seite G.27)

Das Ausmass der Gasventildrosselung bestimmt das Luft-Benzinverhaeltnis im Oeffnungsbereich des Ventils von 1/8 bis 1/2 und besonders im Bereich von 1/8 bis 1/4. Bei Steigerung der Ventildrosselung verringert sich der Widerstand der Luftzufuhr, wodurch die Ansaugmenge vergroessert und die Mischung aermer wird. Im umgekehrten Fall, d.h. bei verringertener Ventildrosselung, erhaelt man eine Ueberfettung der Mischung.

DIMENSION DEL BISEL DE LA VALVULA DE MARIPOSA (Part. 4 fig. pag. G.27)

La dimensión del bisel de la válvula de mariposa influye en la relación aire-gasolina con apertura de la válvula de 1/8 a 1/2 y de manera particular en el tramo de 1/8 a 1/4. Al aumentar el bisel de la válvula se reduce la resistencia a la entrada del aire provocando un aumento de la cantidad aspirada con consiguiente empobrecimiento de la mezcla. Inversamente, disminuyendo el bisel de la válvula se obtiene un enriquecimiento de la mezcla.





REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

GETTO DEL MASSIMO (Part. 7 fig. pag. G.27)

Il getto del massimo tara la quantità di carburante da fornire al proprio circuito ed è contraddistinto da un numero di identificazione che ne indica la dimensione. Più è elevato questo numero, maggiore è il diametro del getto con conseguente arricchimento della miscela.

MAIN JET (See No. 7 of picture on page G.27)

The main jet meters the fuel supplied to its circuit. This jet is identified by a number that indicates the size. A larger jet number show a larger diameter (richer mixture); a smaller jet number show a smaller diameter (leaner mixture).

GLICEUR PRINCIPAL (Part. 7 fig. page G.27)

Le gicleur principal sert au tarage de la quantité de carburant à débiter dans son circuit. Un numéro d'identification indiquant la dimension est gravé sur le gicleur. Plus grand est ce numéro, majeure c'est le diamètre du gicleur et le mélange résultera enrichi.

HOECHSTZUFUHRDUESE (Teil 7 von Abb. auf Seite G.27)

Die Hoechstzuefuhrduese misst die fuer ihre Schaltung notwendige Kraftstoffmenge und ist mit einer groessenangabenden Kennummer versehen. Je hoeher diese Nummer ist, je groesser ist der Duesendurchmesser, was eine Ueberfettung der Mischung zuer Folge hat.

SURTIDOR DEL MAXIMO (Part. 7 fig. pag. G.27)

El surtidor del máximo calibra la cantidad de carburante a suministrar al propio circuito y está marcado con un número de identificación que indica su dimensión. Cuando más elevado es este número, mayor es el diámetro del surtidor con consiguiente enriquecimiento de la mezcla.

MESSA A PUNTO DEL CARBURATORE

La concentrazione di ossigeno nell'aria varia in funzione della temperatura, dell'altitudine e dell'umidità; sono questi pertanto gli elementi che influiscono sulla taratura del carburatore. Considerando che gli effetti dell'umidità sulla concentrazione di ossigeno sono trascurabili, i due elementi da tenere in considerazione sono la temperatura e l'altitudine. La quantità di carburante da miscelare con l'aria deve pertanto essere adeguata in funzione delle condizioni ambientali, tenendo presente che l'incremento della concentrazione di ossigeno nell'aria provoca uno smagrimo della miscela, mentre la sua diminuzione ne causa l'arricchimento.

CARBURETOR TUNING

The oxigen concentration in the air is related with the temperature, altitude and humidity. These elements affect on standard carburetor setting. The humidity effects on oxigen concentration are marginal; therefore, the main elements to be considered are temperature and altitude. The fuel amount to mixture with air, varies when change the environmental conditions. The mixture results leaner when the oxigen concentration in the air is increased; results richer when its concentration is decreased.

MISE AU POINT DU CARBURATEUR

La concentration d'oxygène dans l'air change selon la température, l'altitude et l'humidité. Ceux-ci sont les éléments influant sur le tarage du carburateur. En considérant que les effets de l'humidité sur la concentration d'oxygène sont négligeables, les deux éléments à considérer sont la température et l'altitude. La quantité de carburant à mélanger à l'air doit être donc proportionnée aux conditions climatiques. Il faudra tenir compte qu'en augmentant la concentration d'oxygène dans l'air, le mélange résultera appauvri, tandis qu'en diminuant l'oxygène, le mélange résultera enrichi.

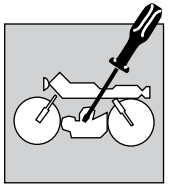
VERGASER - EINSTELLUNG

Die Sauerstoffkonzentration in der Luft haengt von Temperatur, Hoehenlage und Feuchtigkeitsgrad ab; dies sind demzufolge die auf die Einstellung des Vergasers einwirkende Elemente. Da der Feuchtigkeitsgrad unbedeutenden Einfluss auf die Sauerstoffkonzentration hat, sind die zwei zu beruecksichtigenden Elemente Temperatur und Hoehenlage. Die mit Luft zu vermengende Kraftstoffmenge muss folglich den Umgebungsbedingungen entsprechen unter Beruecksichtigung der Tatsache, dass gesteigerte Sauerstoffkonzentration in der Luft eine Verarmung der Mischung bewirkt, waehrend geringe Konzentration die Mischung ueberfettet.

PUESTA A PUNTO DEL CARBURADOR

La concentración de oxígeno en el aire varía en función de la temperatura, de la altura y de la humedad; son por tanto éstos los elementos que influyen en el calibrado del carburador. Considerando que los efectos de la humedad en la concentración de oxígeno no tienen mayor importancia, los dos elementos que hay que tener en cuenta son la temperatura y la altura. La cantidad de carburante e mezclar con el aire tiene que ser, pues, en función de las condiciones ambientales teniendo presente que el incremento de la concentración de oxígeno en el aire provoca un empobrecimiento de la mezcla mientras que su disminución causa el enriquecimiento.

REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR



COME GIUDICARE LA MISCELA

Per una corretta messa a punto, è necessario sapere valutare correttamente la miscela aria-benzina fornita dal carburatore; l'elenco che segue fornisce le indicazioni necessarie per effettuare questa verifica.

I sintomi di una miscela troppo magra sono i seguenti:

- Il motore si surriscalda;
- L'accelerazione è difettosa;
- Il motore tende a battere in testa ed emette un rumore irregolare;
- La punta della candela risulta bianca o grigia;
- Il motore non sviluppa potenza.

I sintomi di una miscela troppo ricca sono i seguenti:

- Il motore si comporta come un quattro tempi;
- Il motore perde colpi ai bassi regimi;
- La candela presenta incrostazioni;
- L'accelerazione è difficoltosa;
- Lo scarico è eccessivamente fumoso.

HOW TO JUDGE THE FUEL-AIR MIXTURE

To judge correctly the fuel-air mixture it is necessary follow the above instructions.

Symptoms of too lean fuel-air mixture:

- The engine will run extremely hot
- Erratical acceleration
- Tendencies to pinging or ratting
- The spark plug tip is white or grey/white
- The engine feels weak

Symptoms of too rich fuel-air mixture:

- The engine is fourstroking
- Missfireing on low revs.
- Spark plug carbonizes
- Poor acceleration
- Heavy exhaust smoke

COMMENT JUGER LE MELANGE

Pour avoir une mise au point correcte, il faudra estimer correctement le mélange air-carburant débité au carburateur. La liste suivante donne les informations nécessaires pour ce contrôle.

Symptômes de mélange trop pauvre:

- Moteur surchauffé
- Accélération défectueuse
- Moteur cognant ou émettant un bruit irrégulier
- Point de bougie blanche ou grise
- Puissance moteur très réduite.

Symptômes de mélange trop riche:

- Moteur tournant comme un moteur à 4 temps
- Moteur qui bafouille aux bas régimes
- Bougie incrustée
- Accélération défectueuse
- Echappement enfumé

BERTEILUNG DER LUFTENZINGEMISCH

Zur korrekten Einstellung ist eine korrekte Beurteilung der Luftbenzinmischung erforderlich; nachfolgende Aufstellung liefert die fuer diese Pruefung notwendigen Angaben.

Anzeichen einer zu armen Mischung sind:

- Motor laeuft heiss
- Beschleunigung ist defekt
- Motor neigt zu Zuendungsklopfen und gibt unregelmässige Geräusche ab
- Spitze der Zuendkerze ist weiss oder grau
- Schwacher Motor

Anzeichen einer ueberfetteten Mischung sind:

- Motor verhaelt sich wie Viertakter
- Motor setzt im niederen Drehzahlbereich aus
- Zuendkerze weist Verkrustungen
- Schwierige Beschleunigung
- Abgase sind uebermaessig rauchig

COMO JUZGAR LA MEZCLA

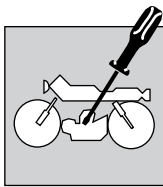
Para poder realizar una puesta a punto correcta, hay que saber evaluar correctamente la mezcla aire-gasolina que suministra el carburador; la lista que se da a continuación suministra las indicaciones necesarias para efectuar esta comprobación.

Los síntomas de una mezcla demasiado pobre son los siguientes:

- el motor se recalienta
- la aceleración es defectuosa
- el motor tiende a golpetear y emite un ruido irregular
- la punta de la bujía resulta blanca o gris
- el motor no desarrolla potencia

Los síntomas de una mezcla demasiado rica son los siguientes

- el motor se comporta como un cuatro tiempos
- el motor pierde golpes a bajo régimen
- la bujía presenta incrustaciones
- la aceleración es dificultosa
- el escape echa humo



REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

COME EFFETTUARE LA MESSA A PUNTO

I paragrafi che seguono illustrano come intervenire per modificare la taratura.

Prima di effettuare variazioni, guidate il motociclo ed osservate le reazioni del motore alle diverse aperture del comando gas, alle accelerazioni etc..

Tenere presente che prima di ogni variazione della regolazione è necessario partire dalla taratura di base.

La taratura standard del carburatore è la seguente:

- getto del massimo	430
- spillo conico	J8-6BFY43-74 (WR 250); J8-6GAY69-74 (WR 300)
- tacca spillo conico	3°
- getto del minimo	40 (WR 250); 45 (WR 300)
- vite aria aperta di giri	2
- valvola gas	4.0

CARBURETOR ADJUSTMENT

The above instructions show how to change the standard carburetor setting.

Before change the carburetion, ride the bike and observe the engine response at the various gas throttle opening, the acceleration etc..

Before change the carburetion, it is necessary to start with standard carburetion setting.

Standard carburetor setting is the following:

- main jet	430
- jet needle	J8-6BFY43-74 (WR 250); J8-6GAY69-74 (WR 300)
- jet needle groove	3 rd
- pilot jet	40 (WR 250); 45 (WR 300)
- idle air screw	2
- slide	4.0

COMMENT EFFECTUER LA MISE AU POINT

Instructions pour la modification du tarage. Avant d'effectuer des modifications, conduire la moto en écoutant le bruit du moteur aux ouvertures différentes de la poignée des gaz, aux accélérations, etc. Avant de changer le tarage, il sera d'avis de partir du tarage de base.

Tarage standard du carburateur:

- gliceur principale	430
- pointeau conique	J8-6BFY43-74 (WR 250); J8-6GAY69-74 (WR 300)
- cran pointeau conique	3 ^{ème}
- gliceur de ralenti	40 (WR 250); 45 (WR 300)
- ouverture vis air/tours	2
- soupape gaz	4.0

VERGASER-EINSTELLUNG

Nachfolgende Masstaebe zeigen wie die Vergaser-Einstellung erfolgen soll. Vor Ausfuehrung der Abaenderunge, Motorrad fahren und das Verhalten des Motors bei den verschiedenen Gassteueroeffnunge, und Beschleunigungen beobachten. Beruecksichtigen, dass vor jeder Einstellaenderung von der Standardeinstellung ausgegangen werden muss.

Standardeinstellung des Vergasers ist folgende:

- Hoechszufuhrdeuse	430
- Kegelnadel	J8-6BFY43-74 (WR 250); J8-6GAY69-74 (WR 300)
- Kegelnadelkerbe	3
- Leerlaufuhrduese	40 (WR 250); 45 (WR 300)
- Luftschraube geoeffnet um Umdrehungen	2
- Gesventil	4.0

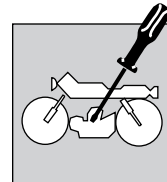
COMO SE EFECTUA LA PUESTA A PUNTO

Los párrafos siguientes ilustran cómo hay que intervenir para modificar el calibrado. Antes de efectuar variaciones, conduzca la moto y observe las reacciones del motor en las distintas aperturas del motor en las distintas aperturas del mando de mariposa, en las aceleraciones, etc. Tenga presente que antes de cada variación del ajuste es necesario empezar desde el calibrado básico.

El calibrado estándar del carburador es el siguiente:

- surtidor del maximo	430
- espiga conica	J8-6BFY43-74 (WR 250); J8-6GAY69-74 (WR 300)
- muesca espiga conica	3°
- surtidor del ralenti	40 (WR 250); 45 (WR 300)
- tornillo aire abierto de rev.	2
- valvula de mariposa	4.0

REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR



VARIAZIONE GETTI DEL MASSIMO E DEL MINIMO IN FUNZIONE DELL'ALTITUDINE E DELLA TEMPERATURA DELL'ARIA

Per ragioni di sicurezza, nel caso in cui l'altitudine e la temperatura siano compresi tra due serie di valori del diagramma, scegliere i getti di dimensione maggiore (l'elenco dei getti a richiesta si trova a pag. G.34-G.35).

ESEMPIO: con temperatura di 12°C ed altitudine di 1100 m., scegliere un aetto del massimo da 410 ed un getto del minimo da 35 (WR 250).
ESEMPIO: con temperatura di 12°C ed altitudine di 1100 m., scegliere un getto del massimo da 410 ed un getto del minimo da 40 (WR 300).

MAIN JET AND IDLE JET CHANGE RELATED TO ALTITUDE AND AIR TEMPERATURE

For reasons of safety, should height and temperature be included between two series of values of the diagram, select jets of greater dimensions. (The list of jets supplied on request is found on pages G.34-G.35).

EXAMPLE: with temperature of 12°C/54°F and altitude of 1100 m/3600 ft, select a main jet of 410 and a pilot jet of 35 (WR 250).
EXAMPLE: with temperature of 12°C/54°F and altitude of 1100 m/3600 ft, select a main jet of 410 and a pilot jet of 40 (WR 300).

VARIATION DES GICLEURS PRINCIPAUX ET DE RALENTI SELON L'ALTITUDE ET LA TEMPERATURE DE L'AIR

Pour des raisons de sécurité, lorsque l'altitude et la température soient comprises entre deux séries de valeurs, choisir les gicleurs de plus grande dimension. (La liste des gicleurs fournis sur demande est affichée à la page G.34-G.35).

EXEMPLE: avec une température de 12°C et une altitude de 1100 m., choisir un glicieur principal de 410 et un glicieur de ralenti de 35 (WR 250).
EXEMPLE: avec une température de 12°C et une altitude de 1100 m., choisir un glicieur principal de 410 et un glicieur de ralenti de 40 (WR 300).

ÄNDERUNG VON LEERLAUF- UND HOECHSTZUFUHRDUESE IN FUNKTION VON HOEHENLAGE UND LUFTEMPERATUR

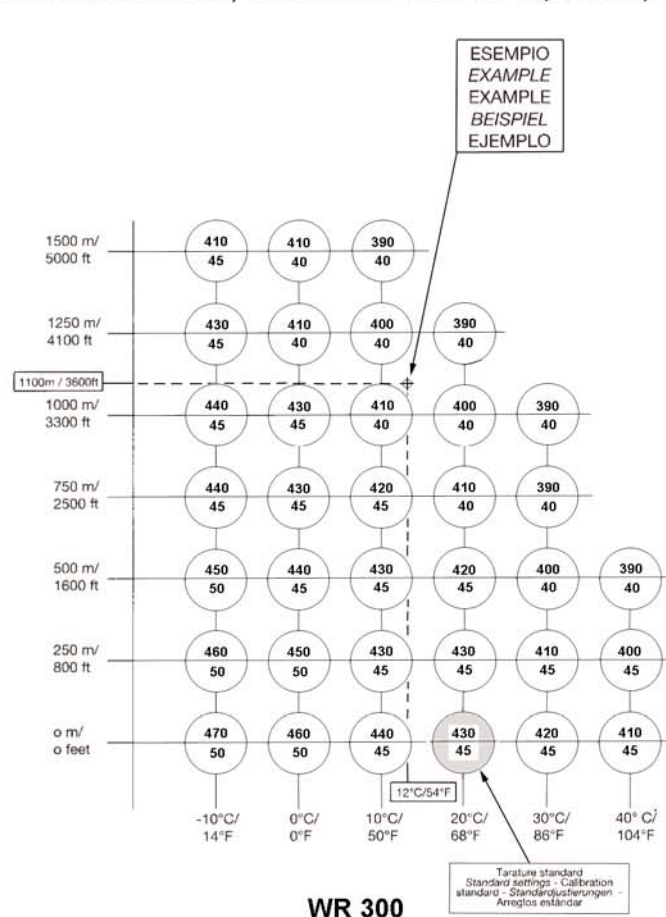
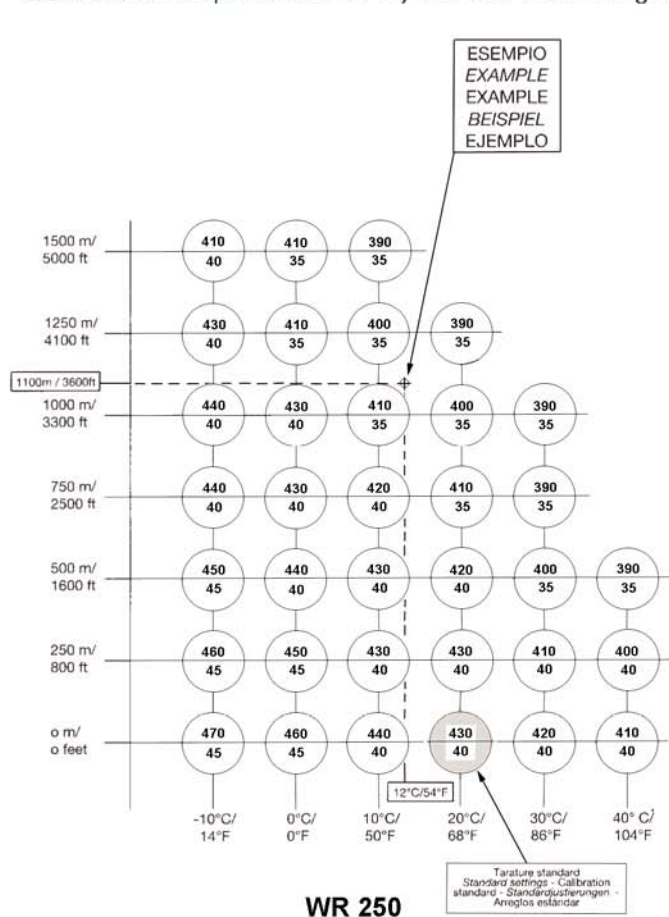
Falls Hoehenlage und Temperatur zwischen zwei Werten in Diagramm liegen, aus Sicherheitsgruenden grossere Duesen waehlen (Liste der Duesen auf Wunsch auf Seite G.34-G.35).

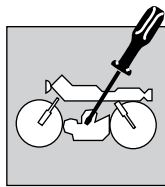
BEISPIEL: bei Temperatur von 12°C und Hoehenlage von 1100 m Hoehstzuehrueduse 410 und Leerlaufzuehrueduse 35 (WR 250).
BEISPIEL: bei Temperatur von 12°C und Hoehenlage von 1100 m Hoehstzuehrueduse 410 und Leerlaufzuehrueduse 40 (WR 300).

VARIACION SURTIDORES DEL MAXIMO Y RALENTI EN FUNCION DE LA ALTURA Y DE LA TEMPERATURA DEL AIRE

Por motivos de seguridad, en el caso de que la altitud y la temperatura se encuentran entre dos series de valores del diagrama, elegir los surtidores con dimensiones mayores (la lista de los surtidores a petición se encuentra a páq. G.34-G.35).

EJEMPLO: con temperatura de 12°C y altura de 1100 m eleair un surtidor del maximo de 410 y un surtidor del ralenti de 35 (WR 250).
EJEMPLO: con temperatura de 12°C y altura de 1100 m elegir un surtidor del maximo de 410 y un surtidor del ralenti de 40 (WR 300).





**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

REGOLAZIONE DEL CIRCUITO DEL MINIMO

- Registrare la vite regolazione minimo secondo le istruzioni del capitolo "REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI".
- Stabilire se il getto del minimo impiegato è corretto basandosi su quanto precedentemente esposto. Se la miscela è ricca, sostituire il getto con uno più piccolo; se è magra, sostituirlo con uno più grande.

ESEMPIO: con getto iniziale da 35, nel caso la miscela si dimostrasse ricca, montare un getto da 30; inversamente montarne uno da 40.

IDLE CIRCUIT ADJUSTMENT

- Adjust the idle air screw as indicated in the section "SETTINGS AND ADJUSTMENTS".
 - Judge if the pilot jet is correct.
- If mixture is rich, use a smaller jet; if is lean, use a larger jet.

EXAMPLE: with standard pilot jet size 35, if mixture is rich, mount a jet size 30. If mixture is lean, mount a jet size 40.

REGLAGE DU CIRCUIT DE RALENTI

- Agir sur la vis de réglage de ralenti en suivant les instruction du le capitre "REGLAGES ET CALAGES".
- En suivant les instructions précédentes, établir si le gicleur de ralenti utilisé est exact. Si le mélange est riche, remplacer le gicleur avec un autre plus petit. Si le mélt pauvre, le remplacer avec un gicleur plus grand.

EXAMPLE: si le gliceur initial est de 35, au cas où le mélange est trop riche, monter un gliceur de 30. Au cas contraire, le remplacer avec un de 40.

EINSTELLUNG DER LEERLAUFSCHALTUNG

- Leerlaufschraube entsprechend Anleitungen im Kapitel "EINSTELLUNGEN UND REGULIERUNGEN" einstellen.
- Feststellen, ob verwendete Leerlaufzufuhrdüse dem vorher Erläuterten entspricht. Bei ueberfetteter Mischung Düse verkleinern; bei armer Mischung Düse vergroessern.

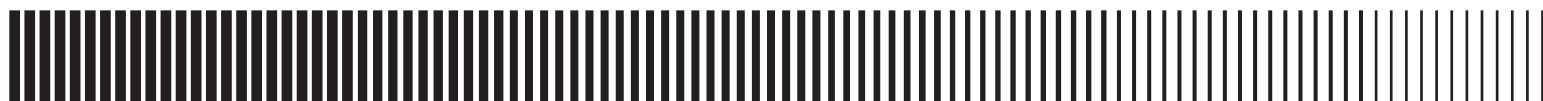
BEISPIEL: Mit Anfangdüse 35 bei ueberfetteter Mischung 30-Düse einsetzen; im umgekehrten Fall 40-Düse einsetzen.

AJUSTE DEL CIRCUITO DEL RALENTI

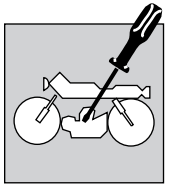
- Ajuste el tornillo de regulación del ralenti según las instrucciones del capítulo "AJUSTES Y REGULACIONES".
- Compruebe que el surtidor del ralenti empleado sea correcto basándose en lo que se ha expuesto anteriormente. Si la mezcla es rica, substituya el surtidor con uno más pequeño; si es pobre, substitúyalo con uno más grande.

EJEMPLO: con un surtidor inicial de 35, en el caso de que la mezcla se presentara rica, monte un surtidor de 30; inversamente monte uno de 40

Dimensione getti del minimo Idle jet size Dimensions gliceurs del ralenti Leerlaufdüsen Dimension Dimension surtidores del ralenti	
35	8B00A1804
40	8L00A1804
45	8M00A1804
50	8E00A1804



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



REGOLAZIONE DEL CIRCUITO DEL MASSIMO

Con apertura del comando gas da 3/4 al massimo, effettuare la regolazione del circuito basandosi su quanto precedentemente riportato e dopo aver già regolato il circuito del minimo.

- Nel caso in cui il getto sia compreso tra due serie di valori dei diagrammi a pag. G.33-G.34, scegliere quello di dimensione maggiore.
- Prima di effettuare la regolazione del circuito intermedio, registrare il circuito del massimo.

ESEMPIO: con getto iniziale da 400, nel caso la miscela si dimostrasse ricca, montare un getto da 390; se fosse magra montarne uno da 410.

MAIN CIRCUIT ADJUSTMENT

With throttle control opened from 3/4 to full, adjust the main circuit after idle circuit adjustment.

- If the jet size is between two values (see diagrams at pages G.33-G.34), choose the larger jet not to damage the piston.
- Adjust the main circuit before intermediate circuit adjustment.

EXAMPLE: with standard main jet size 400, if mixture is rich, mount a jet size 390. If mixture is lean, mount a jet size 410.

REGLAGE DU CIRCUIT PRINCIPAL

Par une ouverture de la poignée des gaz à partir de 3/4 jusqu'au maximum, régler le circuit d'après les instructions précédemment données et après avoir réglé le circuit de ralenti.

- Au cas où le gliceur soit compris entre deux séries de valeurs des diagrammes à les pages G.33-G.34, choisir celui de plus grande dimension.
- Avant d'effectuer le réglage du circuit intermédiaire, régler le circuit principal.

EXAMPLE: avec gliceur initial de 400, au cas où le mélange est riche, monter un gliceur de 390. Si le mélange est pauvre, en monter un de 410.

EINSTELLUNG DER HOECHSTSCHALTUNG

Bei Gassteuerungsoeffnung ab 3/4 bis voll, Schaltung entsprechend dem vorher Erlaeuterten und nach Leerlauf-Einstellung regulieren.

- Falls die Duese zwischen zwei Werten des Diagrams auf Seiten G.33-G.34 liegt, groessere Duese waehlen.
- Vor Regulierung der Zwischenschaltung, Hoechstschaltung einstellen.

BEISPIEL: mit Anfangsduese 400 bei ueberfetteter Mischung 390-Duese montieren; bei armer Mischung 410-Duese montieren.

AJUSTE DEL CIRCUITO DEL MAXIMO

Con la apertura del mando de la mariposa de 3/4 al máximo, efectúe el ajuste del circuito basándose en lo que se ha indicado anteriormente y después de ajustar el circuito del ralenti.

- En el caso de que el surtidor esté comprendido entre dos series de valores de los diagramas de pag. G.33-G.34, elegir el de dimension mayor.
- Antes de efectuar al ajuste del circuito intermedio, ajuste el circuito del máximo.

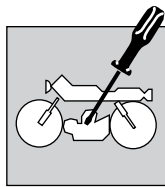
EJEMPLO: con surtidor inicial de 400, en el caso de la que la mezcla se presentara rica, monte un surtidor de 390; si fuera pobre monte uno de 410.

**Dimensione getti del massimo / Main jet size
/ Dimensions gliceurs principaux
/Hoechstzufuhrduesen Dimension
/ Dimension surtidores del maximo**

codice/code/code/code/codigo

360	8S0072310
370	8T0072310
380	8U0072310
390	8V0072310
400 (di serie)	8W0072310
410	8X0072310
420	8Y0072310
430	8Z0072310
440	8CC072310





**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

REGOLAZIONE DEL CIRCUITO INTERMEDIO

Verificare le condizioni della miscela ed effettuare la registrazione selezionando lo spillo conico adeguato.

INTERMEDIATE CIRCUIT ADJUSTMENT

Check the mixture conditions and adjust the circuit by setting the proper jet needle. Replacing standard needle within one size (larger or smaller) will valid for several conditions.

REGLAGE DU CIRCUIT INTERMEDIAIRE

Contrôler le mélange et effectuer le réglage en sélectionnant le pointau conique plus indiqué.

EINSTELLUNG DER ZWISCHENSCHALTUNG

Mischungszustand prüfen und Einstellung unter Verwendung der angemessenen Kegelnadel vornehmen.

AJUSTE DEL CIRCUITO INTERMEDIO

Compruebe las condiciones de la mezcla y efectúe el ajuste seleccionando la espiga cónica adecuada.

REGOLAZIONE FINALE DEL CIRCUITO DEL MINIMO

Operare la regolazione finale dopo aver effettuato in modo appropriato tutte le registrazioni.

- Regolare la miscela operando sulla vite aria minimo ruotandola da 1/2 a 2 giri.
- Se la miscela non potesse essere regolata, effettuare nuovamente la registrazione del circuito del minimo.

IDLE CIRCUIT FINAL ADJUSTMENT

Make the final adjustment after the other adjustments.

- Adjust the mixture by turning in the idle air screw from 1/2 to 2 turns.
- If were not possible to adjust the mixture by using the idle air screw, adjust again the idle circuit.

REGLAGE FINAL DU CIRCUIT DE RALENTI

Effectuer le réglage final après tous les autres réglages.

- Régler le mélange en tournant la vis d'air de ralenti de 1/2 à 2 tours.
- Si le mélange ne peut pas être réglé, effectuer un nouveau réglage du circuit de ralenti.

ENDEINSTELLUNG DER LEERLAUFSCHALTUNG

Endeinstellung nach allen anderen entsprechend ausgeführten Einstellungen vornehmen.

- Mischung durch Drehen der Luftleerlaufschraube von 1/2 auf 2 Umdrehungen regulieren.
- Wenn sich die Mischung nicht regulieren lässt, wieder LeerlaufEinstellung vornehmen.

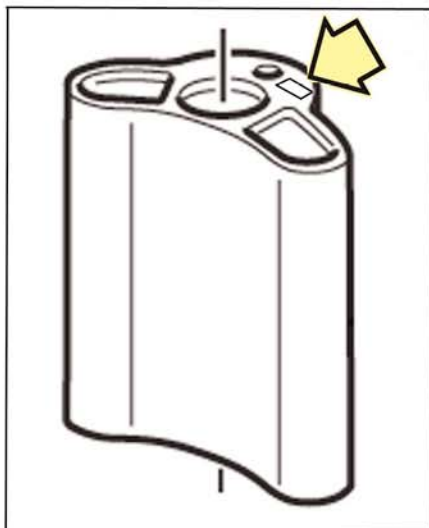
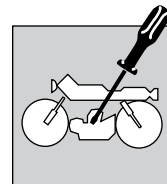
AJUSTE FINAL DEL CIRCUITO DEL RALENTI

Realice el ajuste final después de efectuar de manera adecuada todos los ajustes.

- regule la mezcla por medio del tornillo aire ralenti girándolo en 1/2 - 2 vueltas.
- Si la mezcla no se pudiera regular, efectúe nuevamente el ajuste del circuito del mínimo.



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



SOSTITUZIONE DELLA VALVOLA GAS

L'altezza dello smusso della valvola gas é stampigliata nella parte superiore della stessa; dovendo sostituire la valvola, passare a quella immediatamente successiva o precedente (a seconda che si intenda smagrire o arricchire la miscela).

THROTTLE VALVE REPLACEMENT

The throttle valve cutaway size is stamped on the top of the valve; if the throttle valve has to be changed, (a larger cutaway provides a leaner mixture and a smaller cutaway make the mixture richer).

REPLACEMENT DE LA SOUPE DES GAZ

La hauteur du chanfrein de la soupape des gaz est gravée du côté supérieur de la même. S'il faudra remplacer la soupape, passer à une valeur immédiatement suivante ou précédente, suivant qu'il faut enrichir ou appauvrir le mélange.

GASVENTIL-WECHSEL

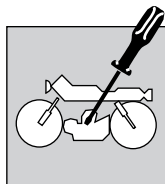
Die Groesse der Gasventildrosselung ist auf dem oberen Teil derselben aufgedruckt; bei Ventilwechsel auf nachfolgende oder vorhergehende Groesse uebergehen (je nachdem, ob die Mischung ueberfettet oder aermere sein soll).

SUBSTITUCION DE LA VALVULA DE MARIPOSA

La altura del bisel de la válvula de mariposa está estampada en la parte superior de la misma; en el caso de que se tenga que substituir la válvula, pase a la inmediatamente sucesiva o a la anterior (según se quiera empobrecer o enriquecer la mezcla).

Dimensione valvole gas Throttle valve size Dimensions soupape des gaz Gasventile Dimension Dimension valvulas de mariposa	codice code code code codigo
4.0	8000H1786
5.0	8A00H1786





**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

REGOLAZIONE FINALE DEL CIRCUITO INTERMEDIO

Effettuare la regolazione variando la tacca di fissaggio del fermaglio dello spillo conico.

INTERMEDIATE CIRCUIT FINAL ADJUSTMENT

Adjust the intermediate circuit by changing the jet needle retainer groove.

REGLAGE FINAL DU CIRCUIT INTERMEDIAIRE

Effectuer le réglage en changeant le cran de fixation du crampon du pointeau conique.

ENDEINSTELLUNG DER ZWISCHENSCHALTUNG

Die Einstellung erfolgt durch Aenderung der Befestigungskerbe der Kegelnadelhalterung.

AJUSTE FINAL DEL CIRCUITO INTERMEDIO

Efectúe el ajuste variando la muesca de fijación de la abrazadera de la espiga cónica.

Dimensione spilli conici Jet needle size Dimensions pointeaux coniques Kegelnadeln Dimension Dimension espiga conicas	codice code code code codigo
J8.6CFY05-74/3	8A00H1785
J8.6BFY43-74/3	8000H1785
J8.6GAY69-74/3	8C00H1785

NOTA: per la revisione del carburatore sono disponibili, a ricambio, i seguenti gruppi di particolari:

Denominazione	Codice Husqvarna
GRUPPO REGISTRO CAVO GAS	800072318
GRUPPO GALLEGGIANTI CON VASCHETTA	8000H1802
GRUPPO GUARNIZIONI	8000H1788

NOTE: for carburetor overhauling are available the following spare parts:

Name	Husqvarna CodeNumber
THROTTLE CABLE ADJUSTING SET	800072318
FLOAT SET WITH CHAMBER	8000H1802
GASKET SET	8000H1788

AVIS: pour la révision du carburateur sont disponibles les pièces de rechange suivantes:

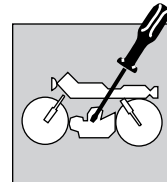
Denomination	Code Husqvarna
GROUPE DE REGLAGE CABLE GAZ	800072318
GROUPE DES FLOTTANTS ET CUVETTE	8000H1802
GROUPE DE JOINTS	8000H1788

ANMERKUNG: Zur Ueberholung des Vergasers sind folgende Ersatzteile erhaeltlich.

Bezeichnung	Husqvarna codenumber
EINSTELLGRUPPE GASKABEL	800072318
SCHWIMMERGRUPPE MIT BECKEN	8000H1802
DICHTUNGEN	8000H1788



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



NOTA: para la revisión del carburador se encuentran disponibles, de recambio, los siguientes grupos de piezas:

Denominación	Código Husqvarna
GRUPO AJUSTE CABLE GAS .....	.800072318
GRUPO FLOTADORES CON CUBETA .....	.8000H1802
GRUPO GUARNICIONES .....	.8000H1788

Le sottoriportate tabelle mostrano le tarature di base per determinate condizioni ambientali e di terreno; dovendo registrare il carburatore, fare riferimento ad esse.

The lists below show the standard carburetor setting in different environmental and riding conditions; refer to this list when change the carburetor setting.

Les tableaux ci-dessous montrent les tarages de base pour des conditions climatiques et de terrain différentes. Pour le réglage du carburateur, se référer aux tableaux.

Die untenstehenden Tabellen zeigen die Standardeinstellungen bei bestimmten Umgebungs- und Bodenverhaeltnisse; zur Einstellung hierauf Bezug nehmen.

Las tablas que se dan a continuación muestran los calibrados básicos para determinadas condiciones ambientales y de terreno: al tener que ajustar el carburador hay que referirse a las mismas.

CONDIZIONI DI TERRENO NORMALI CON TEMPERATURA DA 10 A 25° C

(Taratura di serie)

- getto del massimo .....	.400 (8W0072310)
- spillo conico (tacca)	J8.6DJ8-60 (3a) (800086920)
- getto del minimo .....	.35 (800086919)
- vite aria minimo .....	.1+1/2 giri

NORMAL TRACK CONDITIONS AND TEMPERATURE FROM 10°C/76°F TO 25°C/103°F

(Standard setting)

- main jet .....	.400 (8W0072310)
- jet needle (groove)	J8.6DJ8-60 (3rd) (800086920)
- pilot jet .....	.35 (800086919)
- idle air screw (turns) .....	.1+1/2

CONDITIONS NORMALES DU TERRAIN AVEC TEMPERATURE DE 10 A 25°C.

(Tarage standard)

- gicleur principal .....	.400 (8W0072310)
- pointeau conique (cran)	J8.6DJ8-60 (3ème) (800086920)
- gicleur de ralenti .....	.35 (800086919)
- vis air de ralenti/tours .....	.1+1/2

NORMALE BODENVERHAELTNISSE BEI TEMPERATUR VON 10° BIS 25° C

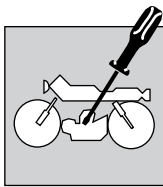
(Standardeinstellung)

- max. Duese (250) .....	.400 (8W0072310)
- kegelnadel (Kerbe)	J8.6DJ8-60 (3) (800086920)
- leerlaufduese .....	.35 (800086919)
- luftleerlaufschraube .....	.1+1/2 Umdr.

CONDICIONES DE TERRENO NORMALES CON TEMPERATURA DE 10 A 25°C

(calibrado de serie)

- surtidor del máximo .....	.400 (8W0072310)
- espiga cónica (muesca)	J8.6DJ8-60 (3) (800086920)
- surtidor del ralenti .....	.35 (800086919)
- tornillo aire ralenti .....	.1+1/2 vueltas



REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

CONDIZIONI DI TERRENO NORMALI CON TEMPERATURA SOTTO I 10°C

- getto del massimo	440 (8CC072310)
- spillo conico (tacca)	J8-6BFY43-74 (4) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (4) (8C00H1785: WR 300)
- getto del minimo	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- vite aria minimo	2+1/4 giri

NORMAL TRACK CONDITIONS AND TEMPERATURE BELOW 10°C/76°F

- main jet	440 (8CC072310)
- jet needle (groove)	J8-6BFY43-74 (4) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (4) (8C00H1785: WR 300)
- pilot jet	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- idle air screw (turns)	2+1/4

CONDITIONS NORMALES DU TERRAIN AVEC TEMPERATURE SOUS DE 10°C

- gicleur principal	440 (8CC072310)
- pointeau conique (cran)	J8-6BFY43-74 (4) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (4) (8C00H1785: WR 300)
- gicleur de ralenti	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- vis air de ralenti/tours	2+1/4

NORMALE BODENVERHAELTNISSE BEI TEMPERATUR UNTER -10°C

- max. Duese	440 (8CC072310)
- kegelnadel (Kerbe)	J8-6BFY43-74 (4) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (4) (8C00H1785: WR 300)
- leerlaufduese	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- luftleerlaufschraube	2+1/4 Umdr.

CONDICIONES DE TERRENO NORMALES CON TEMPERATURA DEBAJO DE 10°C

- surtidor del máximo	440 (8CC072310)
- espiga cónica (muesca)	J8-6BFY43-74 (4) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (4) (8C00H1785: WR 300)
- surtidor del ralenti	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- tornillo aire ralenti	2+1/4 vueltas

CONDIZIONI DI TERRENO NORMALI CON TEMPERATURA SOPRA I 25°C

- getto del massimo	420 (8Y0072310)
- spillo conico (tacca)	J8-6BFY43-74 (3) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (3) (8C00H1785: WR 300)
- getto del minimo	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- vite aria minimo	2 giri

NORMAL TRACK CONDITIONS AND TEMPERATURE OVER 25°C/103°F

- main jet	420 (8Y0072310)
- jet needle (groove)	J8-6BFY43-74 (3) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (3) (8C00H1785: WR 300)
- pilot jet	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- idle air screw (turns)	2

CONDITIONS NORMALES DU TERRAIN AVEC TEMPERATURE AU-DESSOUS DE 25°C

- gicleur principal	420 (8Y0072310)
- pointeau conique (cran)	J8-6BFY43-74 (3) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (3) (8C00H1785: WR 300)
- gicleur de ralenti	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- vis air de ralenti/tours	2

NORMALE BODENVERHAELTNISSE BEI TEMPERATUR UEBER 25°C

- max. Duese	420 (8Y0072310)
- kegelnadel (Kerbe)	J8-6BFY43-74 (3) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (3) (8C00H1785: WR 300)
- leerlaufduese	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- luftleerlaufschraube	2 Umdr.

CONDICIONES DE TERRENO NORMALES CON TEMPERATURA POR ENCIMA DE 25°C

- surtidor del máximo	420 (8Y0072310)
- espiga cónica (muesca)	J8-6BFY43-74 (3) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (3) (8C00H1785: WR 300)
- surtidor del ralenti	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- tornillo aire ralenti	2 vueltas

CONDIZIONI DI TERRENO SABBIOSO CON TEMPERATURA DA 10° A 25°C

- getto del massimo	440 (8CC072310)
- spillo conico (tacca)	J8-6BFY43-74 (4) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (4) (8C00H1785: WR 300)
- getto del minimo	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- vite aria minimo	2 giri

SAND TRACK CONDITIONS AND TEMPERATURE FROM 10° TO 25°C/76°F TO 103°F

- main jet	440 (8CC072310)
- jet needle (groove)	J8-6BFY43-74 (4) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (4) (8C00H1785: WR 300)
- pilot jet	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- idle air screw (turns)	2 turns

CONDITIONS SABLEUX DU TERRAIN AVEC TEMPERATURE DE 10°C A 25°C

- gicleur principal	440 (8CC072310)
- pointeau conique (cran)	J8-6BFY43-74 (4) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (4) (8C00H1785: WR 300)
- gicleur de ralenti	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- vis air de ralenti/tours	2 tours

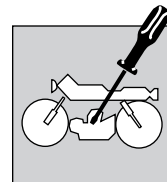
SANDIGE BODENVERHAELTNISSE BEI TEMPERATUR VON 10° BIS 25°C

- max. Duese	440 (8CC072310)
- kegelnadel (Kerbe)	J8-6BFY43-74 (4) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (4) (8C00H1785: WR 300)
- leerlaufduese	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- luftleerlaufschraube	2 Umdr.

CONDICIONES DE TERRENO ARENOSO CON TEMPERATURA DE 10°C A 25°C

- surtidor del máximo	440 (8CC072310)
- espiga cónica (muesca)	J8-6BFY43-74 (4) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (4) (8C00H1785: WR 300)
- surtidor del ralenti	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- tornillo aire ralenti	2 vueltas

**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**



CONDIZIONI DI TERRENO SABBIOSO CON TEMPERATURA SOTTO I 10°C

- getto del massimo	450 (8EE072310)
- spillo conico (tacca)	J8-6BFY43-74 (5) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (5) (8C00H1785: WR 300)
- getto del minimo	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- vite aria minimo	2+1/4 giri

SAND TRACK CONDITIONS AND TEMPERATURE BELOW 10°C/76°F

- main jet	450 (8EE072310)
- jet needle (groove)	J8-6BFY43-74 (5) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (5) (8C00H1785: WR 300)
- pilot jet	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- idle air screw (turns)	2+1/4 turns

CONDITIONS SABLEUX DU TERRAIN AVEC TEMPERATURE SOUS 10°C

- gicleur principal	450 (8EE072310)
- pointeau conique (cran)	J8-6BFY43-74 (5) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (5) (8C00H1785: WR 300)
- gicleur de ralenti	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- vis air de ralenti/tours	2+1/4 tours

SANDIGE BODENVERHAELTNISSE BEI TEMPERATUR UNTER 10°C

- max. Duese	450 (8EE072310)
- kegelnadel (Kerbe)	J8-6BFY43-74 (5) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (5) (8C00H1785: WR 300)
- leerlaufduese	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- luffleerlaufschrabe	2+1/4 Umdr.

CONDICIONES DE TERRENO ARENOSO CON TEMPERATURA DEBAJO 10°C

- surtidor del máximo	450 (8EE072310)
- espiga cónica (muesca)	J8-6BFY43-74 (5) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (5) (8C00H1785: WR 300)
- surtidor del ralenti	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- tornillo aire ralenti	2+1/4 vueltas

CONDIZIONI DI TERRENO SABBIOSO CON TEMPERATURA SOPRA I 25°C

- getto del massimo	430 (8Z0072310)
- spillo conico (tacca)	J8-6BFY43-74 (3) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (3) (8C00H1785: WR 300)
- getto del minimo	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- vite aria minimo	2giri

SAND TRACK CONDITIONS AND TEMPERATURE OVER 25°C/103°F

- main jet	430 (8Z0072310)
- jet needle (groove)	J8-6BFY43-74 (3) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (3) (8C00H1785: WR 300)
- pilot jet	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- idle air screw (turns)	2

CONDITIONS SABLEUX DU TERRAIN AVEC TEMPERATURE AU-DESSUS DE 25°C

- gicleur principal	430 (8Z0072310)
- pointeau conique (cran)	J8-6BFY43-74 (3) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (3) (8C00H1785: WR 300)
- gicleur de ralenti	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- vis air de ralenti/tours	2

SANDIGE BODENVERHAELTNISSE BEI TEMPERATUR UEBER 25°C

- max. Duese	430 (8Z0072310)
- kegelnadel (Kerbe)	J8-6BFY43-74 (3) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (3) (8C00H1785: WR 300)
- leerlaufduese	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- luffleerlaufschrabe	2 Umdr.

CONDICIONES DE TERRENO ARENOSO CON TEMPERATURA POR ENCIMA DE 25°C

- surtidor del máximo	430 (8Z0072310)
- espiga cónica (muesca)	J8-6BFY43-74 (3) (8000H1785: WR 250); J8-6GAY69-74 (3) (8C00H1785: WR 300)
- surtidor del ralenti	40 (8L00A1804: WR 250); 45 (8M00A1804: WR 300)
- tornillo aire ralenti	2vueltas

RACCORDO SCATOLA FILTRO CARBURATORE

Verificare che il raccordo (A) tra scatola filtro carburatore non presenti rotture o crepe; In caso contrario effettuare la sostituzione.

AIR FILTER BOX - CARBURETOR MANIFOLD

Vérifier que le raccordo (A) entre boîte filtre air et carburateur ne présente pas ruptures ou lézards. En cas contraire, effectuer la substitution.

RACCORD BOITE FILTRE AIRE - CARBURATEUR

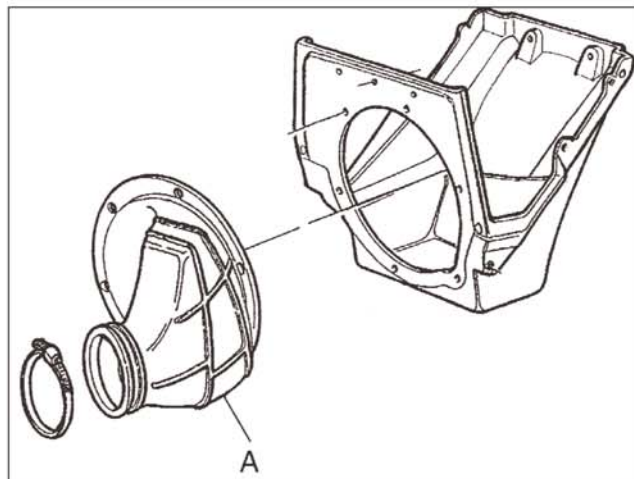
Check the air filter box-carburetor manifold (A) for wear or failure. If worn or broken, replace it.

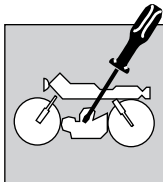
LUFFFILTER - VERGASER ANSCHLUSS

Prüfen, daß der Anschluss (A) zwischen Luffilterkastene und Vergaser stellt keine Brechen oder Risse vor. Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

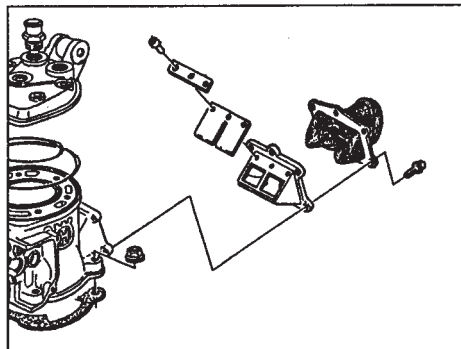
EMPLALME CAJ A FILTRO AIRE - CARBURADOR

Averiguar que el empalme (A) entre caja filtro aire y carburador no presentas roturas o grietas. En caso contrario, efectuar la sustitución.





REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR



Valvola a lamelle.

Verificare che le lamelle non presentino tracce di usura o rotture.
In caso contrario sostituire le lamelle e le piastrine di fermo corsa lamelle. In fase di rimontaggio dei particolari applicare **Loctite** sulle viti.

Blade valve.

Check that the blades are not worn or broken.
If not, replace the blades and the blade stroke stop plates. During details reassembly, apply **Loctite** on the screws.

Soupape à lamelles.

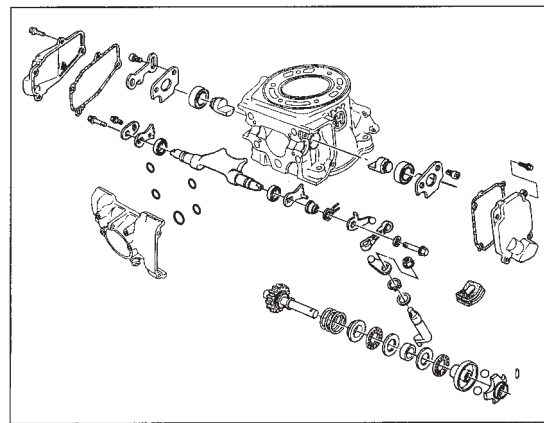
Vérifier que les lamelles ne soient pas usurées ou cassées.
En cas contraire, remplacer les lamelles et les plaquettes d'arrêt course lamelles. Pendant le rémontage des détails, appliquer du **Loctite** sur les vis.

Lamellenventil.

Nachprüfen, dass die Lamellen weder Verschleiss noch Brüche aufweisen. Sonst muss man die Lamellen und die Plättchen zum Lamellenstopp ersetzen. Während des Wiederausbaus der Details, wird man auf die Schrauben **Loctite** auftragen.

Válvula de aletas.

Verificar que las aletas no presenten trazas de desgaste o rotura.
En caso contrario sustituir las aletas y las placas de final de carrera de las aletas. Cuando se vuelvan a montar las piezas aplicar **Loctite** en los tornillos.



Valvole di scarico.

Pulire le valvole utilizzando una spazzola per candele o carta vetrata fine.

Exhaust valves.

Clean valve using a brush for spark plugs or fine sand paper.

Soupapes d'échappement.

Nettoyer les soupapes, en utilisant une brosse pour bougies ou du papier émeri fin.

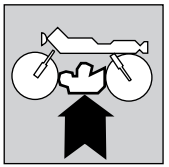
Auslassventils

Das Ventils reinigen, hierzu eine Zündkerzenbürste oder feines Sandpapier verwenden.

Valvulas de escape.

Limpiar las valvulas utilizando un cepillo para bujias o papel de lija fino.

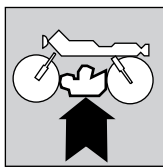
**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

H

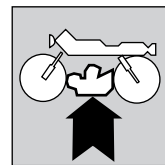




**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

Norme generali	H. 4	General rules	H. 4
Fissaggi generali	H.5-H.6	General fastening	H.5-H.6
Istruzioni di montaggio e lubrificazione.....	H. 7	Instruction for assembly and lubrication	H. 8
Rimontaggio albero motore	H.12	Reassembling the crankshaft	H.12
Rimontaggio cilindro	H.14	Reassembling the cylinder	H.14
Rimontaggio alberi cambio	H.16	Reassembling the gearbox shafts	H.16
Rimontaggio componenti cambio	H.18	Reassembling the gearbox elements	H.18
Rimontaggio frizione	H.20	Reassembling the clutch.....	H.20
Regolazione in chiusura della valvola centrale	H.22	Adjusting the central valve when closing	H.22
Rimontaggio volano	H.24	Ressembling the flywheel	H.24

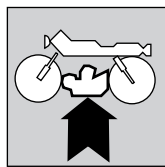
**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**



Normes générales.....	H. 4	Allgemeine Vorschriften.	H. 4
Fixations générales.....	H.5-H.6	Allgemeine Befestigungen	H.5-H.6
Instructions de montage et de lubrification	H. 9	Montage- und Schmierungs-Anweisungen	H.10
Remontage arbre moteur.....	H.12	Wiedereinbau der Motorwelle	H.13
Remontage cylindre	H.14	Wiedereinbau des Zylinders	H.15
Remontage arbres boîte des vitesses.....	H.16	Wiedereinbau der Gangwellen	H.17
Remontage des éléments boîte des vitesses	H.18	Wiedereinbau der Gangkomponenten	H.19
Remontage de l'embrayage.....	H.20	Wiedereinbau der Kupplung	H.21
Réglage de la soupape centrale dans le phase de fermeture ..H.22		Einstellung des Zentralventils beim Schließen	H.23
Remontage volant.....	H.24	Antriebszahnäder	H.25

Normas generales	H. 4
Fijaciones generales	H.5-H.6
Instrucciones para montaje y lubricación	H.11
Remontaje eje motor	H.13
Remontaje cilindro	H.15
Remontaje ejes cambio de marchas	H.17
Remontaje componentes cambio de marchas	H.19
Remontaje embrague	H.21
Regulación en cierre de la válvula central	H.23
Remontaje volante	H.25





RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

Norme generali.

Per il rimontaggio eseguire in senso inverso quanto mostrato per lo smontaggio, facendo tuttavia particolare attenzione alle singole operazioni che richiamiamo specificatamente. Vi ricordiamo che guarnizioni, paraolio, fermi metallici, rondelle di tenuta in materiale deformabile (rame, alluminio, fibra etc.) e dadi autobloccanti dovranno sempre essere sostituiti.

I cuscinetti sono stati dimensionati e calcolati per un determinato numero di ore di lavoro.

Cosigliamo pertanto la sostituzione im particolare modo dei cuscinetti soggetti a più gravose sollecitazioni, anche in considerazione della difficoltà di controllo della relativa usura.

Quanto sopra viene suggerito in aggiunta ai controlli dimensionali dei singoli componenti, previsti nell'apposito capitolo (vedere al parafango "REVISIONE MOTORE").

E importantissimo pulire accuratamente tutti i componenti; i cuscinetti e tutti gli altri particolari soggetti ad usura dovranno essere lubrificati con olio motore, prima del montaggio.

Viti e dadi dovranno essere bloccati alle coppie di serraggio prescritte.

General directions.

For a correct re-assembly follow in the adverse sense what shown for dismantling, however paying a special attention to every operation we specifically mention. We remind you that gaskets, oil rings, clamps and sealing washer in deformable material (as copper, aluminium, fibers, etc.) and self-locking nuts have always to be renewed.

Bearings have been studied and drawn for a well determined number of working hours.

Considering the difficulty of assessing bearing wear, it is especially important to replace bearings on bikes that are used off-road or in other extreme conditions.

What above is suggested in addition to the size verification of the single componets, as foreseen in the proper chapter (see paragraph "ENGINE OVERHAULING").

We emphasize the importance of thoroughly cleaning all components; bearings and all particulars subject to wear have to be lubricated with engine oil, before re-assembly. Screws and nuts must be locked at the prescribed torques.

Normes générales.

Pour le rémontage effectuer en sens inverse ce qu'on a montré pour le démontage, en faisant attention aux particulières opérations qu'on rappelle ici spécifiquement. On vous rappelle que les garnitures, pare-huile, arrêts métalliques, rondelles d'étanchéité en matériel déformable (cuivre, aluminium, fibre etc.) et écrous auto-bloquants devront être toujours remplacés.

Les coussinets ont été dimensionnés et calculés pour une spécifique nombre d'heures de travail.

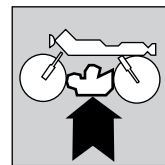
Aussi conseillons-nous de remplacer notamment les roulements qui sont soumis aux contraintes les plus fortes, compte tenu de la difficulté de contrôle de leur usure.

Ceci est conseillé additionnellement aux contrôles dimensionnées de chaque pièces, prévus dans le spécial chapitre (voir au paragraphe "REVISION MOTEUR").

Il est très important de nettoyer soigneusement toutes les pièces, les coussinets et tous les autres particuliers sujets à usure devront être graissés avec huile moteur, avant le remontage.

Vis et écrou devront être bloqués aux couples de serrage prescriptes.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**



Allgemeine Vorschrift.

Zum Zusammenbau des Motors muß man in zur ausbau umgekehrter Reihenfolge vorgehen. Die von uns spezifisch erwähnten, jeweiligen Arbeiten sind aber genau zu beachten. Man darf nie vergessen, daß Dichtungen, Oelabdichtungen, Metallsperungen, Dichtscheiben in unförmbarem Werkstoff (Kupfer, Aluminium, Faser usw.) und selbstsichernde Muttern immer auszuwechseln sind.

Die Lager sind für eine bestimmte Anzahl Arbeitsstunden bemessen und gerechnet worden.

Wir empfehlen, die hochbeanspruchten Lager auszuwechseln, da deren Verschleiss nur schwer überprüfbar ist.

Dies wird ausser der empfohlenen Nachmessen-Kontrollen der einzelnen Bestandteile (siehe die jeweiligen Kapiteln im Abschnitt "UEBERHOLUNG DES MOTOR") geraten.

Es ist äusserst wichtig, alle Bestandteile sorgfältigst zu reinigen; die Lager und alle anderen Verschleissteile müssen mit Motoröl vor dem Anbau beschmiert werden.

Schrauben und Muttern bei den vorgeschriebenen Anziehungsmomenten anziehen.

Normas generales.

Para el remontaje proceder el sentido inverso al mostrado para el desmontaje, haciendo todavia particular atención a las sencillas operaciones que señalamos especificadamente. Les recordamos que empacuras, para-aceite, para metálicos; arandelas de presión en material deformable (cobre, aluminio, fibra, etc.) y tuercas autoblocantes deberán siempre substituirse.

Los cojinetes fueron sido dimensionados y calculados para un determinado numero de horas de funcionamiento.

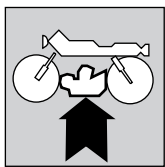
Aconsejamos por lo tanto, la substitución en particular modo de cojinetes sujetos al más pesado esfuerzo, también en consideración de la dificultad de control del respectivo desgaste.

Cuanto arriba viene sugerido se agregan los controles dimensionales de los simples componentes, previstos en el respectivo capitulo (ver el parágrafo "REVISION MOTOR").

Es importantísimo limpiar acuradamente todos los componentes; cojinetes y todos los otros particulares sujetos a desgaste deberán ser lubricados con aceite motor, antes del montaje.

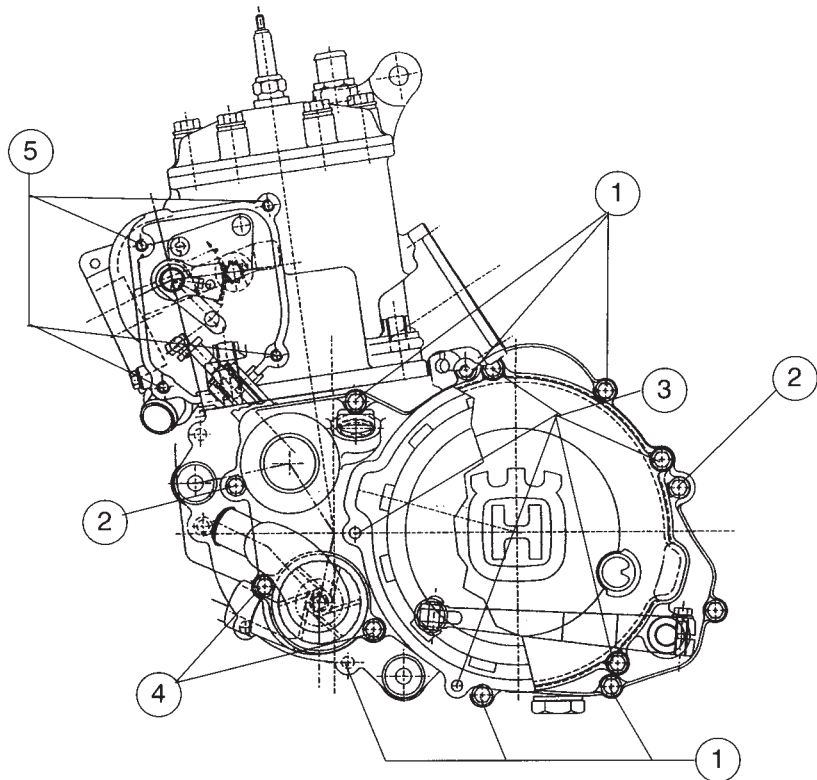
Tornillos y tuercas deberán ser bloqueados a las parejas de presión prescrita.



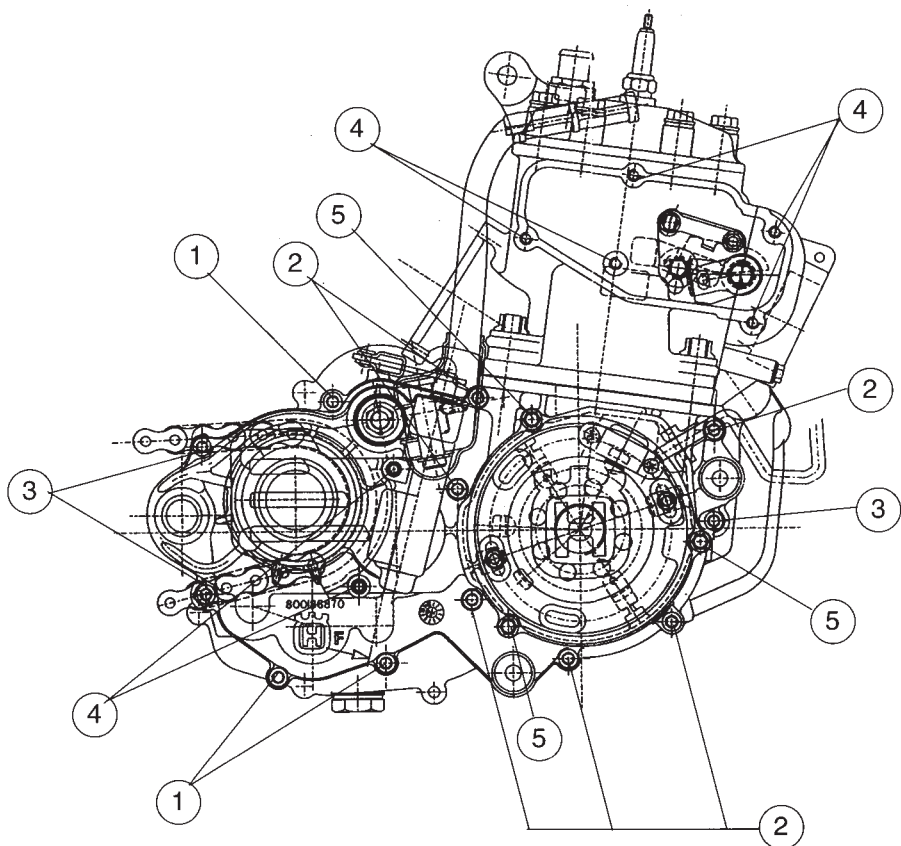


**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

Fissaggi generali / General fastening / Fixation générales / Allgemeine Befestigungen / Fijaciones generales

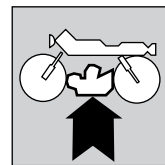


- 1: M6 x 25
- 2: M6 x 35
- 3: M6 x 20
- 4: M6 x 55
- 5: M6 x 16



- 1: M6 x 35
- 2: M6 x 45
- 3: M6 x 50
- 4: M6 x 16
- 5: M6 x 20

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

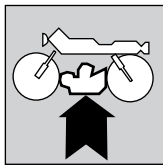


Istruzioni di montaggio e lubrificazione

PARTICOLARI	PROCEDURE
Volano - Cono albero motore	Sgrassare con "tricloretoano"
Manovellismo	Montare con olio (viscos. Engler a 50°C=3)
Albero motore-carter	Inserire l'albero nei cuscinetti preriscaldati
Carter-Cuscinetti	Preriscaldamento sede a 100° C
Cuscinetti albero motore	Montare lato esterno gabbia in "poliamide"
Anello di tenuta albero motore lato frizione	Montare il lato molla verso il pignone della trasmissione primaria
Spinotto - Biella - Gabbia	Controllare accoppiamento come da colori selezione

PUNTI DI LUBRIFICAZIONE	LUBRIFICANTE
Spinotto - Piede di biella	* Olio
Cuscinetto rullini - Perno - Testa biella	* Olio
Pistone - Canna cilindro	* Spruzzare olio
Cuscinetto rullini campana frizione	* Olio
Ingranaggi alberi	* Olio
Anelli di tenuta OR	* Olio o grasso
Perno comando frizione - Albero comando frizione	* Olio
Bussole albero comando cambio e avviamento	Molikote
Parti in contatto - Cambio	Molikote
Anelli di tenuta motore	* Grasso
Spine di centraggio	* Olio o grasso
Cuscinetti regolatore centrifugo	* Olio
Valvole di scarico, albero comando valvole	* Olio

* Vedi tabella "RIFORNIMENTI" pag. A.5



**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

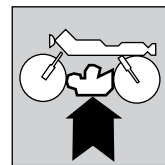
Instruction for assembly and lubrication

ITEMS	PROCEDURE
Flywheel - crankshaft cone	Rough by "trichlorethane"
Crank gear	Use oil (Engler - viscosity 50°C=3)
Crankshaft-Crankcase	Fit the shaft into the pre-heated bearings
Crankcase - bearings	Pre-heating of the housing at 100°C
Crankshaft bearings	Assemble the cage external side in "polyamide"
Seal ring for crankshaft, clutch side	Fit the spring side towards the pinion of the primary drive
Pin - Connecting rod - Cage	Check the coupling as per selected colours

POINTS OF LUBRICATION	LUBRICANT
Pin - Connecting rod small end	*Oil
Roller bearing - Pin - Connecting rod big end	*Oil
Piston - Cylinder liner	*Spray oil
Clutch bell roller bearing	*Oil
Shaft gears	*Oil
OR	*Oil or grase
Clutch control pin - Clutch control shaft	*Oil
Bushes for crankshaft and gear shaft	*Oil
Contacting elements - Gearbox	Molikote
Engine OR	Molikote
Centering pins	*Oil or grease
Centrifugal regulator bearings	*Oil
Exhaust valves, valve control shaft	*Oil

* See table "REFUELING" on page A.7

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**



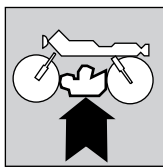
Instructions de montage et de lubrification

DETAILS	PROCEDURE
Volant-Cône arbre moteur	Ebaucher avec "trichloréthane"
Mécanisme à manivelle	User huile (Engler - viscosité 50°C=3)
Carter-arbre moteur	Insérer l'arbre dans des paliers préchauffés
Carter-Paliers	Préchauffage siège à 100°C
Paliers de l'arbre moteur	Monter le côté extérieur cage en "polyamide"
Bague d'étanchéité arbre moteur	Monter le côté ressort vers le pignon de la côté embrayage transmission primaire.
Goujon-Bielle-Cage	Contrôler l'accouplement d'après les coulerus de la sélection.

POINTS DE GRAISSAGE	LUBRIFIANT
Goujon-pied de bielle	*Huile
Paliers à rouleaux-Goujon-Tête bielle	*Huile
Piston-Chemise du cylindre	*Arroser avec huile
Palier à rouleaux cloche embrayage	*Huile
Engrenages des arbres	*Huile
Bagues d'étanchéité	*Huile ou graisse
Goujon de commande embrayage-	*Huile
Arbre de commande embrayage	*Huile
Douilles arbre de commande boîte des vitesses et démarrage	Molikote
Eléments en contact-Boîte des vitesses	Molikote
Bagues d'étanchéité moteur	*Graisse
Goupilles de centrage	*Huile ou graisse
Plaiers du régulateur centrifuge	*Huile
Soupapes de déchargement, arbre de commande soupapes	*Huile

* Voir l' tableau "RAVITAILLEMENTS" page A.9





**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

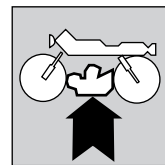
Montage- und Schmierungs-Anweisungen

TEILE	VERFAHREN
Schwungrad - Motorwellenkegel	mit "Trichloräthan" entfetten
Kurbelgetriebe	mit Öl montieren (Viskosität Engler zu 50°C = 3)
Motorwellen-Abdeckung	die Welle in die vorgewärmten Lager einsetzen
Lager-Abdeckung	Sitz-Vorwärmung zu 100°C
Motorwellenlager	Käfig-Außenseite aus "Polyamid" montieren
Motorwellen-Dichtungsring, Kupplungsseite	die Federseite gegen den Ritzel der Primär-Übertragung montieren.
Bolzen - Pleuel - Käfig	Die Passung nach Wahlfarbe überprüfen

SCHMIERUNGSPUNKTE	SCHMIERMITTEL
Bolzen, Pleuelstange	* Öl
Rollenlager - Zapfen - Pleuelkopf	* Öl
Kolben - Zylinder-Laufbuchse	* Öl spritzen
Rollenlager Kupplungs-Glocke	* Öl
Wellen Zahnräder	* Öl
OR-Dichtungsringe	* Öl oder Fett
Kupplungsschaltzapfen - Kupplungsschaltwelle	* Öl
Wellenbuchse Gangschaltung und Anlassung	Molikote
Sich berührende Teile - Gangschaltung	Molikote
Dichtungsringe Motor	* Fett
Zentrierstifte	* Öl oder Fett
Fliehkraftregler Lager	* Öl
Ablaßventil, Ventilschaltwelle	* Öl

* siehe Tabelle "TANKEN" Seite A. 11

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**



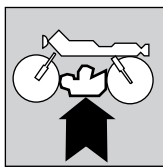
Instrucciones para montaje y lubricación

PIEZAS	PROCEDIMIENTOS
Volante - Cono eje motor	Engrasar con tricloroetano
Cinematismo	Montar con aceite (viscosidad Engler a 50° C=3)
Eje motor-cárter	Introducir el eje en los cojinetes precalentados
Cárter cojinetes	Precalentamiento sede a 100 °C
Cojinetes eje motor	Montar lado exterior jaula en poliamida
Anillo estanqueidad eje motor lado embrague	Montar el lado muelle hacia el piñón de la transmisión primaria
Pasador - biela - jaula	Comprobar el acoplo según la selección

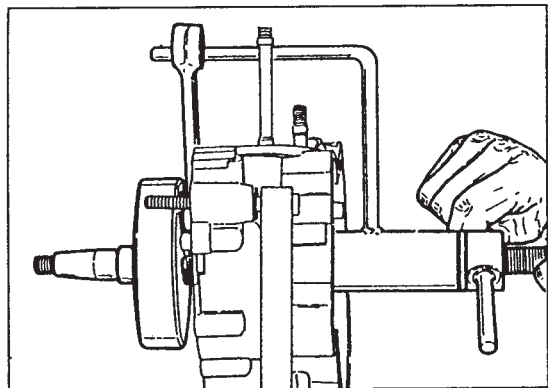
PUNTOS DE LUBRICACIÓN	LUBRICANTE
Pasador - pie de biela	* Aceite
Cojinete rodillos - Perno - Cabeza biela	* Aceite
Pistón - Caño cilindro	* Rociar aceite
Cojinete rodillos campana embrague	* Aceite
Engranajes ejes	* Aceite
Anillos selladores OR	* Aceite o grasa
Perno mando embrague - eje mando embrague	* Aceite
Casquillos eje mando cambio de marchas y arranque	Molikote
Partes en contacto - cambio de marchas	Molikote
Anillos estanqueidad motor	* Grasa
Pasadores de centrado	* Aceite o grasa
Cojinetes regulador centrífugo	* Aceite
Válvulas de escape, eje mando válvulas	* Aceite

* ver tabla "CAPACIDADES" pag. A.13





**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**



Rimontaggio albero motore

Per il rimontaggio dell'albero motore sul semicarter sinistro usare l'attrezzo codice N. 800058256.

NOTA: Prima del rimontaggio, lubrificare le superfici di accoppiamento con olio motore.

Reassembling the crankshaft

Reassemble the crankshaft on the left half-casing using the tool code 800058256.

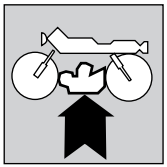
Warning: Before reassembling, lubricate the coupling surfaces using engine oil.

Rémontage arbre moteur

Pour le remontage de l'arbre moteur sur le demi-carter gauche utiliser l'outil code N. 800058256.

AVIS: Avant le remontage, lubrifier les surfaces d'accouplement with huile pour moteurs.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**



Wiedereinbau der Motorwelle

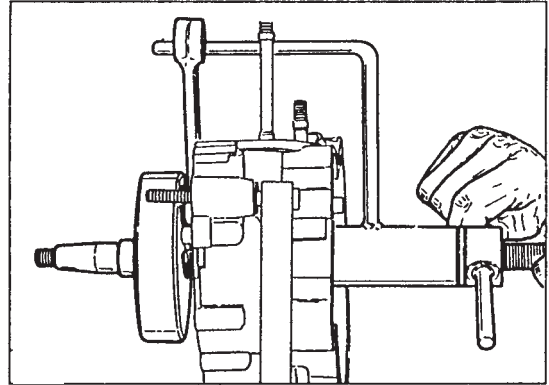
Zum Wiedereinbau der Motorwelle auf die linke Halbabdeckung das Werkzeug Code Nr. 800058256 benutzen.

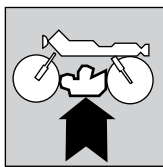
ANMERKUNG : Vor dem Wiedereinbau die Passungsflächen mit Motoröl schmieren.

Remontaje eje motor

Para montar de nuevo el eje motor en el semicárter izquierdo usar la herramienta 800058256.

NOTA: Antes de volver a montar es preciso lubricar las superficies de acoplo con aceite para motor.





RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

Rimontaggio cilindro

La freccia stampigliata sul cielo del pistone deve essere rivolta verso lo scarico.

Portare il pistone al Punto Morto Inferiore e posizionare la guarnizione base cilindro sul basamento.

Inserire il pistone nel cilindro facendo particolare attenzione a non danneggiare i segmenti.

Montare, avvitandoli a mano, i dadi che fissano il cilindro.

Montare nelle rispettive sedi sul cilindro i due anelli OR preventivamente ingrassati.

Montare la testa cilindro e le relative viti di fissaggio, avvitandole a mano.

Serrare, procedendo in modo incrociato, i dadi fissaggio cilindro al carter a $2,2 \div 2,5$ kgm ($21,6 \div 24,5$ Nm; $16 \div 18$ ft/lb) e le viti fissaggio testa cilindro a $1,8 \div 2,0$ kgm ($17,6 \div 19,6$; $13 \div 14,5$ ft/lb).

Reassembling the cylinder

The arrow printed on the piston top must be turned towards the exhaust.

Take the piston to Bottom Dead Center, and fit the cylinder base gasket on the base.

Fit the piston into the cylinder, always taking care that the piston rings are undamaged.

Fit the nuts which fasten the cylinder by hand.

Fit the two greased OR into their housings on the cylinder.

Fit the cylinder head and the fastening screws by hand.

Tighten the nuts which fasten the cylinder to the sump by crossing the tightening procedure.

Torque for the 360: $2,2 \div 5$ kgm ($21,6 \div 24,5$ Nm; $16 \div 18$ ft/lb), and the cylinder $1,8 \div 2,0$ kgm ($17,6 \div 19,6$; $13 \div 14,5$ ft/lb).

Rémontage cylindre

La flèche gravée sur le ciel du piston doit être tournée vers le déchargement.

Porter le piston au point mort bas et placer le joint du cylindre sur le soubassement.

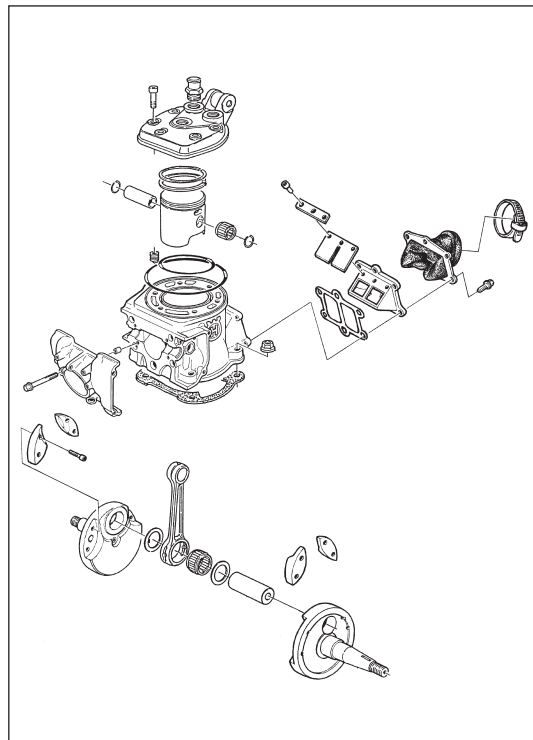
Insérer le piston dans le cylindre en veillant à ne pas endommager les segments.

Monter à la main les écrous de fixation cylindre.

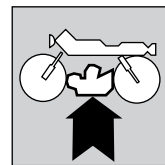
Insérer dans les sièges sur le cylindre les deux bagues d'étanchéité, opportunément graissées.

Monter la tête cylindre et les vis de fixation en les serrant à la main.

En effectuant des serrages croisés, serrer les écrous du cylindre au carter avec une force de $2,2 \div 2,5$ kgm ($21,6 \div 24,5$ Nm; $16 \div 18$ ft/lb) et les vis de la tête cylindre à $1,8 \div 2,0$ kgm ($17,6 \div 19,6$; $13 \div 14,5$ ft/lb).



**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**



Wiedereinbau des zylinders

Der auf dem Kolbenboden gedruckte Pfeil muß gegen den Auspuff gerichtet sein. Den Kolben auf den unteren Totpunkt bringen und die Zylinderfußdichtung auf das Grundgestell positionieren.

Den Kolben in den Zylinder einsetzen und sorgfältig darauf achten, die Kolbenringe nicht zu beschädigen.

Die Muttern, die den Zylinder befestigen, montieren und manuell festschrauben.

In die entsprechenden Sitze die beiden vorher eingefetteten OR-Ringe auf den Zylinder montieren.

Den Zylinderkopf und die entsprechenden Befestigungsschrauben montieren und manuell festschrauben.

Die Muttern zur Befestigung des Zylinders an der Abdeckung über Kreuz mit $2,2 \div 2,5$ kgm ($21,6 \div 24,5$ Nm ; $16 \div 18$ ft/lb) und die Schrauben zur Befestigung des Zylinderkopfes mit $1,8 \div 2,0$ kgm ($17,6 \div 19,6$; $13 \div 14,5$ ft/lb) anziehen.

Montaje cilindro

La flecha marcada en el cielo del pistón tiene que estar dirigida hacia el escape. Llevar el pistón al Punto Muerto Inferior y colocar la empaquetadura de base cilindro en la bancada.

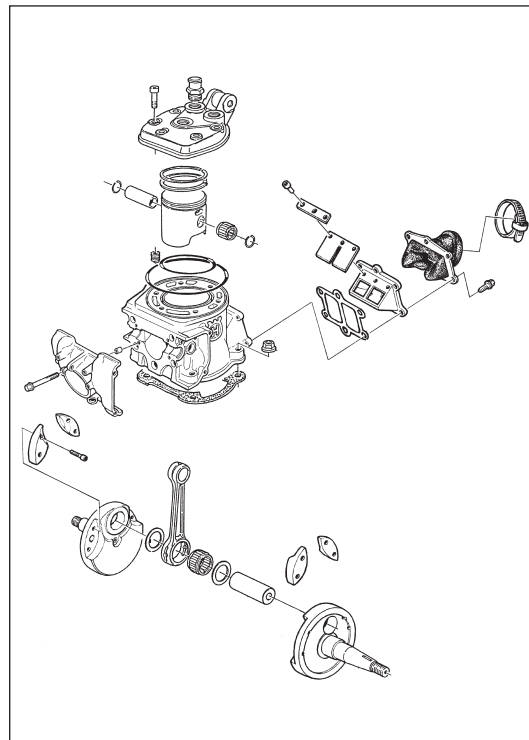
Introducir el pistón en el cilindro teniendo mucho cuidado en no perjudicar los aros.

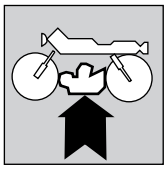
Montar, enroscándolas a mano, las tuercas que aseguran el cilindro.

Montar, en sus respectivas sedes en el cilindro, los dos anillos OR previamente engrasados.

Montar la culata del cilindro y sus respectivos tornillos sujetadores, enroscándolos a mano.

Apretar, procediendo de manera cruzada, las tuercas que aseguran el cilindro al cárter a $2,2 \div 2,5$ kgm ($21,6 \div 24,5$ Nm; $16 \div 18$ ft/lb) y los tornillos sujetadores de la culata del cilindro a $1,8 \div 2,0$ kgm ($17,6 \div 19,6$ Nm; $13 \div 14,5$ ft/lb).





RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

Rimontaggio alberi cambio

Controllare che albero motore ed alberi del cambio, in folle, ruotino liberamente. Durante l'accoppiamento dei semicarteri, controllare il perfetto allineamento e la corretta posizione di tutti gli alberi. Se gli alberi non ruotassero liberamente, battere leggermente sulle loro estremità con un mazzuolo in plastica.

Se gli alberi ruotassero ancora con difficoltà, aprire il basamento ed individuare la causa dell'inconveniente.

Reassembling the gearbox shafts

Check that the crankshaft and the gearbox shafts turn freely when idle.

Check the correct alignment and position of all the shafts during the coupling of the half-casings.

When the shaft do not turn freely, beat lightly on their ends using a plastic mallet.

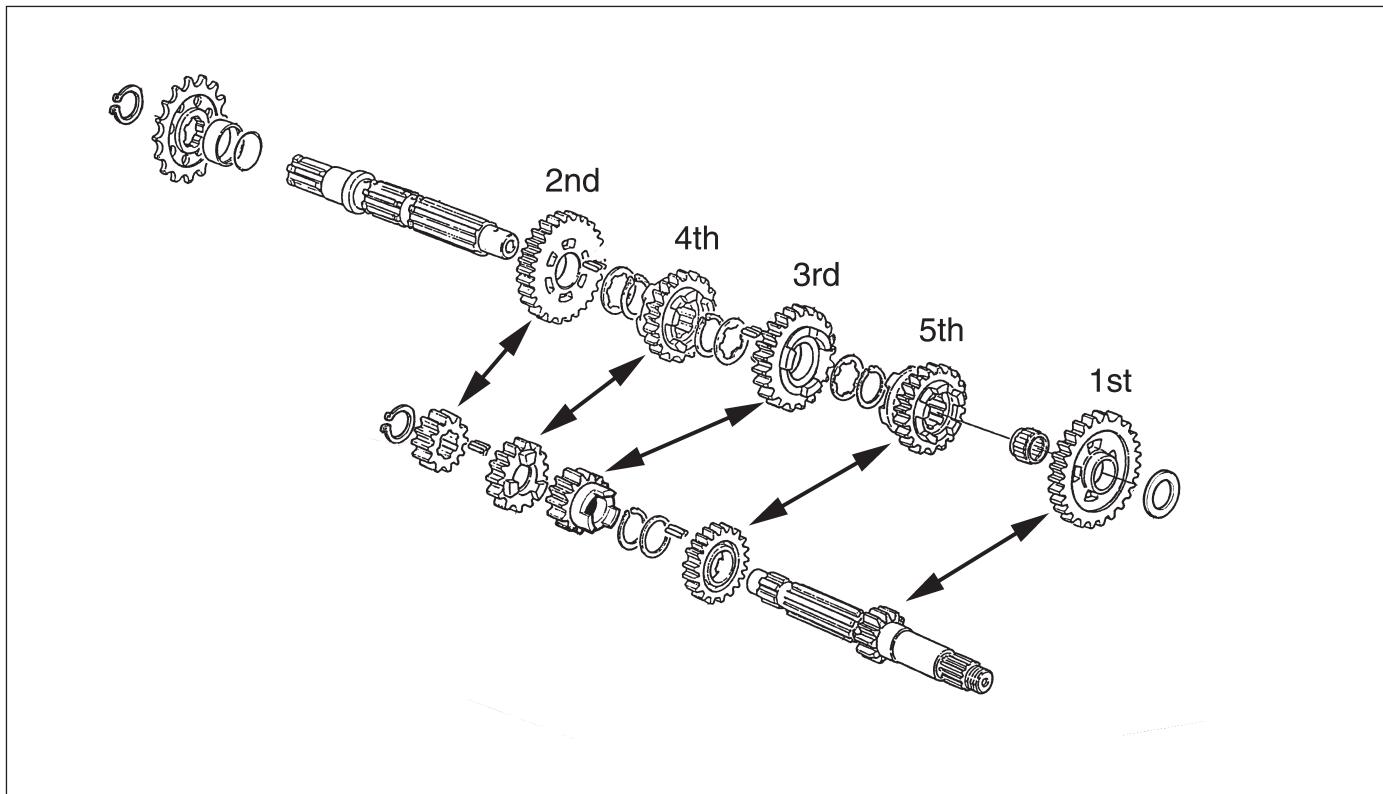
If the shafts turn with difficulty, open the base and find the cause of this drawback.

Rémontage arbre boîte des vitesses

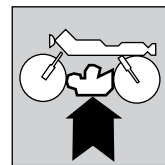
Contrôler que l'arbre moteur et les arbres de la boîte des vitesses tournent librement une fois qu'ils sont au point mort.

Durant l'accouplement des demi-carters, contrôler l'alignement et la position correcte de tous les arbres. Si les arbres ne tournent pas librement, taper doucement sur les extrémités des arbres au moyen d'un maillet en plastique.

Si les arbres ont encore de la peine à tourner, ouvrir le soubassement et détecter la cause de l'inconvenient.



**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**



Wiedereinbau der Gangschaltungswelle

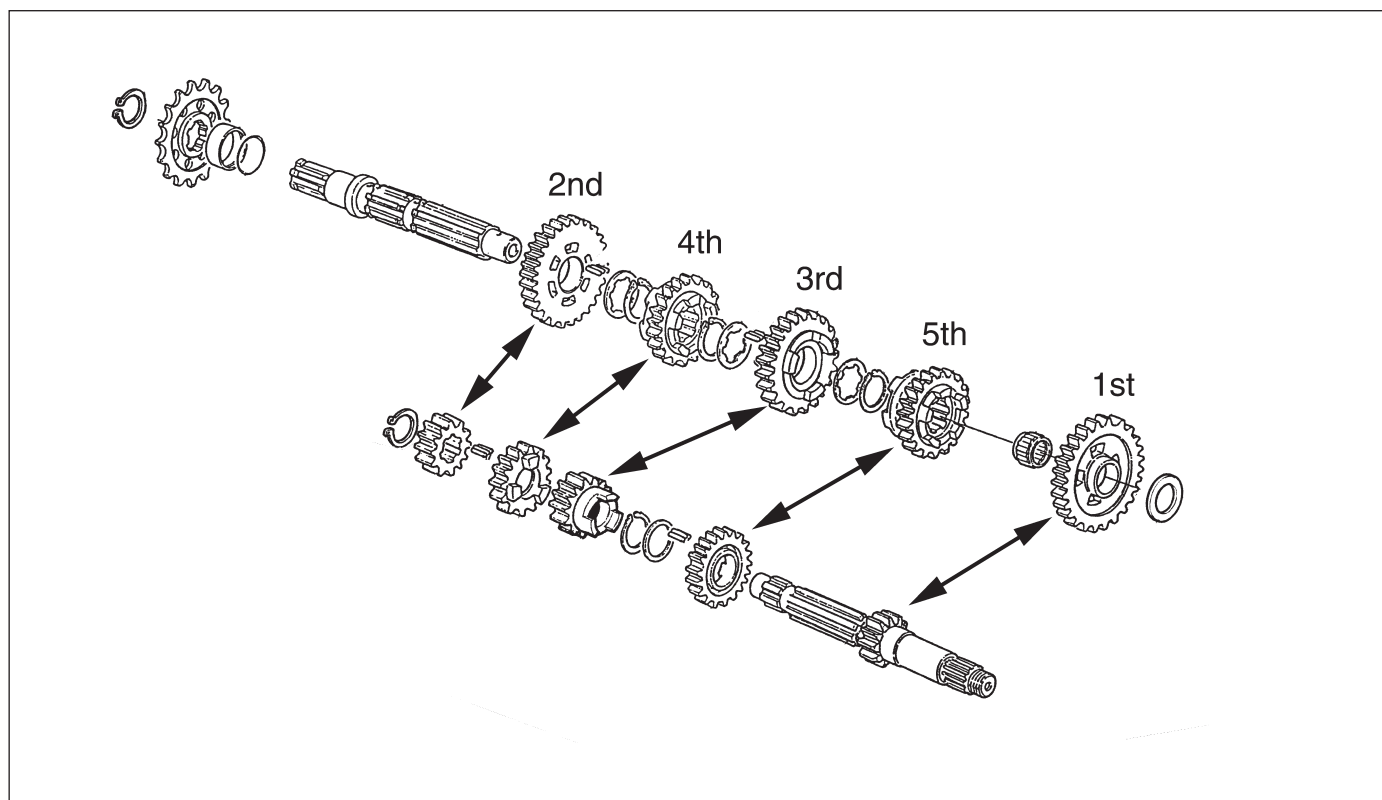
Überprüfen, daß die Motorwelle und die Gangschaltungswellen im Leerlauf frei drehen. Während der Anpassung der Halbabweckungen die perfekte Ausrichtung und die richtige Position aller Wellen überprüfen. Falls sich die Wellen nicht frei drehen sollten, ist auf die Wellenende leicht mit einem Kunststoffhammer zu klopfen.

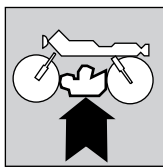
Falls sich die Wellen immer noch mit Schwierigkeit drehen, ist das Grundgestell zu öffnen und der Grund der Störung festzustellen.

Montaje ejes cambio de marchas

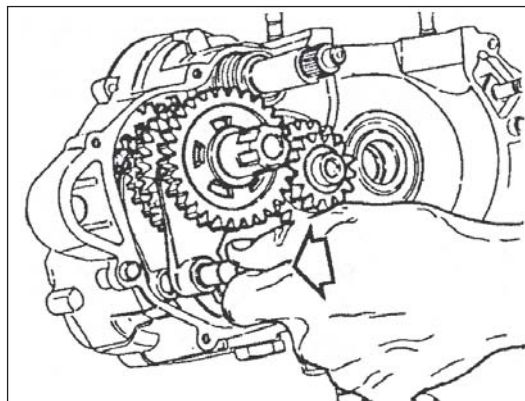
Comprobar que el eje motor y los ejes del cambio de marchas, en punto muerto, giren libremente. Durante el acoplo de los semicárteres comprobar la perfecta alineación y la posición correcta de todos los ejes. Si los ejes no giran libremente basta golpear ligeramente sus extremos con un martillo de plástico.

Si los ejes siguen girando con dificultad, es preciso abrir la bancada y averiguar la causa del inconveniente.





RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

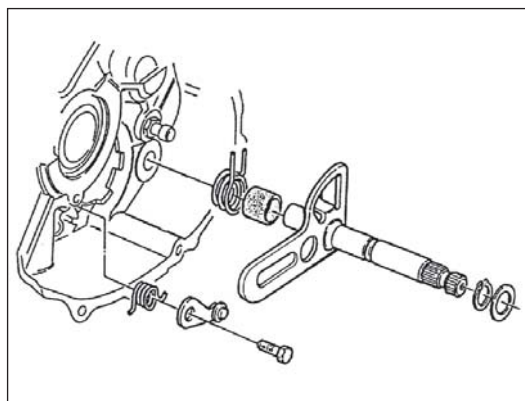


Rimontaggio componenti cambio

- Inserire contemporaneamente l'albero primario e l'albero secondario nel semicarter sinistro con le relative rosette di rasamento.
- Inserire l'albero comando forcelle e mettere in folle.
- Inserire le forcelle cambio nelle rispettive sedi sugli ingranaggi; inserire i perni delle forcelle nelle scanalature sull'albero di comando.
- Inserire i perni delle forcelle.
- Posizionare la guarnizione tra i semicarters con l'ausilio di un sigillante.
- Chiudere i due semicarters controllando il corretto posizionamento della guarnizione; serrare le viti alla coppia prescritta..
- Rimontare il saltarello delle marce. Inserire la molla ed il selettore.

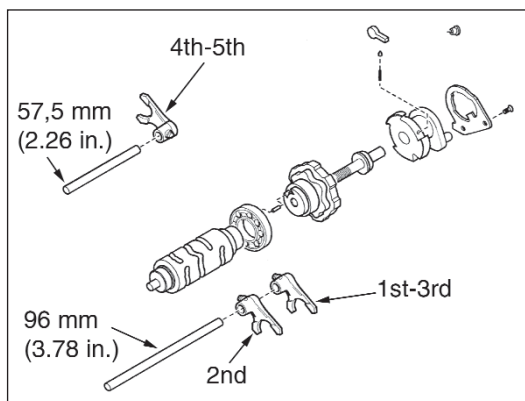
Reassembling the gearbox elements

- Fit the main shaft and the secondary shaft into the left half-casing with the shim washers.
- Fit the fork shaft, and set the gearbox to idle.
- Fit the gearbox forks into their housings on the gears.
- Fit the fork pins into the slots of the main shaft. Fit the fork pins.
- Close the half-casings using a dope.
- Set the two half-casings, and check that the gasket is well set.
- Tighten the screws according to the prescribed torque.
- Reassemble the gear pawl. Fit the spring and the selector.

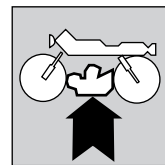


Rémontage des éléments de la boîte des vitesses

- Insérer en même temps l'arbre primaire et le secondaire dans le demi-carter-gauche avec les rondelles d'épaisseur.
- Insérer l'arbre de commande fourches et mettre au point mort.
- Insérer les fourches de la boîte des vitesses sur les engrenages; insérer les goujons des fourches dans les rainures sur l'arbre de commande.
- Insérer les goujons des fourches.
- Placer le joint entre les demi-carters au moyen d'une colle à sceller.
- Fermer les deux demi-carters et contrôler la correcte position du joint; serrer les vis par la couple prévue.
- Remonter le cliquet des vitesses. Insérer le ressort et le sélecteur.

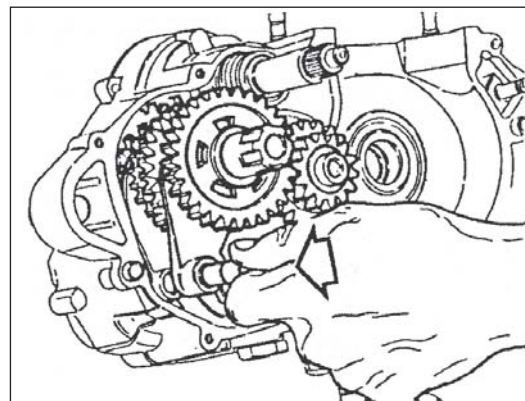


**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**



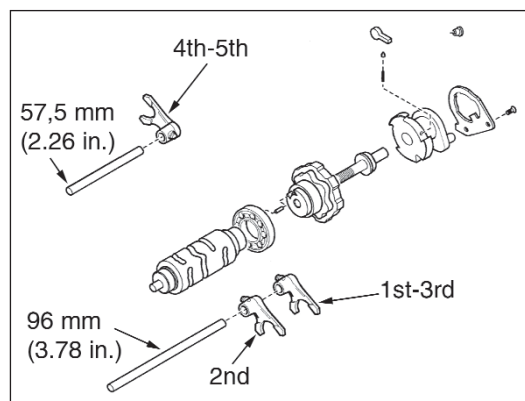
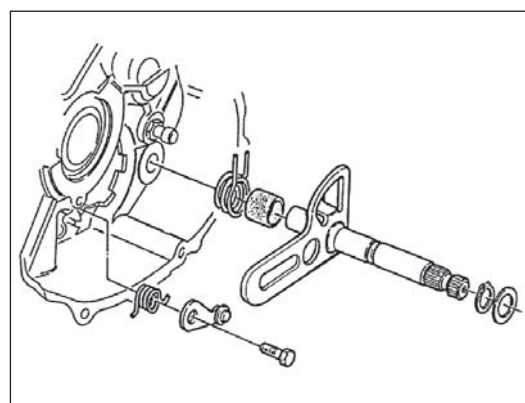
Wiedereinbau der gangschaltungskomponenten

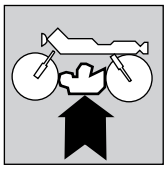
- Gleichzeitig die Primär- und Sekundär-Welle in die linke Halbabweckung mit den entsprechenden Zwischenlegscheiben einsetzen.
- Die Gabelschaltungswelle einsetzen und den Leerlauf einschalten.
- Die Gangschaltungsgabel in die entsprechenden Sitze auf den Zahnradern einsetzen ; die Gabelzapfen in die Nuten auf der Schaltungswelle einsetzen.
- Die Zapfen der Gabel einsetzen.
- Die Dichtungen zwischen den Halbabweckungen mit einer Dichtmasse einsetzen.
- Die beiden Halbabweckungen schließen und die richtige Positionierung der Dichtung überprüfen ; die Schrauben mit dem vorgeschriebenem Anzugsmoment anziehen.
- Den Sperrnocken der Gänge wieder einbauen.
- Die Feder und den Wähler einsetzen.



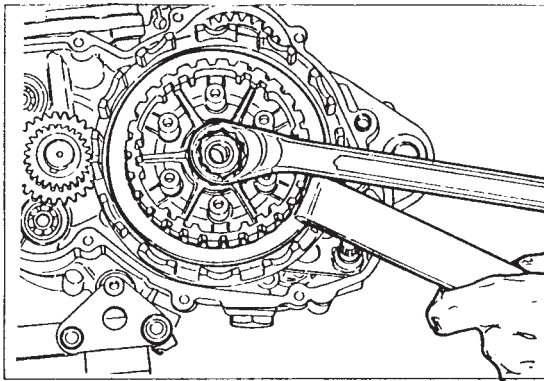
Montaje de los componentes del cambio de marchas

- Introducir al mismo tiempo el eje primario y el eje secundario en el semicárter izquierdo con sus respectivas arandelas de ajuste de nivel.
- Introducir el eje de mando de las horquillas y poner en punto muerto.
- Introducir las horquillas del cambio de marchas en las respectivas sedes en los engranajes; introducir los pernos de las horquillas en las ranuras del eje de mando.
- Introducir los pernos de las horquillas.
- Colocar la empaquetadura entre los dos semicárteres con la ayuda de un sellador.
- Cerrar los dos semicárteres comprobando el correcto posicionamiento de la empaquetadura; apretar los tornillos con los torques prescritos.
- Montar de nuevo el saltarín de las marchas.
- Introducir el muelle y el selector.





RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR



Rimontaggio frizione

Rimontare sull'albero primario la rosetta di rasamento, le due gabbie a rullini e la campana frizione. Rimontare la rosetta scanalata ed il mozzo portadischi. Montare sull'albero primario la rosetta di sicurezza ed il dado, serrandolo a mano.

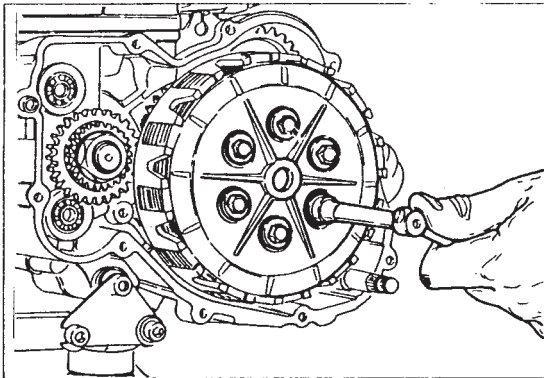
Mantenendo fermo il mozzo con l'attrezzo codice N. 800039524 serrare il dado alla coppia prescritta utilizzando una chiave poligonale da 27 mm.

Piegare le estremità della rosetta di sicurezza.

Montare nell'albero primario l'asta di spinta, la sfera, il piattello di disinnesto, il cuscinetto assiale a rullini, la rosetta e la vite di registro con il relativo dado.

Partendo con un disco guarnito installare, alternandoli, i 15 dischi frizione. Montare poi il piatto spingidischi, le molle, i piattelli e le viti.

Serrare le viti alla coppia prescritta.



Reassembling the clutch

Fit the shim washer, the two roller cages, and the clutch bell on the main shaft.

Reassemble the grooved washer and the disc hub.

Fit the safety washer and the nut on the main shaft, and tighten by hand.

Keep the hub still using the tool code 800039524 and tighten the nut to the prescribed torque using the 27 mm box wrench.

Bend the ends of the safety washer.

Fit the push rod, the ball, the disconnecting cotter, the axial roller bearing, the washer and the adjusting screw with the nut on the main shaft.

Alternate the 15 clutch discs starting with a lined disc.

Fit the pressure plate, the springs, the cotters and the screws.

Tighten the screws to the prescribed torque.

Rémontage de l'embrayage

Remonter la rondelle d'épaisseur, les deux cages à rouleaux et la cloche d'embrayage sur l'arbre primaire. Remonter la rondelle rainurée et le moyeu porte-disques. Monter la rondelle de sûreté et l'écrou sur l'arbre primaire en le serrant à la main.

Garder le moyeu arrêté au moyen de l'outil code N. 800039524 et serrer l'écrou à la couple prévue par une clé polygonale de 27mm.

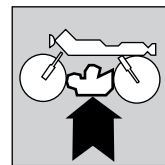
Plier les extrémités de la rondelle de sûreté.

Monter la tige de force, la bille, la tournette de débrayage, le palier axial à rouleaux, la rondelle et la vis de réglage avec l'écrou, sur l'arbre primaire.

Initier avec un disque garni et installer, alternativement, les 15 disques d'embrayage.

Monter ensuite le plateau de pression, les ressorts, les tournettes et les vis.

Serrer les vis à la couple prévue.



Wiedereinbau der Kupplung

Auf die Primärwelle die Zwischenlegscheibe, die beiden Rollenkäfige und die Kupplungsglocke wieder montieren. Die genutete Zwischenlegscheibe und die Scheibenhalternabe wieder einbauen. Auf die Primärwelle die Schutz-Zwischenlegscheibe und die Mutter montieren und manuell festschrauben.

Die Nabe mit dem Werkzeug Code Nr. 800039524 festhalten und die Mutter mit dem vorgeschriebenen Drehmoment mit einem 27 mm Ringschlüssel anziehen.

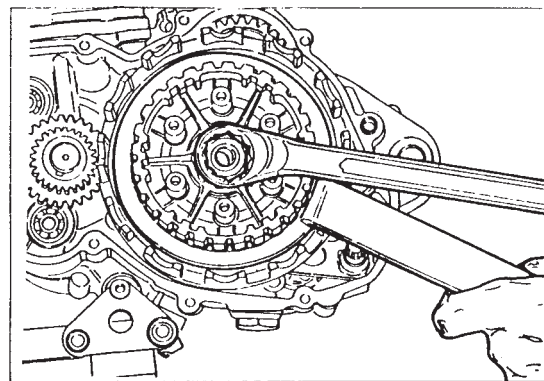
Die Enden der Schutz-Zwischenlegscheibe umbiegen.

In die Primärwelle die Stoßstange, die Kugel, den Auskupplungs-Teller, das axiale Rollenlager, die Zwischenlegscheibe und die Einstellschraube mit der entsprechenden Mutter montieren.

Mit einer belegten Scheibe beginnend, alternativ die die 15 Kupplungsscheiben installieren.

Dann den Scheibendrücksteller, die Federn, die Tellern und die Schrauben montieren.

Die Schrauben mit dem vorgeschriebenem Drehmoment anziehen.



Montaje del embrague

Montar de nuevo en el eje primario la arandela de ajuste de nivel, las dos jaulas de rodillos y la campana de embrague. Montar de nuevo la arandela ranurada y el cubo portadiscos. Montar en el eje primario la arandela de seguridad y la tuerca, apretándola a mano.

Manteniendo firme el cubo con la herramienta código 800039524 apretar la tuerca con el torque prescrito usando una llave poligonal de 27 mm.

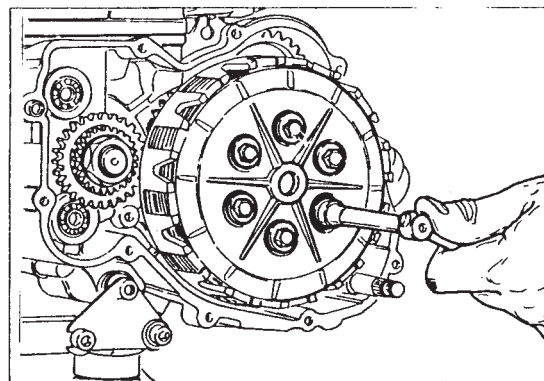
Doblar los extremos de la arandela de seguridad.

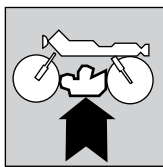
Montar en el eje primario la vara de empuje, la esfera, el platillo de desembrague, el cojinete axial de rodillos, la arandela y el tornillo de registro con su respectiva tuerca.

Partiendo con un disco empacado, instalar, intercalándolos, los 15 discos de embrague.

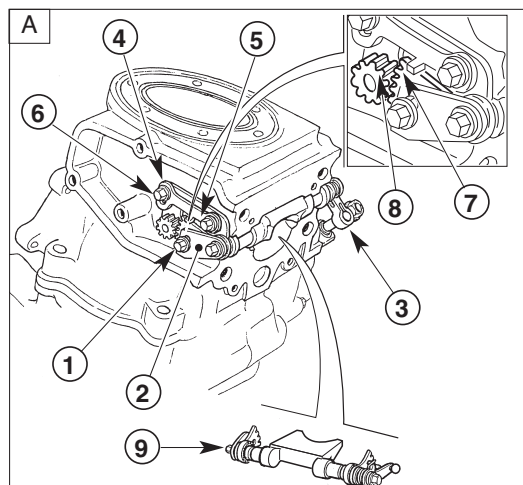
Seguidamente montar el plato empujadiscos, los muelles, los platillos y los tornillos.

Apretar los tornillos con el torque prescrito.





RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR



1. Vite fiss. piastrina
2. Piastrina regolazione in chiusura
3. Astina comando valvola
4. Piastrina regolazione in apertura
5. Cremagliera
6. Vite fiss. piastrina
7. Riferimento cremagliera
8. Riferimento valvola laterale
9. Gruppo valvola centrale

1. Befestigungsschraube Plättchen
2. Einstellplättchen beim Schliessen
3. Ventilbedienstab
4. Einstellplättchen beim Öffnen
5. Zahnstange
6. Befestigungsschraube Plättchen
7. Bezug für Zahnstange
8. Bezug für Ventil
9. Zentraler Ventilggregat

1. Vis de fixation plaque
2. Plaque de réglage dans la phase de fermeture
3. Tige de commande soupape
4. Plaque de réglage dans la phase d'ouverture
5. Crémaillère
6. Vis de fixation plaque
7. Référence crémaillère
8. Référence soupape latérale
9. Unité centrale soupape

1. Tornillo sujecion plaquita
2. Plaquita regulacion en cierre
3. Varilla mando valvula
4. Plaquita regulacion en apertura
5. Cremallera
6. Tornillo sujecion plaquita
7. Referencia cremallera
8. Referencia valvula lateral
9. Grupo valvula central

Regolazione in chiusura della valvola centrale (Figg. A, B, C)

Allentare la vite (1) (Fig. A) e regolare la posizione della valvola in modo che la distanza tra piano appoggio testa e profilo inferiore della valvola sia di 48 mm (Fig. B) dopodiché bloccare la vite (1). Togliere il gruppo valvola (9) (Fig. A) rimuovendolo dall'astina (3) ed orientare le due valvole laterali in posizione "tutto aperto" (vedi fig. C). Facendo attenzione a non muovere le due valvole laterali, rimontare il gruppo valvola (9) in posizione " tutto aperto". Mantenendo il sistema sempre in posizione "tutto aperto" procedere alla

Regolazione in apertura (allineando la valvola laterale con il condotto relativo come da figura C) della valvola centrale (Figg. A, C):

Allentare la vite (6) e portare la piastrina (4) in battuta sulla cremagliera (5) serrando poi la vite (6). Ruotare infine la valvola centrale e verificare che i riferimenti (7) sulle cremagliere e quelli (8) sulle valvole laterali risultino allineati.

Adjusting the central valve when closing (fig. A, B and C).

Loosen screw (1) (fig. A) and adjust the valve position in a way that the clearance between the face where the head rests and the valve lower profile is 48 mm/1.89 in. (fig. B); then tighten screw (1).

Remove valve unit (9) (fig. A), from rod (3), and set the two side valves on "full open" position (see fig. "C"), taking care that the two side valves are not moved.

Reassemble the valve unit (9) in "full open" position, moved, keeping always the whole system in "full open" position, then proceed to:

Adjust the central valve when opening (alignment of the side valve with the duct, as shown on fig. C.) (figs. "A" and "C"):

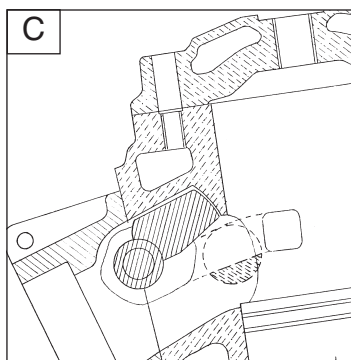
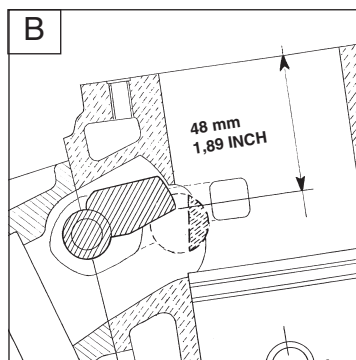
Loosen screw (6) and press the plate (4) so as it beats against rack (5); then tighten screw (6). Turn the central valve and check that benchmarks (7) on the racks and those on the side valves (8), are drawn up.

Réglage de la soupape centrale dans la phase de fermeture (fig. "A", "B" et "C").

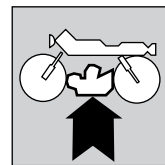
Desserrer la vis (1) (fig. A) et régler la position de la soupape de façon à avoir une distance de 48 mms (fig. B) entre le plan d'appui tête et le profil inférieur de la soupape. Ensuite, bloquer la vis (1); ôter le groupe soupape (9) (fig. 2) de la tige (3) et placer les deux soupapes latérales dans la position "tout ouvert", (voir la fig. "C"). En s'assurant que les deux soupapes latérales ne bougent pas, remonter le groupe soupapes (9) à la position "tout ouvert". Maintenir le système toujours dans la position "tout ouvert" et procéder au:

Réglage de la soupape centrale dans la phase d'ouverture (alignement de la soupape latérale avec la conduite voir à la fig. C.) (fig. "A" et "C").

Desserrer la vis (6) et porter la plaque (4) contre la crémaillère (5) en serrant la vis (6). Tourner la soupape centrale et contrôler que les références (7) sur les crémaillères et les références (8) sur les soupapes latérales soient alignées.



**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**



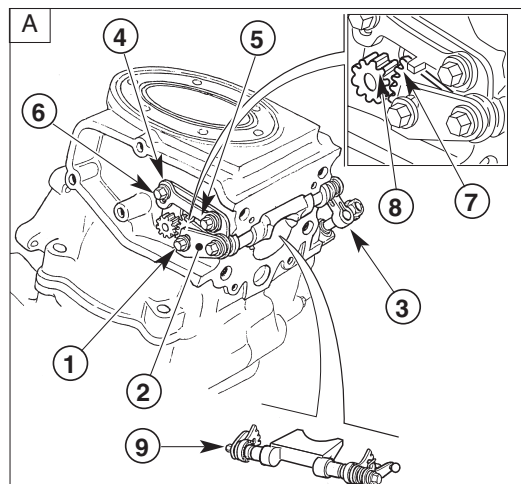
Einstellung des Zentralventils beim Schließen (Abb. „A“, „B“ und „C“)

Die Schraube (1) Abb. a) lösen und die Ventilposition derart einstellen, daß der Abstand zwischen der Kopfaufschlagfläche und dem unteren Ventilprofil 48mm (Abb. b) ist. Danach die Schraube (1) anziehen - die Ventilgruppe (9) Abb. a durch Abziehen von der Stange (3) abnehmen und die beiden Seitenventile in "vollständig geöffneter" Position (siehe Abb. c) ausrichten, unter Beachtung, daß die beiden Seitenventile nicht bewegt werden.

Die Ventilgruppe (9) in der "vollständig geöffneten" Position wieder einbauen.

Das System ständig in "vollständig geöffneter" Position halten und die **Einstellung bei Öffnung des Zentralventils (das seitliche Ventil Muss mit der entsprechenden Leitung fluchen, gemäss Abb. C)** (Abb. „a“ und „c“) durchführen.

Die Schraube (6) lösen und die kleine Platte (4) in Anschlag auf die Regelstange (5) bringen. Dann die Schraube (6) anziehen, das Zentralventil drehen und überprüfen, daß die Referenzen (7) auf den Regelstangen mit denen (8) auf den Seitenventilen ausgerichtet sind.



Regulacion en cierre de la válvula central (Fig. "A", "B" y "C")

Aflojar el tornillo (1) Fig.a) y ajustar la posición de la válvula de manera que la distancia entre el plano de apoyo de la culata y el perfil inferior de la válvula sea de 48 mm (Fig. B). Seguidamente bloquear el tornillo (1). Retirar el grupo válvula (9) Fig.a) quitándolo de la varilla (3) y orientar las dos válvulas laterales en la posición "todo abierto" (ver Fig. C).

Procurando no mover las dos válvulas laterales, volver a montar el grupo válvula (9) en la posición "todo abierto". Manteniendo el sistema siempre en la posición "todo abierto", proceder con la

Regulacion en apertura de la válvula central (por alineacion de la válvula lateral con el relativo canal, come en fig. C) (Fig. "A" y "C")

Aflojar el tornillo (6) y llevar la plaquita (4) a tope sobre la cremallera (5).

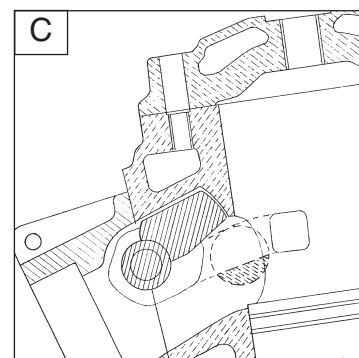
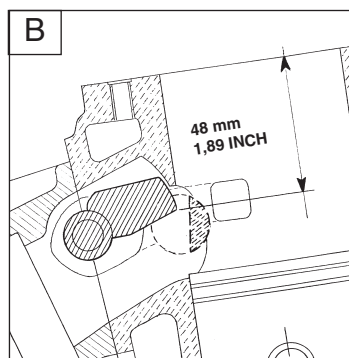
Seguidamente apretar el tornillo (6) y girar por último la válvula central.

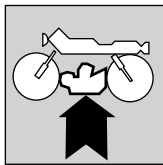
Verificar que las referencias (7) en las cremalleras y aquellas (8) en las válvulas laterales queden alineadas.

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Vite fiss. piastrina | 1. Befestigungsschraube Plättchen |
| 2. Piastrina regolazione in chiusura | 2. Einstellplättchen beim Schliessen |
| 3. Astina comando valvola | 3. Ventilbedienstab |
| 4. Piastrina regolazione in apertura | 4. Einstellplättchen beim Öffnen |
| 5. Cremagliera | 5. Zahnstange |
| 6. Vite fiss. piastrina | 6. Befestigungsschraube Plättchen |
| 7. Riferimento cremagliera | 7. Bezug für Zahnstange |
| 8. Riferimento valvola laterale | 8. Bezug für Ventil |
| 9. Gruppo valvola centrale | 9. Zentraler Ventilggregat |

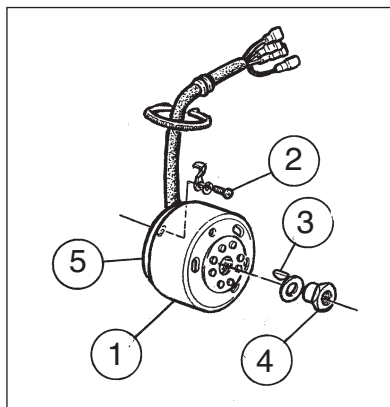
- | | |
|---|------------------------------------|
| 1. Plate fastening screw | 1. Tornillo sujecion plaquita |
| 2. Adjusting plate in the closing phase | 2. Plaquita regulacion en cierre |
| 3. Valve control rod | 3. Varilla mando valvula |
| 4. Adjusting plate in the opening phase | 4. Plaquita regulacion en apertura |
| 5. Rack | 5. Cremallera |
| 6. Plate fastening screw | 6. Tornillo sujecion plaquita |
| 7. Reference for the rack | 7. Referencia cremallera |
| 8. Reference for side valve | 8. Referencia valvula lateral |
| 9. Central valve unit | 9. Grupo valvula central |

- | |
|---|
| 1. Vis de fixation plaque |
| 2. Plaque de réglage dans la phase de fermeture |
| 3. Tige de commande soupape |
| 4. Plaque de réglage dans la phase d'ouverture |
| 5. Crémaillère |
| 6. Vis de fixation plaque |
| 7. Référence crémaillère |
| 8. Référence soupape latérale |
| 9. Unité centrale soupape |





RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR



Rimontaggio volano

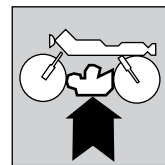
- Montare lo statore (5) sul basamento a mezzo delle tre viti(2) serrando a $2,75 \div 2,95$ Nm ($0,28 \div 0,30$ kgm; $2,0 \div 2,2$ ft/lb).
- Montare il rotore (1) sull'albero motore con la chiave (3) ed il dado (4).
- Registrare l'anticipo accensione come indicato a pag. M.14
- Montare il coperchio accensione con una nuova guarnizione.
- Lubrificare e rimontare il pedale di avviamento.
- Montare il pignone uscita cambio ed il pedale comando cambio.

Reassembling the flywheel

- Fit stator (5) on the base using the three screws (2) and tighten at $2.75 \div 2.95$ Nm ($0.28 \div 0.30$ kgm; $2.0 \div 2.2$ ft/lb).
- Fit rotor (1) on the crankshaft with spline (3) and nut (4).
- Adjust the spark advance as shown on page M.14
- Fit the ignition cover with a new gasket.
- Lubricate and re-assemble the kick start pedal.
- Fit the pinion at the gearbox outlet and the gearbox pedal.

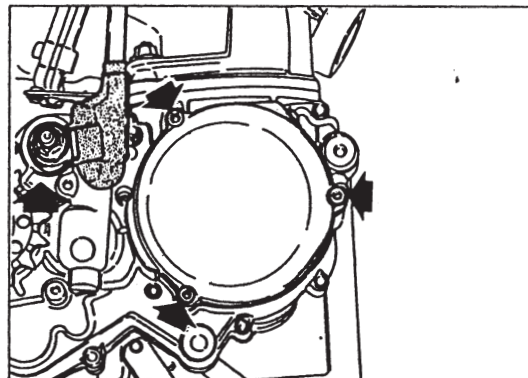
Rémontage du volant

- Monter le stator (5) sur le soubassement au moyen des trois vis (2) et serrer à la couple $2,75 \div 2,95$ Nm ($0,28 \div 0,30$ kgm; $2,0 \div 2,2$ ft/lb).
- Monter le rotor (1) sur l'arbre moteur avec la clavette (3) et l'écrou (4).
- Régler l'avance à l'allumage d'après ce qu'on a indiqué à la page M.14
- Monter le couvercle d'allumage avec un nouveau joint.
- Lubrifier et remonter la pédale de démarrage.
- Monter le pignon à la sortie de la boîte des vitesses et la pédale de commande boîte des vitesses.



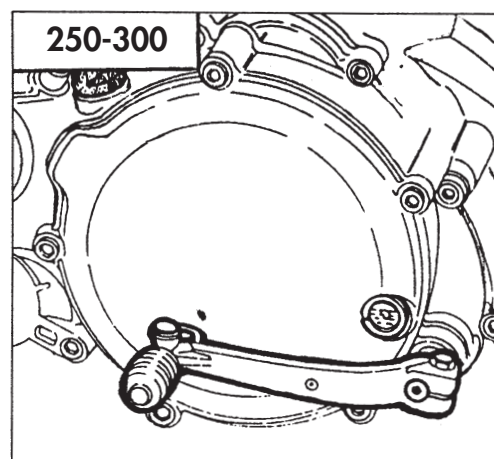
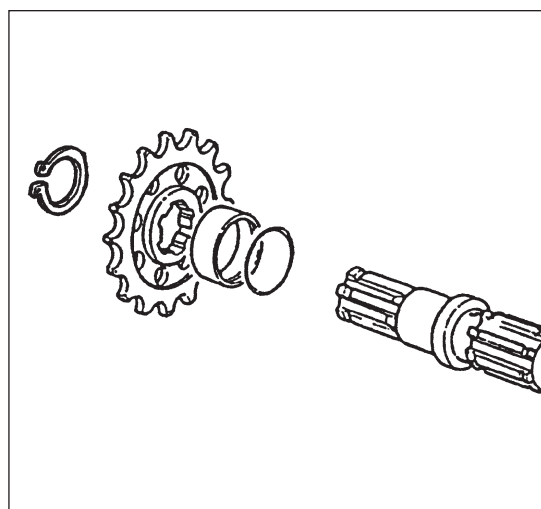
Wiedereinbau des Schwungrads

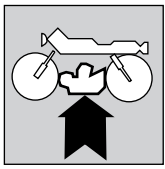
- Den Stator (5) auf das Grundgestell mit den drei Schrauben (2) montieren und mit einem Drehmoment von $2,75 \div 2,95$ Nm ($0,28 \div 0,30$ kgm ; $2,0 \div 2,2$ ft/lb) anziehen.
- Den Rotor (1) auf die Motorwelle mit dem Keil (3) und der Mutter (4) montieren.
- Die Zündvorverstellung wie auf Seite M.15 angegeben einstellen.
- Den Zünddeckel mit einer neuen Dichtung montieren.
- Den Anlasspedal schmieren und wieder zusammensetzen.
- Den Getriebeaustrittsritzel und das Gangschaltungspedal montieren.



Montaje del volante

- Montar el estator (5) en la bancada mediante los tres tornillos (2) apretando a $2,75 \div 2,95$ Nm ($0,28 \div 0,30$ kgm; $2,0 \div 2,2$ ft/lb).
- Montar el rotor (1) en el eje motor con la chaveta (3) y la tuerca (4).
- Registrar el avance del encendido tal y como indicado en la página M.15
- Montar la tapa del encendido colocando una empaquetadura nueva.
- Lubricar y reensamblar el pedal de arranque.
- Montar el piñón de salida del cambio de marchas y el pedal de mando del cambio de marchas.





RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

Ultimato il riassettaggio del motore, rimontarlo sul telaio, ripristinando i collegamenti del circuito di raffreddamento ed i montaggi precedentemente rimossi. Effettuare le registrazioni necessarie come descritto al capitolo "Registrazioni e regolazioni".

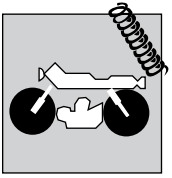
When the engine is reassembled, fit the engine on the frame, restore the cooling circuit connections, then fit the other elements that have been removed. Effect the necessary adjustments by following the instructions given on chapter "Adjustments and Settings".

Une fois que le moteur est rassemblé, le monter sur le cadre et rétablir les connexions du cylindre de refroidissement. Remonter les éléments précédemment démontés. Effectuer les réglages qui s'imposent, d'après les instructions données au chapitre "Réglages et Enregistrements".

Nach Beendigung des Wiedereinbaus des Motors, den Motor wieder auf den Rahmen montieren, die Anschlüsse des Kühlkreises wiederherstellen und die vorher vorgenommenen Ausbauten wieder einbauen. Die erforderlichen Einstellungen, wie im Kapitel "Einstellungen und Regulierungen" beschrieben, durchführen.

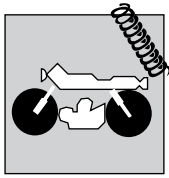
Terminado el remontaje del motor es preciso montar de nuevo el motor en el bastidor, restableciendo los enlaces del circuito de enfriamiento y los montajes retirados con anterioridad. Efectuar los registros necesarios tal y como descrito en el capítulo "Registros y Ajustes".

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección



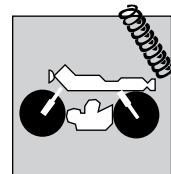


TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS

<p>Telaio l. 4</p> <p>Ruota anteriore l. 6</p> <p>Stacco ruota anteriore l. 7</p> <p>Stacco forcella anteriore l. 9</p> <p>Sospensione anteriore \varnothing 50 (2009) l. 11</p> <p>Istruzioni di servizio per forcella \varnothing 50 (2009) l. 12</p> <p>Sospensione anteriore \varnothing 48 (2010) l. 111</p> <p>Regolazione forcella \varnothing 48 (2010) l. 112</p> <p>Ruota posteriore l. 113</p> <p>Stacco ruota posteriore l. 114</p> <p>Sospensione posteriore l. 116</p> <p>Stacco ammortizzatore posteriore l. 118</p> <p>Smontaggio, revisione e rimontaggio ammortizzatore posteriore l. 119</p> <p>Smontaggio e revisione forcellone oscillante l. 143</p> <p>Revisione perno forcellone l. 145</p> <p>Revisione bilanciere e tirante sospensione posteriore l. 145</p> <p>Revisione ruota anteriore e posteriore l. 146</p> <p>Piegatura perno ruota l. 148</p> <p>Nippli dei raggi ruota l. 148</p> <p>Deformazione cerchio ruota anteriore e posteriore l. 149</p> <p>Corona posteriore l. 150</p>	<p>Frame l. 4</p> <p>Front wheel l. 6</p> <p>Removing the front wheel l. 7</p> <p>Removing the front fork l. 9</p> <p>Front suspension \varnothing 50 (2009) l. 31</p> <p>Adjusting the forks \varnothing 50 (2009) l. 32</p> <p>Front suspension \varnothing 48 (2010) l. 111</p> <p>Adjusting the forks \varnothing 48 (2010) l. 112</p> <p>Rear wheel l. 113</p> <p>Removing the rear wheel l. 114</p> <p>Rear suspension l. 116</p> <p>Removing the rear shock absorber l. 118</p> <p>Disassembly, overhauling, and reassembly of the rear shock absorber l. 119</p> <p>Removing and overhauling the swing arm l. 143</p> <p>Overhauling the swing arm pin l. 145</p> <p>Overhauling the rocker arm and the tie rod of the rear suspension l. 145</p> <p>Overhauling the front and rear wheels l. 146</p> <p>Bending the wheel pin l. 148</p> <p>Nipples of the wheel spokes l. 148</p> <p>Deformation of the rear and front wheel rim l. 149</p> <p>Rear crown l. 150</p>
---	--

PUNTI DI LUBRIFICAZIONE/LUBRICATION POINT	LUBRIFICANTE/LUBRICANT
Perno ruota post./Rear wheel pin	● Grasso/Grease
Perno forcellone/Swing arm pin	● Grasso/Grease
Viti sosp. post./Rear suspension screws	● Grasso/Grease
Cuscinetti sterzo/Steering wheel bearings	● Grasso/Grease
Cuscinetti forcellone/Swing arm bearings	● Grasso/Grease
Cuscinetti sosp. post./Rear suspension bearings	● Grasso/Grease

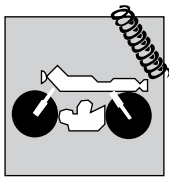
**CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



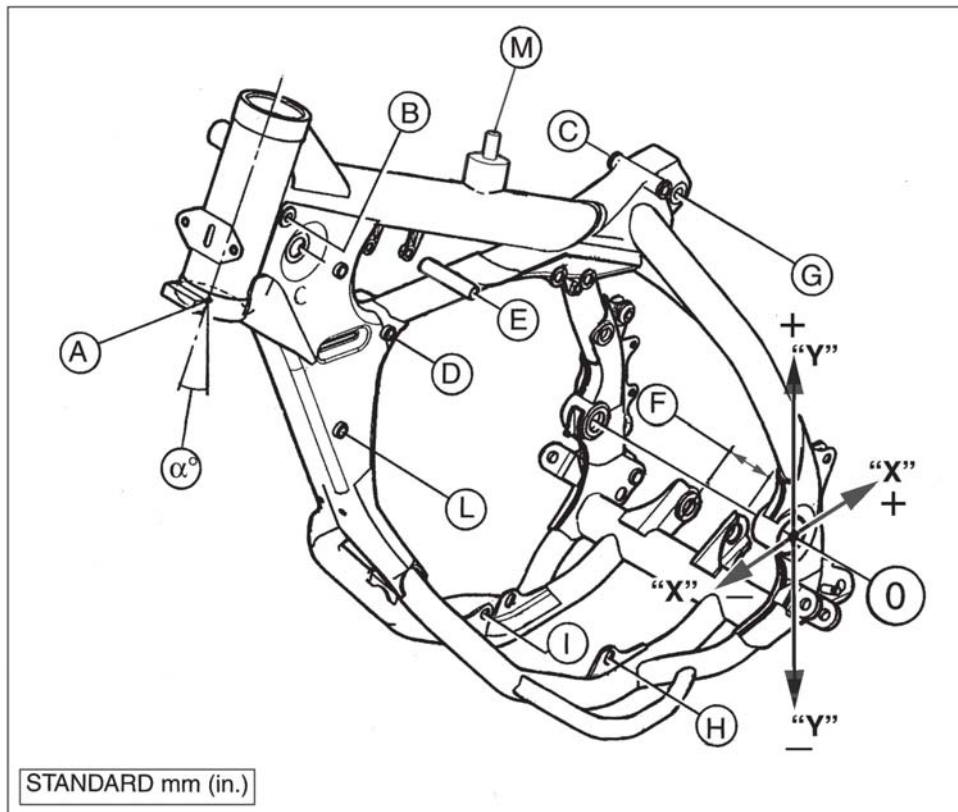
Cadre	l. 4	Rahmen	l. 4
Roue avant	l. 6	Vorderrad	l. 6
Enlèvement de la roue avant	l. 7	Abstand Vorderrad	l. 8
Enlèvement de la fourche avant	l.10	Abstand Vorderaabel	l.10
Suspension avant Ø 50 (2009)	l.51	Vordere Federung Ø 50 (2009)	l.71
Istruction de service pour fourches Ø 50 (2009)	l.52	Dienstanweisungen für Gabel Ø 50 (2009)	l.72
Suspension avant Ø 48 (2010)	l.111	Vordere Federung Ø 48 (2010)	l.111
Reglage fourches Ø 48 (2010)	l.112	Einstellung Gabel Ø 48 (2010)	l.112
Roue arrière	l.113	Hinterrad	l.113
Enlèvement de la roue arrière	l.114	Abstand Hinterrad	l.115
Suspension arrière	l.116	Hintere Federung	l.116
Enlèvement de l'amortisseur arrière	l.118	Abstand hinterer Schwingungsdämpfer	l.118
Démontage,révision et remontage de l'amortisseur arrière	l.119	Auseinandersetzen, Überholund und Zusammensetzen des hintere Stoßdämpfers	l.119
Démontage et révision fourche oscillante	l.144	Ausbau und Überprüfung Schwingungsgabel	l.144
Révision pivot fourche	l.145	Überprüfung Gabelstift	l.145
Révision balancier et tirant de la suspension arrière	l.145	Überprüfung Kipphebel und Zugstange hinterer Federung	l.145
Révision roue avant et arrière	l.146	Überprüfung Vorder-/Hinterrad	l.147
Pliage du pivot roue	l.148	Biegung des Radstiftes	l.148
Nipples des rayons roue	l.148	Nippel der Radspeichen	l.148
Déformation jante de roue avant et arrière	l.149	Verformung der vorderen und hinteren Radfelgen	l.149
Couronne arrière	l.150	Hintere Krone	l.150
Bastidor	l. 4		
Rueda delantera	l. 6		
Desmontaje rueda delantera	l. 8		
Desmontaje horquilla delantera	l.10		
amortiguador delantero Ø 50 (2009)	l. 91		
Instrucciones de servicio para horquillas Ø 50 (2009) ..	l.92		
amortiguador delantero Ø 48 (2010)	l.111		
Regulación horquillas Ø 48 (2010)	l.112		
Rueda trasera	l.113		
Desmontaje rueda trasera	l.115		
Amortiguador trasero	l.118		
Desmontaje revisión y nuevo montaje del amortiguador trasero WR	l.119		
Desmontaje, revisión y remontaje horquilla oscilante ..	l.144		
Revisión perno horquilla	l.145		
Revisión balancín y tirante amortiguador trasero	l.145		
Revisión rueda delantera y trasera	l.147		
Plegado perno rueda	l.148		
Niples de los radios de rueda	l.148		
Deformación llanta rueda delantera y trasera	l.149		
Corona trasera	l.150		

POINTS DE GRAISSAGE/SCHMIERUNGSPUNKTE/PUNTOS DE LUBRICACIÓN	LUBRIFIANT/SCHMIERMITTEL/LUBRICANTE
Pivot roue arrière/Hinterer Radzapfen/Perno rueda trasera	● Graisse/Fett/Grasa
Pivot fourche/Gabelzapfen/Perno horquilla	● Graisse/Fett/Grasa
Vis suspension arrière/Hintere Federungsschrauben/Tornillos suspensión trasera	● Graisse/Fett/Grasa
Paliers du guidon/Lenklager/Cojinetes dirección	● Graisse/Fett/Grasa
Paliers fourche/Gabellager/Cojinetes horquilla	● Graisse/Fett/Grasa
Paliers suspension arrière/Hintere Federungslager/Cojinetes suspensión trasera	● Graisse/Fett/Grasa





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



ASSE AXIS AXE ACHSE EJE	"X"	"Y"
A	-569,7 (22.4)	+450,9 (17.7)
B	-496,8 (19.5)	+520,7 (20.5)
C	-51 (2)	+333 (13.1)
D	-343,3 (13.5)	+377,2 (14.8)
E	-306,5 (12.07)	+349,2 (13.75)
F	47 (1.8)	
G	-14 (0.55)	+300 (11.8)
H	-172,95 (6.8)	-92 (3.6)
I	-288,5 (11.3)	+6,45 (0.25)
L	-433,2 (17)	+270,8 (10.7)
M	-192,5 (7.56)	+455,3 (17.92)
α° - angolo asse di sterzo - steering axis angle = - angle de l'axe de braquage - Abwinklung der Lenkachse 26° - angulo de eje de dirección		

Telaio.

Il telaio è del tipo monotrave con doppia culla chiusa in tubi di acciaio. Telaietto posteriore in lega leggera. Per un controllo sommario, consultare la figura.

Le dimensioni riportate consentono di stabilire se il telaio richiede un riallineamento o la sostituzione.



IMPORTANTE - I telai molto danneggiati devono essere sostituiti.

Frame.

The frame is a single-beam with double-cradle type closed in steel tubes. Light alloy rear frame. For a rough check, please see the picture. The size indicated enable to see if the frame should be realigned or replaced.



IMPORTANT - The frames seriously damaged should be replaced.

Chassis.

Il s'agit d'un cadre mono-axe à double berceau, enfermé dans des tubes en acier. Cadre arrière en alliage léger. Pour un contrôle sommaire consulter la figure.

Les dimensions indiquées permettent d'établir si le cadre exige un réalignement ou le remplacement.



IMPORTANT: les cadres très endommagés doivent être remplacés.

Rahmen.

Der Monoträger Rahmen bildet sich aus einer geschlossenen Doppelwiege aus Stahlrohren. Hinterer Rahmen aus Leichtmetall. Zur Einheitskontrolle siehe Abbildung.

Die angegebenen Maße erlauben ein Festlegen, ob der Rahmen eine erneute Fluchtung benötigt oder ob er ganz ausgetauscht werden muß.



WICHTIG - Sehr beschädigte Rahmen müssen ausgetauscht werden.

Bastidor.

El bastidor es de tipo mono-traviesa a doble cuna cerrada en tubos de acero. Bastidor trasero de aleación ligera. Para un control general, consultar la figura.

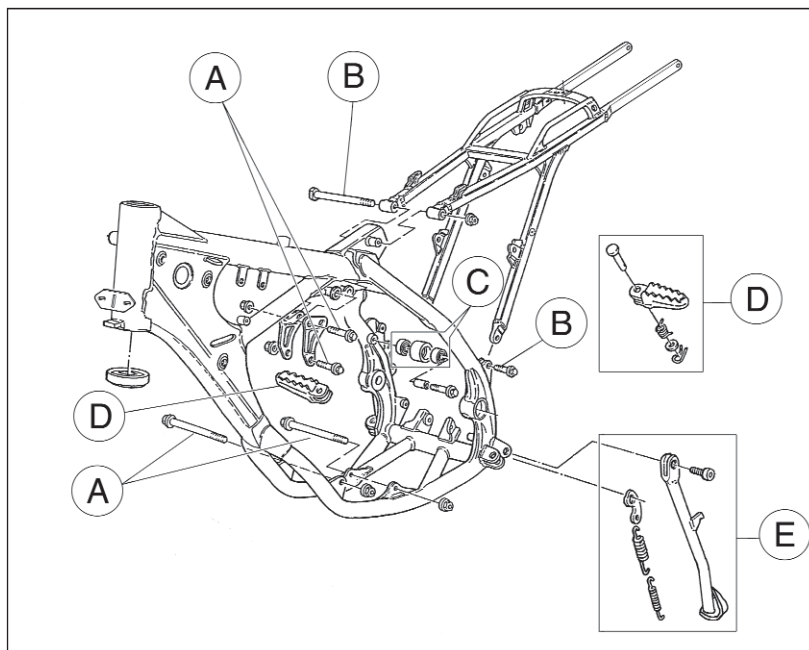
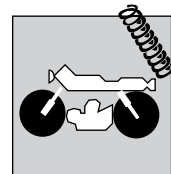
Las dimensiones especificadas permiten establecer si el bastidor require una nueva alineación o el reemplazo.



IMPORTANTE - Los bastidores muy perjudicados deben ser reemplazados.



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Controllare che i gruppi riportati sulla figura non presentino rotture o siano danneggiati.
 In caso contrario, effettuare la sostituzione.

- A. PERNI FISSAGGIO MOTORE
- B. PERNI FISSAGGIO TELAIPO POSTERIORE
- C. RULLO GUIDACATENA-CUSCINETTO
- D. APPOGGIAPIEDI-PERNI-MOLLE
- E. CAVALLETTO LATERALE- MOLLE

Check the assemblies shown on the picture for wear or failure.
 If worn or brokened, replace them.

- A. ENGINE FASTENING BOLTS
- B. REAR FRAME FASTENING BOLTS
- C. CHAIN GUIDE ROLLER-BEARING
- D. FOOTRESTS-PIVOTS-SPRINGS
- E. SIDE STAND- SPRINGS

Contrôler que les groupes reportés sur l'illustration ne présentent pas de ruptures ou ils soient endommagés.
 En cas contraire, effectuer la substitution.

- A. PIVOTS DE FIXATION MOTEUR
- B. PIVOTS DE FIXATION CADRE ARRIÈRE
- C. ROULEAU TENDEUR DE CHAÎNE-ROULEMENT
- D. REPOSE PIED- PIVOTS -RESSORTS
- E. BEQUILLE LATERALE- RESSORTS

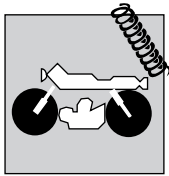
Kontrollieren, daß die auf die Figur dargestellten Gruppen keine Brechen vorstellen oder wird geschadet.
 Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

- A. MOTOR BEFESTIGUNSBOLZENS
- B. HINTERE RAHMEN BEFESTIGUNSBOLZENS
- C. KETTENSPIANNUNGSROLLE-LAGER
- D. FUSSRASTEHALTER-BOLZENS-FEDER
- E. SEITENSTÄNDER- FEDER

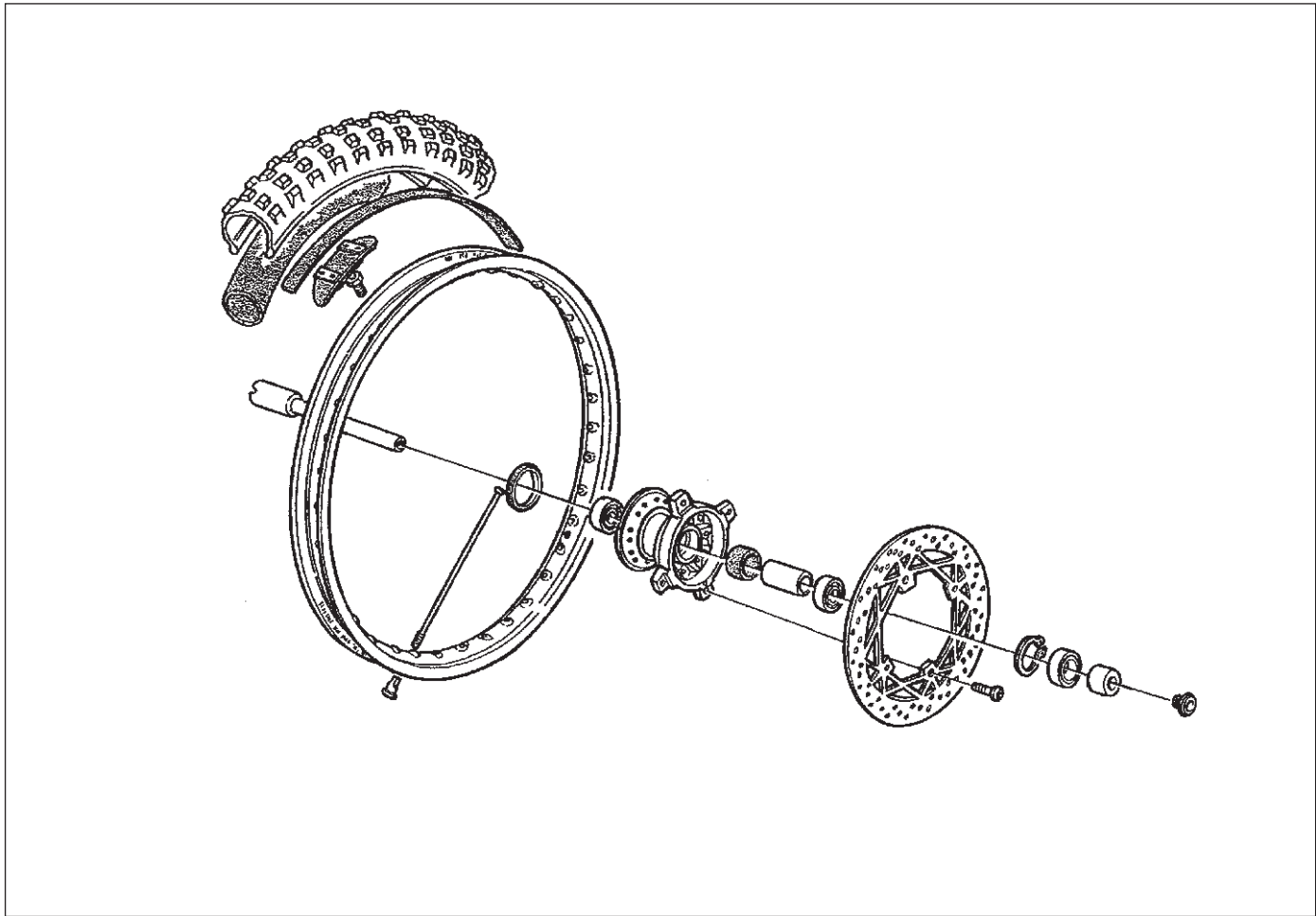
Controlar que los grupos indicados sobre la figura no presenten roturas o sean perjudicados.
 En caso contrario, efectuar la sustitución.

- A. TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR
- B. TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO
- C. RODILLO TENSOR DE CADENA-COJINETE
- D. PEDAL DELANTERO -PERNOS-RESORTES
- E. CABALLETE LATERAL- RESORTES





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Ruota anteriore

Cerchio e mozzo ruota in lega leggera

Dimensioni1,6"x 21"
 Pneumatico, marca e tipo:Michelin ENDURO COMP.
 3/ Pirelli MT 83 SCORPION/ Dunlop 54R-D907
 Dimensione90/90-21"
 (*) Pressione di gonfiaggio a freddo0,9÷1,0 Kg/cm2
 (**) Pressione di gonfiaggio a freddo1,1 kg/cm2

Front wheel

Light alloy wheel hub and rim.

Dimensions1,6"x 21"
 Tyre, manufacturer and type:Michelin ENDURO
 COMP. 3/ Pirelli MT 83 SCORPION/ Dunlop 54R-D907
 Dimensions90/90-21"
 (*) Inflation pressure (cold)0,9÷1,0 Kg/cm2- 12.8÷14.2 psi
 (**) Inflation pressure (cold)1,1 kg/cm2- 15.6 psi

(*): Uso agonistico
 (**): Uso stradale

(*): Usage sportive
 (**): Usage routie

(*): Racing use
 (**): Road use

(*): für "Racing" Gebrauch
 (**): für Straßen Gebrauch

(*): Uso en carreras
 (**): Uso vial

Roue avant

Jante et moyeu de la roue en alliage léger.

Dimensions1,6"x 21"
 Pneu, producteur et type: Michelin ENDURO
 COMP. 3/ Pirelli MT 83 SCORPION/ Dunlop 54R-D907
 Dimensions90/90-21"
 (*) Pression de gonflage à froid0,9÷1,0 Kg/cm2
 (**) Pression de gonflage à froid1,1 kg/cm2

Vorderrad

Felge und Radnabe aus Leichtmetall.

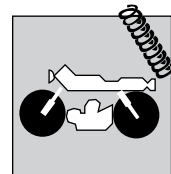
Abmessungen1,6"x 21"
 Reifen, Hersteller und Typ:Michelin ENDURO
 COMP. 3/ Pirelli MT 83 SCORPION/ Dunlop 54R-D907
 Abmessungen90/90-21"
 (*) Kaltluftdruck.....0,9÷1,0 Kg/cm2
 (**) Kaltluftdruck1,1 kg/cm2

Rueda delantera

Aro y cubo de rueda en aleacion ligera.

Dimensiones1,6"x 21"
 Neumatico, marca y tipo:Michelin ENDURO
 COMP. 3/ Pirelli MT 83 SCORPION/ Dunlop 54R-D907
 Dimensions90/90-21"
 (*) Kaltluftdruck 0,9÷1,0 Kg/cm2
 (**) Kaltluftdruck1,1 kg/cm2

TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

Posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno.

Allentare le viti (1) che bloccano il perno ruota (2) sui supporti degli steli forcella.

Bloccare la testa del perno ruota e contemporaneamente svitare la vite (3) sul lato opposto; sfilare il perno ruota.

RIMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

Montare il distanziale sinistro sul mozzo ruota. Inserire la ruota tra gli steli della forcella facendo in modo che il disco freno si inserisca nella pinza. Inserire dal lato destro il perno ruota (2) precedentemente ingrassato e batterlo fino a battuta sullo stelo sinistro; mentre si esegue questa operazione, è bene far girare la ruota. Avvitare la vite (3) sul lato sinistro della forcella SENZA bloccarla. A questo punto eseguire qualche pompaggio, spingendo verso il basso il manubrio fino al punto in cui si può essere certi del perfetto allineamento degli steli forcella. Bloccare: le viti (1) sullo stelo destro (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb), la vite (3) sul lato sinistro (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb) e le viti (1) sullo stelo sinistro (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb). Verificare che il disco freno scorra fra le pastiglie della pinza senza resistenza.

NOTE

Con la ruota smontata, non tirare la leva del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza.

Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.

Dopo aver rimontato la ruota, agire sulla leva di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.

REMOVING THE FRONT WHEEL

Set a stand or a block under the engine and see that the front wheel is lifted from the ground.

Loosen the bolts (1) holding the wheel axle (2) to the front fork stanchions.

Hold the head of the wheel axle (3) in place, unscrew the bolt (3) on the opposite side; draw the wheel axle out.

REASSEMBLING THE FRONT WHEEL

Fit the L.H. spacer on the wheel hub. Fit the wheel between the front fork legs so that the brake disc is fitted into the caliper. Fit the wheel axle (2) from the R.H. side, after greasing it and push it to the stop on the L.H. leg; during this operation, the wheel should be turned. Tighten the screw (3) on the fork L.H. side but DO NOT lock it. Now, pump for a while, pushing the handlebar downwards until you are sure that the fork legs are perfectly aligned. Lock: the screws (1) on the R.H. leg (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb), the screw (3) on the L.H. side (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb), the screws (1) on the L.H. leg (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb). Check that the brake disc slides between the caliper pads without any friction.

NOTES

Do not operate the front brake lever when the wheel has been removed; this causes the caliper piston to move outwards.

After removal, lay down the wheel with brake disc on top.

After reassembly, pump the brake control lever until the pads are against the brake disc.

DÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT

Placet une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue avant soulevée du sol.

Desserrer les vis (1) qui bloquent l'axe (2) de la roue sur les supports des montants de la fourche.

Bloquer l'extrémité (3) de l'axe de la roue et dévisser, en même temps, la vis (3) sur le côté opposé; enlever l'axe de la roue.

RÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT

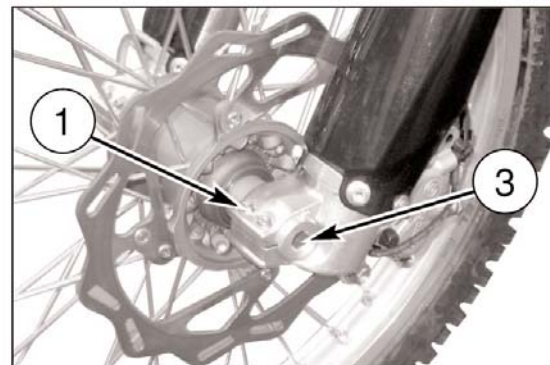
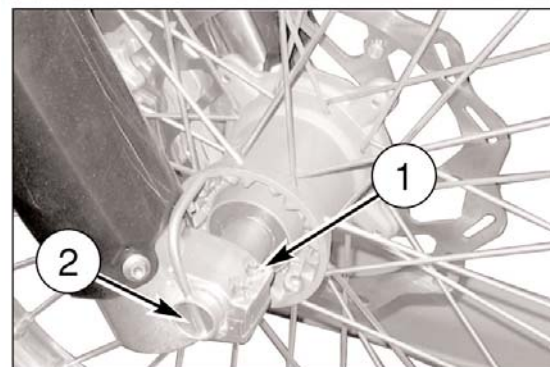
Insérer l'entertoise gauche sur le moyeu de la roue. Insérer la roue entre les deux tiges de la fourche de manière à introduire le disque de frein dans l'étrier. Insérer par le côté droit le pivot de la roue (2) préalablement graissé et le battre jusqu'à la butée sur la tige gauche; pendant cette opération il est conseillé de faire tourner la roue. Visser la vis (3) sur le côté gauche de la fourche SANS la bloquer. A ce point, pomper plusieurs fois en poussant vers le bas le guidon jusqu'à être certain de l'alignement parfait des tiges de fourche. Bloquer: les vis (1) sur la tige droite (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb), la vis (3) sur le côté gauche (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb) et les vis (1) sur la tige gauche (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb). Vérifier que le frein courre librement entre les pastilles de l'étrier.

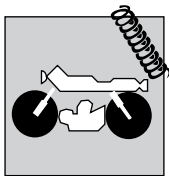
AVIS

Lorsque la roue est démontée, ne pas tirer la poignée du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l'étrier.

Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque sur le dessus.

Après le remontage de la roue avant, actionner le levier du frein jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact de disque.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



ABNEHMEN DES VORDERRADS

Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Vorderrad vom Boden abgehoben ist.

Die Schrauben (1) zur Befestigung des Radzapfens (2) an den Supporten der Gabelholme lösen.

Blockieren und gleichzeitig die Schraube (3) auf der entgegengesetzten Seite lösen; den Zapfen aus dem Rad herausnehmen.

ZUSAMMENBAU DES VORDERRADS

Das Distanzstück, linke Seite, auf der Radnabe des Rades montieren. Das Rad in der Weise zwischen die zwei Gabelhuelen einsetzen, dass sich die Scheibenbremse in den Sattel einfügt. Auf der rechten Seite den Radbolzen (2), der bereits geschmiert wurde, einfuehren und bis zum Anschlag auf dem linken Gabelzinken einschlagen; waehrend dieses Vorganges, sollte das Rad gedreht werden. Die Schraube (3) auf der linken

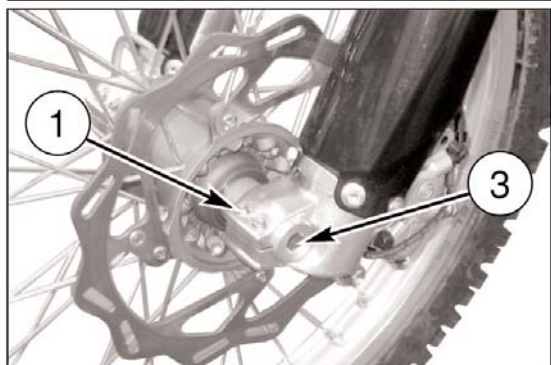
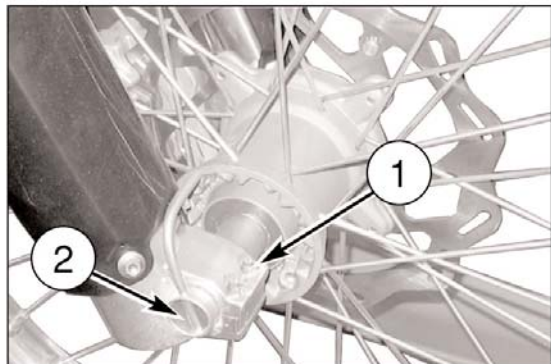
Seite der Gabel anschrauben OHNE festziehen. Nunmehr etwas pumpen und die Lenkstange nach unten druecken, bis eine fachgerechte Fluchtung der Gabelschaefte erreicht ist. Stoppen: die Schrauben (1) auf der rechte Gabelhuelle (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb), die Schraube (3) auf die linke Seite (51,45 Nm / 5,25 Kgm / 38 ft-lb) und die Schrauben (1) auf der linke Gabelhuelle (10,4 Nm / 1,05 Kgm / 7.7 ft-lb). Pruefen, ob die Bremscheibe zwischen den Bremsbelaeagen des Festsattels ohne Widerstaende dreht.

ANMERKUNG

Bei abgezogenem Rad darf der Hebel der Vorderradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremsattelkleinkolben zu vermeiden.

Legen Sie das Vorderrad immer mit der Bremscheibe nach oben ab.

Hebel soweit pumpen, bis die Belaege die Bremscheibe.



REMOCION RUEDA DELANTERA

Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda delantera quede levantada del suelo.

Afloje los tornillos (1) que bloquean el perno rueda (2) en los soportes de los vástagos de la horquilla.

Bloquee la cabeza del perno de la rueda y, al mismo tiempo, destornille el tornillo (3) por la parte opuesta.

REENSAMBLAJE RUEDA DELANTERA

Insertar el separador izquierdo sobre el cubo de la rueda. Insertar la rueda entre los vástagos de la horquilla haciendo de modo que el disco freno se introduzca en la pinza. Insertar del lado derecho el gozne (2) anteriormente cebón y golpearlo hasta golpe sobre el vástago izquierdo; mientras se ejecuta esta operación, es hacer bien girar la rueda. Atornillar el tornillo (3) sobre el lado izquierdo de la horquilla SIN pararlo. A este punto ejecutar algún bombeo, empujando hacia abajo el manillar hasta el punto en que se puede estar seguros de la perfecta alineación de los vástagos de la horquilla. Parar: los tornillos (1) sobre el vástago derecho (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ftlb), el tornillo (3) sobre el lado izquierdo (51,45 Nm/ 5,25 Kgm/ 38 ft-lb) y los tornillos (1) sobre el vástago izquierdo (10,4 Nm/ 1,05 Kgm/ 7.7 ft-lb).

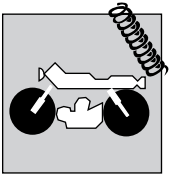
NOTAS

Cuando la rueda está desmontada, no tire de la palanca del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza.

Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco hacia arriba.

Después del montaje de la rueda, bombee la palanca del freno hasta llevar las pastillas a contacto con el disco.

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Stacco forcella anteriore

Rilevare la quota "A" da ripristinare al rimontaggio, inserire un supporto sotto il motore in modo da avere la ruota anteriore sollevata da terra ed operare come segue:

- rimuovere le viti (1), il cavallotto che fissa la tubazione freno ed il cavo strumento al copristelo;
- rimuovere le viti (2) ed i copristeli;
- rimuovere la pinza freno dallo stelo sinistro svitando le due viti (3) di fissaggio;
- rimuovere la ruota anteriore nel modo descritto al paragrafo "Stacco ruota anteriore";
- allentare le quattro viti (4) e (5) che fissano ciascun fodero alla testa ed alla base di sterzo;
- sfilare gli steli.

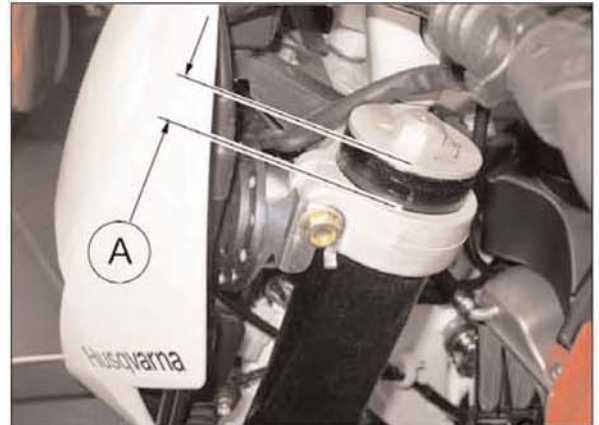
Al rimontaggio, controllare la distanza "B" tra magneti sul disco freno e sensore sulla pinza freno.

Removing the front fork

Take note of measure "A" which must be restored when reassembling. Set a support under the engine to lift the front wheel from the ground, working as follows:

- remove the screws (1), the brake hose and the instrument cable clamp on the fork tube guard;
- remove the screws (2) and the fork tube guards;
- remove the brake caliper from the L.H. fork tube by unscrewing the two fastening screws (3);
- remove the front wheel following the instructions in the section "Removing the front wheel";
- unloose the front screws (4) and (5) fastening each fork slider to the steering head and steering base;
- remove the fork legs.

When reassembling, check the distance "B" between magnet on the brake disc and sensor on the brake caliper.



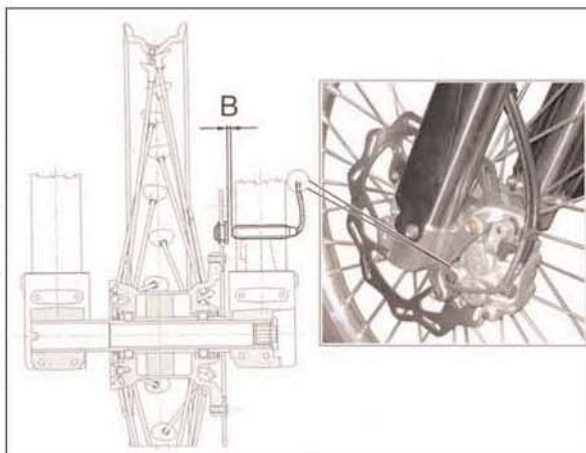
A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)
 1- Magnete
 2 - Sensore

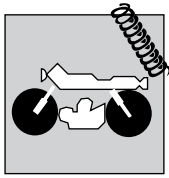
A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)
 1- Magnet
 2 - Sensor

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)
 1- Amiant
 2 - Palpeur

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)
 1- Magnet
 2 - Sensor

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)
 1- Imán
 2 - Sensor





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

Démontage de la fourche avant

Relever la mesure "A", à utiliser au remontage. Insérer un support dessous le moteur de façon à avoir la roue avant soulevée du sol. Opérer comme suit:

- enlever les vis (1) et le cavalier de fixation du tuyau du frein et câble de l'instrument au couvre-tige;
- enlever les vis (2) et les couvre-tiges;
- enlever l'étrier de frein du fourreau gauche en dévissant les deux vis de fixation (3);
- retirer la roue avant en suivant les instructions contenues dans le paragraphe "Démontage de la roue avant";
- desserrer les quatre vis (4) et (5) qui fixent chaque tube portant à la tête de direction et à la base de direction;
- extraire les tiges.

Au remontage, contrôler la distance "B" aimant-capteur sur l'étrier

Abmontieren der Vordergabel

Die während der Montage wiederherzustellende Quote "A" erheben, einen Halter unter den Motor derart einsetzen, daß das vordere Rad vom Boden angehoben wird und folgendermaßen verfahren:

- die Schrauben (2) und die Gabel Rohr Wachen entfernen;
- die schrauben entfernen (1), Bremsenrohrleitung und Instrumentenkabel Befestigungsbügelbolzen al Schaftabdeckung;
- Den Bremsattel von der linken Hülse abmachen, wozu man die beiden Befestigungsschrauben (3);
- das Vorderrad wie im Abschnitt "Abmontieren des Vorderrads" beschrieben abnehmen;
- Die vier Schrauben (4) zur Befestigung eines jeden Tragrohrs am Lenkkopf sowie die vier Befestigungsschrauben (5) an der Gabelbrücke lösen;
- die Stangen herausziehen.

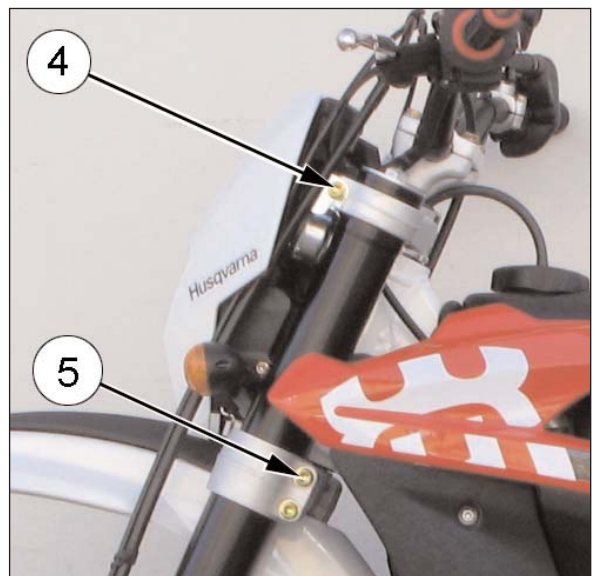
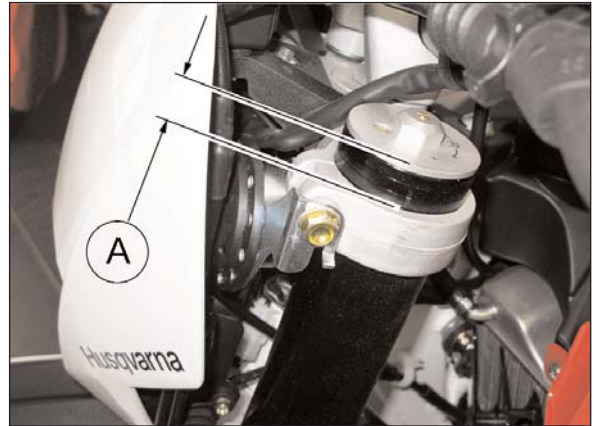
Kontrollieren, zur Remontage, die Entfernung "B" zwischen Magnet auf die Bremsscheibe und Sensor auf der Bremssattel.

Remoción horquilla delantera

Medir la cota "A" a restablecer durante el montaje, introducir un soporte debajo del motor a fin de mantener la rueda delantera levantada del suelo y efectuar las siguientes operaciones:

- remover los tornillos (2) y los cubrevástagos;
- remover los tornillos (1), la placa de la tubería delantera y el cable instrumento al cubrevástago;
- remover la pinza freno de la funda izquierda desenroscando los dos tornillos de fijaje (3);
- quitar la rueda delantera como se describe en el capítulo "Remoción de la rueda delantera";
- aflojar los cuatro tornillos (4) y (5) que fijan cada tubo portante a la cabeza de dirección y a la base de dirección;
- sacar los vástagos.

Al remontaje, controlar la distancia "B" entre el imán y el sensor sobre la pinza freno.



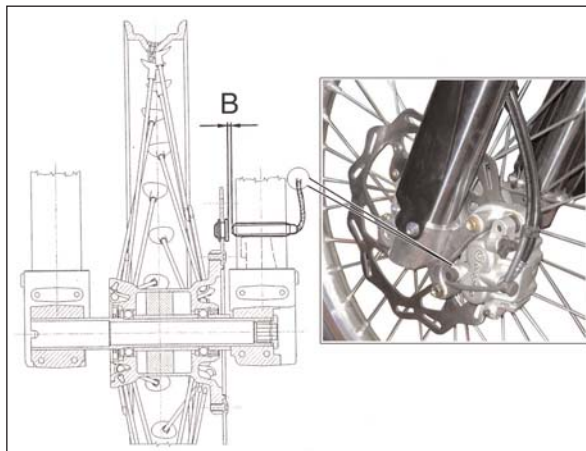
A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)
1- Magnete
2 - Sensore

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)
1- Magnet
2 - Sensor

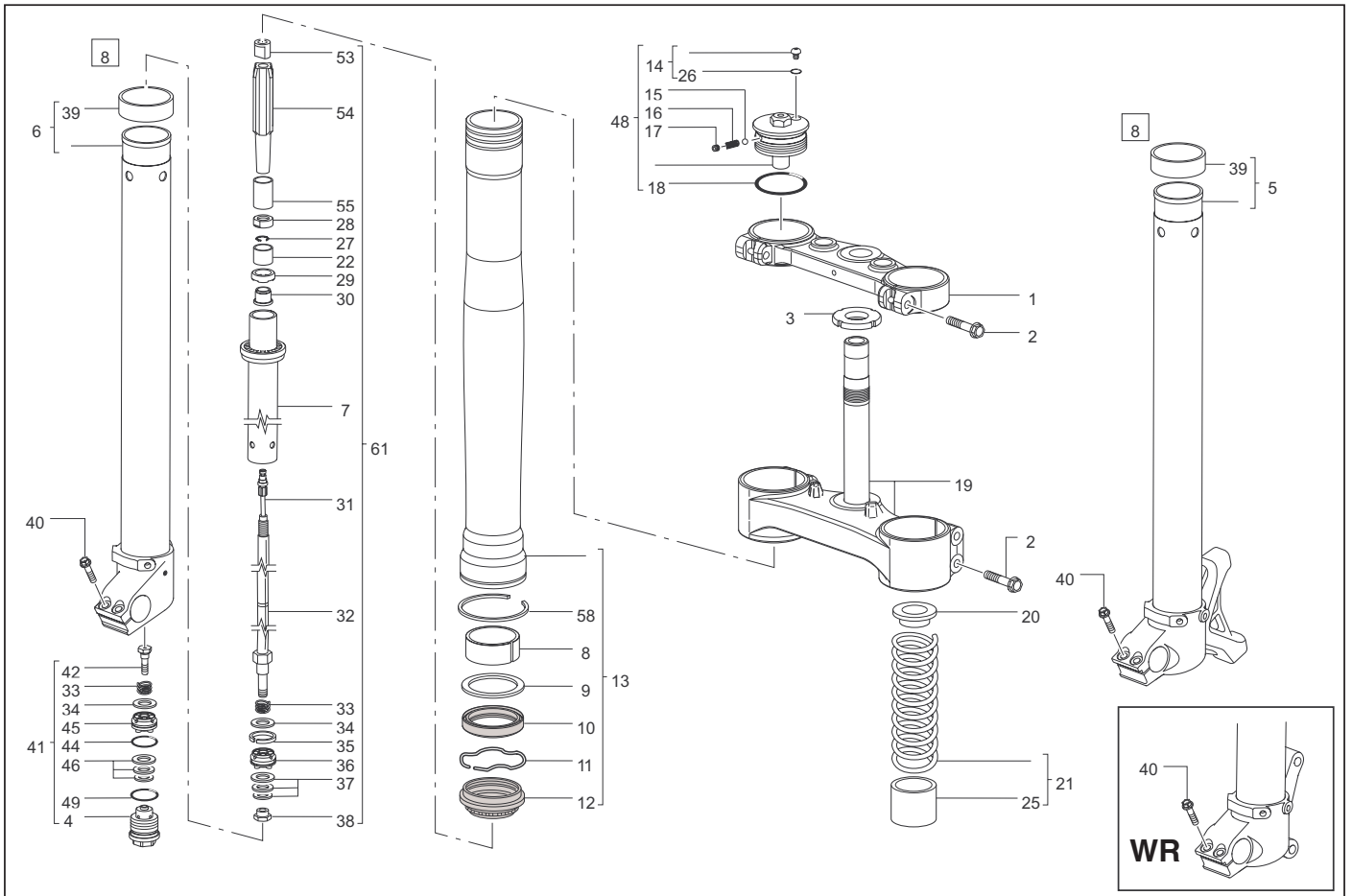
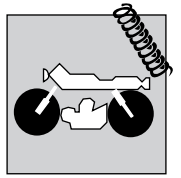
A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)
1- Amiant
2 - Palpeur

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)
1- Magnet
2 - Sensor

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)
1- Imán
2 - Sensor



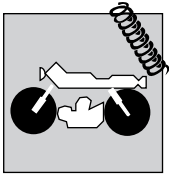
**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Sospensione anteriore 2009

La sospensione anteriore è una MARZOCCHI "U.S.D." teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato; steli di diametro 50 mm .
 L'escursione della ruota sull'asse delle gambe è di 300 mm





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

ISTRUZIONI DI SERVIZIO PER FORCELLA Ø50USD

GENERALITA'

Forcella teleidraulica a steli rovesciati con perno avanzato. Questa forcella utilizza un sistema di smorzamento multivalvola e molla per il carico statico.

Lo smorzamento idraulico in compressione è realizzato da una speciale valvola posta sulla nella parte inferiore di ogni stelo, lo smorzamento idraulico di estensione avviene mediante l'utilizzo di una cartuccia interna ad ogni tubo portante.

Ogni stelo è dotato di registri esterni per la regolazione della fase di compressione e di estensione.

Nel tappo superiore di entrambi gli steli è presente una vite per lo spurgo dell'aria interna del fodero.

TUBI PORTANTI: In acciaio speciale ad alta resistenza, con trattamento di cromatura e speciale trattamento superficiale di indurimento (TIN).

PORTASTELLI: Realizzati in lega di alluminio lavorata con CNC, anodizzati e lucidati internamente.

BOCCOLE DI SCORRRIMENTO: con riporto in teflon, esenti da attrito di primo distacco.

GUARNIZIONI: Anelli di tenuta progettati al computer assicurano massima tenuta in compressione e minimo attrito in estensione.

MOLLE: Realizzate in acciaio, sono disponibili con diverse costanti di rigidità (K). (Per informazioni più dettagliate fare riferimento alla Tabella).

OLIO: MARZOCCHI a formula speciale, elimina la formazione di schiuma e mantiene inalterate le caratteristiche di viscosità in ogni condizione di lavoro; esente da attrito di primo distacco.

Per climi particolarmente rigidi utilizzare olio MARZOCCHI SAE 5 Art. 55 00 03.

TABELLAMOLLE

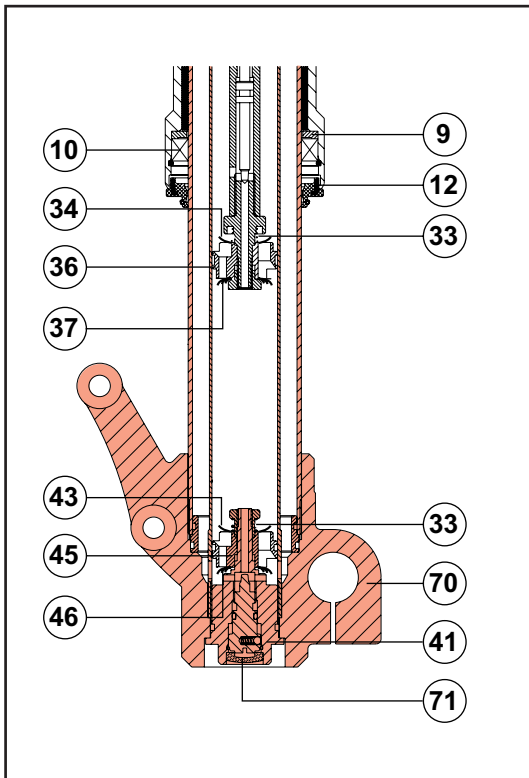
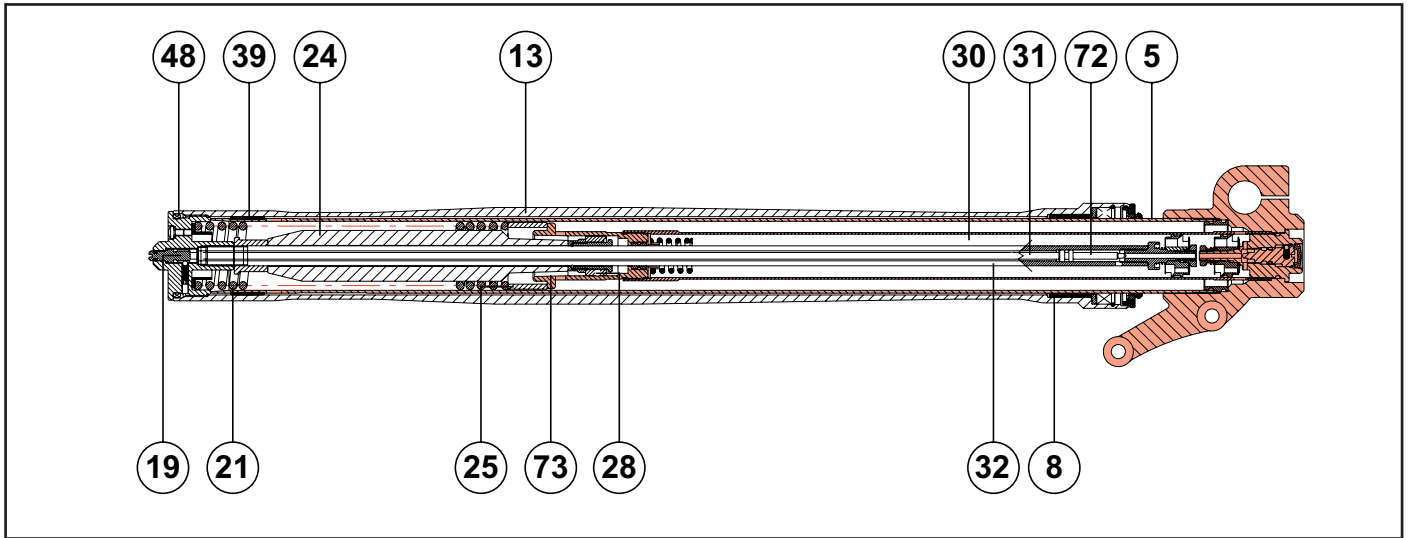
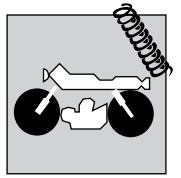
Il carico statico della forcella è realizzato dalla molla, posizionata nella parte superiore di ogni stelo: variandone le caratteristiche o modificando la lunghezza del tubetto che ne definisce il precarico è possibile ottenere una diverso comportamento della sospensione senza intervenire sull'aspetto idraulico. La tabella seguente riporta i kit "molla+tubetto" disponibili a ricambio.

COSTANTE K (N/mm)

CODICE

4,5

8000 H1062

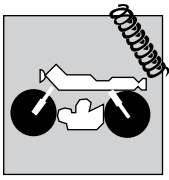


COMPONENTI DELLA FORCELLA

La forcella utilizza un sistema di smorzamento multivalvola che si contraddistingue per la uguale configurazione dei due steli. Ogni stelo costituisce pertanto un sistema completo di sospensione a cui fare riferimento quando si opera una registrazione.

- 5) Tubo portante
- 8) Boccola di scorrimento Inferiore
- 9) Scodellino
- 10) Anello di tenuta
- 12) Raschiapolvere
- 13) Portastelo esterno
- 19) Registro a vite della compressione
- 21) Molla
- 24) Guidamolla
- 25) Tubetto di precarica
- 28) Tampone di fondo
- 30) Custodia della cartuccia
- 31) Asta interna
- 32) Asta del pompante
- 33) Molla richiamo lamelle
- 34) Lamella pistone estensione
- 36) Pistone del pompante
- 37) Pacco lamelle pistone freno estensione
- 39) Boccola di scorrimento superiore
- 41) Valvola di fondo
- 43) Lamella valvola compressione
- 45) Pistone della valvola di fondo
- 46) Pacco lamelle valvola freno compressione
- 48) Tappo
- 70) Portaruota
- 71) Vite di registro dell'estensione
- 72) Spillo conico
- 73) Tappo custodia

Per comprendere meglio il funzionamento della forcella, nella figura a lato sono indicati con diversi colori le parti in movimento vincolate alla ruota (fondo evidenziato), da quelle che rimangono solidali al telaio del motociclo (fondo chiaro).



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

NORME GENERALI PER UNA CORRETTA REVISIONE

- Dopo uno smontaggio completo, utilizzare sempre, per il rimontaggio, guarnizioni di tenuta nuove originali Marzocchi.
- Per il serraggio di due viti o dadi vicini, seguire sempre la sequenza 1-2-1 utilizzando chiavi dinamometriche; rispettare le coppie di serraggio previste (vedi Tabella Coppie di serraggio).
- Evitare assolutamente di utilizzare per la pulizia solventi infiammabili o corrosivi che potrebbero danneggiare le guarnizioni di tenuta. Utilizzare eventualmente detergenti specifici non corrosivi, non infiammabili o ad alto punto di infiammabilità compatibili con i materiali delle guarnizioni di tenuta e preferibilmente biodegradabili.
- Prima del rimontaggio, lubrificare sempre con olio per forcelle tutte le parti in contatto relativo.
- In previsione di lunghi periodi di inattività, lubrificare sempre con olio per forcelle tutte le parti in contatto relativo.
- Non disperdere mai lubrificanti, solventi o detergenti non completamente biodegradabili nell'ambiente; essi devono essere raccolti e conservati in appositi contenitori, quindi smaltiti secondo le norme vigenti.
- Sui labbri degli anelli di tenuta applicare sempre grasso prima del rimontaggio.
- Utilizzare solamente chiavi metriche e non in pollici. Le chiavi con misure in pollici possono avere dimensioni simili a quelle in millimetri, ma possono danneggiare le viti e rendere poi impossibile la svitatura.
- Per svitare le viti con impronta a taglio o a croce, usare un cacciavite con dimensione ed impronta adeguata.
- Nelle fasi in cui si utilizza il cacciavite per montare o smontare anelli metallici di fermo, guarnizioni o-ring, boccole guida, segmenti di tenuta, evitare di rigare o tagliare i componenti maneggiati con la punta del cacciavite.
- Utilizzare solamente parti di ricambio originali.
- Prima di effettuare operazioni di manutenzione/revisione accertarsi di essere in possesso dei ricambi indispensabili per eseguire la revisione completa di entrambi gli steli (n°2 paraoli, n°2 raschiapolvere, n°2 segmenti del pistone).
- Operare in ambienti puliti, ordinati e ben illuminati, per quanto possibile evitare di effettuare la manutenzione all'aperto.
- Prima di effettuare operazioni di manutenzione sulla forcella, è consigliabile provvedere ad un accurato lavaggio di tutta la moto e in particolare della forcella.
- Verificare rigorosamente che nella zona di lavoro non vi sia presenza di trucioli metallici o polvere.
- È consigliabile procedere alla revisione di uno stelo alla volta.
- Non modificare i componenti della forcella.

NORME PER LA PRESA IN MORSA

Per alcune procedure di manutenzione può essere necessario utilizzare la morsa per serrare alcuni componenti della forcella.



ATTENZIONE

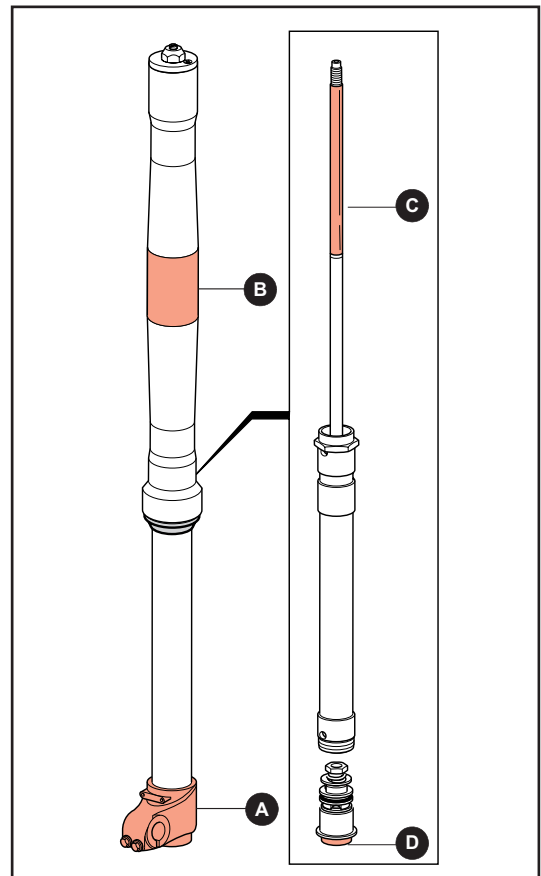
Un utilizzo non corretto della morsa può arrecare danni irreparabili alla forcella.

Rispettare scrupolosamente le seguenti indicazioni:

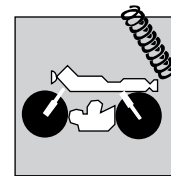
- limitare l'uso della morsa a quelle operazioni dove l'utilizzo della stessa è indispensabile;
- dotare la morsa di ganasce in materiale tenero;
- evitare di eccedere nel serraggio della morsa;
- evitare di fissare alla morsa parti della forcella in cui anche una minima ovalizzazione potrebbe danneggiare definitivamente il pezzo.

Nella figura sono evidenziate le zone consigliate per fissare la forcella alla morsa.

- A - Piede portaruota.
- B - Portastelo nella zona di fissaggio della base di sterzo.
- C - Asta del pompante nella parte superiore alla sede dell'anello di battuta del guidamolla.
- D - Presa di chiave della valvola di fondo.



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**




INCONVENIENTI-CAUSE-RIMEDI

Questo paragrafo riporta alcuni inconvenienti che possono verificarsi nell'utilizzo della forcella, ne indica le cause che possono averli provocati e suggerisce l'eventuale rimedio. Consultare sempre questa tabella prima di intervenire sulla forcella.

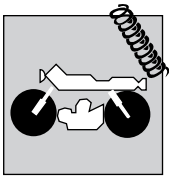
INCONVENIENTE	CAUSA	RIMEDIO
Perdita di olio dall'anello di tenuta	<ol style="list-style-type: none"> 1. Anello di tenuta usurato 2. Tubo portante rigato 3. Anello di tenuta sporco 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sostituire l'anello di tenuta 2. Sostituire il tubo e l'anello di tenuta 3. Sostituire l'anello di tenuta, il raschiapolvere e l'olio
Perdita d'olio dal fondo dello stelo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Guarnizione OR della valvola di fondo rovinata 2. Valvola di fondo lenta 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sostituire la guarnizione OR 2. Serrare la valvola di fondo
Perdita di sensibilità	<ol style="list-style-type: none"> 1. Boccole di scorrimento usurate 2. Olio esausto 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sostituire le boccole di scorrimento 2. Sostituire l'olio
Scarsa scorrevolezza degli steli	<ol style="list-style-type: none"> 1. Steli non correttamente allineati 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Allentare il perno ruota ed eseguire il corretto allineamento
La forcella non reagisce alle variazioni di registro	<ol style="list-style-type: none"> 1. Spillo interno all'asta bloccato 2. Vite registro bloccata 3. Presenza di impurità dell'olio 4. Valvole intasate da impurità 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pulire o sostituire l'asta 2. Smontare e pulire la vite di registro 3. Sostituire l'olio avendo cura di pulire accuratamente i componenti interni della forcella 4. Sostituire l'olio avendo cura di pulire accuratamente i componenti interni della forcella
La forcella si dimostra troppo "morbida" in ogni condizione di registrazione	<ol style="list-style-type: none"> 1. Basso livello olio 2. Molla troppo "tenera" o fuori servizio 3. Viscosità olio troppo bassa 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ripristinare il livello olio 2. Sostituire la molla 3. Sostituire l'olio utilizzandone uno con viscosità maggiore
La forcella si dimostra troppo "dura" in ogni condizione di registrazione	<ol style="list-style-type: none"> 1. Livello olio troppo alto 2. Viscosità olio troppo alta 3. Molla troppo "dura" o fuori servizio 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ripristinare il livello olio 2. Sostituire l'olio utilizzandone uno con viscosità inferiore 3. Sostituire la molla

OPERAZIONI DI MANUTENZIONE GENERALE


	Utilizzo			
	Intenso		Normale	
	Cross	Regolarità	Cross	Regolarità
Verifica serraggio bulloneria alla coppia	Prima di ogni utilizzo			
Pulizia raschiapolvere	Dopo ogni gara	Dopo ogni gara	Dopo ogni uso	Dopo ogni uso
Sostituzione olio	6 ore	20 ore	30 ore	60 ore
Sostituzione anelli di tenuta	6 ore	20 ore	30 ore	60 ore

 Quando la sospensione viene utilizzata su terreni fangosi o sabbiosi, consigliamo di eseguire le operazioni di manutenzione ad intervalli più ravvicinati del 30%.






TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

 I numeri di riferimento di questo capitolo si riferiscono ai componenti dell'esploso forcella raffigurato a pag. I.6.

PULIZIA RASCHIAPOLVERE (FIG. 5)

 Questa operazione può essere eseguita a forcella installata sul motociclo. Non sono necessari attrezzi particolari. Munirsi di grasso siliconato spray.

Smontaggio

- Pulire accuratamente il tubo portante (6) prima di eseguire questa operazione.
- Con un piccolo cacciavite scalzare il raschiapolvere (12) dal portastelo (13), evitando di rigare il tubo portante.
- Abbassare il raschiapolvere lungo il tubo portante e con un getto d'aria compressa pulire l'interno del raschiapolvere e la sede sul portastelo.

ATTENZIONE


Evitare assolutamente di utilizzare attrezzi metallici per eliminare particelle di sporco.

- Far compiere agli steli una breve corsa e rimuovere dai tubi portanti le eventuali impurità.
- Lubrificare con grasso siliconato il raschiapolvere e la superficie visibile dell'anello di tenuta.

Rimontaggio

- Rimontare in sede il raschiapolvere (12) facendo pressione con le mani.

SPURGO ARIA

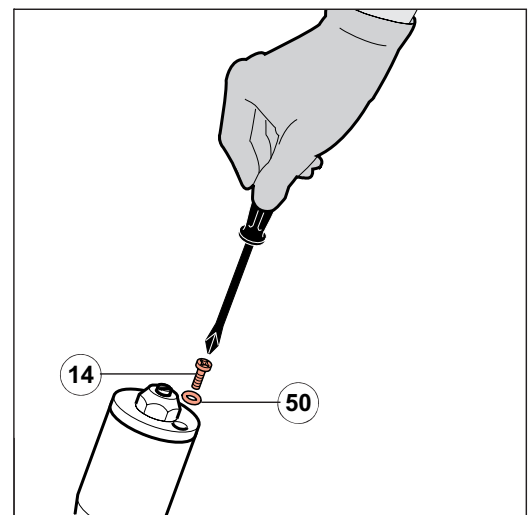
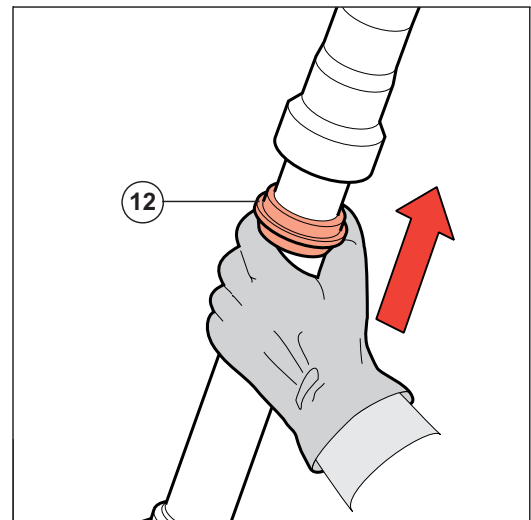
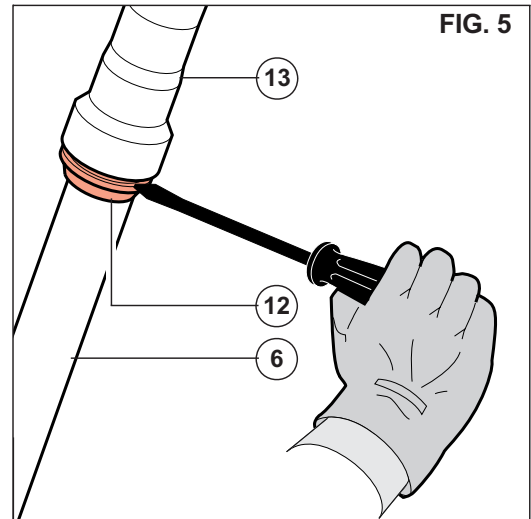
 Questa operazione deve essere eseguita a forcella installata sul motociclo con steli completamente estesi (ruota anteriore sollevata da terra). La pressione generata dall'aria che può entrare all'interno degli steli durante l'utilizzo, per la particolare conformazione degli anelli di tenuta può essere trattenuta e causare malfunzionamenti alla forcella.

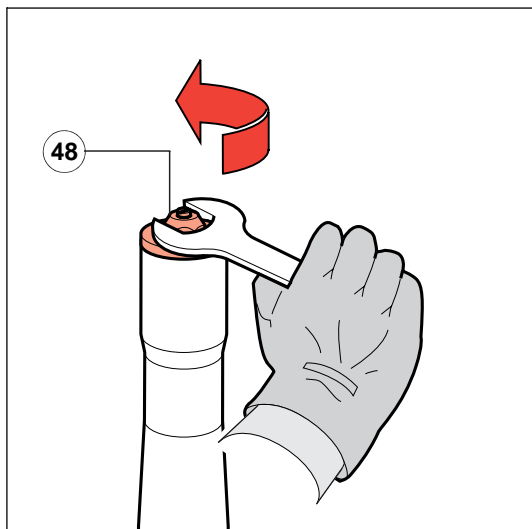
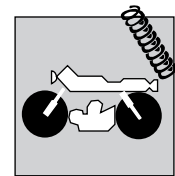
Smontaggio

- Mensilmente o dopo ogni gara, è necessario svitare con un cacciavite a croce, in entrambi gli steli, la vite di spurgo aria (14) posta nella parte superiore del portastelo, per scaricare la pressione che può crearsi all'interno.
- Verificare lo stato dell'anello di tenuta (50); se necessario sostituirlo.

Rimontaggio

- Serrare la vite di spurgo aria (14) alla coppia prescritta (vedi Tabella Coppie di serraggio), prestando attenzione a non danneggiare l'anello di tenuta (50).





SCARICO OLIO



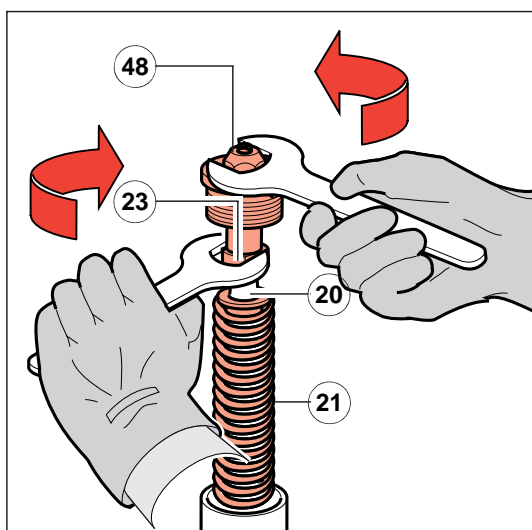
ATTENZIONE

Questa operazione **non può essere** eseguita a forcella installata sul motociclo.



È consigliabile allentare leggermente il tappo di chiusura, prima di rimuovere lo stelo dalle piastre di sterzo.

- Rimuovere lo stelo dalle piastre di sterzo secondo la procedura prevista dal costruttore del motociclo.
- Fissare lo stelo in morsa.
- Svitare completamente il tappo di chiusura (48), servendosi di una chiave da 19 mm.
- Abbassare lentamente il portastelo sul tubo portante.



- Spingere verso il basso lo scodellino guidamolla (20) e la molla (21) in modo da potere inserire una chiave da 19 mm nel controdado (23).
- Tenere fisso il controdado (23) con chiave da 19 mm, e servendosi di una seconda chiave sempre da 19 mm svitare completamente il tappo di chiusura (48).

- Sfilare il tappo di chiusura (48), lo scodellino guidamolla (20), la molla (21) e il tubetto di precarica (25).
- Sfilare dall'estremità dell'asta (32), l'asta interna di rinvio del registro (31).
- Sbloccare lo stelo (5) dalla morsa e ruotarlo verso un recipiente di dimensioni adeguate in maniera tale da far defluire l'olio contenuto; per favorire lo svuotamento è necessario effettuare alcune pompate.



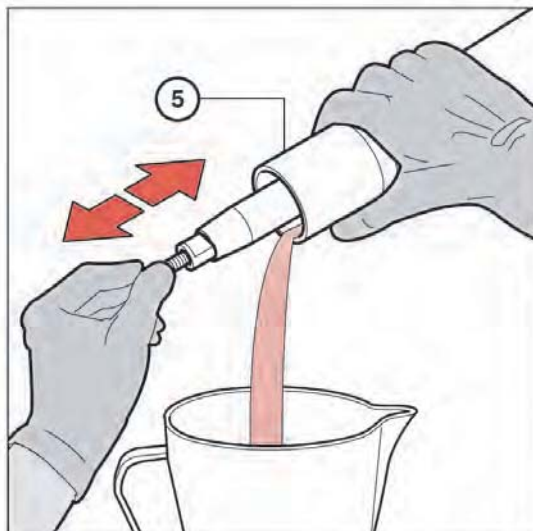
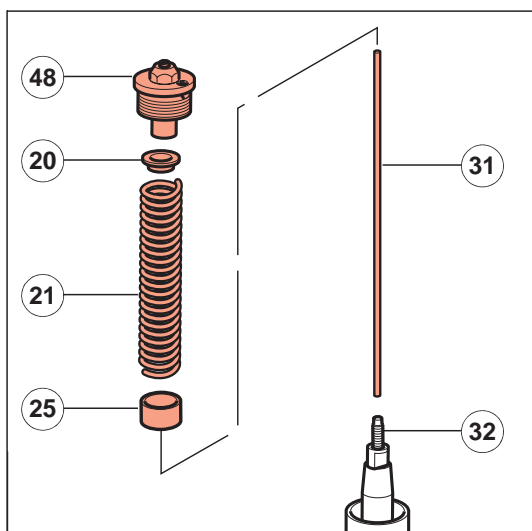
È disponibile a ricambio l'attrezzo R5051AC, che avvitato sulla parte terminale dell'asta ne facilita il recupero dall'interno del portastelo.

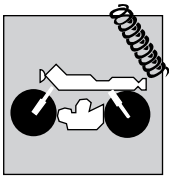


Osservando l'aspetto, la densità e la qualità dell'olio esausto è possibile valutare le condizioni degli elementi di tenuta e di guida; se l'olio si presenta denso e scuro con presenza di particelle solide è necessario procedere alla sostituzione delle boccole guida e degli elementi di tenuta.



Nel paragrafo 4.11 è illustrata la procedura per il montaggio e il riempimento olio.





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

SMONTAGGIO GRUPPO POMPANTE E VALVOLA DI FONDO



ATTENZIONE

Questa operazione deve essere eseguita solamente dopo avere scaricato completamente l'olio contenuto all'interno dello stelo.

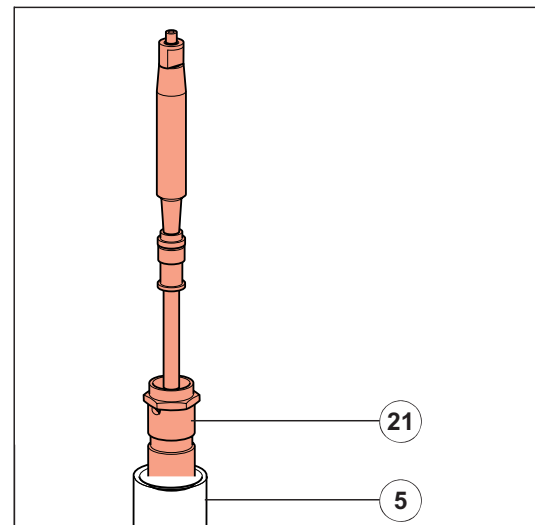
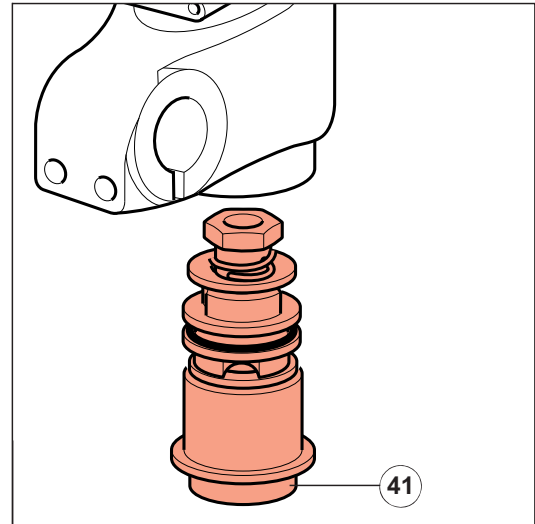
- Bloccare il piede portaruota del tubo portante in morsa.
- Introdurre l'attrezzo R5081AA all'interno dello stelo in maniera tale da bloccare la rotazione della custodia; per ottenere il bloccaggio occorre che l'asola ricavata all'estremità inferiore dell'attrezzo vada ad inserirsi perfettamente nell'esagono della custodia.



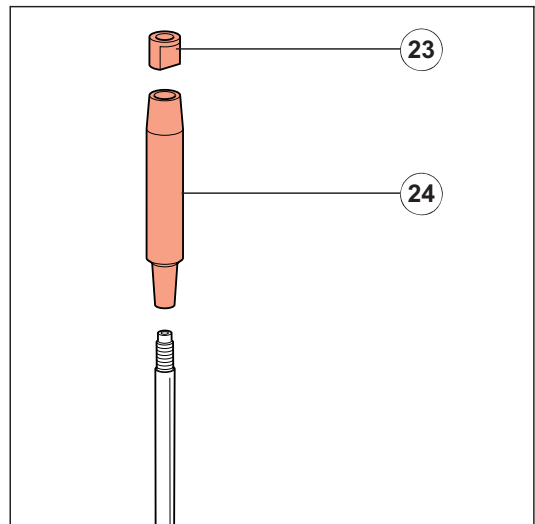
ATTENZIONE

Nella parte superiore dell'attrezzo sono presenti due fori diametralmente opposti nei quali è possibile inserire un perno per facilitarne il bloccaggio. Tuttavia l'attrezzo non deve essere ruotato per alcun motivo ma solamente utilizzato per tenere fermi i componenti interni allo stelo.

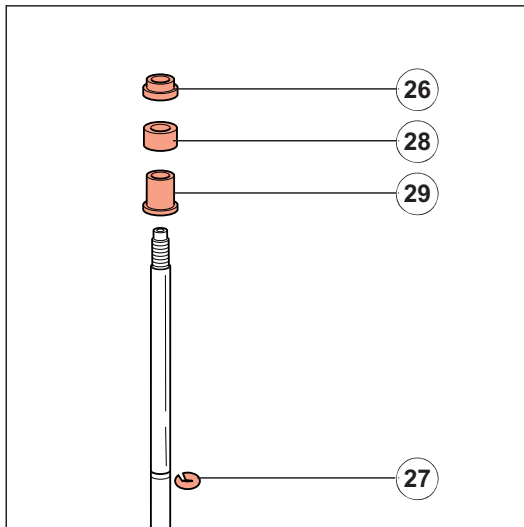
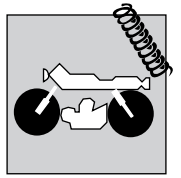
- Con la chiave a bussola da 21 mm svitare la valvola di fondo (41).
- Rimuovere il gruppo valvola di fondo (41).
- Sfilare il gruppo ammortizzatore (21) dal tubo portante (5).



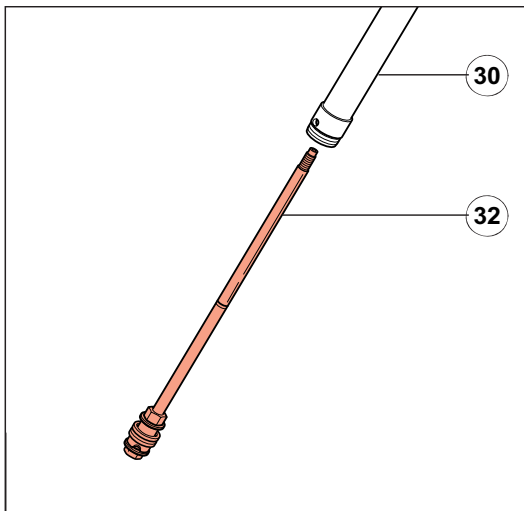
- Svitare e rimuovere il controdado (23) e sfilare il guidamolla (24).



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



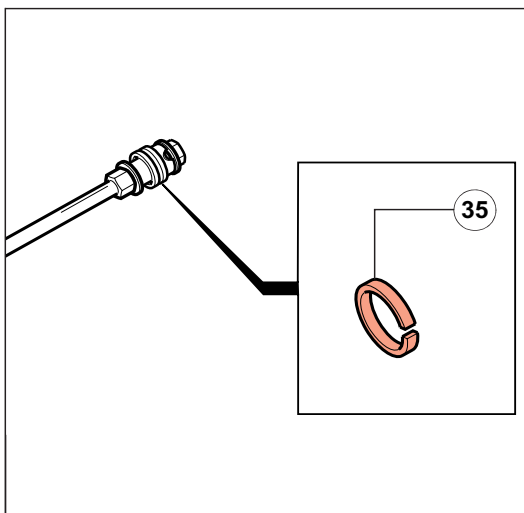
- Per poter operare sul pompante è necessario rimuovere i componenti del tampone di fine corsa: tenere bloccato il dado del tampone di fondo (26) con chiave da 18 mm e svitare il puntale (29) con chiave esagonale da 17 mm.
- Sfilare la il dado superiore (26) e il tampone di fondo (28).
- Con un piccolo cacciavite scalzare l'anello di fermo (27) dall'asta.
- Rimuovere dall'asta, l'anello di fermo (27) e il puntale (29).



- Spingere l'asta (32) verso l'interno della custodia (30) per poter sfilare il pompante completo dal basso.



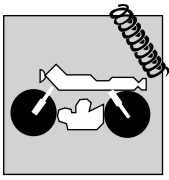
Il pompante è completamente revisionabile e tarabile.
 Nel paragrafo 4.8 è illustrata la procedura per la revisione e la modifica della taratura del pompante.



- Verificare l'usura del segmento (35)



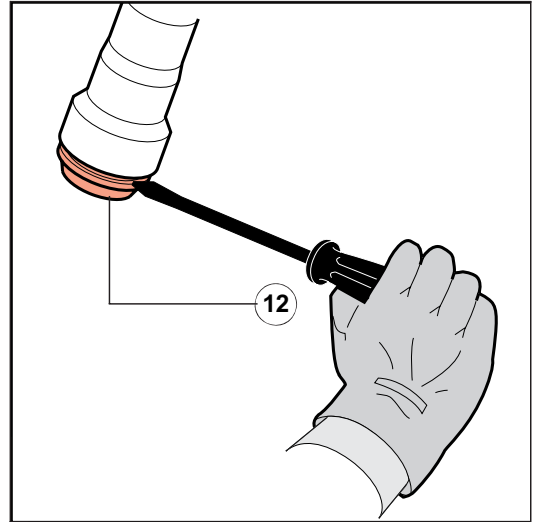
Nel paragrafo 4.10 è illustrata la procedura per la ricomposizione del gruppo pompante e della valvola di fondo.



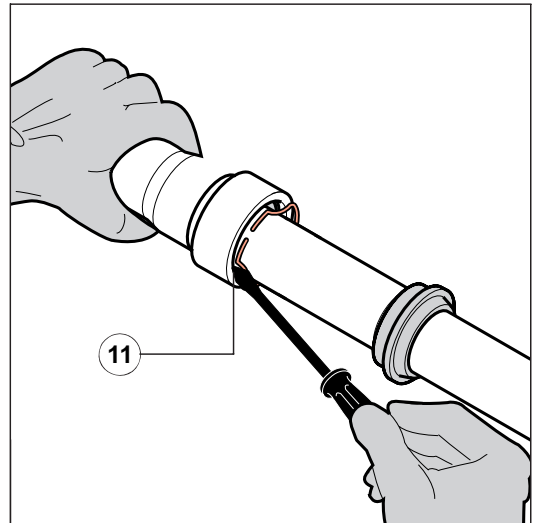
TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

SCOMPOSIZIONE STELO - PORTASTELO E RIMOZIONE ANELLI DI TENUTA

• Rimuovere il raschiapolvere (12) dalla sede, utilizzando un piccolo cacciavite a taglio.



• Con il medesimo cacciavite rimuovere l'anello metallico di fermo (11).



• Sfilare il tubo portante (6) dal portastelo (13); per separare questi due elementi è necessario tirarli energicamente. Con questa operazione verranno rimossi dal portastelo l'anello di tenuta (10), lo scodellino (9) e la boccola guida inferiore (8).

• Rimuovere a mano la boccola guida superiore (39). Qualora questa operazione risulti difficile da eseguire manualmente è possibile aiutarsi inserendo un cacciavite a taglio nella fessura della boccola.

• Rimuovere dal tubo portante la boccola guida inferiore (8), lo scodellino (9), l'anello di tenuta (10), l'anello di fermo (11) e il raschiapolvere (12).

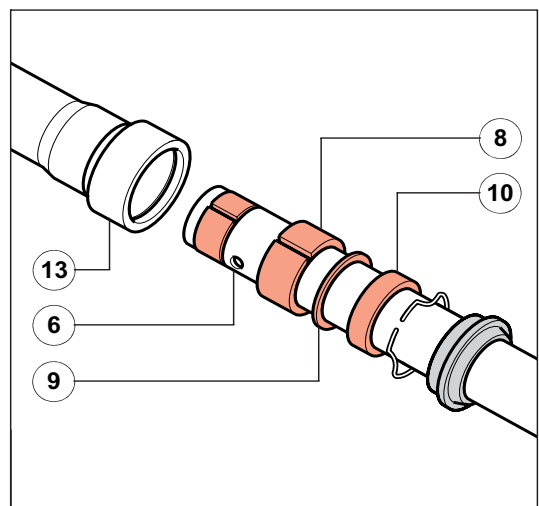
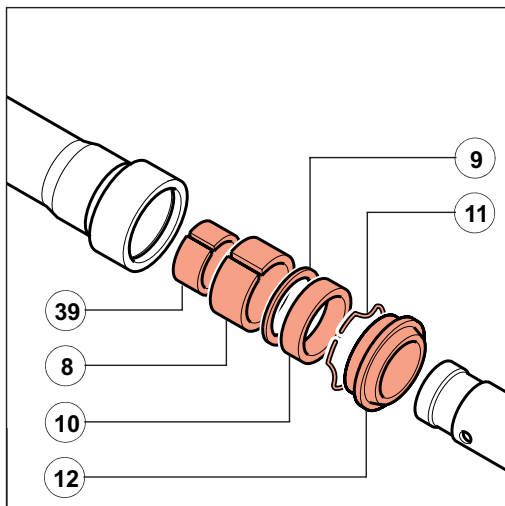


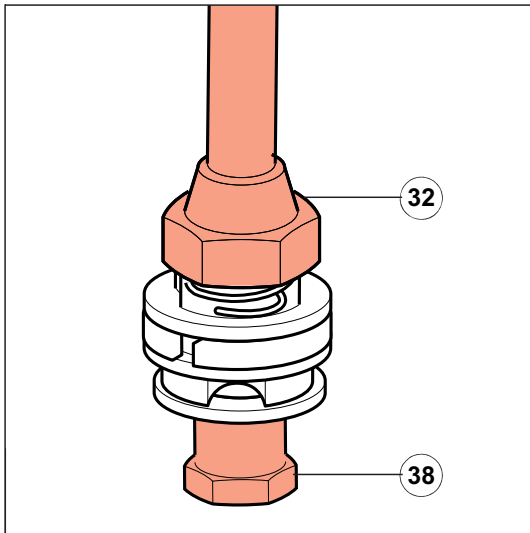
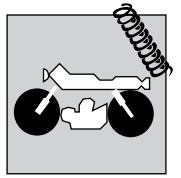
ATTENZIONE

Gli anelli di tenuta e i raschiapolvere rimossi non devono essere riutilizzati.



Nel paragrafo 4.9 è illustrata la procedura per il montaggio degli elementi di tenuta e la ricomposizione stelo - portastelo.



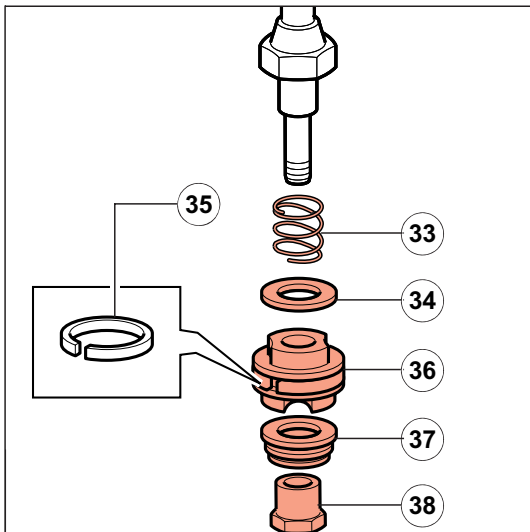


REVISIONE E MODIFICA TARATURA CARTUCCIA E VALVOLA DI FONDO

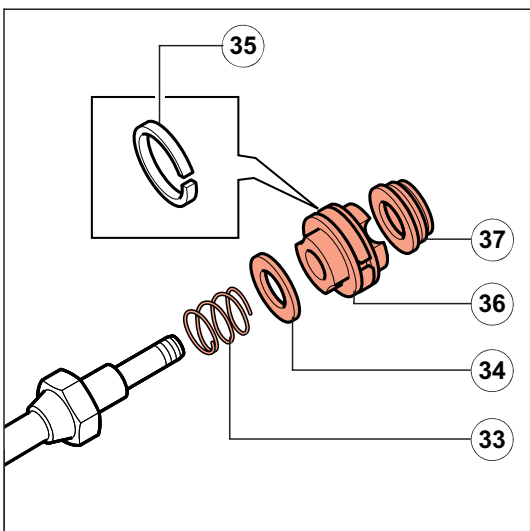
REVISIONE CARTUCCIA (FRENO IN ESTENSIONE)

Smontaggio:

- Bloccare, in morsa, la parte fresata dell'asta (32).
- Svitare il dado (38), servendosi di una chiave da 12 o 13 mm a seconda del tipo di dado installato.



- Rimuovere nell'ordine, il dado (38), la lamella o il pacco di lamelle che regolano l'estensione (37), il pistone (36) completo di segmento (35), la lamella (34) e la molla (33).



Montaggio:



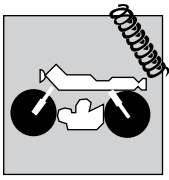
Le lamelle (37) e il pistone (36) determinano il freno in estensione. Qualora fosse necessario è possibile modificare il comportamento della forcella in fase di estensione sostituendo le lamelle (37) ed il pistone (36) con elementi aventi differenti caratteristiche.



ATTENZIONE

Utilizzare solamente lamelle e pistoni originali Marzocchi, non modificare i componenti.

- Se necessario sostituire il segmento del pistone (35).
- Inserire, nell'ordine, nella parte terminale dell'asta la molla (33), la lamella (34), il pistone (36) completo di segmento (35), la lamella o le lamelle che regolano l'estensione (37).

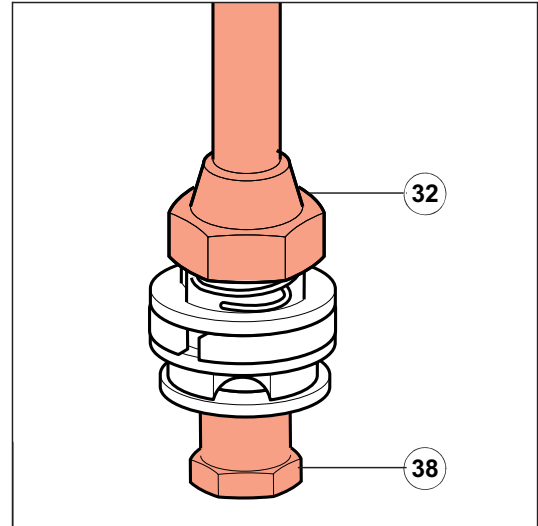


**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

ATTENZIONE

Il pistone deve essere orientato in maniera tale che i fori con diametro minore siano rivolti verso le lamelle di taratura (37).

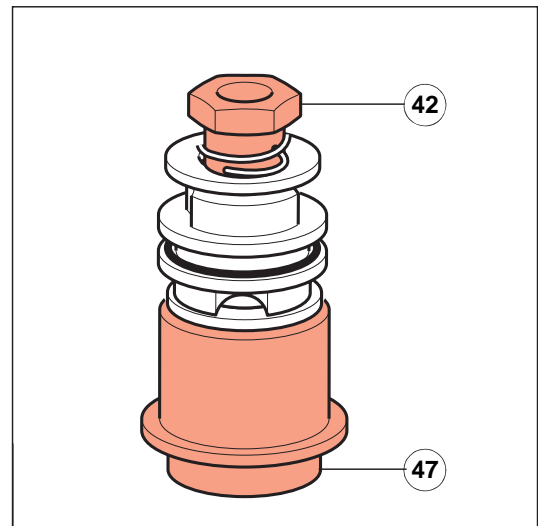
- Avvitare a mano il dado (38).
- Bloccare, in morsa, la parte fresata dell'asta ammortizzante (32).
- Servendosi di una chiave adeguata (12 oppure 13 mm a seconda del tipo di dado installato) serrare il dado (38) alla coppia prescritta (vedi Tabella Coppie di serraggio).



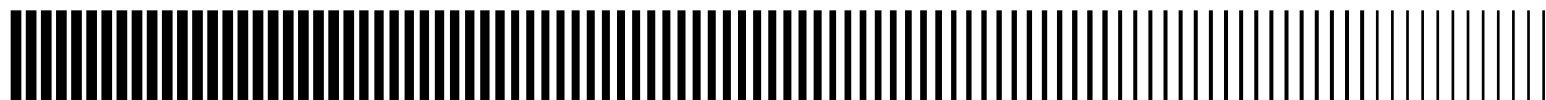
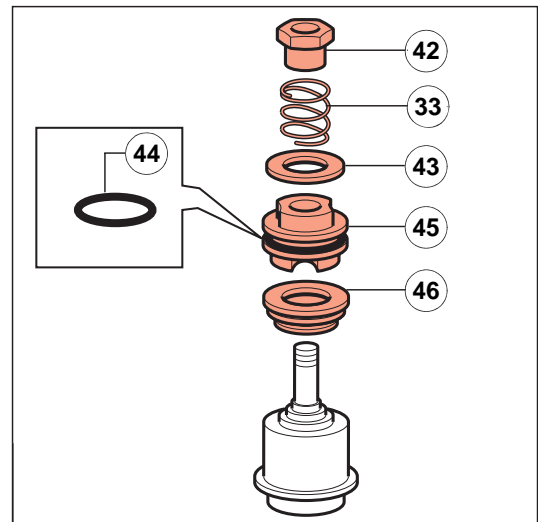
REVISIONE VALVOLA DI FONDO (FRENO IN COMPRESSIONE)

Smontaggio:

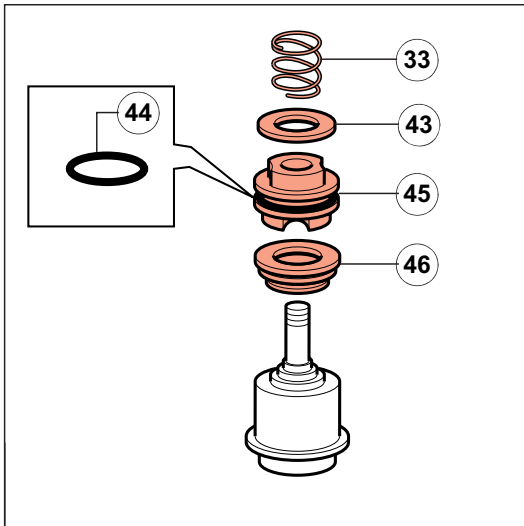
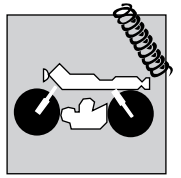
- Bloccare, in morsa, la vite di fondo attraverso la presa di chiave (47).
- Servendosi di una chiave da 13 mm svitare il dado (42).



- Rimuovere nell'ordine, il dado (42), la molla (33), la lamella (43), il pistone (45) completo anello o-ring (44), la lamella o il pacco di lamelle che regolano la compressione (46).



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Montaggio:



Le lamelle (46) e il pistone (45) determinano il freno in compressione. Qualora fosse necessario è possibile modificare il comportamento della forcella in fase di compressione sostituendo le lamelle (46) ed il pistone (45) con elementi aventi differenti caratteristiche.



ATTENZIONE

Utilizzare solamente lamelle e pistoni originali Marzocchi, non modificare i componenti.

• Se necessario sostituire l'anello o-ring del pistone (44).

• Inserire, nell'ordine, nella valvola di fondo, la lamella o il pacco di lamelle che regolano la compressione (46), il pistone (45) completo anello o-ring (44), la lamella (43) e la molla (33).



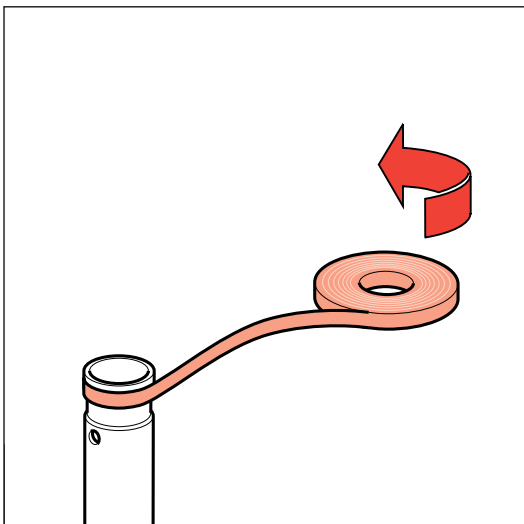
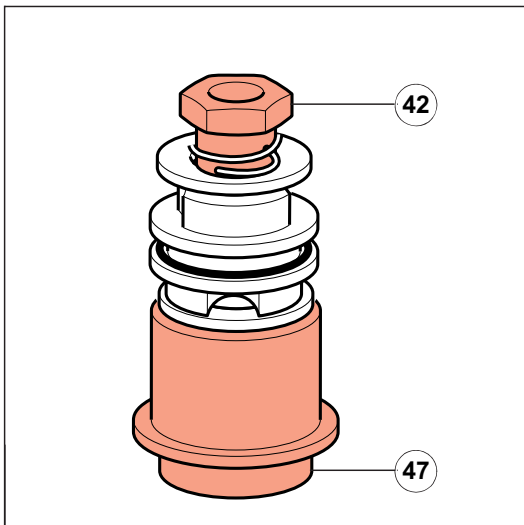
ATTENZIONE

Il pistone deve essere orientato in maniera tale che i fori con diametro minore siano rivolti verso le lamelle di taratura (46).

• Avvitare a mano il dado (42).

• Bloccare, in morsa, la vite di fondo attraverso la presa di chiave (47).

• Servendosi di una chiave da 13 mm serrare il dado (42) alla coppia prescritta (vedi Tabella Coppie di serraggio).



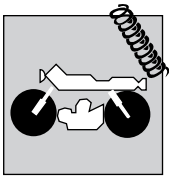
RICOMPOSIZIONE STELO - PORTASTELO E MONTAGGIO ANELLI DI TENUTA



Gli anelli di tenuta e i raschiapolvere rimossi non devono essere riutilizzati. Prima di procedere al rimontaggio, verificare le condizioni delle bocche di guida; se risultano rigate o graffiate sostituirle. Verificare il rivestimento in teflon delle bocche di guida che deve essere integro.

• Applicare all'estremità del tubo portante del nastro adesivo in maniera tale da coprire la sede della boccola superiore.

• Lubrificare leggermente con grasso il raschiapolvere e l'anello di tenuta.



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

- Inserire nel tubo portante con il seguente ordine: il raschiapolvere (12), l'anello di fermo (11), l'anello di tenuta (10), lo scodellino (9) e la boccola guida inferiore (8).



ATTENZIONE

Prestare attenzione all'orientamento dell'anello di tenuta (10), esso deve essere inserito in maniera tale che la parte cava sia rivolta verso lo scodellino (9).

- Rimuovere il nastro adesivo applicato all'estremità del tubo portante, eliminando le eventuali tracce di adesivo rimaste.

- Inserire a mano la boccola di guida superiore (39).

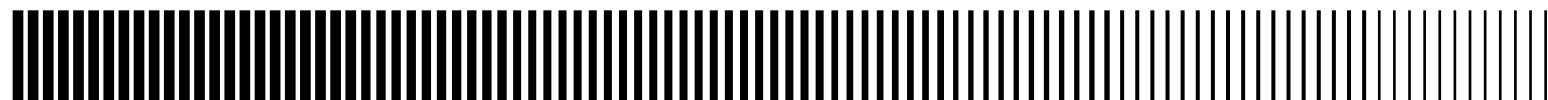
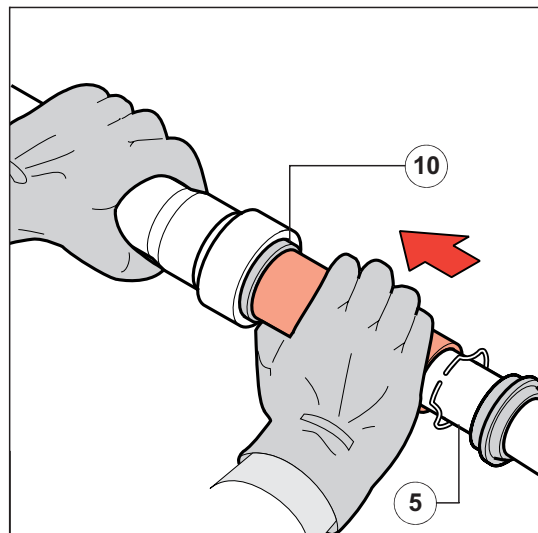
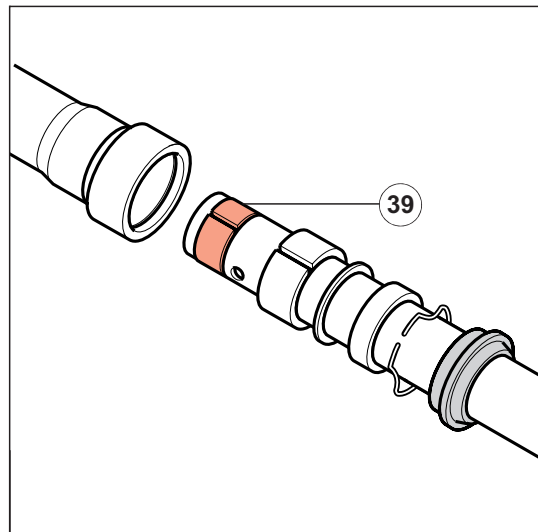
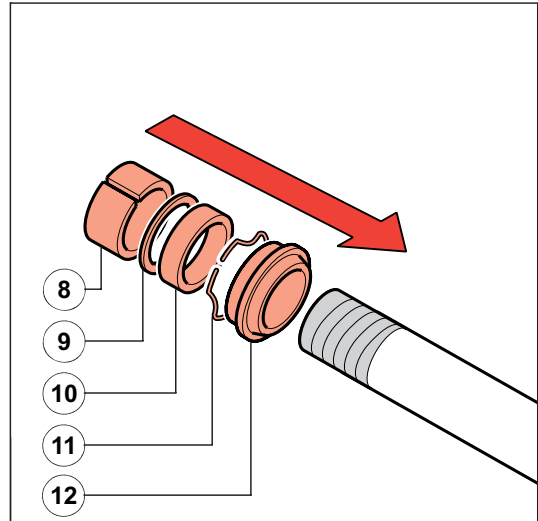


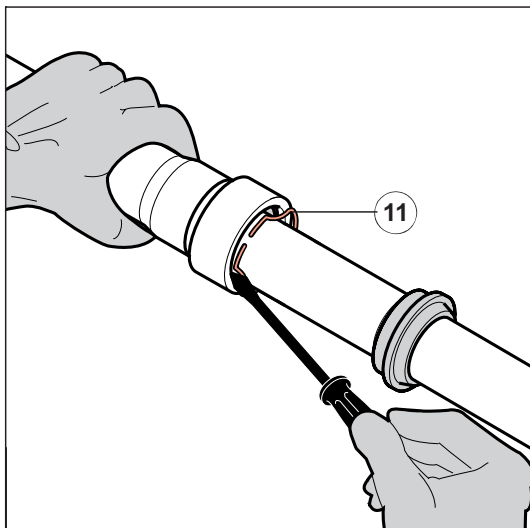
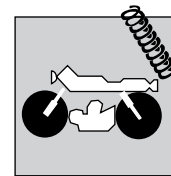
Qualora l'inserimento della boccola di guida risulti difficile da eseguire manualmente è possibile aiutarsi inserendo un cacciavite a taglio nella fessura della boccola.

- Introdurre delicatamente il tubo portante nel portastelo, prestando la massima attenzione a non danneggiare la boccola guida superiore.

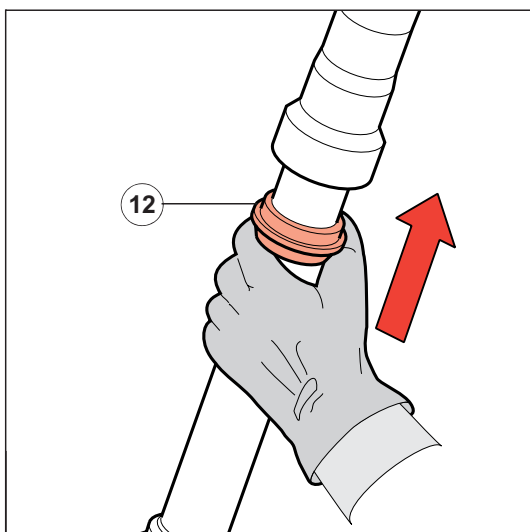
- Accompagnare la boccola guida inferiore fino al contatto con il portastelo, lo scodellino e l'anello di tenuta.

- Montare sul tubo portante (5) l'apposito introduttore e con questo spingendo sull'anello di tenuta (10) introdurre in sede la boccola guida inferiore, lo scodellino e l'anello di tenuta.

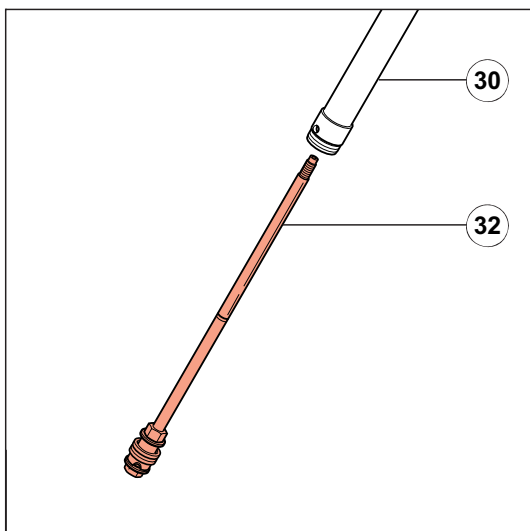




- Montare l'anello di fermo (11) servendosi di un piccolo cacciavite a taglio verificando che risulti perfettamente inserito nella apposita gola e facendo molta attenzione a non rigare il tubo portante.



- Inserire in sede il raschiapolvere (12) facendo pressione con le mani.



RICOMPOSIZIONE GRUPPO POMPANTE E VALVOLA DI FONDO

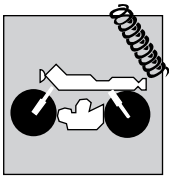
- Inserire l'asta del pompante (32) all'interno della custodia (30).



In entrambi i pompanti è presente un segmento di tenuta; prima del montaggio verificare che essi non siano usurati o danneggiati, qualora sia necessario sostituirli.

Prestare la massima attenzione ed eventualmente aiutarsi con un piccolo cacciavite a taglio per facilitare l'inserimento del pistone del pompante nel tubetto-custodia.

L'inserimento del pistone deve avvenire senza interferenze.



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

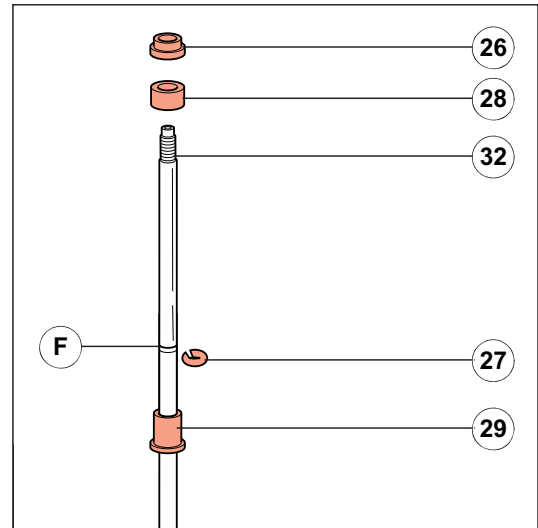
• Introdurre nell'asta (32) il puntale (29) del tampone di fine corsa; l'inserimento deve avvenire in maniera tale che il lato con la presa di chiave sia rivolto verso la custodia (30) e che venga superata la sede per il filo metallico (F).

• Inserire il filo metallico (27) nell'apposita gola (F).

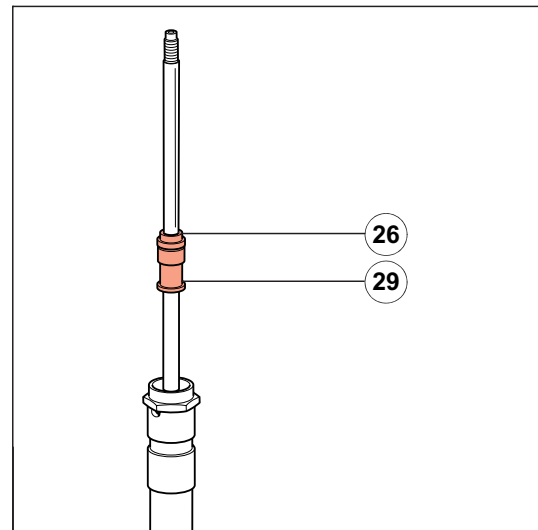
• Portare il puntale (29) a contatto con l'anello di fermo.

• Introdurre il tampone di fondo (28); il tampone di fondo va inserito con le asole per il passaggio dell'olio rivolte verso il puntale.

• Introdurre il dado superiore (26) ed avvitarlo sul puntale (29).

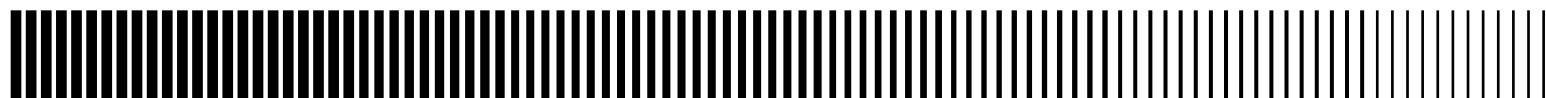
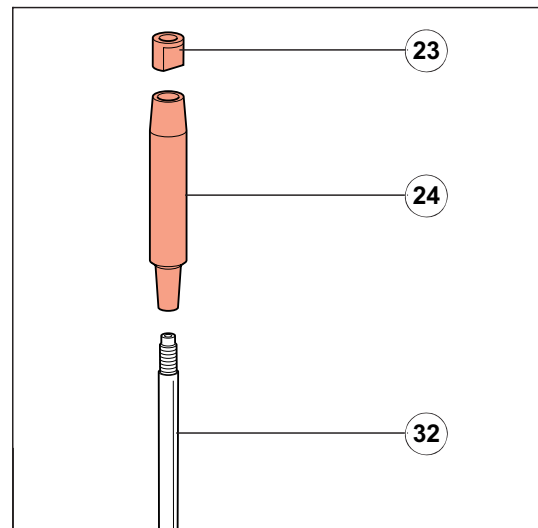


• Tenendo fermo il dado (26) con chiave da 18 mm, serrare il puntale (29), alla coppia prescritta (vedi Tabella coppie di serraggio), servendosi di chiave da 17 mm.

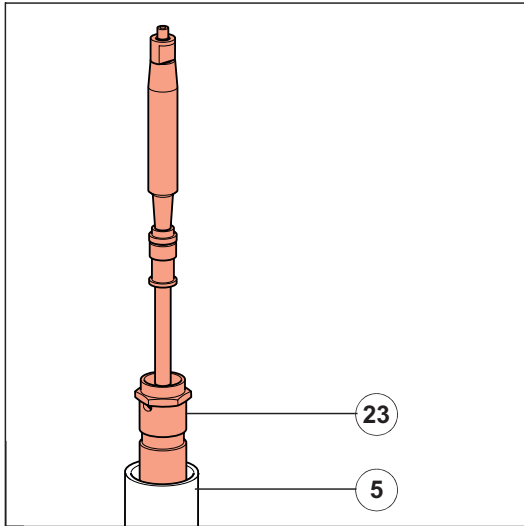
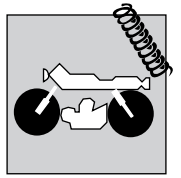


• Inserire nell'asta del pompante (32) il guidamolla (24); il guidamolla va inserito con la parte di diametro minore rivolta verso il tampone di fondo.

• Avvitare a fondo il controdado (23) senza serrare.



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



• Spingere il pompante preassemblato (23) fino alla battuta con il tubo portante (5).

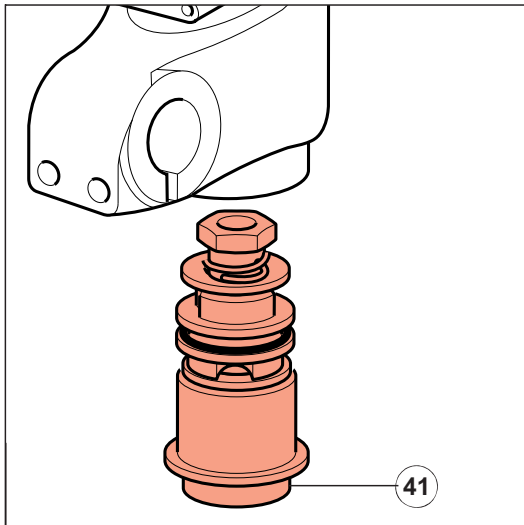
• Avvitare a mano la valvola di fondo

• Introdurre l'attrezzo R5081AA all'interno dello stelo in maniera tale da bloccare la rotazione della custodia; per ottenere il bloccaggio occorre che l'asola ricavata all'estremità inferiore dell'attrezzo vada ad inserirsi perfettamente nell'esagono della custodia.

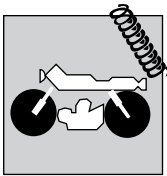


ATTENZIONE

Nella parte superiore dell'attrezzo sono presenti due fori diametralmente opposti nei quali è possibile inserire un perno per facilitarne il bloccaggio. Tuttavia l'attrezzo non deve essere ruotato per alcun motivo ma solamente utilizzato per tenere fermi i componenti interni allo stelo.



• Con chiave a bussola da 21 mm, avvitare la valvola di fondo (41) alla coppia prescritta (vedi Tabella Coppie di serraggio).



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

RIEMPIMENTO OLIO

È disponibile a ricambio l'attrezzo R5051AC, che avvitato sulla parte terminale dell'asta ne facilita il recupero dall'interno del portastelo.

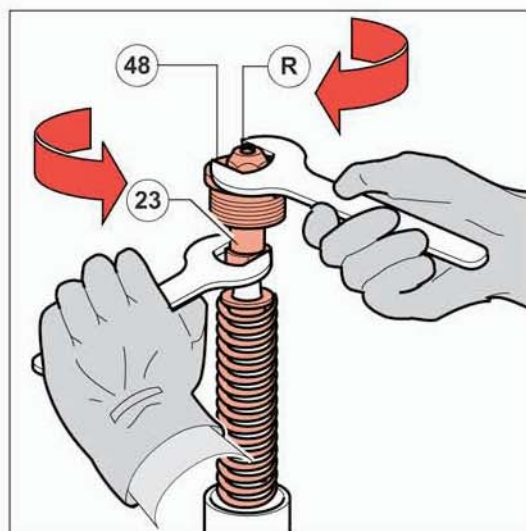
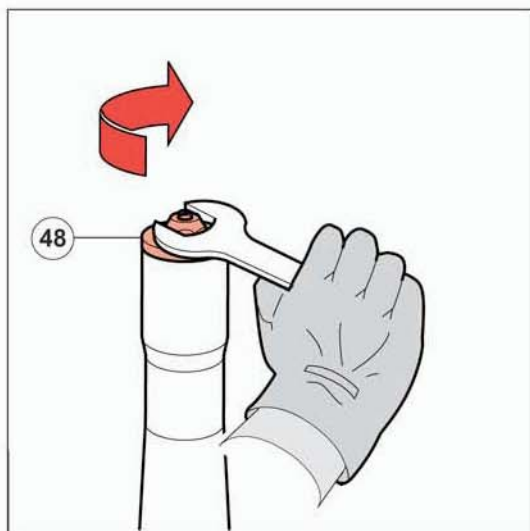
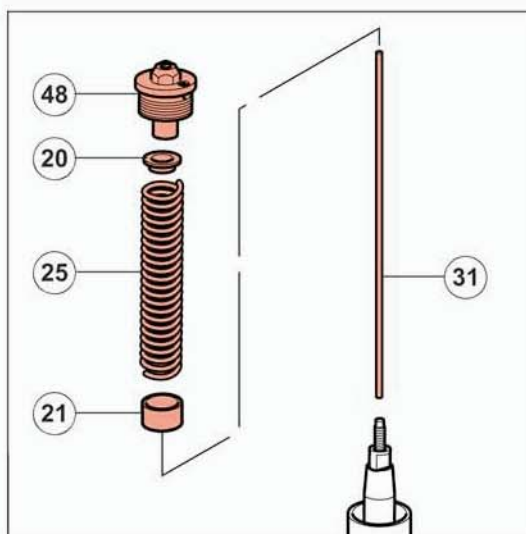
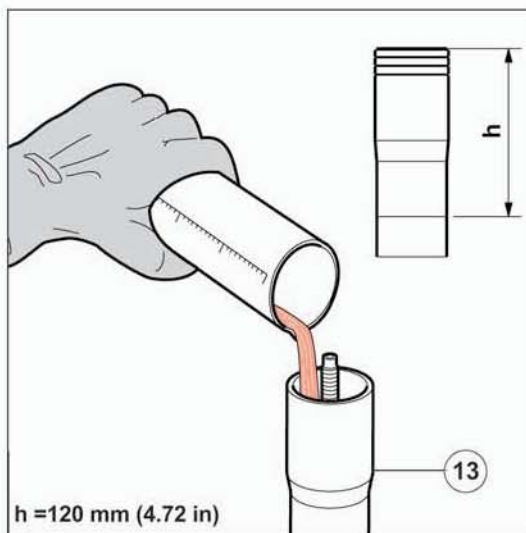
- Sollevare completamente il portastelo sul tubo portante.
- Preparare in un misurino graduato la quantità di olio da versare nello stelo.

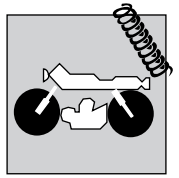
QUANTITÀ DI OLIO IN OGNI STELO: 725cm³

- Versare all'interno del portastelo (13) circa 2/3 dell'olio necessario, quindi effettuare alcune pompate per eliminare l'aria.
- Procedere fino a versare la quantità necessaria.
- Abbassare il portastelo sul tubo portante fino alla battuta del raschiapolvere sul piede portaruota.
- Attendere alcuni minuti e verificare il volume aria ed eventualmente ripristinare il livello.

Un volume d'aria inferiore o superiore, o un tipo di olio diverso da quello prescritto possono modificare il comportamento della forcella in ogni sua fase.

- Sollevare il portastelo (13) sul tubo portante (5).
- Inserire l'asta interna di rinvio del registro (31).
- Inserire il tubetto di precarica (21), la molla (25) e lo scodellino guidamolla (20).
- Avvitare a fondo il tappo di chiusura (48).
- Svitare completamente la vite di registro (R), corrispondente al registro aperto.
- Utilizzando due chiavi da 19 mm stringere il controdado (23) sul tappo (48) alla coppia prescritta (vedi Tabella Coppie di serraggio).
- Sollevare il portastelo sul tubo portante.
- Serrare, con la chiave da 19 mm, alla coppia prescritta (vedi Tabella Coppie di serraggio), il tappo di chiusura (48) sul portastelo.
- Ripristinare la corretta taratura agendo sulla vite di registro (R) (vedi paragrafo "Tarature").





RIMONTAGGIO FORCELLA SUL MOTOCICLO

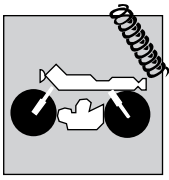


ATTENZIONE

L'installazione della forcella sul telaio deve essere eseguita rispettando le specifiche del Costruttore del motociclo per quanto riguarda gli organi di sterzo, di frenatura e il fissaggio della ruota. Un montaggio non corretto può pregiudicare la sicurezza e l'incolumità del pilota.

Per un corretto funzionamento della forcella la ruota deve essere installata sulla forcella nella seguente maniera:

- Inserire il perno attraverso il portaruota destro, la ruota e il portaruota sinistro.
- Avvitare il dado del perno sul lato sinistro e serrare a fondo.
- Fare compiere alcune escursioni complete agli steli della forcella.
- Serrare le due viti del portaruota destro con sequenza 1-2-1.




TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

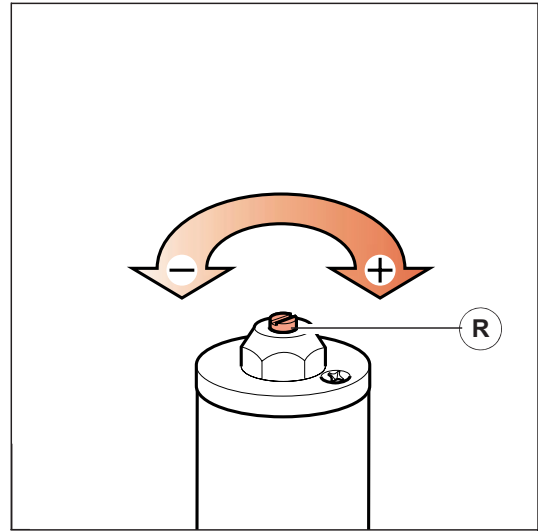
TARATURE

REGISTRO ESTENSIONE

La taratura del freno in estensione (o freno di ritorno) può essere eseguita, agendo sulla vite di registro (R) presente sui tappi superiori di entrambi gli steli.

 Per modificare la taratura del freno in estensione partire sempre dalla posizione di tutto chiuso (registro completamente girato in senso orario). Ogni posizione del registro è identificata da un "click".

- Ruotando, servendosi di un cacciavite con impronta adeguata, il registro (R) in senso orario si aumenta la frenatura idraulica di ritorno, rendendo in questo modo la forcella più lenta nella fase di ritorno.
- Ruotando, servendosi di un cacciavite con impronta adeguata, il registro (R) in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica di ritorno, rendendo in questo modo la forcella più reattiva nella fase di ritorno.




ATTENZIONE

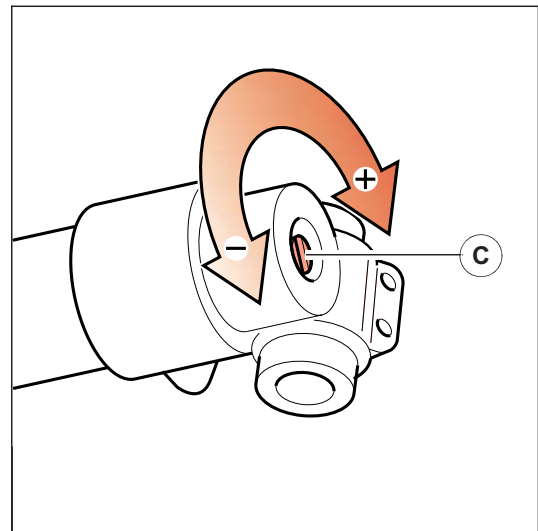
Non forzare oltre i fincorsa il registro (R).

REGISTRO COMPRESIONE

La taratura del freno in compressione può essere eseguita, agendo sulla vite di registro (C) presente nella parte inferiore di ogni stelo.

 Per modificare la taratura del freno in compressione partire sempre dalla posizione di tutto chiuso (registro completamente girato in senso orario). Ogni posizione del registro è identificata da un "click".

- Rimuovere il tappo di protezione in plastica.
- Ruotando, servendosi di un cacciavite con impronta adeguata, il registro (C) in senso orario si aumenta la frenatura idraulica di compressione, riducendo a parità di sollecitazione la corsa compiuta dalla forcella.
- Ruotando, servendosi di un cacciavite con impronta adeguata, il registro (C) in senso antiorario si riduce la frenatura idraulica di compressione, rendendo la forcella più cedevole di fronte alle asperità del terreno.



ATTENZIONE

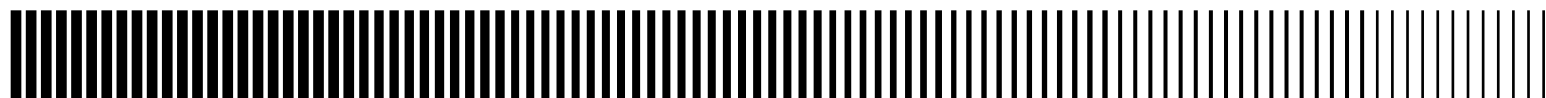
Non forzare oltre i fincorsa il registro (C).

- Rimontare il tappo di protezione in plastica.

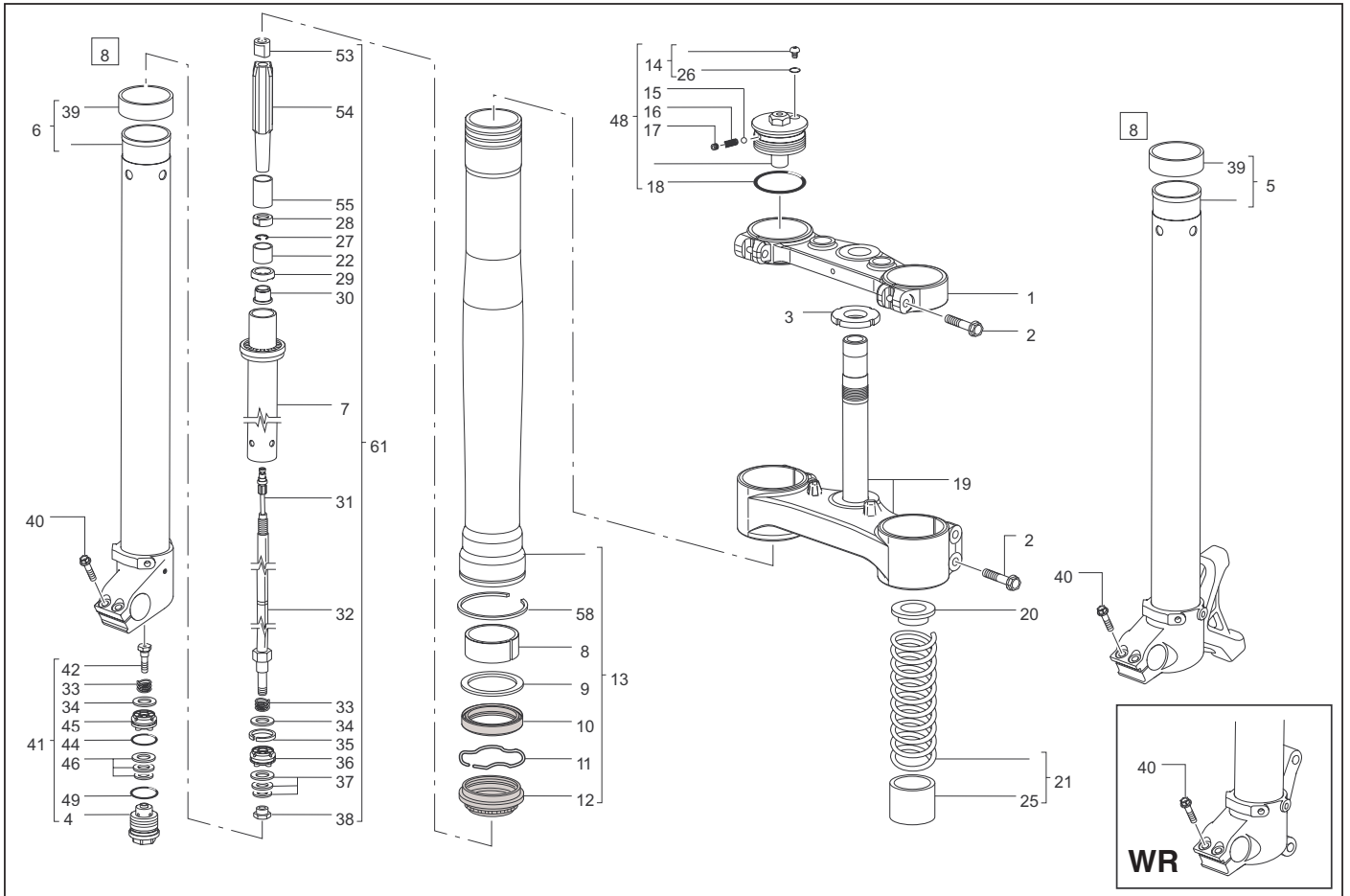
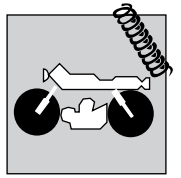
TARATURE STANDARD

Compressione: 12 scatti

Estensione: 12 scatti



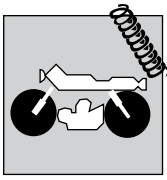
**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Front suspension 2009

The front suspension unit is a MARZOCCHI "U.S.D." telescopic hydraulic fork with advanced axle; the diameter of the stem is 50 mm .
 The thermal excursion of the wheel on the legs axis is 300 mm





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



GENERAL

Telehydraulic upside down fork, with advanced axle.

This fork is based on a multivalve damping system and spring for static load. The compression hydraulic damping is made through a special valve located in each fork's leg lower area, whereas the rebound hydraulic damping is made through a cartridge located inside each stanchion. Each fork's leg is provided with external adjusters for the compression and extension adjustment. On both fork's legs upper cap you can find a screw for the slider inner air bleed.

Stanchion tubes: Made of special, chromed, high- resistance steel, with a special hardening surface treatment (TIN).

Sliders: Made of CNC aluminium alloy, anodised and polished inside.

Sliding bushings: With Teflon facing, free from static friction.

Seals: Computer designed seal rings guarantee the best seal under compression and the minimum friction during rebound.

Springs: Made of steel, they are available in different stiffness (K). For more detailed information please refer to Table 4 - Springs.

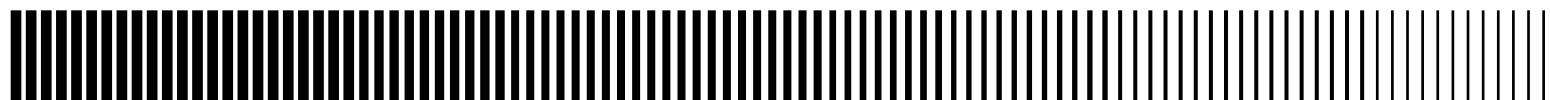
Oil: MARZOCCHI with special formula. It eliminates the formation of foam and keeps the viscosity characteristics unchanged in any working condition; free from static friction.

For very cool climate use oil MARZOCCHI SAE 5 Art. 55 00 03.

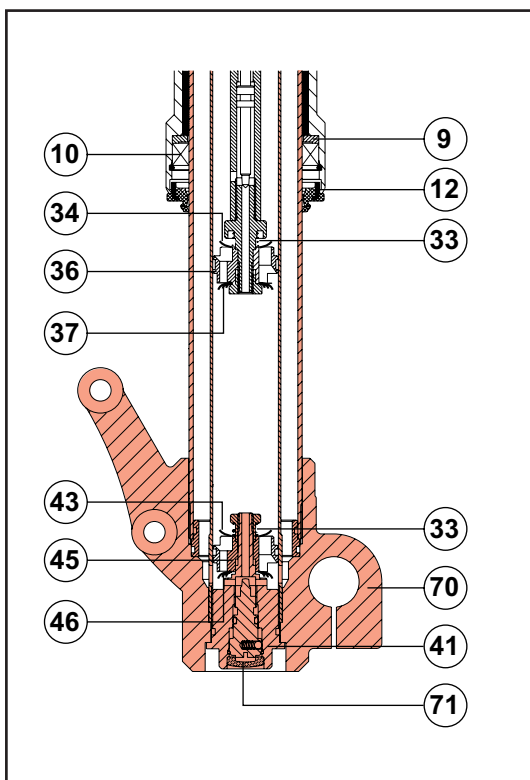
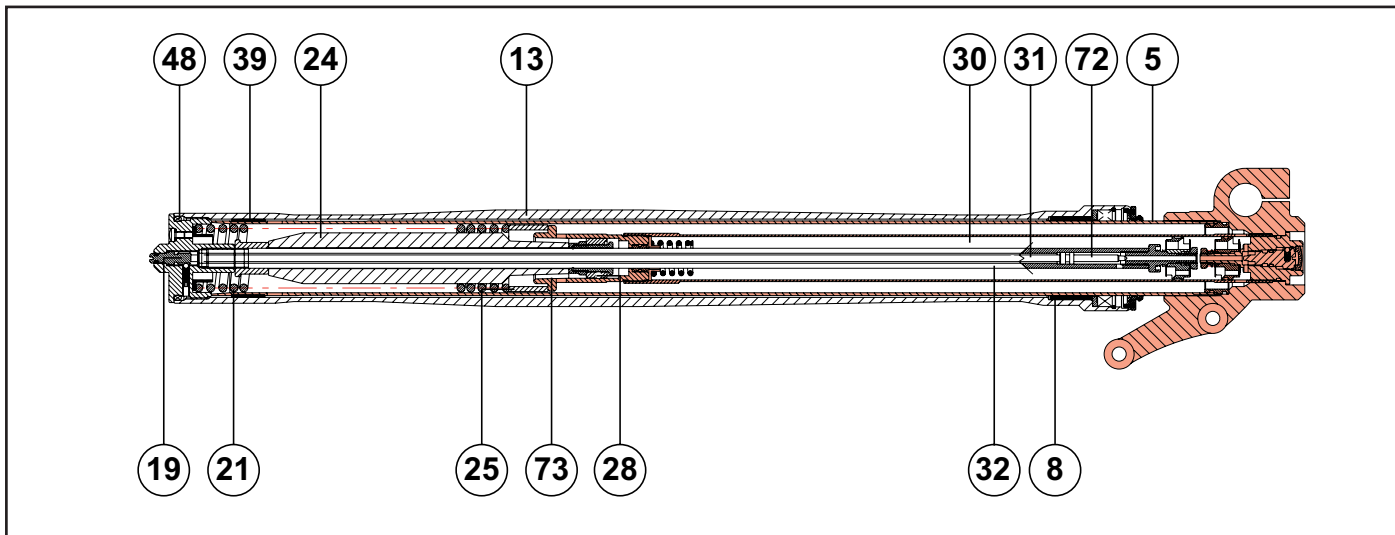
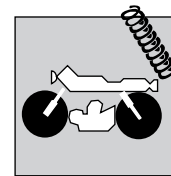
SPRING TABLE

The static load of the fork is determined by the spring, positioned at the top of each leg: by changing either spring features or pre-load sleeve length a different suspension behavior is obtained without changing the hydraulic features. The following table describes the "spring+pipe" kit available as spare part.

COSTANT K (N/mm)	CODE
4,5	8000 H1062



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



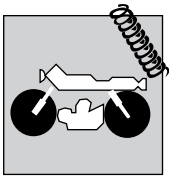
COMPONENTS OF THE FORK

The fork is based on a multivalve damping system that is exactly the same on both fork's legs. Each fork's leg is therefore a complete suspension system which you must refer to when adjusting any part of the fork.

- 5) Stanchi on tube
- 8) Lower sliding bushing
- 9) Spring cup
- 10) Oil seal
- 12) Dust seal
- 13) Outer slider
- 19) Compression adjustment screw
- 21) Spring
- 24) Spring guide
- 25) Pre-load tube
- 28) Foot buffer
- 30) Cartridge body
- 31) Inner rod
- 32) Pumping element rod
- 33) Washers recall spring
- 34) Rebound piston washer
- 36) Pumping element piston
- 37) Rebound damping piston washers stack
- 39) Upper sliding bushing
- 41) Bottom valve
- 43) Compression valve washer
- 45) Bottom valve piston
- 46) Compression damping piston washers' stack
- 48) Cap
- 70) Wheel axle clamp
- 71) Rebound adjustment screw
- 72) Conic pin
- 73) Body cap

In order to better understand how the fork works, in the figure here beside the moving parts holding the wheel are indicated with different colours (background highlighted) from those that remain fixed to the motorcycle frame (light background).





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

GENERAL RULES FOR A PROPER OVERHAULING

- After a complete breakdown, always use new, original Marzocchi seals when reassembling.
- To tighten two bolts or nuts that are near each other, always follow the sequence 1- 2- 1 using a torque wrench; respect the indicated tightening torques (see Table 1 - Tightening Torques).
- Never use flammable or corrosive solvents to clean the parts, as these could damage the seals. If necessary use specific detergents that are not corrosive, not flammable or have a high flash point, compatible with the seals materials and preferably biodegradable.
- Before reassembling, always lubricate the parts of the fork in contact.
- If you are planning not to use your fork for a long time, always lubricate the forks components that are in contact with some fork's oil.
- Never pour lubricants, solvents or detergents which are not completely biodegradable in the environment; these must be collected and kept in the relevant special containers, then disposed of according to the regulations in force.
- Always grease the seals lips before reassembling.
- Use only metric spanners, not imperial spanners, which may have similar sizes, but can damage the bolts and make it impossible to unscrew them.
- Use the correct size and sort of screwdriver to unscrew slotted or crosshead screws.
- When using a screwdriver to assemble or disassemble metal stop rings, o- rings, sliding bushings or seal segments, avoid scratching or cutting the components with the screwdriver tip.
- Only proceed to maintenance/ overhaul operations if you are sure you are able to do it and you have got the right tools to do so. If this is not the case, or if you are unsure, please contact an authorized service center, where specialized technicians with the right tools and original spare parts will service and overhaul your fork, putting it back into its original working conditions.
- Only use original spare parts.
- Before servicing/ overhauling make sure you have all the spare parts you need for the complete overhaul of both the fork legs (n° 2 oil seals, n° 2 dust seals, n° 2 piston segments).
- Work in a clean, ordered and well- lit place; if possible, avoid servicing outdoors.
- Before servicing the fork, we recommend washing the motorcycle thoroughly and in particular washing the fork well.
- Carefully check there are no metal shavings or dust in the work area.
- We recommend overhauling one fork leg at a time.
- Do not modify the components of the fork.

INSTRUCTIONS FOR CLAMPING IN THE VICE

For some maintenance procedures you may have to use the vice to clamp some components of the fork.

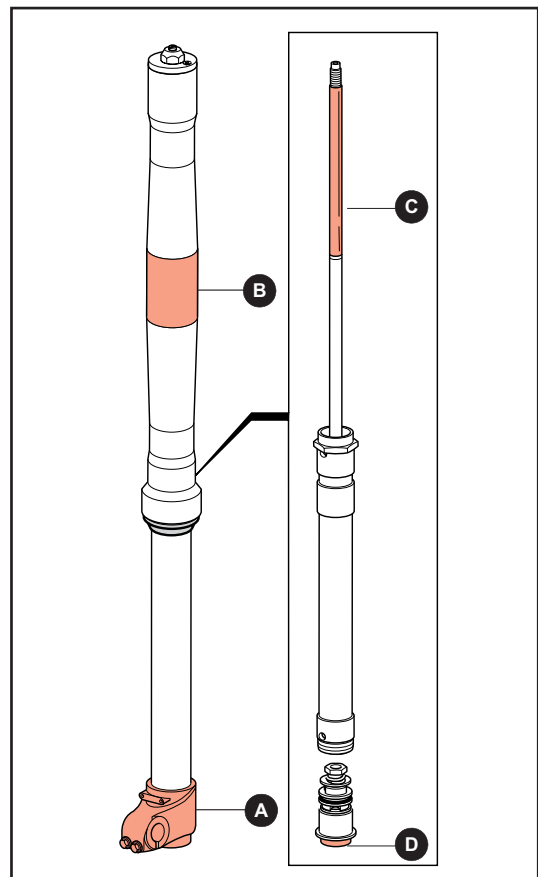
WARNING
 The incorrect use of the vice can cause irreparable damage to the fork.

Scrupulously follow the instructions below:

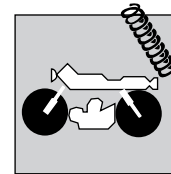
- Limit the use of the vice to those operations where the use of the same is absolutely necessary;
- Use a vice with padded jaws;
- Avoid over tightening the vice;
- Avoid clamping parts of the fork where even slight ovalization could damage the part;

The figure shows the zones recommended for fixing the fork in the vice.

- A - Wheel axle clamp
- B - Slider in the steering crown fixing zone
- C - Top part of pumping element rod above the seat of the spring guide stop ring.
- D - Bottom valve spanner seizing



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Problems - Possible causes - Solutions

This paragraph indicates some of the problems which may arise during the working life of the fork, as well as the possible causes of these problems and any solutions to the same. Always consult this Table before working on the fork.

PROBLEM	CAUSE	SOLUTION
Oil leaking from the oil seal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Worn oil seal 2. Scratched stanchion tube 3. Dirty oil seal 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Replace the oil seal 2. Replace the stanchion tube and the oil seal 3. Replace the oil seal, the dust seal and the oil
Oil leaking from the bottom of the fork leg	<ol style="list-style-type: none"> 1. Damaged bottom valve O- ring 2. Bottom valve loose 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Replace O- ring 2. Tighten bottom valve
Loss of sensitivity	<ol style="list-style-type: none"> 1. Worn sliding bushings 2. Old oil 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Replace the sliding bushings 2. Change the oil
Fork legs not sliding properly	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fork legs not aligned correctly 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Loosen the wheel axle and align the fork correctly (see Par. 4. 2)
The fork does not react to adjustment variations	<ol style="list-style-type: none"> 1. The pin inside the rod is stuck 2. The adjustment screw is stuck 3. Impurities in the oil 4. Valves are blocked with impurities 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Clean or replace rod 2. Take off and clean adjustment screw 3. Change the oil making sure the forks' inside components are properly cleaned 4. Change the oil making sure the forks' inside components are properly cleaned
Fork is too smooth with any adjustment	<ol style="list-style-type: none"> 1. Oil level too low 2. Too soft or damaged spring 3. Oil viscosity too low 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Re- establish correct oil level 2. Replace the spring 3. Re- establish correct oil level
Fork is too stiff with any adjustment	<ol style="list-style-type: none"> 1. Oil level too high 2. Oil viscosity too high 3. Too hard spring 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Re- establish correct oil level 2. Replace the oil with a lower viscosity one 3. Replace the spring

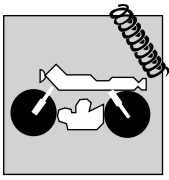
General maintenance operations

	Use			
	Intense		Normal	
	Tout terrain	Road	Tout terrain	Road
Check screws tightening up to required torque	Check screws tightening up to			
Clean the dust seal	Before every ride	Before every ride	After every use	After every use
Change the oil	6 hours	20 hours	30 hours	60 hours
Replace the sealing rings	6 hours	20 hours	30 hours	60 hours



If the fork is used on mudded or sandy grounds, the maintenance operations shall be carried out more frequently 30% .





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

You can find the reference numbers of this chapter about the explored view of the fork on pag. 6.

CLEANING THE DUST SEAL (FIG. 5)

This operation can be carried out with the fork installed on the motorcycle.

Dismantling

- Carefully clean the stanchion tube (6) before carrying out this operation.
- With a small screwdriver prize the dust seal (12) off the slider (13), without scratching the stanchion tube.
- Slide the dust seal along the stanchion tube and clean inside the dust seal and its seat on the slider with a jet of compressed air.

WARNING
Never use metal tools to clean any particles of dirt

- Compress the fork legs slightly and remove any traces of dirt from the stanchion tubes.
- Lubricate the dust seal and the visible surface of the oil seal with silicon grease.

Re- assembly

- Re- assemble the dust seal (12) in its seat, pressing it home with your hands.

Bleeding the air

This operation must be carried out with the fork assembled on the motorcycle and with the fork's legs fully extended (front wheel off the ground).

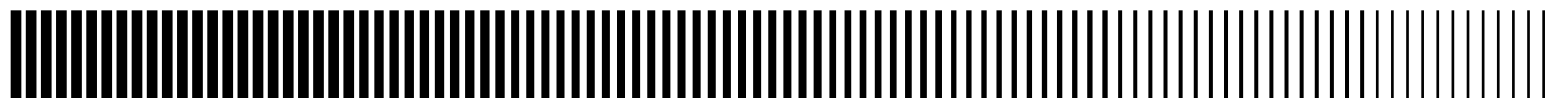
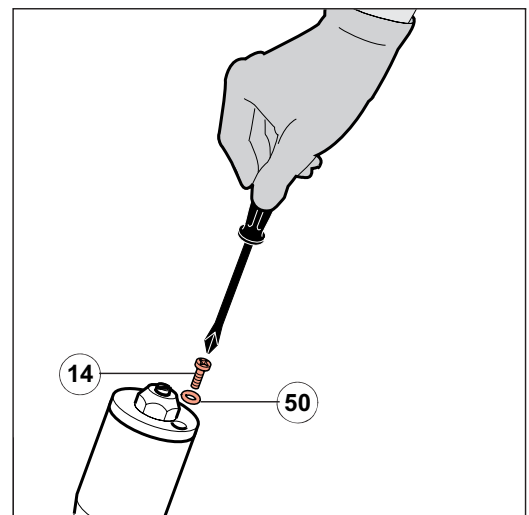
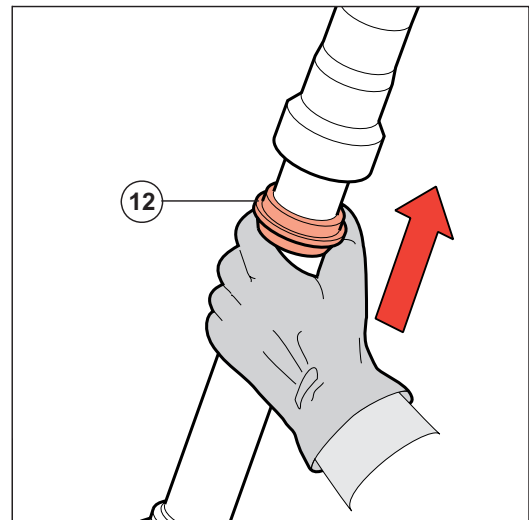
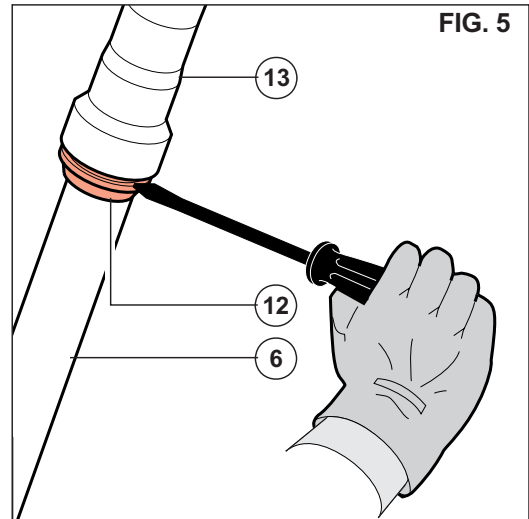
The pressure generated by the air that can get into the fork legs while the motorcycle is being used and which, due to the special shape of the oil seals remains trapped inside, can cause the fork to malfunction.

Dismantling

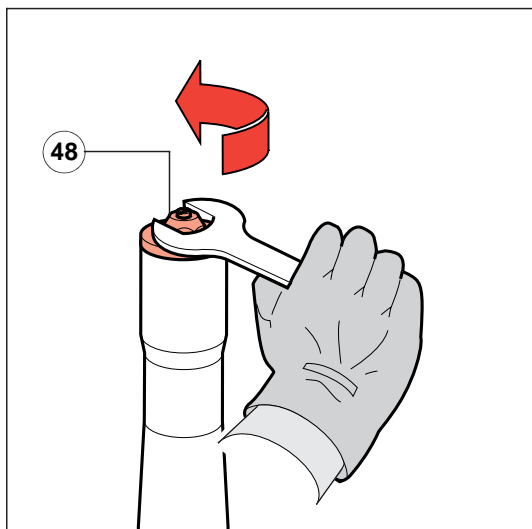
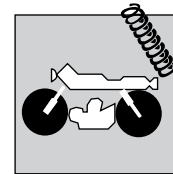
- Monthly or after every race use a crosshead screwdriver to unscrew the air bleed screw (14) in both the fork legs on the top part of the slider, to drain the pressure that can build up inside.
- Check the state of the oil seal (50); replace if necessary.

Re- assembly

- Tighten the air bleed screw (20) to the recommended torque (see Table 1 - Tightening torques), being careful not to damage the oil seal (50).



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Draining the oil



WARNING

This operation cannot be carried out with the fork installed on the motorcycle.



We recommend loosening the fork cap a little before removing the fork leg from the fork yokes.

- Remove the fork leg from the fork yokes according to the procedure in the motorcycle owner's manual.
- Clamp the fork leg in the vice.
- Remove the fork cap (48) with the 19 mm spanner.
- Slowly lower the slider on the stanchion tube.

- Push the guide spring cap (20) and the spring (21) downwards, so that you can reach the locknut (23) with the 19 mm spanner.
- Holding the locknut (23) with A 19 mm spanner, use another 19 mm spanner to unscrew the fork cap (48) completely.

- Remove the fork cap (48), the guide spring cap (20), the spring (21) and the preload tube (25).
- Remove from the rod's edge (32), the adjustment return inner rod (31).
- Free the fork leg (5) from the vice and tip it into a container of a suitable size to drain the oil; pump the fork to help the oil flow out.



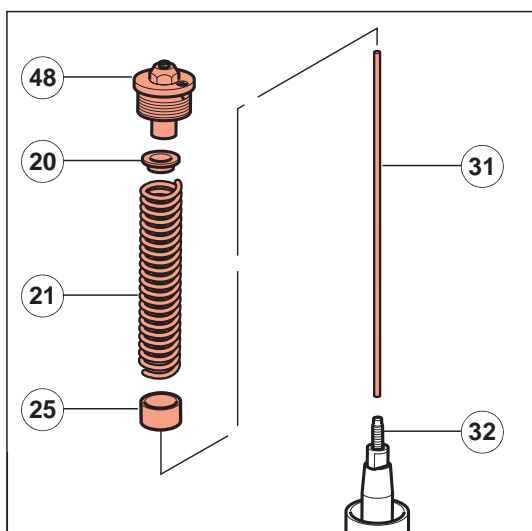
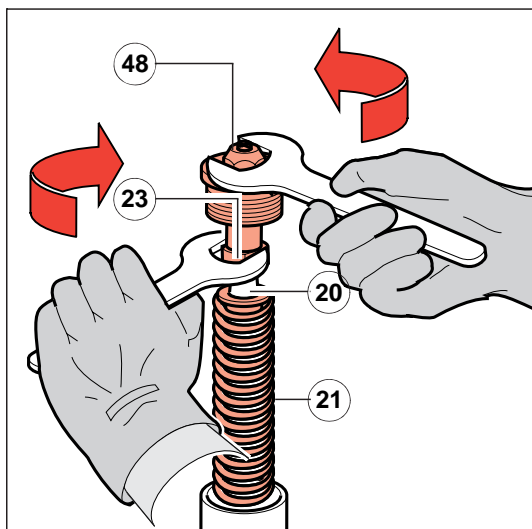
The R5051AC is available as spare part: if you tighten it on the rod's edge, you can make the rod extraction from the inner part of the slider easier.

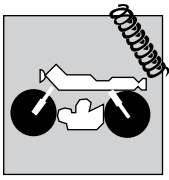


Check appearance, density and quality of the old oil to get an idea of the oil seal and guiding elements condition. If the oil is dense and dark with solid particles in it, you will have to replace the guide bushings and the sealing elements.



Paragraph 4.11 describes the procedure for assembling and filling with oil.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

BRAKING DOWN THE PUMPING ELEMENT AND THE BOTTOM VALVE

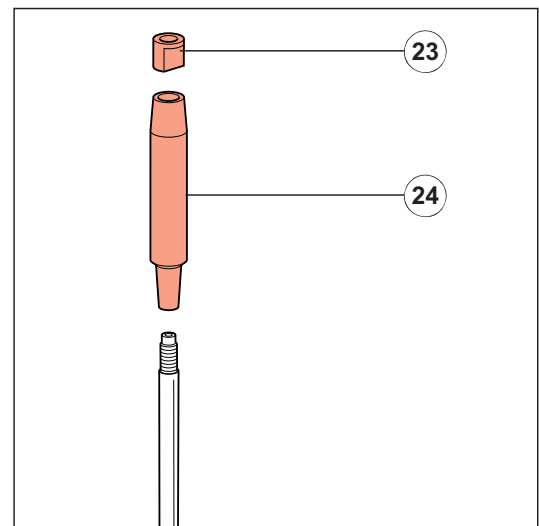
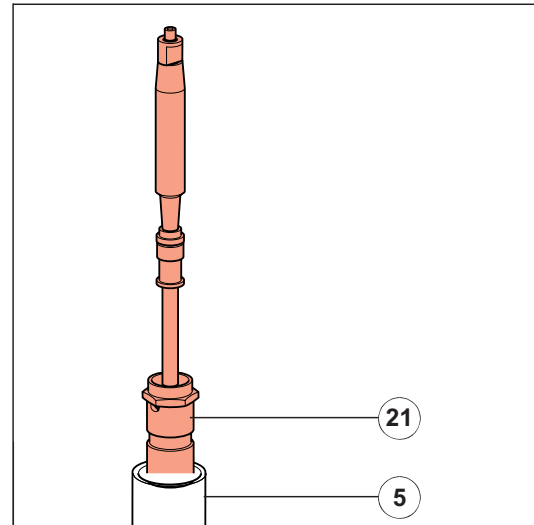
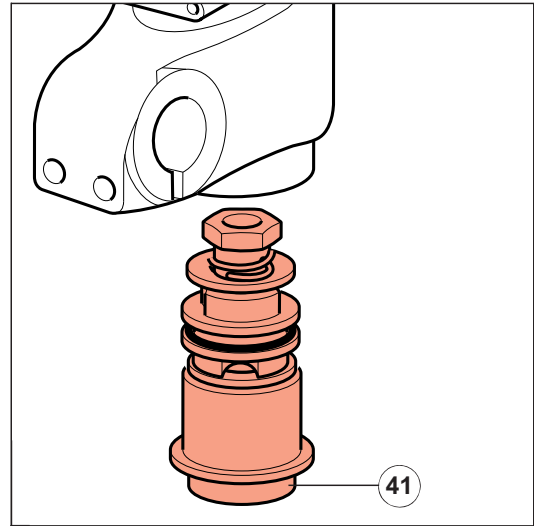
WARNING This operation must be done only after having drained all of the oil out of the fork leg.

- Clamp the wheel axle clamp in the vice.
- Insert the R5081AA tooling inside the fork leg in a way that you can block the body rotation; to do so, the slot obtained at the tooling lower edge must be perfectly inserted into the body hexagon.

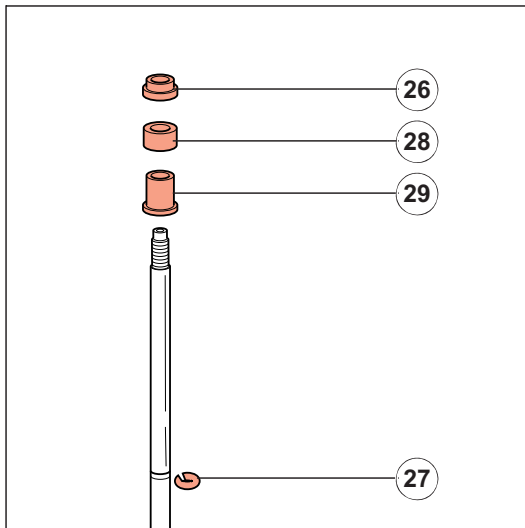
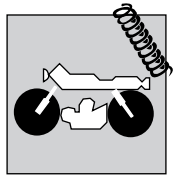
WARNING In the tooling upper part there are two opposite holes where you can insert an axle to make the blocking easier. However, the tooling must not be rotated in any case, but only used to hold the fork leg inner parts.

- Using the 21 mm tube wrench unscrew the bottom valve (41).
- Remove the bottom valve set (41).
- Take off the damping set (21) from the stanchion tube (5).

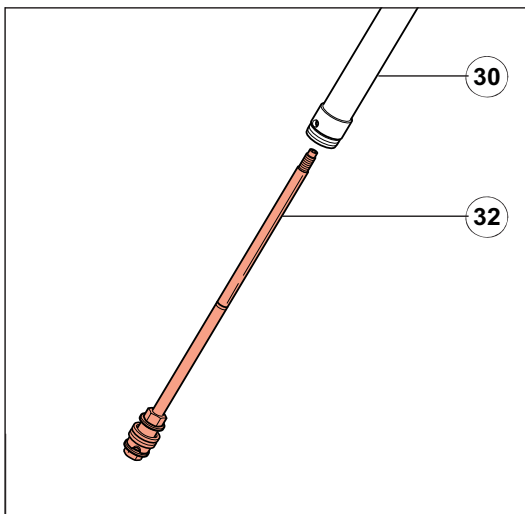
- Unscrew and remove the locknut (23) and take off the guide spring (24).



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



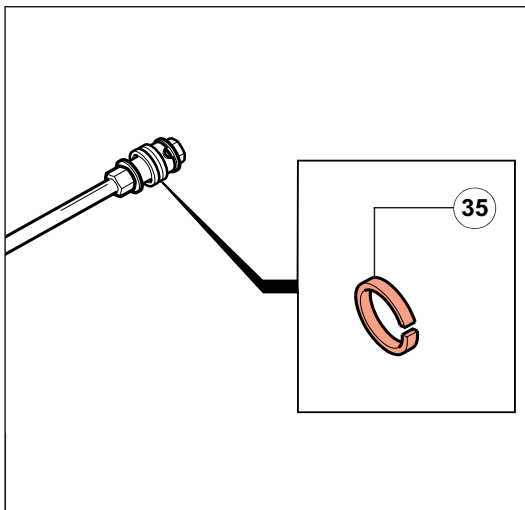
- In order to be able to act on the pumping element you will need to remove the foot buffer components: hold the foot buffer nut (26) using a 18 mm spanner and unscrew the push rod (29) with a 17 mm hexagonal spanner.
- Remove the upper nut (26) and the foot buffer (28).
- Using a small screwdriver prize the stop ring (27) off the rod.
- Remove the stop ring (27) and the push rod (29) off the rod.



- Push the rod (32) towards the inside area of the body (30) to be able to slide the complete pumping element out, starting from the bottom.



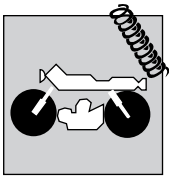
The pumping element can be completely overhauled and adjusted. Paragraph 4. 8 shows how to overhaul and modify the pumping element setting



- Verify the segment (35) wear.



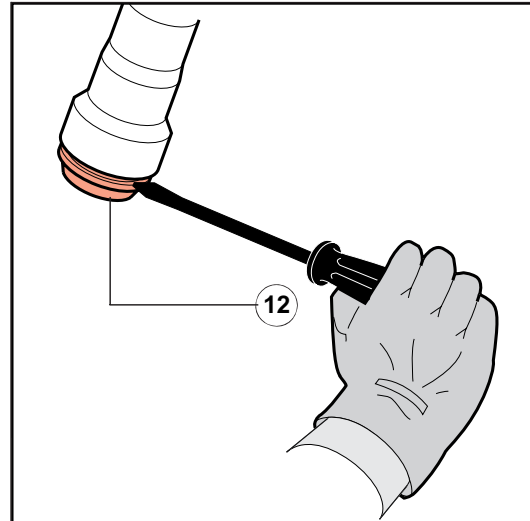
Paragraph 4.10 shows how to re- assemble the pumping element and the bottom valve.



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

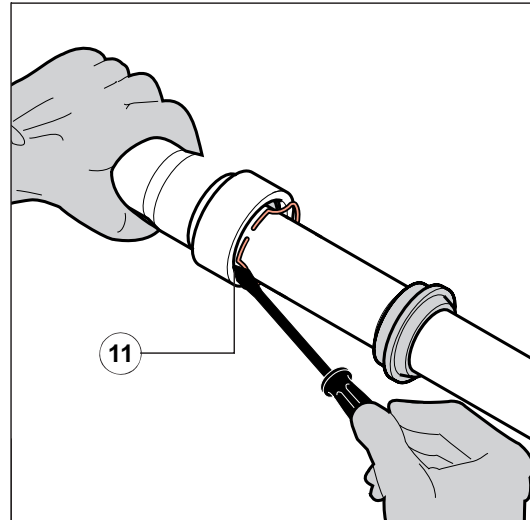
BRACING DOWN THE FORK LEG – SLIDER AND REMOVING THE OIL SEALS

• Remove the dust seal (12) from its seat, using a small flat- tip screwdriver.



• With the same screwdriver remove the metal stop ring (11).

• Pull the stanchion tube (6) out of the slider (13); to separate these two elements you will have to pull hard. With this operation the oil seal (10), the spring cup (9) and the bottom guide bushing (8) will be removed from the slider.

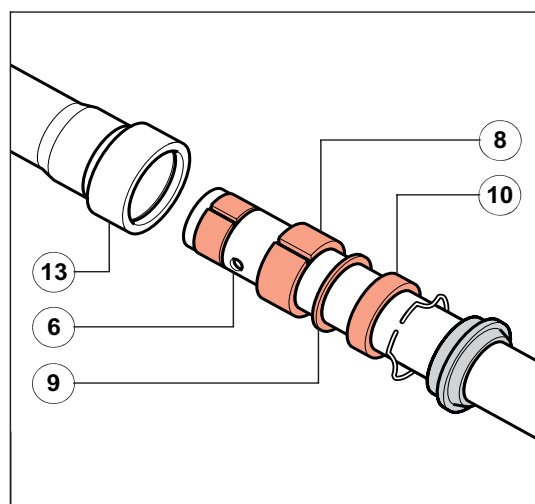
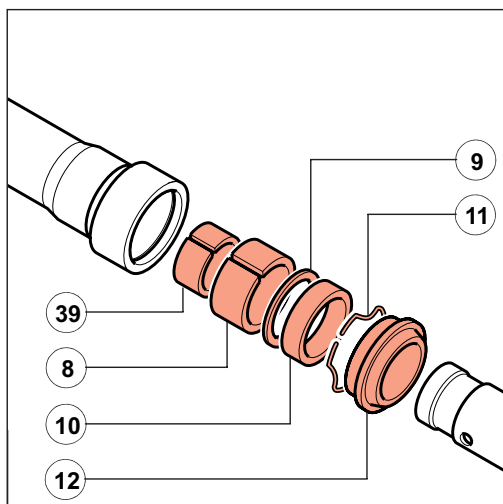


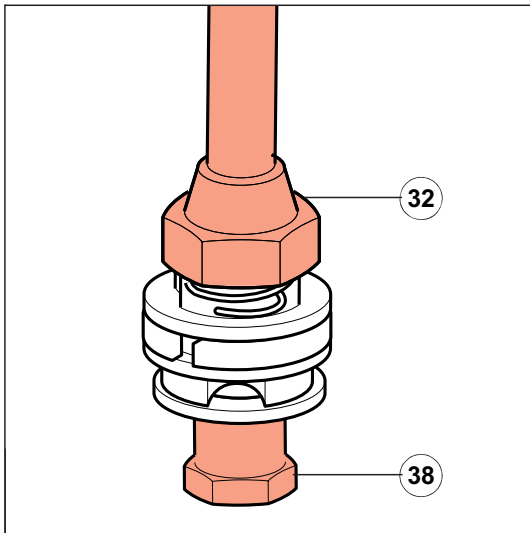
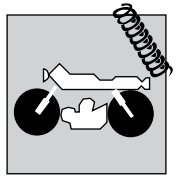
• Remove the top guide bushing (39) by hand. If this operation is difficult by hand, use a flat-tip screwdriver in the bushing groove.

• Remove the bottom guide bushing (8), the spring cup (9), the oil seal (10), the stop ring (11) and the dust seal (12) from the stanchion tube.

WARNING
The old oil seals and dust seals must not be used again.

Paragraph 4.9 describes the procedure for assembling the seal elements and re-assembling the fork leg -slider.



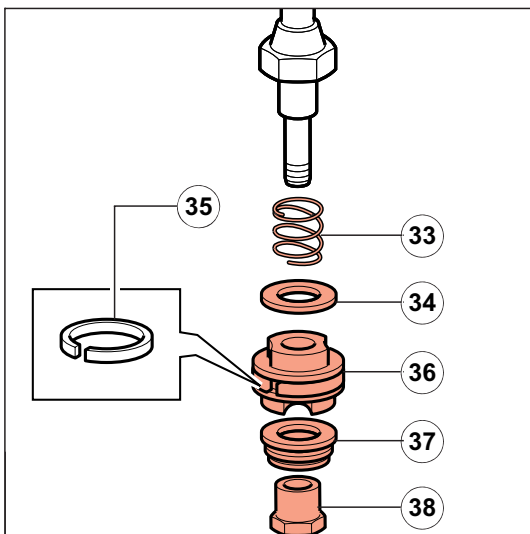


OVERHAULING AND MODIFYING THE CARTRIDGE AND BOTTOM VALVE SETTING

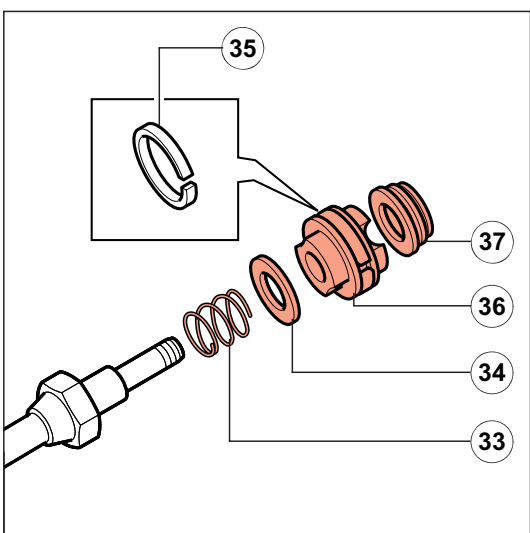
CARTRIDGE OVERHAULING (REBOUND BRAKING)

Dismantling


- CLAMP IN THE VICE THE ROD (32) MILLED AREA.
- Unscrew the nut (38) using a 12 or 13 mm spanner, according to the mounted nut.



- Remove the nut (38), the washer or the washers' stack regulating the rebound (37), the piston (36) complete with the segment (35), the washer (34) and the spring (33), following this order.



Assembling:

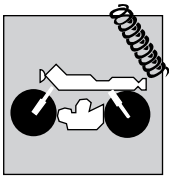
 The washers (37) and the piston (36) are the ones causing the rebound braking. It is possible, if needed, to modify the fork's behaviour during the rebound phase, by replacing the washers (37) and the piston (36) with other components having different characteristics.

 **WARNING**

Utilizzare solamente lamelle e pistoni originali Marzocchi, non modificare i componenti.

- Se necessario sostituire il segmento del pistone (35).
- Inserire, nell'ordine, nella parte terminale dell'asta la molla (33), la lamella (34), il pistone (36) completo di segmento (35), la lamella o le lamelle che regolano l'estensione (37).



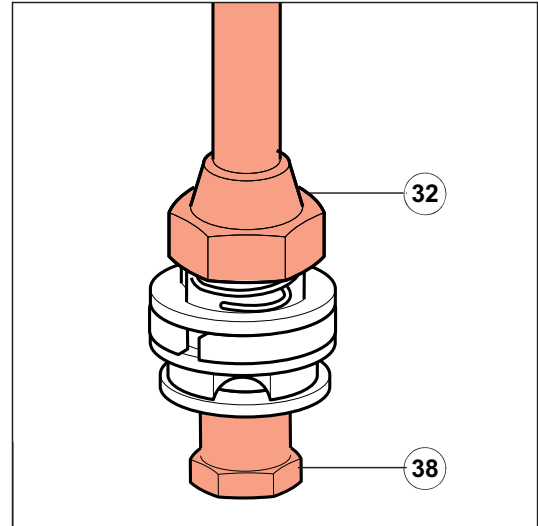


TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

WARNING

The piston must be oriented in a way that the holes having smaller diameter are placed towards the setting washers (37).

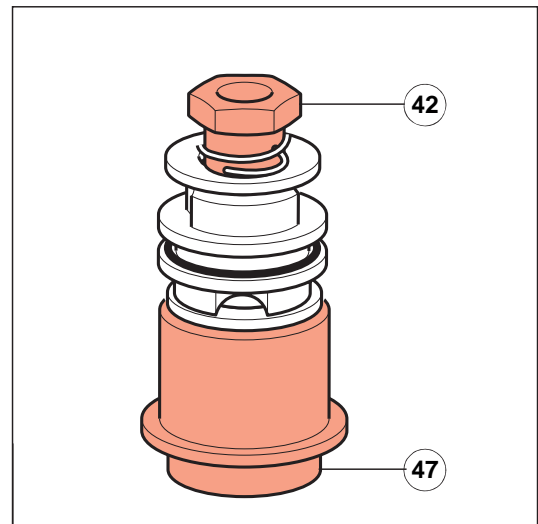
- Tighten the nut (38) manually.
- Clamp in the vice the damping rod (32) milled area.
- Using a proper spanner (12 or 13 mm according to the installed nut) tighten the nut (38) up to the required torque (see Table 1 – Tightening torques).



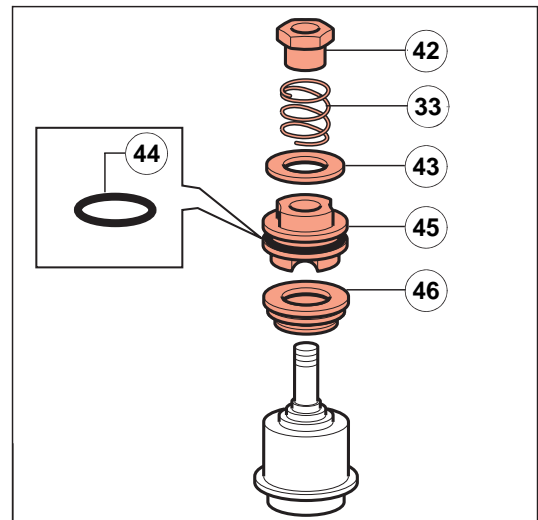
BOTTOM VALVE OVERHAULING (COMPRESSION BRAKING)

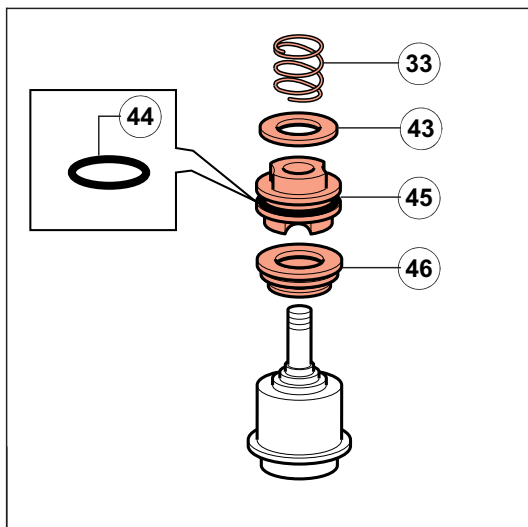
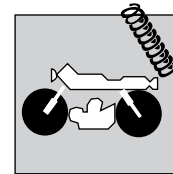
Dismantling

- Clamp in the vice the bottom screw through the spanner seizing (47).
- Using a 13 mm spanner unscrew the nut (42).



- Remove the nut (42), the spring (33), the washer (43), the piston (45) complete with the o-ring (44), the washer or the washers' stack regulating the compression (46), following this order.





Assembling:



The washers (46) and the piston (45) are the ones causing the compression braking. It is possible, if needed, to modify the fork's behaviour during the compression phase, by replacing the washers (46) and the piston (45) with other components having different characteristics.



WARNING

Only use original Marzocchi washers and pistons, do not modify the components.

- Replace the piston o-ring (44) if needed.

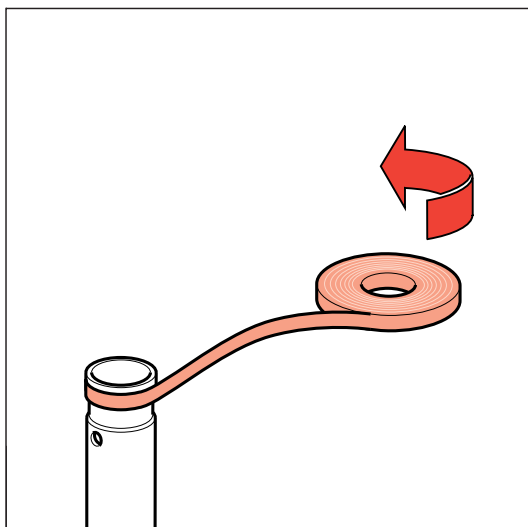
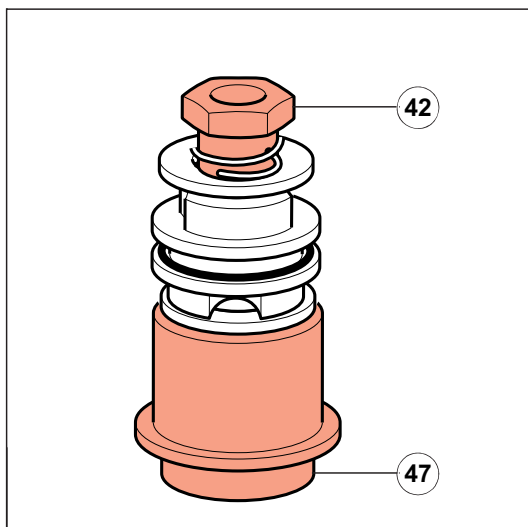
- Insert in the bottom valve the washer or the washers' stack regulating the compression (46), the piston (45), complete with the o-ring (44), the washer (43) and the spring (33), following this order.



WARNING

The piston must be oriented in a way that the holes having smaller diameter are placed towards the setting washers (46).

- Tighten the nut (42) by hand.
- Lock the bottom screw in the vice through the spanner seizing (47).
- Using a 13 mm spanner tighten the nut (42) up to the required torque (see Table 1 - Tightening torques).



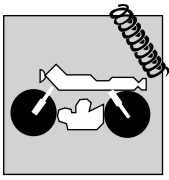
RE-ASSEMBLING THE FORK LEG – SLIDER AND OIL SEALS



The old oil seals and dust seals must not be used again. Before re-assembling, check the conditions of the guide bushings; replace them if they are scratched or grooved. Check the Teflon coating of the guide bushings which must be in a good condition.


- Apply some adhesive tape to the end of the stanchion tube so that it covers the seat of the top bushing.
- Smear the dust seal and the oil seal with some grease.

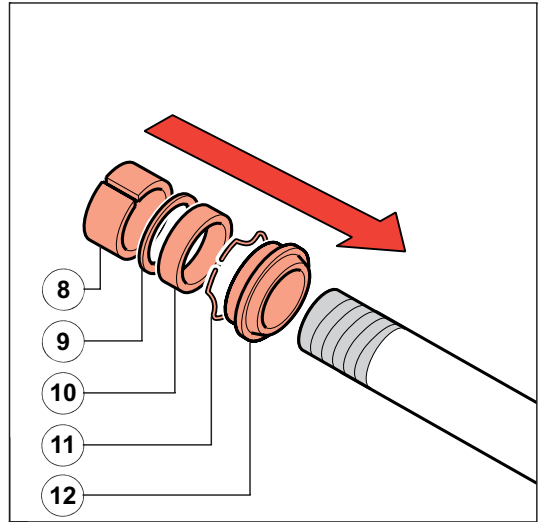




TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS


- Insert the following components in the stanchion tube in this order: dust seal (12), stop ring (11), oil seal (10), spring cup (9) and bottom guide bushing (8).

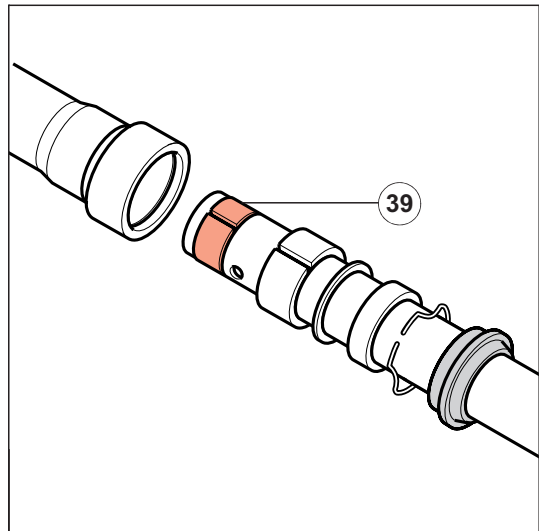
 **WARNING**
Make sure the oil seal (10) is correctly oriented in a way that the hollow side is turned towards the spring cup (9).



- Remove the adhesive tape from the end of the stanchion tube, cleaning any traces of adhesive left on the fork.

- Insert the top guide bushing (39) by hand.

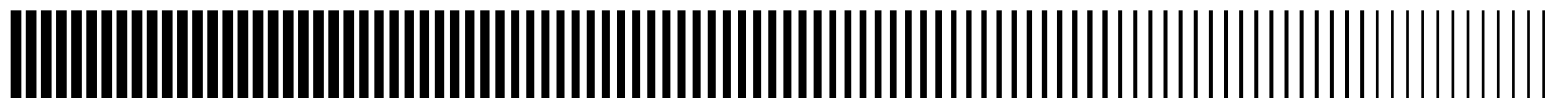
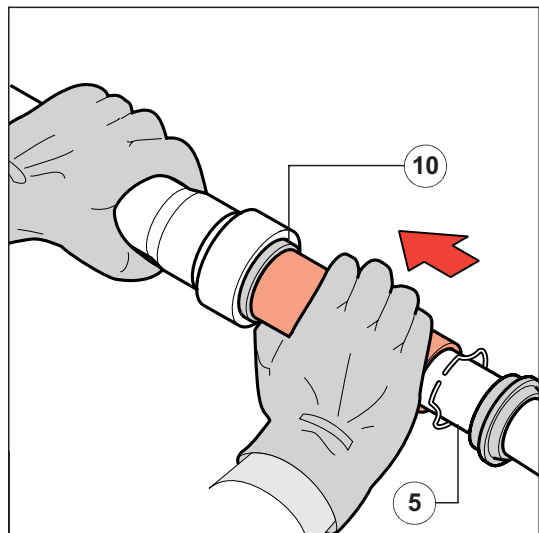
 If this operation is difficult by hand, use a flat- tip screwdriver in the bushing groove.

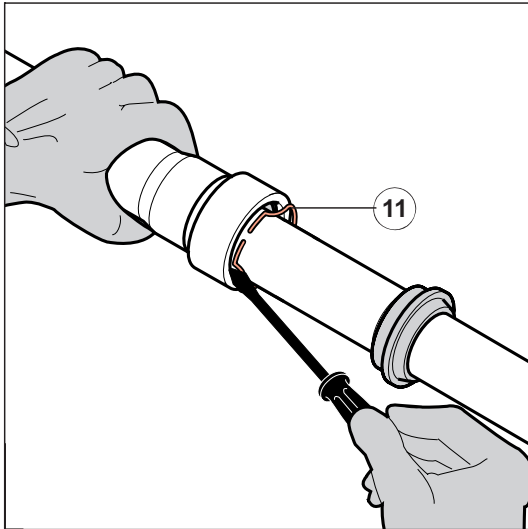
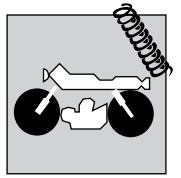


- Delicately introduce the stanchion tube into the slider, being very careful not to damage the top guide bushing.

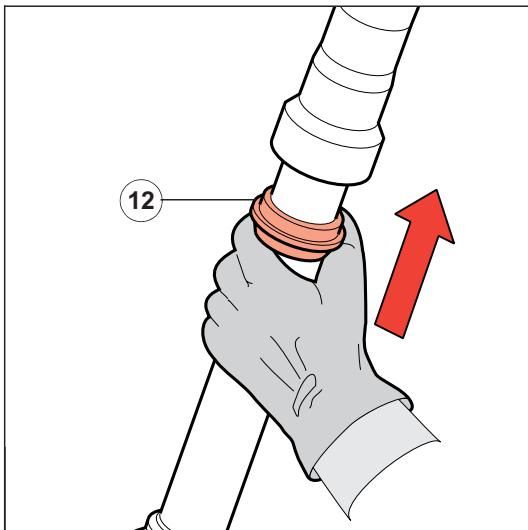
- Guide the bottom guide bushing until it comes into contact with the slider, the spring cup and the oil seal.

- Mount the special introducer on the stanchion tube (5) and use this, by pushing on the oil seal (10), to insert the bottom guide bushing, the spring cup and the oil seal.



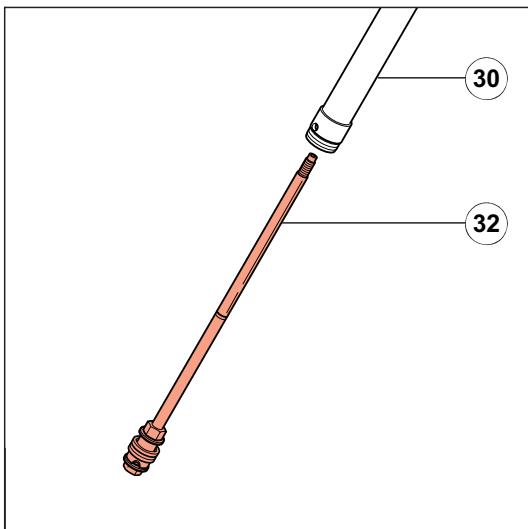


- Mount the stop ring (11) using a small flat- tip screwdriver, checking it fits perfectly into its groove and being very careful not to scratch the stanchion tube.



- Re- assemble the dust seal (12) in its seat, pressing it home with your hands.

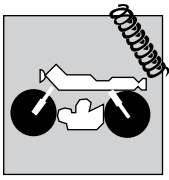
RE- ASSEMBLING THE PUMPING ELEMENT UNIT AND THE BOTTOM VALVE



- Insert the pumping element rod (32) into the body (30)

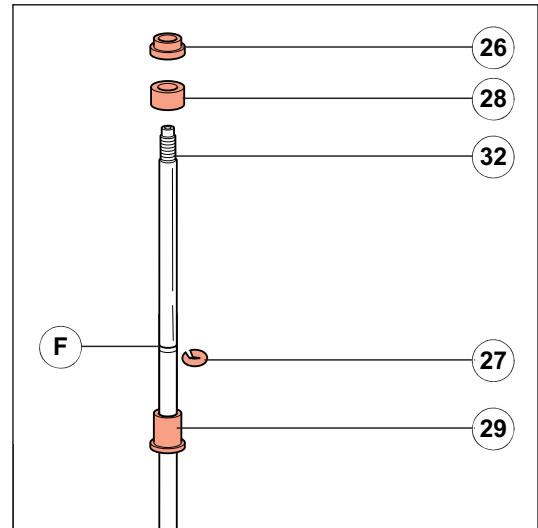


In both pumping elements there is a sealing segment; before the assembling make sure that it is not worn or damaged. Replace if necessary. Take great care and if necessary use a small flat- tip screwdriver to help the pumping element piston into the sleeve. Insert the piston without any interference.

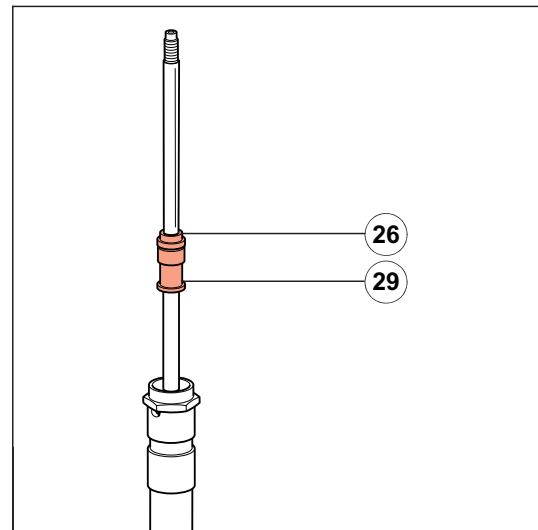


**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

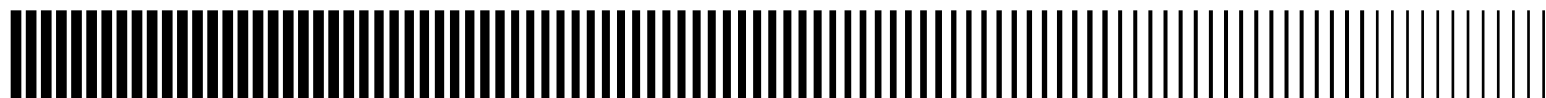
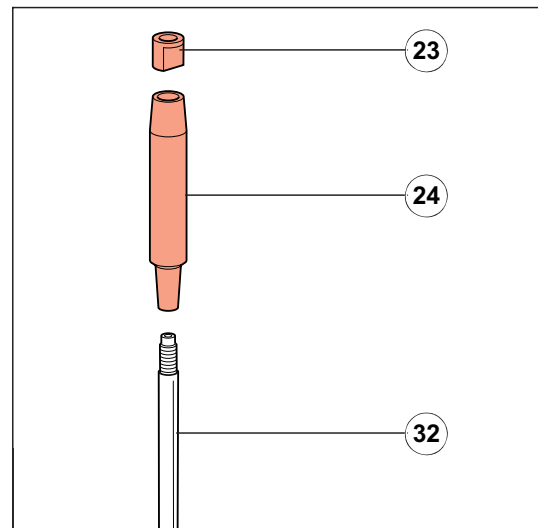
- Insert the foot buffer push rod (29) into the rod (32); this must be done in a way that the spanner seizing side is oriented towards the body (30) and the metal ring seat (F) is exceeded.
- Insert the metal ring (27) into the proper seat (F)
- Bring the push rod (29) into contact with the stop ring.
- Insert the foot buffer (28); this must be inserted keeping the oil flow slots towards the push rod.
- Insert the upper nut (26) and tighten it on the push rod (29).



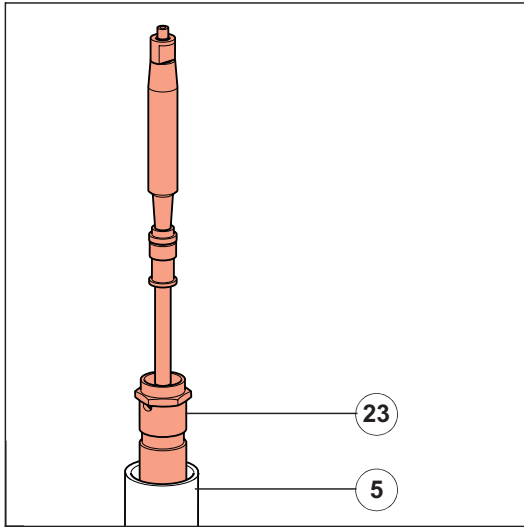
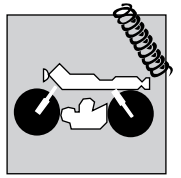
- Hold the nut (26) with a 18 mm spanner and tighten the push rod (29) up to the required torque (see Table 1 - Tightening Torques), using a 17 mm spanner.



- Insert the guide spring (24) in the pumping element rod (32); the guide spring must have the smaller diameter side towards the foot buffer.
- Screw the locknut (23) till the end without tightening.



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



- Push the pre- assembled pumping element (23) until it is in contact with the stanchion tube (5).

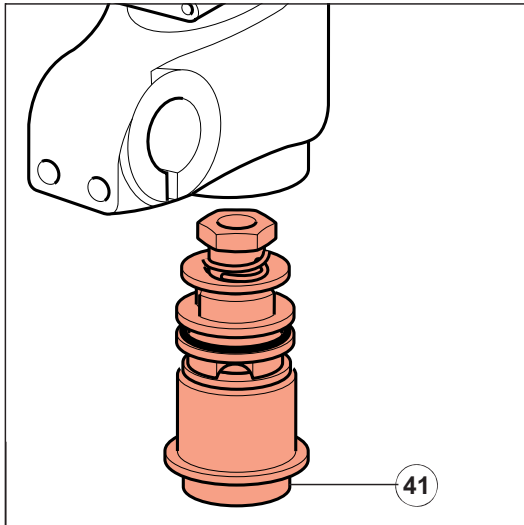
- Tighten the bottom valve by hand.

- Insert the R5081AA tooling inside the fork leg in a way that you can block the body rotation; to do so, the slot obtained at the tooling bottom edge must be perfectly inserted into the body hexagon.

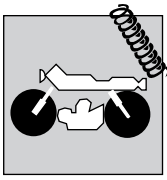


WARNING

In the tooling upper part there are two opposite holes where you can insert an axle to make blocking easier. However, the tooling must not be rotated in any case, but only used to hold the fork leg inner parts.




- Using a 21 mm tube wrench tighten the bottom valve (41) up to the required torque (see Table 1 - Tightening Torques).



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS


FILLING WITH OIL

 The R5051AC is available as spare part: if you tighten it on the rod's edge, you can make the rod extraction from the inner part of the slide easier.

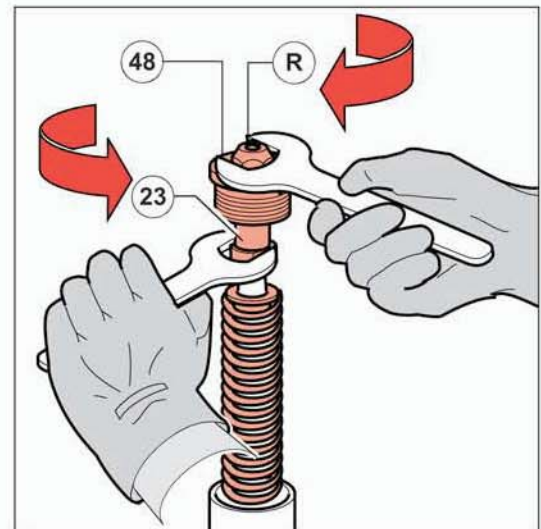
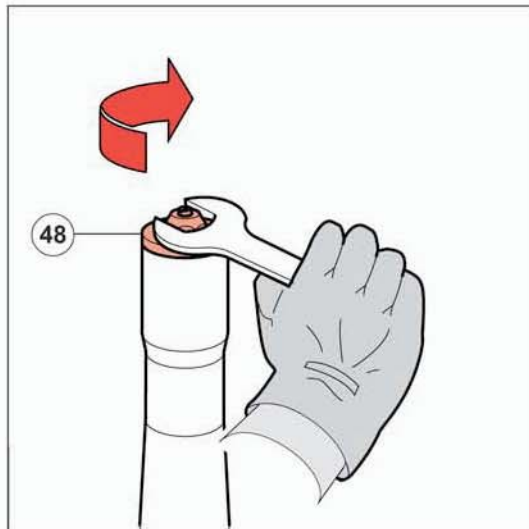
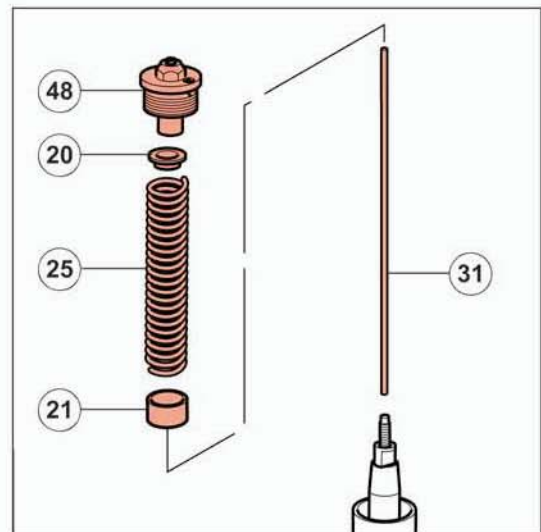
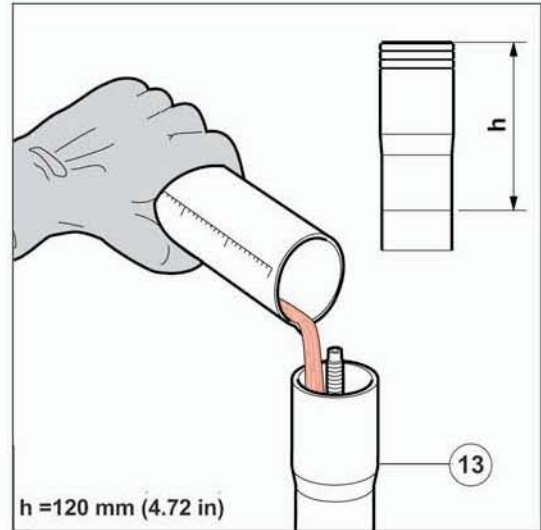
- Lift the slider completely on the stanchion tube.
- Prepare the quantity of oil to pour into the fork leg (see Table 2 – Oil and quantity).

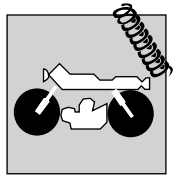
OIL AMOUNT FOR EACH STEM: 725cm³

- Pour roughly 2/3 of the required oil into the slider (13), then pump the fork a few times to remove any traces of air.
- Pour the rest of the oil in.
- Lower the slider on the stanchion tube until it reaches the dust seal stop on the wheel axle clamp.
- Wait a few minutes and check the air volume (see Table 2 - Oil and quantity) and if necessary refill to the right level.

 A lower or higher volume of air, or a type of oil other than the recommended type can change the behaviour of the fork in every phase.

- Lift the slider (13) on the stanchion tube (5).
- Insert the adjustment return inner rod (31).
- Insert the preload tube (21), the spring (25) and the guide spring cup (20).
- Screw the fork cap (48) down.
- Fully unscrew the adjustment screw (R), which corresponds to the open adjuster.
- Using two 19 mm spanners tighten locknut (23) on the cap (48) up to the required torque (see Table 1 - Tightening torques).
- Lift the slider on the stanchion tube.
- Tighten fork cap (48) on the slider with the 19 mm spanner to the recommended torque (see Table 1 - Tightening torques).
- Re- establish the correct setting by turning the adjustment screw (R) (see paragraph 5).





FITTING THE FORK BACK ON THE MOTORCYCLE



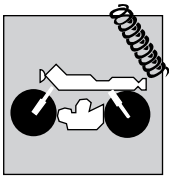
WARNING

Fit the fork back onto the frame following the instructions in the motorcycle manufacturer's manual, as for the steering elements, brakes and wheel. The incorrect assembly of these elements can be dangerous for the rider.

For the fork to work correctly, the wheel must be installed on the fork as follows:

- Insert the axle through the right wheel axle clamp, the wheel and the left wheel axle clamp.
- Screw down the nut on the left side of the axle and tighten fully.
- Fully compress the fork a few times.
- Tighten the two bolts on the right wheel axle clamp following the sequence 1- 2- 1.






TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

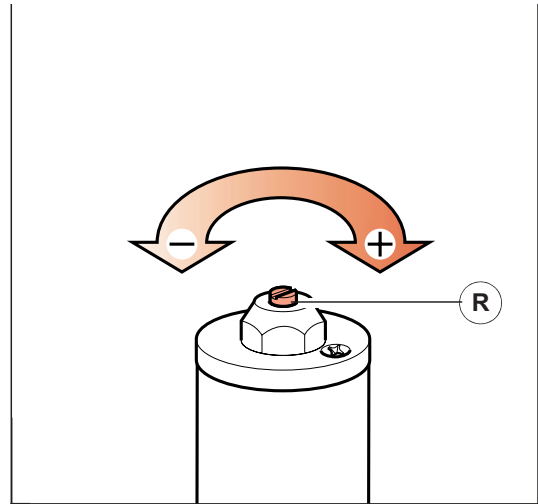
REBOUND ADJUSTMENT

The extension (or rebound) damping adjustment can be made by acting on the adjustment screw (R) you can see on the upper cap of both legs.

 To modify the rebound braking adjustment, always start from the “fully closed” position (the screw is fully turned clockwise). Each screw position can be recognized by a “click”.


- When turning the adjuster (R) clockwise, using a proper spanner, you will increase the rebound hydraulic damping, making the fork slower during the rebound phase.
- When turning the adjuster (R) counterclockwise, using a proper spanner, you will decrease the rebound hydraulic damping, making the fork more responsive during the rebound phase.

 **WARNING**
Do not force the adjustment screw (R) past its limits.



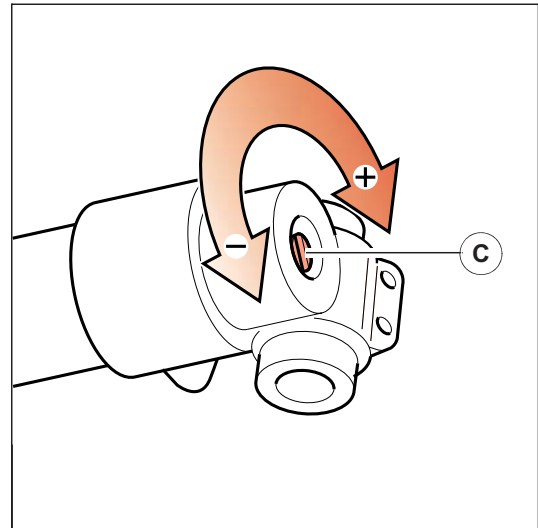
COMPRESSION ADJUSTMENT

The compression damping adjustment can be made by acting on the adjustment screw (C) you can see at the bottom of both fork legs.

 To modify the compression braking adjustment, always start from the “fully closed” position (the screw is fully turned clockwise). Each screw position can be recognized by a “click”.

- Remove the plastic cap
- When turning the adjuster (C) clockwise, using a proper spanner, you will increase the compression hydraulic damping, reducing the travel made by the fork, under the same stress.
- When turning the adjuster (C) counterclockwise, using a proper spanner, you will decrease the compression hydraulic damping, making the fork softer against ground harshness.

 **WARNING**
Do not force the adjustment screw (C) past its limits.

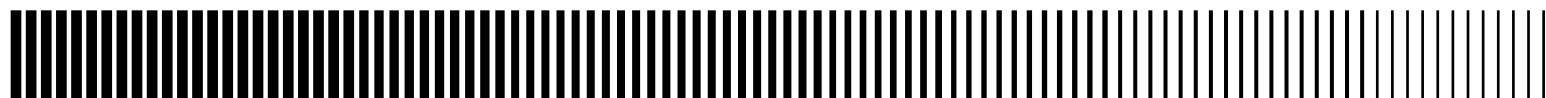


- Put the plastic cap back to its seat.

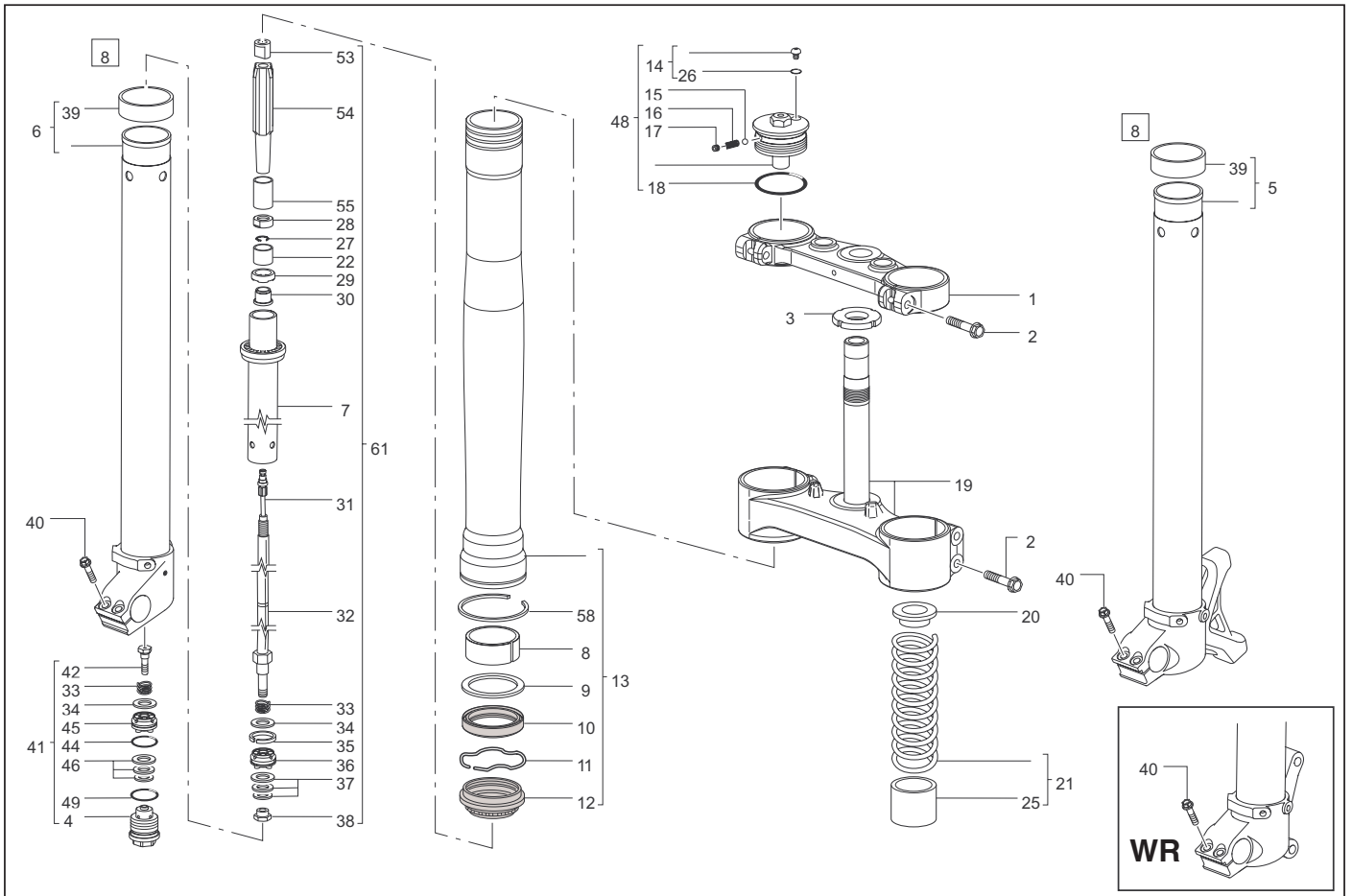
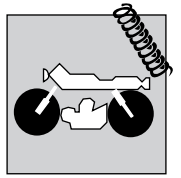
STANDARD ADJUSTMENTS

Compression: 12 clicks

Extension: 12 clicks



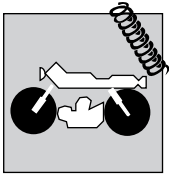
**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Suspension avant 2009

La suspension avant est une MARZOCCHI "U.S.D." téléhydraulique avec axe avancé à montants de 50 mm de diamètre. L'excursion de la roue sur l'axe des branches est de 300 mm.





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

GÉNÉRALITÉS

Fourche téléhydraulique renversée à axe déporté. Cette fourche utilise un système d'amortissement multivannes et un ressort de charge statique.

L'amortissement hydraulique en compression est réalisé grâce à une soupape spéciale située dans la partie inférieure de chaque fourreau ; l'amortissement hydraulique en détente est réalisé à travers l'utilisation d'une cartouche à l'intérieur de chaque tube plongeur. Chaque fourreau est équipé de registres extérieurs pour le réglage de la phase de compression et de détente. Sur le bouchon supérieur des deux fourreaux est située une vis pour la purge de l'air qui se trouve à l'intérieur du porte fourreau.

Tubes plongeurs: En acier spécial très résistant, avec traitement de chromage et traitement spécial de durcissement de la surface (TIN).

Porte- fourreaux: En alliage d'aluminium et usinés CNC, anodisés et polis à l'intérieur.

Bagues de glissement: Avec revêtement en Téflon, sans frottement au départ.

Joint: Joints d'étanchéité conçus à l'ordinateur qui assurent une étanchéité maximale en compression et un frottement minimal en détente.

Ressorts: En acier, disponibles en plusieurs duretés (K). Pour des informations plus détaillées se reporter au Tableau 4 - Ressorts.

Huile: Marzocchi à formule spéciale qui prévient la formation de mousse et maintient les caractéristiques de viscosité inaltérées, quelles que soient les conditions de fonctionnement ; sans frottement au départ.

En cas de climats particulièrement rigoureux, utiliser de l'huile "MARZOCCHI SAE 5" Art. 55 00 03.

TABLEAU RESSORTS

La charge statique de la fourche est déterminée par le ressort, positionné au niveau de la partie supérieure de chaque fourreau: en en modifiant les caractéristiques ou en modifiant la longueur du tube qui en définit la précharge, il est possible d'obtenir un comportement différent de la suspension, sans intervenir sur l'aspect hydraulique. Le tableau suivant indique le nécessaire "ressort + tube" à disposition comme pièces de rechange.

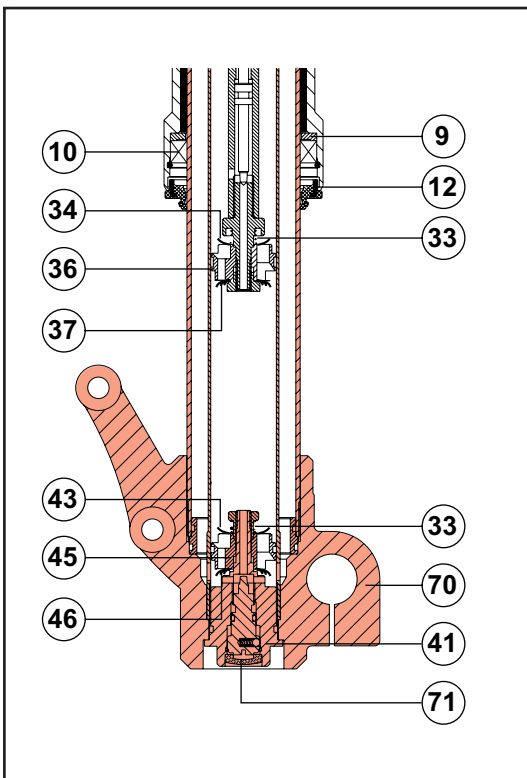
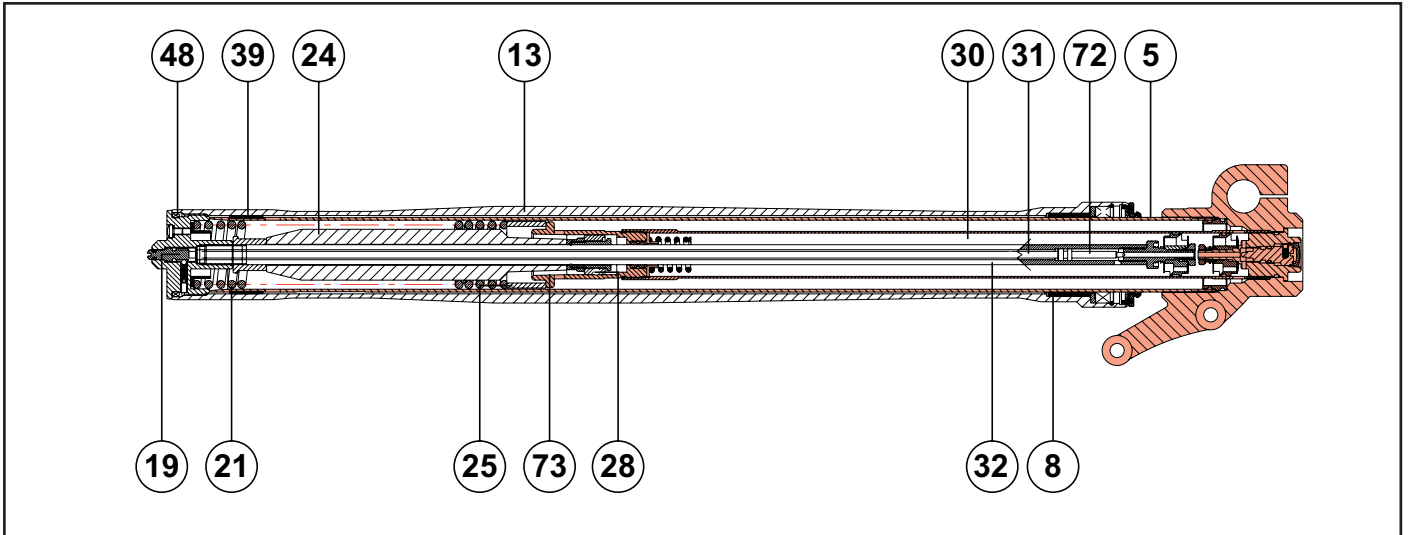
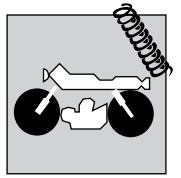
COSTANTE K (N/mm)

CODE

4,5

8000 H1062

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



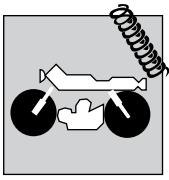
COMPOSANTS DE LA FOURCHE

La fourche utilise un système d'amortissement hydraulique multivannes qui est le même dans les deux fourreaux. Chaque fourreau représente donc un système de suspension complet auquel il faut se référer lors d'une opération de réglage.

- 5) Plongeur
- 8) Bague de glissement inférieur
- 9) Cuvette
- 10) Joint d'étanchéité
- 12) Cache- poussière
- 13) Porte- fourreau extérieur
- 19) Vis réglage compression
- 21) Ressort
- 24) Guide ressort
- 25) Tube de pré- charge
- 28) Tampon de fond
- 30) Corps de la cartouche
- 31) Tige intérieure
- 32) Tige amortisseur
- 33) Ressort renvoi lamelles
- 34) Lamelle piston détente
- 36) Piston de l'amortisseur
- 37) Paquet de lamelles piston freinage détente
- 39) Bague de glissement supérieure
- 41) Clapet de pied
- 43) Lamelle clapet compression
- 45) Piston clapet de pied
- 46) Paquet lamelles clapet freinage compression
- 48) Bouchon
- 70) Support de roue
- 71) Vis réglage détente
- 72) Épingle conique
- 73) Bouchon corps

Pour mieux comprendre le fonctionnement de la fourche, dans le schéma à côté on a différencié les pièces en mouvement liées à la roue (fond en évidence) des pièces demeurant solidaires au cadre du motocycle (fond clair).





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

INSTRUCTIONS GENERALES POUR UNE REVISION CORRECTE

- Après un démontage complet, toujours utiliser des joints neufs originaux Marzocchi lors du remontage.
- Pour le serrage de deux vis ou de deux écrous proches l'un de l'autre, toujours suivre la séquence 1- 2- 1 en utilisant des clés dynamométriques. Respecter les couples de serrage prévus (voir Tableau - Couples de serrage).
- Eviter absolument d'utiliser des solvants inflammables ou corrosifs pour le nettoyage : ceux- ci pourraient endommager les joints. Utiliser éventuellement des détergents spécifiques non corrosifs, ininflammables ou à seuil d'inflammabilité élevé, compatibles avec les matériaux des joints, et de préférence, biodégradables.
- Avant le remontage, lubrifier toujours les parties en contact avec de l'huile pour fourches.
- En prévision d'une longue période d'inactivité, lubrifier toujours les parties en contact, en utilisant de l'huile pour fourches.
- Ne jamais rejeter les lubrifiants ou détergents qui ne sont pas totalement biodégradables dans la nature : ceux- ci doivent être recueillis et conservés dans des conteneurs spécifiques, puis éliminés conformément aux normes en vigueur.
- Toujours enduire de graisse les lèvres des joints avant de les monter.
- N'utiliser que des clés métriques et non pas en pouces. Les clés en pouces peuvent présenter des dimensions semblables à celles en millimètres, mais elles peuvent endommager les vis et les rendre impossible à dévisser.
- Pour dévisser les vis fendues ou cruciformes, utiliser un tournevis de dimension et de forme adaptées.
- Dans les étapes où l'on utilise le tournevis pour monter ou démonter les joints d'arrêt métalliques, les joints toriques, les bagues de glissement et les autres joints, éviter de rayer ou entailler les composants manipulés avec la pointe du tournevis.
- Utiliser uniquement des pièces détachées d'origines.
- Avant d'effectuer des opérations d'entretien / réglage, s'assurer de posséder les pièces détachées indispensables pour la révision complète des deux fourreaux (n° 2 joints, n° 2 cache- poussière, n° 2 segments du piston).
- Opérer en milieu propre, rangé et bien éclairé. Éviter autant que possible d'effectuer l'entretien à l'extérieur.
- Avant d'effectuer des opération d'entretien sur la fourche, il est conseillé de laver soigneusement toute la moto, et en particulier la fourche.
- Vérifier rigoureusement qu'il n'y a pas de copeaux métalliques ni de poussière dans la zone de travail.
- Il est conseillé d'effectuer la révision d'un seul fourreau à la fois.
- Ne pas modifier les composants de la fourche.

NORMES POUR L'UTILISATION DE L'ÉTAU

Pour certaines opérations d'entretien, il peut être nécessaire d'utiliser l'étau afin de serrer quelques composants de la fourche..

ATTENTION

Une utilisation incorrecte de l'étau peut endommager la fourche de façon irréversible.

Respecter rigoureusement les indications suivantes:

- limiter l'utilisation de l'étau aux opérations pour lesquelles il est absolument indispensable;
- doter l'étau de mâchoires en matériau souple;
- éviter tout serrage excessif de l'étau;
- éviter de fixer à l'étau des pièces de la fourche dont une ovalisation minimale pourrait endommager définitivement la pièce elle-même.

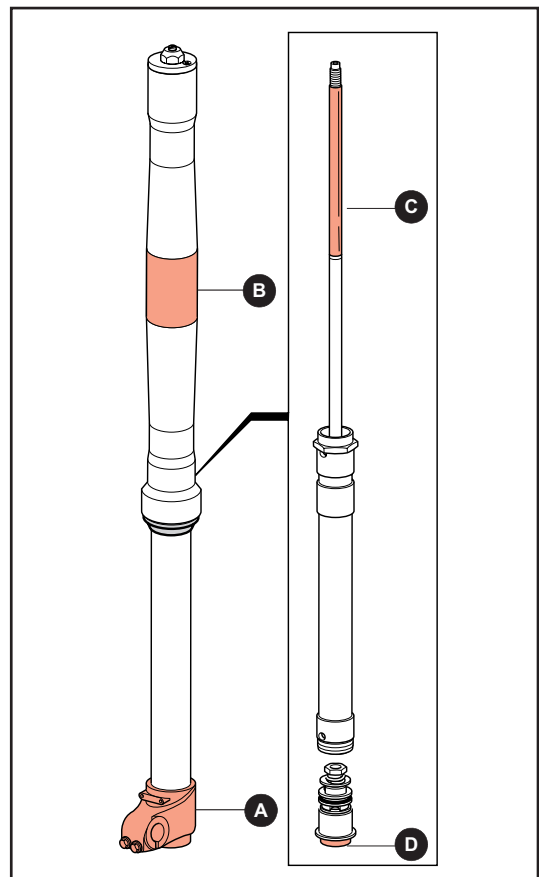
Sur la figure sont montrées les zones conseillées pour le serrage de la fourche dans l'étau.

A -Support de roue.

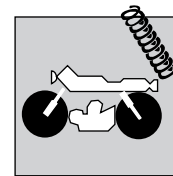
B -Porte- fourreau dans la zone de fixation du té de direction inférieur.

C -Tige de l'amortisseur dans la partie supérieure au logement du joint de butée du guide ressort.

D - Prise de clé clapet de pied.



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Inconvénient-Cause-Remède

Ce paragraphe indique quelques inconvénients qui peuvent se présenter lors de l'utilisation de la fourche ainsi que leur cause éventuelle et les solutions possibles. Toujours consulter ce tableau avant toute intervention sur la fourche.

Inconvénient	Cause	Remède
Perte d'huile du joint d'étanchéité	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le joint d'étanchéité est détérioré 2. Le plongeur est rayé d'étanchéité 3. Le joint d'étanchéité est sale cache- poussière et l'huile 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Remplacer le joint d'étanchéité 2. Remplacer le plongeur et le joint 3. Remplacer le joint d'étanchéité, le
Perte d'huile du fond du fourreau	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le joint torique du clapet de pied est endommagé 2. Clapet de pied desserré 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Remplacer le joint torique 2. Serrer le clapet de pied
Perte de sensibilité	<ol style="list-style-type: none"> 1. Les bagues de glissement sont détériorées 2. Olio esausto 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Remplacer les bagues de glissement 2. Sostituire l'olio
Glissement insuffisant des fourreaux	<ol style="list-style-type: none"> 1. Les fourreaux ne sont pas alignés correctement 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Desserrer l'axe de roue et l'aligner correctement (voir par. 4.12)
La fourche ne réagit pas aux variation de réglage	<ol style="list-style-type: none"> 1. Épingle à l'intérieur de la tige bloquée 2. Vis de réglage bloquée 3. Présence d'impuretés dans l'huile 4. Clapets bloquées par les impuretés 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nettoyer ou remplacer la tige 2. Démontet et nettoyer la vis de réglage 3. Remplacer l'huile en ayant soin de bien nettoyer les composants intérieurs de la fourche 4. Remplacer l'huile en ayant soin de bien nettoyer les composants intérieurs de la fourche
La fourche est trop « souple » avec tout réglage	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niveau de l'huile trop bas 2. Viscosité de l'huile trop basse 3. Ressort trop souple ou inutilisable 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rétablir le niveau d'huile correct 2. Remplacer l'huile par un autre ayant plus de viscosité 3. Remplacer le ressort
La fourche est trop « dure » avec tout réglage	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niveau de l'huile trop haut 2. Viscosité de l'huile trop haute 3. Ressort trop dur ou inutilisable 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ripristinare il livello olio 2. Remplacer l'huile par un autre ayant moins de viscosité 3. Remplacer le ressort

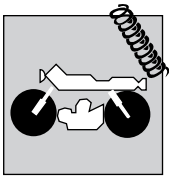
Opérations d'entretien général

	Utilisation			
	Intensive		Normal	
	Tout terrain	Régularité	Tout terrain	Régularité
Vérification du serrage des vis au couple prévu	Avant chaque utilisation			
Nettoyage du cache- poussière	Après chaque compétition	Après chaque compétition	Après chaque utilisation	Après chaque utilisation
Vidange de l'huile	6 heures	20 heures	30 heures	60 heures
Remplacement des joints d'étanchéité	6 heures	20 heures	30 heures	60 heures



Au cas où la fourche serait utilisée sur des terrains boueux ou sableux, les opérations d'entretien doivent être exécutées plus souvent 30% .





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

Les numéros de référence de ce chapitre se réfèrent aux composants du schéma éclaté fourche, page I.6.

NETTOYAGE DU CACHE- POUSSIÈRE (FIG. 5)

Cette opération peut être effectuée avec fourche montée sur le motocycle. Aucun équipement particulier n'est nécessaire. Prévoir une bombe de graisse au silicone.

Démontage

- Nettoyer avec soin le plongeur (6) avant d'effectuer cette opération.
- A l'aide d'un petit tournevis, ôter le cache-poussière (12) du porte- fourreau (13) en évitant de rayer le plongeur.
- Abaisser le cache- poussière le long du plongeur et nettoyer l'intérieur du cache- poussière et le logement sur le porte- fourreau à l'air comprimé.

ATTENTION

Éviter absolument d'utiliser des outils métalliques pour éliminer les particules de saleté.

- Déplacer un peu les fourreaux et éliminer des plongeurs toutes les impuretés.
- Lubrifier le cache- poussière et la surface visible du joint d'étanchéité avec de la graisse à la silicone.

Remontage

- Monter à nouveau le cache- poussière (12) dans son logement en exerçant une pression avec les mains.

Purge de l'air

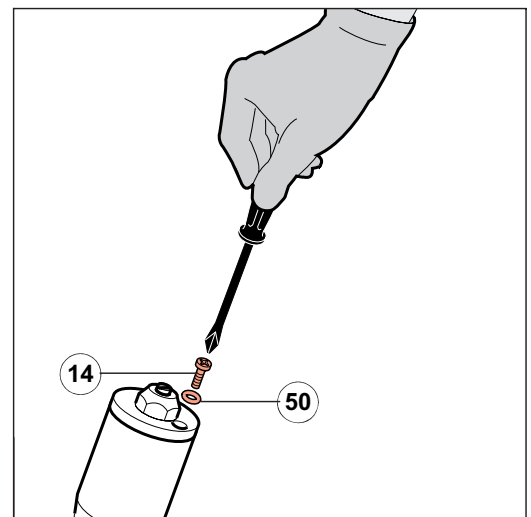
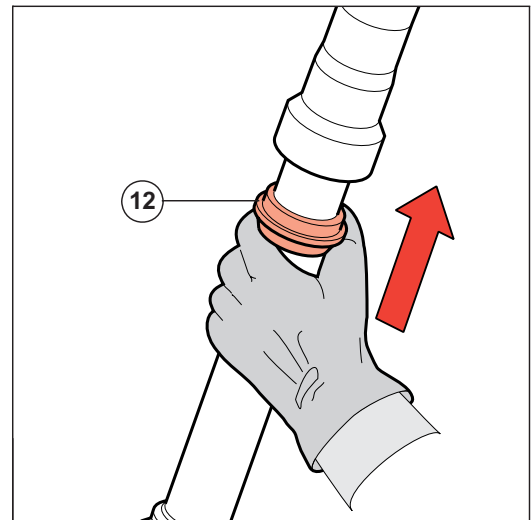
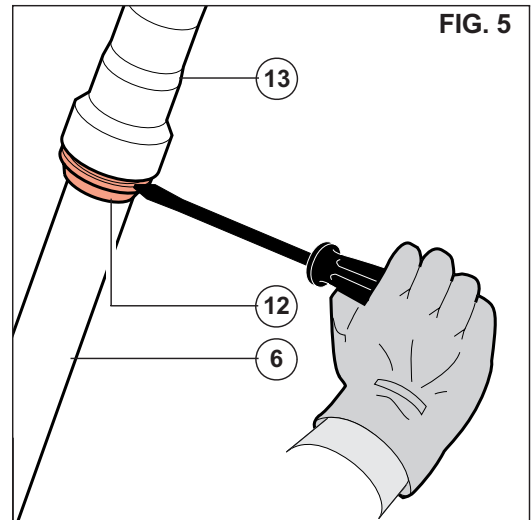
Cette opération doit être exécutée en gardant la fourche installée sur le motocycle, les fourreaux entièrement baissés (roue avant soulevée du sol). La pression générée par l'air qui peut entrer dans les fourreaux lors de l'utilisation et qui ne peut pas sortir du fait de la configuration particulière des joints d'étanchéité, peut entraîner un fonctionnement incorrect de la fourche.

Démontage

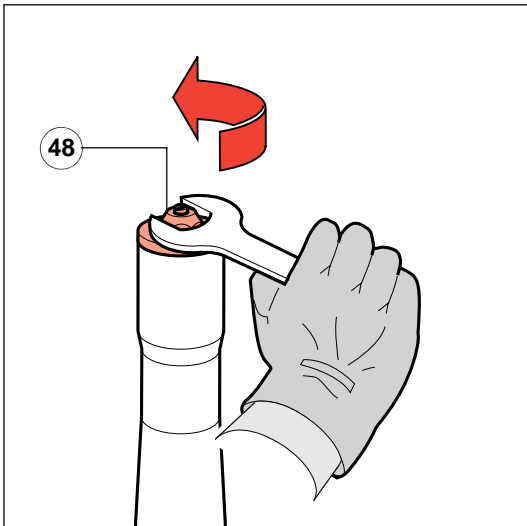
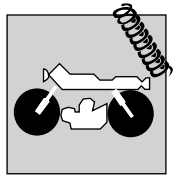
- Tous les mois ou après chaque compétition, il est nécessaire de dévisser la vis de purge d'air (14) placée sur la partie supérieure de chaque porte- fourreau à l'aide d'un tournevis cruciforme afin d'éliminer la pression pouvant se créer à l'intérieur des fourreaux.
- Vérifier l'état du joint d'étanchéité (50) ; le remplacer si nécessaire.

Remontage

- Serrer la vis de purge d'air (14) au couple conseillé (voir Tableau 1 - Couples de serrage) en faisant attention à ne pas endommager le joint d'étanchéité (50).



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Vidange de l'huile



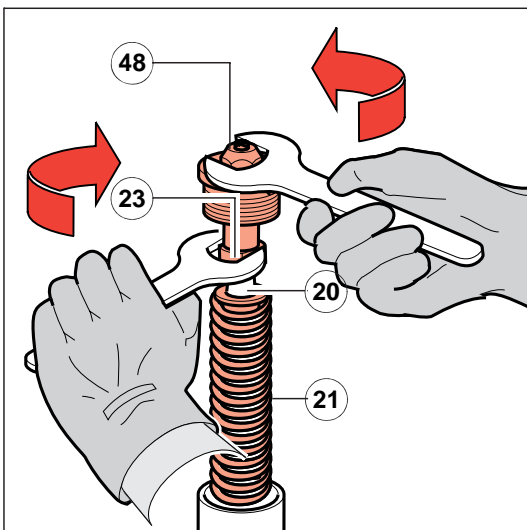
ATTENTION

Cette opération ne peut pas être effectuée avec la fourche montée sur le motorcycle.



Il est conseillé de desserrer un peu le bouchon de fermeture avant de démonter le fourreau du Té supérieur et inférieur.

- Démontez le fourreau du Té supérieur et inférieur en suivant les instructions fournies par le constructeur du motorcycle.
- Serrer le fourreau avec l'étau.
- Dévisser complètement le bouchon de fermeture (48) avec une clé de 19 mm.
- Abaisser lentement le porte- fourreau sur le plongeur.



- Pousser vers le bas la cuvette guide ressort (20) et le ressort (21) de façon à ce qu'il soit possible d'insérer une clé de 19 mm sur le contre- écrou (23).
- Maintenir le contre- écrou (23) en position avec une clé de 19 mm et, à l'aide d'une autre clé de 19 mm, desserrer complètement le bouchon de fermeture (48).

- Sortir le bouchon de fermeture (48), la cuvette guide ressort (20), le ressort (21) et le petit tube de pré- charge (25).
- Sortir de l'extrémité de la tige (32), la tige intérieure de renvoi réglage (31).
- Dégager le fourreau (5) de l'étau et l'orienter vers un récipient de grande capacité pour faire écouler l'huile à son intérieur; pour favoriser la vidange de l'huile, il est nécessaire d'effectuer quelques pompages.



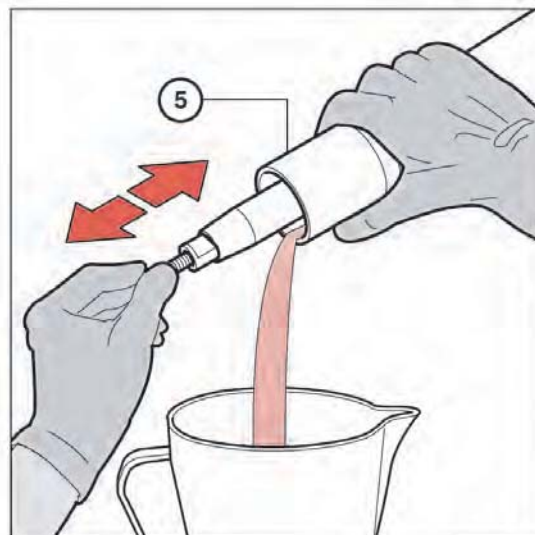
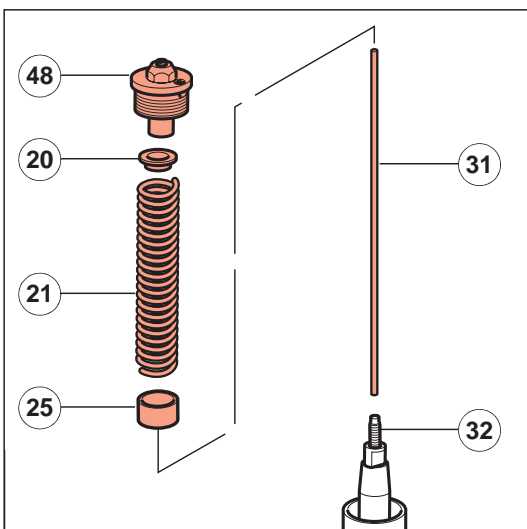
L'outil R5051AC est disponible en pièce détachée : en le serrant sur la partie terminale de la tige, l'extraction de la tige elle- même de l'intérieur du porte- fourreau sera plus facile.

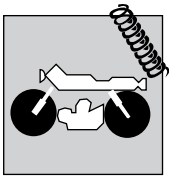


En observant l'aspect, la densité et la qualité de l'huile utilisée, il est possible d'évaluer l'état des éléments d'étanchéité et de glissement. Si l'huile est dense et sombre, avec des particules solides, il s'avère nécessaire de remplacer les bagues de glissement et les joints d'étanchéité.



Le paragraphe 4. 11 illustre la procédure pour le montage et le remplissage de l'huile.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

DÉMONTAGE DU GROUPE AMORTISSEUR ET CLAPET DE PIED



ATTENTION

Cette opération doit être effectuée seulement après avoir vidangé complètement l'huile contenue à l'intérieur du fourreau.

- Bloquer le support de roue du plongeur dans l'étau.
- Introduire l'outil R5081AA à l'intérieur du fourreau de façon que la rotation du corps soit bloquée ; pour faire cela il est nécessaire que la fente obtenue à l'extrémité inférieure de l'outil soit exactement insérée dans l'hexagone du corps.

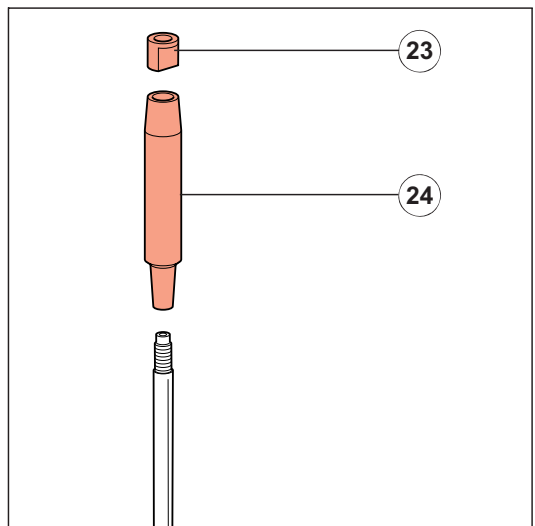
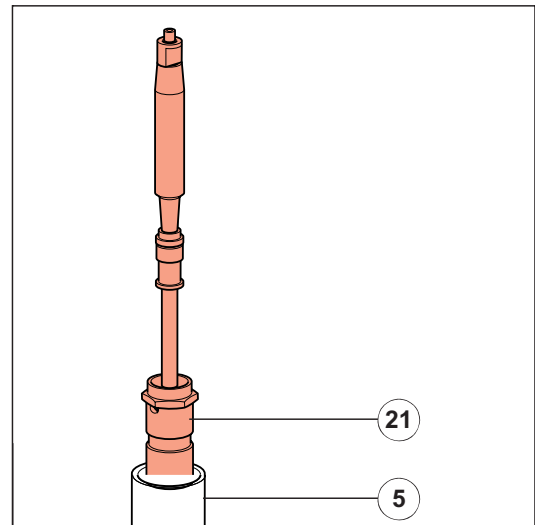
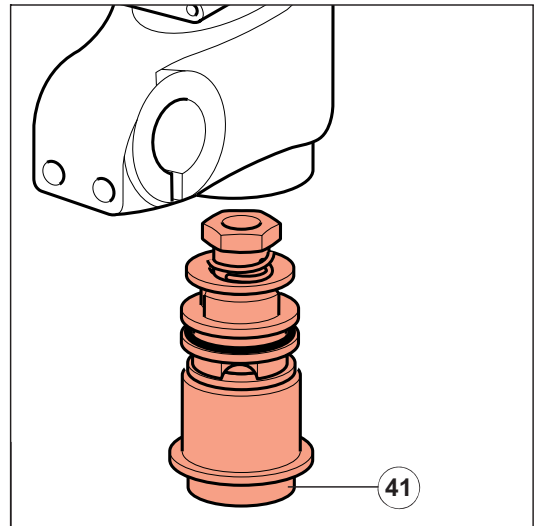


ATTENTION

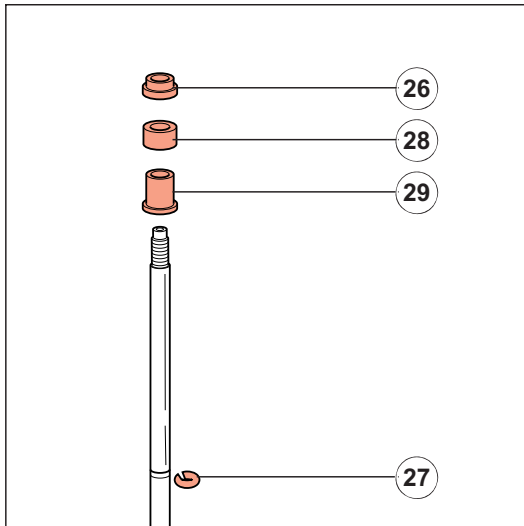
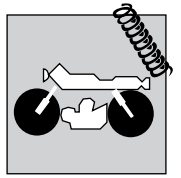
Dans la partie supérieure de l'outil vous trouvez deux trous opposés où il est possible d'introduire un pivot pour en faciliter le blocage. L'outil ne doit quand-même être tourné en aucun cas, mais il doit seulement être utilisé pour garder les composants intérieurs du fourreau immobiles.

- Dévisser le clapet de pied (41) avec une clé à tube de 21 mm.
- Ôter le groupe clapet de pied (41).
- Ôter le groupe amortisseur (21) du plongeur (5).

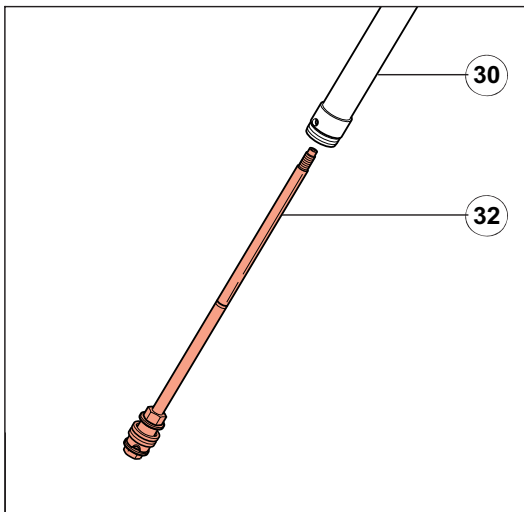
- Dévisser et ôter le contre-écrou (23) et enlever le guide ressort (24).



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



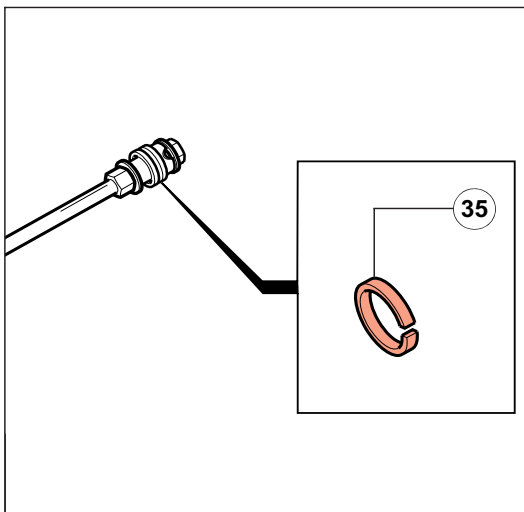
- Afin de pouvoir opérer sur le groupe amortisseur il est nécessaire d'ôter tous les composants du tampon de butée : garder l'écrou du tampon de fond (26) bloqué avec une clé de 18 mm et dévisser l'embout (29) avec une clé hexagonale de 17 mm.
- Enlever l'écrou supérieur (26) et le tampon de fond (28).
- Déchausser le joint d'arrêt (27) de la tige avec un petit tournevis.
- Ôter de la tige le joint d'arrêt (27) et l'embout (29).



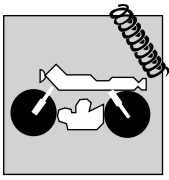
- Pousser la tige (32) vers l'intérieur du corps (30) afin de pouvoir enlever le groupe amortisseur complet du fond.



Le groupe amortisseur peut être révisé et réglé complètement.
 Dans le paragraphe 4.8 l'on montre la procédure de révision et de modification du réglage du groupe amortisseur.



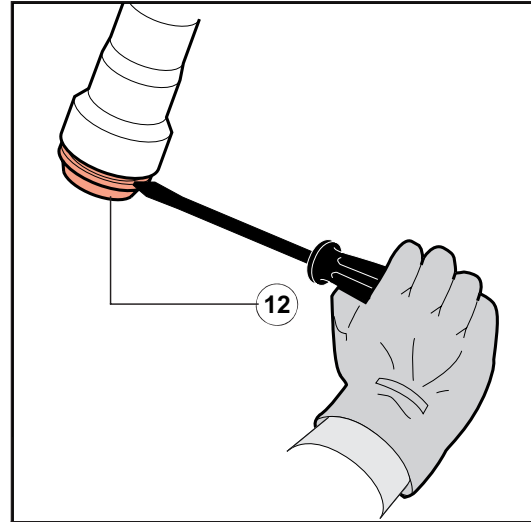
- Contrôler si le segment (35) est détérioré.
 Dans le paragraphe 4.10 l'on montre la procédure de remontage du groupe amortisseur et du clapet de pied.



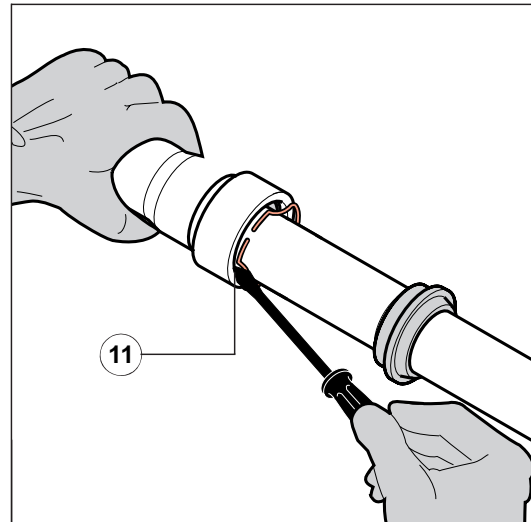
TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

DÉMONTAGE DU FOURREAU - PORTE FOURREAU ET ENLÈVEMENT DES JOINTS D'ÉTANCHÉITÉ

• Démontez le cache- poussière (12) de son logement à l'aide d'un petit tournevis plat.



• Avec ce même tournevis, ôter le jonc d'arrêt métallique (11).



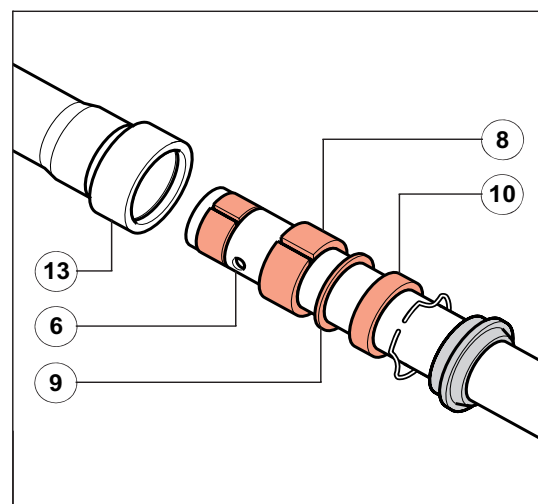
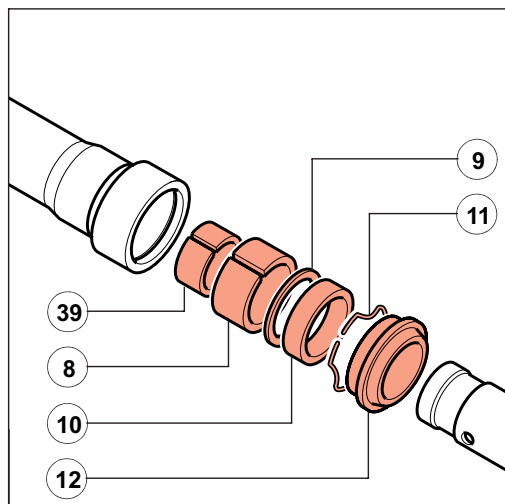
• Faire sortir le plongeur (6) du porte-fourreau (13); pour séparer les deux éléments il est nécessaire de les tirer énergiquement. Cette opération permet de démonter du porte-fourreau le joint d'étanchéité (10), la cuvette (9) et la bague de glissement inférieure (8).

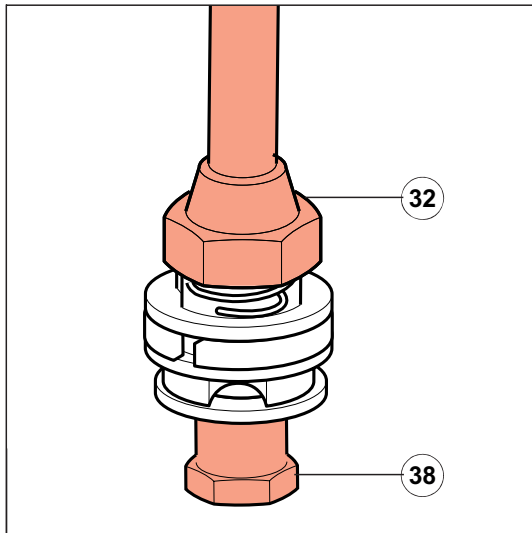
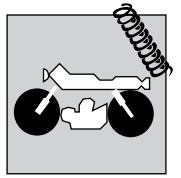
• Enlever à la main la bague de glissement supérieure (39). Si cette opération s'avère difficile à exécuter à la main, il est possible d'insérer un tournevis plat dans la fissure de la bague.

• Enlever du plongeur la bague de glissement inférieure (8), la cuvette (9), le joint d'étanchéité (10), le jonc d'arrêt (11) et le cache- poussière (12).

ATTENTION
Les joints d'étanchéité et les cache- poussière démontés ne peuvent pas être réutilisés.

Le paragraphe 4.9 illustre la procédure de montage des éléments d'étanchéité et d'assemblage du fourreau / porte- fourreau.



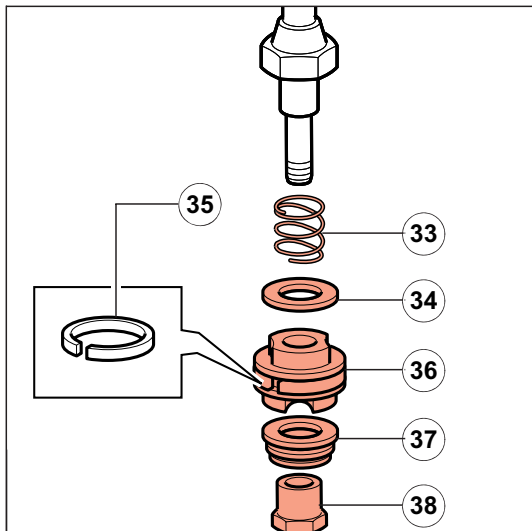


RÉVISION ET MODIFICATION RÉGLAGE CARTOUCHE ET CLAPET DE PIED

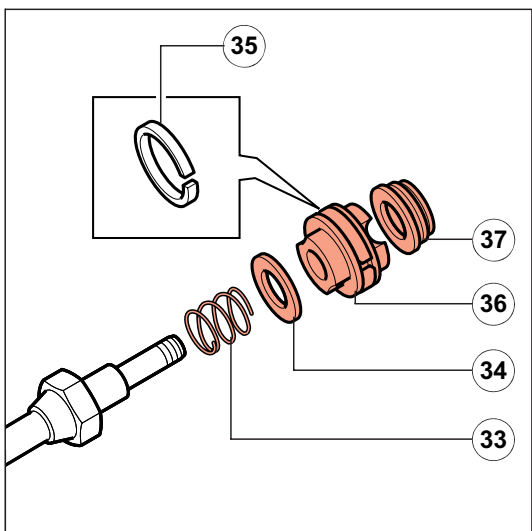
RÉVISION CARTOUCHE (FREINAGE EN DÉTENTE)

Démontage:

- Bloquer dans l'étau la partie fraisé de la tige (32).
- Dévisser l'écrou (38) en utilisant une clé de 12 ou de 13 mm selon le type d'écrou installé.



- Ôter l'écrou (38), la lamelle ou le groupe de lamelles qui règlent la détente (37), le piston (36) complet de segment (35), la lamelle (34) et le ressort (33) en suivant cet ordre.



Montage:



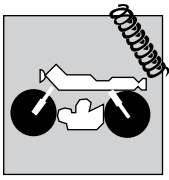
Les lamelles (37) et le piston (36) causent le freinage en détente. Au cas où il serait nécessaire, il est possible de modifier la conduite de la fourche pendant la phase de détente en remplaçant les lamelles (37) et le piston (36) par d'autres composants ayant des caractéristiques différentes.



ATTENTION

Utiliser exclusivement des lamelles et des pistons originaux Marzocchi ; ne pas modifier les composants.

- Si nécessaire, remplacer le segment du piston (35).
- Introduire dans la partie terminale de la tige le ressort (33), la lamelle (34), le piston (36) complet de segment (35), la lamelle ou les lamelles qui règlent la détente (37) en suivant cet ordre.

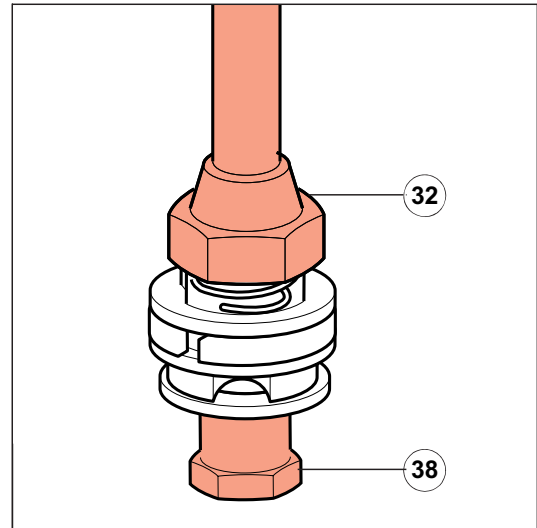


TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

ATTENTION

Le piston doit être installé de façon que les trous ayant le diamètre plus petit soient dirigés vers les lamelles de réglage (37).

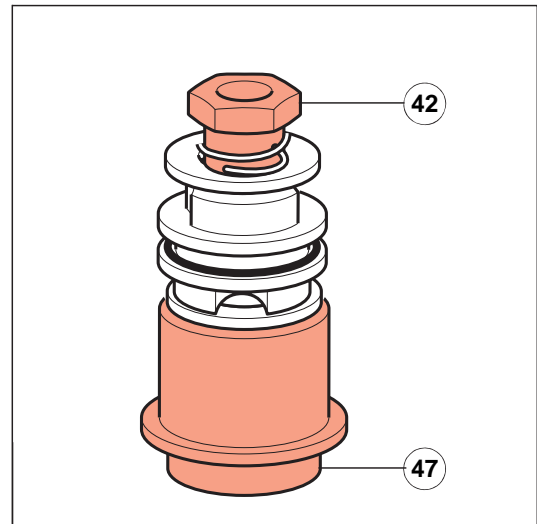
- Serrer l'écrou (38) manuellement.
- Bloquer dans l'étau la partie fraisée de la tige amortisseur(32).
- Serrer l'écrou (38) en utilisant une clé de 12 ou de 13 mm selon le type d'écrou installé, au couple de serrage prévu (voir Tableau 1 - Couples de serrage).



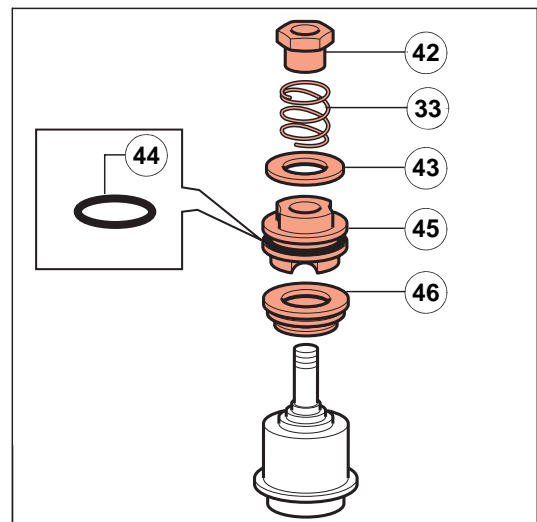
RÉVISION CLAPET DE PIED (FREINAGE EN COMPRESSION)

Démontage :

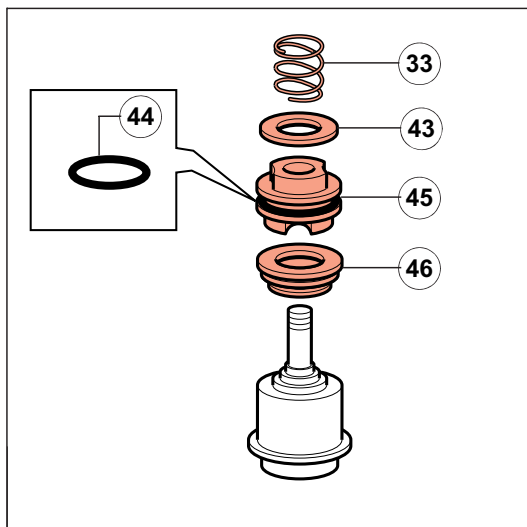
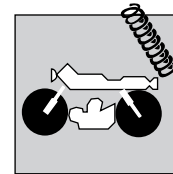
- Bloquer dans l'étau la vis de fond par la prise de clé (47).
- En utilisant une clé de 13 mm dévisser l'écrou (42).



- Ôter l'écrou (42), le ressort (33), la lamelle (43), le piston (45) complet de jonc d'arrêt (44), la lamelle ou le groupe de lamelles qui règlent la compression (46), en suivant cet ordre.



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Montage:



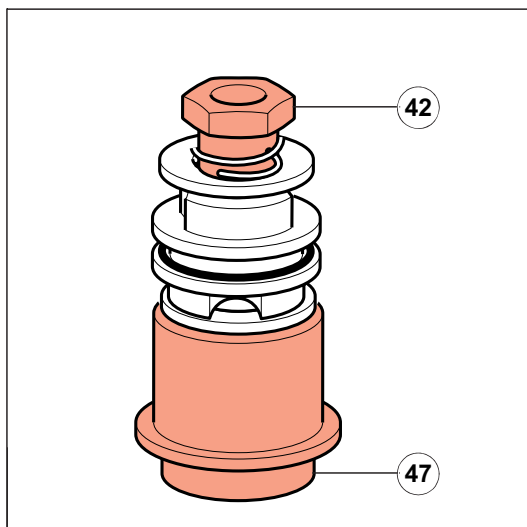
Les lamelles (46) et le piston (45) causent le freinage en compression. Au cas où il serait nécessaire, il est possible de modifier la conduite de la fourche pendant la phase de compression en remplaçant les lamelles (46) et le piston (45) par d'autres composants ayant des caractéristiques différentes.



ATTENTION

Utiliser exclusivement des lamelles et des pistons origines Marzocchi ; ne pas modifier les composants.

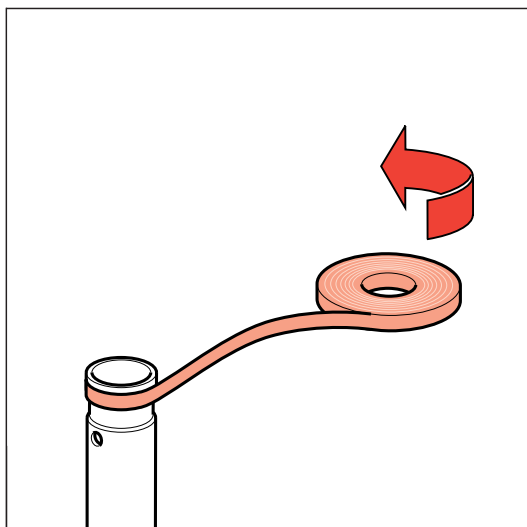
- Si nécessaire, remplacer le jonc d'arrêt du piston (44).
- Introduire, dans le clapet de fond la lamelle ou le groupe de lamelles qui règlent la compression (46), le piston (45) complet de jonc d'arrêt (44), la lamelle (43) et le ressort (33).



ATTENTION

Le piston doit être installé de façon que les trous ayant le diamètre plus petit soient dirigés vers les lamelles de réglage (46).

- Serrer l'écrou (42) manuellement.
- Bloquer dans l'étau la vis de fond par la prise de clé (47).
- En utilisant une clé de 13 mm serrer l'écrou (42) au couple de serrage prévu (voir Tableau 1 - Couples de serrage).

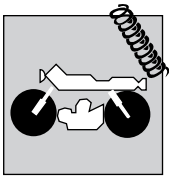


REMONTAGE DU FOURREAU - PORTE FOURREAU ET MONTAGE DES JOINTS D'ÉTANCHÉITÉ



Les joints d'étanchéité et les cache-poussière démontés ne peuvent pas être réutilisés. Avant de procéder au remontage, vérifier l'état des bagues de glissement; si elles sont rayées ou griffées, les remplacer. Vérifier le revêtement en téflon des bagues de glissement et s'assurer qu'il est intact.

- Appliquer du ruban adhésif à l'extrémité du plongeur afin de couvrir le logement de la bague supérieure.
- Étaler un peu de graisse sur le cache-poussière et le joint d'étanchéité.



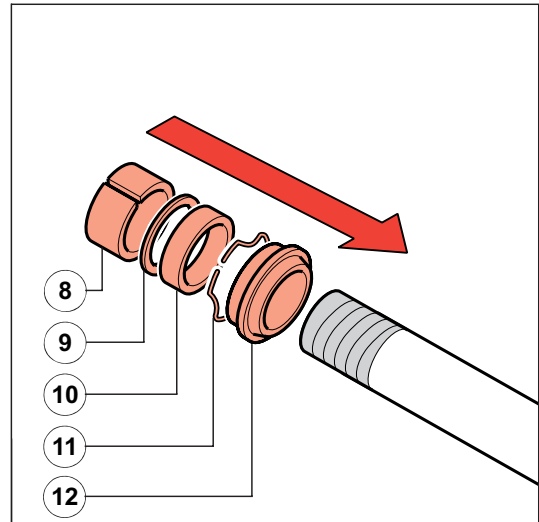
TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

- Introduire dans l'ordre suivant le cache- poussière (12), le jonc d'arrêt (11), le joint d'étanchéité (10), la cuvette (9) et la bague de glissement inférieure (8) dans le plongeur.



ATTENTION

- Prêter attention à l'orientation du joint d'étanchéité (10), qui doit être inséré de façon à avoir la partie creuse tournée vers la cuvette (9).



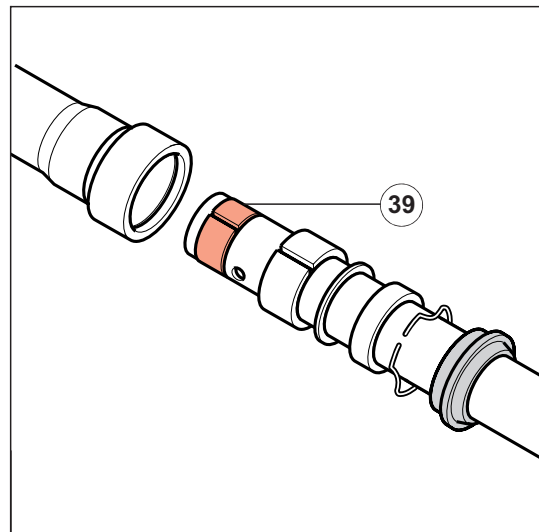
- Enlever le ruban adhésif de l'extrémité du plongeur en éliminant, au besoin, toute trace de colle.

- Introduire à la main la bague de glissement supérieure (39).



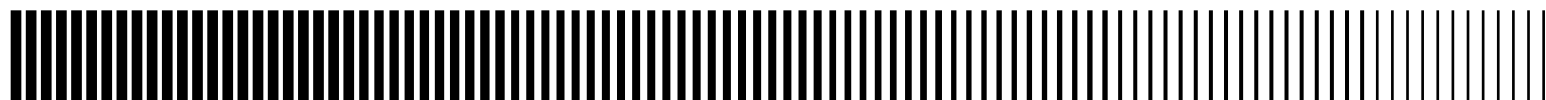
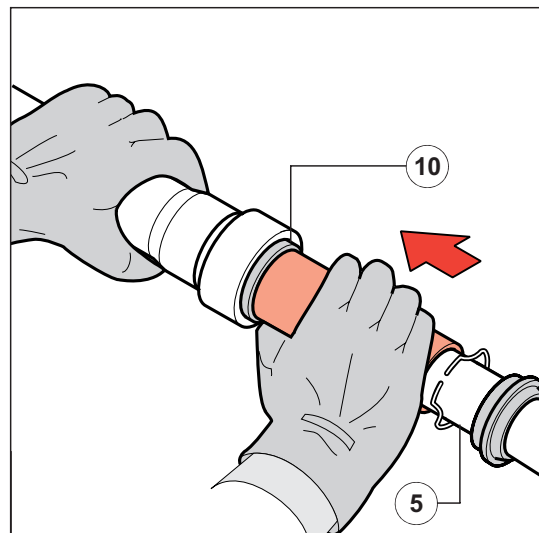
Si l'introduction de la bague de glissement s'avère difficile à exécuter à la main, il est possible d'utiliser un tournevis plat en insérant la tête dans la fissure de la bague.

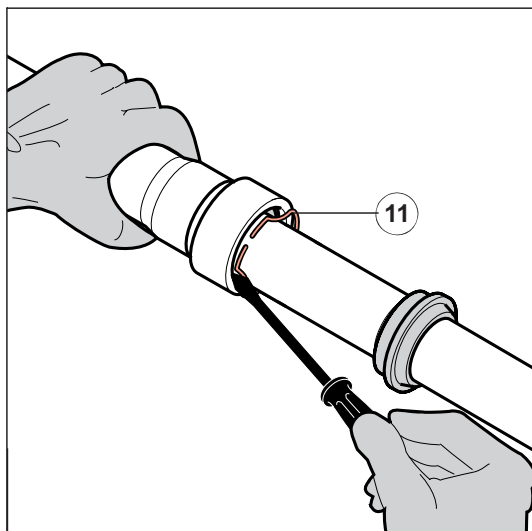
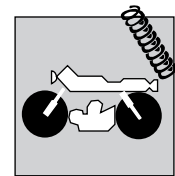
- Introduire avec soin le plongeur dans le porte-fourreau en faisant attention à ne pas endommager la bague de glissement supérieure.



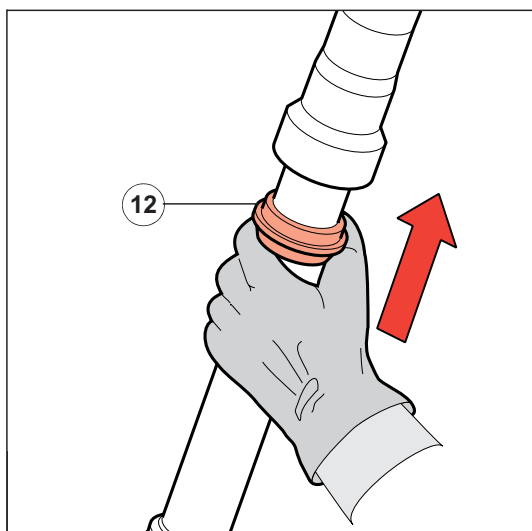
- Amener la bague de glissement inférieure en contact avec le porte- fourreau, la cuvette et le joint.

- Monter sur le plongeur (5) l'outil introducteur spécial et, en poussant ce dernier contre le joint d'étanchéité (10), introduire la bague de glissement inférieure, la cuvette et le joint dans le logement prévu.

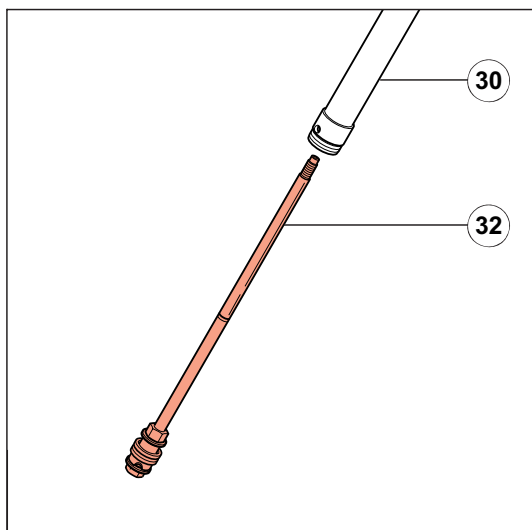




- Monter le jonc d'arrêt (11) à l'aide d'un petit tournevis plat et vérifier qu'il est parfaitement en place dans la gorge spéciale en faisant attention à ne pas rayer le plongeur.



- Monter à nouveau le cache- poussière (12) en exerçant une pression avec les mains.



REMONTAGE DU GROUPE AMORTISSEUR ET CLAPET DE PIED

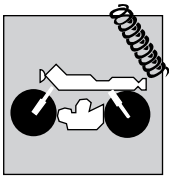
- Introduire la tige du groupe amortisseur (32) dans le corps (30).



Sur les deux groupes amortisseurs se trouve un segment d'étanchéité. Avant le remontage vérifier que ce segment n'est pas détérioré ou endommagé; le remplacer si nécessaire. Agir avec beaucoup de précautions et, le cas échéant, s'aider avec un petit tournevis plat pour simplifier l'introduction du piston de l'amortisseur dans le corps tubulaire. L'introduction du piston doit se faire sans interférences.

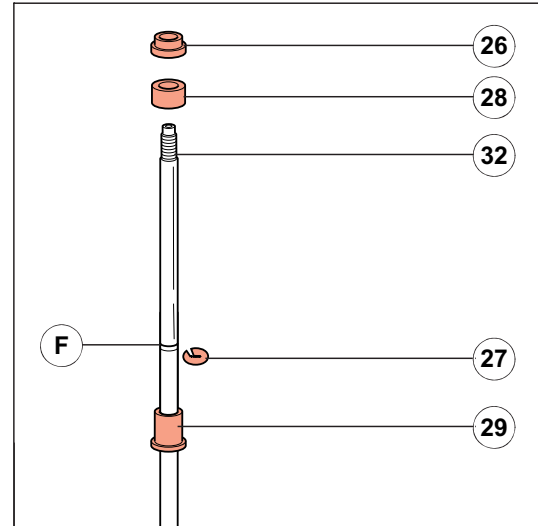
- Introduire sur la tige (32) l'embout (29) du tampon de butée; cela doit se faire de façon que le côté de la prise de clé soit dirigé vers le corps (30) et que le siège du fil métallique (F) soit dépassée.



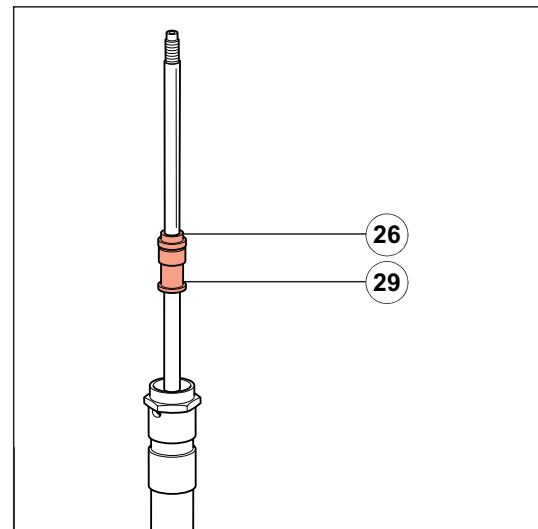


TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

- Introduire le fil métallique (27) dans son siège (F).
- Mener l'embout (29) jusqu'au contact avec le jonc d'arrêt.
- Introduire le tampon de fond (28) ; celui-ci doit être inséré en ayant les feintes pour le passage de l'huile dirigés vers l'embout.
- Insérer l'écrou supérieur (26) et le serrer sur l'embout (29).

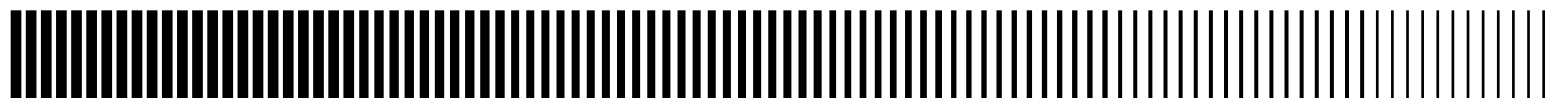
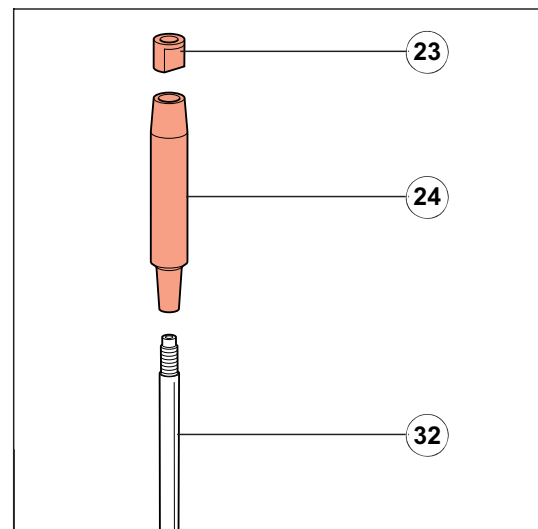


- Garder immobile l'écrou (26) avec une clé de 18 m et serrer l'embout (29) au couple de serrage prévu (voir Tableau 1 - Couples de serrage), en utilisant une clé de 17 mm.

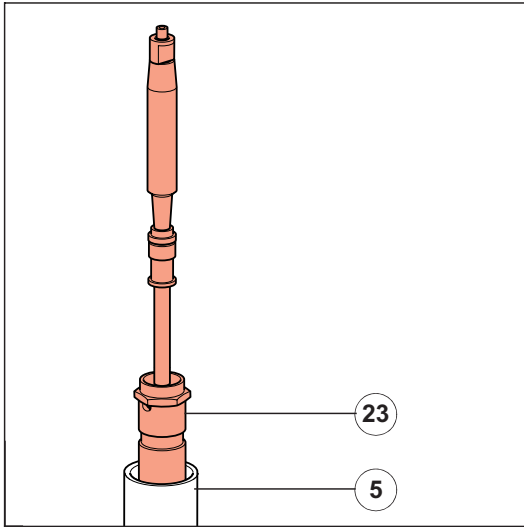
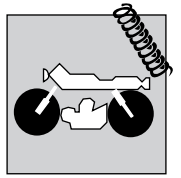


- Introduire le guide ressort (24) dans la tige du groupe amortisseur (32) ; le guide ressort doit être inséré du côté ayant le diamètre plus petit dirigé vers le tampon de fond.

- Visser à fond le contre-écrou (23) sans serrer.



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



- Pousser le groupe amortisseur pré assemblé (23) jusqu'au contact avec le plongeur (5).

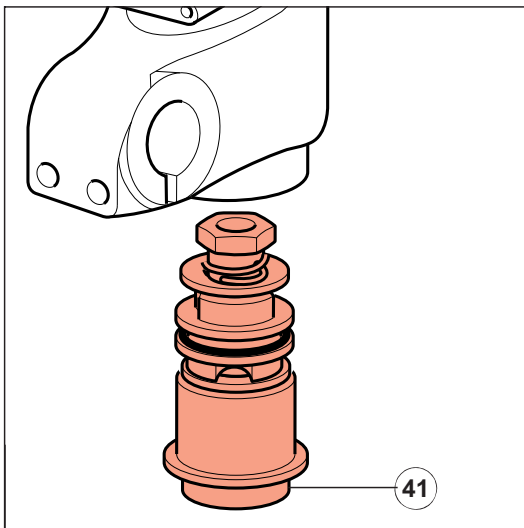
- Serrer le clapet de pied à la main.

- Introduire l'outil R5081AA à l'intérieur du fourreau de façon que la rotation du corps soit bloquée ; pour faire cela il est nécessaire que la fente obtenue à l'extrémité inférieure de l'outil soit exactement insérée dans l'hexagone du corps.

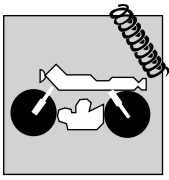


ATTENTION

Dans la partie supérieure de l'outil vous trouvez deux trous opposés où il est possible d'introduire un pivot pour en faciliter le blocage. L'outil ne doit quand- même être tourné en aucun cas, mais il doit seulement être utilisé pour garder les composants intérieurs du fourreau immobiles.



- Avec une clé à tube de 21 mm serrer le clapet de pied (41) au couple de serrage prévu (voir Tableau 1 - Couples de serrage).



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

REMPLISSAGE DE L'HUILE



L'outil R5051AC est disponible en pièce détachée : en le serrant sur la partie terminale de la tige, l'extraction de la tige elle-même de l'intérieur du porte-fourreau sera plus facile.

- Lever complètement le porte-fourreau.
- Dans un verre mesureur gradué préparer la quantité d'huile qui doit être versée dans le fourreau (voir Tableau 2 - Huile et quantité).

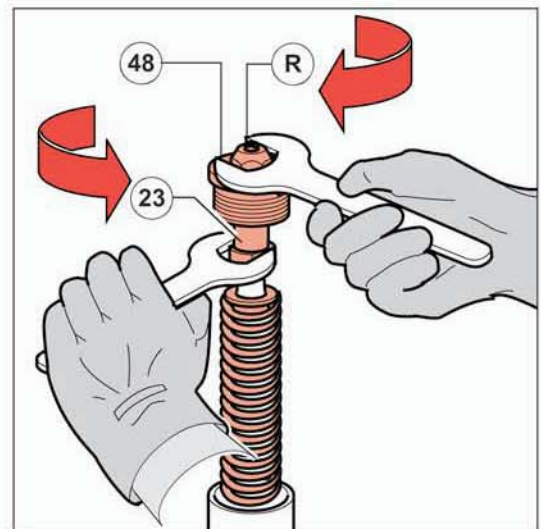
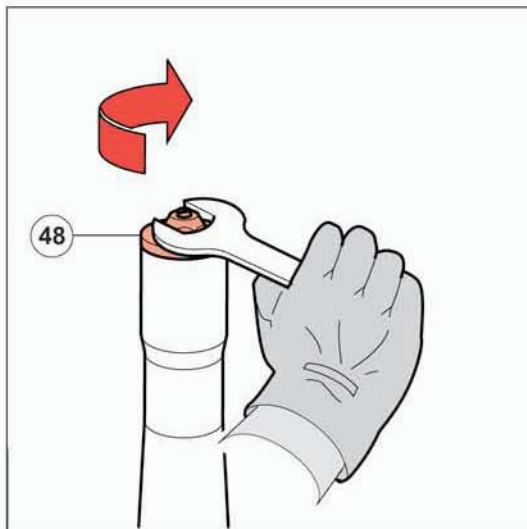
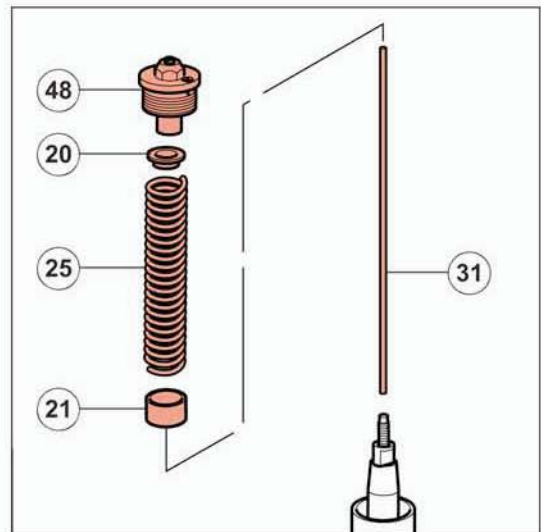
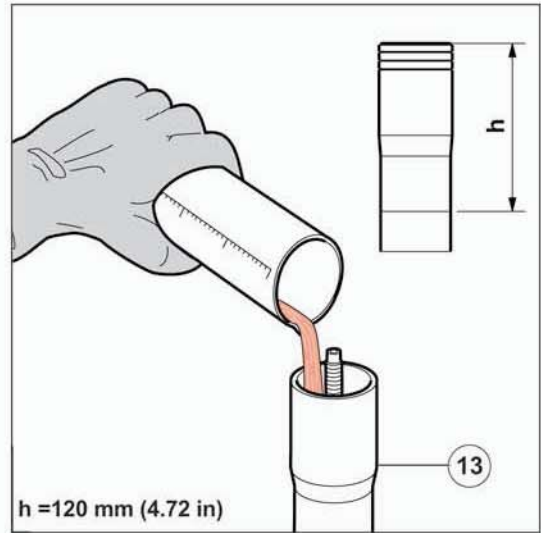
QUANTITÉ D'HUILE EN CHAQUE TIGE: 725cm³

- Verser à l'intérieur du porte-fourreau (13) environ 2/3 de l'huile nécessaire, puis effectuer quelques pompages pour éliminer l'air à l'intérieur.
- Procéder en versant la quantité nécessaire.
- Abaisser le porte-fourreau sur le plongeur jusqu'à ce que le cache-poussière s'appuie sur le support de roue.
- Attendre quelques minutes et vérifier le volume d'air. Aubesoin, rétablir le niveau.

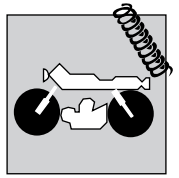


Un volume d'air inférieur ou supérieur ou un type d'huile différent de ceux conseillés peuvent modifier le comportement de la fourche.

- Lever le porte-fourreau (13) sur le plongeur (5).
- Introduire la tige interne de renvoi réglage (31).
- Introduire le petit tube de pré-charge (21), le ressort (25) et la cuvette guide ressort (20).
- Serrer à fond le bouchon de fermeture (48).
- Dévisser entièrement la vis de réglage (R), correspondant au registre ouvert.
- A l'aide de deux clés de 19 mm, serrer le contre-écrou (23) sur le bouchon (48) au couple prévu (voir Tableau 1 - Couples deserrage).
- Lever le porte-fourreau sur le plongeur.
- A l'aide de la clé de 19 mm, serrer le bouchon de fermeture (48) sur le porte-fourreau au couple prévu (voir Tableau 1 - Couples de serrage).
- Rétablir le réglage correct en intervenant sur la vis de réglage (R) (voir paragraphe 5).



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



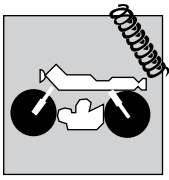
ATTENTION

L'installation de la fourche sur le cadre doit être effectuée en respectant les spécifications du Constructeur du motorcycle en ce qui concerne les organes de direction, de freinage et la fixation de la roue. Un montage incorrect peut nuire à la sécurité du pilote.

Pour un fonctionnement correct de la fourche, la roue doit être montée sur la fourche comme suit:

- Introduire l'axe à travers le support de roue droit, la roue et le support de roue gauche.
- Visser l'écrou de l'axe sur le côté gauche et serrer à fond.
- Comprimer la fourche à fond quelques fois.
- Serrer les deux vis du support de roue droit selon une séquence 1- 2- 1.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

RÉGLAGES

RÉGLAGE DÉTENTE

Le réglage de l'amortissement en extension (ou amortissement en détente) de la fourche peut être effectué à travers la vis de réglage (R), située sur les bouchons supérieurs des deux fourreaux.



Pour modifier le réglage de l'amortissement en détente, il faut toujours commencer par la position de complètement serré (vis complètement tournée dans le sens des aiguilles d'une montre). Chaque position de réglage peut être reconnue par un « click ».

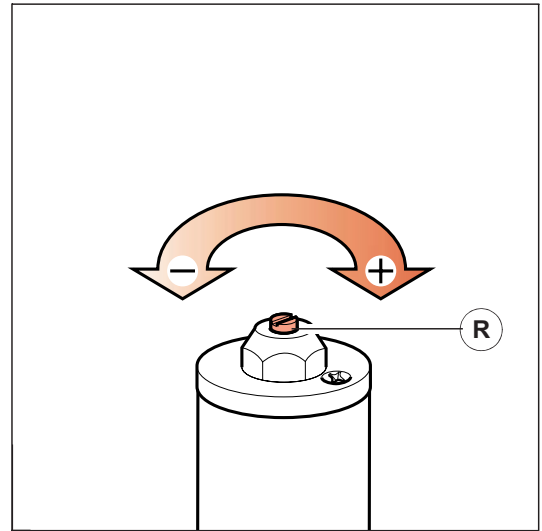
- À l'aide d'un tournevis plat de forme adaptée tourner la vis de réglage (R) dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter l'amortissement hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus lente en phase de détente.

- À l'aide d'un tournevis plat de forme adaptée tourner la vis de réglage (R) dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire l'amortissement hydraulique en détente : de cette façon, la fourche sera plus réactive en phase de détente.



ATTENTION

Ne pas forcer la vis de réglage (R) au-delà des butées.



RÉGLAGE COMPRESSION

Le réglage de l'amortissement en compression de la fourche peut être effectué à travers la vis de réglage marquée par la lettre (C), située dans la partie inférieure de chaque fourreau.



Pour modifier le réglage de l'amortissement en compression, il faut toujours commencer par la position de complètement serré (vis complètement tournée dans le sens des aiguilles d'une montre). Chaque position de réglage peut être reconnue par un « click ».

- Ôter le bouchon de protection en plastique.

- À l'aide d'un tournevis plat de forme adaptée tourner la vis de réglage (C) dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter l'amortissement hydraulique en compression : de cette façon, l'on réduit le débattement fait par la fourche, à égalité de sollicitation

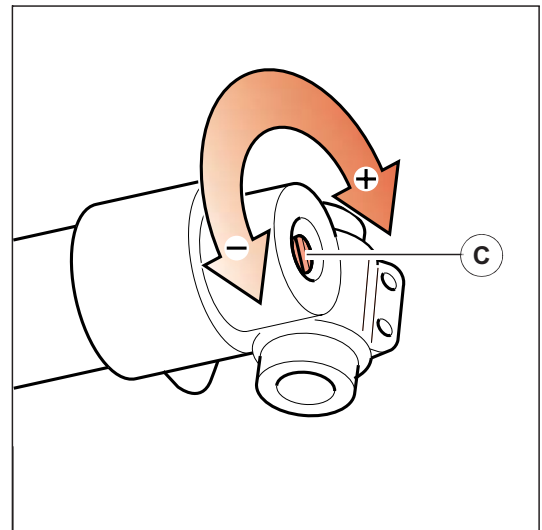
- À l'aide d'un tournevis plat de forme adaptée tourner la vis de réglage (C) dans le sens contraire aux aiguilles d'une montre pour réduire l'amortissement hydraulique en compression: de cette façon, la fourche sera plus souple face aux aspérités du sol.



ATTENTION

Ne pas forcer la vis de réglage (C) au-delà des butées.

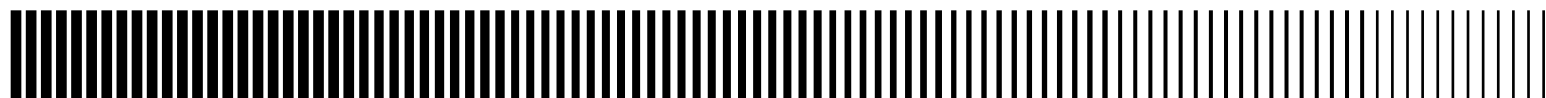
- Remonter le bouchon de protection en plastique.



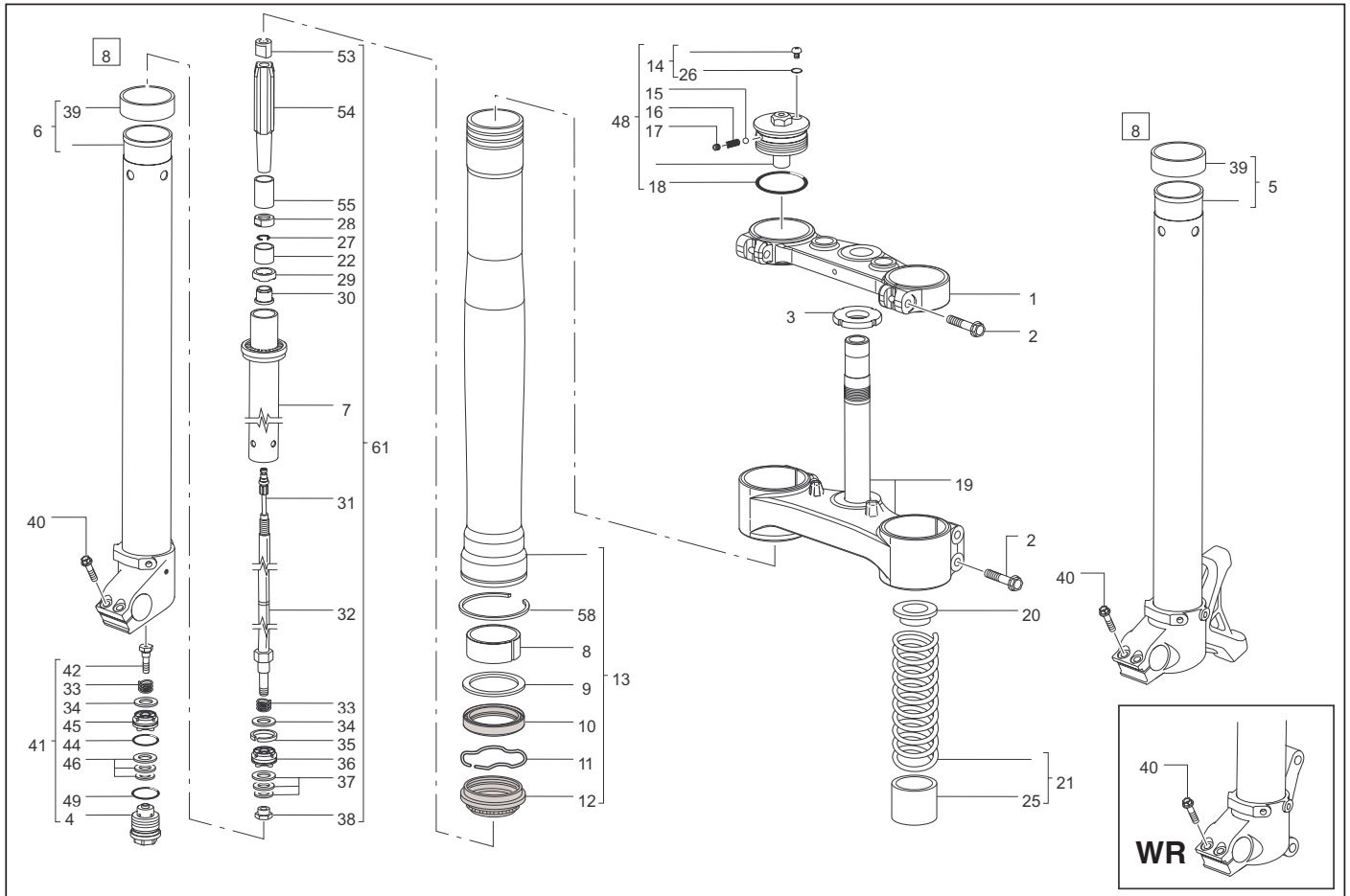
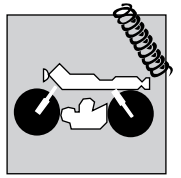
TARAGES STANDARD

Compression: 12 clicks

Extension: 12 clicks



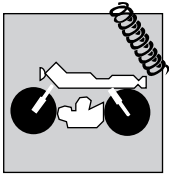
**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Vorderradfederung 2009

Bei der Vorderradaufhängung handelt es sich um eine MARZOCCHI "U.S.D." telehydraulischer Gabel mit verlängertem Zapfen und Schäfte von 50 mm Durchmesser. Die Radfederung entlang der Beinachse beträgt 300 mm





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

ALLGEMEINES

Telehydraulische Upside- Down Gabel mit vorgeschobener Achse. Die Gabel verfügt über ein Mehrventil- Dämpfsystem und Feder zur statischen Belastung. Die hydraulische Druckstufendämpfung wird durch ein spezielles Ventil verwirklicht, das sich im unteren Gebiet jedes Holmes befindet; die hydraulische Zugstufendämpfung wird durch eine Kartusche verwirklicht, die sich innerhalb von jedem Standrohr befindet.

Beide Holme verfügen über außenliegende Einstellungen für die Druck- und Zugstufeneinstellung.

Im oberen Verschluss beider Holme befindet sich eine Schraube für die Entlüftung der im Gleitrohr liegenden Luft.

TAUCHROHRE: Aus hochwertigem, verchromtem Spezialstahl, mit Härtungsflächenbehandlung (TIN)

GLEITROHRE: Aus CNC- verarbeiteter Aluminiumlegierung, eloxiert und innen poliert.

GLEITBUCHSEN: Mit Teflonbelag, ohne Anlaufreibung.

DICHTUNGEN: Am Computer entworfene Dichtringe gewährleisten maximale Dichtigkeit in der Druckstufe und minimalen Reibung in der Zugstufe.

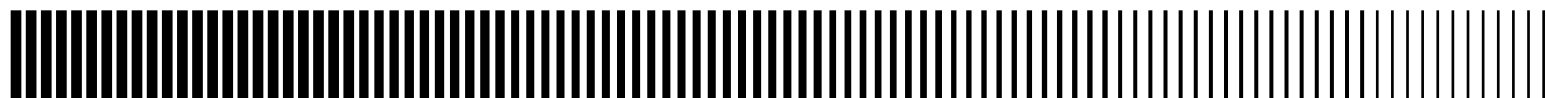
FEDERN: Aus Stahl, in verschiedenen Härten (K) verfügbar. Für ausführlichere Informationen siehe Tabelle 4 - Federn.

ÖL: MARZOCCHI- Spezialöl, verhindert Schaumbildung und erhält die Viskositätseigenschaften unter allen Arbeitsbedingungen unverändert; ohne Anlaufreibung. Für ausführlichere Informationen siehe Tabelle 2- Öl und Füllmengen. Bei besonders strengen Klimas Öl MARZOCCHI SAE 5 Art. 55 00 03 benutzen.

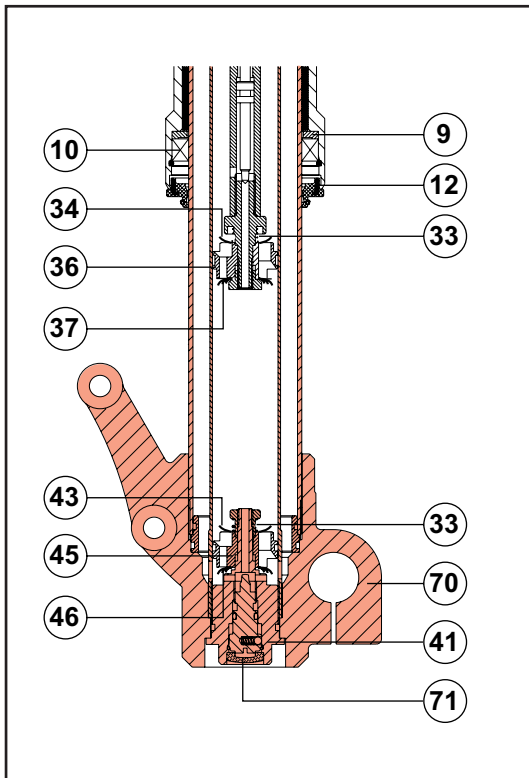
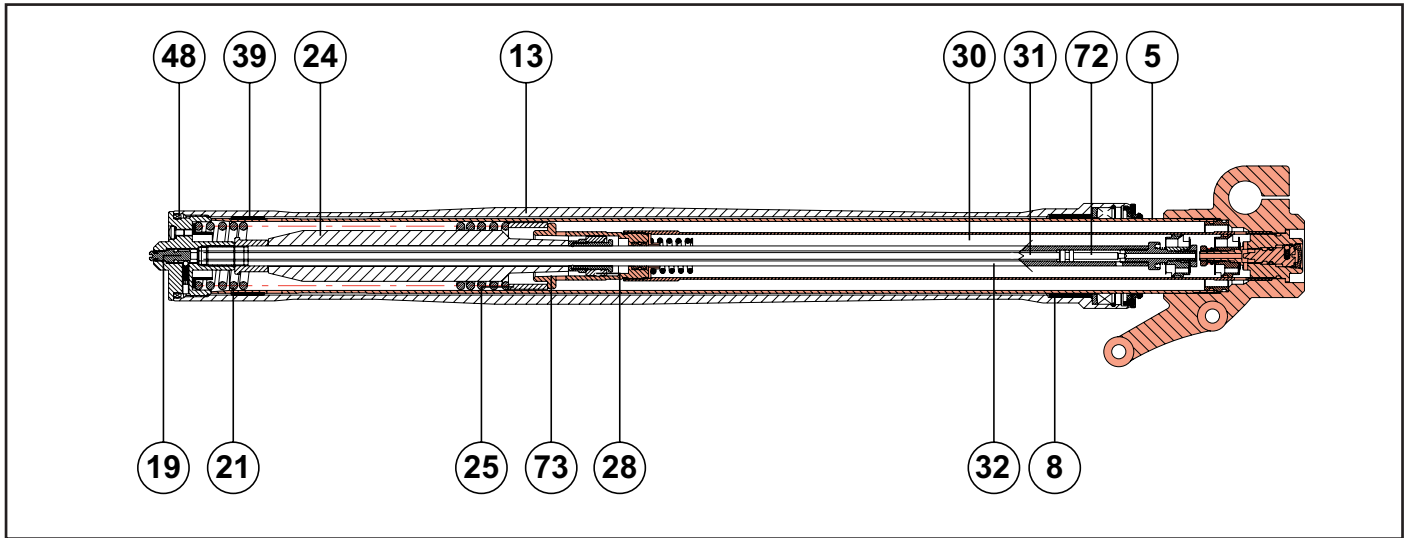
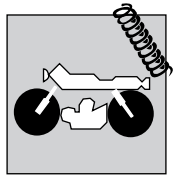
FEDER-TABELLE

Die statische Belastung der Gabel erfolgt über die Feder, die sich im oberen Teil jedes Schaftes befindet. Durch Veränderung der Eigenschaften oder Längenänderung des kleinen, die Vortladung bestimmenden Rohres, kann ein anderes Verhalten der Federung, ohne Eingriff auf die hydraulische Beschaffenheit, erhalten werden. Die folgende Tabelle führt die Eigenschaften der verfügbaren Federn auf.

KONSTANTE K (N/mm)	CODE
4,5	8000 H1062



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



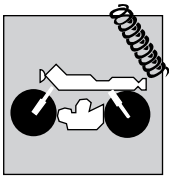
BESTANDTEILE DER GABEL

Die Shiver 45 Factory Works Gabel verfügt über ein Mehrventil-Dämpfsystem, das auf beiden Holmen zu sehen ist. Jeder Holm ist deshalb ein komplettes Federungssystem, auf das man sich beziehen muss, wenn man eine Einstellung durchführen will.

- 5) Tauchrohr
- 8) Untere Gleitbuchse
- 9) Teller
- 10) Dichtring
- 12) Staubabstreifer
- 13) Gleitrohr
- 19) Druckstufeneinstellungsschraube
- 21) Feder
- 24) Federhülse
- 25) Vorspannring
- 28) Bodenpuffer
- 30) Kartuschenhülse
- 31) Innenstab
- 33) Pumpenelementsstab
- 34) Lamellenrückruffeder
- 36) Pumpenelementkolben
- 37) Paket von Lamellen des Zugstufendämpfungs Kolben
- 39) Obere Gleitbuchse
- 41) Bodenventil
- 43) Druckstufenventillamelle
- 45) Bodenventilkolben
- 46) Paket von Lamellen des Druckstufendämpfungs Kolben
- 48) Verschluss
- 70) Radaufnahme
- 71) Zugstufendämpfungsschraube
- 72) Kegelförmige Nadel
- 73) Hülsenverschluss

Zum besseren Verständnis der Funktionsweise der Gabel, sind in der anliegenden Abbildung, die mit dem Rad verbundenen beweglichen Teile (hervorgehobener Hintergrund) und die fest mit dem Rahmen des Motorrads verbundenen Teile (heller Hintergrund) in unterschiedlichen Farben dargestellt.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN FÜR EINE RICHTIGE ÜBERPRÜFUNG

- Nach einem vollständigen Ausbau, beim Wiedereinbau immer neue, originelle Marzocchi Dichtungen verwenden.
- Beim Anziehen von zwei benachbarten Schrauben oder Muttern immer die Reihenfolge 1- 2- 1 einhalten und Drehmomentenschlüssel verwenden; die vorgesehenen Anzugsmomente beachten (siehe Tabelle 1 - Anzugsmomente).
- Zur Reinigung auf keinen Fall entzündliche oder beizende Lösungsmittel verwenden, da diese die Dichtungen beschädigen können. Gegebenenfalls nicht beizende Spezialreinigungsmittel verwenden, die nicht entzündlich sind oder einen hohen Flammpunkt haben, mit den Materialien der Dichtungen verträglich und nach Möglichkeit biologisch abbaubar sind.
- Vor dem Wiedereinbau immer alle Kontaktteile mit Öl für Gabeln schmieren.
- Vor langem nicht Nutzen immer alle Kontaktteile mit Öl für Gabeln schmieren.
- Niemals Schmiermittel, Lösungsmittel oder Reinigungsmittel, die nicht vollständig biologisch abbaubar sind, wegschütten; sie müssen gesammelt und in geeigneten Behältern aufbewahrt werden, um dann nach den geltenden Bestimmungen entsorgt zu werden.
- Vor dem Wiedereinbau immer Fett auf die Lippen der Dichtringe auftragen.
- Ausschließlich metrische Schlüssel, keine Zollschlüssel verwenden. Schlüssel mit Zollmaßen können zwar ähnliche Größen haben wie die mit Millimetermaßen, aber sie können die Schrauben beschädigen und das Wiederaufdrehen unmöglich machen.
- Zum Aufdrehen von Schlitz- oder Kreuzschlitzschrauben einen Schraubendreher von geeigneter Größe und Art verwenden.
- Wenn der Schraubendreher zum Anbringen oder Ausbauen von Halteringen aus Metall, Rundgummidichtungen, Führungsbuchsen oder Dichtungssegmenten benutzt wird, die bearbeiteten Teile nicht mit der Spitze des Schraubendrehers riefen oder einschneiden.
- Nur Originalersatzteile verwenden.
- Vergewissern Sie sich vor Beginn von Wartungs-/ Überholungsarbeiten, dass Sie die notwendigen Ersatzteile für die vollständige Überholung beider Holme besitzen (N. 2 Öldichtungen, N. 2 Staubabstreifern, N. 2 Kolbensegmente)
- In sauberen, ordentlichen und gut beleuchteten Räumen arbeiten, die Durchführung der Wartung im Freien nach Möglichkeit vermeiden.
- Vor Durchführung von Wartungsarbeiten an der Gabel empfiehlt es sich, eine sorgfältige Reinigung des ganzen Motorrads und insbesondere der Gabel vorzunehmen.
- Genauestens überprüfen, ob sich im Arbeitsbereich Metallspäne oder Staub befinden. • Es wird empfohlen, jeweils nur einen Holm zu überholen.
- Die Komponenten der Gabel nicht verändern.

VORSCHRIFTEN FÜR DAS EINSpanNEN

Für manche Wartungsprozeduren kann es notwendig sein, zum Einspannen bestimmter Komponenten der Gabel den Spannstock zu verwenden.



ACHTUNG

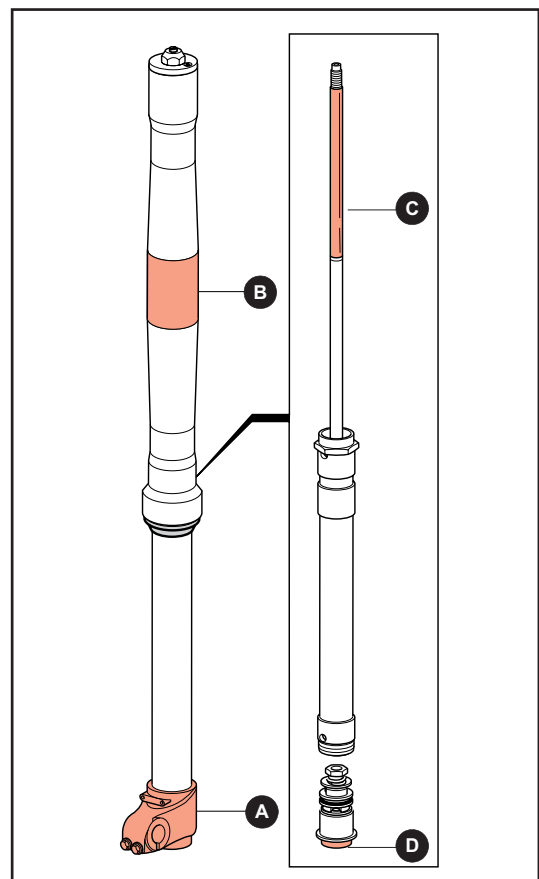
Bei nicht vorschriftsmäßigem Gebrauch des Spannstocks kann die Gabel irreparable Schäden davontragen.

Die folgenden Hinweise sind genauestens zu beachten:

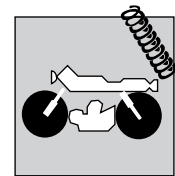
- Die Benutzung des Spannstocks auf die Arbeiten beschränken, bei denen sie unerlässlich ist;
- den Spannstock mit Spannbacken aus weichem Material bestücken;
- beim Anziehen des Spannstocks nicht übertreiben;
- keine Gabelteile im Spannstock befestigen, bei denen auch eine minimale Unrundheit das Teil unbrauchbar machen würde.

In der Abbildung sind die empfohlenen Bereiche für die Befestigung der Gabel im Spannstock markiert.

- A - Radaufnahmefuß.
- B - Gleitrohr in der Befestigungszone der Gabelbrücke unten.
- C - Stab des Pumpenelements im Teil oberhalb des Anschlagrings der Federhülse.
- D - Bodenventilschlüsseleingriff



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**




STÖRUNGEN-URSACHEN-ABHILFE

In diesem Paragraph werden einige Störungen aufgeführt, die sich beim Einsatz der Gabel ergeben können, dazu die möglichen Ursachen und Vorschläge für die eventuelle Abhilfe. Immer erst in dieser Tabelle nachsehen, bevor Eingriffe an der Gabel vorgenommen werden.

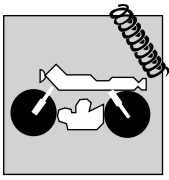
STÖRUNG	URSACHE	ABHILFE
Ölverlust am Dichtring	1. Dichtring verschlissen 2. Tauchrohr verkratzt 3. Dichtring verschmutzt	1. Dichtring auswechseln 2. Tauchrohr und Dichtring auswechseln 3. Dichtring, Staubabstreifer und Öl auswechseln
Ölverlust am Holmboden	1. Bodenventil O- Ring verschlissen 2. Bodenventil locker	1. O- Ring auswechseln 2. Bodenventil anziehen
Sensibilitätsverlust	1. Gleitbuchsen verschlissen 2. Öl verbraucht	1. Gleitbuchsen auswechseln 2. Öl wechseln
Schlechtes Gleiten der Holme	1. Holme nicht vorschriftsmäßig ausgerichtet	1. Den Radbolzen lockern und die vorschriftsmäßige Ausrichtung durchführen
Die Gabel spricht nicht die Einstellungsänderungen auf	1. Stabsinnennadel blockiert 2. Einstellschraube blockiert 3. Unreinheiten im Öl 4. Ventile durch Unreinheiten verstopft	1. Den Stab reinigen oder auswechseln 2. Die Einstellschraube abnehmen und reinigen 3. Das Öl wechseln und alle innere Komponente der Gabel reinigen 4. Das Öl wechseln und alle innere Komponente der Gabel reinigen
Die Gabel ist zu „schwach“ mit allen Einstellungen	1. Ölvolumen zu niedrig 2. Ölviskosität zu niedrig 3. Feder zu schwach oder beschädigt	1. Das richtige Ölvolumen ergänzen 2. Das Öl mit einem höheren Viskosität wechseln 3. Die Feder auswechseln
Die Gabel ist zu „hart“ mit allen Einstellungen	1. Ölvolumen zu hoch 2. Ölviskosität zu hoch 3. Feder zu hart oder beschädigt	1. Das richtige Ölvolumen ergänzen 2. Das Öl mit einem niedrigeren Viskosität wechseln 3. Die Feder auswechseln

Tabelle für Turnusmäßige Wartung

	Einsatz			
	Intensiv		Normal	
	Cross	Straße	Cross	Straße
Allgemeine Wartungsarbeiten	Vor jedem Einsatz			
Reinigung Staubabstreifer	Nach jedem Rennen	Nach jedem Rennen	Nach jedem Einsatz	Nach jedem Einsatz
Ölwechsel	6 Stunden	20 Stunden	30 Stunden	60 Stunden
Auswechslung der Dichtringe	6 Stunden	20 Stunden	30 Stunden	60 Stunden

 Falls die Gabel auf schlammigem oder sandigem Gelände benutzt wird, empfehlen wir, die Wartungsarbeiten in kürzeren Abständen 30% durchzuführen.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

Die Referenznummern dieses Kapitels beziehen sich auf die Komponenten der Gabel-Zeichnung auf Seite I.6.

REINIGUNG STAUBABSTREIFER (FIG. 5)

Für diese Arbeit braucht die Gabel nicht vom Motorrad abmontiert zu werden.

Ausbau

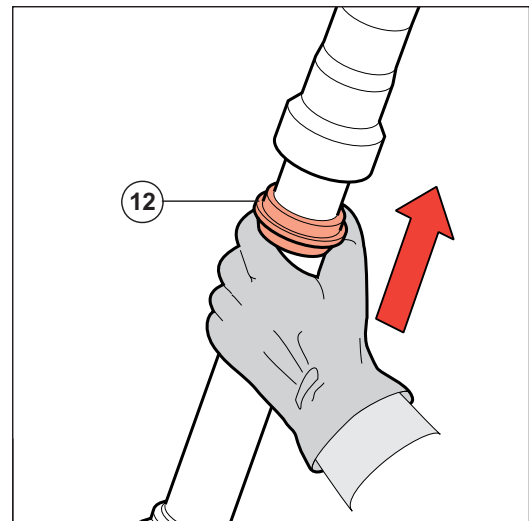
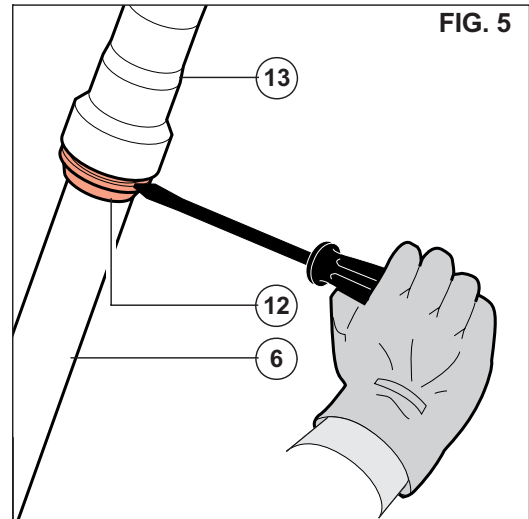
- Vor Durchführung dieser Arbeit das Tauchrohr (6) sorgfältig reinigen.
- Den Staubabstreifer (12) mit einem kleinen Schraubendreher vom Gleitrohr (13) abdrücken, dabei darauf achten, dass das Tauchrohr nicht verkratzt wird.
- Den Staubabstreifer entlang dem Tauchrohr nach unten führen und mit einem Druckluftstrahl den Innenbereich des Staubabstreifers und seinen Sitz am Gleitrohr säubern.

ACHTUNG
Die Verwendung von Metallwerkzeugen für das Abtragen von Schmutzteilen ist unbedingt zu vermeiden.

- Die Holme einen kurzen Hub ausführen lassen, dann die eventuell an den Tauchrohren vorhandenen Verunreinigungen entfernen.
- Den Staubabstreifer und die sichtbare Oberfläche des Dichtrings mit Silikonfett schmieren.

Wiedereinbau

- Den Staubabstreifer (12) mit den Händen wieder an seinen Platz drücken.



ENTLÜFTUNG

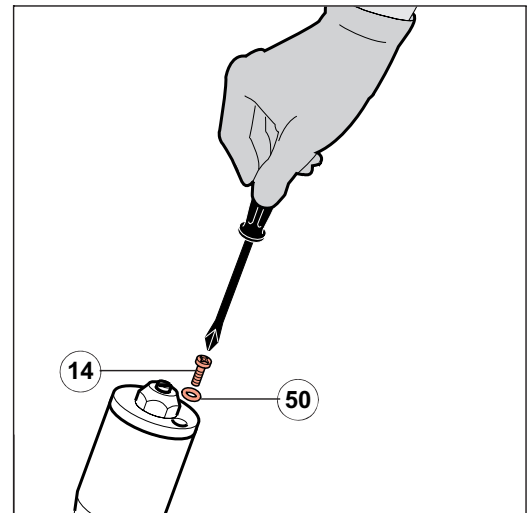
Um diese Arbeit durchzuführen, muss die Gabel am Motorrad eingebaut und die Holme vollständig ausgefedert sein (Vorderrad vom Boden abgehoben). Wenn bei der Benutzung Luft in das Innere der Holme eindringt, kann sie wegen der besonderen Form der Dichtringe nicht mehr austreten und einen Druck erzeugen, der Funktionsstörungen der Gabel verursachen kann.

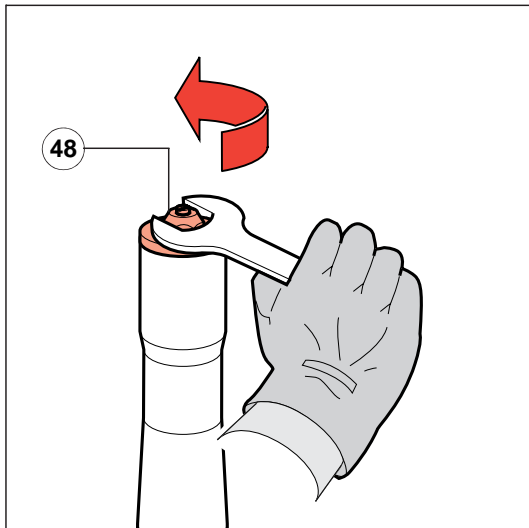
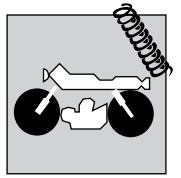
Ausbau

- Jeden Monat oder nach jedem Rennen muss an beiden Holmen die Entlüftungsschraube (14) im oberen Teil des Gleitrohrs mit einem Kreuzschlitzschraubendreher aufgedreht werden, um den eventuell im Inneren entstandenen Druck abzulassen.
- Den Zustand des Dichtrings (50) überprüfen; falls nötig, auswechseln.

Wiedereinbau

- Die Entlüftungsschraube (14) mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment (siehe Tabelle - Anzugsmomente) anziehen, dabei darauf achten, dass der Dichtring (50) nicht beschädigt wird.





ÖLABLASS



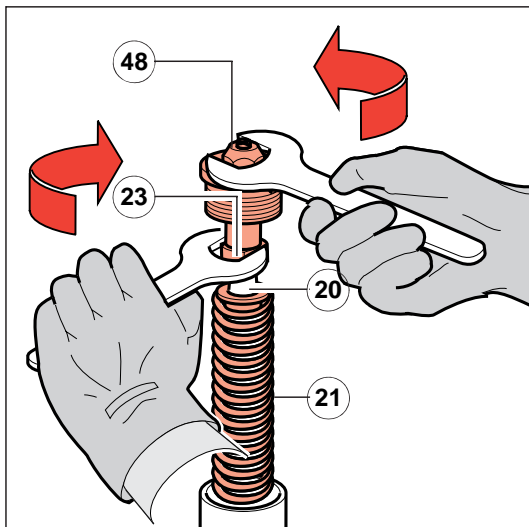
ACHTUNG

Dieser Arbeitsschritt darf nicht bei am Motorrad montierter Gabel ausgeführt werden.



Es empfiehlt sich, den Verschluss etwas zu lockern, bevor der Holm von den Gabelbrücken abgenommen wird.

- Den Holm nach der vom Hersteller des Motorrads vorgesehenen Prozedur von den Gabelbrücken abnehmen.
- Den Holm im Spannstock einspannen.
- Den Verschluss (48) mit dem 19 mm-Schlüssel vollständig aufschrauben.
- Das Gleitrohr langsam auf das Tauchrohr nach unten ziehen.



- Den Federhülseteller (20) und die Feder (21) so weit nach unten drücken, dass ein 19 mm- Schlüssel auf die Kontermutter (23) gesetzt werden kann.
- Die Kontermutter (23) mit einer 19 mm- Schlüssel festhalten und mit einer anderen 19 mm- Schlüssel den Verschluss (48) vollständig ausschrauben.

- Den Verschluss (48), den Federhülseteller (20) die Feder (21) und den Vorspannung (25) abnehmen.
- Den inneren Rückrufstab (31) vom Stabsende (32) abnehmen.
- Den Holm (5) aus dem Spannstock nehmen und auf einen ausreichend großen Behälter hin kippen, damit das Öl ablaufen kann; zum Unterstützen der Entleerung müssen ein paar Pumpbewegungen gemacht werden.



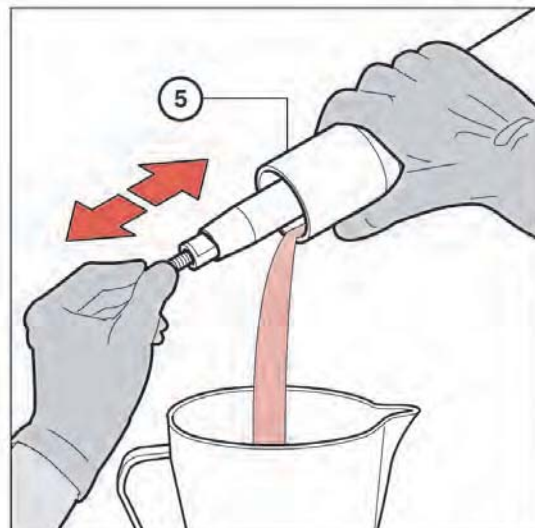
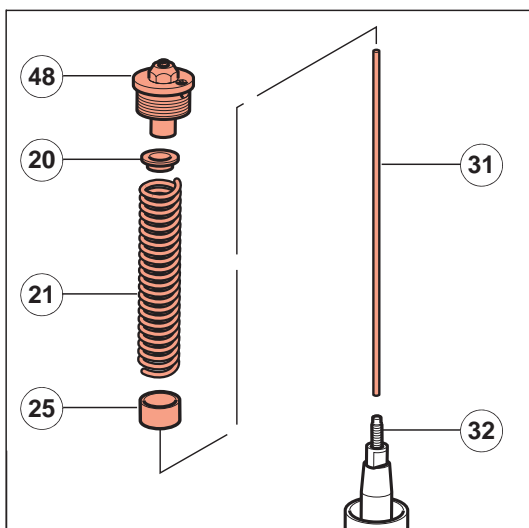
Das Werkzeug R5051AC ist als Ersatzteil verfügbar; wenn es am Stabsende eingeschraubt wird, ist es einfacher, den Stab selbst vom Gleitrohresinnere abzunehmen.

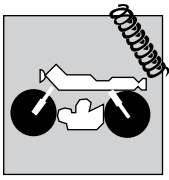


Wenn man das Aussehen, die Dichte und die Qualität des verbrauchten Öls betrachtet, kann man Rückschlüsse auf den Zustand der Dicht- und Führungselemente ziehen. Wenn das Öl dickflüssig und dunkel ist und Festkörperchen aufweist, ist eine Auswechslung der Führungsbuchsen und der Dichtelemente erforderlich.



Im Paragraph 4.11 ist die Prozedur für den Einbau und das Einfüllen des Öls erläutert.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

ZERLEGUNG PUMPENGRUPPE UND BODENVENTIL



ACHTUNG

Dieser Arbeitsschritt darf erst ausgeführt werden, nachdem das Öl im Inneren des Gleitrohres vollständig abgelassen ist.

- Die Radaufnahme des Standrohres einspannen.
- Das Gerät R5081AA in den Holm so einsetzen, dass die Hülserotation blockiert wird; um die Blockierung zu erreichen ist es nötig, dass das am Geräteextremität liegende Langloch sich perfekt in den Hülsesechskant einsetzt.

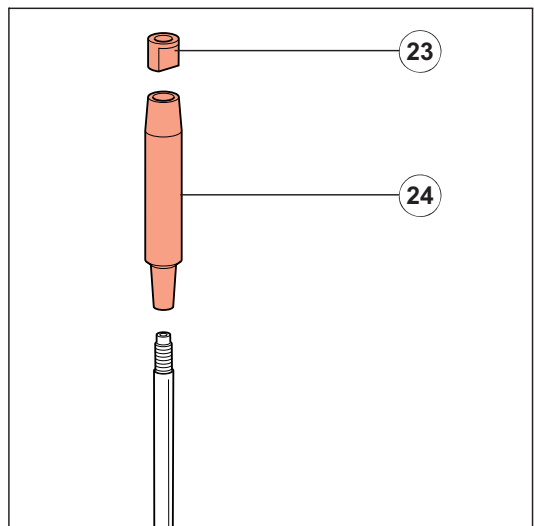
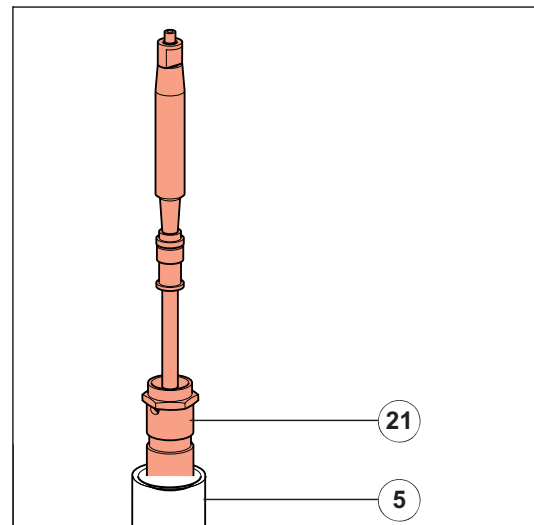
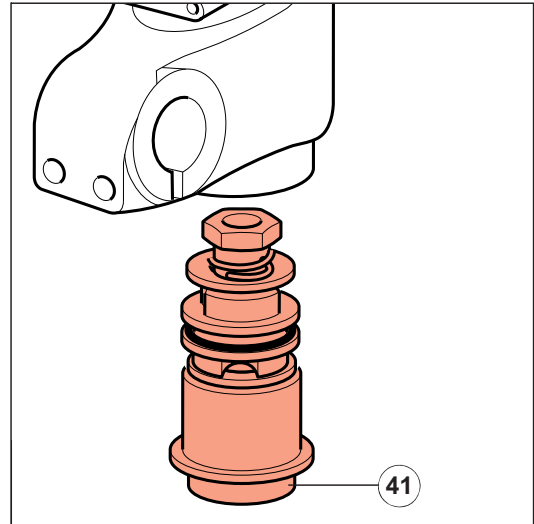


ACHTUNG

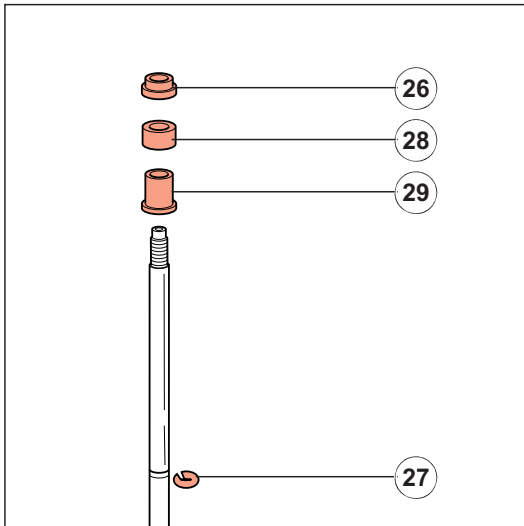
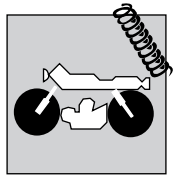
Im oberen Gerätegebiet sind zwei diametral entgegengesetzte Löcher zu sehen, wo eine Achse eingesetzt werden kann, um die Blockierung einfacher zu machen. Das Gerät kann jedoch auf keinen Fall rotiert werden, sondern nur zur Blockierung der innenliegenden Komponenten des Holmes benutzt werden.

- Mit einer 21 mm Steckschlüssel das Bodenventil (41) ausschrauben.
- Die Bodenventilgruppe (41) abnehmen.
- Die Pumpengruppe (21) aus dem Standrohr (5) abnehmen.

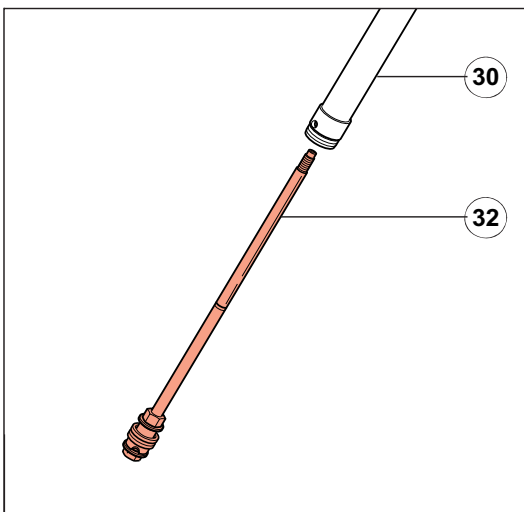
- Die Gegenmutter (23) ausschrauben und abnehmen und die Federhülse (24) herausziehen.



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



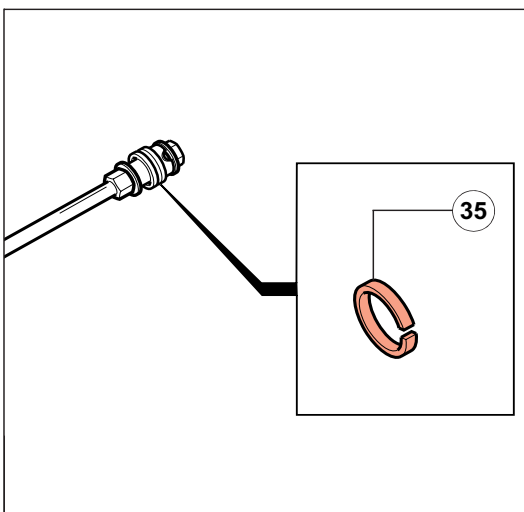
- Um auf der Pumpengruppe arbeiten zu können, ist es nötig, die Bodenpufferteile zu entfernen: die Mutter des Bodenpuffers (26) mit einer 18 mm Schlüssel blockiert halten und die Spitze (29) mit einer 17 mm Sechskantschlüssel ausschrauben.
- Die obere Mutter (26) und den Bodenpuffer (28) herausziehen.
- Mit einem kleinen Schraubendreher den Haltering (27) vom Stab aufheben.
- Den Haltering (27) und die Spitze (29) vom Stab abnehmen.



- Den Stab (32) nach das Hülseinnere (30) stoßen, damit die komplette Pumpengruppe vom Boden herausgezogen werden kann.



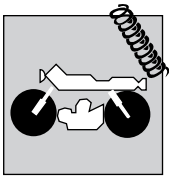
Das Pumpenelement ist vollständig überholbar und kalibrierbar. Im Paragraph 4.8 wird die Prozedur zur Überholung und Änderung des Pumpenelementeinstellung erklärt.



- Den Segmentverschleiß (35) überprüfen.



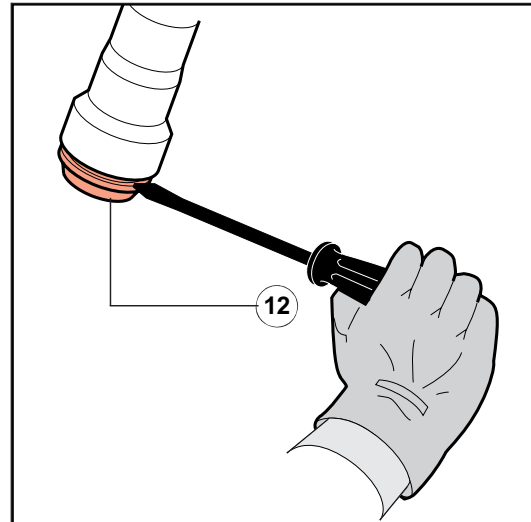
Im Paragraph 4.10 wird die Prozedur zum Zusammenbau des Pumpenelementeinstellung erklärt.



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

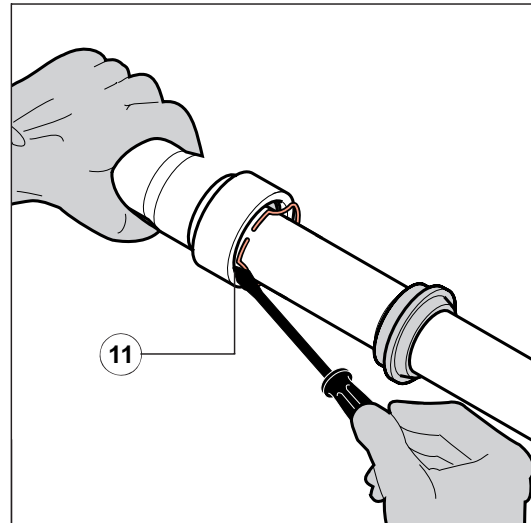
ZERLEGUNG HOLM - GLEITROHR UND ENTFERNUNG DER DICHTRINGE

• Den Staubabstreifer (12) mit einem kleinen Schraubendreher abnehmen.



• Mit demselben Schraubendreher den metallenen Haltering (11) abnehmen.

• Das Tauchrohr (6) aus dem Gleitrohr (13) ziehen; zum Trennen dieser beiden Elemente muss energisch angezogen werden. Mit diesem Vorgang werden der Dichtring (10), der Teller (9) und die untere Führungsbuchse (8) aus dem Gleitrohr geholt.



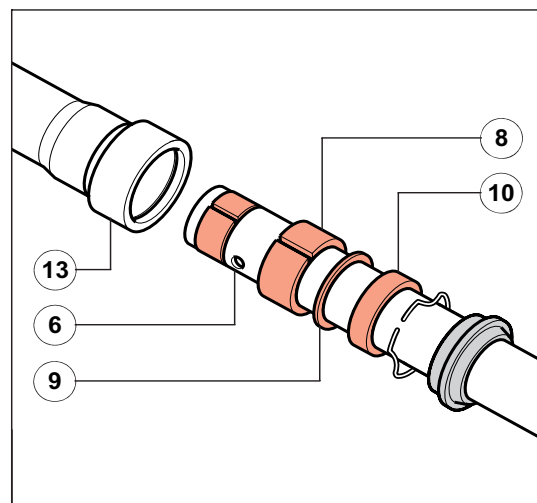
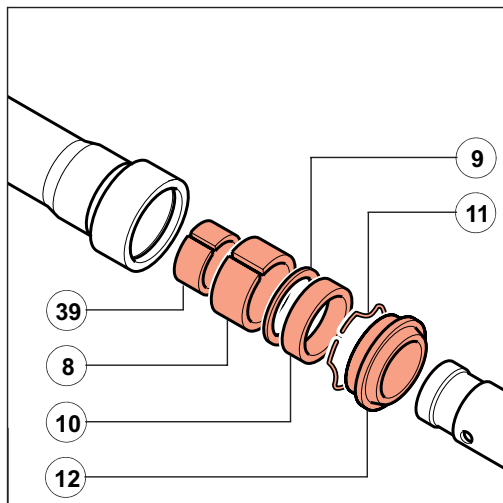
• Die obere Führungsbuchse (39) von Hand abnehmen. Falls dies von Hand schwer ausführbar ist, kann man sich durch Einsetzen eines Schraubendrehers in den Schlitz der Buchse behelfen.

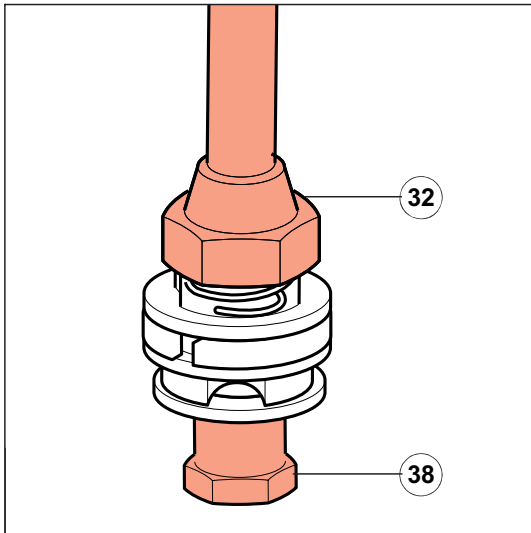
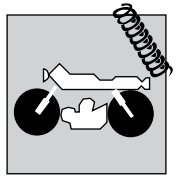
• Die untere Führungsbuchse (8), den Teller (9), den Dichtring (10), den Haltering (11) und den Staubabstreifer (12) aus dem Tauchrohr entnehmen.

! ACHTUNG

Die abgenommenen Dichtringe und Staubabstreifer dürfen nicht wiederverwendet werden.

Im Paragraph 4.9 ist die Prozedur für den Einbau der Dichtelemente und den Zusammenbau Holm - Gleitrohr erläutert.



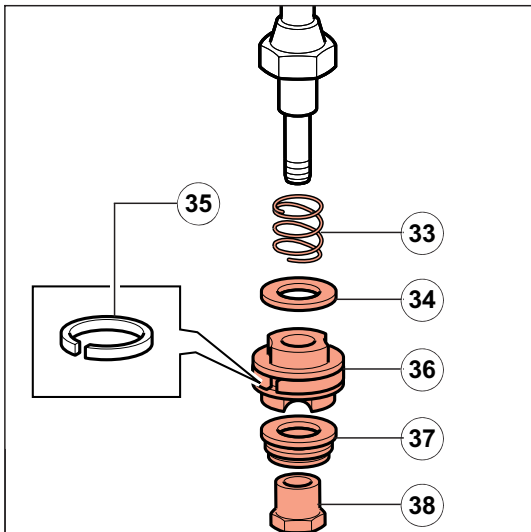


ÜBERHOLUNG UND ÄNDERUNG DER KARTUSCHE- UND BODENVENTIL-EINSTELLUNG

ÜBERHOLUNG DER KARTUSCHE (ZUGSTUFENDÄMPFUNG)

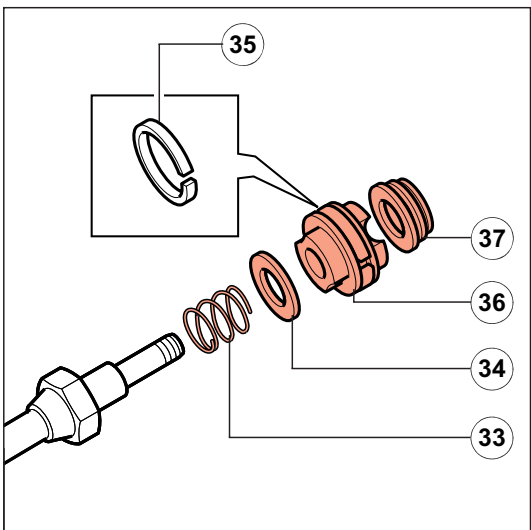
Zerlegung

- Die Stabsgefrästenzone (32) einspannen.
- Mit einer 12 oder 13 mm Schlüssel die Mutter (38) ausschrauben, gemäß der eingebauten Mutter.



- Die Mutter (38), die Lamelle oder das Paket von Lamellen (37), die die Zugstufe einstellen, den Kolben (36) mit dem Segment (35), die Lamelle (34) und die Feder (33) in dieser Reihenfolge abnehmen.

Zusammenbau

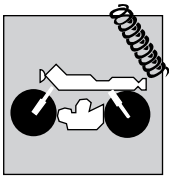


👁 Die Lamellen (37) und der Kolben (36) verursachen die Zugstufendämpfung. Wenn nötig, ist es auch möglich, das Gabelverhalten während der Zugstufenphase zu ändern, durch den Ersatz der Lamellen (37) und des Kolbens (36) mit anderen Teilen, die verschiedene Merkmale aufweisen.

⚠ ACHTUNG
Ausschließlich Original- Marzocchi Lamellen und Kolben verwenden; die Komponenten nicht ändern.

- Wenn nötig, den Kolbensegment (35) ersetzen.
- Die Feder (33), die Lamelle (34), den Kolben (36) mit dem Segment (35), die Lamelle oder das Paket von Lamellen (37), die die Zugstufe einstellen in dieser Reihenfolge am Stabsende einsetzen.

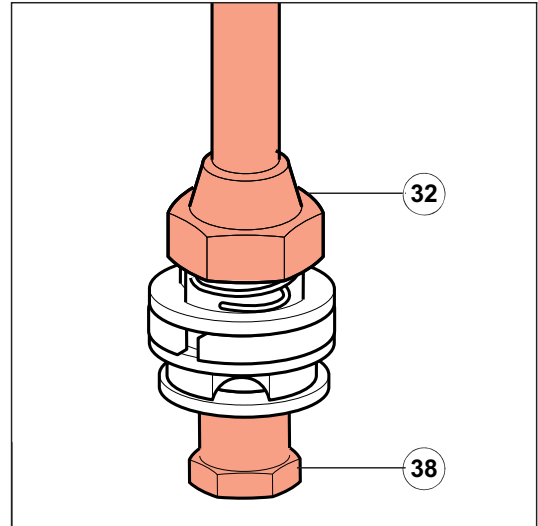
⚠ ACHTUNG
 Der Kolben muss so montiert werden, dass die Löcher, die einen kleineren



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

Durchmesser aufweisen, nach die Einstellungslamellen (37) gerichtet sind.

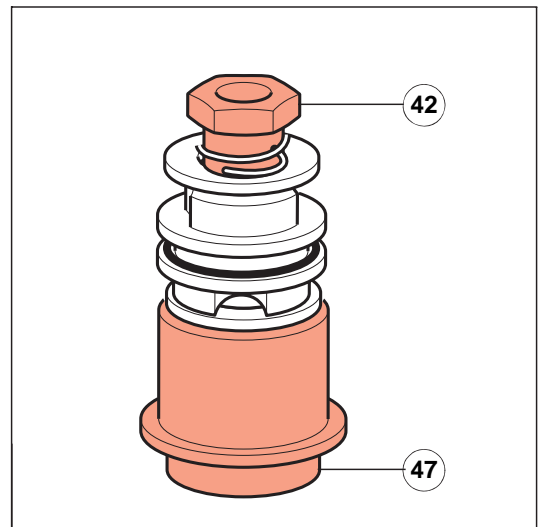
- Die Mutter (38) manuell anziehen.
- Die Stabsgefrästenzone (32) einspannen.
- Mit einer geeigneten Schlüssel (12 oder 13 mm gemäß der eingebauten Mutter) die Mutter (38) mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment (siehe Tabelle - Anzugsmomente) anziehen.



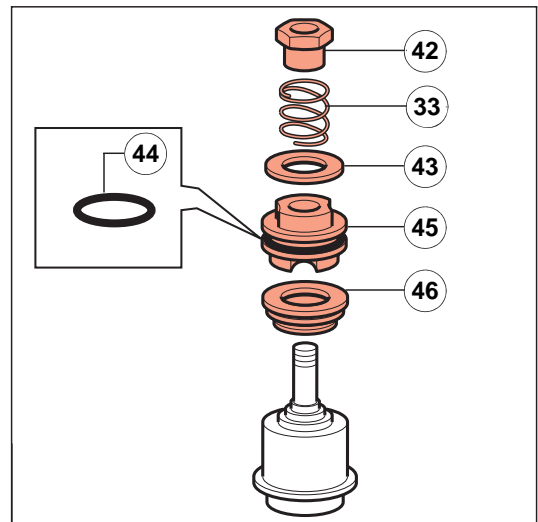
Überholung des Bodenventils (Druckstufendämpfung)

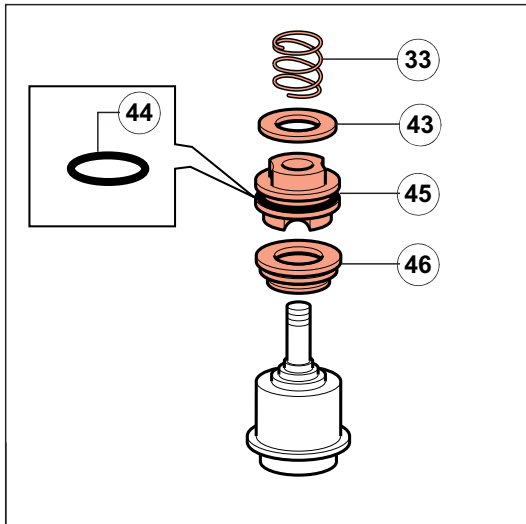
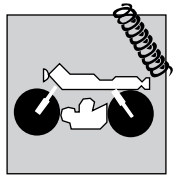
Zerlegung:

- Die Bodenschraube durch den Eingriff (47) einspannen.
- Mit einer 13 mm Schlüssel die Mutter (42) ausschrauben.



- Die Mutter (42), die Feder (33), die Lamelle (43), den Kolben (45) mit dem O-Ring (44), die Lamelle oder das Paket von Lamellen (46), die die Druckstufe einstellen, in dieser Reihenfolge abnehmen.





Zusammenbau:



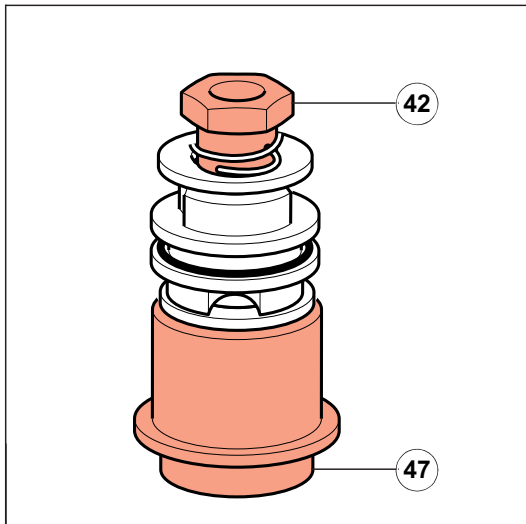
Die Lamellen (46) und der Kolben (45) verursachen die Druckstufendämpfung. Wenn nötig, ist es auch möglich, das Gabelverhalten während der Druckstufenphase zu ändern, durch den Ersatz der Lamellen (46) und des Kolbens (45) mit anderen Teilen, die verschiedene Merkmale aufweisen.



ACHTUNG

Ausschließlich Original- Marzocchi Lamellen und Kolben verwenden; die Komponenten nicht ändern.

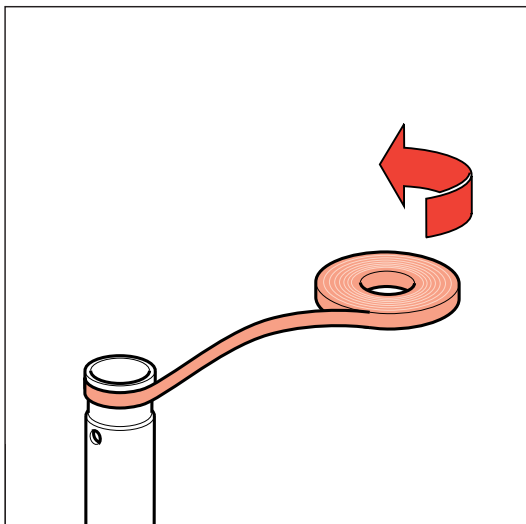
- Wenn nötig, den O- Ring (44) des Kolbens auswechseln.
- Die Lamelle oder das Paket von Lamellen (46), die die Druckstufe einstellen, den Kolben (45) mit dem O- Ring (44), die Lamelle (43) und die Feder (33) in dieser Reihenfolge in das Bodenventil einsetzen.



ACHTUNG

Der Kolben muss so montiert werden, dass die Löcher, die einen kleineren Durchmesser aufweisen, nach die Einstellungslamellen (46) gerichtet sind.

- Die Mutter (42) manuell anziehen.
- Die Bodenschraube durch den Eingriff (47) einspannen.
- Mit einer 13 mm Schlüssel die Mutter (42) mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment (siehe Tabelle 1 - Anzugsmomente) anziehen.

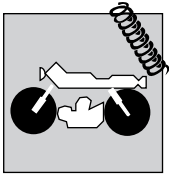


ZUSAMMENBAU HOLM - GLEITROHR UND ANBRINGUNG DICHRINGE



Die abgenommenen Dichtringe und Staubabstreifer dürfen nicht wiederverwendet werden. Vor Beginn des Wiedereinbaus den Zustand der Führungsbuchsen überprüfen; wenn sie gerieft oder zerkratzt sind, auswechseln. Die Teflonbeschichtung der Führungsbuchsen überprüfen; sie muss unversehrt sein.

- Das Ende des Tauchrohrs so mit einem Klebeband umwickeln, dass der Sitz der oberen Buchse abgedeckt ist.
- Den Staubabstreifer und den Dichtring leicht einfetten.



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS


- In dieser Reihenfolge in das Tauchrohr einsetzen: Staubabstreifer (12), Haltering (11), Dichtring (10), Teller (9) und untere Führungsbuchse (8).

ACHTUNG

Seien Sie besonders aufmerksam, den Dichtring (10) so einzurichten, dass die Hohlseite sich gegenüber den Teller (9) findet.

- Das Klebeband am Ende des Tauchrohrs abnehmen und eventuelle Kleberspuren beseitigen.

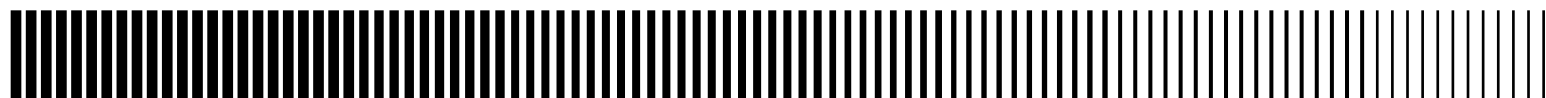
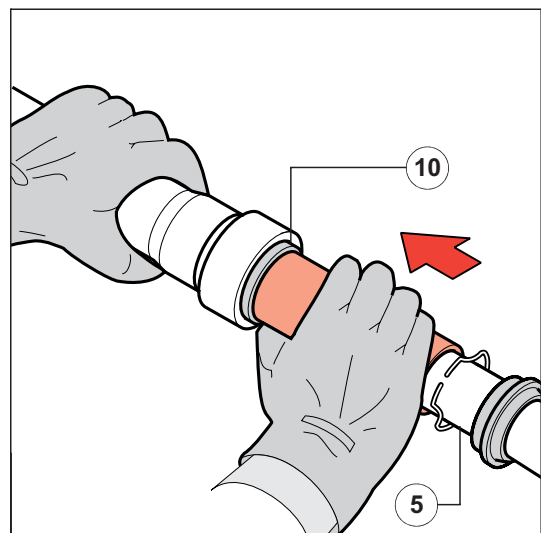
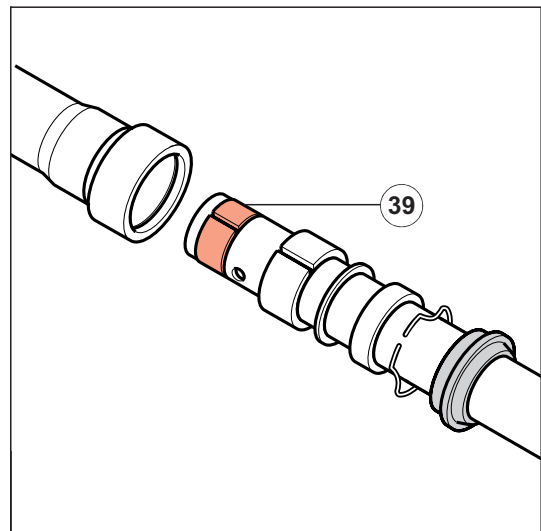
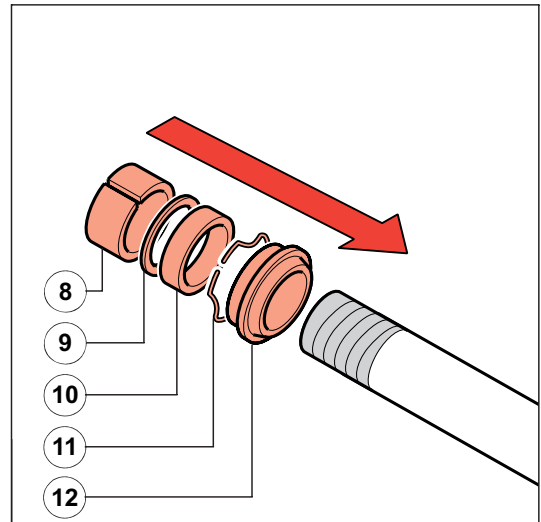
- Die obere Führungsbuchse (39) von Hand einsetzen.

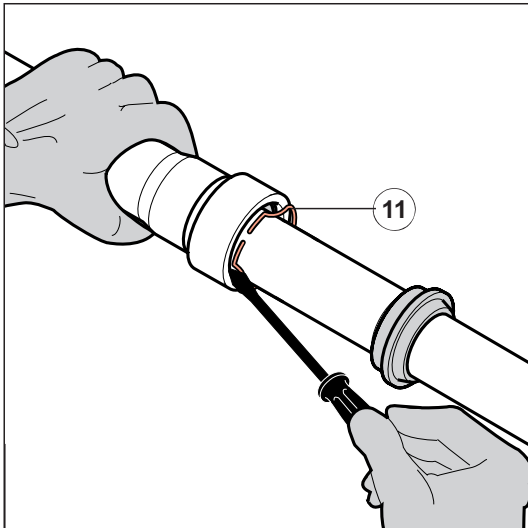
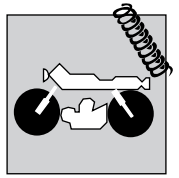
 Falls das Einsetzen der Führungsbuchse von Hand schwer ausführbar ist, kann man sich durch Einsetzen eines Schraubendrehers in den Schlitz der Buchse behelfen.

- Das Tauchrohr vorsichtig in das Gleitrohr einschieben, dabei sorgfältig darauf achten, dass die obere Führungsbuchse nicht beschädigt wird.

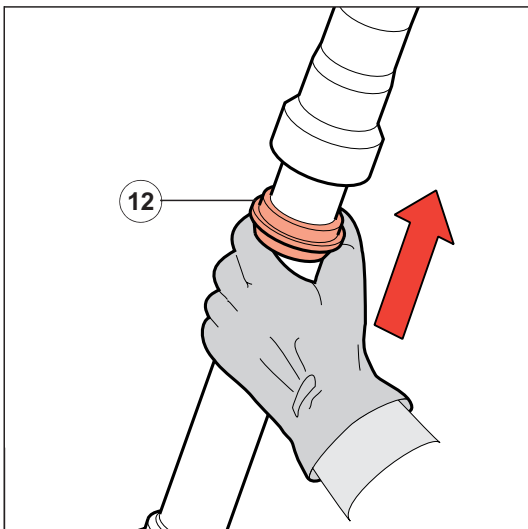
- Die untere Führungsbuchse bis zur Berührung mit dem Gleitrohr, dem Teller und dem Dichtring einführen.

- Den zugehörigen Einschubzylinder am Tauchrohr (5) anbringen und damit auf den Dichtring (10) drücken, um die untere Führungsbuchse, den Teller und den Dichtring einzuschieben.





- Den Haltering (11) anbringen, dazu einen kleinen Schraubendreher zu Hilfe nehmen, der perfekt in die entsprechende Rille passt, und sorgfältig dabei darauf achten, dass das Tauchrohr nicht verkratzt wird.



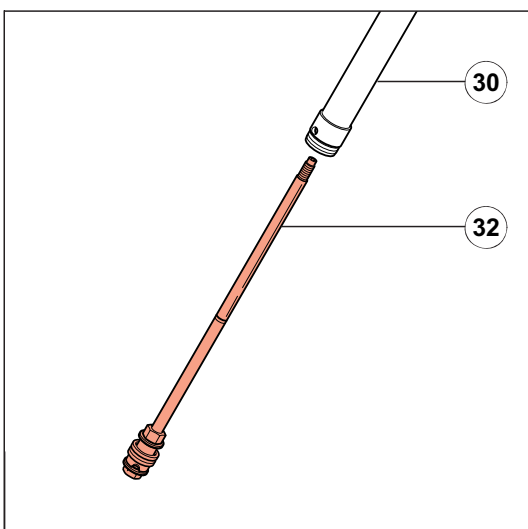
- Den Staubabstreifer (12) durch Drücken mit den Händen wieder einsetzen.

ZUSAMMENBAU PUMPENGRUPPE UND BODENVENTIL

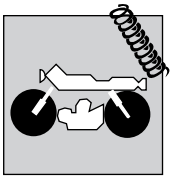
- Den Pumpenelementstab (32) in die Hülse (30) einsetzen.



In beiden Pumpenelementen ist ein Dichtsegment angebracht; vor dem Wiedereinbau überprüfen, ob es abgenutzt oder beschädigt ist, notfalls austauschen. Beim Einsetzen des Kolbens des Pumpenelements in die Schutzhülse mit größter Vorsicht vorgehen und sich gegebenenfalls mit einem kleinen Schraubendreher behelfen. Das Einsetzen des Kolbens muss ohne Anstoßen erfolgen.

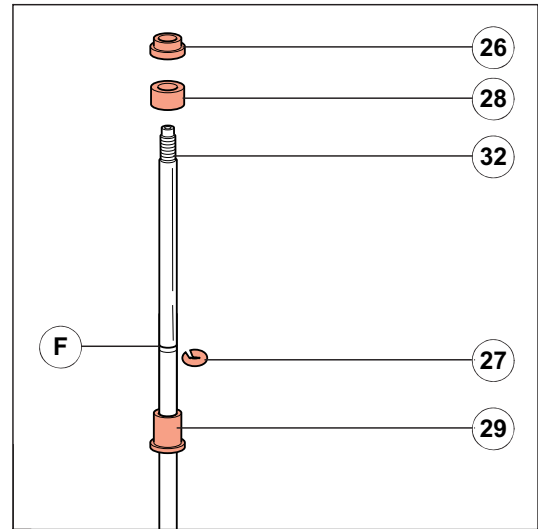


- Die Spitze (29) des Bodenpuffers in den Stab (32) einsetzen; das muss so durchgeführt werden, dass die Seite mit dem Schlüsseleingriff nach der Hülse (30) gerichtet ist, und dass der Sitz (F) für den Metalldraht (27) übersteigt wird.

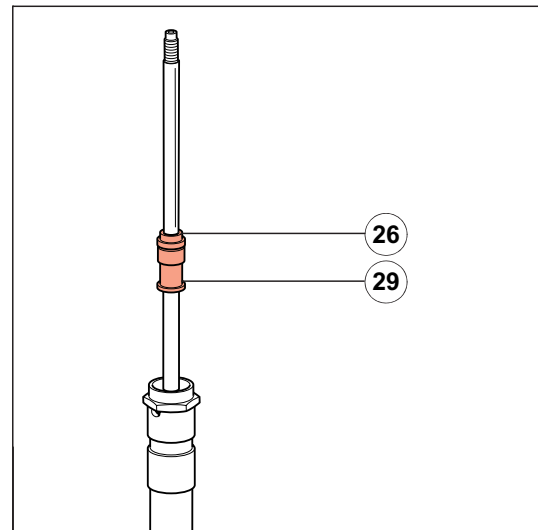


TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

- Den Metalldraht (27) in seinen Sitz (F) einsetzen.
- Die Spitze (29) bis zur Berührung mit dem Haltering anbringen.
- Den Bodenpuffer so einsetzen (28), dass die Langlöcher für den Öldurchfluss nach der Spitze gerichtet sind.
- Die obere Mutter (26) anbringen und sie auf die Spitze (29) anziehen.

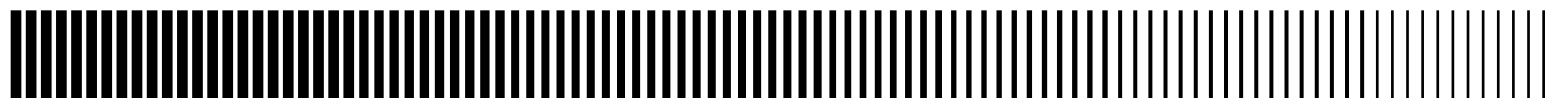
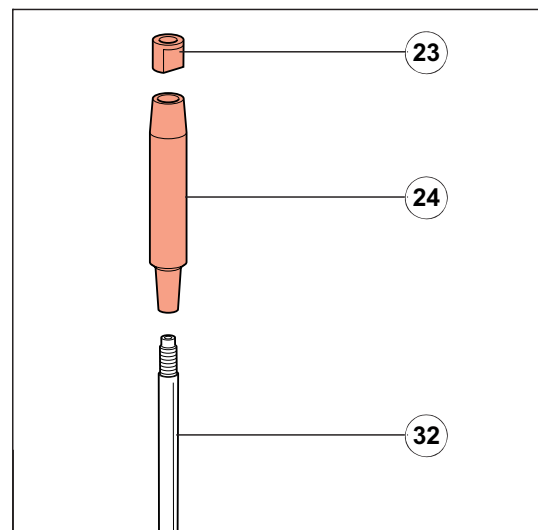


- Die Mutter (26) mit einer 18 mm Schlüssel blockieren und die Spitze (29) mit einer 17 mm Schlüssel mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen (siehe Tabelle 1 - Anzugsmomente).

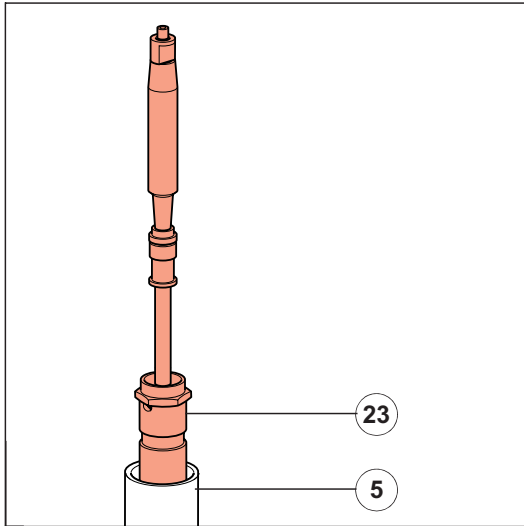
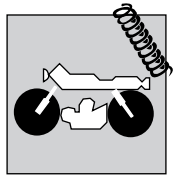


Pumpenelementstab (32) so einsetzen, dass die Seite mit kleinerem Durchmesser nach dem Bodenpuffer gerichtet ist.

- Die Gegenmutter (23) einschrauben, ohne festmachen.



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



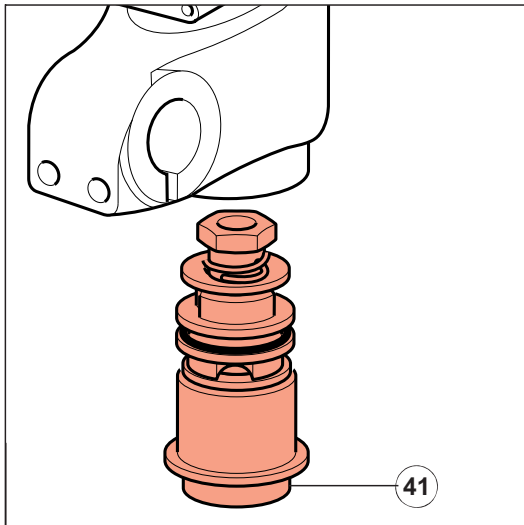
- Den vormontierte Pumpenelement (23) bis zur Berührung mit dem Standrohr (5) stoßen.
- Das Bodenventil von Hand einschrauben.

•Das Gerät R5081AA in den Holm so einsetzen, dass die Hülserotation blockiert wird; um die Blockierung zu erreichen ist es nötig, dass das am Geräteextremität liegende Langloch sich perfekt in den Hülsesechskant einsetzt.

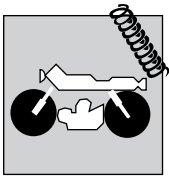


ACHTUNG

Im oberen Gerätsgebiet sind zwei diametral entgegengesetzte Löcher zu sehen, wo eine Achse eingesetzt werden kann, um die Blockierung einfacher zu machen. Das Gerät kann jedoch auf keinen Fall rotiert werden, sondern nur zur Blockierung der innenliegenden Komponenten des Holmes benutzt werden.




- Mit einer 21 mm Steckschlüssel das Bodenventil (41) mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen (siehe Tabelle - Anzugsmomente).



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS


EINFÜLLEN DES ÖLS

 Das Werkzeug R5051AC ist als Ersatzteil verfügbar; wenn es am Stabsende eingeschraubt wird, ist es einfacher, den Stab selbst vom Gleitrohrinnere abzunehmen.

- Das Gleitrohr vollständig auf das Standrohr hochschieben.
- In einem Messbecher die Ölmenge bereitstellen, die in den Holm eingefüllt werden soll (siehe Tabelle 2 - Öl und Füllmengen).

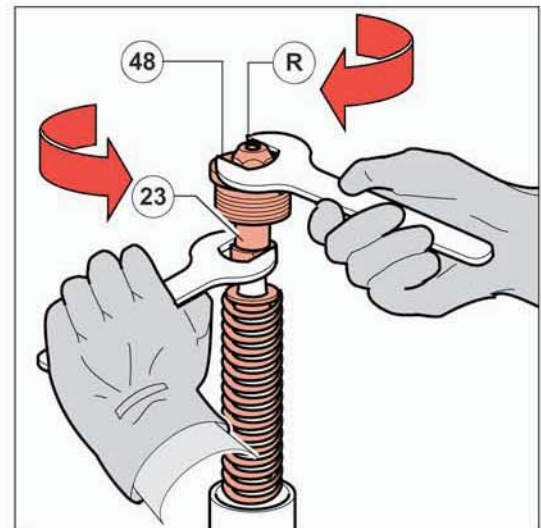
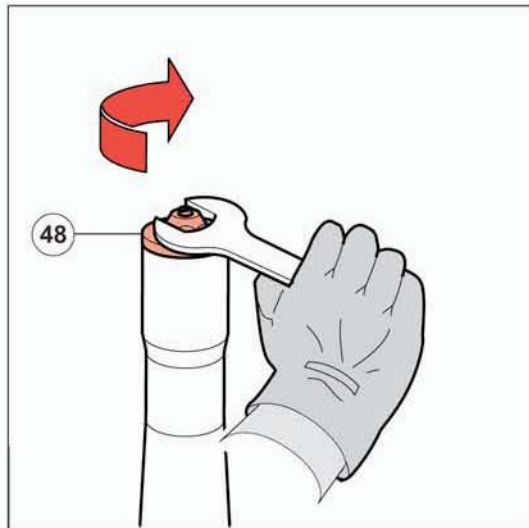
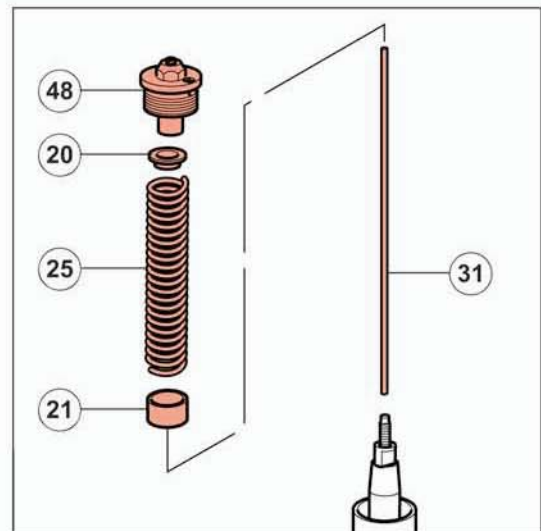
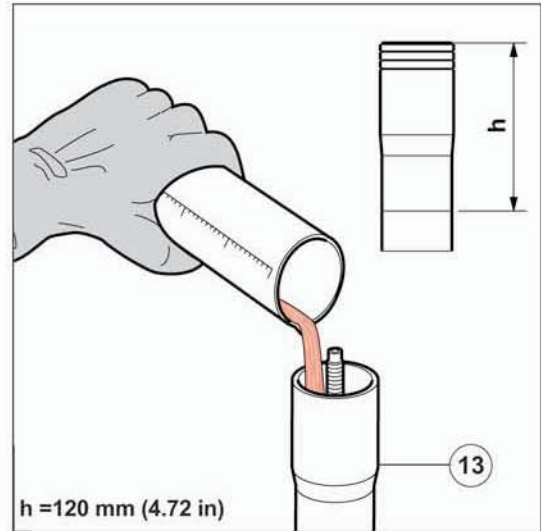
ÖLMENGE IN JEDEM SCHAFT: 725cm³

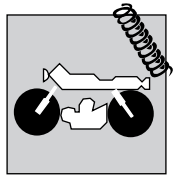
- Etwa 2/3 des benötigten Öls in das Gleitrohr (13) einfüllen, dann einige Pumpbewegungen ausführen, um die Luft auszutreiben.
- Die restliche Ölmenge einfüllen.
- Das Gleitrohr vom Tauchrohr nach unten ziehen, bis der Staubabstreifer am Radaufnahmefuß anstößt.

 • Einige Minuten warten, dann das Luftvolumen kontrollieren und gegebenenfalls Öl nachfüllen.

Ein geringeres oder höheres Luftvolumen oder ein anderes als das vorgeschriebene Öl können das Verhalten der Gabel in jeder Phase ändern.

- Das Gleitrohr (13) über das Tauchrohr (5) hochschieben.
- Den inneren Rückrufstab (31) einsetzen.
- Den Vorspannung (21), die Feder (24) und den Federhülseteller (20) einsetzen.
- Den Verschluss (48) ganz zuschrauben.
- Die Einstellschraube (R), die dem offenen Einsteller entspricht, komplett ausschrauben.
- Mit zwei 19 mm- Schlüsseln die Kontermutter (23) auf dem Verschluss (48) mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment (siehe Tabelle 1 - Anzugsmomente) anziehen.
- Das Gleitrohr über das Tauchrohr hochschieben.
- Mit der 19 mm- Schlüssel den Verschluss (48) mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment (siehe Tabelle - Anzugsmomente) anziehen.
- Die richtige Einstellung durch die Einstellschraube (R) (siehe Paragraph 5) rückstellen.





MONTAGE DER GABEL AM MOTORRAD

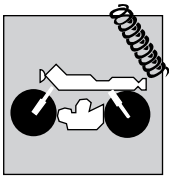


ACHTUNG

Der Einbau der Gabel in den Rahmen muss, was die Lenk- und Bremsorgane sowie die Befestigungsteile des Rads betrifft, unter Beachtung der Anleitung des Motorradherstellers erfolgen. Eine nicht vorschriftsmäßig ausgeführte Montage kann die Sicherheit des Fahrers gefährden.

Für ein einwandfreies Funktionieren der Gabel muss das Rad folgendermaßen auf die Gabel montiert werden:

- Den Bolzen durch die rechte Radaufnahme, das Rad und die linke Radaufnahme schieben.
- Die Bolzenmutter auf der linken Seite anschrauben und fest anziehen.
- Die Gabelholme ein paar Mal vollständig ausfahren lassen.
- Die beiden Schrauben der rechten Radaufnahme in der Reihenfolge 1- 2- 1 anziehen.



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

ZUGSTUFENEINSTELLUNG

Durch die Einstellschraube (R), die auf dem oberen Verschluss beider Gabelholme angeordnet ist, können Sie die Gabelzugstufendämpfung einstellen.

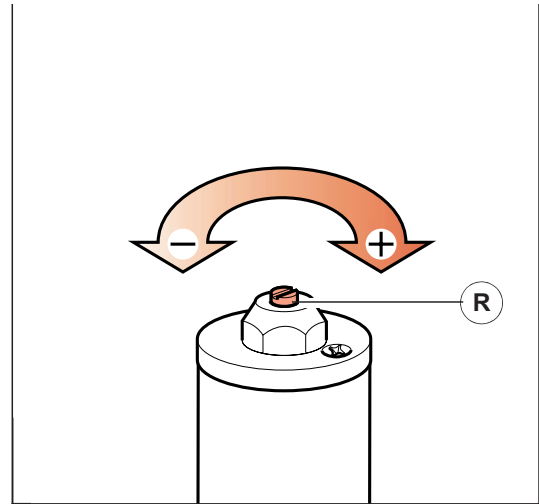
Um die Zugstufendämpfungseinstellung zu ändern, immer von der „völlig geschlossenen“ Position anfangen (die Einstellschraube ist komplett im Uhrzeigersinn gedreht). Jede Einstellposition ist durch ein „klick“ erkennbar.

- Durch Drehen der Einstellschraube (R) mit einem Schraubendreher von geeigneter Art im Uhrzeigersinn können Sie die Zugstufendämpfung erhöhen; die Gabel wird deshalb langsamer während der Zugstufenphase.

- Durch Drehen der Einstellschraube (R) mit einem Schraubendreher von geeigneter Art gegen den Uhrzeigersinn können Sie die Zugstufendämpfung reduzieren; die Gabel wird deshalb schneller während der Zugstufenphase.

ACHTUNG

Die Einstellschraube (R) nie über ihren Endanschlag hinaus anziehen.



DRUCKSTUFENEINSTELLUNG

Durch die Einstellschraube (C), die im unteren Gebiet beider Holme angeordnet ist, können Sie die Gabeldruckstufendämpfung einstellen.

Um die Druckstufendämpfungseinstellung zu ändern, immer von der „völlig geschlossenen“ Position anfangen (die Einstellschraube ist komplett im Uhrzeigersinn gedreht). Jede Einstellposition ist durch ein „klick“ erkennbar.

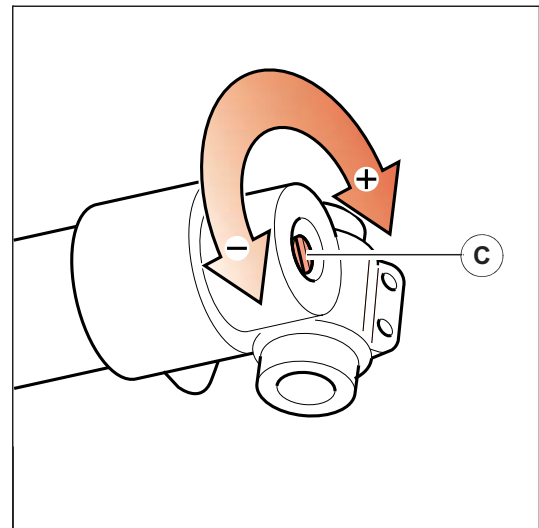
- Den Plastikschutzverschluss abnehmen.

- Durch Drehen der Einstellschraube (C) mit einem Schraubendreher von geeigneter Art im Uhrzeigersinn können Sie die hydraulische Druckstufenbremse erhöhen; bei gleicher Beanspruchung, wird der Federweg kürzer.

- Durch Drehen der Einstellschraube (C) mit einem Schraubendreher von geeigneter Art gegen Uhrzeigersinn können Sie die hydraulische Druckstufenbremse reduzieren; die Gabel wird deshalb weicher gegenüber den Unebenheiten.

ACHTUNG

Non forzare oltre i fincorsa il registro (C).

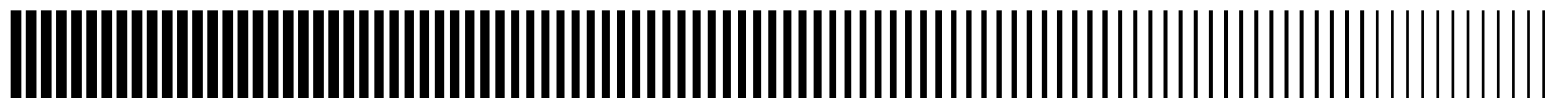


Die Einstellschraube (C) nie über ihren Endanschlag hinaus anziehen.

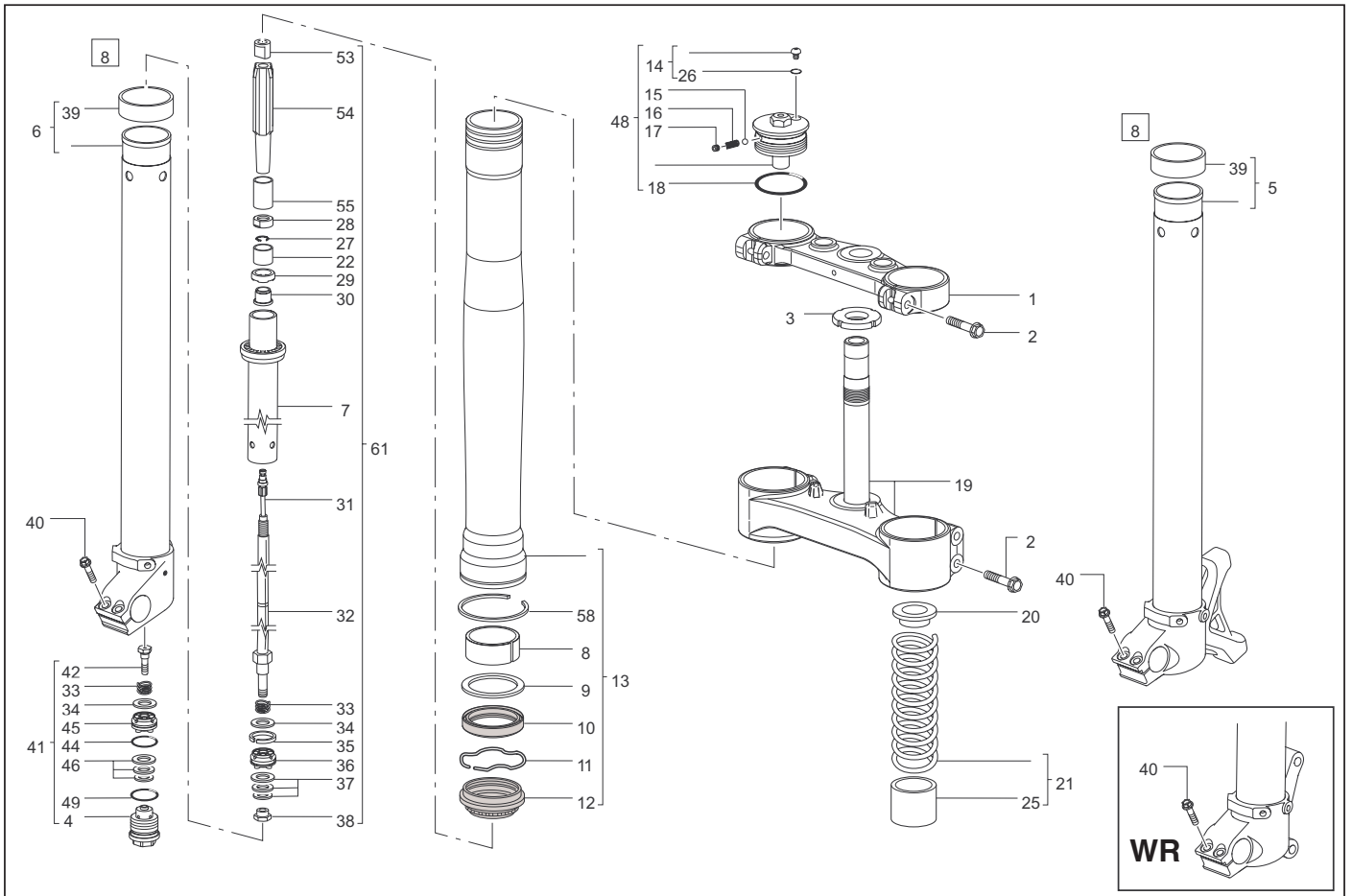
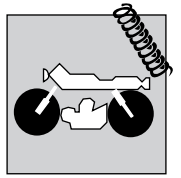
STANDARD-EICHUNGEN

Einfederung: 12 Kliks

Ausfederung: 12 Kliks



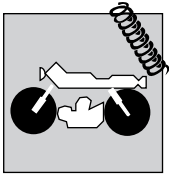
**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Suspensión delantera 2009

La suspensión delantera es una MARZOCCHI "U.S.D." telehidráulica de perno avanzado con vástagos de 50 mm de diámetro. La carrera de la rueda sobre el eje de las patas es de 300 mm





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

GENERALIDADES

Horquilla telehidráulica invertida de eje avanzado. La horquilla Shiver 45 Factory Works funciona con un sistema de amortiguación multiválvula y muelle para carga estática. La amortiguación hidráulica en compresión se hace por medio de una válvula especial situada en la parte inferior de cada barra; La amortiguación hidráulica en rebote se hace por medio de un cartucho al interior de cada barra. Cada barra está equipada con ajustes exteriores para la regulación de las fases de compresión y de rebote.

En el tapón superior de las dos barras está colocado un tornillo para la purga del aire contenido al interior de la botella.

BARRAS: De acero especial con alta resistencia, con tratamientos superficiales de galvanización y de endurecimiento (TIN)

BOTELLAS: En aleación de aluminio, trabajadas con CNC, anodizadas y bruñidas al interior.

CASQUILLOS GUÍA: Con material adicional de Teflón®, sin roce estático.

RETENES: Retenes proyectados con el ordenador que aseguran la máxima hermeticidad en compresión y el mínimo roce en rebote.

MUELLES: De acero, disponibles constantes de rigidez (K) diferentes. Para informaciones más detalladas consulte la Tabla 4 - Muelles.

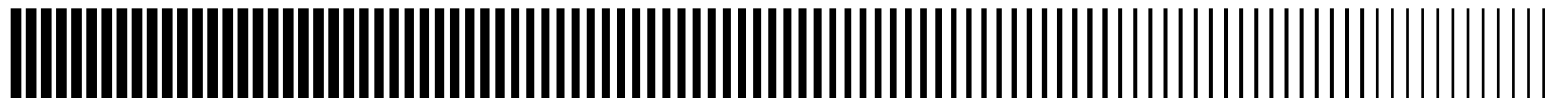
ACEITE: MARZOCCHI de especial fórmula, elimina la formación de espuma y mantiene inalteradas las características de viscosidad en cualquier condición de trabajo; sin roce estático.

Para climas especialmente severos utilizar aceite MARZOCCHI SAE 5 Art. 55 00 03.

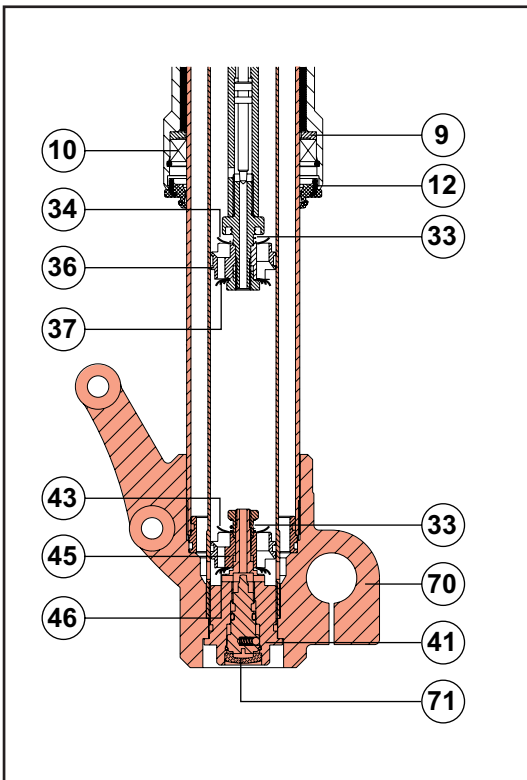
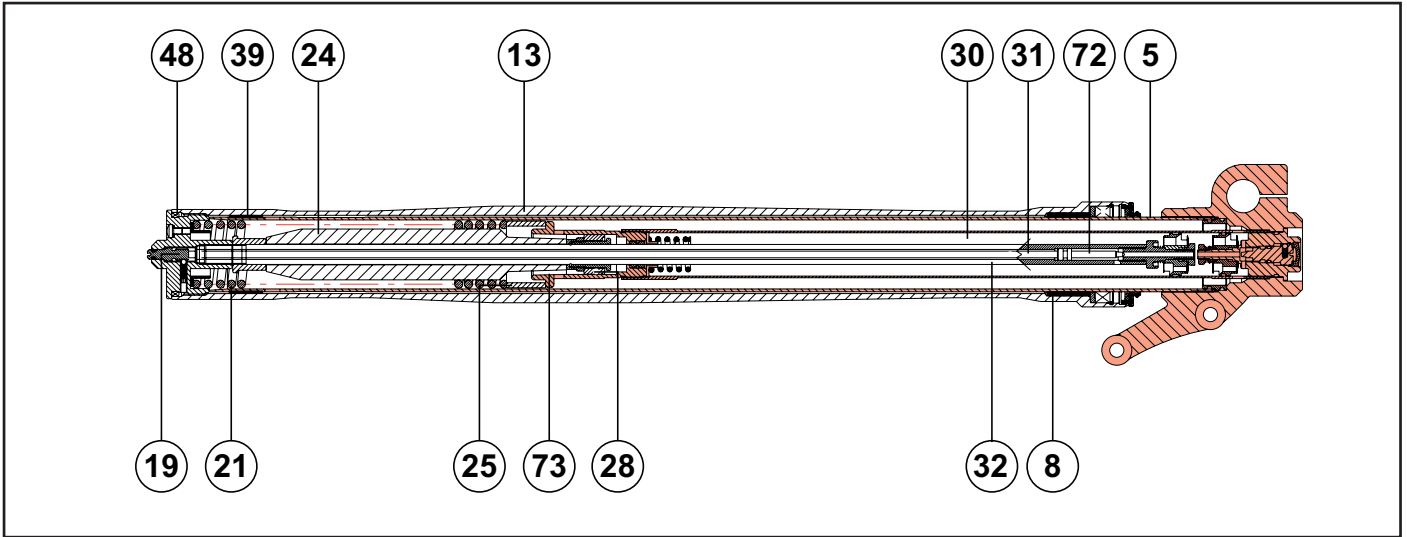
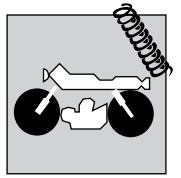
CUADRO DE MUELLES

La carga estática de la horquilla es realizada por el muelle, emplazado en la parte superior de cada vástago: modificando sus características o modificando la longitud del tubo que determina su precarga, es posible obtener un comportamiento diferente del amortiguador sin intervenir sobre el aspecto hidráulico. La tabla siguiente presenta el kit "muelle + tubito" disponible como repuesto.

COSTANTE K (N/mm)	CÓDIGO
4,5	8000 H1062



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

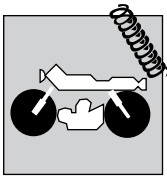


Componentes de la horquilla

La horquilla Shiver45 Factory Works utiliza un sistema de amortiguación multiválvulas que tiene la misma configuración en las dos barras. Cada barra es por lo tanto un sistema completo de suspensión a lo que hacer referencia en caso de cualquier regulación.

- 5) Barra de horquilla
- 8) Casquillo guía inferior
- 9) Asiento del muelle
- 10) Retén
- 12) Guardapolvo
- 13) Botella exterior
- 19) Tornillo ajuste amortiguación en compresión
- 21) Muelle
- 24) Guía de muelle
- 25) Tubo de precarga
- 28) Almohadilla de pie
- 30) Protección del cartucho
- 31) Vástago interior
- 32) Vástago elemento de bomba
- 33) Muelle retorno laminillas
- 34) Laminilla pistón rebote
- 36) Pistón elemento de bomba
- 37) Paquete laminillas pistón freno rebote
- 39) Casquillo guía superior
- 41) Válvula de pie
- 43) Laminilla válvula compresión
- 45) Pistón válvula de pie
- 46) Paquete laminillas pistón freno compresión
- 48) Tapón
- 70) Portarueda
- 71) Tornillo ajuste amortiguación en rebote
- 72) Clavija cónica
- 73) Tapón protección

Pour mieux comprendre le fonctionnement de la fourche, dans le schéma à côté on a différencié les pièces en mouvement liées à la roue (fond en évidence) des pièces demeurant solidaires au cadre du motorcycle (fond clair).



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

NORMAS GENERALES PARA UNA REVISIÓN CORRECTA

- Después de un desmontaje, utilice siempre juntas nuevas originales Marzocchi cuando vuelva a remontar la horquilla.
- Para apretar dos tornillos o tuercas cercanas, siga siempre la secuencia 1- 2- 1 utilizando llaves dinamométricas; respete los pares de torsión previstos (véase Tabla - Pares de torsión).
- Evite absolutamente para limpiar la utilización de solventes inflamables o corrosivos que pudieran dañar las juntas de hermeticidad. Utilice detergentes específicos no corrosivos, no inflamables o con un alto punto de inflamabilidad compatibles con los materiales de las juntas y preferiblemente biodegradables.
- Antes del montaje, lubrique siempre con aceite para horquillas todas las partes en contacto.
- Si no va a utilizar la horquilla durante un tiempo, lubrique siempre los componentes de la horquilla que estén en contacto con aceite.
- No esparcir en el ambiente lubricantes, solventes o detergentes no completamente biodegradables; estos deben ser recogidos y conservados en recipientes especiales para ser después eliminados según la normativa vigente.
- En los labios de los retenes aplique siempre grasa antes de volver a montarlos.
- Utilice solamente llaves métricas y no de pulgadas. Las llaves con medidas en pulgadas pueden tener dimensiones parecidas a las de milímetros pero pueden dañar los tornillos e imposibilitar el desmontaje.
- Para destornillar los tornillos con cabeza de corte o de cruz, use destornilladores con des joints neufs originels Marzocchi lors du remontage.
- En las fases en las que se utiliza el destornillador para montar o desmontar anillos de seguridad en metal, juntas tóricas, casquillos de guía, segmentos de hermeticidad, evite rallar o cortar los componentes manejados con la punta del destornillador.
- Utilice solamente partes de recambio originales.
- Antes de efectuar operaciones de mantenimiento / revisión asegúrese de poseer los recambios necesarios para la revisión completa de ambas barras (n. 2 retenes, n. 2 guardapolvos, n. 2 segmentos pistón).
- Trabaje en ambientes limpios, ordenados y bien iluminados, y si es posible evite efectuar el mantenimiento en espacio abierto.
- Antes de efectuar operaciones de mantenimiento en la horquilla, se aconseja efectuar un lavado cuidadoso de toda la moto y en particular de la horquilla.
- Compruebe cuidadosamente que en la zona de trabajo no haya virutas metálicas o polvo.
- Se aconseja proceder con la revisión de las barras una a la vez.
- No modifique los componentes de la horquilla.

NORMAS PARA LA COLOCACIÓN EN UNA PRENSA DE BANCO

Para algunos procedimientos de mantenimiento puede ser necesario utilizar una prensa de banco para apretar algunos componentes de la horquilla.

PRECAUCION

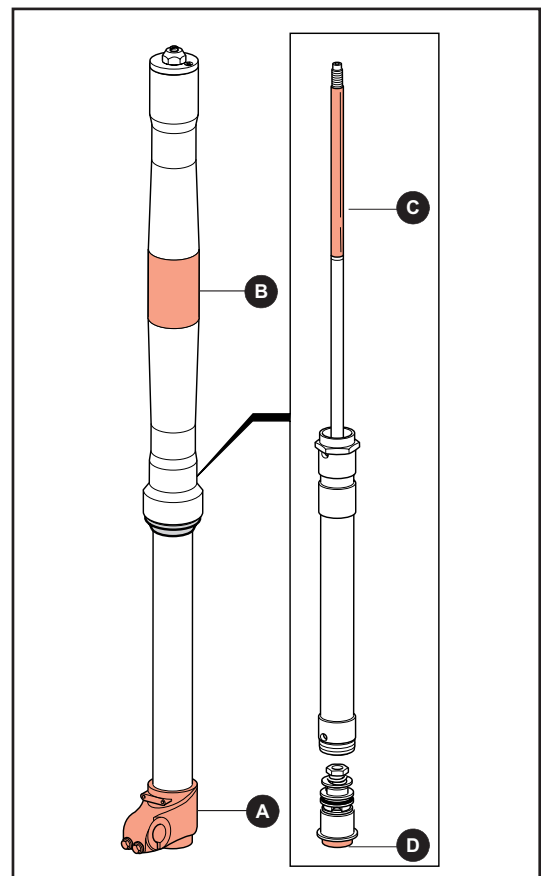
Una no correcta utilización de la prensa puede producir daños irreparables a la horquilla.

Respete escrupulosamente las siguientes indicaciones:

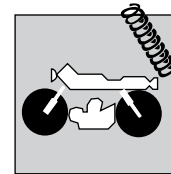
- limite el uso de la prensa a aquellas operaciones donde su utilización sea indispensable;
- ponga en la prensa mordazas de material blando;
- no exceda cuando aprieta la prensa;
- evite fijar en la prensa partes de la horquilla cuya mínima ovalización podría provocar un daño definitivo a la parte misma.

En la figura se evidencian las zonas aconsejadas para fijar la horquilla a la prensa.

- A - Pie portarueda.
- B - Botella en la zona de fijación de la platina inferior.
- C - Varilla del hidráulico en la parte superior de la sede del anillo de tope de la guía del muelle.
- D - Agarre válvula de pie



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**




Inconvenientes - causas - remedios

Este párrafo cita algunos inconvenientes que pueden verificarse con la utilización de la horquilla, indica las causas que pueden haberlos provocado y sugiere un posible remedio. Consulte siempre esta tabla antes de intervenir en la horquilla.

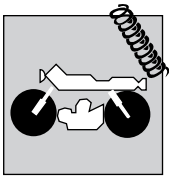
INCONVENIENTES	CAUSAS	REMEDIOS
Pérdida de aceite desde el retén	<ol style="list-style-type: none"> 1. Retén consumido 2. Barra rayada 3. Retén sucio 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sustituya el retén 2. Sustituya la barra y el retén 3. Sustituya el retén, el guardapolvo y el aceite
Pérdida de aceite del fondo de la barra	<ol style="list-style-type: none"> 1. Anillo O- ring de la válvula de pie dañado 2. Válvula de pie floja 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sustituya el anillo O- ring 2. Sustituya los casquillos guía
Pérdida de sensibilidad	<ol style="list-style-type: none"> 1. Casquillos guía gastados 2. Aceite consumido 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sustituya los casquillos guía 2. Sustituya el aceite
Poco deslizamiento de las barras	<ol style="list-style-type: none"> 1. Barras no alineadas correctamente 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Afloje el perno rueda y efectúe un alineamiento correcto
La horquilla no reacciona a los cambios de regulación	<ol style="list-style-type: none"> 1. Clavija al interior del vástago bloqueada 2. Tornillo de regulación bloqueado 3. Hay impurezas en el aceite 4. Válvulas obstruidas por las impurezas 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Limpie o sustituya el vástago 2. Saque y limpie el tornillo de regulación 3. Sustituya el aceite limpiando con cuidado los componentes interiores de la horquilla 4. Sustituya el aceite limpiando con cuidado los componentes interiores de la horquilla
La horquilla es demasiado « blanda » en todas las regulaciones	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nivel de aceite demasiado bajo 2. Viscosidad del aceite demasiado baja 3. Muelle demasiado blando o no funciona 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reestablezca el nivel de aceite correcto 2. Sustituya el quelle 3. Sustituya el aceite utilizando otro con viscosidad mayor
La horquilla es demasiado « dura » en todas las regulaciones	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nivel de aceite demasiado elevado 2. Viscosidad del aceite demasiado elevada 3. Muelle demasiado duro o no funciona 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Reestablezca el nivel de aceite correcto 2. Sustituya el aceite utilizando otro con viscosidad mayor 3. Sustituya el quelle

OPERACIONES DE MANTENIMIENTO GENERAL

	Utilización			
	Intensivo		Normal	
	Cross	Regularidad	Cross	Regularidad
Control torsiones específicas correctas de los pernos	Antes de cada salida			
Limpieza guardapolvo	Después de cada competición	Después de cada competición	Desp. de cada utilización	Desp. de cada utilización
Sustitución aceite	6 horas	20 horas	30 horas	60 horas
Sustitución retenes	6 horas	20 horas	30 horas	60 horas

 En el caso en que la horquilla se utilice en terrenos lodosos o arenosos, las operaciones de mantenimiento tendrán que hacerse más a menudo 30% .





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

Los números de referencia de este capítulo se refieren a los componentes del dibujo de despiece de la horquilla mostrado en la fig. I.6.

LIMPIEZA DEL GUARDAPOLVO (FIG. 5)

Esta operación puede ser efectuada con la horquilla instalada en la motocicleta. Munirse de graso siliconato spray.

Desmontaje

- Limpie cuidadosamente la barra de horquilla (6) antes de efectuar esta operación.
- Con un destornillador pequeño saque el guardapolvo (12) de la botella (13), evitando de rayar la barra.
- Baje el guardapolvo a lo largo de la barra y con un chorro de aire comprimido limpie el interior del guardapolvo y su alojamiento en la botella.

PRECAUCION
Evite absolutamente utilizar herramientas metálicas para eliminar partículas de suciedad.

- Desplace la horquilla y elimine de las barras eventuales impurezas.
- Lubrique con grasa a la silicona el guardapolvo y la superficie visible del retén.

Reensamblaje

- Vuelva a montar en su lugar el guardapolvo (12) presionando con las manos.

PURGA DE AIRE

Esta operación debe llevarse a cabo con la horquilla montada en la moto y las botellas completamente extendidas (la rueda delantera no debe tocar el suelo).

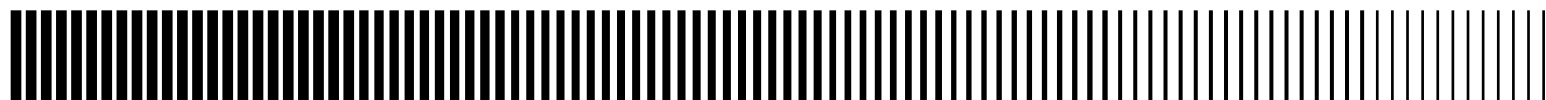
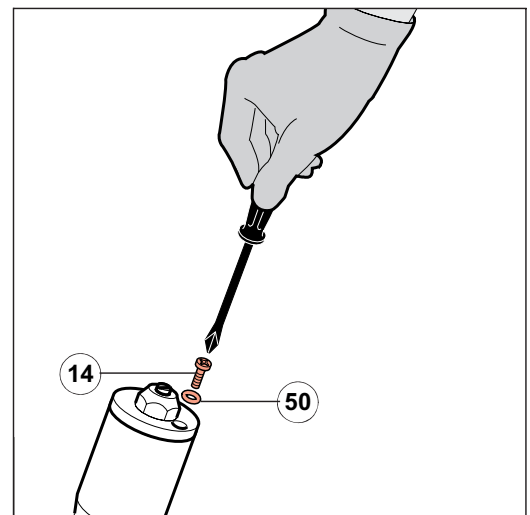
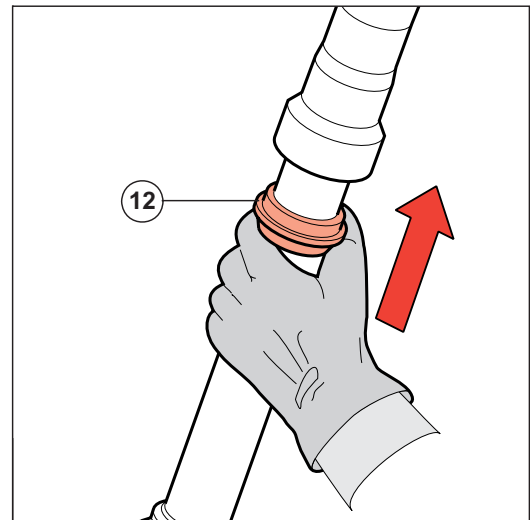
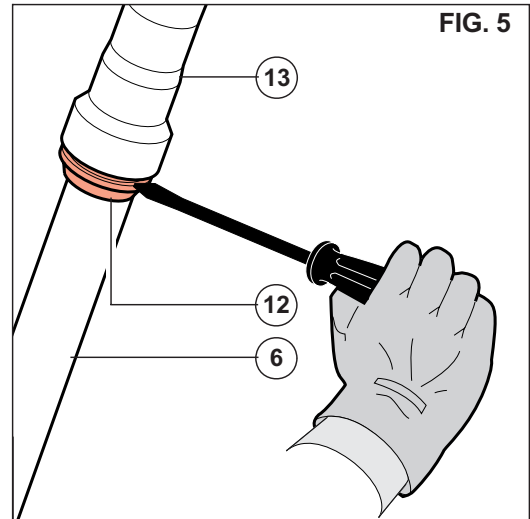
La presión generada por el aire que puede entrar en las botellas mientras usa la horquilla y que, debido a la forma especial de los retenes puede quedar atrapada dentro, puede causar el mal funcionamiento de la horquilla.

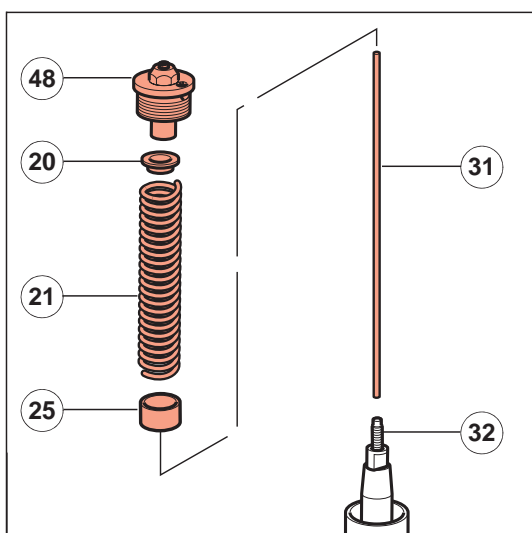
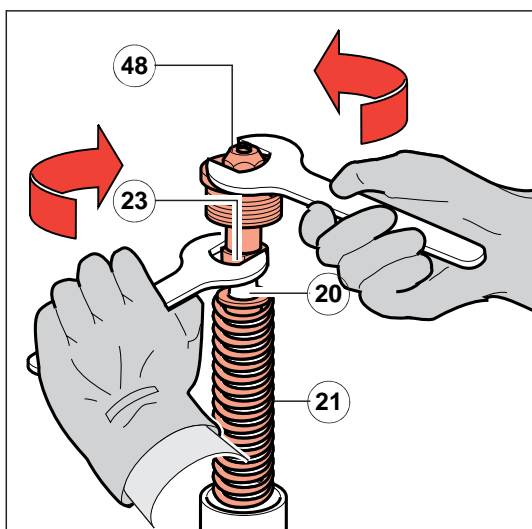
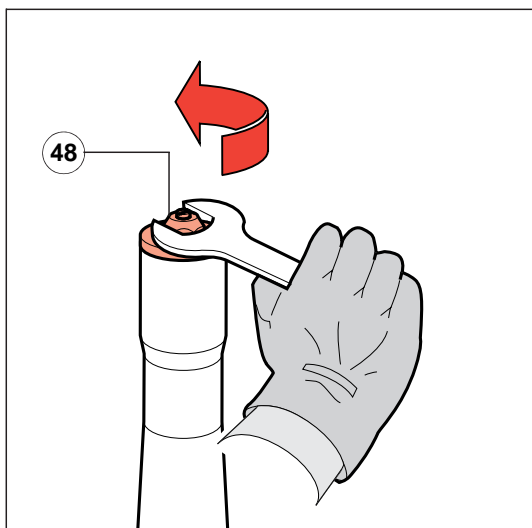
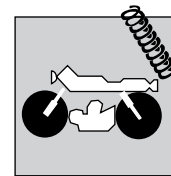
Desmontaje

- Cada mes o después de cada competición, es necesario desmontar con un destornillador de estrella, en ambas barras, el tornillo de purga de aire (14) colocado en la parte superior de la botella, para descargar la presión que se puede crear en su interior.
- Compruebe el estado del retén (50); si es necesario sustitúyalo.

Reensamblaje

- Apriete el tornillo de purga de aire (14) al par de torsión indicado (véase Tabla 1 - Pares de torsión), prestando atención a no dañar el retén (50).





DESCARGA DE ACEITE



PRECAUCION

Esta operación no puede llevarse con la horquilla instalada en la motocicleta.



Se aconseja aflojar levemente el tapón de cierre, antes de sacar la barra de las pletinas de dirección.

- Saque la barra de las pletinas de dirección según el procedimiento previsto por el constructor de la motocicleta.
- Sujete la barra en la prensa.
- Afloje completamente el tapón de cierre (48) con la llave de 19 mm.
- Baje lentamente la botella en la barra.

- Empuje hacia abajo el tubo de precarga (20) y el muelle (21) de manera que se pueda introducir una llave de 19 mm en la contratuerca (23).
- Tenga fija la contratuerca (23) con una llave de 19 mm, y ayudándose con otra llave de 19 mm afloje completamente el tapón de cierre (48).

- Saque el tapón de cierre (48), el asiento guía de muelle (20), el muelle (21) y el tubo de precarga (25).
- Saque el vástago de transmisión de regulación (31) de la extremidad del vástago (32).
- Desbloquee la barra (5) de la prensa y gírela hacia un recipiente de dimensiones adecuadas de manera que pueda versar el aceite que contiene; para favorecer el vaciado es necesario efectuar algunos bombeos.



La herramienta R5051AC está disponible para los repuestos: aprietandola en la parte terminal del vástago, le extracción del mismo de la botella será más fácil.

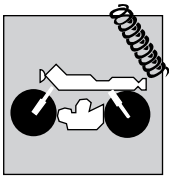


Observando el aspecto, la densidad y la calidad del aceite consumido es posible evaluar las condiciones de los elementos de retención y de guía; si el aceite se presenta denso y oscuro con presencia de partículas sólidas es necesario proceder a la sustitución de los casquillos de guía y de los elementos de hermeticidad.



En el párrafo 4.11 está ilustrado el procedimiento para el montaje y el relleno de aceite.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

DECOMPOSICIÓN ELEMENTO DE BOMBA Y VALVULA DE PIE



PRECAUCION

Esta operación debe llevarse sólo después de haber descargado completamente el aceite contenido en el interior de la botella.

- Bloquee el portarueda de la barra en la prensa
- Inserte la herramienta R5081AA al interior de la barra de manera que la rotación de la protección esté bloqueada; para hacer esto es necesario que el ojete obtenido en la extremidad inferior de la herramienta se inserte perfectamente en el hexágono de la protección.

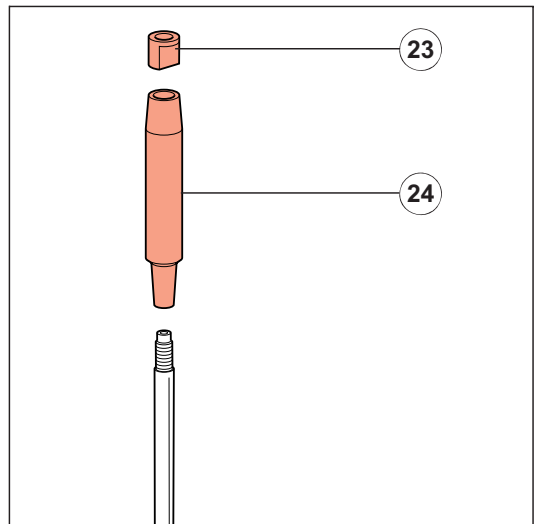
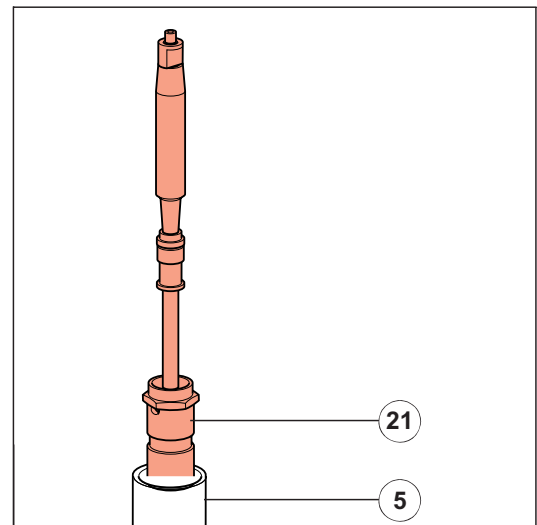
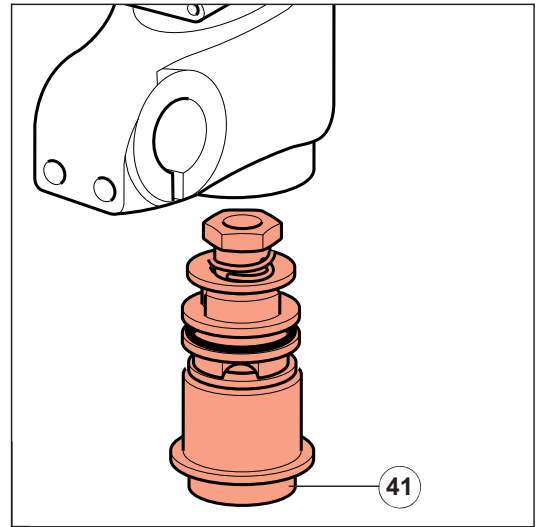


PRECAUCION

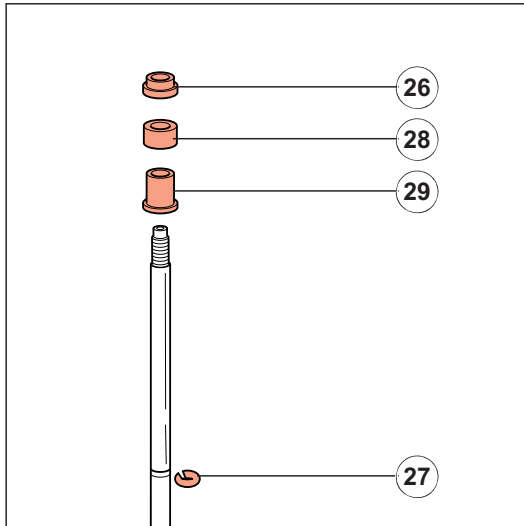
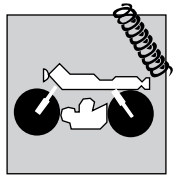
En la zona superior de la herramienta hay dos agujeros diametralmente opuestos donde se puede insertar un eje para hacer el bloqueo más fácil. No obstante, la herramineta no se debe rotar para ninguna razón, sino sólo utilizarse para tener fijos los componentes interiores de la barra.

- Con una llave tubular de 21 mm desatornille la válvula de pie (41).
- Saque el conjunto válvula de pie (41).
- Saque el grupo de amortiguación (21) de la barra (5).

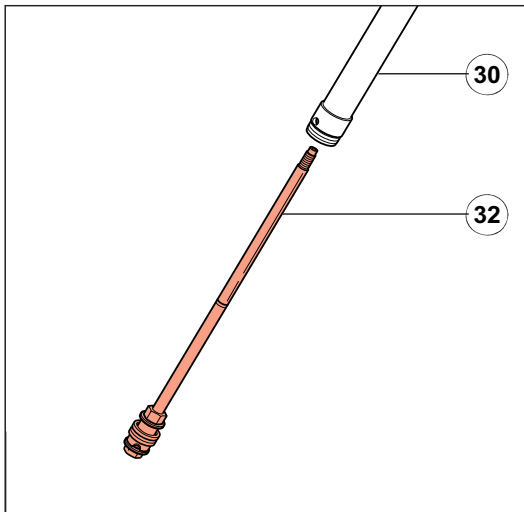
- Desatornille la contratuerca (23) y saque la guía del muelle (24).




**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

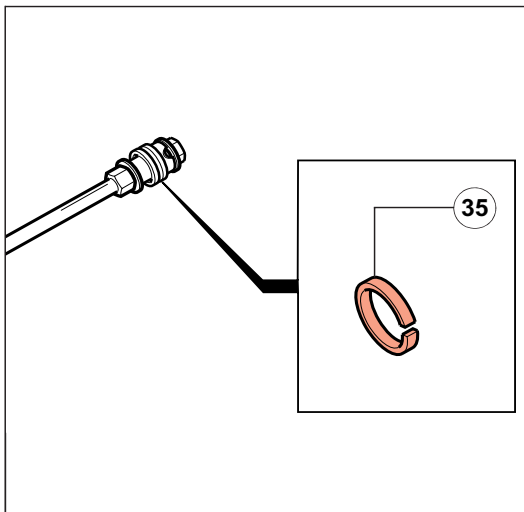


- Para hacer operaciones sobre el elemento de bomba es necesario sacar los componentes de la almohadilla de pie: tenga fija la tuerca de la almohadilla de pie (26) con una llave de 18 mm y desatornille la varilla de empuje (29) con una llave hexagonal de 17 mm.
- Saque la tuerca superior (26) y la almohadilla de pie (28).
- Con un destornillador pequeño descalze el anillo de seguridad (27) del vástago.
- Saque el anillo de seguridad (27) y la varilla de empuje (29) del vástago.




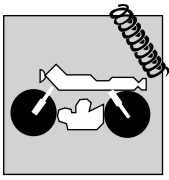
- Empuje el vástago (32) hacia el interior de la protección (30) para poder sacar el elemento de bomba completo desde la parte inferior.

 El elemento de bomba se puede revisar y regular completamente. En el párrafo 4.8 está ilustrado el procedimiento para revisar y modificar la regulación del elemento de bomba.



- Controle el desgaste del segmento (35)

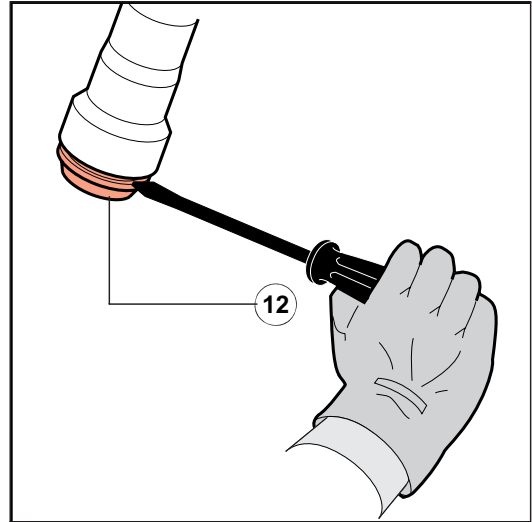
 En el párrafo 4.10 está ilustrado el procedimiento para recomponer el elemento de bomba y la válvula de pie.



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

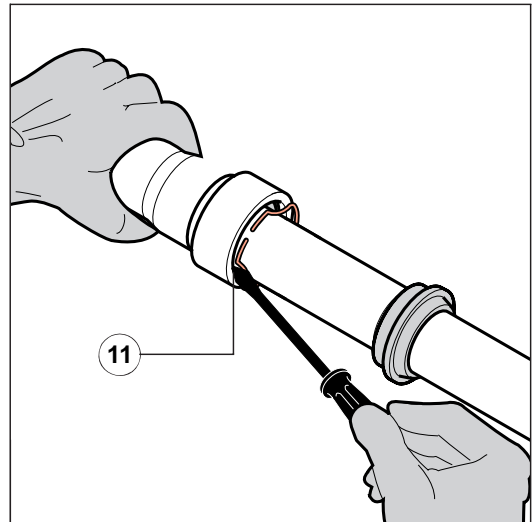
DECOMPOSICIÓN BARRA DE HORQUILLA - BOTELLA Y ELIMINACIÓN DE LOS RETENES

• Saque el guardapolvo (12) de su sede utilizando un destornillador pequeño.



• Con el mismo destornillador elimine el anillo metálico de seguridad (11).

• Saque la barra (6) de la botella (13); para separar estos dos elementos es necesario tirar con fuerza. Con esta operación se sacarán de la botella el retén (10), el asiento del muelle (9) y el casquillo guía inferior (8).



• Saque a mano el casquillo guía superior (39). Si esta operación resultase difícil de efectuar a mano se puede ayudar introduciendo un destornillador en el orificio del casquillo.

• Saque de la barra el casquillo guía inferior (8), el asiento del muelle (9), el retén (10), el anillo de seguridad (11) y el guardapolvo (12).

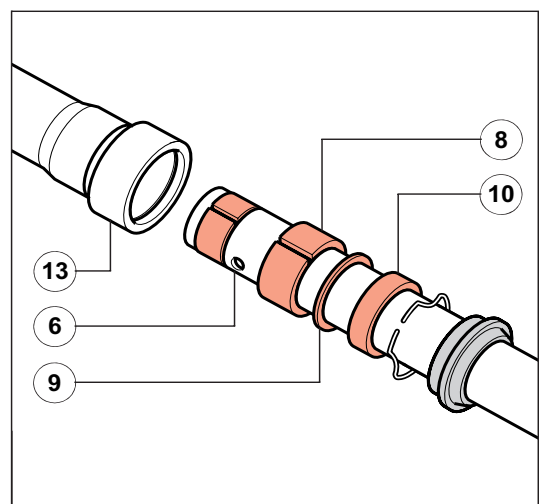
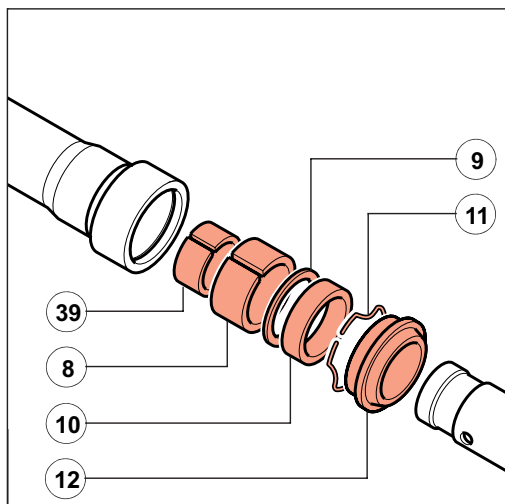


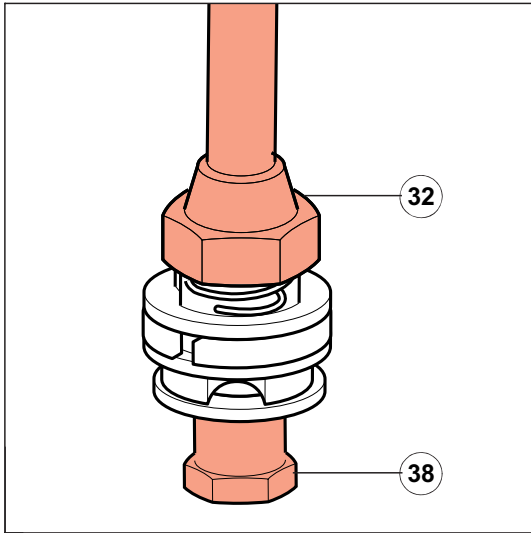
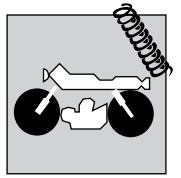
PRECAUCION

Los retenes y los guardapolvos eliminados no se deben volver a utilizar.



En el párrafo 4.9 está ilustrado el procedimiento para el montaje de los elementos y la recomposición de barra - botella.



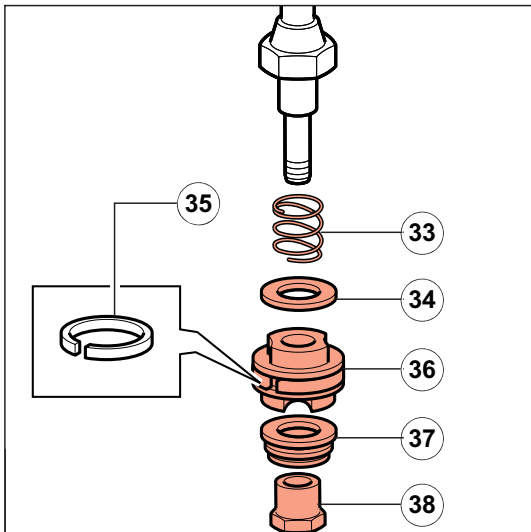


REVISIÓN Y MODIFICACIÓN AJUSTE CARTUCHO Y VÁLVULA DE PIE

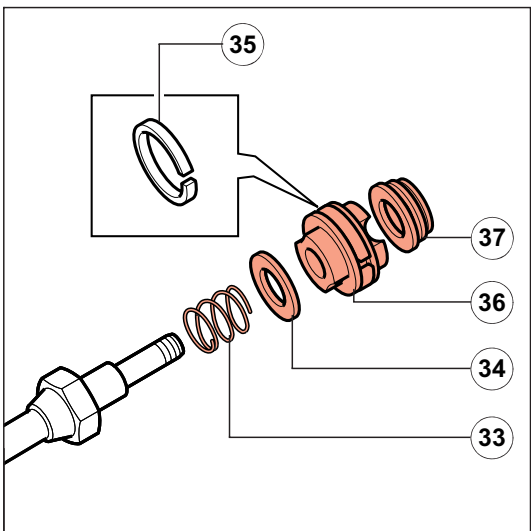
REVISION CARTUCHO (FRENO EN REBOTE)

Desmontaje:

- Bloquee en la prensa la parte fresada del vástago (32).
- Desatornille la tuerca (38) con una llave de 12 o 13 mm, según el tipo de turca utilizada.



- Quite la tuerca (38), la laminilla o el paquete de laminillas (37) que ajustan el rebote, el pistón (36) con su segmento (35), la laminilla (34) y el muelle (33), siguiendo este orden.



Montaje:



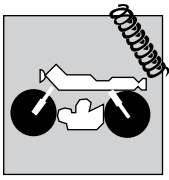
Las laminillas (37) y el pistón (36) causan la amortiguación en rebote. Si necesario, es posible modificar el comportamiento de la horquilla en la fase de rebote, reemplazando las laminillas (37) y el pistón (36) por otros particulares que tengan características diferentes.



PRECAUCION

Sólo utilice laminillas y pistones originales Marzocchi; no modifique los particulares.

- Inserte en la parte terminal del vástago el muelle (33), la laminilla (34), el pistón (36) con su segmento (35), la laminilla o las laminillas (37) que ajustan el rebote, siguiendo este orden.

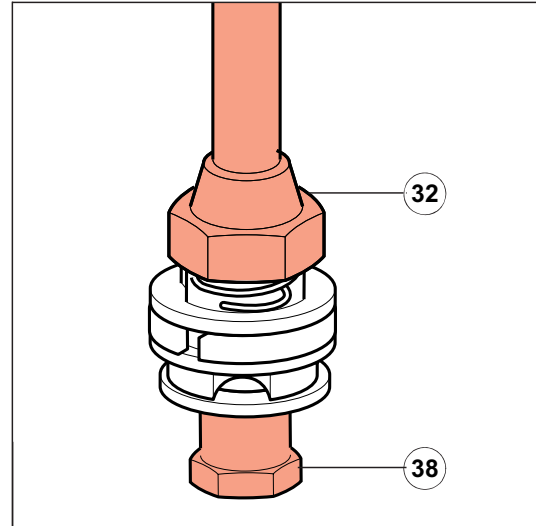


TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

PRECAUCION

El pistón tiene que orientarse con los agujeros que tienen el diámetro menor hacia las laminillas de regulación (37).

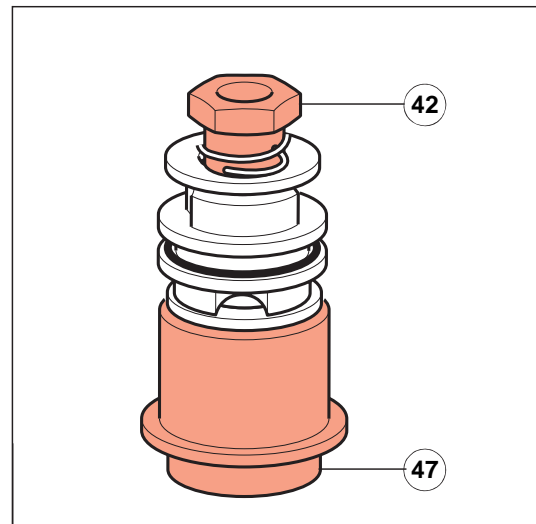
- Atornille la tuerca (38) a mano.
- Bloquee en la prensa la parte fresada del vástago de amortiguación (32).
- Apriete la tuerca (38) con una llave de 12 o 13 mm, según el tipo de tuerca utilizada, hasta el par de torsión correcto (ver Tabla - Pares de torsión).



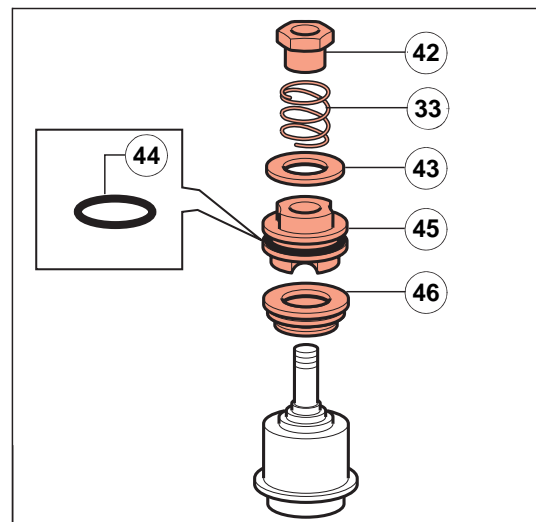
REVISIÓN VÁLVULA DE PIE (FRENO EN COMPRESIÓN)

Desmontaje:

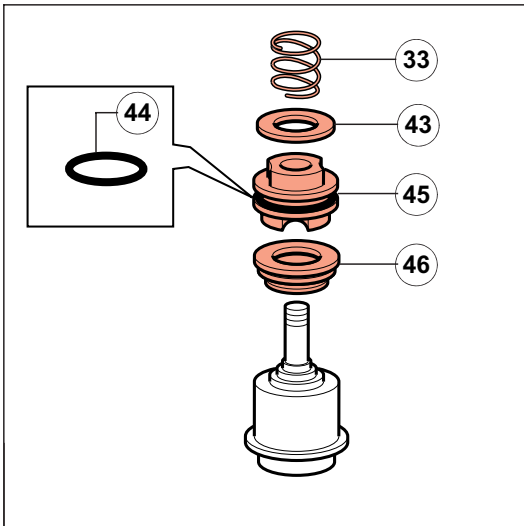
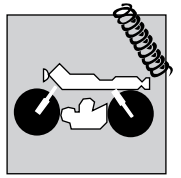
- Bloquee el tornillo de pie a través del agarre (47)
- Con una llave de 13 mm desatornille la tuerca (42).



- Quite la tuerca (42), el muelle (33), la laminilla (43), el pistón (45) con su anillo O-ring (44), la laminilla o el paquete de laminillas (46) que ajustan la compresión, siguiendo este orden.



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Montaje:



Las laminillas (46) y el pistón (45) causan la amortiguación en compresión. Si necesario, es posible modificar el comportamiento de la horquilla en la fase de compresión, reemplazando las laminillas (46) y el pistón (45) por otros particulares que tengan características diferentes.



PRECAUCION

Sólo utilice laminillas y pistones originales Marzocchi; no modifique los particulares.
 • Si necesario, reemplazar el anillo O- ring del pistón (44).

• Inserte en la válvula de pie la laminilla o el paquete de laminillas (46) que ajustan la compresión, el pistón (45) con su anillo O- ring (44), la laminilla (43) y el muelle (33), siguiendo este orden.



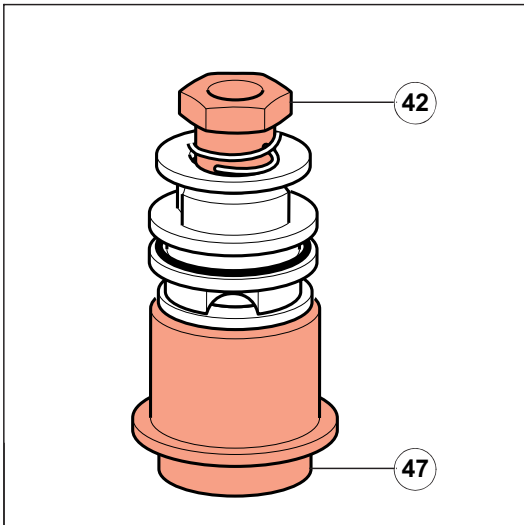
PRECAUCION

El pistón tiene que orientarse con los agujeros que tienen el diámetro menor hacia las laminillas de regulación (46).

• Atornille la tuerca (42) a mano.

• Bloquee en la prensa el tornillo de pie a través del agarre (47).

• Apriete la tuerca (42) con una llave de 13 mm hasta el par de torsión correcto (ver Tabla 1 - Pares de torsión).



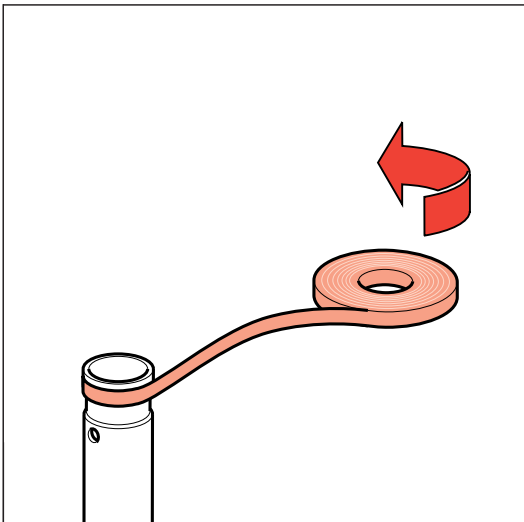
RECOMPOSICIÓN BARRA DE HORQUILLA / BOTELLA Y MONTAJE RETENES

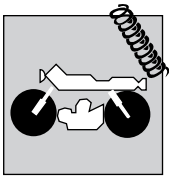


Los retenes y los guardapolvos eliminados no se deben volver a utilizar. Antes de volver a montarlos, compruebe las condiciones de los casquillos de guía; si están rayados o arañados sustitúyalos. Compruebe el forro de teflón de los casquillos de guía que debe ser íntegro.

• Aplique cinta adhesiva en una extremidad de la barra de manera que cubra la sede del casquillo superior.

• Lubrique ligeramente con grasa el guardapolvo y el retén.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS


- Introduzca en la barra con el siguiente orden: el guardapolvo (12), el anillo de seguridad (11), el retén (10), el asiento del muelle (9) y el casquillo guía inferior (8).

PRECAUCION

Preste atención a la orientación del retén (10) que tiene que insertarse de manera que el lado hueco esté dirigido hacia el asiento del muelle (9).

- Elimine la cinta adhesiva colocada en el extremo de la barra, eliminando eventuales restos de adhesivo.

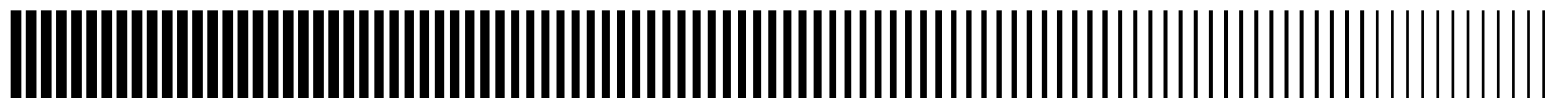
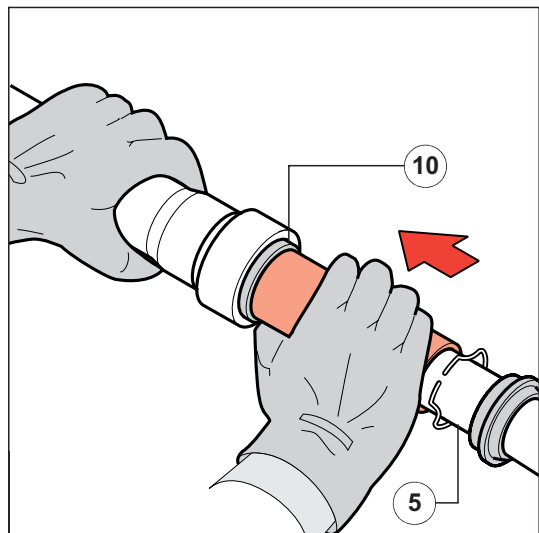
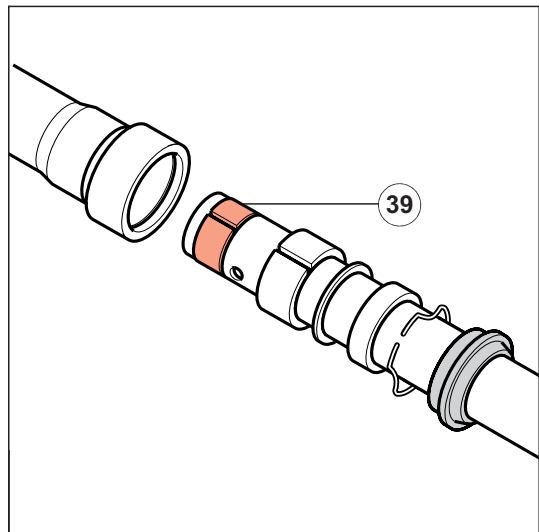
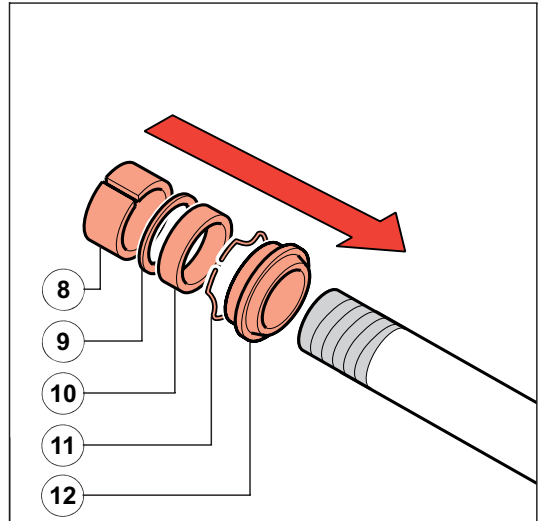
- Introduzca a mano el casquillo guía superior (39).

 Si fuera difícil introducir manualmente el casquillo guía se puede ayudar introduciendo un destornillador en el orificio del casquillo.

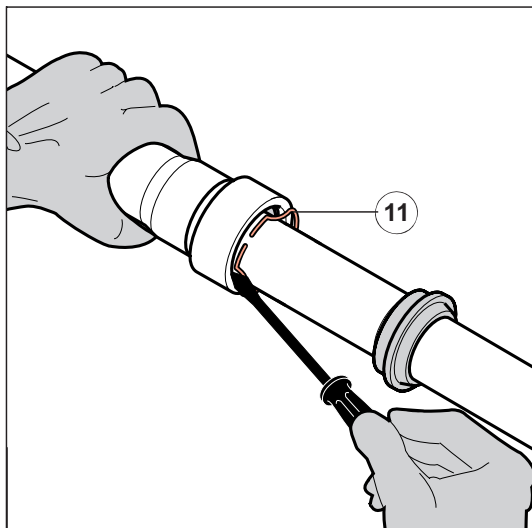
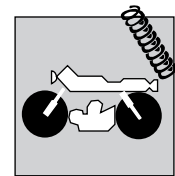
- Introduzca delicadamente la barra en la botella, prestando la máxima atención a no dañar el casquillo guía superior.

- Acompañe el casquillo guía inferior hasta el contacto con la botella, el asiento del muelle y el retén.

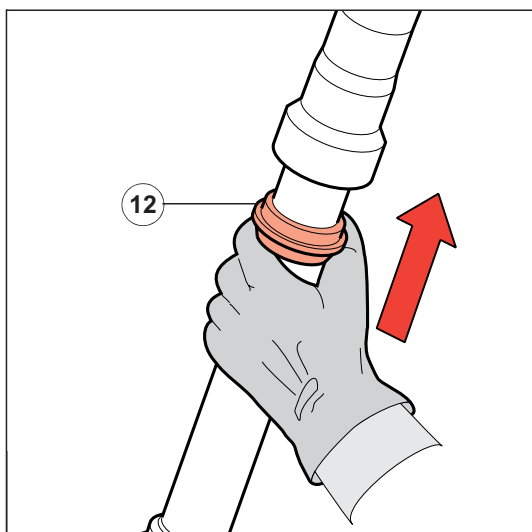
- Monte en el tubo portante (5) el introduccionador especial y con éste empujando en el retén (10) introduzca en su sede el casquillo guía inferior, el asiento y el retén.



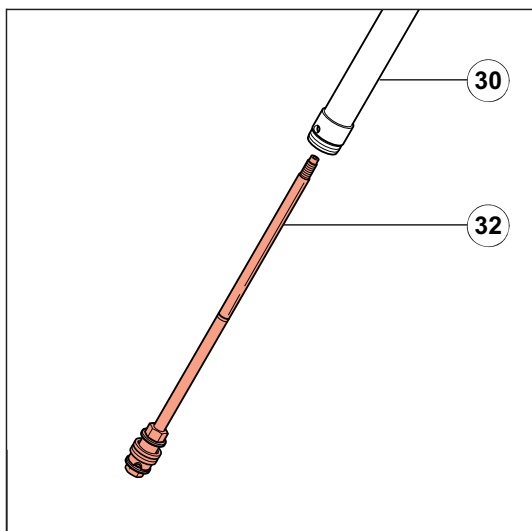
**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



• Monte el anillo de seguridad (11) ayudándose con un destornillador pequeño comprobando que se introduzca perfectamente en su ranura y prestando mucha atención a no rayar la barra de horquilla.



• Introduzca en su sede el guardapolvo (12) presionando con las manos.



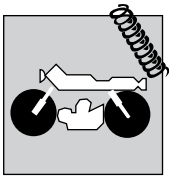
RECOMPOSICIÓN ELEMENTO DE BOMBA Y VÁLVULA DE PIE

• Inserte el vástago del elemento de bomba (32) en la protección (30).



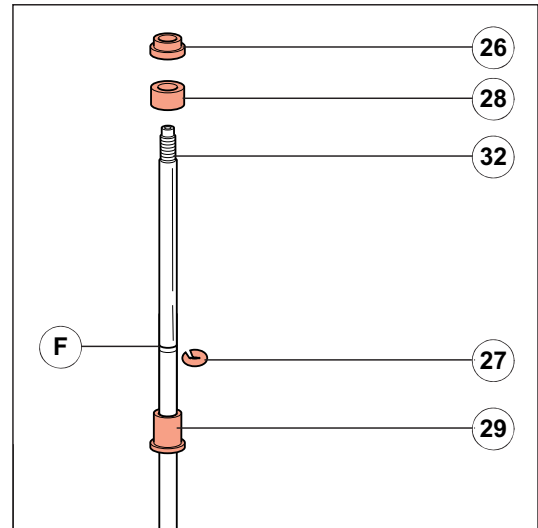
En los dos elementos de bomba hay un segmento de retención; antes de volver a montarlos compruebe que no estén gastados o dañados, si fuera necesario, sustitúyalos. Preste la máxima atención y eventualmente ayúdese con un destornillador pequeño para facilitar la introducción del pistón del elemento de bomba en el tubo de protección. La introducción del se debe producir sin interferencias.

• Inserte en el vástago (32) la varilla de empuje (29) de la almohadilla de pie; la inserción tiene que hacerse de manera que el lado con el agarre esté dirigido hacia la protección (30) y que el asiento del alambre (F) sea sobrepasado.

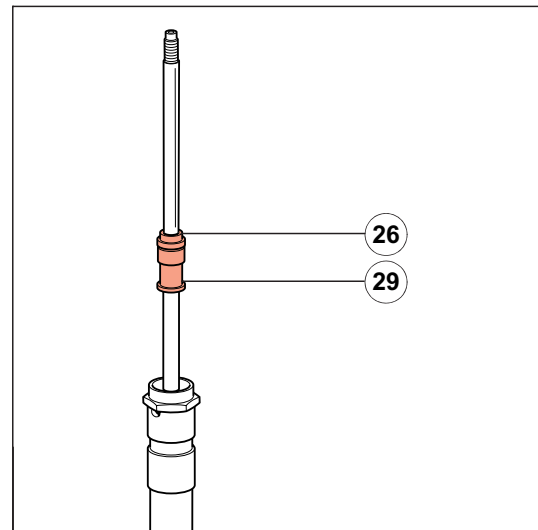


TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

- Inserte el alambre (27) en su asiento (F).
- Lleve la varilla de empuje (29) hasta el contacto con el alambre.
- Inserte la almohadilla de pie (28); esta tiene que insertarse de manera que los ojetes para el flujo de aceite estén dirigidos hacia la varilla de empuje.
- Inserte la tuerca superior (26) y apriete en la varilla de empuje (29).

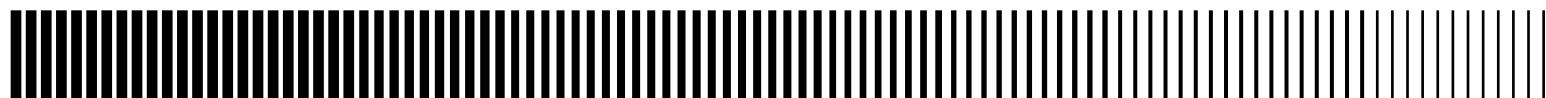
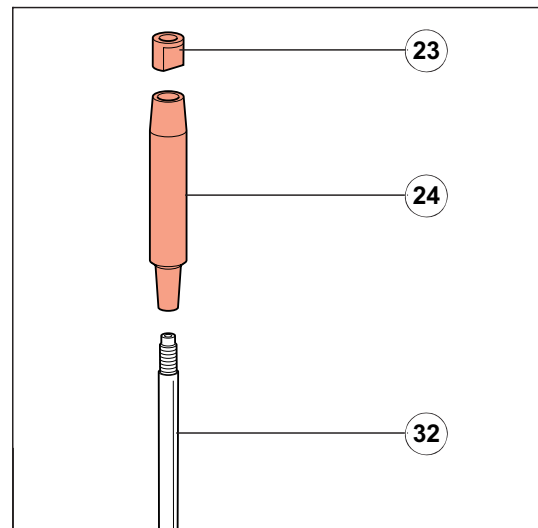


- Tenga fija la tuerca (26) con una llave de 18 mm y con una llave de 17 mm apriete la varilla de empuje (29) hasta el par de torsión correcto (véase Tabla - Pares de torsión).

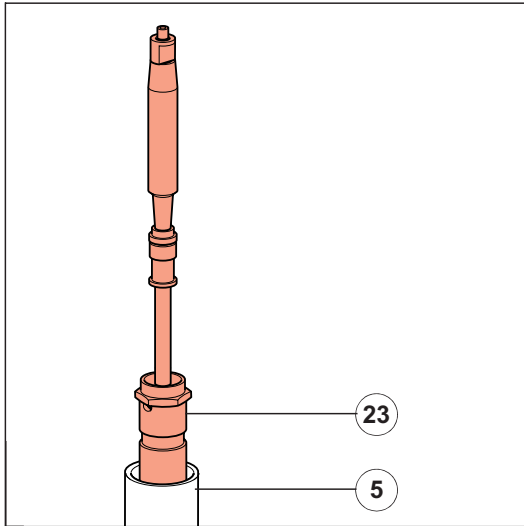
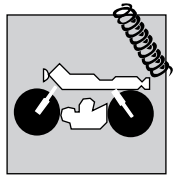


- Inserte en el vástago del elemento de bomba (32) la guía del muelle (24): esta tiene que insertarse con la parte de diámetro menor hacia la almohadilla de pie.

- Atornille la contratuerca (23) sin apretar.



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



• Empuje el elemento de bomba preensamblado (23) hasta el contacto con la barra (5).

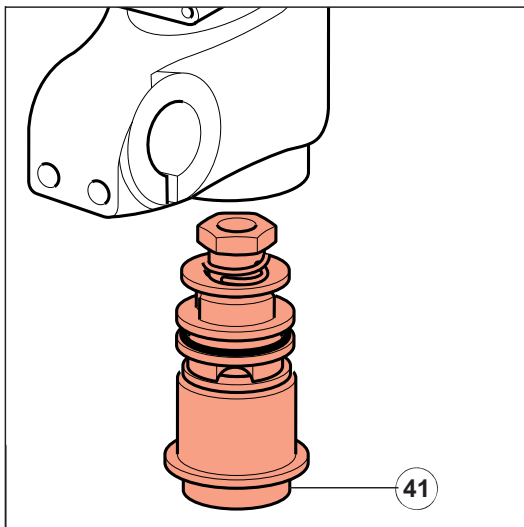
• Apriete la válvula de pie de mano.

• Inserte la herramienta R5081AA al interior de la barra de manera que la rotación de la protección esté bloqueada; para hacer esto es necesario que el ojete obtenido en la extremidad inferior de la herramienta se inserte perfectamente en el hexágono de la protección.

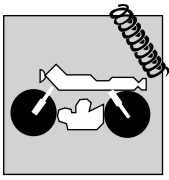


PRECAUCION

En la zona superior de la herramienta hay dos agujeros diametralmente opuestos donde se puede insertar un eje para hacer el bloqueo más facil. No obstante la herramineta no se debe rotar para ninguna razón, sino sólo utilizarse para tener fijos los componentes interiores de la barra.



• Con una llave tubolar de 21 mm apriete la válvula de pie (41) hasta el par de torsión correcto (véase Tabla 1 - Pares de torsión).



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

RELLENO DE ACEITE

La herramienta R5051AC está disponible para los repuestos: aprietandola en la parte terminal del vástago, le extracción del mismo de la botella será más fácil.

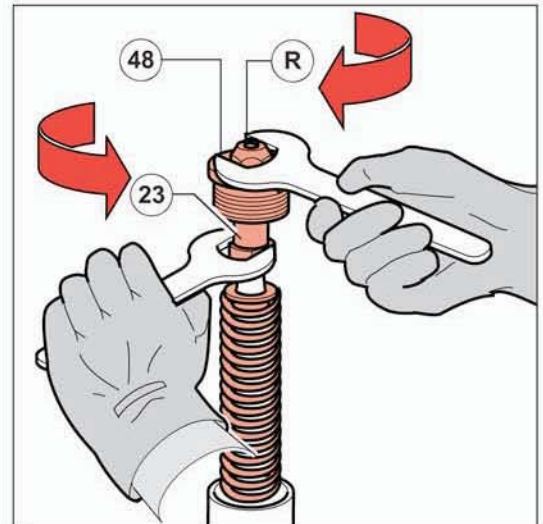
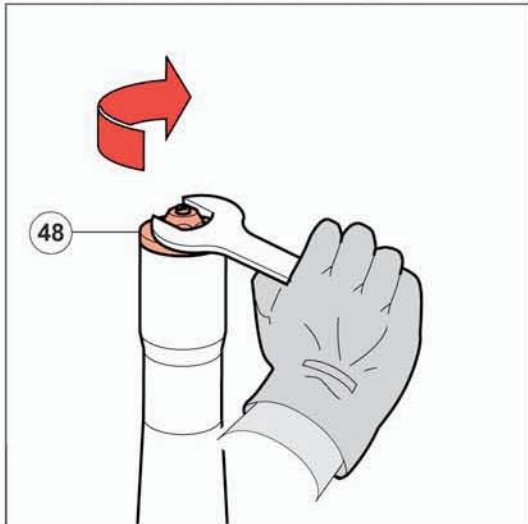
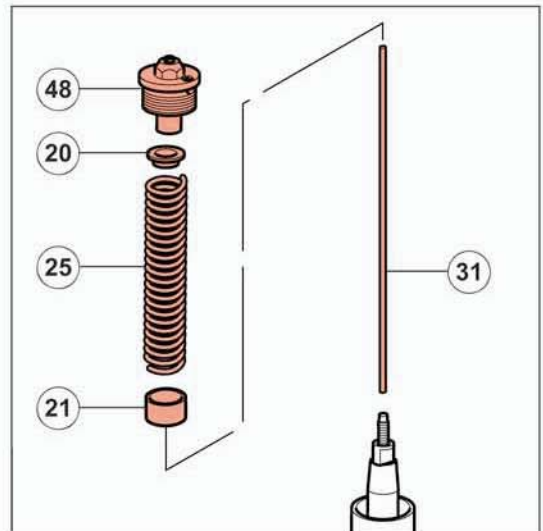
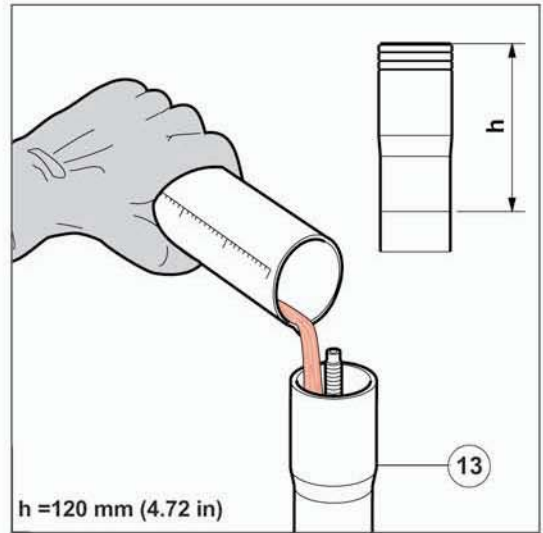
- Alce completamente la botella en la barra.
- Prepare en un recipiente graduado la cantidad de aceite que debe versar en la barra de horquilla (véase Tabla - Aceite y cantidad).

CANTIDAD DE ACEITE POR CADA BARRA: 725cm³

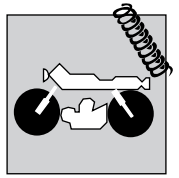
- Introduzca en el interior de la botella (13) aprox. 2/3 del aceite necesario y efectúe varios bombeos para eliminar el aire.
- Proceda hasta versar la cantidad necesaria.
- Baje la botella en la barra de horquilla hasta el tope del guardapolvo en el pie portarueda.
- Espere unos minutos y compruebe el volumen del aire (véase Tabla 2 - Aceite y cantidad) y eventualmente rellene hasta el nivel.

Un volumen de aire inferior o superior, o un tipo de aceite diferente del indicado pueden modificar el comportamiento de la horquilla en cada una de sus fases.

- Alce la botella (13) en la barra de horquilla (5).
- Inserte el vástago interior de transmisión regulación (31).
- Introduzca el tubo de precarga (21), el muelle (25) y el asiento guía del muelle (20).
- Apriete hasta el fondo el tapón de cierre (48).
- Desatornille competamente el tornillo de regulación (R) que corresponde al ajuste abierto.
- Utilizando dos llaves de 19 mm apriete la contratuerca (23) en el tapón (48) al par de torsión indicado (véase Tabla 1 - Pares de torsión).
- Alce la botella en la barra de horquilla.
- Con la llave de 19 mm, apriete el tapón de cierre (48) en la botella al par de torsión indicado (véase Tabla 1 - Pares de torsión).
- Reestablezca el ajuste correcto accionando el tornillo de regulación (R) (véase párrafo 5).



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



REENSEMBLAJE DE LA HORQUILLA EN LA MOTOCICLETA



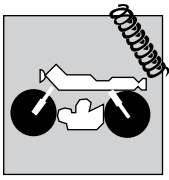
PRECAUCION

La instalación de la horquilla en el chasis debe ser efectuada respetando las especificaciones técnicas del Constructor de la motocicleta en lo que se refiere a las piezas de la dirección, del freno y de la sujeción de la rueda. Un montaje non correcto puede comprometer la seguridad y la incolumidad del piloto.

Para un funcionamiento correcto de la horquilla la rueda debe ser instalada en la horquilla de la siguiente manera:

- Introduzca el perno a través del portarueda derecho, la rueda y el portarueda izquierdo.
- Atornille la tuerca del perno en el lado izquierdo y apriete hasta el fondo.
- Realice algunas compresiones completas de las barras de horquilla.
- Apriete los dos tornillos del portarueda derecho con secuencia 1 - 2 - 1.






TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

AJUSTES

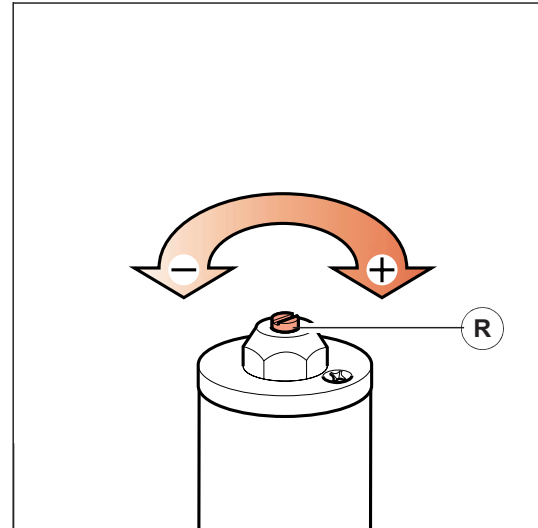
AJUSTE REBOTE

El ajuste de la amortiguación en rebote de la horquilla puede hacerse a través del tornillo de regulación (R) que se encuentra en el tapón superior de las dos barras.

 Para modificar la regulación del freno de rebote, empiece siempre desde la posición de “todo cerrado” (ajuste completamente girado en el sentido de las agujas del reloj). Cada posición de regulación se puede reconocer por un “click”.

- Cuando gira el regulador (R), por medio de un destornillador de tamaño adecuado, en el sentido de las agujas del reloj, aumenta la amortiguación hidráulica del rebote, haciendo que la horquilla vuelva lentamente durante la fase del rebote.

- Cuando gira el regulador (R), por medio de un destornillador de tamaño adecuado, en el sentido contrario de las agujas del reloj, disminuye la amortiguación hidráulica del rebote, haciendo que la horquilla sea más sensible durante la fase de rebote.




PRECAUCION

No fuerces el regulador (R) más allá de su tope.

AJUSTE COMPRESIÓN

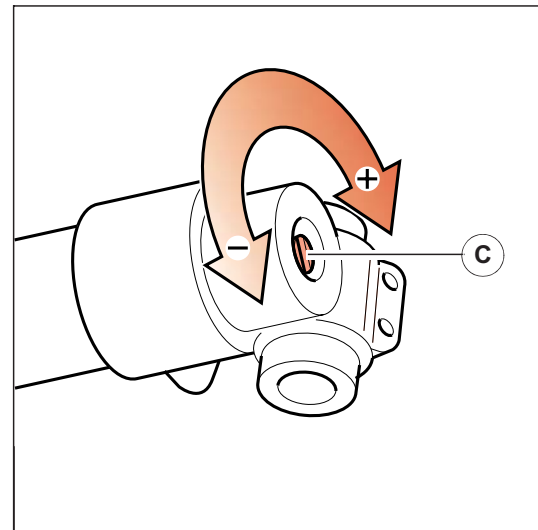
El ajuste de la amortiguación en compresión de la horquilla puede hacerse a través del tornillo de regulación (C) que se encuentra en la parte inferior de cada barra.

 Para modificar la regulación del freno de compresión, empiece siempre desde la posición de “todo cerrado” (ajuste completamente girado en el sentido de las agujas del reloj). Cada posición de regulación se puede reconocer por un “click”.

- Saque el tapón de protección de plástico.

- Cuando gira el regulador (C), por medio de un destornillador de tamaño adecuado, en el sentido de las agujas del reloj, aumenta la compresión hidráulica, reduciendo el recorrido que hace la horquilla bajo la misma presión.

- Cuando gira el regulador (C), por medio de un destornillador de tamaño adecuado, en el sentido contrario a las agujas del reloj, disminuye la compresión hidráulica, haciendo que la horquilla se hunda frente a los obstáculos.



PRECAUCION

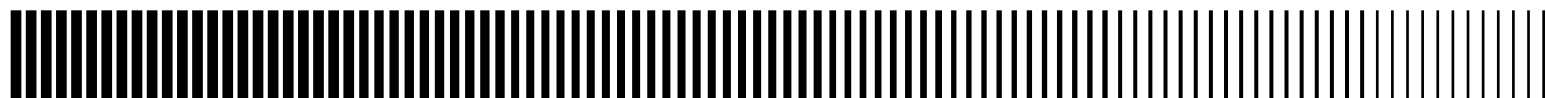
No fuerces el regulador (C) más allá de su tope.

- Reensamble el tapón de protección de plástico.

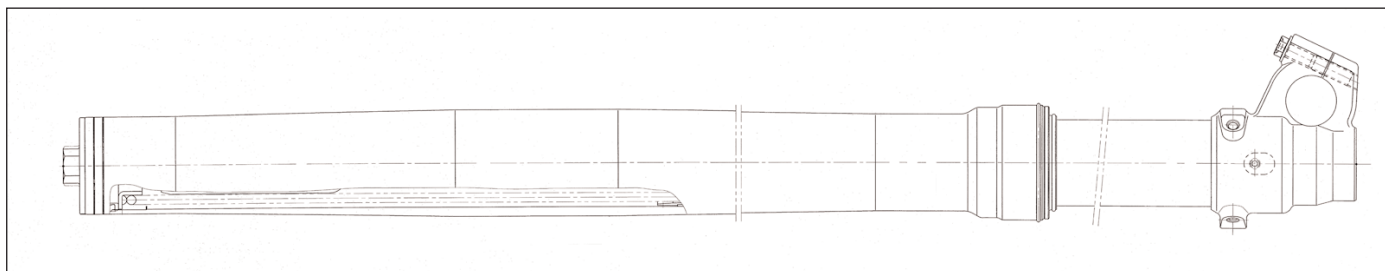
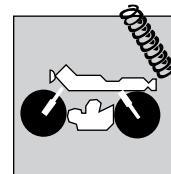
TARATURE STANDARD

Compressione: 12 scatti

Estensione: 12 scatti



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Sospensione anteriore (2010)

Marca.....KAYABA
 Diametro steli.....48 mm
 Corsa ruota (sull'asse scorrevoli).....300 mm

Front suspension (2010)

Producer.....KAYABA
 Legs diameter.....48 mm/1.97 in.
 Front wheel bump position
 (on the sliding axis).....300 mm/in.11.81 in.

Suspension avant (2010)

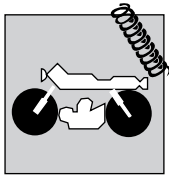
Producteur.....KAYABA
 Diamètre tiges.....48 mm
 Excursion roue avant (sur l'axe des tiges).....300 mm

Vorderradfederung (2010)

Hersteller.....KAYABA
 Durchmesser der Stangen.....48 mm
 Durchfedern des Vorderrades
 (auf der Verschiebeachse).....300 mm

Suspensión delantera (2010)

Marca.....KAYABA
 Diámetro vastagos.....48 mm
 Carrera rueda (sobre el eje deslizable).....300 mm



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

REGOLAZIONE FORCELLA 2010

a) COMPRESSIONE (REGISTRO INFERIORE)

Taratura standard: -10 scatti

Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro (A) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopraccitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

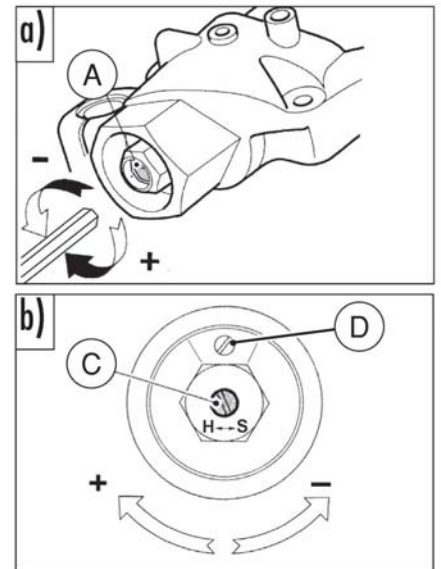
b) ESTENSIONE (REGISTRO SUPERIORE)

Taratura standard: -10 scatti Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro (C) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopraccitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

c) SFIATO ARIA (da effettuare dopo ogni gara in caso di uso competitivo oppure mensilmente). Porre il veicolo su un cavalletto centrale, estendere completamente la forcella ed allentare la valvolina (D). Serrare la valvolina ad operazione ultimata.

ATTENZIONE!

NOTA: Non forzare le viti di registro oltre la posizione di apertura e chiusura massima.



ADJUSTING THE COMPRESSION FORK 2010

a) COMPRESSION (LOWER REGISTER)

Standard calibration: -10 clicks.

Remove plug (B) and turn register (A) clockwise until the position of fully closed is reached then, turn back by the mentioned clicks. To obtain a smoother braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder action.

b) EXTENSION (upper register) Standard calibration: - 10 clicks.

To reset standard calibration turn register (C) clockwise to reach the position of fully closed; then, turn back by the mentioned clicks. To obtain a smoother braking action, turn the register anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder action.

c) AIR VENT (to carry out after each competition, or monthly).

Set the motorcycle on a central stand and release the fork fully and loosen the air vent valve (D). Once this operation is over, tighten the valve.

WARNING: Never force the adjusting screws beyond the maximum opening and closure positions.

Les tarages standard et les procédures de réglage sont indiquées ici desous.

REGLAGE FOURCHE 2010

a) COMPRESSION (REGISTRE INFÉRIEUR)

Tarage standard : -10 clics. Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (A) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte ensuite, retourner le de souscités dé clics en arrière. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire. Renverser les opération pour obtenir une action de freinage plus raide.

b) EXTENSION (REGISTRE SUPÉRIEUR)

Tarage standard : -10 clics. Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (C) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte.

Ensuite, retourner le de souscités dé clics en arrière. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire. Renverser les opération pour obtenir une action de freinage plus raide.

c) EVENT D'AIR (à effectuer après chaque compétition, ou tous les mois).

Placer la moto sur la béquille centrale et détendre complètement la fourche et desserrer la soupape d'évent d'air (D). Dès que le travail est terminé serrer la soupape.

NOTE: Ne jamais forcer les vis de réglage au dela des positions d'ouverture et de fermeture maximum.

EINSTELLUNG GABEL 2010

a) EINFEDERUNG (UNTERES STELLGLIED)

Standardjustierung: -10 Klicks. Will man die Standardjustierung wiederherstellen, und das Stellglied (A) in Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere

Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.

b) AUSFEDERUNG (OBERES STELLGLIED)

Standardjustierung: -10 Klicks. Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wieder herzustellen, das Stellglied (C) in den Uhrzeigersinn bis zum Anschlag

drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung in umgekehrter Weise vorgehen.

c) LUFTABLASS

Das Ventil (D) öffnen, das Motorrad auf einen mittigen Bock stellen und die Gabel vollständig ausstrecken (nach jedem Rennen oder monatlich). Das Ventil nach ausgeführtem Vorgang schliessen.

HINWEIS Stellschraube nicht jenseits der maximalen Öffnung bzw. Schliessung drehen.

REGULACION HORQUILLA 2010

a) COMPRESION (AJUSTE INFERIOR)

Calibrado estándar: -10 dé clics. En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (A) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitados clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

b) EXTENSION (AJUSTE SUPERIOR)

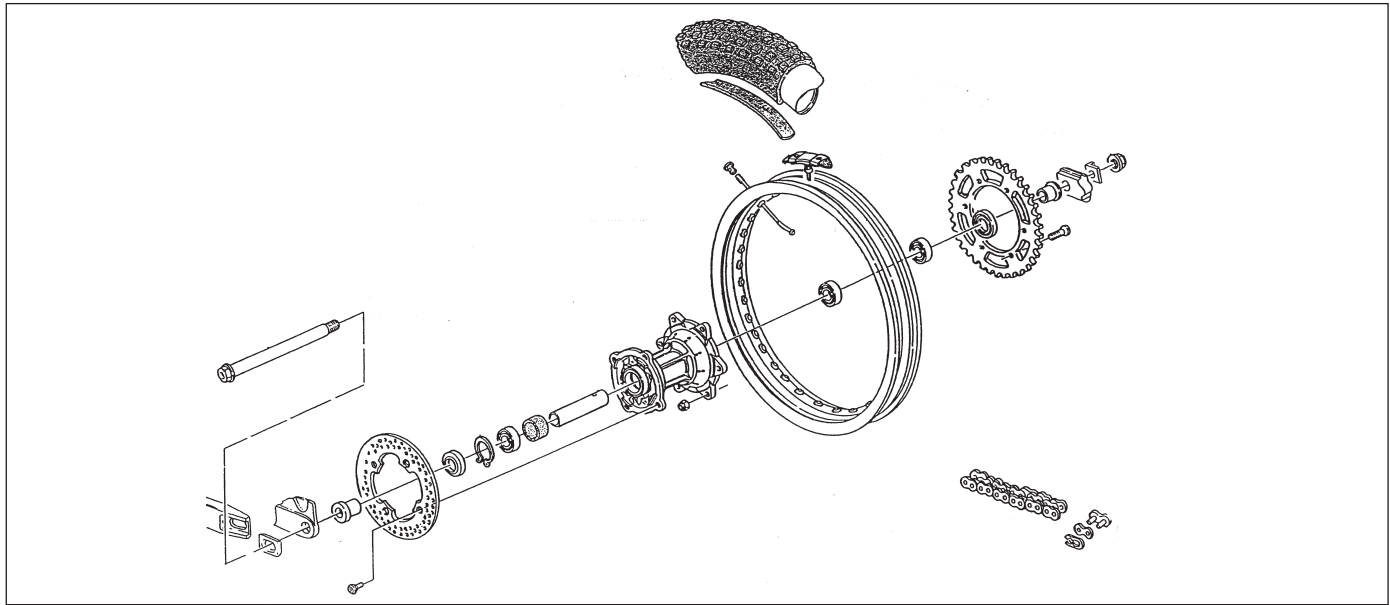
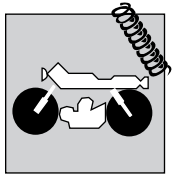
Calibrado estándar: -10 dé clics En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (C) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitados clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

c) PURGA DEL AIRE (a efectuar después de cada carrera en caso de uso competitivo o mensualmente). Ponga el vehículo en un caballete central y extienda completamente la horquilla y afloje la válvula (D). Cerrar la válvula una vea terminada la operación.

ATENCIÓN!

NOTA: No forzar los tornillos de ajuste más allá de las posiciones máxima de apertura y cierre.

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Ruota posteriore

Cerchio e mozzo ruota in lega leggera

Dimensioni 2,15" x 18"
 Pneumatico, marca e tipo: Michelin ENDURO COMP. 3/ Pirelli MT 83 SCORPION/ Dunlop 70R-D907
 Dimensione 140/80-18"
 (*) Pressione di gonfiaggio a freddo 0,8÷0,9 Kg/cm²
 (**) Pressione di gonfiaggio a freddo 1,0kg/cm²

Rear wheel

Light alloy wheel hub and rim.

Dimensions 2,15" x 18"
 Tyre, manufacturer and type Michelin ENDURO COMP. 3/ Pirelli MT 83 SCORPION/ Dunlop 70R-D907
 Dimensions 140/80-18"
 (*) Inflation pressure (cold) 0,8÷0,9 Kg/cm²- 11.4÷12.8 psi
 (**) Inflation pressure (cold) 1,0kg/cm²- 14.2 psi

Roue arrière

Jante et moyeu de la roue en alliage léger.

Dimensions 2,15" x 18"
 Pneu, producteur et type: Michelin ENDURO COMP. 3/ Pirelli MT 83 SCORPION/ Dunlop 70R-D907
 Dimensions 140/80-18"
 (*) Pression de gonflage à froid 0,8÷0,9 Kg/cm²
 (**) Pression de gonflage à froid 1,0kg/cm²

Hinterrad

Felge und Radnabe aus Leichtmetall.

Abmessungen 2,15" x 18"
 Reifen, Hersteller und Typ: Michelin ENDURO COMP. 3/ Pirelli MT 83 SCORPION/ Dunlop 70R-D907
 Abmessungen 140/80-18"
 (*) Kaltluftdruck 0,8÷0,9 Kg/cm²
 (**) Kaltluftdruck 1,0kg/cm²

Rueda trasera

Aro y cubo de rueda en aleacion ligera.

Dimensiones 2,15" x 18"
 Neumatico, marca y tipo: Michelin ENDURO COMP. 3/ Pirelli MT 83 SCORPION/ Dunlop 70R-D907
 Dimensions 140/80-18"
 (*) Kaltluftdruck 0,8÷0,9 Kg/cm²
 (**) Kaltluftdruck 1,0kg/cm²

(*) : Uso agonistico
 (**) : Uso stradale

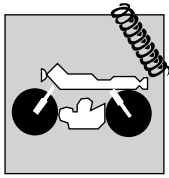
(*) : Racing use
 (**) : Road use

(*) : Usage sportive
 (**) : Usage routie

(*) : für "Racing" Gebrauch
 (**) : für Straßen Gebrauch

(*) : Uso en carreras
 (**) : Uso vial





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

Posizionare un blocco o un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota posteriore sia sollevata dal terreno.

Svitare il dado (1) del perno ruota e sfilare quest'ultimo; non è necessario allentare i tendicatena (2), in questo modo il valore di tensione della catena risulterà inalterato dopo il rimontaggio. Sfilare la ruota completa facendo attenzione ai distanziali posti ai lati del mozzo.

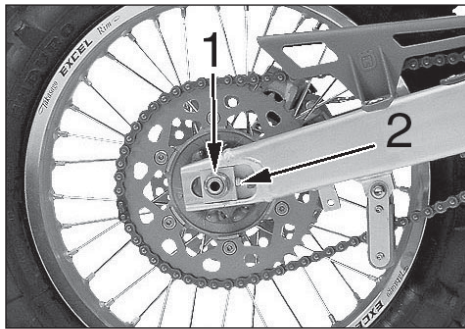
Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso inserendo il disco freno nella pinza.

NOTE

Con la ruota smontata, non agire sul pedale del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza.

Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.

Dopo aver rimontato la ruota, agire sul pedale di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.



REMOVING THE REAR WHEEL

Set a stand or a block under the engine and see that the rear wheel is lifted from the ground.

Unscrew the nut (1) of the wheel pin and extract it. It is not necessary to unloose the chain adjusters (2); in this way, the chain tension will remain unchanged after the reassembly. Extract the complete rear wheel, by taking care of the spacers located at the hub sides.

To reassemble, reverse the above procedure remembering to insert the disc into the caliper.

NOTES

Do not operate the rear brake pedal when the wheel has been removed; this causes the caliper piston to move outwards.

After removal, lay down the wheel with brake disc on top.

After reassembly, pump the brake control pedal until the pads are against the brake disc.

DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIERE

Placet une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue arrière soulevée du sol.

Dévisser l'écrou (1) du pivot roue et extraire ce dernier; il n'est pas nécessaire de desserrer les tendeurs chaîne (2); de cette façon, la valeur de tension de la chaîne restera inaltérée après le rémontage. Extraire la roue complète, en prêtant attention aux entretoises positionnées aux cotés du moyeu.

Pour le remontage, effectuer les même opérations, mais en sens inverse, en introduisant le disque dans l'etrier.

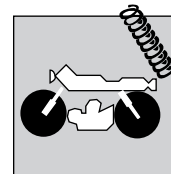
AVIS

Lorsque la roue est démontée, ne pas baisser la pédale du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l'etrier.

Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque sur le dessus.

Après le remontage de la roue avant, actionner la pédale du frein jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact de disque.

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



ABNEHMEN DES HINTERRADS

Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Hinterrad vom Boden abgehoben ist.

Die Mutter (1) des Radbolzen und den Radbolzen ausziehen. Es ist nicht notwendig, die Kettenspanner (2) zu lockern; auf diesel Weise wird der Kettenspannwert nach dem Wiederausammenbau unverändert bleiben. Das komplette Rad mit Berücksichtigung der sich seitlich in der Radnabe befindlichen Distanzstücken ausziehen.

Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch; ausserdem ist die Bremsscheibe in den Sattel einzuführen.

ANMERKUNG

Bei abgezogenem Rad darf der Pedal der Hinterradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremssattelkleinkolben zu vermeiden. Legen Sie das Hinterrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab.

Pedal soweit pumpen, bis die Belaege die Bremsscheibe.

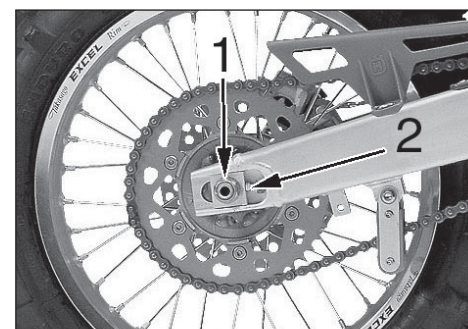


REMOCION RUEDA TRASERA

Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda trasera quede levantada del suelo.

Destornille la tuerca (1) del perno rueda y extraiga ésto. No es necesario aflojar el tensor de cadena (2); de esta manera, el valor de tensión de la cadena resultará inalterato después de volver a montarlo. Extraiga la rueda tra sera completa teniendo cuidado con los separadores colocados a los lados del cubo rueda.

Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso introduciendo el disco en la pinza

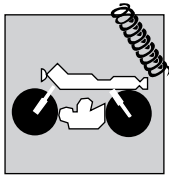


NOTE

Cuando la rueda está desmontada, no tire el pedal del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza.

Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco hacia arriba.

Después del montaje de la rueda, bombee el pedal del freno hasta llevar las pastillas a contacto con el disco.



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

Sospensione posteriore

Il tipo di sospensione posteriore di questo motociclo è denominato SOFT DAMP. Consiste in un ammortizzatore, una serie di articolazioni ed un braccio oscillante. Il precarico della molla dell'ammortizzatore può essere regolato ed adattato alle più svariate condizioni di guida e di terreno. Anche la frenatura idraulica può essere regolata dall'esterno. Controllare periodicamente l'usura di tutti i componenti della sospensione.

Rear suspension

The rear damper type on this is named SOFT DAMP. It is consisting in a damper, a set of joints and a swinging arm. The damper spring load can be adjusted and modified for a wide range of driving and ground conditions. Even the hydraulic damping effect can be adjusted from outside. Periodically check all components of this suspension for wear.

Suspension arrière

Le type de suspension arrière de ce motorcycle est nommé SOFT DAMP. Il s'agit d'un amortisseur, une série d'articulations et un bras oscillant. La précharge du ressort de l'amortisseur peut être réglé et adapté à différentes conditions de conduite et de terrain. Même le système de freinage hydraulique peut être réglé de l'extérieur. Il faut vérifier souvent l'usure de toutes les pièces de la suspension.

Hinterradfederung

Der Hinterradfederungstyp dieses Motorrads wird SOFT-DAMP genannt. Es besteht aus einem Stössdämpfer, einem Gelenksatz und einer Schwinggabel. Die Vorspannung der Stössdämpferfeder kann geregelt und den verschiedenen Führungs- und Bodenzuständen angepasst werden. Noch die Hydraulikbremsung kann von aussen eingestellt werden. Von Zeit zu Zeit den verschleisszustand aller Bestandteile der Aufhängung nachprüfen.

Suspensión trasera

El tipo de suspensión trasera de esta moto se denomina SOFT DAMP. Consiste en un amortiguador, una serie de articulaciones y brazo oscilante. La precarga del resorte del amortiguador se puede regular y adaptar a las más distintas condiciones de conducción y de suelo. También el frenado hidráulico puede ser regulado desde afuera. Controle periódicamente el desgaste de todos los componentes de la suspensión.

Rullo tendicatena, rullo guidacatena, guidacatena, pattino catena

Controllare l'usura dei particolari sopracitati e sostituirli, se necessario.
AVVERTENZA * : Controllare l'allineamento del guidacatena. Nel caso si fosse piegato, potrebbe interferire con la catena provocandone la rapida usura. Si potrebbe inoltre verificare uno scarrucolamento della catena dal pignone.

Chain tension rollers, chain driving roller, chain guide, chain runner

Check the wear of the above mentioned elements and replace them when necessary.
WARNING*: Check the chain guide alignment, and remember that a bent element can cause a rapid wear of the chain. In this case, a chain flouting from the sprocket may ensue.

Rouleau tendeur de chaîne, rouleau de guidage chaîne, patin chaîne

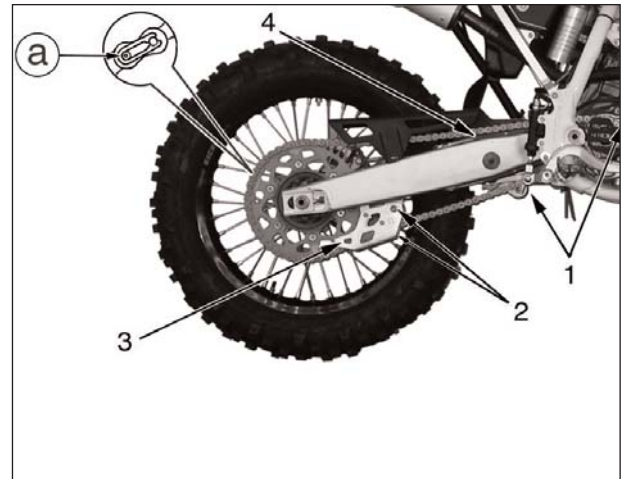
Contrôler l'usure des éléments susdits et les remplacer si nécessaire.
AVIS *: Contrôler l'alignement du rouleau de guidage chaîne. Veillez à ce que ce rouleau ne soit pas cintré, car il pourrait provoquer une usure excessive de la chaîne, ou un déraillement de la chaîne du pignon.

Kettenspannungsrolle, Kettenführungsrolle, Kettenführung, Kettenschuh

Den Verschleiß der obengenannten Teile überprüfen und falls erforderlich, austauschen.
WARNHINWEIS * : Die Ausrichtung der Kettenführung überprüfen. Falls sie gebogen ist, könnte sie mit der Kette interferieren und den schnellen Verschleiß der Kette verursachen. Es könnte ebenfalls ein Abfallen der Kette vom Ritzel auftreten.

Rodillo tensor de cadena, rodillo guíacadena, guíacadena, patín cadena

Controlar el desgaste de los particulares indicados arriba y si fuera necesario sustituirlos.
ADVERTENCIA * : Controlar la alineación del guíacadena. En caso se hubiera plegado, podría interferir con la cadena provocando un desgaste rápido. Además podría producirse un deslizamiento de la cadena del piñón.



- 1-Rullo tendicatena
- 2-Rullo guidacatena
- 3-Guidacatena
- 4-Pattino catena

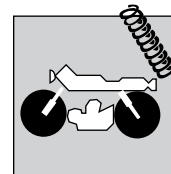
- 1-Rouleau tendeur de chaîne
- 2-Rouleau de guidage de chaîne
- 3-Guidage de chaîne
- 4-Patin de chaîne

- 1-Rodillo tensor de cadena
- 2-Rodillo guíacadena
- 3-Guíacadena
- 4-Patín cadena

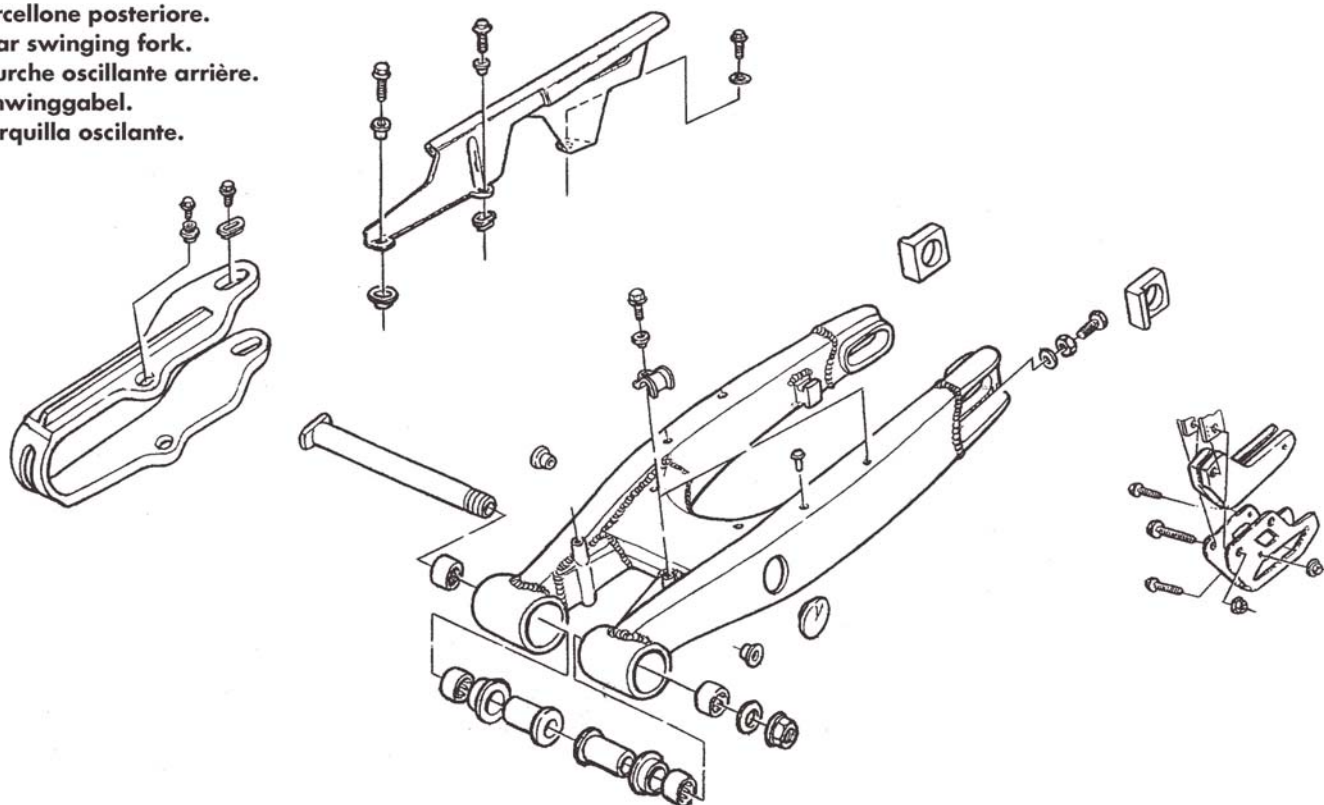
- 1-Chain tension roller
- 2-Chain driving roller
- 3-Chain guide
- 4-Chain slider

- 1-Kettenspannungsrolle
- 2-Kettenführungsrolle
- 3-Kettenführung
- 4-Kettenschuh

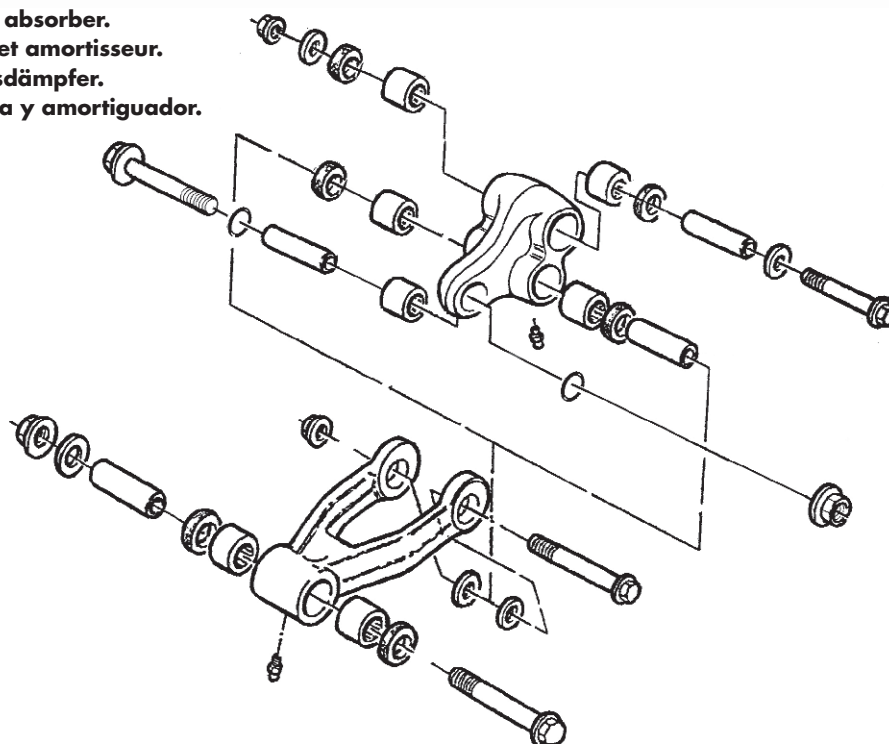
**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

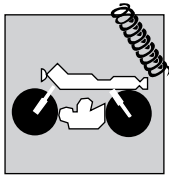


**Forcellone posteriore.
Rear swinging fork.
Fourche oscillante arrière.
Schwinggabel.
Horquilla oscilante.**



**Biellismi ad azione progressiva.
Progressive links and shock absorber.
Bielles à action progressive et amortisseur.
Pleuelwerkssystem und Stossdämpfer.
Bielas con acción progressiva y amortiguador.**





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

Stacco ammortizzatore posteriore.

Posizionare un supporto sotto al motore per poter avere la ruota posteriore sollevata da terra e procedere nel modo seguente:

- svitare la vite (1) di fulcraggio inferiore dell'ammortizzatore e relativo dado;
- dopo aver rimosso la sella e i pannelli laterali nel modo descritto al capitolo "OPERAZIONI GENERALI" svitare la vite (2) di fulcraggio superiore dell'ammortizzatore e relativo dado;
- rimuovere l'ammortizzatore.

Rear damper removal.

Arrange a support under the engine in order to have the rear wheel raised from ground and proceed as follows:

- unscrew the lower fulcrum screw (1) of the damper and the relevant nut;
- after removing the seat and the side panels as described in the chapter "GENERAL OPERATION", unscrew the upper fulcrum screw (2) of the damper and the relevant nut;
- extract the damper.

Demontage de l'amortisseur arrière.

Mettre un support en-dessous de la moto de façon à soulever la roue arrière du sol. Puis, procéder de la façon suivante:

- dévisser la vis (1) inférieure de centrage de l'amortisseur et l'écrou correspondant;
- après avoir enlevé la selle et les panneaux latéraux de la façon indiquée au chapitre "OPERATIONS GENERALES", dévisser la vis (2) supérieure de centrage de l'amortisseur et l'écrou correspondant;
- enlever l'amortisseur.

Ausbauen des hinteren Stoßdämpfers.

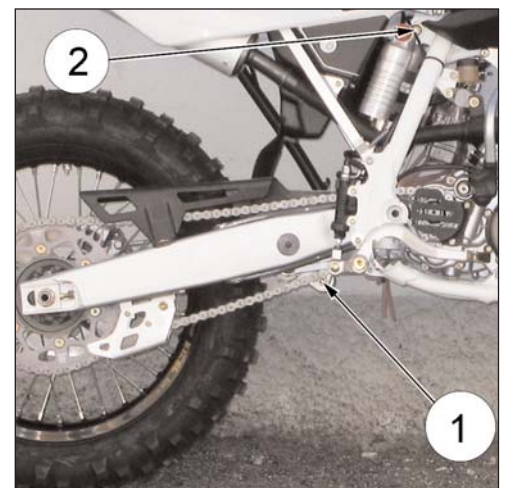
Eine Stützvorrichtung unter dem Motor anbringen, um das Hinterrad vom Boden anzuheben. Danach wie folgt vorgehen:

- die untere Schraube (1) des Stoßdämpfers und die entsprechende Mutter lösen zu können.
- Nachdem man den Sattel und die seitlichen Verkleidungsteile wie im Kapitel "ALLGEMEINE ARBEITEN" beschrieben abgenommen hat, löst man die obere Schraube (2) und die entsprechende Mutter des Stoßdämpfers.
- Den Stoßdämpfer entfernen.

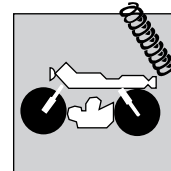
Desenganche amortiguadores posteriores.

Posicionar un soporte bajo el motor para poder tener la rueda posterior levantada de tierra y proceder en el modo siguiente:

- desenroscar el tornillo (1) de fulcraje inferior del amortiguador y relativa tuerca;
- después de haber removido la silla y los paneles laterales en el modo descrito en el capítulo "OPERACIONES GENERALES", desenroscar el tornillo (2) del fulcraje superior del amortiguador y relativa tuerca;
- remover el amortiguador.



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Prima di effettuare lo smontaggio, pulire l'ammortizzatore.

REVISIONEMOLLA

Prima di procedere allo smontaggio misurare la molla in sede.
Smontaggio molla: bloccare l'ammortizzatore nella morsa senza deformarlo.
Allentare la controgghiera e la ghiera, lo scodellino di appoggio della molla e la molla.

Accurately clean the shock absorber before disassembly.

OVERHAULINGTHESPRING

Measure the spring in its housing before disassembling.
Disassembling the spring: when gripping the shock absorber in the vice take care that it gets not warped. Loosen the counter-ring nut, the ring nut, the spring cap, and the spring.

Avant d'effectuer le démontage, nettoyer l'amortisseur.

REVISIONDURESSORT

Avant le démontage, mesurer le ressorte dans son siège.
Démontage ressort: veillez à ne pas déformer l'amortisseur quand serré dans l'étau. Desserrer le contre-collier, le collier, la cuvette du ressort et le ressort aussi.

Vor Demontage den Stoßdämpfer reinigen.

FEDERÜBERHOLUNG

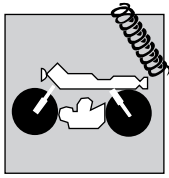
Vor Demontage die Feder in ihrem Sitz messen.
Federdemontage: den Stoßdämpfer bei der Arbeit nicht verformen.
Gegennutmutter, Nutmutter, Federteller und Feder lösen.

Antes de efectuar el desmontaje, limpiar el amortiguador.

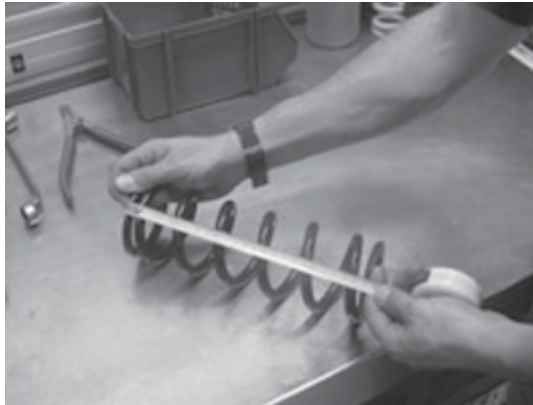
REVISIONDELMUELLE

Antes de desmontarlo, medir el muelle en sede.
Desmontaje del muelle: al bloquear el amortiguador en la mordaza no deformarlo.
Aflojar la contravirola y la virola, el disco de apoyo del muelle y el muelle.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Misurare la lunghezza libera della molla.

LIMITE DI SERVIZIO: 255^{+/-1,5}mm.

Sostituire la molla se la lunghezza risultata inferiore al limite di servizio.

Measure the free length of the spring.

USEFUL LIMIT: 9.98-10.10in.

When the spring length is lower than the useful limit, replace the spring.

Mesurer la longueur libre du ressort.

LIMITE DE SERVICE: 255^{+/-1,5}mm.

Remplacer le ressort lorsque la longueur est inférieure à la limite de service.

Die freie Länge der Feder messen.

BETRIEBSGRENZE: 255^{+/-1,5}mm.

Falls die Länge die Betriebsgrenze unterschreitet, Feder ersetzen.

Medir la longitud libre del muelle.

LIMITE DE SERVICIO: 255^{+/-1,5}mm.

Sustituir el muelle si la longitud resulta inferior al límite de servicio.



CONTROLLO AMMORTIZZATORE

Controllare visivamente l'ammortizzatore ed individuare eventuali perdite d'olio o altri inconvenienti. Sostituire l'ammortizzatore, se necessario.

CHECKING THE SHOCK ABSORBER

Visuale check of the shock absorber to detect possible oil leaks or other drawbacks. Replace the shock absorber if necessary.

CONTROLE DEL'AMORTISSEUR

Veuillez à ce que l'amortisseur n'ait pas de pertes d'huile, ou d'autres inconvénients et le remplacer si nécessaire.

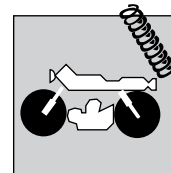
STOSSDÄMPFERPRÜFUNG

Den Stoßdämpfer auf eventuelle Ölverluste oder sonstige Beschädigungen prüfen. Wenn notwendig, Stoßdämpfer ersetzen.

CONTROL DEL AMORTIGUADOR

Controlar visivamente el amortiguador y reconocer las posibles pérdidas de aceite u otros inconvenientes. Sustituir el amortiguador si fuera necesario.

TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Eliminare il gas premendo sulla valvola del serbatoio.



Per evitare di essere colpiti agli occhi da eventuali particelle la valvola deve essere rivolta lontano dall'operatore.

Bleed the gas by pressing on the reservoir valve.



To protect his eyes from possible particles, the operator must turn the valve away from his eyes.

Appuyer sur la soupapes du réservoir pour éliminer le gaz.



Pour éviter des blessures dues aux particules, l'operateur doit garder la soupape loin des yeux.

Das Gas Dürcken auf das Tankventil herausfließen lassen.



Zur Vermeidung von Augenverletzzungen das Ventil nich in Richtund des Arbeiters halten.

Eliminar el gas presionando en la válvula del depósito.



Para evitar que puedan saltar a los ojos algunas partículas, la válvula tiene que estar dirigida lejos del operador.

Rimozione del tappo serbatoio con valvola

Posizionare un attrezzo adeguato sul coperchio della camera d'aria e premerlo unitamente al coperchio sino a quando sarà possibile accedere agevolmente all'anello di fermo.



Effettuare questa operazione con molta cautela e con la pressione della mano.

Removing the reservoir plug and the valve

Fit a tool on the air chamber cover, then exert a pressure on both the cover and the tool to gain access to the snap ring.



Exercise the greatest care, and exert the pressure by your hands when carrying out this operation.

Enlèvement du couchon réservoir avec soupapes

Placer un outil convénable sur le couvercle de la chambre à air et le presser jusqu'à ce que la bague d'arrêt n'est aisement atteinte.



Cette opération est à effectuer avec le plus grand soin et ne pressant de la main.

Entfernung des Tankverschlusses mit Ventil

Ein dazu geeignetes Werkzeug auf den Luftkammerdeckel aufsetzen und mit dem Deckel drücken bis der Stelring leicht zugänglich wird.



Diese Arbeit mit höchster Sorgfalt und mit dem Druck der Hand durchführen.

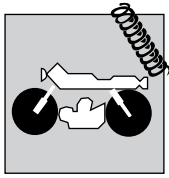
Remoción del tapón del depósito con la válvula

Posiciónar la herramienta adecuada en la tapa de la cámara de aire y presionarla junto con la tapa hasta que se pueda llegar fácilmente al anillo de retención.



Efectuar esta operación con mucho cuidado y con la presión de la mano.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Con l'aiuto di due piccoli cacciaviti togliere l'anello di fermo avendo cura di non danneggiare la superficie interna.

Per togliere l'anello di fermo porre inizialmente un'estremità dell'anello al di fuori della relativa scanalatura, far scivolare fuori la seconda estremità, inserire un cacciavite tra l'anello di fermo e serbatoio e fare leva con l'altro cacciavite. Estrarre completamente l'anello di fermo. Controllare che non ci siano bave sulle scanalature del corpo serbatoio; nel caso vi fossero, eliminarle e ripassare la superficie delle scanalature.

Avvitare un tubo con filettatura interna e con l'ausilio di pinze estrarre il tappo.

Use two small screwdrivers to remove the snap ring, and take care not to damage the inner surface.

To remove the snap ring, place first one ring end outside the groove. Remove the other ring end, insert one screwdriver between the snap ring and the reservoir, and lever by the other screwdriver. Remove the whole snap ring, and check that the grooves on the reservoir body have no burrs; on the contrary, rectify the grooves to smooth their surface.

Tighten a tube with internal thread, then remove the plug using pliers.



Utilisez deux petits tournevis pour ôter la bague d'arrêt et veillez à ce que la surface intérieure ne soit pas endommagée.

Pour ôter la bague d'arrêt, placer une extrémité de la bague hors de la rainure; tourner ensuite l'autre extrémité, introduire un tourne vis entre la bague d'arrêt et le réservoir et se servir comme levier de l'autre tournevis. Ôter totalement la bague d'arrêt contrôler que des bavures ne soient présentes sur les rainures du corps. Au contraire, les éliminer en rectifiant la surface des rainures. Visser un tuyau avec taraudage intérieur et ôter le bouchon par des pinces.

Mit Hilfe von zwei kleinen Schraubendrehern den Stelling entfernen, ohne die innere Oberfläche zu beschädigen.

Zur Entfernung des Stelling zuerst ein Ende des Ringes außer der Nut legen, das zweite Ende herausnehmen, einen Schraubendreher zwischen Stelling und Tank einlegen und mit dem zweiten Schraubendreher den Stelling ganz herausnehmen. Die Nuten des Tankkörpers auf Grat prüfen; falls notwendig, Grat beseitigen und die Nutenoberfläche schleifen. Ein Rohr mit Innengewinde aufschrauben und mit einer Zange den Verschluss herausnehmen.

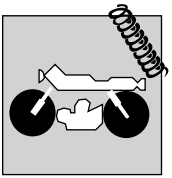


Con la ayuda de dos pequeños destornilladores, sacar el anillo de retención teniendo cuidado de no dañar la superficie interior.

Para sacar el anillo de retención, colocar al principio un extremo del anillo fuera de su correspondiente ranura, deslizar fuera el segundo extremo del anillo fuera de su correspondiente ranura, deslizar fuera el segundo extremo, introducir un destornillador. Extraer completamente el anillo de retención. Controlar que no haya rebabas en las ranuras del cuerpo del depósito; en el caso de que hubiera, eliminarlas y repasar las superficies de las ranuras.

Atornillar un tubo con rosca interior e con la ayuda de pinzas, extraer el tapón.

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Appoggiare l'ammortizzatore sul banco di lavoro. Svitare o spiantare (secondo il modello) il coperchio.

Lay the shock absorber on the working table. Loosen or dig ot the cover (according to the model).

Placer l'amortisseur sur la table de travail. Desserrer ou ôter le couvercle (selon de modèle).

Den Stoßdämpfer auf den Tisch legen. Den Deckel lösen oder entfernen (je nach Modell).

Apoyar el amortiguador en el canco de trabajo. Destornillar o arrancar (según el modelo) la tapa.

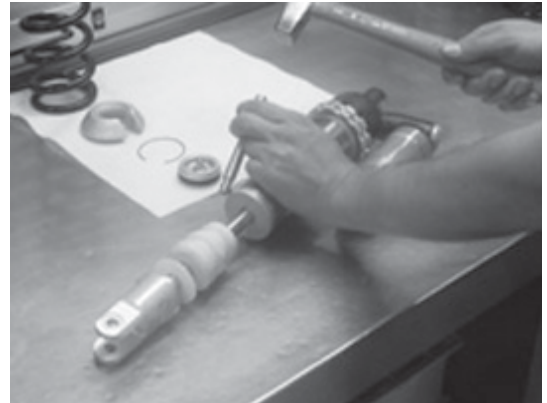
Tolto il tappo del serbatoio spingere sul guidastelo affondandolo nel corpo in modo da lasciare libera la sede del seeger e sfilarlo con un cacciavite.

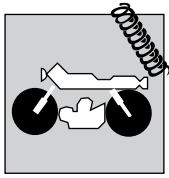
Once the plug is removed, push and drive the forkrod guide inside the body so as to free snap ring housing. Remove then the snap ring using a screwdriver.

Une fois que le bouchon de réservoir est ôté, appuyer la guide-tige et la plonger dans le corps de façon à laisser libre le siège de la bague d'étanchéité; ôter ensuite la bague d'étanchéité au moyen d'un tournevis.

Nach Entfernung des Verschlusses, die Schffführung in den Körper hineindrücken und den Sitz des Seegerringes frei lassen. Mit Hilfe eines Schraubendrehers den Seegerring herausnehmen.

Una vez quidada la tapa del depósito, empujar la guía dek vástago huniéndola en el cuerpo a fin de que queden libre el asiento del seeger y poder quitar conun destornillador el seeger.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Bloccare la parte superiore dell'ammortizzatore in una morsa con ganasce di alluminio o bronzo. Inserire un'asta o un cacciavite nel foro dell'attacco ed estrarre il gruppo pistone guidastelo dal corpo ammortizzatore. Eseguendo tale operazione coprire con un panno l'estremità del corpo onde evitare uno spargimento dell'olio.



Mantenere l'ammortizzatore nella morsa in posizione circa verticale. Se si svuota l'ammortizzatore dell'olio, sarà necessario effettuare la sostituzione del diaframma del serbatoio. Depositare comunque l'olio in un recipiente pulito e lasciare decantare.

Grip the shock absorber upper side in a vice using aluminium or bronze jaws. Insert a rod or a screwdriver into the connecting hole, and remove the piston and forkrod unit from the shock absorber body. Wrap the body in a cloth to prevent spreading the oil on the shock absorber body.



When gripping the shock absorber in the vice keep it in vertical position. When oil is drained from the shock absorber replace the reservoir diaphragm. Pour the oil in a clean and leave it to clear.

Bloquer le côté supérieur de l'amortisseur dans un étau avec branles en aluminium or bronze. Insérer une tige ou un tournevis dans le trou de la connexion et ôter le groupe piston et guide-tige du corps amortisseur. Effectuer cette opération en couvrant par un chiffon l'extrémité du corps afin d'éviter la perte d'huile.



Garder l'amortisseur dans l'étau en position verticale. Lorsque une vidange d'huile doit être effectuée, remplacer toujours le diaphragme du réservoir. Verser l'huile dans une cuve propre et la laisser décanter.

Den oberen Teil des Stoßdämpfers in einem Schraubstock mit Aluminium- oder Bronze-Spannbacken festhalten. Einen Stab oder einen Schraubendreher in das Loch einführen und die Kolben-Schaffführung-Einheit aus dem Stoßdämpferkörper herausnehmen. Bei dieser Arbeit das Ende des Körpers mit einem Tuch umwickeln, um Ölausgießen zu vermeiden.



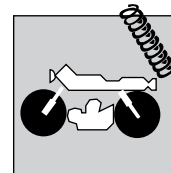
Den Stoßdämpfer im Schraubstock soll in nahezu senkrechter Stellung sein. Falls das Öl vollständig herausfließen sollte, muß man die Schlingerwand des Tankes ersetzen. Das Öl in ein sauberes Gefäß gießen und dekantieren lassen.

Bloquear la parte superior del amortiguador en una mordaza de quijadas de aluminio o bronce. Introducir una varilla o un destornillador en el orificio de la unión y extraer el grupo pistón y la guía del vastago del cuerpo del amortiguador. Al ejecutar esta operación, cubrir con un paño el extremo del cuerpo para evitar que se derrame aceite.



Mantener el amortiguador en la mordaza en posición aproximadamente vertical. Si el amortiguador se vacía de aceite será necesario sustituir el diafragma del depósito. De todas formas, recoger el aceite en un recipiente limpio y dejar decantar.

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Controlli vari su gruppo pistone.

- 1) Controllare che la fascia di tenuta non sia usurata o danneggiata (altrimenti sostituire fascia di tenuta)
- 2) Controllare OR sul guidastelo. Se rigato sostituire.
- 3) Controllare se la superficie dello stelo cromato è danneggiata da bolli o rigatura. In tale caso di deve sostituire anche tutto il guidastelo perchè guarnizione e boccia DU sono danneggiati. (Il gruppo stelo-guidastelo-attacco viene fornito integralmente).

Checks on the piston unit

- 1) Check whether the piston-ring is worn out or damaged; (in this case replace it).
- 2) Check the OR on the forkrod; replace the OF if scored.
- 3) Check whether the chromium plated forkrod surface is damaged or scored. In this case replace the damaged forkrod guide, the gasket, and the DU bush. (The forkrod and forkrod guide connection unit is supplied in full).



Contrôles du groupe piston

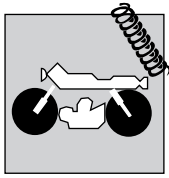
- 1) Contrôler si la bague d'étanchéité du piston est usurée ou endommagée; dans ce cas, la remplacer.
- 2) Contrôler si des rainures sont présentes sur la bague d'étanchéité de la guide-tige; dans ce cas, la remplacer.
- 3) Contrôler si la surface de la tige chromée est usurée ou endommagée; dans ce cas, remplacer la guide-tige, car soit la douille DU, soit le joint, sont endommagés. (Le groupe tige-guide-connexion est fourni complet).

Prüfungen der Kolbeneinheit

- 1) Den Kolbenring auf Verschleiß oder Beschädigungen prüfen (falls notwendig, den Ring ersetzen).
- 2) Den O-Ring auf der Schaffführung prüfen. Falls notwendig, ersetzen.
- 3) Die Oberfläche des verchromten Schaftes auf Rillen oder Beschädigungen prüfen. In solchem Fall muß die ganze Schaffführung ersetzt werden, weil Dichtung und DU Buchse beschädigt sind (das Aggregat Schaft-Schaffführung-Einsatz wird als eine einzige Einheit geliefert).

Controles varios en el grupo pistón

- 1) Controlar si el collarín de estanqueidad del pistón no está gastado o dañado (de lo contrario sustituir el collarín de estanqueidad).
- 2) Controlar el OR en la guía del vástago. Si está rayado hay que sustituirlo.
- 3) Controlar que la superficie del vástago cromado no está dañada o rayada. En este caso hay que sustituir también toda la guía del vástago dado que la junta y el casquillo DU están dañados. (El grupo vástago-guía del vástago-unión, se entrega integral).



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Sostituzione della guarnizione

Qualora si dovesse procedere alla sostituzione della guarnizione di tenuta svitare l'attacco superiore, sfilare il guidastelo e sostituire la guarnizione con quella nuova, rimontare i componenti e riavvitare l'attacco superiore con Loctite bloccando con una coppia di 50 Nm (5 kgm; 36.9 ft/lb).

Replacing the gasket

When replacing the seal gasket, loosen the upper connection and remove the forkrod guide. Fit then a new gasket, reassemble the whole series of elements, and tighten the upper connection using Loctite and a 50 Nm (5 kgm; 36.9 ft/lb) torque.

Remplacement du joint

Pour remplacer le joint d'étanchéité desserrer la connexion supérieure, ôter la guide-tige et, après avoir remonté tout ces éléments, serrer à nouveau la connexion supérieure en utilisant Loctite et en bloquant par une couple de serrage de 50 Nm (5 kgm; 36.9 ft/lb).

Austausch der Dichtung

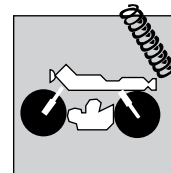
Fall die Dichtung ersetzt werden sollte, den oberen Einsatz lösen, die Schaffführung herausnehmen und die Dichtung durch eine neue ersetzen; alle Teile wieder zusammensetzen und den oberen Einsatz mit 50 Nm (5 kgm; 36.9 ft/lb) anziehen und mit Loctite sichern.

Sustitución de la junta

En el caso de que se tuviese que sustituir la junta de estanqueidad, destornillar la unión superior, extraer la guía del vástago y sustituir la junta con una nueva, volver a montar los componentes y volver a atornillar la unión superior con Loctite bloqueando a un par de 50 Nm (5 kgm; 36.9 ft/lb).



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Controllo regolazione

Qualora si dovesse effettuare la regolazione in compressione per anomalia di funzionamento, occorre svitare il grano ferma pomello (prima di svitare, scaldare con aria calda).

Checking the adjustment

In case of compression adjustment for operating defect, it is necessary to unscrew the knob stopping dowel (before unscrewing, heat with warm air).

Contrôle du réglage

Si on dût effectuer la régulation en compression pour anomalie de fonctionnement, il faut dévisser le grain il arrête pommeau (avant de dévisser, chauffer avec air chaud).

Kontrolle der Einstellung

Falls es die Regelung in Einfederung für Abweichung von Funktionieren vornehmen müßte, ist es notwendig, den Weizen unbeweglichen Knopf zu lösen (bevor lösen mit Warmluft wärmen).

Control ajuste

En caso de que se tuviera que efectuar la regulación en compresión por anomalía de funcionamiento, hace falta destornillar el pasador para pómulo (antes de destornillar, calentar con aire caliente).



Procedere nel modo seguente (I.81-I.82):

svitare la ghiera con apposita chiave, sfilare i vari particolari facendo attenzione alla successione di smontaggio per effettuare poi correttamente il rimontaggio.

Proceed as follows (I.81-I.82):

unscrew the ring nut with a suitable wrench, extract the parts paying attention to the dismantling sequence in order to correctly effect then the reassembly.

Opérer comme suit (I.81-I.82):

dévisser l'embout avec clé spéciale, défiler les particuliers différents en faisant attention à la succession de démontage pour effectuer correctement puis le remontage.

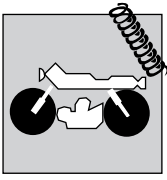
Verlaufen in die folgende Art und Weise (I.81-I.82):

die Zwinge mit dazu bestimmen Schlüssel lösen, die verschiedenen Details auf die Nachfolge von Zerlegung, um dann korrekt die Remontage vorzunehmen aufpassend, ausfädeln.

Proceder en el modo siguiente (I.81-I.82):

destornillar la abrazadera con adecuada llave, desfilan los varios detalles teniendo cuidado con la sucesión de desmontaje para efectuar en fin correctamente el reensamblaje.

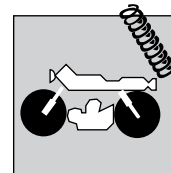




**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Dopo aver effettuato il controllo, reinserire il pistone, il disco, la molla, l'anello con asole. Sfilare l'albero porta cono dal tappo, avvitare l'anello, inserirlo nell'asola con una leggera pressione e bloccare il tutto con il tappo ad una coppia di 30 Nm (3 kgm; 29.2 ft/lb).

After having completed the check, insert again the piston, the disk, the spring and the ring with slots. Remove the cone holding shaft from the plug, screw the ring and insert it in the slot applying a light pressure. Lock the assembly with the plug at a torque of 30 Nm (3 kgm; 29.2 ft/lbs).

Après avoir effectué le contrôle, réinsérer le piston, le disque, le ressort, la bague avec des boutonnières. Défiler l'arbre porte cône du bouchon, visser la bague, l'insérer dans la boutonnière avec une pression légère et bloquer le tout avec le bouchon à un couple de 30 Nm (3 kgm; 29.2 ft/lb).

Nach die Kontrolle vorgenommen haben, den Kolben wiedereingliedern, die Schallplatte die Feder der Ring mit Knopflöchern. Den Baum ausfädeln bringt dem Pfropfen Kegel, den Ring schrauben, ihn im Knopfloch mit einem leichten Druck und zu einem Paar von 30 Nm das Ganze mit dem Pfropfen (30 Nm; 3 kgm; 29.2 ft/lb).

Después de haber efectuado el control, reinsertar el pistón, el disco, el muelle, el anillo con ojales. Desfilare el árbol lleva cono del tapón, atornillar el anillo, insertarlo en el ojal con una ligera presión y parar el todo con el tapón a una pareja de 30 Nm (3 kgm; 29.2 ft/lb).



É fatto assoluto divieto di sostituire le lamelle della compressione con altre lamelle. Tale manovra potrebbe causare l'esplosione dell'ammortizzatore durante l'uso.



It is strictly forbidden to replace the compression blades with other types of blades, as blades different from the original ones can cause the explosion of the shock absorber during use.



Il est absolument défendu de remplacer les lamelles de la compression avec des autres lamelles, car l'amortisseur pourrait exploser durant l'usage.

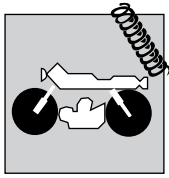


Es ist absolut verboten, die Verdichtungslamellen durch andere Lamellen zu ersetzen. Solche Arbeit könnte die Explosion des Stoßdämpfers beim Einsatz verursachen.



Está terminantemente prohibido sustituir la laminillas de la compresión con otras laminillas. Esta maniobra podría causar la explosion del amortiguador durante el uso.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

Sostituzione serbatoio

Qualora il serbatoio dovesse essere sostituito, scaldare con aria calda in prossimità del lato avvitato e svitare con apposita attrezzatura. Sostituzione serbatoio.

Reservoir replacement

In case of reservoir replacement, it is necessary to heat with warm air near the screwed side and unscrew it with a suitable tool.

Substitution réservoir

Si le réservoir dût être remplacé, chauffer avec air chaud en proximité du côté vissé et dévisser avec outil spécial.

Ersatz Behälter

Falls der Behälter ersetzt werden müßte, mit Warmluft in Nähe der verschraubten Seite wärmen und mit dazu bestimmen Gerät lösen.

Sustitución tanque

En caso de que el tanque tuviera que ser reemplazado, calentar con aire caliente en proximidad del lado atornillado y destornillar con adecuado utensilio.



Sostituire l'anello OR di tenuta del serbatoio. Ingrassare la superficie dell'OR senza cospargere la filettatura della basetta.

Riavvitare il serbatoio con Loctite avendo cura di non danneggiare l'anello OR. Coppi adi chiusura 40 Nm (4 kgm; 39.2 ft/lb). **NOTA:** Tutte queste operazioni vanno eseguite in presenza di una accurata pulizia sia del posto di lavoro che di tutti i componenti che vengono riutilizzati.

Replace the O-Ring of the reservoir. Grease the OR surface, but see that the base thread gets not smeared with grease.

Tighten the reservoir using Loctite, and see that the O-Ring is undamaged. Use a 40 Nm (4 kgm; 39.2 ft/lb) torque. **NOTE:** When carrying out these operations see that the place of work and all the elements are well cleaned.

Remplacer la bague d'étanchéité du réservoir. Graisser la surface de la bague d'étanchéité et veillez à ce que la graisse n'atteint pas le filetage de la base.

Remonter le réservoir en utilisant Loctite et en veillant à ne pas endommager la bague d'étanchéité: Couple de serrage: 40 Nm (4 kgm; 39.2 ft/lb) . **NOTE:** Nettoyer soigneusement soit le poste de travail, soit tous les éléments utilisés avant d'effectuer toutes ces opérations.

Den O-Ring des Tankes ersetzen. Die Oberfläche des O-Rings und nicht das Gewinde ein schmieren.

Den Tank anziehen und und mit Loctite sichern; dabei den O-Ring nicht beschädigen. Anzugsmoment 40 Nm (4 kgm; 39.2 ft/lb) .

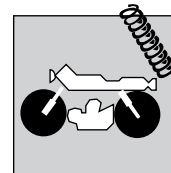
ANMERKUNG: Bei der Durchführung von all diesen Arbeiten ist die maximale Reinigung sowohl am Arbeitsplatz als auch bei allen eingesetzten Teilen zu gewährleisten.

Sustituir el OR de estanqueidad del depósito. Engrasar la superficie del OR sin hacerlo en la rosca de la placa de base.

Volver a atornillar el depósito con Loctite teniendo cuidado de no tocar el OR. Par de cierre 40 Nm (4 kgm; 39.2 ft/lb) .

NOTA: Todas estas operaciones tienen que ser ejecutadas con una minuciosa limpieza tanto del puesto de trabajo como de todos los componentes que se utilizan.

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Smontaggio del diaframma aria-olio del serbatoio

Nel caso in cui sia stato tolto l'olio dall'ammortizzatore è sempre necessario procedere alla rimozione del diaframma.

Estrarre il separatore con le pinze facendo attenzione a non rigare il serbatoio. Nel caso il serbatoio avesse la superficie rovinata, effettuare la sostituzione.

Disassembling the air/oil diaphragm of the reservoir

Always replace the diaphragm when changing the oil inside the shock absorber. Remove the separator using pliers, and check that the tank does not scored. When the inside surface of the tank is scored, replace the tank.

Démontage du diaphragme air-huile du réservoir

Au cas où la vidange d'huile de l'amortisseur a été effectuée, remplacer toujours le diaphragme pincés.

Oter le séparateur par les pinces en veillant que le réservoir ne soit pas reyé. Au cas où la surface intérieure du réservoir est endommagé, remplacer ce dernier.

Demontage Öl-Luft-Schlingerwand im Tank

Falls Öl aus dem Stoßdämpfer herausgenommen worden ist, ist die Schlingerwand immer zu ersetzen.

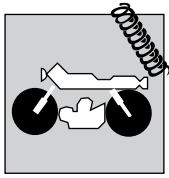
Den Abscheider mit den Zangen herausziehen und darauf achten, den Tank nicht zu riefeln. Falls die innere Tankfläche beschädigt sein sollte, ist der Austausch vorzunehmen.

Desmontaje del diafragma aire-aceite del depósito

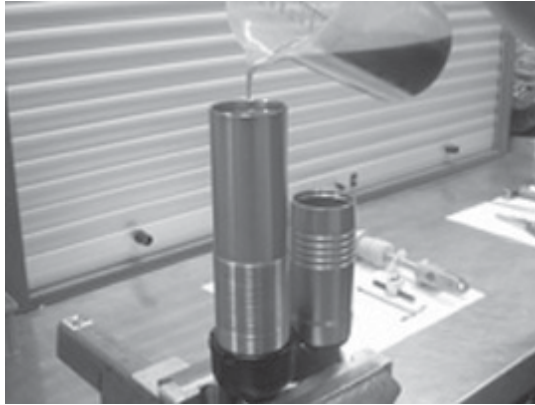
En el caso de que haya sido quitado el aceite del amortiguador, hay que ejecutar siempre la sustitución del diafragma.

Retirar el separador con las tenazas, teniendo cuidado en no doblar el depósito. Si el depósito tuviera la superficie interior estropeada es preciso reemplazarlo.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



RIMONTAGGIO DELL'AMMORTIZZATORE

Lavare accuratamente con sgrassanti il complessivo corpo ammortizzatore, assicurarsi che sia asciutto magari utilizzando eventualmente un soffio di aria compressa.

Prendere l'occhio in morsa con ganasce in alluminio, bronzo o panno da officina. Versare nel corpo ammortizzatore 70-80 cm³ (4.3-4.9 cu. in.) di olio. Inserire lo stelo completo nel corpo ammortizzatore avendo cura di non danneggiare la striscia di scorrimento; spingere lo stelo con pistone e attacco lasciando accesso per il rabbocco olio.

REASSEMBLING THE SHOCK ABSORBER

Accurately clean the shock absorber body using dreading substances. Dry the body using compressend air.

Hold the shock absorber eye in a vice using aluminium or bronze jaws, or wrapping it in a cloth. Pour inside the shock absorber body 70-80 cm³ (4.3-4.9 cu. in.) of oil. Insert the forkrod inside the shock absorber body and take care that the sliding track is undamaged. Push the forkrod, the piston and the connection inside, and leave room for topping up.



REMONTAGE DE L'AMORTISSEUR

Nettoyer soigneusement avec des substances dégraissantes le corps amortisseur et s'assurer qu'il soit sec; au cas contraire, l'essuyer par air comprimé. Serrer l'oeil du corps amortisseur dans un étau avec branles en aluminium, ou bronze, ou en utilisant un chiffon. Introduire dans le corps amortisseur 70-80 cm³ (4.3-4.9 cu. in.) d'huile. Insérer la tige complète dans le corps amortisseur et veillez à ce que la bande de roulement ne soit pas endommagée. Pousser la tige avec piston et connexion en laissant un espace pour introduire l'huile.

ZUSAMMENSETZEN DES STOSDÄMPFERS

Den Stoßdämpfer mit Entfettungsmitteln sorgfältig waschen; sich vergewissern, daß der Stoßdämpfer trocken, ist; falls notwendig, mit Druckluft blasen.

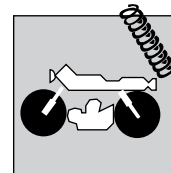
Das Auge in ein Schraubstock mit Aluminium- bzw. Bronze- oder mit einem Tuch umwickelten Spannbcken festhalten. 70-80 cm³ (4.3-4.9 cu. in.) Öl in den Stoßdämpferkörper gießen. Den vollständigen Schaft in den Stoßdämpferkörper einleeren und dabei den Gleistreifen nicht beschädigen; den Schaft mit Kolben und Winstaz drücken und Zugang zum Ölnachfüllen gewährleisten.

PARA VOLVER A MONTAR EL AMORTIGUADOR

Lavar minuciosamente con desengrasantes todo el cuerpo del amortiguador; asegurarse de que está bien seco, posiblemente utilizando un sople de aire comprimido.

Bloquear el ojo en una mordaza con quijadas de aluminio, bronce o paño de taller. Verter en el cuerpo del amortiguador 70-80 cm³ (4.3-4.9 cu. in.) de aceite. Introducir el vástago completo en el cuerpo del amortiguador teniendo cuidado de no dañar la franja del deslizamiento; empujar el vástago con el pistón y la unión dejando acceso para rellenar el aceite.

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Preparare il diaframma con OR montato (è consigliabile nuovo in ogni intervento). Riempire con olio il serbatoio e con una manovra tempestiva inserire il diaframma nel serbatoio (vedi foto).

Spingere velocemente il diaframma in basso fino al fondo del serbatoio ed avendo cura di tenere fermo lo stelo nella posizione di rabbocco. L'olio incamerato nel serbatoio travasa nel corpo ammortizzatore e trafilando attraverso le lamelle del pistone viene a raggiungere un certo livello. Eseguendo rapidamente queste operazioni si evita l'incameramento dell'aria.

Prepare the diaphragm with assembled OR (we advise using a new one for each replacement). Fill up the reservoir with oil and insert the diaphragm into the reservoir, (see photo).

Quickly push the diaphragm downwards at the bottom of the reservoir holding fast the forkdirod in the topping up position. The oil topped up in the reservoir is transferred into the shock absorber body, then sifting through the position blades, it reaches the required level. Avoid possible air intake by quickly carrying out these operations.

Préparer le diaphragme avec bague d'étanchéité assemblée (il est avis de monter une nouvelle bague à chaque intervention). Remplir le réservoir avec huile et introduire le diaphragme dans le réservoir (voir le photo).

Poussez rapidement le diaphragme en bas jusqu'à atteindre le fond du réservoir et veillez à ce que la tige soit bien bloquée dans la position de remplissage. L'huile dans le réservoir passe dans le corps amortisseur d'où, par les lamelles du piston, atteint le niveau correct. Il est avis d'effectuer ces opérations très rapidement afin d'éviter que l'air passe dans le groupe.

Die Schlingerwand mit angebrachtem O-Ring vorbereiten (wir empfehlen den O-Ring jedesmal zu ersetzen). Den Tank nachfüllen und sofort die Schlingerwand in den Tank einführen (das Foto sehen).

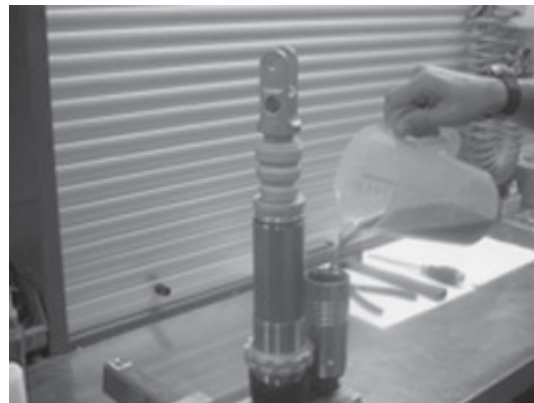
Die Schlingerwand schnell nach unten bis auf den Tankboden drücken, indem der Schaft in der Stellung zum Nachfüllen festgehalten wird. Das sich im Tank befindliche Öl fließt in den Stoßdämpfer und durch die Kolbenlamellen erreicht es einen bestimmten Stand.

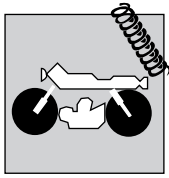
Wenn solche Arbeiten schnell durchgeführt werden, werden Luftblasen vermieden.

Preparar el diafragma con el OR montado (se aconseja que sea nueva en cada intervención). Llenar con aceite el depósito y con una maniobra rápida introducir el diafragma en el depósito (ver la foto).

Empujar velozmente el diafragma hacia abajo hasta el fondo del depósito teniendo cuidado de mantener firme el vástago en la posición de llenado. El aceite que se encuentra en el depósito trasiga al cuerpo del amortiguador y pasando a través de las laminillas del pistón llega a alcanzar un determinado nivel.

Ejecutando rápidamente estas operaciones se evita que entre aire.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Si procede rabboccando olio fino a circa 2 cm (0.8 in.) dal filo del corpo. Si eseguono quindi 4 o 5 movimenti alternativi di corsa 5 - 6 cm (2-2.4 in.) con i quali si espellono eventuali residui di aria presenti sotto al gruppo pistone.



Questi movimenti devono essere eseguiti lentamente per evitare lo spostamento per cavitazione o per compressione del diaframma del serbatoio. Rimboccare quindi con olio fino al livello della gola del seeger posizionando lentamente lo stelo con il tampone fine corsa interno a filo della stessa.

Proceed by topping up until reaching approx. 2 cms (0.8 in.) from the body edge. Then, execute 4 or 5 alternating strokes of 5 - 6 cms (2-2.4 in.) to bleed the air left under the piston unit.



These movements should be slow to prevent the reservoir diaphragm from moving through cavitation or compression. Top up with oil the snap ring throat is reached, then slowly fit the forkrod, and the inside end-of-stroke pad, edge-wise with the snap ring throat.

Remplir d'huile jusqu'à atteindre 2 cm (0.8 in.) du fil du corps. Effectuer 4 ou 5 mouvements alternatifs avec une course de 5-6 cm. (2-2.4 in.) pour éliminer les résidus d'air présents au dessous du groupe piston.



Effectuer ces mouvements très lentement pour éviter tout déplacement dû à cavitation ou à la compression du diaphragme du réservoir. Remplir avec huile jusqu'à atteindre le niveau de la gorge de la bague d'étanchéité et veiller à ce que la tige, avec le tampon de fin de course intérieur, soit placée à fil de la même.

Öl nachfüllen, bis es 2 cm (0.8 in.) unter der Körperoberkante liegt. 4-5 Hubbewegungen für 5-6 cm (2-2.4 in.) durchführen, um eventuelle Luftblasen unter dem Kolbenaggregat zu beseitigen.



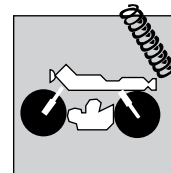
Solche bewegungen sind langsam durchzuführen; damit werden Verschiebungen der Schlingerwand durch Kavitation oder Verdichtung vermieden. Öl nachfüllen, bis der Stand die Rille des Seegeringens erreicht hat. Den Schaft mit dem inneren Endanschlagstampon sorgfältig bündig mit der Rille positionieren.

Se sigue rellenando aceite hasta aproximadamente 2 cm (0.8 in.) del ras del cuerpo. Se ejecutan luego 4 ó 5 movimientos alternativos de carrera 5-6 cm (2-2.4 in.) con los cuales se expulsan posibles residuos de aire presentes debajo del grupo del pistón.



Estos movimientos tienen que ser ejecutados lentamente para evitar el desplazamiento por cavitación o por compresión del diafragma en el depósito. Rellenar pues, con aceite hasta el nivel de la ranura del seeger posicionando lentamente el vástago con el tampón final de carrera interior a ras de la misma.

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Tenendo lo stelo in posizione far scorrere il guidastelo fino ad imboccare il tubo ammortizzatore. Quindi affondare il guidastelo nel corpo fino ad avere libera la sede de seeger. Inserire il seeger assicurandosi che sia saldamente posizionato. Tirando lo stelo verso l'alto portare il guidastelo in posizione di lavoro.

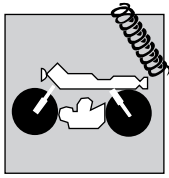
Keep the forkrod in position and run the forkrod guide to fit the shock absorber tube. Drive the forkrod guide inside the body until the snap ring housing is free. Insert the snap ring and tighten it in position. Pull the forkrod upwards to take the forkrod guide in working position.

Garder la tige dans cette position et faire glisser la guide-tige jusqu'à aboucher le tuyau de l'amortisseur. Plonger la guide-tige dans le corps jusqu'à ce que le siège de la bague d'étanchéité ne soit libre; insérer cette dernière et s'assurer qu'elle soit bien serrée. Pousser la tige en haut et porter la guide tige dans la position de travail.

Den Schaft in Stellung halten und die Führung in das Stoßdämpferrohr gleiten lassen. Die Schafführung in den Körper hineindrücken, bis der Sitz des Seegerringes frei ist. Den Seegerring fest einführen. Den Schaft nach oben ziehen und die Führung in die Arbeitsstellung bringen.

Manteniendo el vástago en posición , deslizar la guía del vástago en el cuerpo hasta que quede libre el asiento del seeger. Introducir el seeger asegurándose de que está firmemente posicionado. Tirando del vástago hacia arriba, llevar la guía del vástago a su posición de trabajo.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Rimontare il tappo del serbatoio con la sua valvola. Calzarlo all'interno del serbatoio e montare il seeger nella gola.
Inserire azoto tramite valvola (o aria in mancanza) ad una pressione di 10-12 bar. Rimettere il cappuccio alla valvola e controllare che non vi siano perdite di olio o di aria.

Piantare il tappo su corpo.

Rimontaggio tampone finecorsa e rondella.

Nel caso in cui sia stato necessario sostituire il tampone fine corsa bloccare lo stelo in ganasce di bronzo o alluminio speciale e riavvitare l'attacco con Loctite con coppia di circa 50 Nm. Rimontare la molla e tramite ghiera e controgghiera riportare alla precarica iniziale.



Si declina qualsiasi responsabilità per operazioni non eseguite secondo quanto descritto in questo manuale.



Reassemble the reservoir plug and the valve, fit it inside the reservoir, then fit the snap ring into the throat. Insert the nitrogen valve - or the air valve if the nitrogen valve is not an hand - using 10-12 bar pressure. Reassemble the cap on the valve and check to make sure that both air bleeds, or oil leaks, are not present.

Set the plug on the body

Reassembling the end-of-stroke pad and its washer.

When the end-of-stroke pads needs to be replaced, block the forkrod in a vice using aluminium or bronze jaws, then tighten the connection again using Loctite and a 50 Nm torque. Reassemble the spring and take it to the initial preload using the ring nut and the counter ring nut.



The manufacturer declines any and all responsibility for damages deriving from operations uncorrectly carried out.



Remonter le bouchon du réservoir avec sa soupape, l'introduire dans le réservoir et monter la bague d'étanchéité sur le gorge par la soupape d'admission d'azote, (ou d'air si la soupape d'admission d'azote fait défaut), à une pression de 10-12 bar. Remonter le capuchon de la soupape en contrôlant s'il y a des pertes d'huile ou d'air.

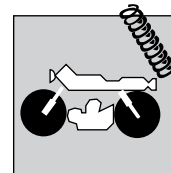
Serrer le bouchon dur le corps

Remonter le tampon du fin de course et la rondelle. Au cas où de tampon d'fin de course est à remplacer, bloquer la tige dans un étau avec branles en aluminium ou en bronze et serrer à nouveau la connexion en utilisant Loctite et une couple de serrage de 50 Nm. Remonter le ressortet, par le collier et contre-collier, retourner à la précharge initiale.



Le constructeur décline toute responsabilité lorsque les instructions données dans se livret ne sont pas respectées.

TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Den Tankverschluß samt Ventil montiere. Ihn in den Innern des Tankes aufschieben und den Seegerring in die Rille einlegen. Durch das Ventil Stickstoff (oder Luft) mit einem Druck von 10-12 bar den Tank einfließen lassen. Die Kappe auf das Ventil auflegen und auf Öl- bzw. Lufverluste prüfen.

Einpressen des Deckels auf den Körper

Endschlagtampon und Unterlegscheiben montieren.
Falls der Endschlagtampon ersetzt worden ist, den Schaft in Bronze- oder Aluminiumbacken festhalten und den Einsatz mit ca. 50 Nm anziehen und mit Loctite sichern. Die Feder wieder anbringen und die ursprüngliche Vorspannung durch Nutmutter und Gegenutmutter einstellen.



Wir lehnen jegliche Haftung für Arbeiten ab, die nicht unter Beachtung dieser Anleitungen durchgeführt worden sind.

Volver a montar el tapón del depósito con su válvula. Introducirlo dentro del depósito y montar el seeger en la ranura. Introducir por medio de la válvula del nitrógeno (o aire si no hubiera) a una presión de 10-12 bares. Volver a colocar el capuchón de la válvula y controlar que no haya pérdidas de aceite o de aire.

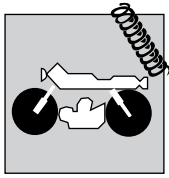
Colocar el tapón en el cuerpo

Volver a montar el tampón final de carrera y arandela.
En el caso de que haya sido necesario sustituir el tampón final de carrera, bloquear el vástago en mordazas de bronce o aluminio especiales y volver a atornillar la unión con Loctite al par de 50 Nm. Volver a montar el muelle y por medio de la virola y controvirola volver a llevar a la precarga inicial.

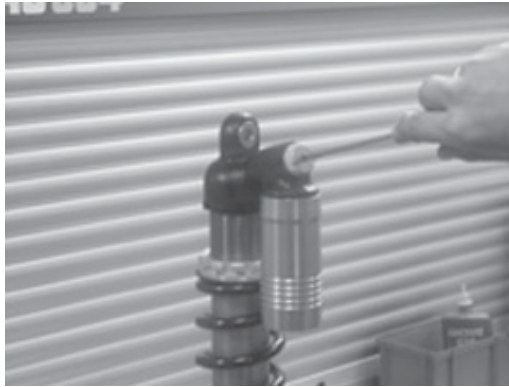


El Fabricante no se responsabiliza por operaciones no ejecutadas según lo que se describe en el presente manual.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Registrazione freno idraulico ammortizzatore

L'ammortizzatore è registrabile separatamente per la corsa di compressione e quella di estensione.

A) COMPRESSIONE - Taratura standard:

1) bassa velocità di ammortizzazione: -15 scatti (± 2 scatti)

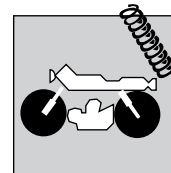
2) alta velocità di ammortizzazione: tutto aperto

Taratura standard: ruotare i registri superiori in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare i registri in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

B) ESTENSIONE - Taratura standard: -15 scatti (± 2 scatti)

Taratura standard: ruotare il registro inferiore in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.





Shock absorber damping adjustment

Adjustment of the compression stroke is independent from the rebound stroke.

A) COMPRESSION - Standard calibration: -15 clicks (± 2 clicks)

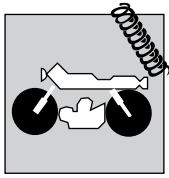
2) High damping speed: maximum open

Standard adjustment: turn upper adjusters clockwise until reaching fully closed position. Return then back for the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the adjusters anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder braking action.

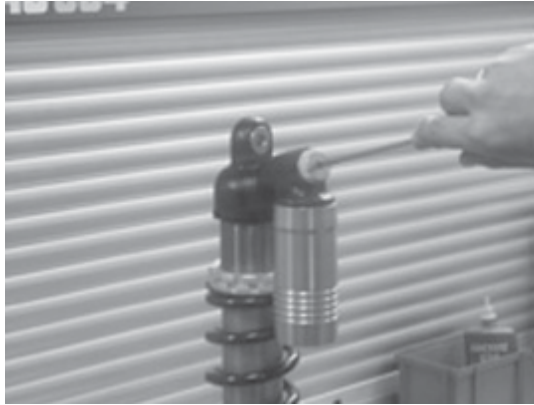
B) EXTENSION - Standard calibration: -15 clicks (± 2 clicks)

Standard adjustment: turn lower adjuster clockwise until reaching fully closed position. Return then back for the mentioned clicks. In order to obtain a smooth braking action, turn the adjuster anticlockwise. Reverse the operation in order to obtain a harder braking action.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Reglage amortisseur arrière

La course de compression peut être réglée séparément de celle d'extension.

A) COMPRESSION- Tarage standard:

1) Basse vitesse d'amortissement: -15 clicks (± 2 clicks)

2) Haute vitesse d'amortissement: tout ouvert

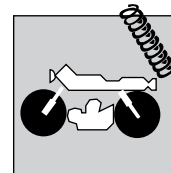
Tarage standard: tourner les registres supérieurs en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de déclics soucités. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner les registres en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus raide.

B) EXTENSION - Tarage standard: -15 clicks (± 2 clicks)



Tarage standard: tourner le registre inférieur en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de déclics soucités. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner le registre en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus rapide.





Einstellung hydraulikbremse Stosddaempfer

Der Stosddaempfer ist separat fuer die Kompressionsbewegung und die Dehnungsbewegung einstellbar.

A) EINFEDERUNG - Standardjustierung:

1) Niedrige Dämpfungsgeschwindigkeit: -15 clicks (± 2 clicks)

2) Hohe Dämpfungsgeschwindigkeit: völlig Geöfthen

Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die obere Einstellschraubes (4) und (6) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben genannt. Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraubes gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in ungekehrter Richtung drehen.

B) AUSFEDERUNG -Standardjustierung: -15 clicks (± 2 clicks)

Standardjustierung: wiederherzustellen, die untere Einstellschraube (5) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben genannt. Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in ungekehrter Richtung drehen.

Regulación freno hidraulico amortiguador

El amortiguador se puede regular por separado para la carrera de compresión y la de extensión.

A) COMPRESION - Calibrado estándar:

1) baja velocidad de amortiguación: -15 clicks (± 2 clicks)

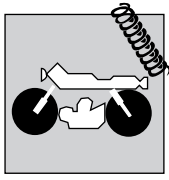
2) alta velocidad de amortiguación: totalmente abierto

En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire los ajustes superior (4) y (6) en el sentido de las manecillas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás en luego volver atrás en saltos susodicho. Para obtener una frenado más suave, gire los ajustes en el sentido contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

B) EXTENSION - Calibrado estándar: -15 clicks (± 2 clicks)

Calibrado estándar: gire el ajuste inferior (5) en el sentido de las manecillas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás en saltos susodicho. Para obtener un frenado más suave, gire el ajuste en el sentido contrario a las manecillas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

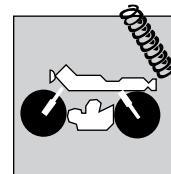




**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

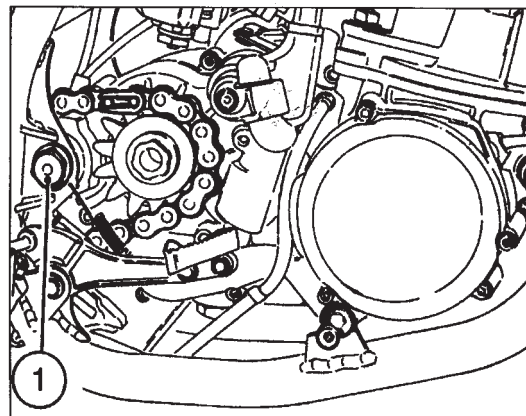


Smontaggio e revisione forcellone oscillante.

Per rimuovere il forcellone dal suo collegamento al telaio e al motore procedere nel modo seguente:

- rimuovere la ruota posteriore come descritto al paragrafo "Stacco ruota posteriore";
- sfilare la piastra porta pinza dal lato interno del forcellone e liberare la tubazione dai morsetti sul forcellone stesso;
- rimuovere i due tappi dai lati del forcellone;
- svitare il dado sulla vite di fulcro del bilanciere al forcellone e sfilare detta vite dal lato destro;
- svitare il dado sul lato sinistro del perno forcellone e sfilare quest'ultimo dal lato opposto; rimuovere il forcellone tirandolo all'indietro.

Verificare il parallelismo del perno del forcellone (vedi paragrafo "Revisione perno forcellone") e controllare a mano lo stato di usura degli astucci a rullini (A) e delle relative bussole (B); ruotare la bussola dentro al cuscinetto: se si avverte resistenza o rumore, sostituire.



Le guarnizioni e i cuscinetti rimossi devono essere sempre sostituiti.

Applicare grasso all'interno dei cuscinetti prima di montarli.

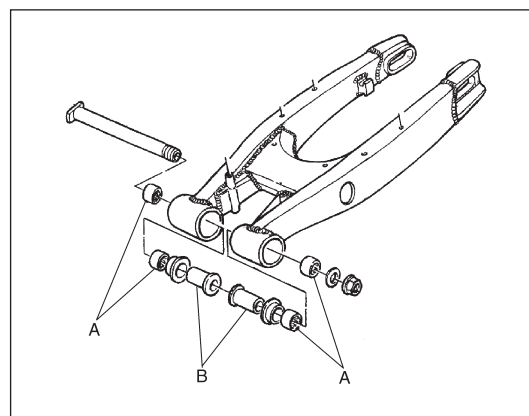
Rocking fork removal and overhauling.

To remove the fork from its connection to the frame and engine proceed as follows:

- remove the rear wheel as described in the paragraph "Rear wheel removal";
- extract the plate from the L.H. side of the fork and release the piping from the clamps on the fork;
- remove the two plugs on the sides of the fork;
- unscrew the nut on the screw pin of the rocking lever to the fork and extract this screw from the R.H. side;
- unscrew the nut on the L.H. side of the fork pin and extract the pin from the opposite side; remove the fork by pulling it back.

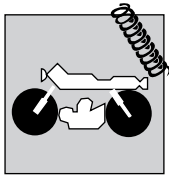
Check parallelism of the fork pin (see paragraph "Fork pin overhauling") and check by hand the wear state of the needle bushes (A) and the relevant bushings (B); rotate the bushing inside the bearing; in case any friction or noise is noticed, replace.

In case of replacement of bearings, fit them in place by means of the suitable pads.

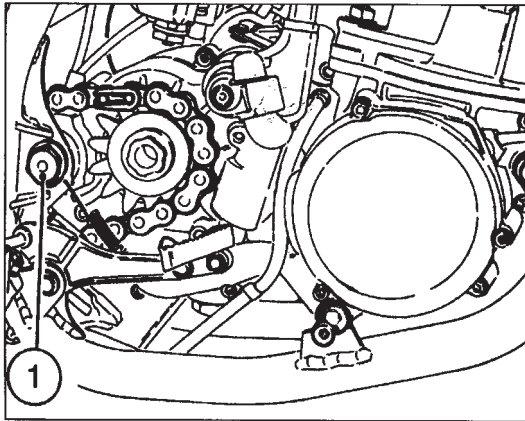


The gaskets and bearings removed must be always replaced.

Apply some grease inside the bearings before assembly.



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Démontage et révision de la fourche flottante.

Pour détacher la fourche du cadre et du moteur, procéder de la façon suivante:

- enlever la roue arrière (voir paragraphe "Démontage de la roue arrière");
- enlever la plaque porte-étrier (côté intérieur de la fourche) et dégager le tuyau des pincettes situées sur la fourche;
- retirer les deux capuchons à le côté de la fourche;
- dévisser l'écrou situé sur la vis de centrage du balancier de la fourche; retirer la vis en question par le côté droit;
- dévisser l'écrou situé à gauche de l'axe de la fourche; retirer l'axe du côté opposé; enlever la fourche en la tirant en arrière.

Vérifier le parallélisme de l'axe de la fourche (voir paragraphe "Révision de l'axe de la fourche") et contrôler le degré d'usure des cages à rouleaux (A) et des douilles correspondantes (B), tourner la douille à l'intérieur du palier: en cas de résistance ou de bruit, remplacer.

En cas de remplacement des paliers, les introduire à l'aide de tampons spéciaux.



Les garnitures et les paliers que l'on enlève doivent toujours être remplacés.



Graisser l'intérieur des paliers avant de les monter.

Ausbau und Kontrolle der beweglichen Gabel.

Für den Ausbau der am Fahrgestell und am Motor befestigten Gabel geht man wie folgt vor:

- Das Hinterrad wie im Punkt "Ausbau des Hinterrads" beschrieben ausbauen.
- Die Bremssattel-Halteplatte von der Gabelinnenseite herausziehen und die Leitung von den Klemmen an der Gabel losmachen.
- Die beiden Kapfen auf der Seiten der Gabel entfernen.
- Die Mutter am der Schraube der Schwinge lösen und den Schraube rechts herausziehen.
- Die Mutter an der linken Seite des Gabelbolzens lösen und den Bolzen auf der entgegengesetzten Seite herausziehen. Die Gabel abnehmen, wobei man sie nach hinten zieht.

Die Parallelität des Gabelbolzens überprüfen (siehe Punkt "Kontrolle des Gabelbolzens") und von Hand den Verschleiß der Nadelbuchsen und der Buchsen kontrollieren. Die Buchse (B) im Lager (A) drehen und bei Vorliegen von Widerstand, oder Auftreten von Lärm auswechseln.

Falls man die Lager auswechselt, muß man geeignete Werkzeuge verwenden, wenn man sie in ihren Sitz einsetzt.



Die Dichtungen und Lager, die entfernt worden sind, müssen immer ausgetauscht werden.



Die Lager innen mit Schmierfett schmieren, bevor man sie einsetzt.

Desmontaje y revisión horquilla oscilante.

Para remover la horquilla de su conexión al chasis y al motor proceder en el modo siguiente:

- remover la rueda posterior como descrito al parágrafo "Desengancho rueda posterior";
- deshilar la lámina porta pinza del lado interno de la horquilla y liberar la tubación de las mordazas en la horquilla misma;
- remover los dos tapones del lados de la horquilla;
- desenroscar la tuerca de los tornillo de fulcraje del balancines a la horquilla y deshilar dicho tornillo del lado derecho;
- desenroscar la tuerca en el lado izquierdo del eje horquilla y deshilar este último del lado opuesto; remover la horquilla tirándola hacia atrás.

Verificar el paralelismo del eje de la horquilla (ver parágrafo "Révisión eje horquilla") y controlar a mano el estado de desgaste de los estuches a rodillos (A) y del relativo calibre (B); rotar el calibre dentro al cojinete: si se advierte resistencia o ruido, sustituir.

En caso de sustitución de los cojinetes, insertarlos en sede utilizando especificos tapones.

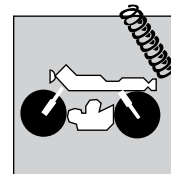


Las empaaduras y los cojinetes removidos deben ser siempre sustituidos.



Aplicar grasa al interno de los cojinetes antes de montarlos.

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Verificare l'entità della distorsione del perno forcellone con un comparatore.
Posizionare il perno su due riscontri uguali. Ruotando il perno e muovendo in senso orizzontale lo strumento leggere il valore della distorsione; limite di servizio: 0,30 mm.

Overhauling the swinging arm pivot pin.

Using a comparator, check the swinging arm pivot pin for distortion.
Position the pin on two identical contacts. Rotating the pin and moving it horizontally and take the distortion reading with the instrument; distortion limit: 0,30 mm/0.012 in.

Révision du pivot de la fourche.

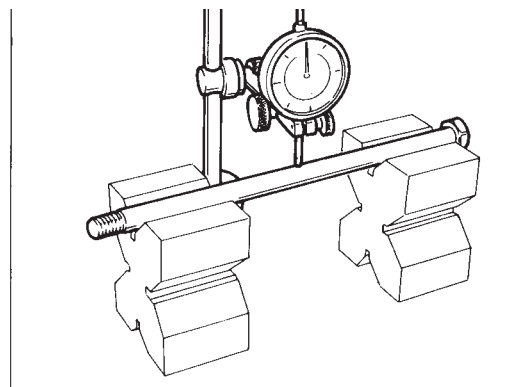
Contrôler la valeur de la distorsion du pivot de la fourche en utilisant un comparateur.
Placer le pivot sur deux supports identiques. Faire tourner le pivot et déplacer horizontalement l'instrument en lisant la valeur de la distorsion; limite de service: 0,30 mm.

Überholung des Schwingenbolzens.

Die Verformung des Schwingenbolzens mit Hilfe einer Messuhr überprüfen. Den Zapfen auf zwei identischen Aufnahmen positionieren. Beim Drehen und horizontalen Verstellen des Bolzens wird auf der Messuhr die Verformung angezeigt; zulässiger Grenzwert: 0,30 mm.

Revisión perno horquilla.

Verificar la entidad de distorsión del perno horquilla mediante un comparador.
Situat el perno sobre los dos alojamientos iguales. Girando el perno y moviendo la pieza en sentido horizontal, leer el valor de la distorsión; límite de servicio: 0,30 mm.

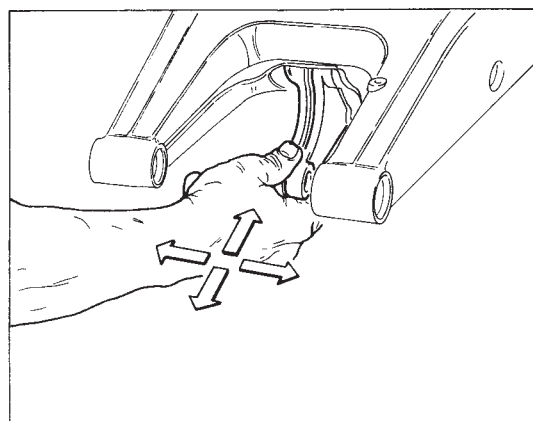


Revisione bilancere e tirante sospensione posteriore. (I.99, I.100, I.101)

Con bilancere e tirante ancora montati rispettivamente sul forcellone e sul telaio verificare manualmente il gioco radiale e assiale, tirando in tutti i sensi detti particolari. Il gioco assiale del bilancere e del tirante, è stato appositamente previsto per consentire all'ammortizzatore di trovarsi sempre nella posizione ideale per un corretto funzionamento. Riscontrando invece del gioco radiale, sarà necessario smontare il particolare del forcellone o del telaio e verificare l'usura del distanziale interno (A) e dei cuscinetti (B).

Overhauling of the rocking lever and of the rear suspension tie rod. (I.99, I.100, I.101)

With the rocking lever and the tie rod still mounted on the fork and on the frame respectively, manually check their radial and axial play, pulling these parts in any direction. The rocking lever and tie rod have been designed with a certain amount of axial play in order to allow the shock absorber to always find the ideal operating position. If however there is any radial play it will be necessary to remove the component from the fork or frame and carry out a check on the internal spacer (A) of the bearings (B).

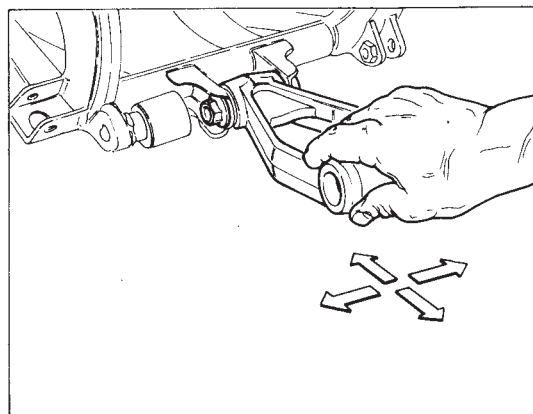


Révision del balancier et du tirant de suspension postérieure. (I.99, I.100, I.101)

Lorsque le balancier et le tirant sont encore montés sur la fourche et sur le châssis, vérifier manuellement le jeu radial et axial, en les tirant dans tous les sens. Le jeu axial du balancier et du tirant a été spécialement étudié pour permettre à l'amortisseur de se trouver toujours dans la position idéale à son fonctionnement. En cas de jeu radial, il faut démonter la pièce de la fourche ou du cadre et contrôler l'usure de l'entretoise interne (A) et des roulements (B).

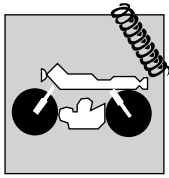
Ueberholung der Schwinge und des Zugstabes der hinteren Aufhaengung. (I.99, I.100, I.101)

Mit Schwinge und Zugstab noch auf die Gabel beziehungsweise auf den Rahmen montiert, von Hand das Radial- und Axialspiel prüfen, hierzu die Einzelteile in alle Richtungen ziehen. Das Axialspiel der Schwinge und der Zugstange dient dazu, dass der Stossdämpfer immer in der optimalen Stellung für einen einwandfreien Betrieb liegt. Wird hingegen ein Radialspiel festgestellt, so ist das betreffende Bauteil von der Schwinge bzw. vom Fahrgestell abzumontieren und der Verschleiss des internen Distanzstücks (A) bzw. der Lager (B) zu kontrollieren.

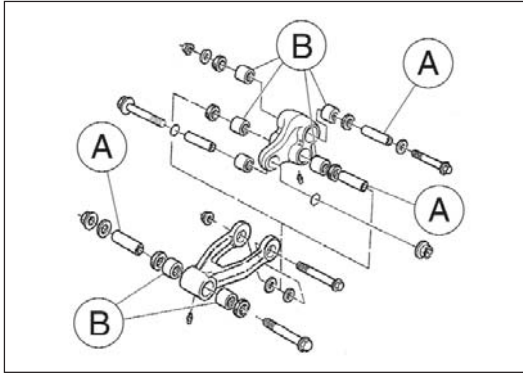


Revisión del balancines y del tirante suspensión posterior. (I.99, I.100, I.101)

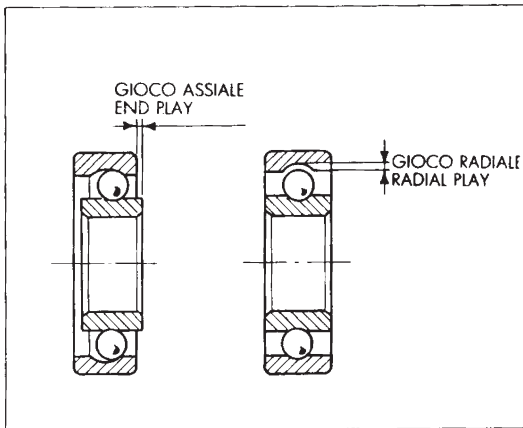
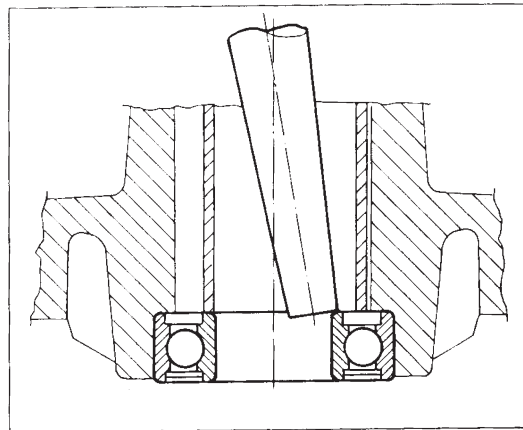
Con el balancines y el tirante todavía montados respectivamente en la horquilla y en el chasis, verificar manualmente el juego radial y axial, tirando en todos los sentidos de dichos particulares. El juego axial del balancines y el tirante, ha estado previsto expresamente para consentir al amortiguador de encontrarse siempre en la posición ideal para un correcto funcionamiento. Comparando en vez del juego radial, será necesario desmontar el particular de la horquilla o del chasis y verificar el desgaste del distancial interno (A) y de los cojinetes (B).



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



I cuscinetti rimossi non devono essere rimontati
Apply some grease inside the bearings before assembly
Graisser l'intérieur des paliers avant de les monter.



Revisione ruota anteriore e posteriore.

Verificare lo stato di usura dei cuscinetti del mozzo. Ricontrando un gioco eccessivo (radiale e assiale) è necessario procedere alla loro sostituzione nel modo seguente:

- appoggiare il mozzo su un supporto piano con foro per il passaggio del cuscinetto rimosso;
- utilizzare un martello ed un perno con il quale si deve fare pressione solo sull'anello interno del cuscinetto (vedi figura) fino ad ottenerne l'estrazione;
- spostare continuamente il punto di pressione in modo da ottenere un'estrazione il più possibile lineare;
- sfilare il distanziale e procedere nel modo analogo per l'altro cuscinetto.

● I cuscinetti rimossi non devono essere rimontati.

Quando si rimontano i cuscinetti nuovi controllare la sede, deve essere pulita ed esente da solchi o graffiature. Ungere la sede prima di rimontare il cuscinetto quindi spingere in sede quest'ultimo utilizzando un apposito tampone tubolare con il quale si farà pressione solo sull'anello esterno del cuscinetto fino alla sua completa introduzione. Inserire il distanziale e procedere all'inserimento dell'altro cuscinetto. Verificare, introducendo il perno ruota, il loro perfetto allineamento.

● Dopo ogni intervento sulle ruote è consigliabile provvedere alla loro equilibratura.

Front and rear wheel overhauling.

Check the wear state of the hub bearings. In case of excessive clearance (radial and axial), operate as follows:

- lay the hub on a flat support with hole, allowing for the passage of the removed bearing.
- use a hammer and a pin to exercise pressure only on the bearing inner ring (see fig.) up to its removal;
- continuously change the pressure position so to get an extraction as regular as possible;
- extract the spacer and perform the same operations for the other bearing.

● Removed bearings must not be reassembled.

When reassembling new bearings check the seat. It must be clean and without grooves or scratches. Grease the seat before fitting the bearing, then put it in the seat using a proper tubular pad, exercising pressure only on the bearing outer ring up to the complete inserting.

Place the spacer and then proceed with the placing of the other bearing. Check their alignment by placing the wheel pin.

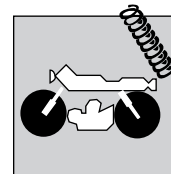
● After every intervention on wheels their balancing is advisable.

Révision roue avant et arrière.

Contrôler le degré d'usure des paliers du moyeu. En cas d'un jeu trop important (radial et axial), les remplacer de la façon suivante:

- poser le moyeu sur un support plat avec un orifice pour le passage du palier qu'on enlève;
- utiliser un marteau et un goujon pour faire pression exclusivement sur l'anneau intérieur du roulement (voir fig.) jusqu'à obtenir la sortie;
- changer continuellement le point de pression de façon à obtenir une extraction la plus régulière possible;
- retirer l'entretoise et procéder de la même façon pour l'autre palier.

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

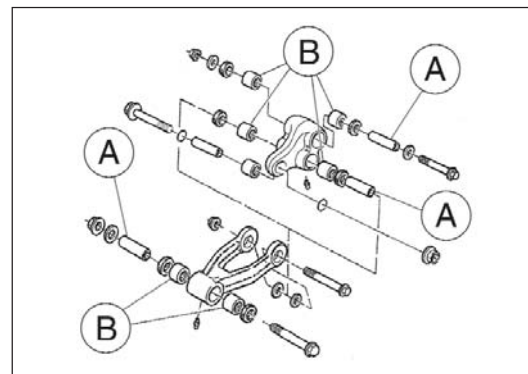


Les roulements enlevés ne doivent pas être installés de nouveau.

Si on installe des roulement neufs vérifier leurs sièges, qui doivent être nets et sans rayures et signes. Graisser le siège avant de remonter le roulement ensuite pousser ce dernier à l'intérieur en utilisant un spécial tampon tubulaire par lequel faire pression seulement sur l'anneau extérieur du roulement jusqu'à sa introduction totale.

Introduire l'entretoise et mettre en place l'autre palier. Vérifier leur alignement en introduisant l'axe de la roue.

Après chaque intervention sur les roues il faudra effectuer leur équilibrage.



**Die loger innen mit Schmierfett schmieren, bevor man sie einsetzt.
Aplicar grasa al interno de los cojinetes antes de montarlos.**

Überholung des vorderen und hinteren Rads.

Den Verschleisszustand der Nabenlager nachprüfen. Bei einem übermässigen Spiel (radial oder axial), muss man mit der Lagerauswechslung wie folgt vorgehen:

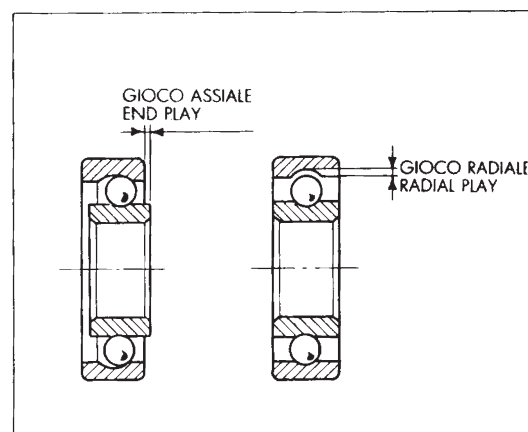
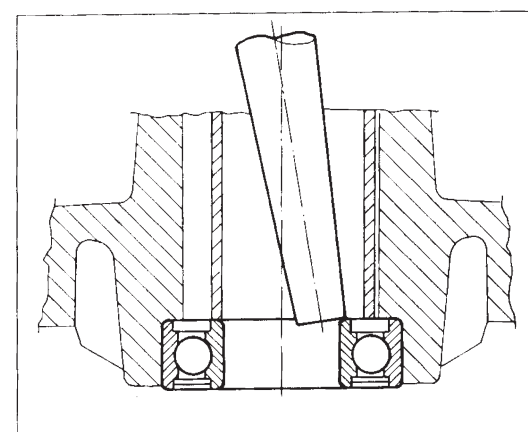
- die Nabe auf einem ebenen Halter mit Bohrung zum Durchgehen des entfernten Lagers legen;
- mit einem Hammer und einem Zapfen nur auf den Innenring des Lagers drücken (sehn Abb.) bis zum seinen Herausziehen;
- den Drückpunkt beständig wechseln, um die Herausziehung möglichst lineär zu haben;
- das Distanzstück ausziehen und wie oben auc für das zweite Lager vorgehen.

Die herausgenommenen Lager müssen nie wiedereingebaut Werden.

Beim Einbau der neuen Lager, muß man ihn Gehäuse genau prüfen, das sauber und ohne Rillen oder Krätzer sein muß. Das Gehäuse vor dem Lagereinbau beschmieren, dann das Lager durch einen Rohrpuffer völlig hiheindrücken, Während man nur auf dem Außenring des lagers bis zu seiner kompletten Einführung Bewirkt.

Das Distanzstück einfügen und mit dem Einsatz des zweiten Lagers vorgehen. Bei dem Einsatz des Radbolzens, die Ausfluchtung der Lager nachprüfen.

Bei jeder Demontage der Räder müssen sie ausgewuchtet werden.



Revisión rueda delantera y trasera.

Verificar el estado de desgaste de los cojinetes del cubo. Si se verificase un juego excesivo (radial y axial) es necesario sustituirlos de la siguiente manera:

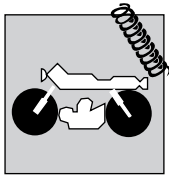
- apoyar el cubo sobre una superficie plana con orificio para que pase el cojinete usado;
- utilizar un martillo y un perno para hacer presión sólo sobre el anillo interior del cojinete (véase fig.) hasta obtener la extracción;
- desplazar continuamente el punto de presión para poder obtener una extracción lo más lineal posible;
- sacar el distancial y obrar de la misma manera para montar el otro cojinete.

Los cojinetes que se han quitado no deben remontarse.

Cuando se vuelven a montar los cojinetes nuevos, controlar el alojamiento: debe estar limpio y sin surcos o rayados. Untar el alojamiento antes de volver a montar el cojinete; después empujar el cojinete hasta su alojamiento utilizando un tampón tubular con el cual se hará presión sólo sobre el anillo exterior del cojinete hasta introducirlo completamente.

Meter el distancial e introducir el otro cojinete. Verificar, introduciendo el perno de la rueda, que estén alineados.

Después de cada operación en las ruedas, equilibrarlas.



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

Piegatura perno ruota.

Se il valore della piegatura supera il limite max. consentito, raddrizzare il perno o sostituirlo. Se il perno non può essere raddrizzato, entro i valori di limite max. prescritto, sostituirlo.

Wheel rim axle bending.

If the bending figure is over the allowable max. limit, straighten or replace the axle. If the axle can not be straightened within the limits of prescribed max. limit replace it.

Pliage de l'axe de la roue.

Si la valeur de carure va au de la limite maxi admise, redresser le pivot ou le remplacer. Si le pivot ne peut pas être redressé, entre les valeurs de limite max. prescrites, le remplacer.

Biegung des Radzapfens.

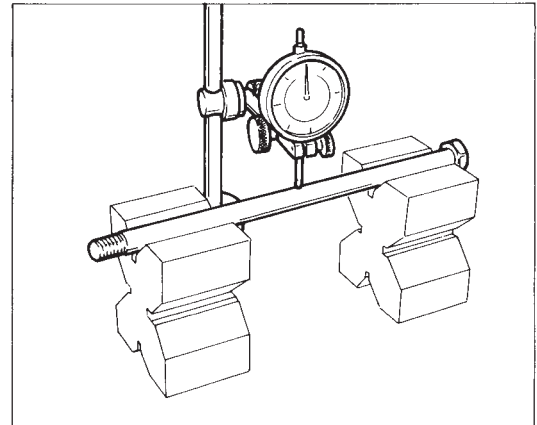
Falls das Biegewert die max. Grenze überschreitet, die Achse richten oder wechseln. Kann die Achse innerhalb der vorgeschriebenen max. Werte nicht gerichtet werden, muss man die Achse wechseln.

Doblado del perno de la rueda.

Si el valor del doblado supera el límite máximo permitido, enderezar el perno o sustituirlo. Si el perno no puede enderezarse dentro de los valores máx. establecido, sustituirlo.

**Disassamento perno su 100 mm. / Axle out-of-track / Désaxage pivot sur 100 mm.
/ Ausmittigkeit der radachse bei 100 mm. / Descentrado del perno en 100 mm.**

	Standard / Standard Standard / Standard Standard	Limite max. / Max. limit Limite max. / Max. Verschleissgrenze Limite máx.
Perno ruota Wheel axle Pivot roue Radachse Perno rueda	meno di 0.1 mm less than 0.004 in. moins de 0,1 mm unter 0.1 mm menos de 0,1 mm.	0.2 mm (0.008 in.)



Nippli dei raggi ruota.

Accertarsi che tutti i nippli siano ben stretti e, se necessario, serrarli di nuovo utilizzando una chiave apposita.

Spoke nipples.

Check that all the spokes are correctly tensioned and adjust if necessary using a spoke key.

Nipples des rayons de roue.

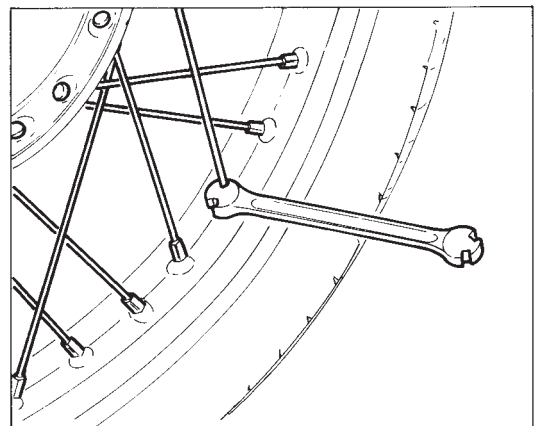
S'assurer que tous les nipples soient bien serrés et, si nécessaire, les serrer à nouveau en utilisant un clé spéciale.

Nippel der Radspeichen.

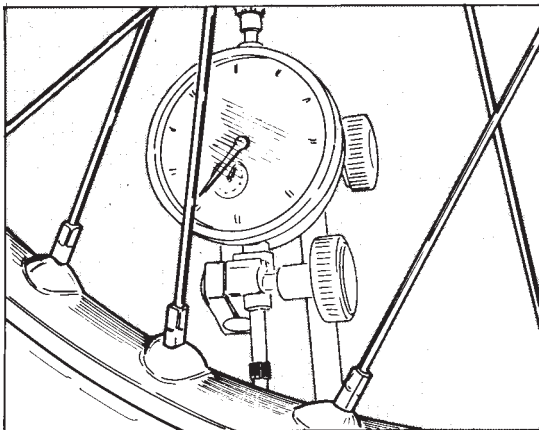
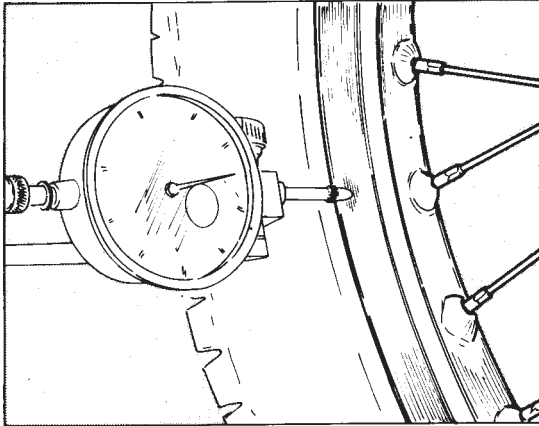
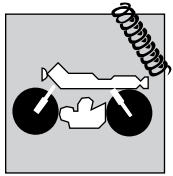
Sämtliche Nippel müssen gut gespannt sein; falls erforderlich sind sie mit dem speziellen Schlüssel anzuziehen.

Empalmes de los radios de la rueda.

Asegurarse de que todos los empalmes estén bien apretados y si fuese necesario apretarlos utilizando la llave específica.



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



Deformazione cerchio per ruota anteriore e posteriore.

La tabella sotto riportata mostra il valore di controllo a cui deve essere sottoposto il cerchio ruota.

Uno sbandamento ed una eccentricità eccessivi sono generalmente causati da cuscinetti consumati. Provvedere in tali casi alla sostituzione dei cuscinetti. Se detta operazione non dovesse ovviare all'inconveniente, sostituire il cerchio o la ruota.

Rim warpage for front and rear wheel.

The table below shows the control value that the wheel rim must undergo.

Too much skid and eccentricity are generally caused by any worn bearings. In this case replace the bearings. If this operation does not get round this trouble, replace the rim or the wheel.

Voilement de la jante de la roue avant et arrière.

Le tableau suivant indique la valeur de contrôle à laquelle on doit soumettre la jante de la roue.

Un effet et une excentricité excessifs sont généralement provoqués par des paliers usés. Dans ce cas, remplacer les paliers. Au cas où cela ne suffirait pas, remplacer la jante ou la roue.

Verzug der Felgen des Vorder- und Hinterrads.

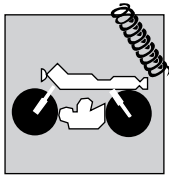
In der nachstehenden Tabelle ist der für die Felgen gültige Kontrollwert angegeben. Schleudern und zu starke Exzentrizität sind im allgemeinen auf einen Verschleiß der Lager zurückzuführen. In diesem Fall muß man die Lager auswechseln. Sollte die Störung auch danach weiterhin auftreten, muß man die Felge oder das Rad auswechseln.

Deformación aro para rueda anterior y posterior.

La tabla abajo indicada muestra los valores de control a que debe ser sometido el aro rueda.

Una inclinación lateral y una excentricidad excesiva son generalmente causados de cojinetes desgastados. Proveer en tales caso a la sustitución de los cojinetes. Si dicha operación no debiera aviarse al inconveniente, sustituir el aro o la rueda.

	Standard / Standard Standard / Standard Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usura / Max. Verschleissgrenze Limite máx. de desgaste
Sbandam. laterale Side skid Effet latéral Seitenschleudern Inclinación lateral	meno di 0.5 mm less than 0.019 in. moins de 0,5 mm unter 0,5 mm menos de 0,5 mm	2 mm (0,078 in.)
Eccentricità Eccentricity Excentricité Exzentrizität Excentricidad	meno di 0.8 mm less than 0.031 in. moins de 0,8 mm unter 0,8 mm menos de 0,8 mm	



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

Corona posteriore.

La figura a lato mostra il profilo dei denti in condizioni di usura normale ed eccessiva. Se la corona è eccessivamente consumata procedere alla sua sostituzione operando in questo modo:

- svitare le sei viti e relativi dadi di fissaggio al mozzo; sfilare la corona.

Ad ogni sostituzione della corona sostituire anche pignone e catena di trasmissione.

Rear ring gear.

The side figure shows the tooth contour by normal and excessive wear conditions. If the ring gear is too worn, replace it as follows:

- unscrew the six screws and their nuts which fasten to the hub; extract the ring gear.

By every ring nut, replace also the pinion and the transmission chain.

Couronne arrière.

La figure à côté montre le profil des dents en condition d'usure normale ou excessive. Si la couronne est trop usagée, remplacer de la façon suivante:

- dévisser les six vis et leurs écrous de fixation à le moyeu; extraire la couronne.

A chaque remplacement de la couronne, remplacer aussi le pignon et la chaîne d'entraînement.

Hinterer Kranz.

Die seitliche Abbildung zeigt das Zahnprofil bei normaler und übermäßiger Verschleissbedingung. Wenn der Kranz übermäßig verschliffen ist, geht man wie folgt vor:

- die sechs Schrauben und ihre Nutmutter für die Befestigung am Radnabe ausschrauben; den Kranz ausziehen.

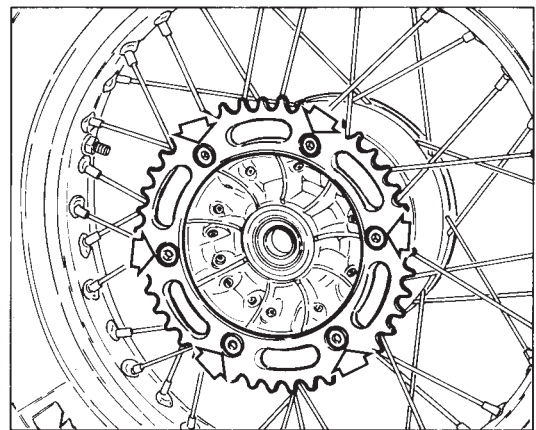
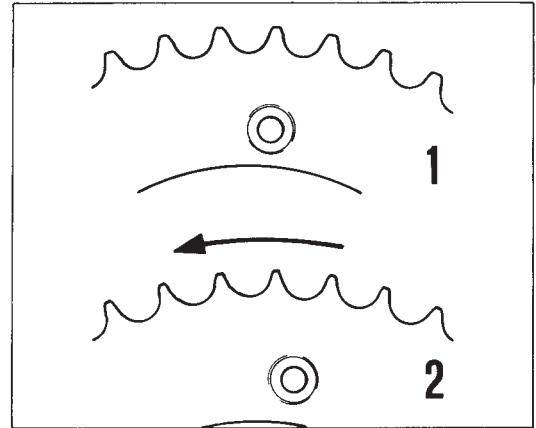
Bei jeder Auswechslung des Kranzes muss man auch Ritzel und Treibkette auswechseln.

Corona posterior.

La figura al lado muestra el perfil de los dientes en condiciones de usura normal y excesiva. Si la corona es excesivamente consumida proceder a la sustitución operando en este modo:

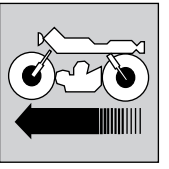
- desenroscar los seis tornillos y relativos tuercas de fijaje a el cubo rueda; desfilare la corona.

A cada sustitución de corona sustituir aunque piñón y la cadena de transmisión.



- 1) Consumo normale / Normal wear / Usure normale / Regelmässiger verschleiss / Consumo normal
- 2) Consumo eccessivo / Excessive wear / Usure excessive / Übermäßiger verschleiss / Consumo excesivo

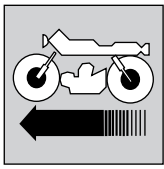
**FRENI
BRAKES
FREINS
BREMSEN
FRENOS**



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

L

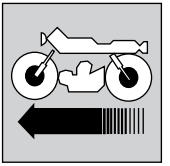




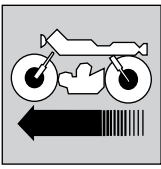
**FRENI
BRAKES
FREINS
BREMSSEN
FRENOS**

Impianto frenante	L. 4	Braking system	L. 4
Disco freno	L. 6	Disc brake	L. 6
Controllo usura pastiglie freno	L. 8	Checking brake pads wear	L. 8
Spurgo impianto frenante anteriore	L.10	Front braking system bleeding	L.11
Spurgo impianto frenante posteriore	L.10	Rear braking system bleeding	L.11
Sostituzione fluido	L.16	Fluid change.....	L.16

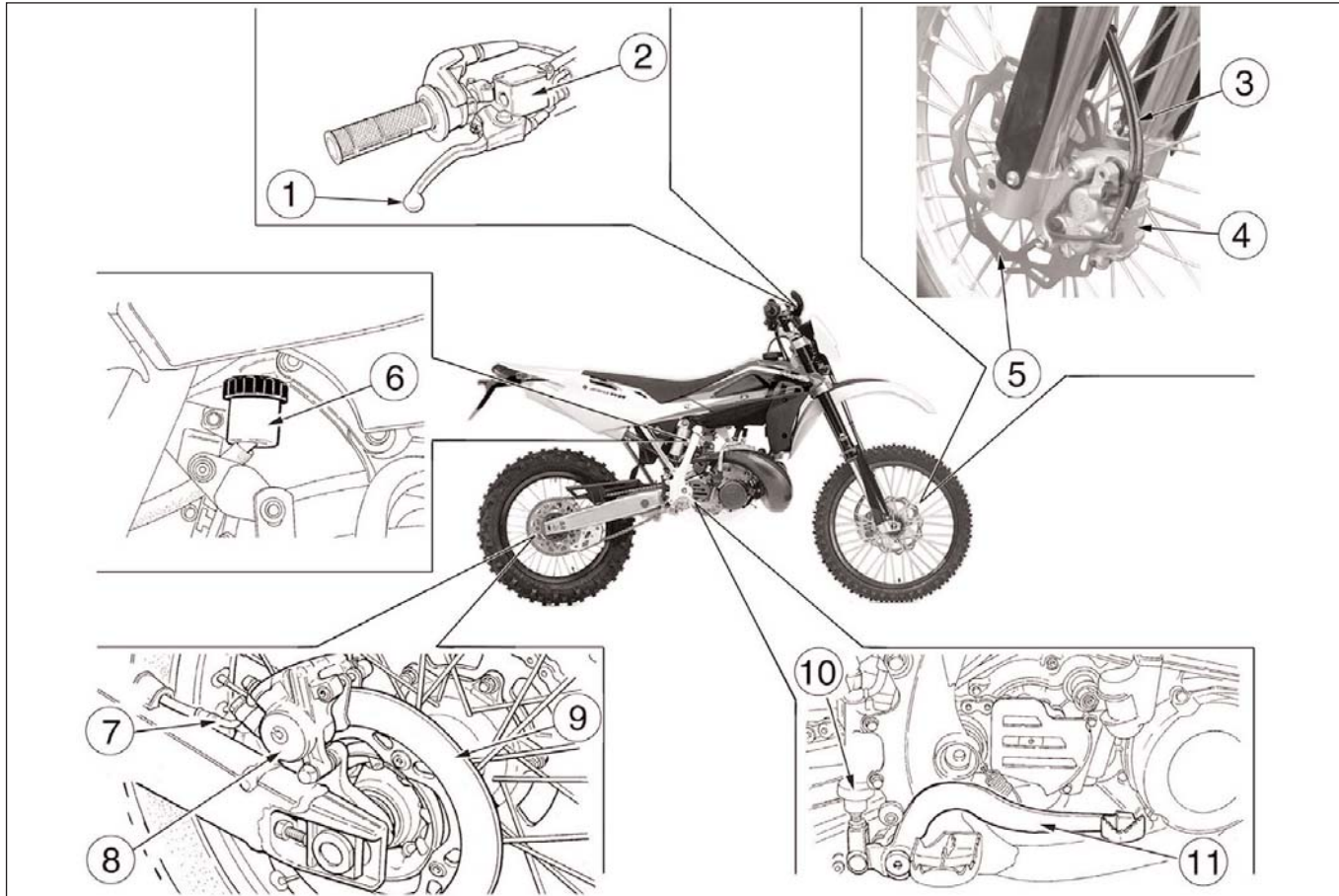
**FRENI
BRAKES
FREINS
BREMSSEN
FRENOS**



Installation freinante	L. 4	Bremsanlage	L. 5
Disque frein	L. 7	Bremsscheibe	L. 7
Contrôle de l'usure des pastilles du freins	L. 9	Kontrolle der Bremsbelagabnutzung	L. 9
Curage du système de freinage avant	L.12	Entleerung Vorderer Bremsanlage	L.13
Curage du système de freinage arrière	L.12	Entleerung Hintere Bremsanlage	L.13
Remplacement du fluide	L.16	Fluessikeitswechsel	L.17
		Instalación frenante	L. 5
		Disco freno	L. 7
		Control desgaste pastillas freno	L. 9
		Purga instalación frenante delantera	L.14
		Purga instalación frenante trasera	L.14
		Substitución del fluido	L.17



FRENI BRAKES FREINS BREMSSEN FRENOS



Impianto frenante.

L'impianto frenante è suddiviso in due circuiti totalmente indipendenti. Ciascun impianto è dotato di una pinza collegata a una pompa a comando idraulico con serbatoio separato, per il contenimento del liquido. Le pinze sono flottanti. Entrambi i dischi sono fissi, in acciaio.

- | | |
|---|--------------------------------------|
| 1 - Leva comando freno anteriore | 7 - Tubazione posteriore |
| 2 - Pompa freno anteriore con serbatoio olio. | 8 - Pinza posteriore |
| 3 - Tubazione anteriore | 9 - Disco freno posteriore |
| 4 - Pinza anteriore | 10 - Pompa freno posteriore |
| 5 - Disco freno anteriore | 11 - Pedale comando freno posteriore |
| 6 - Serbatoio olio freno posteriore | |

Braking system.

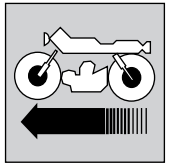
The braking system is made up of two fully independent circuits. Each circuit is provided with a caliper connected to a hydraulic control pump with separated tank containing the fluid. The calipers floating. Both the steel discs are fixed.

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------|
| 1 - Front brake control lever | 7 - Rear piping |
| 2 - Front brake pump with oil tank | 8 - Rear caliper |
| 3 - Front piping | 9 - Rear disc |
| 4 - Front caliper | 10 - Rear brake pump |
| 5 - Front disc | 11 - Rear brake control pedal |
| 6 - Rear brake oil tank | |

Système de freinage.

Le système de freinage est composé de deux circuits complètement indépendants. Chaque circuit est pourvu d'un étrier relié à une pompe hydraulique ayant un réservoir à part contenant le liquide. L'étriers sont flottant. Les deux disques sont fixes, en acier.

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1 - Levier de contrôle frein avant | 7 - Tuyau arrière |
| 2 - Pompe du frein avant avec réservoir à huile | 8 - Etrier arrière |
| 3 - Tuyau avant | 9 - Disque arrière |
| 4 - Etrier avant | 10 - Pompe du frein arrière |
| 5 - Disque avant | 11 - Pédale de contrôle frein arrière |
| 6 - Réservoir à huile du frein arrière | |



Bremsanlage.

Die Bremsanlage umfaßt ein voneinander unabhängiges Zweikreisssystem. Jede Anlage ist mit einem Bremssattel versehen, der an eine Hydraulikpumpe mit separatem Bremsflüssigkeitsbehälter angeschlossen ist. Die Bremsen sind als Schwimmsattelbremse. Beide Scheiben sind fest und aus Stahl.

- | | |
|---------------------------------------|-------------------------------------|
| 1 - Steuerhebel vordere Bremse | 7 - Hinterer Schlauch |
| 2 - Vordere Bremspumpe mit Ölbehälter | 8 - Hinterer Bremssattel |
| 3 - Vorderer Schlauch | 9 - Hintere Bremsscheibe |
| 4 - Vorderer Bremssattel | 10 - Hintere Bremspumpe |
| 5 - Vordere Bremsscheibe | 11 - Bedienungspedal hintere Bremse |
| 6 - Hinterer Bremsölbehälter | |

Instalación frenante.

La instalación frenante está subdividida en dos circuitos totalmente independientes. Cada instalación está dotada de una pinza conectada a una bomba a comando hidraulico con tanque separado, para el contenido del líquido. Las pinzas son flotantes. Ambos discos son fijos, en acero.

- | | |
|--|---------------------------------------|
| 1 - Palanca de mando del freno delantero | 7 - Tubería posterior |
| 2 - Bomba freno anterior con tanque aceite | 8 - Pinza posterior |
| 3 - Tubería anterior | 9 - Disco posterior |
| 4 - Pinza anterior | 10 - Bomba freno posterior |
| 5 - Disco anterior | 11 - Pedal de mando del freno trasero |
| 6 - Tanque aceite freno posterior | |

Pinze e pompa freno.

La casa costruttrice delle pinze e delle pompe freno, considerando l'importanza in termini di sicurezza che rivestono questi componenti, suggerisce di non intervenire in nessun modo all'interno della pinza o della pompa. Una revisione non eseguita correttamente può mettere in serio pericolo l'incolumità del pilota e del passeggero. Le operazioni di sostituzione sono limitate alle pastiglie e relativi componenti di fissaggio e al gruppo di spurgo.

Brake calipers and pumps.

The manufacturing company of brake calipers and pumps recommends not to intervene at all inside the caliper or pump, because of the importance of these parts in terms of safety. Incorrect overhauling may seriously endanger rider and passenger. Replacements are limited to pads and fastening parts as well as to the draining unit.

Etriers et pompe du frein.

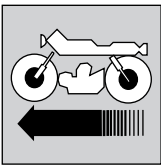
Le Fabricant des pinces et des pompes frein suggère, compte tenu de l'importance que possèdent ces composants en matière de sécurité, de ne pas intervenir à l'intérieur de la pince ou de la pompe. En effet une révision non parfaitement réalisée peut représenter un danger pour la sécurité du pilote et du passager. Les opérations de remplacement concernent donc uniquement les pastilles, les composants de fixation correspondants et le groupe de purge.

Bremssättel und Pumpen.

Die Herstellerfirma der Bremssättel und der Bremspumpen, unter Berücksichtigung der Wichtigkeit der Sicherheit, die dieses Bestandteil betrifft, empfiehlt, in keiner Weise auf das Innere der Bremssättel oder der Pumpe einzuwirken. Eine nicht korrekt ausgeführte Überholungsarbeit kann die Sicherheit des Fahrers und des Mitfahrers beeinträchtigen. Die Arbeiten beschränken sich auf den Ersatz der Bremsbeläge und der dazugehörigen Befestigungsbestandteile, desweiteren auf die Ablaßeinheit.

Pinza y bomba freno.

La casa constructora de las pinzas y de las bombas freno, considerando la importancia en términos de seguridad de estos componentes, sugiere no intervenir en ninguna forma al interno de la pinza o de la bomba. Una revisión incorrecta puede poner en serio peligro la incolumidad del piloto y del pasajero. Las operaciones de reemplazo se limitan a las pastillas, a los relativos componentes de fijación y al grupo de desahogo.



FRENI BRAKES FREINS BREMSEN FRENOS



Dischi freno.

Il controllo del disco è importante; esso deve essere perfettamente pulito, cioè senza ruggine, olio, grasso od altra sporcizia e non deve presentare profonde rigature.

Diametro disco freno anteriore: 260 mm.

Spessore del disco anteriore (a nuovo): 3,0 mm

Spessore del disco al limite di usura: 2,5 mm

Diametro disco freno posteriore: 220 mm.

Spessore del disco posteriore (a nuovo): 4,0 mm.

Spessore del disco al limite di usura: 3,5 mm.

La distorsione dei dischi non deve superare i 0,15 mm (misura da rilevare con un comparatore e con disco montato sul cerchio).

Per rimuovere il disco dal cerchio ruota è necessario svitare le sei viti di fissaggio.

Quando si procede al rimontaggio pulire perfettamente le superfici di appoggio e avvitare le viti alla coppia di serraggio prescritta.



Brake discs.

Control of the disc is important; it must be perfectly clean, i.e. without rust, oil, grease or any other dirt and no deep scorings must be noticed.

Diameter of front brake disc: 260 mm/10.23 in.

Thickness of front disc (new): 3,0 mm/0.118 in.

Thickness of front disc at max wear limit: 2,5 mm/0.098 in.

Diameter of rear brake disc: 220 mm/8.66 in.

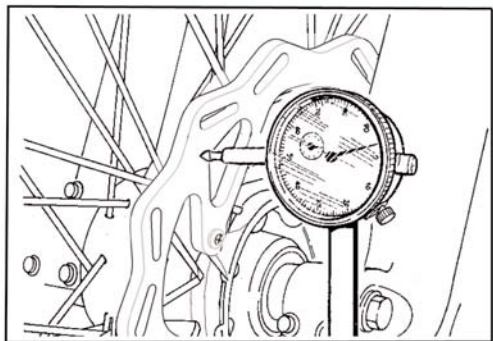
Thickness of rear disc (new): 4,0 mm/0.157 in.

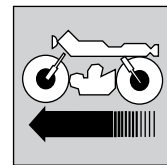
Thickness of rear disc at max wear limit: 3,5 mm/0.137 in.

The disc distortion must not exceed 0,15 mm/0.006 in. (this measure is to be taken with a comparator and with the disc mounted on the rim).

To remove the disc from the wheel rim, it is necessary to unscrew the six fastening screws.

Upon reassembly, perfectly clean the bearing surfaces and screw down the screws according to the required driving torque.





Disques de frein.

La vérification du disque est très importante: celui-ci doit être parfaitement propre (sans traces de rouille, d'huile, de graisse ou autres impuretés) et sans rayures.

Diamètre du disque du frein avant: 260 mm

Épaisseur du disque avant (neuf): 3,0 mm

Épaisseur du disque à la limite de l'usure: 2,5 mm

Diamètre du disque du frein arrière: 220 mm

Épaisseur du disque arrière (neuf): 4,0 mm

Épaisseur du disque à la limite de l'usure: 1,5 mm

La voilure des disques ne doit pas dépasser 0,15 mm (vérifier cette mesure avec un comparateur quand le disque est monté sur la jante).

Dévisser les six vis de fixation pour démonter le disque de la jante de la roue.

Lors du remontage, nettoyer parfaitement les surfaces d'appui et visser les vis selon le degré de serrage indiqué.

Bremsscheiben.

Die Kontrolle der Bremsscheibe ist sehr wichtig. Die Bremsscheibe muß vollständig sauber sein, d.h. sie darf keinerlei Rost, Öl, Fettspuren oder anderen Schmutz aufweisen, und muß frei von tiefen Rillen sein.

Durchmesser der vorderen Bremsscheibe: 260 mm

Dicke der vorderen Bremsscheibe (neu): 3,0 mm

Dicke der Bremsscheibe bei Verschleißgrenze: 2,5 mm

Durchmesser der hinteren Bremsscheibe: 220 mm

Dicke der hinteren Bremsscheibe (neu): 4,0 mm

Dicke der Bremsscheibe bei Verschleißgrenze: 3,5 mm

Der Verzug der Scheiben darf 0,15 mm nicht überschreiten (das Maß muß mit Hilfe eines Komparators kontrolliert werden, wobei die Bremsscheibe an der Felge angebracht sein muß).

Zur Abnahme der Scheibe von der Felge muß man die sechs Befestigungsschrauben lösen.

Bevor man sie wieder anbringt, muß man die Auflageflächen gründlich reinigen. Die Schrauben nach dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Discos de freno.

El control del disco es importante; el cual debe ser perfectamente limpio, o sea sin óxido, aceite, grasa u otra suciedad y no debe presentar rayados profundos.

Diametro disco freno anterior: 260 mm

Espesor del disco anterior (a nuevo): 3,0 mm

Espesor del disco al límite del desgaste: 2,5 mm

Diametro disco freno posterior: 220 mm

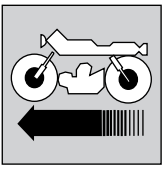
Espesor del disco posterior (a nuevo): 4,0 mm

Espesor del disco al límite del desgaste: 3,5 mm

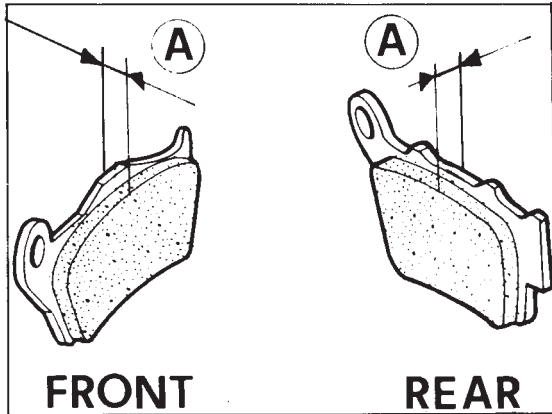
La distorsión de los discos no debe superar los 0,15 mm (medida de relevarse con un comparador y con disco montado sobre el aro).

Para remover el disco del aro rueda es necesario desenroscar los seis tornillos de fijaje.

Cuando se procede al remontaje limpiar perfectamente la superficie de apoyo y enroscar los tornillos a la pareja de presión prescrita.



FRENI BRAKES FREINS BREMSSEN FRENOS



Controllo usura e sostituzione pastiglie freno.

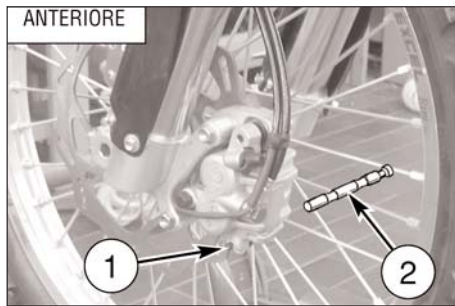
Dopo ogni gara è necessario verificare lo stato di usura delle pastiglie freni che non devono avere uno spessore inferiore a 3,8 mm. In questi casi sostituire la coppia di pastiglie operando nel modo seguente:

- rimuovere la coppiglia di sicurezza (1) dalla spina tenuta pastiglie (2);
- sfilare completamente la spina (2) e sfilare le pastiglie usurate;

È opportuno, nell'operazione di sostituzione delle pastiglie, togliere un pò di fluido, poiché l'arretramento dei pistoncini nei cilindri potrebbe far traboccare il fluido dal serbatoio.

- con una leva spingere verso l'interno i pistoncini di spinta e quindi inserire le pastiglie nuove;
- inserire la spina e bloccarla con la coppiglia di sicurezza.

IMPORTANTE - È consigliabile agire con cautela sulle pastiglie nuove, al fine di permettere un corretto e completo assestamento dei materiali d'attrito.



Wear check and replacement of brake pads.

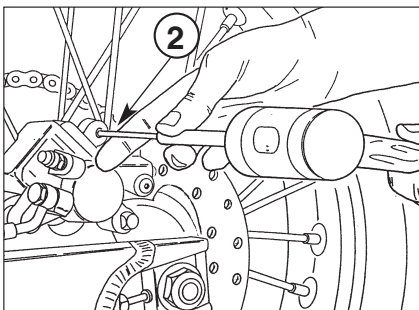
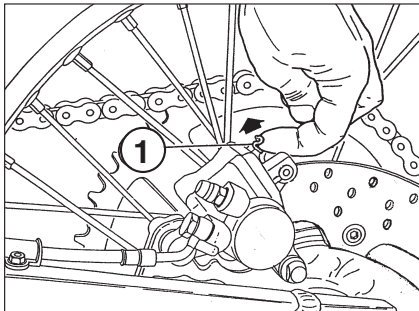
Check the brake pad wear when each competition is over. Their thickness must not be lower than 3.8 mm (0.15 in.). In presence of lower thicknesses, replace the couple of pads working as follows:

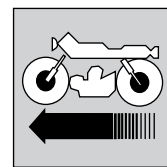
- remove the split pin (1) to tighten the pads pin (2);
- fully extract the pin (2) and extract the worn pads,

When replacing the pads, it is advisable to remove some fluid, because the fluid could overflow from the tank owing to the backing of the plungers in the cylinders.

- with the help of a lever push the plungers inward, then fit the new pads;
- fit the pin and locking with the split pin.

IMPORTANT - It is advisable to act cautiously on the new pads, in order to allow a proper and complete settling of friction materials.





Contrôle de l'usure et remplacement des pastilles de frein.

Après chaque compétition, contrôler l'état d'usure des plaquettes des freins. Elles ne doivent pas avoir une épaisseur inférieure à 3,8 mm. Au cas où l'épaisseur est inférieure à la mesure susdite, remplacer les plaquettes. Opérer comme suit:

- enlever du pion (2) d'étanchéité des pastilles la goupille (1) de sécurité
- retirer complètement le pivot (2) et retirer les pastilles usées;

On conseille, lors du remplacement des pastilles, d'enlever un peu de liquide, car le recul des pistons dans les cylindres pourrait faire déborder le liquide du réservoir.

- avec un levier, pousser vers l'intérieur les pistons de butée et introduire les pastilles neuves;
- introduire le pion et le bloquer avec la goupille de sécurité

IMPORTANT - On conseille de ne pas freiner trop à fond, ceci afin de permettre une bonne adaptation des matériaux de frottement.

Verschleißkontrolle und Auswechseln der Bremsbeläge.

Nach jedem Wettrennen ist es erforderlich, das der Verschleiß-Zustand der Bremsbeläge, die keine Dicke unter 3,8 mm haben dürfen, überprüft wird. In diesen Fällen ist das Bremsbelagpaar folgendermaßen auszutauschen:

- Den Sicherheitssplint (1) vom Dichtungsstift (2) der Bremsbeläge abnehmen
- Den Bolzen vollständig entfernen (2) und die abgenutzten Bremsbeläge entfernen.

Es empfiehlt sich, beim Auswechseln der Bremsbeläge, etwas Flüssigkeit abzulassen, da infolge der Verschiebung der Kolben in den Zylindern Flüssigkeit aus dem Tank überlaufen könnte.

- Mit einem Hebel drückt man die Kolben nach innen und setzt die neuen Bremsbeläge ein;
- den Stift einführen und mit dem Sicherheitssplint blockieren.

WICHTIG: Es empfiehlt sich, die Bremsen behutsam zu betätigen, damit sie sich die Bremsbeläge bzw. das Reibungsmaterial korrekt und vollständig einspielen können.

Control desgaste y sustitución pastill freno.

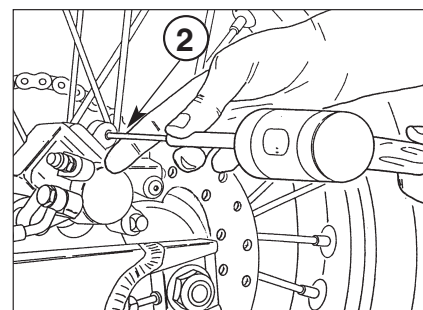
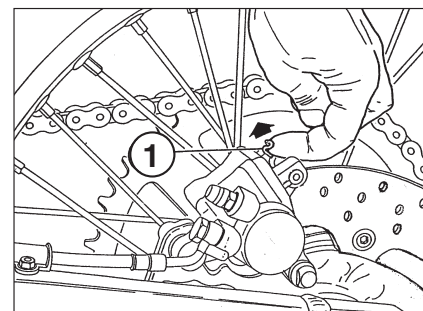
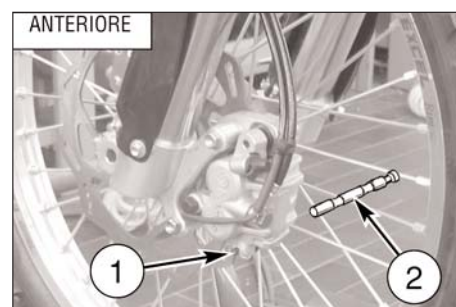
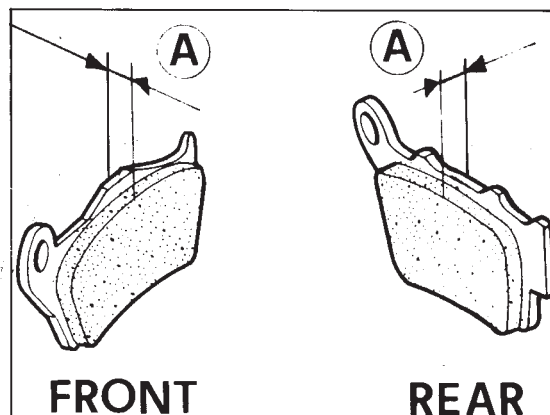
Después de cada carrera es preciso verificar el estado de desgaste de las pastillas de los frenos, las cuales no deben tener nunca un espesor inferior a 3,8 mm. En estos casos es preciso reemplazar la pareja de pastillas efectuando las operaciones siguientes:

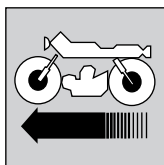
- Quitar el bloqueo (1) de seguridad de la aguja (2) reten pastillas
- deshilar completamente la espina (2) y deskitar las pastillas desgastadas;

Es oportuno, en la operación de sustitución de la pastilla, quitar un poco de liquido, debido al retrasamiento de los pistoncitos en los cilindros podría hacer derramar el liquido del tanque.

- con una palanca empujar hacia dentro los pistoncitos de empuje e insertar la pastilla nueva;
- Insertar la aguja y bloquearla con el bloqueo de seguridad

IMPORTANTE - Es aconsejable andar con cuidado con las pastilla nuevas, a fin de permitir un correcto y completo asentamiento de los materiales de fricción.





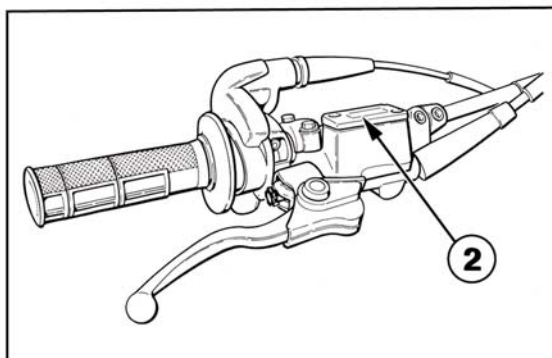
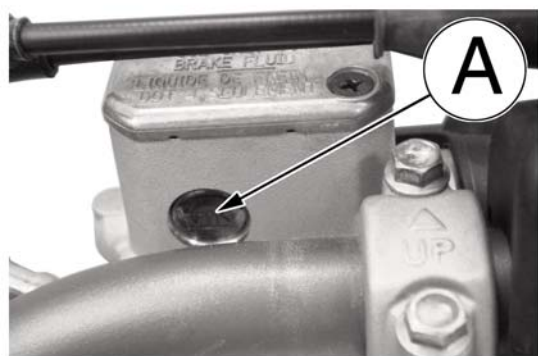
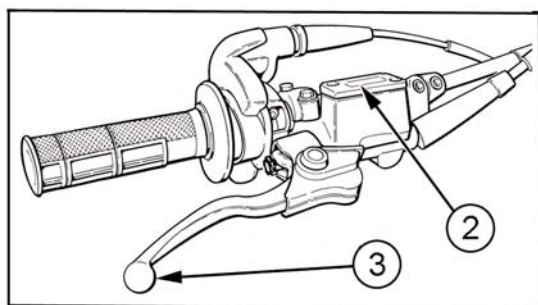
FRENI BRAKES FREINS BREMSEN FRENOS

SPURGO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato dopo la sostituzione del fluido o quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa della leva diventa lunga ed elastica.

Procedere nel modo seguente.

- Togliere il cappuccio in gomma sulla valvola di spurgo (1).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore (accertarsi che durante l'intera operazione l'estremità del tubetto sia costantemente immersa nel fluido).
- Togliere il coperchio (2) del serbatoio fluido, il soffietto in gomma e riempire il serbatoio con fluido fresco.
- Allentare la valvola di spurgo ed azionare ripetutamente la leva (3) sino a quando si noterà, dal tubetto trasparente, la fuoriuscita di fluido chiaro e senza bolle: a questo punto chiudere la valvola di spurgo.
- Ripristinare il livello (A) del fluido e rimontare il soffietto in gomma ed il coperchio (2) del serbatoio.



ATTENZIONE!

Durante l'operazione di spurgo, il livello del fluido all'interno del serbatoio non deve mai trovarsi al di sotto della tacca di minimo. Coppia di serraggio per la valvola di spurgo 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 fflb).

Il liquido freni è corrosivo. In caso di contatto con gli occhibagnare abbondantemente con acqua.

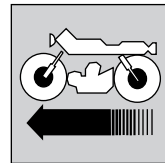
Durante lo spurgo dell'impianto il manubrio del motociclo deve essere girato verso sinistra. In questo modo

il serbatoio pompa risulterà più alto, facilitando l'operazione di spurgo del circuito frenante.

Nel caso il motociclo, durante una gara, subisca delle cadute, oppure in seguito a riparazioni di officina, manifesti elasticità della corsa della leva freno con conseguenti carenze dell'azione frenante, sarà opportuno ripetere lo spurgo del circuito come sopra descritto.

Lo spurgo non elimina completamente l'aria presente nel circuito; le piccole quantità rimanenti si eliminano

automaticamente durante un breve periodo d'uso del motociclo; ciò comporta una minore elasticità e corsa della leva di comando.



FRONT BRAKING SYSTEM BLEEDING

The braking system must be bled after the fluid replacement or when, due to air in the circuit, the lever stroke is long and spongy.

Proceed as follows:

- Remove the rubber cap on the bleeding valve (1).
- Attach a clear plastic hose to the bleeding valve on the brake caliper and turn the other end of the hose into a container (make sure that the end of the hose is submerged in brake fluid during the entire bleeding operation).
- Remove fluid reservoir cap (2), the rubber and fill the reservoir with fresh brake fluid.
- Open the bleeding valve and pump with brake lever (3) several times until the fluid, clear and without bubbles, comes out of the hose: now close the bleeding valve.
- Restore the brake fluid level (A) then reassemble the rubber and the fluid reservoir cap (2).

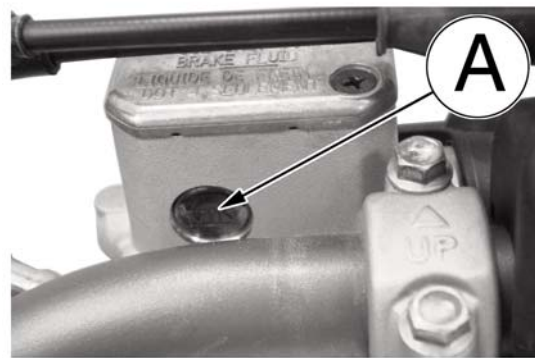
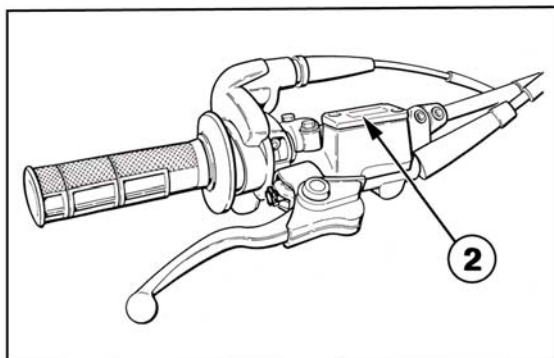
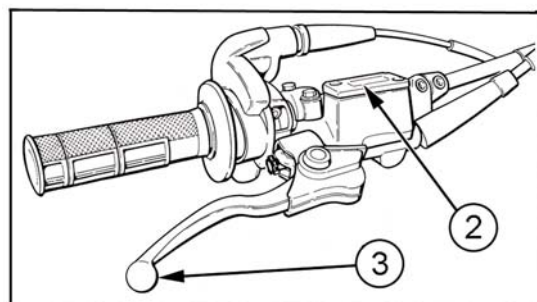
WARNING!

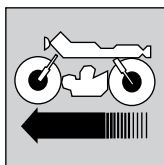
During the bleed operation the fluid level inside the reservoir must never be lower than the minimum level.

Tightening torque for bleed valve is 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb). As the braking fluid is a very corrosive substance, in the case it comes in contact with your eyes wash them abundantly with water.

During the bleeding of the braking circuit keep the handlebar turned leftwards. This is the way to lift the pump tank and to make easier the bleeding of the braking system. If the lever stroke gets stretchy and

the braking action results as poor in the case of falls during competitions, or after repair work in shops, repeat the bleeding operation described above. As the bleeding operation does not fully eliminate the air inside the circuit, the small quantity of air remaining inside will be eliminated after a short time of use of the brake. In this case however, the action of the lever will be harder and the stroke shorter.





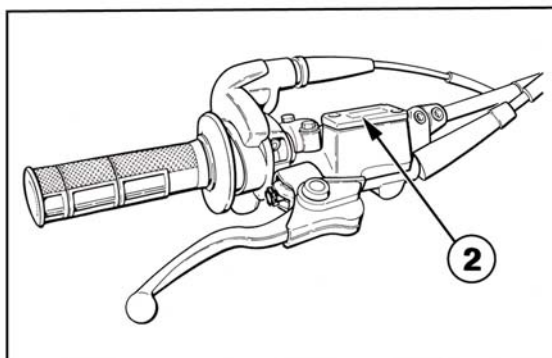
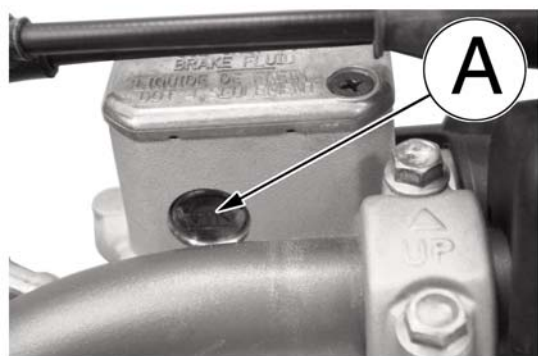
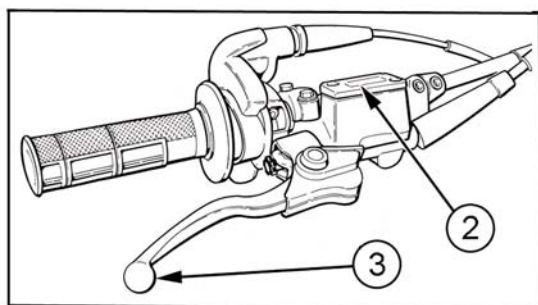
FRENI BRAKES FREINS BREMSSEN FRENOS

CURAGE INSTALLATION DE FREINAGE AVANT

Le curage du système de freinage doit être exécutée après la substitution du fluide ou lorsque, à cause de la présence d'air dans le circuit, la course du levier devient longue et élastique.

Procéder de la manière suivante.

- Enlever le capuchon en gomme sur la soupape de curage (1).
- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette (durant cette opération, assurez-vous que l'extrémité du tuyau soit toujours plongée dans le fluide).
- Enlever le couvercle (2), le souffler en gomme et remplir le réservoir avec du fluide nouveau.
- Desserrer la soupape de curage et actionner maintes fois le levier (3) jusqu'à ce que, à travers le tuyau transparent on pourra noter la sortie du fluide (clair et sans bulles): maintenant fermer la soupape de curage.
- Rétablir le niveau (A) du fluide et remonter le soufflet en gomme et le couvercle (2) du réservoir.

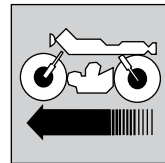


ATTENTION!

Pendant l'opération de curage le niveau du fluide, à l'intérieur du réservoir, ne doit jamais se trouver au dessous de la coche du minimum. Couple de serrage pour la soupape de curage: $1,2 \div 1,6 \text{ kgm}$ ($12 \div 16 \text{ Nm}$; $8.8 \div 11.8 \text{ ft-lb}$). Puisque le fluide des freins peut causer des irritations, éviter tout contact avec les yeux. Arroser soigneusement les yeux par de l'eau. Durant le curage du système de freinage tourner le guidon à gauche. De cette façon le réservoir pompe résultera plus haut et le curage du circuit de freinage plus aisé.

Si après une chute durant une compétition, ou à la suite d'opérations d'entretien à l'usine, la course du levier du frein résulterait plus souple avec un manque de l'action de freinage, il faudra répéter le curage du circuit.

Le curage n'élimine point tout l'air présent dans le circuit. Les petites quantités d'air demeurant encore dans le circuit seront éliminées automatiquement durant l'utilisation du motorcycle. Jusqu'à la totale élimination de l'air la course du levier de commande résultera plus raide.



ENTLEERUNG DER VORDEREN BREMSANLAGE

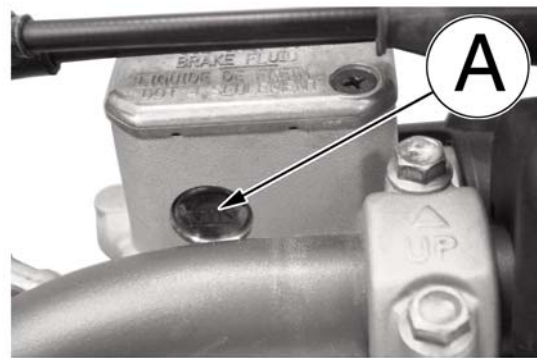
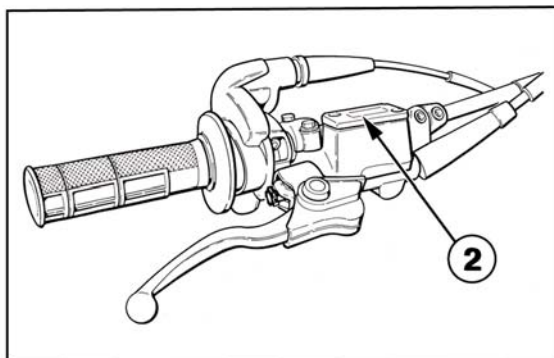
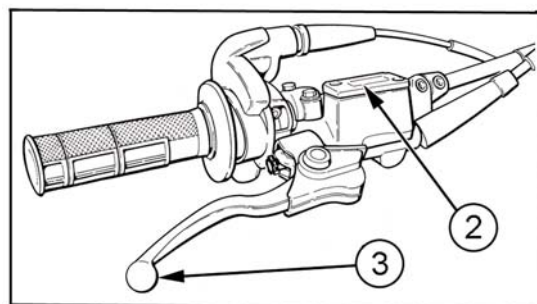
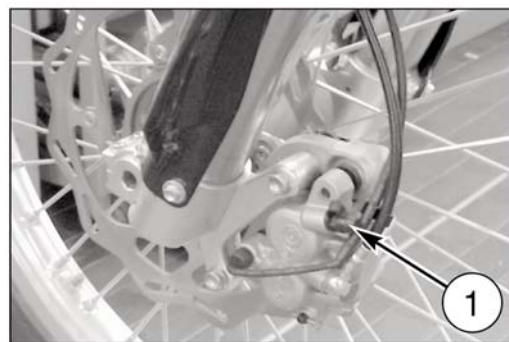
Der Abfluß der Bremsanlage muß dann durchgeführt dann Flüssigkeitwechsel oder wenn, aufgrund von Luft im Kreis, der Hebelhub lang und elastisch wird. Verlaufen in die folgende Art und Weise.

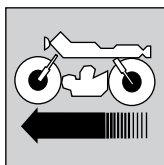
- Die Gummikappe (1) auf dem Entleerungsventile abnehmen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffröhrchen an das Abflußventil anbringen und das andere Röhrenende in einen Behaelter einfuehren (sicherstellen, dass während des gesamten Vorgangs das Röhrenende ständig in der Flüssigkeiteingetaucht ist).
- Pumpendeckel (2), Gummibalg entfernen und Behaelter mit frisher fluessigKeit fuehlen.
- Das Abflußventil öffnen und wiederholt den Hebel (3) betätigen, bis man den Austritt von heller, blasenloser Flüssigkeit aus dem durchsichtigen Röhrrchen bemerkt: jetzt das Ablassventil schließen.
- Den richtigen Flussigkeitsstand (A) erreichen und Gummibalg und Pumpendeckel (2) zusammensetzen.

ACHTUNG!

Bei der Entleerung soll der Flüssigkeitsstand im Behaelter nie die min. Markierung unterschreiten.

Drehmoment des Entleerungsventils $1,2 \div 1,6 \text{ kgm}$ ($12 \div 16 \text{ Nm}$; $8.8 \div 11.8 \text{ ft-lb}$). Die Bremsflüßigkeit ist korrosiv. Im Falle der Berührung mit den Augen, reichlich mit Wasser befeuchten. Während des Ablasses der Anlage muß der Motorradlenker immer nach links gedreht sein. Auf diese Weise befindet sich der Pumpenbehälter höher, wodurch der Bremskreisabflußvorgang erleichtert wird. Falls das Motorrad während eines Wettrennens Stürzungen unterliegt, oder nach Werkstatt-Reparaturen Elastizität des Bremshebelhubs mit nachfolgendem Mangel der Bremstätigkeit aufweisen sollte, ist es zweckmäßig, den Abfluß des Kreises, wie oben beschrieben, zu wiederholen. Der Abfluß beseitigt nicht vollständig die im Kreis vorhandene Luft; die kleinen verbleibenden Mengen werden automatisch während einer kurzen Benutzungszeit des Motorrads beseitigt; dies bewirkt eine geringere Elastizität und kleineren Schalthebelhub.



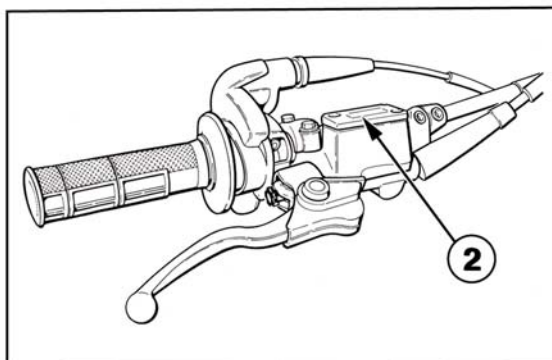
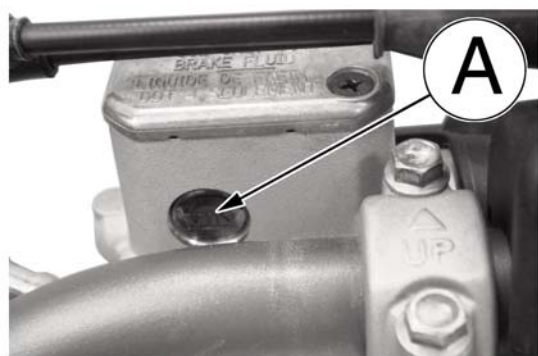
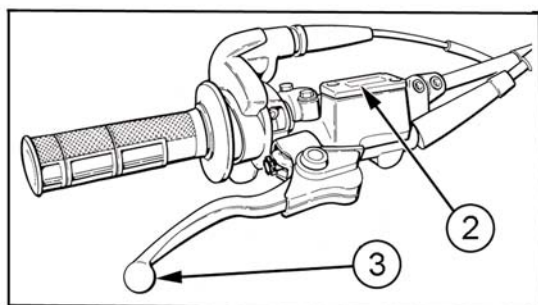


FRENI BRAKES FREINS BREMSEN FRENOS

PURGA INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA

La purga de la instalación frenante tiene que efectuarse después la sustitución del fluido o bien cuando, a causa de la presencia de aire en el circuito, la carrera de la palanca se vuelve larga y elástica. Proceder en el modo siguiente.

- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1).
- Aplique un tubo transparente de plástico en la válvula de purga y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente (asegurarse de que durante la operación la extremidad del tubo esté constantemente inmersa en el fluido).
- Saque la tapa (2) del depósito fluido, el que de goma y llene el depósito con fluido fresco.
- Abra la válvula de purga y accionar varias veces la palanca (3) hasta que se note la salida de fluido claro y sin burbujas por el tubo transparente: ahora cerrar la válvula de purga.
- Restablecer el nivel del fluido (A) y reensamblar el que de goma y la tapa (2) del depósito fluido.



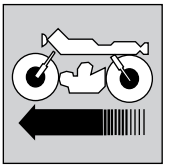
ATENCIÓN!

Durante la operación de purga, el nivel del fluido dentro del depósito no tiene que encontrarse nunca por debajo de la muesca de mínimo. Par de torsión para la válvula 1,2÷1,6 kgm (12÷16 Nm; 8.8÷11.8 ft-lb). El líquido de los frenos es corrosivo, en caso de contacto con los ojos aclarar abundantemente con agua.

Durante la purga de la instalación, el manillar del motociclo tiene que estar girado hacia la izquierda. De

esta manera el depósito bomba resultará más alto, facilitando la operación de purga del circuito de los frenos. En caso de que el motociclo, durante una competición sufra alguna caída o como consecuencia de arreglos en el taller, manifieste elasticidad de la carrera de la palanca freno con consiguientes carencias de la acción de frenado, será oportuno repetir la purga del circuito como indicado arriba. La purga no elimina completamente el aire presente en el circuito; las pequeñas cantidades residuales se eliminan automáticamente durante un breve periodo de uso del motociclo; esto conlleva una menor elasticidad y carrera de la palanca de mando.

**FRENI
BRAKES
FREINS
BREMSSEN
FRENOS**



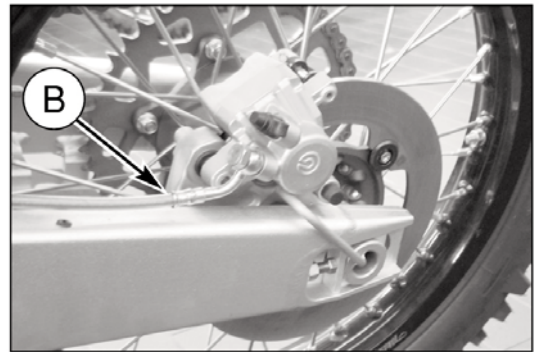
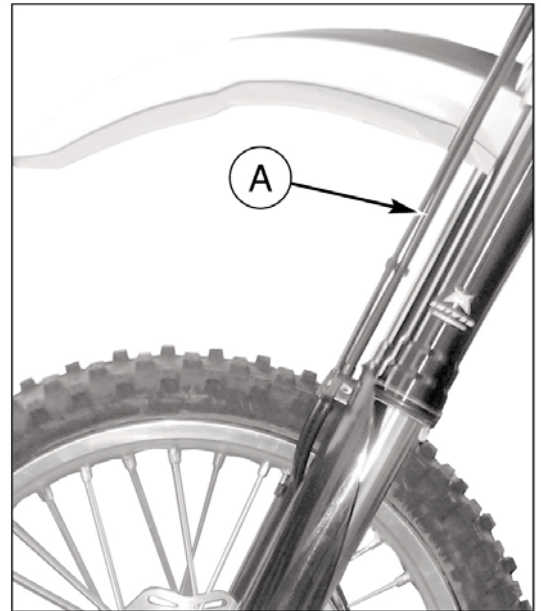
Controllare periodicamente le tubazioni di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); se le tubazioni (A) e (B) presentano segni di usura o crepe, sarà opportuna la loro sostituzione.

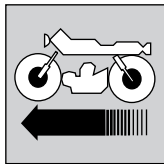
Periodically check the connecting hoses (see "Periodical maintenance card"); if the hoses (A) and (B) are worn or cracked, their replacement is advised.

Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir "Fiche d'entretien périodique"): si sur les tuyaneries (A) et (B) il y a des signes d'usure ou ruptures, il sera nécessaire les remplacer.

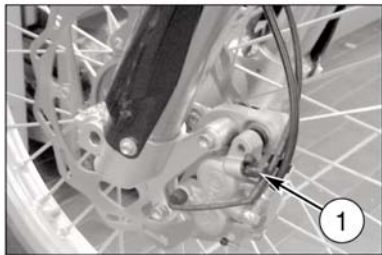
Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe "Karte der periodischen Wartung"): wenn die Rohrleitung (A) und (B) Zeichen von Wucher oder Rissen vorstellt dann sind, die Letzten auszuwechseln.

Controle periódicamente los manguitos de conexión (ver "Ficha de mantenimiento periódico"): si en los tubos (A) y (B) se presentaran señales de usura o grietas, es conveniente substituirlos.





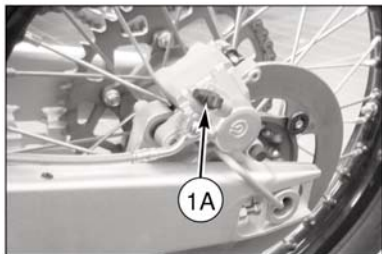
FRENI BRAKES FREINS BREMSEN FRENOS



SOSTITUZIONE FLUIDO (L.16 - L.17)

Per effettuare la sostituzione, procedere nel modo seguente:

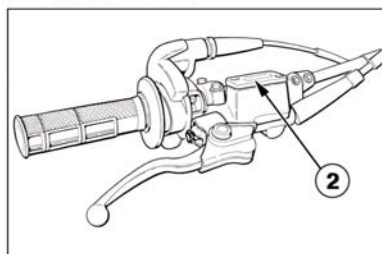
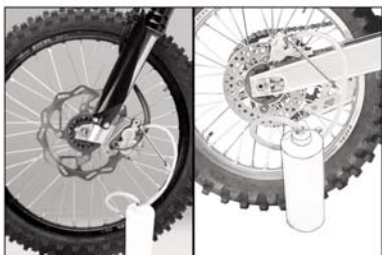
- Togliere il cappuccio in gomma sulla valvola di spurgo (1) o (1A).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.
- Togliere il coperchio (2) o (2A) del serbatoio fluido ed il soffietto in gomma.
- Allentare la valvola di spurgo sulla pinza.
- Pompate con la leva freno (3) o il pedale freno (3A) in modo da evacuare completamente il fluido.
- Chiudere la valvola di spurgo e riempire il serbatoio con fluido fresco.
- Aprire la valvola di spurgo, azionare la leva o il pedale, chiudere la valvola con leva o pedale ancora premuti rilasciando velocemente questi ultimi.
- Ripetere questa operazione sino a quando l'impianto è completamente pieno ed il fluido chiaro inizia a uscire dal tubo di plastica: a questo punto chiudere la valvola di spurgo.



FLUID CHANGE (L.16 - L.17)

To replace the fluid, proceed as follows:

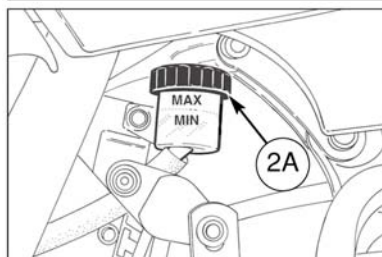
- Remove the rubber cap on the bleeding valve (1) or (1A).
- Attach a clear plastic hose to the bleeding valve on the brake caliper and turn the other end of the hose into a container.
- Remove fluid reservoir cap (2) or (2A) and the rubber.
- Loosen bleeding valve on the brake caliper.
- Pump with brake lever (3) or brake pedal (3A) in order to push brake fluid out of line.
- Close the bleeding valve and fill the reservoir with fresh brake fluid.
- Open the bleeding valve, apply the brake using the brake lever or pedal, close the bleeding valve with the brake lever or pedal applied and then quickly release the lever or pedal.
- Repeat this operation until the brake line is filled and clear fluid starts coming out of the plastic hose: now close the bleeding valve.

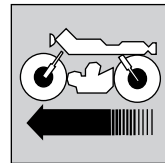


REMPACEMENT DU FLUIDE (L.16 - L.17)

Pour effectuer la substitution procéder de la manière suivante:

- Enlever le capuchon en gomme sur la soupape de curage (1) ou (1A).
- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.
- Enlever le couvercle (2) ou (2A) et le soufflet en gomme.
- Desserrer la soupape de curage sur l'étrier.
- Actionner le levier (3) ou la pédale (3A) pour vidanger.
- Fermer la soupape de curage et remplir le réservoir avec du fluide nouveau.
- Ouvrir la soupape de curage, actionner le levier ou la pédale, fermer la soupape en gardant pressé le levier ou la pédale et ensuite, les relâcher rapidement.
- Répéter l'opération jusqu'à ce que le système est totalement rempli et le fluide clair commence à sortir du tuyau en plastique: maintenant fermer la soupape de curage.

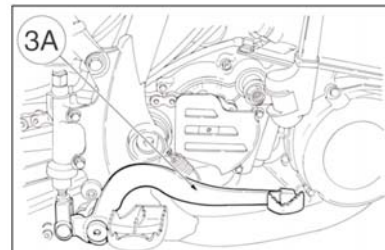
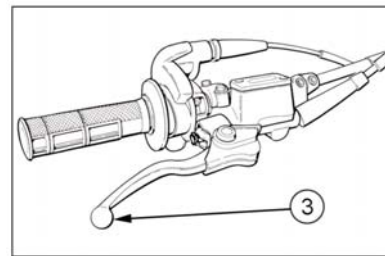




FLUESSIKWECHSEL (L.16 - L.17)

Um den Ersatz vorzunehmen, in der folgenden Art und Weise vorgehen:

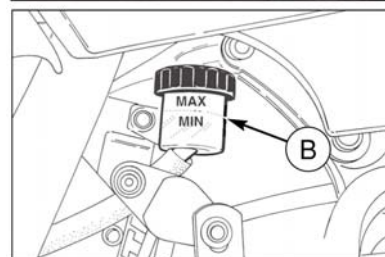
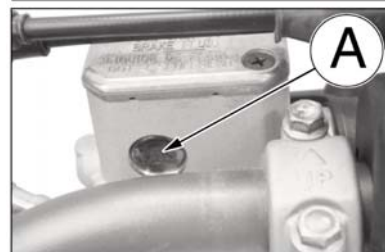
- Die Gummikappe (1) oder (1A) auf dem Entleerungsventile abnehmen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungsventil anbringen und das andere Röhrenende in einen Behaelter einfuehren.
- Pumpendeckel (2) oder (2A) und Gummibalg entfernen.
- Das Ablaufventil auf der Zange öffnen.
- Mit dem Bremshebel (3) oder Bremspedal (3A) pumpen, um die Fluessigkeit vollstaendig abfliessen zu lassen.
- Entleerungsventil schliessen und Behaelter mit frisher Fluessigkeit fuellen.
- Entleerungsventil oeffnen, Hebel oder Fusshebel betaeltigen, Ventil bei noch gedrucktem Hebel oder Fusshebelschliessen und die letztere schnell lueften .
- Diese Operation so lange wiederholen, bis die Anlage vollstaendig vollist und die Fluessigkeit durch das Kunststoffrohr austritt: jetzt das Ablassventil schliessen.

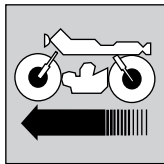


SUBSTITUCIÓN DEL FLUIDO (L.16 - L.17)

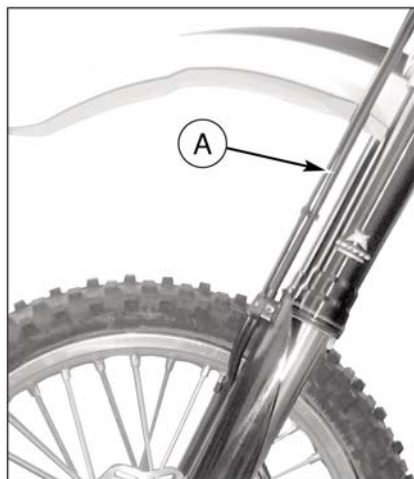
Para efectuar la sustitución, proceder en el modo siguiente:

- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1) o bien (1A).
- Aplique un tubito trasparente de plástico en la válvula de purga de la pinza y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente.
- Saque la tapa (2) o bien del depósito fluido y el quelle de goma.
- Abrir válvula de purga en la pinza.
- Bombee con la palanca (3) o bien el pedal (3A) a fin de que salga completamente el fluido.
- Cierre la válvula de purga y llene el depósito con fluido fresco.
- Apra la válvula de purga, accione la palanca o bien el pedal, cierre la válvula con la palanca o bien el pedal aún presionados, soltando rápidamente éstos últimos.
- Repita esta operación hasta que la instalación esté completamente llena y el fluido claro empiece a salir del tubo de plástico: ahora cerrar la válvula de purga.





FRENI BRAKES FREINS BREMSSEN FRENOS



- Ripristinare il livello (A) o (B) del fluido e rimontare il soffietto in gomma ed il coperchio del serbatoio.

Dopo aver effettuato la sostituzione del fluido è necessario procedere allo spurgo dell'impianto come descritto alle pagine (L.16 - L.17).

ATTENZIONE!

Il fluido freni intacca velocemente le superfici verniciate, pertanto ogni sua traccia deve essere immediatamente rimossa .

* Il fluido freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con la pelle e gli occhi.

In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e, qualora si trattasse degli occhi, chiamare un medico.

Controllare periodicamente le tubazioni di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); se le tubazioni (A) e (B) presentano segni di usura o crepe, sarà opportuna la loro sostituzione.



- Restore the brake fluid level (A) or (B) then reassemble the rubber and the fluid reservoir cap.

After the brake fluid replacement, it is necessary to operate the braking system bleeding (see pages (L.16 - L.17).

WARNING!

Brake fluid quickly ruins painted surfaces; any spilled fluid should be completely wiped up immediately.

* Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly and call a doctor if your eyes were exposed.

Periodically check the connecting hoses (see "Periodical maintenance card"); if the hoses (A) and (B) are worn or cracked, their replacement is advised.

- Rétablir le niveau (A) o (B) du fluide et remonter le soufflet en gomme et le couvercle du réservoir.

Après avoir effectué la substitution du fluide, il est nécessaire procéder à la vidange du système comme décrit aux pages (L.16 - L.17).

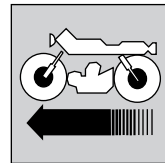
ATTENTION!

Puisque le fluide des freins ronge rapidement les surfaces vernissées, nettoyer soigneusement les parties intéressées.

* Ce fluide peut causer des irritations. Eviter donc tout contact avec la peau et les yeux. En cas de contact, nettoyer soigneusement la partie intéressée, et s'il s'agit des yeux, appeler le docteur.

Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir " Fiche d'entretien périodique "): si sur les tuyauteries (A) et (B) il y a des signes d'usure ou ruptures, il sera nécessaire les remplacer.





- Den richtigen Flüssigkeitsstand (A) oder (B) erreichen und Gummibalg und Pumpendeckel zusammensetzen.

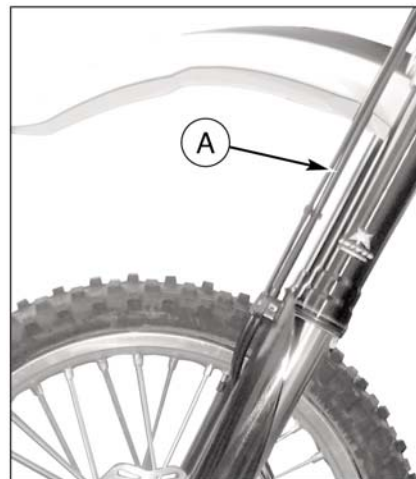
Nach dem Ersatz des Bremsflüssigkeit ist er notwendig den Bremsanlage Ausblasung vorzunehmen wie es wird zu den Seiten beschrieben (L.16 - L.17).

ACHTUNG!

Die Bremsflüssigkeit greift lackierte Oberflächen schnell an; eventuelle Spuren sofort beseitigen.

* Die Bremsflüssigkeit kann reizen; Berührung mit Haut und Augen vermeiden. Im Falle von Berührung, die betreffende Teile sofort reinigen oder, wenn es sich um die Augen handelt, einen Arzt holen.

Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe "Karte der periodischen Wartung"): wenn die Rohrleitung (A) und (B) Zeichen von Wucher oder Rissen vorstellt dann sind, die Letzten auszuwechseln



- Restablecer el nivel del fluido (A) o bien (B) y reensamblar el quille de goma ed la tapa del depósito fluido.

Después de la sustitución del fluido, es necesario efectuar la purga de la instalación como descrita a las páginas (L.16 - L.17).

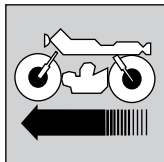
ATENCIÓN!

El fluido de los frenos ataca rápidamente las superficies pintadas, por tanto todo resto de mismo tiene que ser quitado inmediatamente.

* El fluido de los frenos puede causar irritaciones. Evite el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpie completamente la parte afectada y, en el caso de que se tratara de los ojos, llame a un médico.

Controle periódicamente los manguitos de conexión (ver "Ficha de mantenimiento periódico): si en los tubos (A) y (B) se presentaran señales de usura o grietas, es conveniente substituirlos.

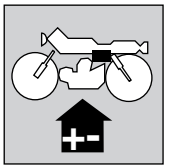




**FRENI
BRAKES
FREINS
BREMSEN
FRENOS**

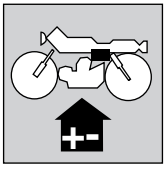


**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



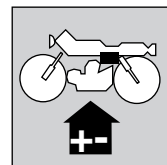
Sezione
Section
Section
Sektion
Sección



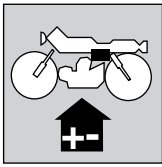


IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM

Legenda schema elettrico	M. 5	Key to wiring diagram	M. 5
Legenda colore cavi	M. 6	Cable colour coding	M. 6
Impianto accensione elettronica	M. 8	Wiring diagram "WR 125-Kit Enduro USA"	M. 7
Generatore	M.8	Electric ignition equipment	M. 8
Bobina	M.8	Generator	M.8
Centralina elettronica.....	M.8	Coil	M.8
Controllo alternatore	M.9	Electronic power unit	M.8
Regolatore di tensione	M.10	Alternator check	M.9
Candela di accensione	M.10	Voltage regulator	M.10
Controllo anticipo accensione.....	M.10	Spark plug	M.10
Diagramma di anticipo	M.12	Checking the spark advance	M.12
Strumento digitale, spie.....	M.16	Timing curve	M.14
Settaggio strumento	M.17	Digital instrument, warning lights.....	M.16
Registrazione proiettore	M.26	Instrument setup.....	M.17
Sostituzione lampadine proiettore	M.26	Headlamp adjustment	M.25
Sostituzione lampada fanale posteriore	M.26	Headlamp bulbs replacement	M.27
		Rear tail light bulb replacement.....	M.27
		Rear stop light bulb replacement (Enduro USA/ CDN).....	M.27

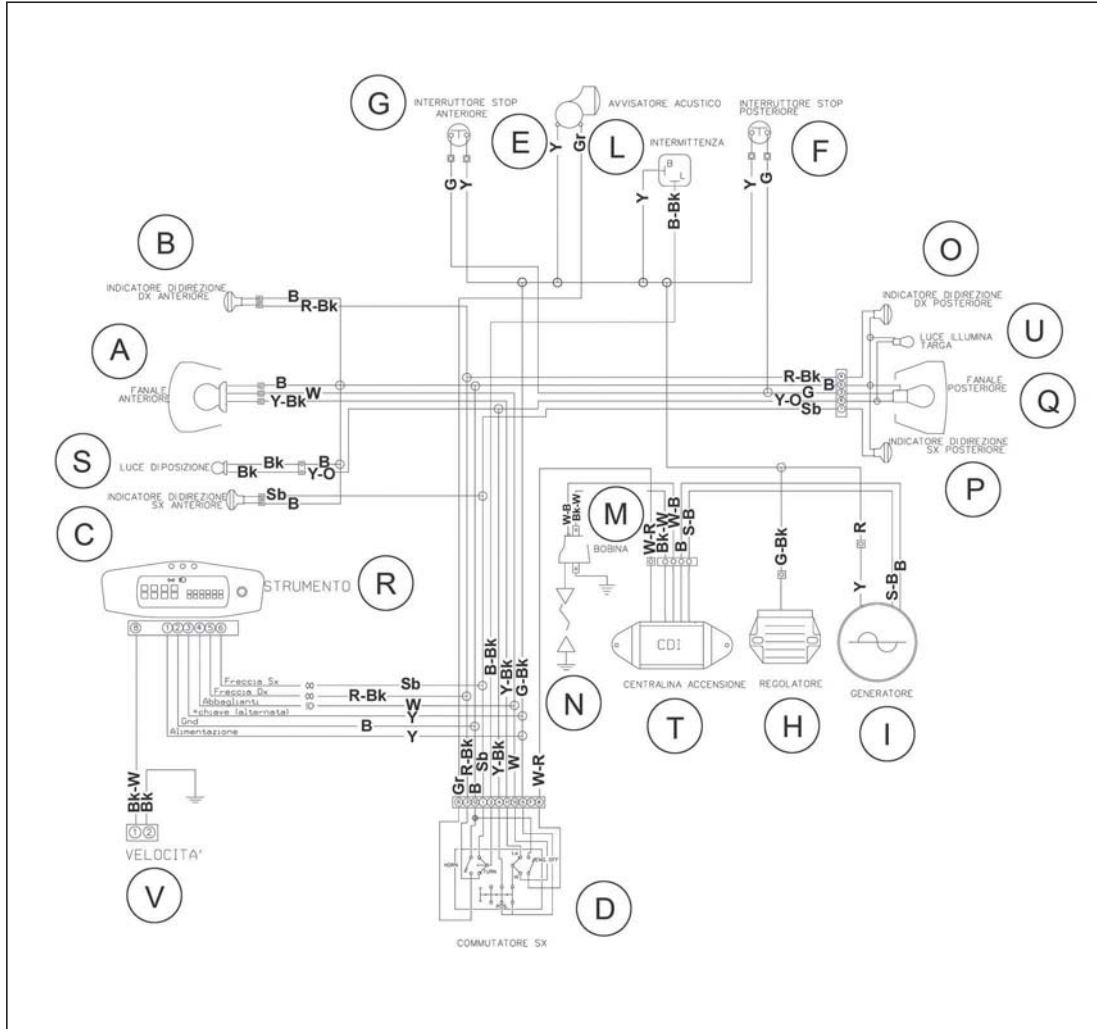


Légende schéma électrique	M. 5	Schaltplan	M. 5
Légende couleur câbles	M. 6	Kabelfarben	M. 6
Allumage électronique	M. 8	Elektronische Starter.....	M. 8
Générateur	M.8	Generator	M.8
Bobine	M.8	Spule	M.8
Distributeur électronique.....	M.8	Elektronisches Steuergerät	M.8
Control alternateur	M.9	Kontrolle des Drehstrom-Generators	M.9
Régulateur de tension	M.10	Spannungsregler	M.10
Bougie d'allumage	M.11	Zündkerze	M.11
Control de l'avance à l'allumage	M.12	Kontrolle der Zündvorstellung	M.13
Diagramme d'avance	M.14	Diagramm der Vorverstellung	M.14
Instrument digital, voyants.....	M.16	Digital Instrumente, Kontrolleuchten	M.16
Position de l'instrument	M.17	Instrumenterahmen.....	M.17
Reglage du phare avant	M.28	Einstellung der Vorderscheinwerfer	M.29
Remplacement des ampoules du phare avant	M.28	Austausch der Scheinwerferlampen	M.29
Remplacement des ampoules du phare arrière	M.28	Austausch des hinteren Scheinwerferlampen	M.29
Referencias esquema eléctrico	M. 5		
Referencias colores de los cables	M. 6		
Sistema de encendido electronico	M. 8		
Generador	M.8		
Bobina	M.8		
Distribuidor electrónico.....	M.8		
Control alternador	M.9		
Regulador de tensión	M.10		
Bujía de encendido	M.11		
Control avance encendido	M.13		
Diagrama de anticipo	M.14		
Instrumento digital, testigos	M.16		
Impostación de l'instrumento.....	M.17		
Regulación del faro delantero.....	M.30		
Substitución de las bombillas del faro delantero	M.30		
Substitución de las bombillas del faro trasero	M.30		

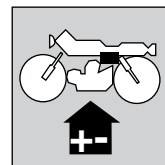


IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

escluso USA-CDN / USA-CDN excluded/Exclu USA-CDN / Nuhr USA-CDN / USA-CDN excludedo



**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



**LEGENDA SCHEMA
ELETTRICO escluso
USA/CDN**

A. Proiettore anteriore
B. Indicatore di direzione anteriore destro
C. Indicatore di direzione anteriore sinistro
D. Commutatore sinistro
E. Avisatore acustico
F. Interruttore stop posteriore
G. Interruttore stop anteriore
H. Regolatore di tensione
I. Alternatore
L. Intermittenza indicatori di direzione
M. Bobina A.T.
N. Candela accensione
O. Indicatore di direzione posteriore destro
P. Indicatore di direzione posteriore sinistro
Q. Fanalino posteriore
R. Illuminazione strumento
S. Luci di posizione
T. Centralina elettronica
U. Scroll
V. Velocità

**KEY TO ELECTRIC
DIAGRAM
USA/CDN excluded**

A. *Front headlamp*
B. *R.H. front turn indicator*
C. *L.H. front turn indicator*
D. *L.H. commutator*
E. *Horn*
F. *Rear stop switch*
G. *Front stop switch*
H. *Voltage regulator*
I. *Alternator*
L. *Turn indicators flasher*
M. *Ignition coil*
N. *Spark plug*
O. *R.H. rear turn indicator*
P. *L.H. rear turn indicator*
Q. *Tail light*
R. *Instrument lighting*
S. *Parking lights*
T. *Electronic power unit*
U. *Scroll*
V. *Speed*

**LÉGENDE DU exclu
USA/CDN**

A. Phare avant
B. Indicateur de direction avant droit
C. Indicateur de direction avant gauche
D. Commutateur gauche
E. Avertisseur acoustique
F. Interrupteur de stop arrière
G. Interrupteur de stop avant
H. Régulateur de tension
I. Alternateur
L. Intermittance indicateurs de direction
M. Bobine
N. Bougie d'allumage
O. Indicateur de direction arrière droit
P. Indicateur de direction arrière gauche
Q. Feu arrière
R. Illumination instrument
S. Feux de stationnement
T. Centrale électronique
U. Scroll
V. Vitesse

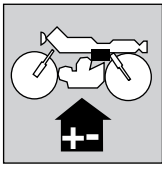
**BECHRIFTUNG DES
ELEKTRISCHEN
PLANES nuhr
USA/CDN**

A. *Vorderer Scheinwerfer*
B. *Vorderer Rechts-Richtungsanzeiger*
C. *Vorderer Links-Richtungsanzeiger*
D. *Linker Umschalter*
E. *Hupe*
F. *Hinterer Stop-Schalter*
G. *Vorderer Stop-Schalter*
H. *Spannungsregler*
I. *Alternator*
L. *Intermittenz-Richtungsanzeiger*
M. *Spule*
N. *Zündkerze*
O. *Hinterer Rechts-Richtungsanzeiger*
P. *Hinterer Links - Richtungsanzeiger*
Q. *Hinterer Licht*
R. *Instrumentbeleuchtung*
S. *Parklicht*
T. *Elektronischer Steuereinheit*
U. *Scroll*
V. *Geschwindigkeit*

**LEYENDA DEL
ESQUEMA ELÉCTRICO
excluido USA/CDN**

A. Faro delantero
B. Indicador de dirección delantero derecho
C. Indicador de dirección delantero izquierdo
D. Conmutador izquierdo
E. Claxon
F. Interruptor stop trasero
G. Interruptor stop delantero
H. Regulador de tensión
I. Alternador
L. Intermittencia indicadores de dirección
M. Bobina
N. Bujía de encendido
O. Indicador de dirección trasero derecho
P. Indicador de dirección trasero izquierdo
Q. Faro trasero
R. Iluminación instrumento
S. Luces de posición
T. Centralita electrónica
U. Scroll
V. Velocidad



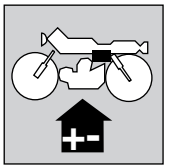


**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**

Legenda colore cavi / Cable colour coding/Legende couleur câbles / Kabelfarben
Referencias colores de los cables
escluso USA-CDN /USA-CDN excluded/Exclu USA-CDN/Nuhr USA-CDN/USA-CDN excluidido

Pos. Pos.	Colore Colour
B	Blu /Blue /Bleu /Blau /Azul
Bk	Nero /Black /Noir /Schwarz /Negro
Br	Marrone /Brown /Maron /Braun /Marren
G	Verde /Green /Vert /Grün /Verde
Gr	Grigio /Grey /Gris /Grau /Gris
O	Arancio /Orange /Orange /Orange /Naranjado
P	Rosa /Pink /Rose /Rosa /Rosa
R	Grigio /Grey /Gris /Grau /Gris
Sb	Rosa /Pink /Rose /Rosa /Rosa
V	Rosso /Red /Rouge /Rot /Rojo
W	Azzurro /L.T. Blue /Azur /Hellblau /Celeste
Y	Viola /Violet /Violette / Veilchen /Violeta

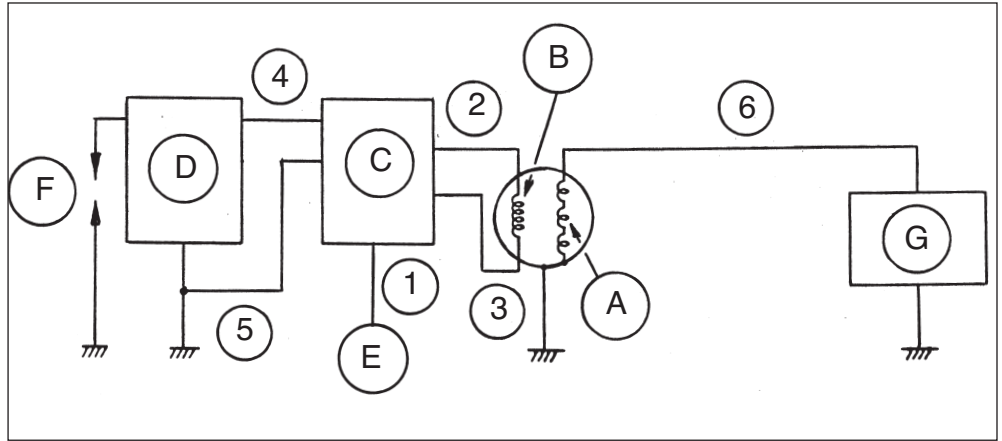
**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



Impianto accensione elettronica (WR)

L'impianto di accensione è costituito da:

- A - Generatore
- B - Pick-up
- C - Centralina elettronica
- D - Bobina elettronica
- E - Interruttore arresto motore
- F - Candela di accensione
- G- Regolatore di tensione



Electric ignition equipment (WR)

The ignition system includes:

- A - Generator
- B - Pick-up
- C - Electronic power unit
- D - Electronic coil
- E - Engine stop switch
- F - Spark plug
- G- Voltage regulator

Allumage électronique (WR)

Le système d'allumage se compose des suivants:

- A - Générateur
- B - Pick up
- C - Centrale électronique
- D - Bobine électronique
- E - Interrupteur stop moteur
- F - Bougie d'allumage
- G- Régulateur de tension

Elektronischer Starter (WR)

Die Zündanlage besteht aus:

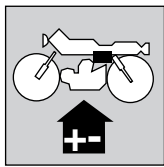
- A - Generator
- B - Pick-up
- C - Elektronischer Einheit
- D - Elektronischer Spule
- E - Motorhalter
- F - Zündkerze
- G- Erzeugtenregler

Sistema de encendido electronico (WR)

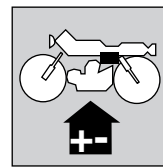
El equipo de encendido se compone de:

- A - Generator
- B - Pick-up
- C - Centralita electrónica
- D - Bobina electrónica
- E - Interruptor stop motor
- F - Bujía de encendido
- G-Regulador de tension

1	Bianco White Blanc Weiss Blanco
2	Azzurro L.T. Blue Azur Hellblau Celeste
3	Blu Blue Bleu Blau Azul
4	Bianco-Blu White-Blue Blanc-Blue Weiss-Blu Blanco-Blu
5	Nero-Bianco Black-White Noir-Blanc Schwarz-Weiss Negro-Blanco
6	Giallo Yellow Jaune Gelb Amarillo



IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



Generatore

E' costituito da un alternatore (1) (a 12V con potenza di 120W), situato nel coperchio laterale sinistro del motore.

Bobina

Il fissaggio della bobina (2) si ha direttamente sul telaio, in una zona che deve essere totalmente esente da ossido e da vernice. Se il contatto di massa non è perfetto si può avere il danneggiamento della bobina stessa, oltre a difetti di accensione.

Centralina elettronica

La centralina (3) è fissata nella parte anteriore interna del telaio, tra i due radiatori.

Generator

It is composed of alternator (1) (12V-120W), set on the left side of the engine cover.

Coil

Coil (2) are fixed directly on the frame in an area free from oxide or paint. Warning: Either the coil may suffer damages, or you can have troubles when starting the engine if these elements are not properly earthed.

Electronic power unit

Power unit (3) is fastened to the inside front part of the frame, between the two radiators.

Générateur

Il se compose d'un alternateur (1) (12V-120W), située sur le couvercle latéral gauche du moteur.

Bobine

La bobine (2) est fixée directement dans une zone propre, c'est à dire sans oxyde ou vernis. Attention: Si le branchement à la terre n'est pas correcte, on peut avoir des dommages à la bobine, en sus de défauts d'allumage.

Distributeur électronique

Le distributeur électronique (3) est fixé à la partie avant du cadre, entre les deux radiateurs.

Generator

Besteht aus einem Alternator (1) (zu 12V mit 120 W Leistung), der sich im Deckel seitlich links des Motors befindet.

Zündspule

Die Befestigung der Spule (2) erfolgt direkt auf dem Gestell, in einem Bereich der vollständig frei von Oxyd und Lack sein muß. Ist der Erdungskontakt nicht einwandfrei, können eine Beschädigung der Spule selbst sowie Fehlzündungen auftreten.

Elektronisches Steuergerät

Das Steuergerät (3) ist am vorderen inneren Rahmenteil zwischen den zwei Wasserkühlern befestigt.

Generador

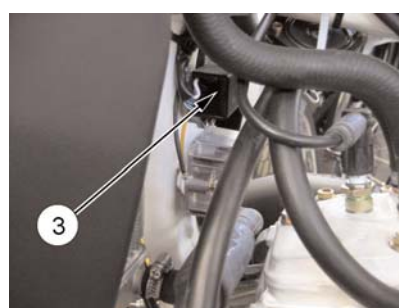
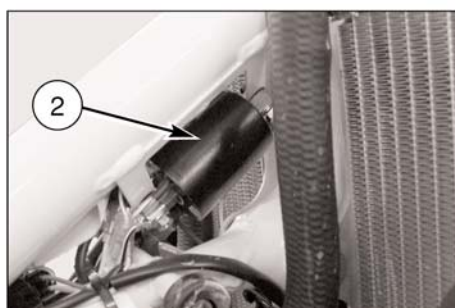
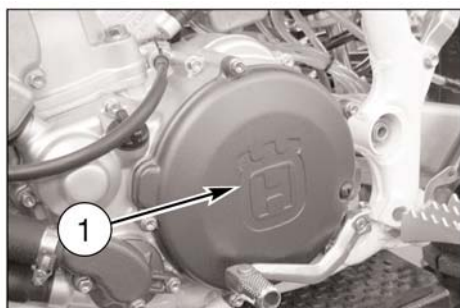
Se compone de un alternador (1) (de 12V con potencia de 120W), situado en la tapa lateral izquierda del motor.

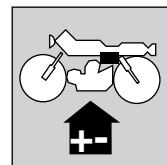
Bobina

La sujeción de la bobina (2) se tiene directamente en el bastidor, en una zona que debe estar completamente exenta de óxido y pintura. Si el contacto de masa no es perfecto de puede perjudicar la propia bobina además que generar defectos en la ignición.

Distribuidor electrónico

El distribuidor (3) está fijado en la parte trasera interior del bastidor, entre los dos radiadores.





Controllo alternatore (WR).

Disinnestare il regolatore dall'impianto elettrico e, portando il motore ad un regime di 3000 giri/1', misurare la tensione a vuoto tra il cavo GIALLO e la massa utilizzando per questo un voltmetro per la tensione alternata con una scala almeno fino a 50V.

Lo strumento indicherà una certa tensione (>20 V <50 V).

Se non indica nulla, oppure se si riscontra un forte squilibrio di tensione significa che lo statore è difettoso; sarà pertanto necessario procedere ad un controllo mediante Ohmetro, misurando l'isolamento tra il cavo provato e la massa. Questo isolamento deve essere totale, cioè con resistenza infinita.

Alternator check (WR).

Disconnect the regulator from the wiring. rev the engine up to about 3000 r.p.m. and measure no-load voltage across the YELLOW wire and the ground using a VAC voltmeter with a scale at least up to 50V.

The voltmeter will show a voltage readout (>20 V <50 V).

If there is no readout or voltage is markedly unbalanced, the stator is faulty; in this event, check insulation across tested wire and ground using an ohmmeter. Insulation must be total, i.e. resistance must be infinite.

Contrôle alternateur (WR).

Dégager le régulateur de l'installation électrique et, en portant le moteur à un régime de 3000 tours/min. environ, mesurer la tension à vide entre le câble JAUNE et la masse en utilisant à cet effet un voltmètre pour tension alternée avec une échelle jusqu'à 50V au moins.

L'instrument indiquera une certaine tension (>20 V <50 V).

S'il n'indique rien ou si l'on relève un important déséquilibre de tension, cela signifie que le stator est défectueux; il est alors nécessaire d'effectuer un contrôle avec un Ohmmètre et de mesurer l'isolation entre le câble testé et la masse. Cette isolation doit être totale, c'est-à-dire avec résistance infinie.

Kontrolle des Drehstrom-Generators (WR).

Den Regler von der elektrischen Anlage abschließen und durch ein Erhöhen der Motordrehzahl bis auf 3000 Upm; die Leerlaufspannung mit Hilfe eines Wechselstrom-Voltmeters, dessen Skala wenigstens 50V zeigt, zwischen dem GELB Kabel und der Masse messen.

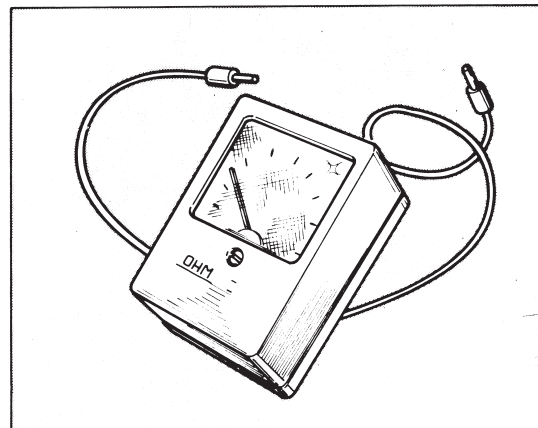
Das Instrument sollte eine bestimmte Spannung anzeigen (>20 V <50 V). Wird nichts angezeigt oder falls man einen hohen Spannungsunterschied feststellt, bedeutet dies, daß der Stator defekt ist. Dann muß man mit Hilfe eines Widerstandsmessers die Körperschlussprüfung zwischen dem jeweiligen Kabel und der Masse durchführen. Die Isolation muß komplett sein, d.h. mit unendlichem Widerstand.

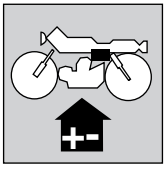
Control alternador (WR).

Desconectar el regulador del equipo eléctrico y, posicionando el motor a un regimen de 3000 rev./min. medir la tension en vacio entre el cable AMARILLO y la tierra, utilizando para esta operacion un voltmetro para corriente alternada con una escala minima de 50V.

El instrumento indicará una cierta tensión (>20 V <50 V).

Si no indica nada o se encuentra un fuerte desequilibrio de tensión significa que el estator es defectoso; por lo tanto será necesario controlar por medio de un Ohmímetro, midiendo el aislamiento entre el cable probado y la tierra. Este aislamiento debe ser total, es decir con resistencia infinita.





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

Regolatore di tensione

Il regolatore di tensione (1) è fissato sul telaio, tra i due radiatori.
E' costituito da una scatola in alluminio e regola la tensione prodotta dal generatore.
Temperatura max. di esercizio: 80°C.

Voltage regulator

The voltage regulator (1) is located on the frame, between the radiators.
It consists of an aluminium box and regulates generator current.
Max. operating temperature: 80°C.

Régulateur de tension

Il est formé d'une petite boîte en aluminium et il règle le courant produit par le générateur.
Température max. d'exercice: 80°C.

Le régulateur de tension (3) est fixé sur le cadre, entre les deux radiateurs.

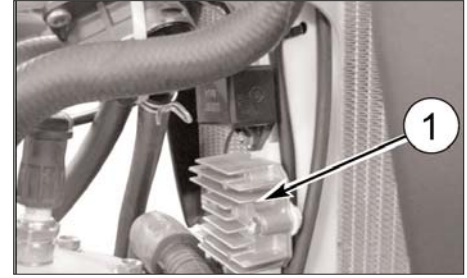
Erzeugtenregler

Die Spannungsregler (1) befestigt ist in den Rahmen, zwischen dem Kühler.
Er besteht aus einem Alu-Gehäuse, und richten den vom Generator erzeugten Strom gleich. Max. Betriebstemperatur: 80°C.

Regulador de tension

El regulador de tension (1) está fijado sobre el bastidor, entre los dos radiadores.

Está constituido por una caja en aluminio y regula la tension producida por el generador. Temperatura max. de ejercicio: 80°C.



Candela di accensione.

La candela è una NGK B8 EG

Se la candela di serie deve essere sostituita, è importante che la nuova abbia lo stesso grado termico e la medesima lunghezza di filettatura.

Pulire lo sporco intorno alla base della candela prima di rimuoverla.

È utile esaminare lo stato della candela subito dopo averla tolta dalla sua sede, poiché i depositi e la colorazione dell'isolante forniscono utili indicazioni sul grado termico della candela, sulla carburazione, sull'accensione e sullo stato generale del motore.

ESATTO GRADO TERMICO

La punta dell'isolante è secca ed il colore è marrone chiaro e grigio.

GRADO TERMICO ELEVATO

La punta dell'isolante è secca e coperta da incrostazioni scure.

GRADO TERMICO BASSO

La candela si è surriscaldata e la punta dell'isolante è vetrosa e di colore bianco o grigio.

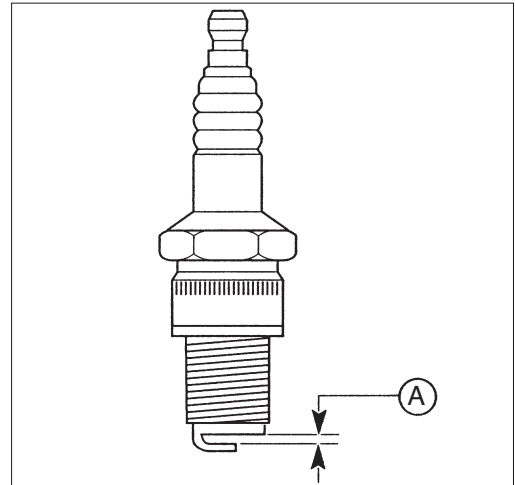
Controllare la distanza tra gli elettrodi con uno spessore.

Regolare la distanza "A" tra $0,6 \pm 0,7$ mm.

Una distanza maggiore può causare difficoltà di avviamento e sovraccarico della bobina.

Prima di procedere al rimontaggio della candela, eseguire una accurata pulizia degli elettrodi e dell'isolante usando uno spazzolino metallico. Applicare grasso grafitato sul filetto della candela e avvitare a mano fino in fondo, quindi con una chiave appropriata serrarla alla coppia di serraggio prescritta.

La candela che presenti screpolature sull'isolante o che abbia gli elettrodi corrosi, deve essere sostituita.



Spark plug.

Start plug of the type NGK B8 EG

If standard spark plug is to be replaced, it is important that new spark plug have the same heat range and thread length.

Clean the dirt away from the base of the spark plug before removing it from the cylinder.

It is very useful to examine the state of the spark plug just after it has been removed from the engine since the deposits on the plug and the colour of the insulator provide useful indications concerning the heat rating of the plug, carburation, ignition and general engine condition.

CORRECT HEAT GRADE

The tip of the insulator should be dry and the colour should be light brown or grey.

HIGH HEAT GRADE

In this case, the insulator tip is dry and covered with dark deposits.

LOW HEAT GRADE

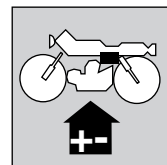
In this case, the spark plug is overheated and insulator tip is vitreous, white or grey in colour.

Check distance "A" between $0,6 \pm 0,7$ mm / 0.0236 ± 0.0275 in.

A wider gap may cause difficulties in starting engine and in overloading coil.

Before refitting the plug, thoroughly clean the electrodes and the insulator using a brass-metal brush.

Apply a little graphite grease to the plug thread; fit and screw the plug home by hand and then tighten to the correct torque using a plug spanner. Plugs which have cracked insulators or corroded electrodes should be replaced.



Bougie d'allumage.

Bougie d'allumage du type NGK B8 EG

Si la bougie de série doit être remplacée, il est important que la nouvelle ait le même degré thermique et la même longueur de filetage.

Nettoyer la saleté autour du siège de la bougie avant de la retirer.

Il est conseillé d'examiner la bougie juste après son démontage puisque les dépôts et la coloration de l'isolant fournissent des renseignements utiles sur le degré thermique de la bougie, sur la carburation, sur l'allumage et sur l'état général du moteur.

DEGRE THERMIQUE EXACT

La pointe de l'isolant est sèche et sa couleur est marron clair ou gris.

DEGRE THERMIQUE ELEVE

La pointe de l'isolant est sèche et couverte d'incrustations foncées.

DEGRE THERMIQUE BAS

La bougie est surchauffée, la pointe de l'isolant est vitreuse et de couleur blanche ou grise.

Régler la distance "A" à $0,6 \pm 0,7$ mm.

Une distance supérieure peut entraîner des difficultés de démarrage et de surcharge de la bobine.

Avant de remonter la bougie, nettoyer soigneusement les électrodes et l'isolant en utilisant une brosse métallique.

Appliquer de la graisse graphitée sur le filet de la bougie et la visser à fond à la main; ensuite, la serrer avec le couple de serrage prescrit en utilisant une clé spéciale.

Les bougies avec l'isolant fendillé ou les électrodes corrodées doivent être remplacées.

Zündkerze.

Die Zündkerze ist eine NGK B8 EG

Wenn die Serienkerze ausgewechselt werden muss, ist es wichtig, dass die neue denselben Wärmeegrad und dieselbe Gewindelänge hat.

Den Kerzenboden reinigen bevor diese abgenommen wird.

Es empfiehlt sich die Kerze sofort nach der Entnahme zu überprüfen, da die Ablagerungen und die Färbung der Isolierung Rückschlüsse auf den Wärmewert der Kerze, auf die Vergasung, die Zündung und auf den allgemeinen Zustand des Motors ermöglichen.

EXAKTER WÄRMEGRAD

Die Spitze des Isolierstoffes ist trocken, und die Farbe ist hellbraun oder grau.

HOHER WÄRMEGRAD

Die Spitze des Isolierstoffes ist trocken und von dunklen Verkrustungen bedeckt.

NIEDRIGER WÄRMEGRAD

Die Kerze hat sich überhitzt, und die Spitze des Isolierstoffes ist glasig und hat eine weisse oder graue Farbe.

Die Entfernung auf "A" $0,6 \pm 0,7$ mm.

Eine grössere Entfernung kann Anlasschwierigkeiten und Überbelastung der Spule verursachen.

Vor dem Wiedereinsetzen der Kerze die Elektroden und die Isolierung sorgfältig mit Hilfe einer Metalbürste reinigen.

Das Kerzengewinde mit Graphitfett schmieren und die Kerze ganz einschrauben und schliesslich mit Hilfe eines Schlüssels mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anschrauben.

Bei Rissen an der Isolierung bzw. bei Korrosion der Elektroden ist die Kerze zu wechseln.

Bujía de ascensión.

La bujía es una NGK B8 EG

Si la bujía de serie se debe sustituir, es importante que la nueva tenga el mismo grado térmico y la misma longitud de fileteado.

Limpiar el sucio alrededor a la base de la bujía antes de removerla.

Es útil examinar el estado de la bujía, justo después de haberla quitado de su sede, puesto que los depósitos y la coloración del aislante indican útiles datos sobre el grado térmico de la bujía, sobre la carburation, el encendido y sobre el estado general del motor.

GRADO TERMICO EXACTO

El extremo del aislante esté seco y el color es marrón claro o gris.

GRADO TERMICO ELEVADO

El extremo del aislante está seco y cubierto de incrustaciones oscuras.

GRADO TERMICO BAJO

La bujía se ha recalentado y la punta del aislante es cristalina y de color blanco o gris.

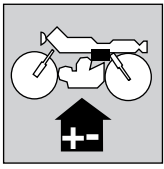
Regule la distancia "A" a $0,6 \pm 0,7$ mm.

Una distancia mayor puede causar dificultades de puesta en marcha y sobrecarga de la bobina.

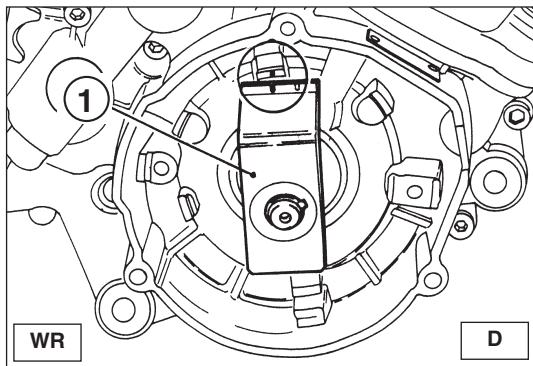
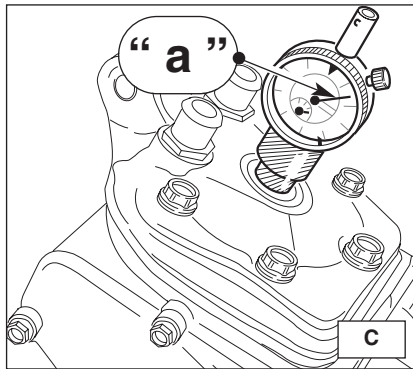
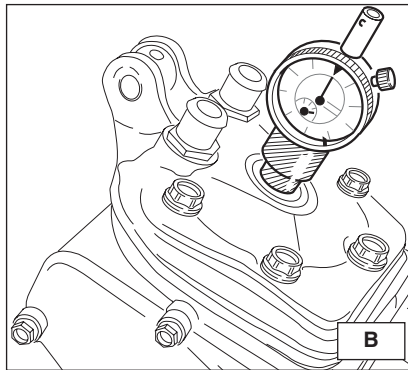
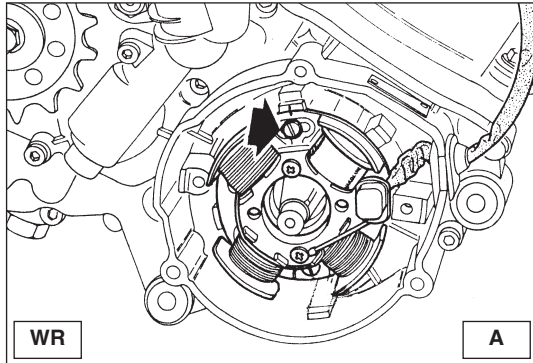
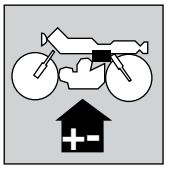
Antes de proceder al remontaje de la bujía, efectuar una acurada limpieza de los electrodos y del aislante usando un cepillito metálico.

Aplicar grasa grafitada en el filete de la bujía y atornillarla a mano hasta el fondo, con una llave apropiada apretarla a la pareja de presión prescrita.

Las bujías que presenten grietas en el aislante o que tengan los electrodos corroídos, deben ser sustituidas.



IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



Anticipo/Spark advance/
Avance à l'allumage/ "a":

8° (0,5 mm/0.0197 in.)

CONTROLLO ANTICIPO ACCENSIONE

L'anticipo accensione è predeterminato dal costruttore e deve essere verificato solamente in caso di sostituzione dei componenti l'accensione o errato montaggio del motore in fase di riassettaggio. Per effettuare il controllo, è sufficiente verificare che il riferimento riportato sul basamento sia allineato con quello che si trova sullo statore (in corrispondenza del fissaggio superiore, fig. A).

Nel caso invece si fossero sostituiti i semicarteri è necessario ripristinare il corretto anticipo operando come segue, senza rimontare lo statore:

- togliere la candela ed inserire nella sua sede un comparatore;
- montare l'apposito attrezzo (1) cod. 800075579 sull'albero motore e portare il pistone al punto morto superiore azzerando il comparatore su questa posizione (fig. B).
- ruotare l'attrezzo in senso orario sino a raggiungere l'anticipo "a" stabilito (fig. C) e riportare un riferimento sul basamento in corrispondenza della tacca che si trova sull'attrezzo medesimo (fig.D.);
- rimuovere l'attrezzo e montare lo statore facendo coincidere il riferimento di quest'ultimo e quello appena praticato sul basamento;
- completare l'operazione fissando a fondo le viti dello statore e rimontando il rotore.

CHECKING THE SPARK ADVANCE

The spark advance is factory set and must be checked either when replacing its components, or whenever the engine assembly is inaccurate. For this check, make sure that the reference point stamped on the base be aligned with the one stamped on the stator, (either matched with the upper fastening; picture A).

When replacing the half-casings, reset the accurate spark advance as follows, without reassembling the stator:

- Remove the spark plug and introduce a comparator into its seat;
- Fit special tool (1) cod. 800075579 on the crankshaft and take the piston to T.D.C. and zeroset the comparator in this position.
- Turn the tool clockwise to reach the spark advance (a) required (fig.C), then make a mark on the base, matching the notch machined on the tool (fig.D);
- Remove the tool and fit the stator, matching the reference point stamped on it with the one obtained on the base;
- Tighten then the stator screws and refit the rotor.

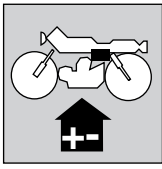
CONTROLE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

L'avance à l'allumage est pré-établi à l'usine et doit être contrôlé lors du remplacement des composants l'allumage, ou lors d'un assemblage erroné du moteur.

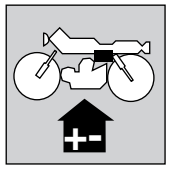
Pour effectuer ce contrôle, vérifier que le point de référence gravé sur le soubassement soit aligné avec celui gravé sur le stator (en correspondance du fixage supérieur; figure A).

Au cas où les demi-carteri doivent être remplacés, il faudra rétablir l'allumage correct en agissant comme suit sans reassembler le stator:

- Oter la bougie et insérer dans son siège un comparateur;
- Monter l'outil spécial (1) cod. 800075579 sur l'arbre moteur et porter le piston au P.M.H., en retournant à zéro le comparateur dans cette position.
- Tourner l'outil en sens horaire jusqu'à ce que l'avant établi "a" est atteint (fig.C) et graver un point de repère sur le soubassement en correspondance de l'encoche se trouvant sur l'outil, (fig.D);
- Oter l'outil et monter le stator en alignant le point de référence du stator avec celui que nous venons de graver sur le soubassement;
- Compléter l'opération en serrant les vis du stator et en reassemblant le rotor



IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



KONTROLLE DER ZÜNDVORVERSTELLUNG

Die Zündvorverstellung wird vom Hersteller eingestellt und soll kontrolliert nur dann werden, wenn Teile der Zündanlage ersetzt werden oder der Motor beim Wiederzusammensetzen falsch montiert wird. Zur Kontrolle braucht man sich nur zu vergewissern, dass der Bezug auf dem Kurbelgehäuse dem Bezug auf dem Stator entspricht (entsprechend der oberen Befestigung; Bild A).

Sind die Gehäusehälften ersetzt worden, dann ist es notwendig, die korrekte Zündvorverstellung wiederherzustellen; dazu wie folgt vorgehen ohne den Stator wieder anzubringen:

- die Kerze herausnehmen und einen Komparator in ihren Sitz einführen;
- das dazu geeignete Werkzeug (1) Kernn. 800075579 auf die Antriebswelle montieren und den Kolben auf den O.T. bringen, indem der Komparator zu Null gesetzt wird.
- das Werkzeug im Uhrzeigersinn drehen, bis die vorgelegte Vorverstellung "a" erreicht wird (siehe Tabelle) und einen Bezug auf dem Kurbelgehäuse entsprechend der Markierung auf dem Werkzeug befindlichen Bolzenstiftes ;
- das Werkzeug geeignet entgegen den Uhrzeigersinn bis zur Erreichung der bestimmten Verstellung "a" (Abb. C) drehen und eine Referenz auf dem Untergestell in Übereinstimmung mit der Kerbe, die sich auf demselben Werkzeug (Abb. D) befindet, anbringen;
- die Schrauben des Stators festziehen und den Rotor anbringen.

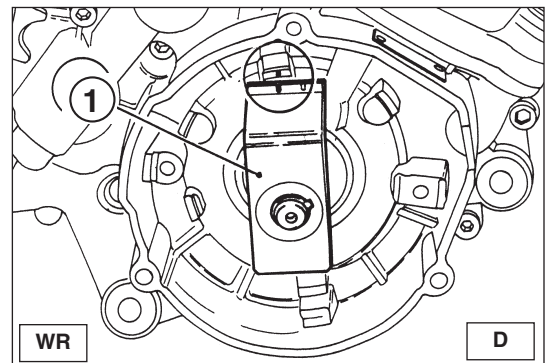
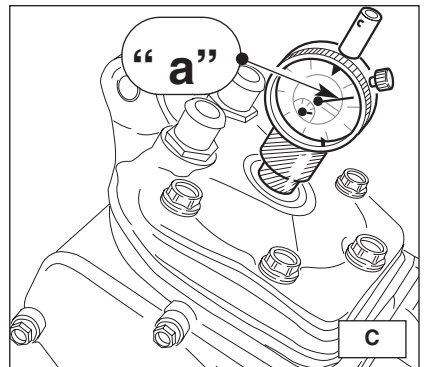
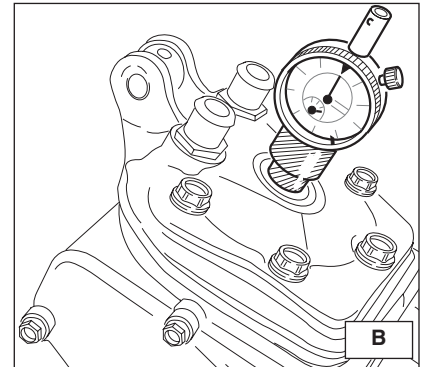
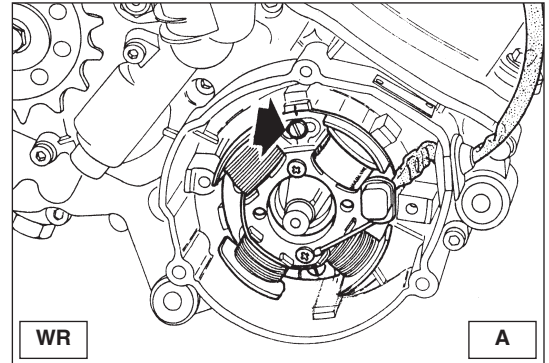
CONTROL AVANCE ENCENDIDO

El avance del encendido está predeterminado por el fabricante y tiene que ser comprobado solamente en caso de substitución de los componentes del encendido o de errado montaje del motor durante un nuevo montaje.

Para efectuar el control basta con comprobar que la referencia que se encuentra en la bancada esté alineada con la que se encuentra en el estator (en correspondencia de la fijación superior; figura A).

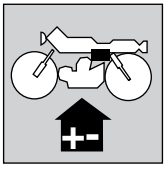
En cambio, en el caso de que hubiesen sido substituidos los semicárter hay que restablecer el avance correcto trabajando de la siguiente manera sin volver a montar el stator:

- Saque la bujía e introduzca en su asiento un comparador;
- monte la herramienta especial (1) cod. 800075579 en el eje motor y lleve el pistón al punto muerto superior poniendo a cero el comparador en esta posición.
- giran oportunamente la herramienta en sentido horario hasta alcanzar el avance "a" establecido (fig. C) y reponer en la bancada, en correspondencia con la muesca situada en la propia herramienta (fig. D);
- saque la herramienta y monte el estator haciendo coincidir la referencia del mismo con la que acaba de marcar en la bancada;
- complete la operación fijando a fondo los tornillos del estator y volviendo a montar el rotor.



Zündvorverstellung/Avance del encendido "a":

8° (0,5 mm/0.0197 in.)



**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**

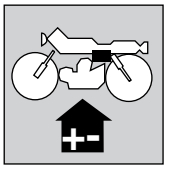
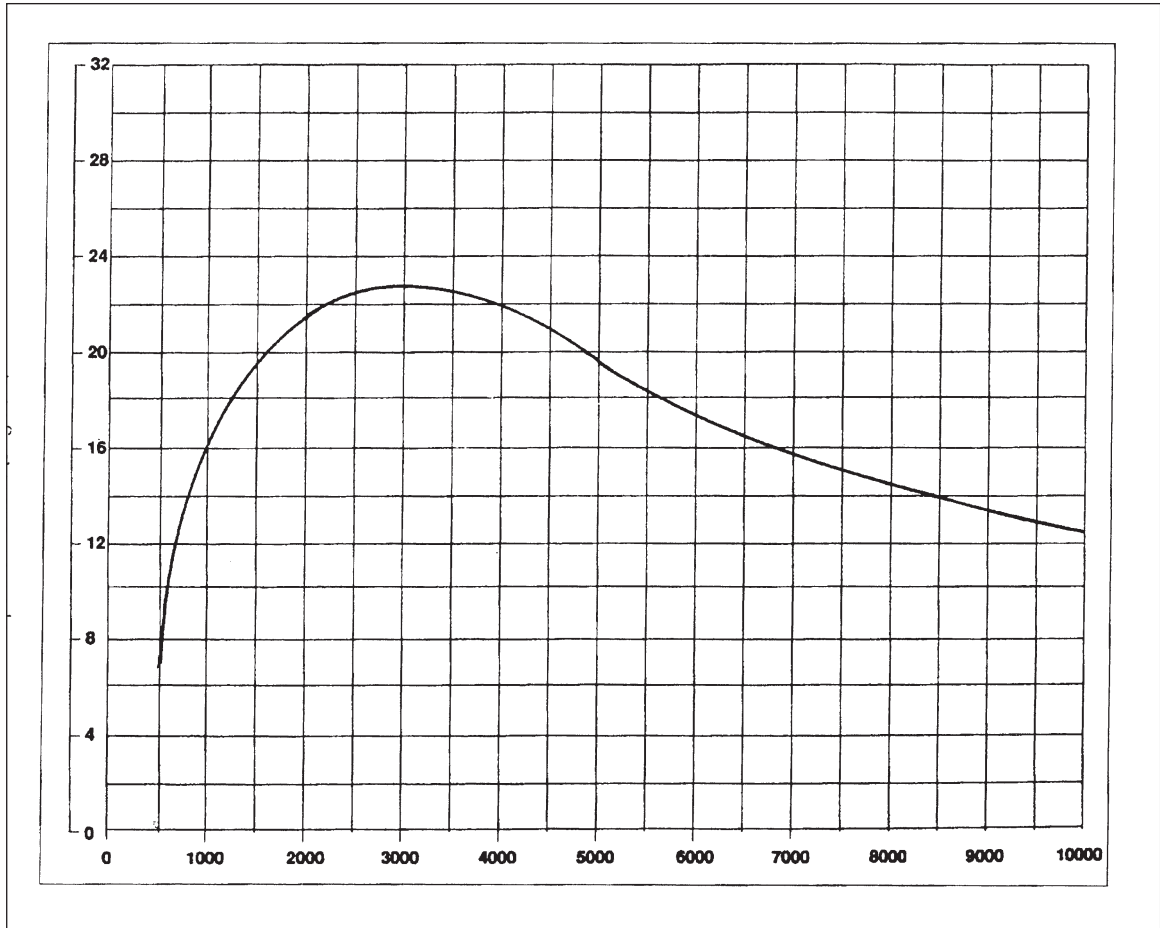


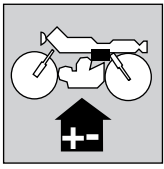
Diagramma di anticipo/Timing curve/Diagramme d'avance/Diagramm der Vorverstellung/Diagrama de anticipo

Anticipo accensione (in gradi) p.P.M.S.
Ignition timing (°) b.T.D.C.
Avance à l'allumage (en degrés) a.P.M.S
Zündvorverstellung (in Grad) v.O.T.P.
Anticipo accionamiento (en grados) a.P.M.S.

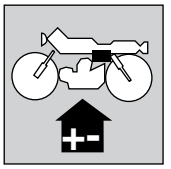


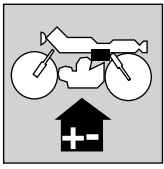
N° giri motore (x1000)/Engine rpm. (x 1000)/Nombre de tours moteur (x 1000)/
Anzahl der Motordrehungen (x 1000)/R.p.m. motor (x 1000)





**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



STRUMENTO DIGITALE, SPIE

Il motociclo è equipaggiato con uno strumento digitale sul quale sono montate anche 2 spie indicatrici: abbagliante ed indicatori di direzione.

- 1- Spia BLU "Abbagliante"
- 2- Spia VERDE "Indicatori di direzione"

Avviando il motore si illumina il display dello strumento (colore ambra).

NOTE

- Ad ogni avviamento del motore, per i primi 2 secondi appare la versione del SW di controllo; terminata la fase di controllo, lo strumento visualizza l'ultima funzione impostata.

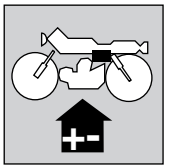
- Ad ogni spegnimento del motore, cessa la visualizzazione delle funzioni dello strumento.

- Il passaggio da una funzione all'altra ed il relativo azzeramento, deve essere effettuato mediante il tasto SCROLL (A).

- Le funzioni, che si possono selezionare nell'ordine, sono le seguenti:

- 1- SPEED / ODO (figura 1)
- 2- SPEED / OROLOGIO (figura 2, pag 13)
- 3- SPEED / TRIP (figura 3, pag 13)
- 4- SPEED / CRONOMETRO (figura 4, pag 13)
- 1- SPEED / ODO (figura 1)

**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



1- SPEED (Km/h o mph) / ODO (figura 1)

- SPEED: velocità del veicolo- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph;
- ODO: odometro- Indicazione max: 99999 Km;

Per passare da Km a miles o da miles a Km procedere nel modo seguente:

- 1) visualizzare la figura 1, spegnere il motore e premere il pulsante SCROLL (A).
- 2) avviare il motore tenendo premuto il pulsante SCROLL (A) fino al momento in cui appare il simbolo "Km/h".
- 3) di seguito saranno visualizzati alternativamente "Km/h" e "Mph Miles", premere nuovamente il pulsante SCROLL (A) nel momento che viene visualizzata l'unità di misura che si intende utilizzare.

2- SPEED / CLOCK (figura 2)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph;
- CLOCK: orologio- Indicazione da 0:00 a 23:59:59.

Per regolare l'orologio, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi per incrementare le ore; rilasciato il pulsante, dopo 3 secondi è possibile incrementare i minuti;

3- SPEED / TRIP 1 (figura 3)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph
- TRIP 1: distanza- Indicazione max: 999, 9 Km (il dato verrà perso per tensione inferiore a 6V).

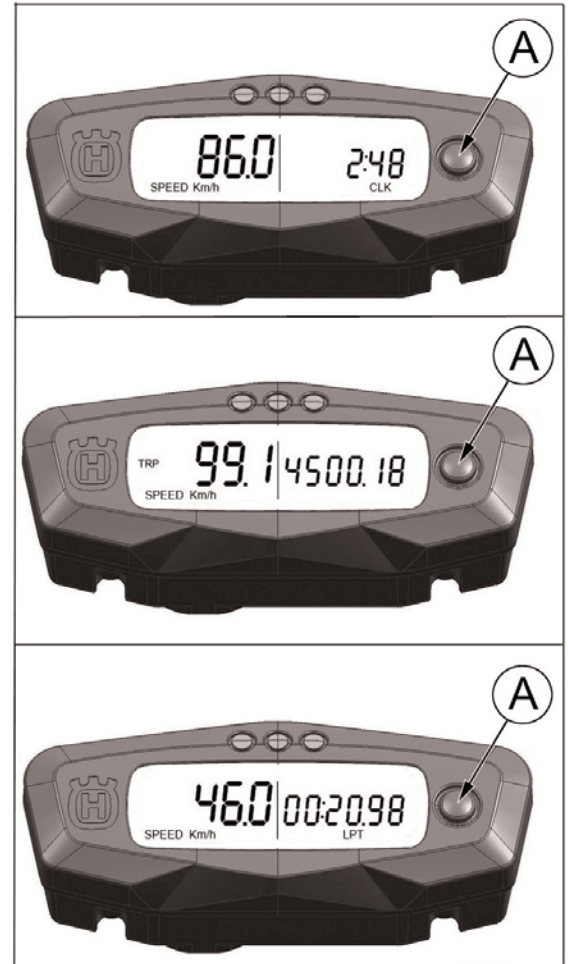
Per regolare il TRIP, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi.

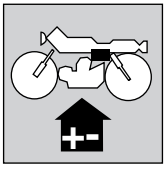
4- SPEED / CRONOMETRO (STP) (figura 4)

- SPEED: velocità- Indicazione max: 299 Km/h o 299 mph;
- STP 1: tempo di percorrenza Km - mi.
- Indicazione da 0:00 a 99:59:59 (il dato verrà perso per tensione inferiore a 6V). Il contatore STP si attiva premendo, a funzione visualizzata, il tasto pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi.
- 1° intervento: attivazione funzione;
- 2° intervento: stop ai contatori;
- 3° intervento: azzeramento STP;
- 4° intervento: attivazione funzione;
- 5° intervento: stop ai contatori;

.....

e così di seguito.





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



DIGITAL INSTRUMENT, WARNING LIGHTS

The motorcycle is equipped with a digital instrument; on the instrument are located 2 warning lights too: high beam and blinkers.

- 1- BLUE warning light "HIGH BEAM"
- 2- GREEN warning light "BLINKERS"

The instrument display illuminates (amber colour) when the engine started.

NOTES

- Every time the engine starts, for the first 2 seconds, the instrument shows the version of the checking SW; after the check, the instrument shows the last planned function.

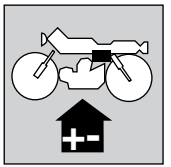
- When the motorcycle engine is OFF, the instrument doesn't also show its functions.

- To select the instrument functions and to set to zero the functions, use the SCROLL knob (A).

- The instrument functions are the following, as shown below.

- 1- SPEED / ODO (figure 1)
 - 2- SPEED / CLOCK (figure 2, page 13)
 - 3- SPEED / TRIP (figure 3, page 13)
 - 4- SPEED / CHRONO (figure 4, page 13)
- 1- SPEED / ODO (figure 1)

**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



1- SPEED (Km/h or mph) / ODO (figure 1)

- SPEED: motorcycle speed- maximum value: 299 Km/h or 299 mph;
- ODO: odometer- maximum value: 99999 km;

To replace kilometers with miles or miles with kilometers proceed as follows:

- 1) set to figure 1, stop the engine and push the knob SCROLL (A);
- 2) Start the engine holding pushed the button SCROLL (A) until the symbol "Km/h" will be displayed;
- 3) then the symbols "Km/h" and "Mph Miles" will be displayed alternatively. Push again the SCROLL (A) button when the unit you wish to use is displayed.

2-2- SPEED / CLOCK (figure 2)

- SPEED: motorcycle speedmaximum value: 299 Km/h o 299 mph;
- CLOCK: clock- Reading from 0:00 to 23:59:59;

To reset the clock, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds in order to increase the hours; release the knob and then, after 3 seconds, it is possible to increase the minutes;

3- SPEED / TRIP 1 (figure 3)

- SPEED: motorcycle speedmaximum value: 299 Km/h o 299 mph
- TRIP 1: distance- maximum value: 999.9 km (the data will be lost with voltage lower than 6V).

To setup the TRIP, push the SCROLL (A) button holding down more than 3 seconds.

4- SPEED / CHRONO (STP) (figure 4)

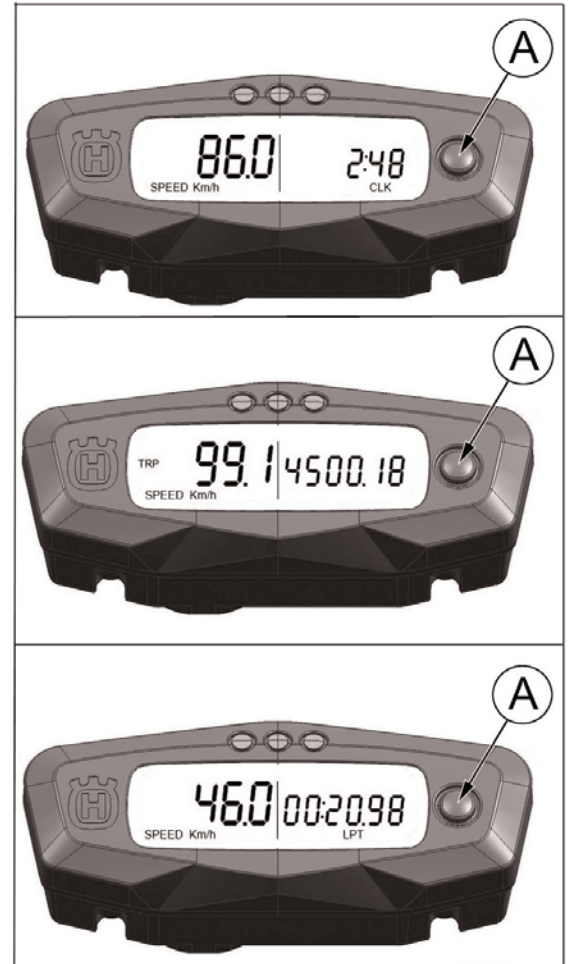
- SPEED: motorcycle speedmaximum value: 299 Km/h o 299 mph;
- STP 1: miles/kilometers covered time;
- Reading from 0:00 to 99:59:59 (the data will be lost with voltage lower than 6V).

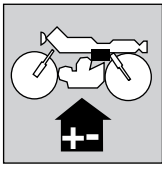
To activate the function STP 1, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds.

- 1st step: function ON;
- 2nd step: stop to the counters;
- 3rd step: STP 1 zero-setting; TRIP 1 and AVS 1 data zero-setting;
- 4th step: function ON;
- 5th step: stop to the counters;

.....

and so following





**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



INSTRUMENT DIGITAL, VOYANTS

Le motorcycle est équipé avec un instrument digital sur lequel sont montées 2 voyants indicateurs aussi: de route et indicateurs de direction.

- 1- Voyant BLEU "De route"
- 2- Voyant VERT "Indicateurs de direction"

En démarrant le moteur l'écran de l'instrument (couleur ambre) s'allume.

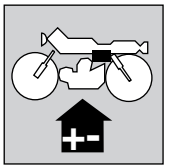
NOTES

- À chaque démarrage du moteur pour les premier 2 secondes apparaît la version du SW de contrôle; terminée la phase de contrôle, l'instrument visualise la dernière fonction fondée.
- À chaque extinction du moteur, il cesse la visualisation des fonctions de l'instrument .
- Le passage d'une fonction à l'autre et le zéro tage relatif, il doit être effectué par la touche SCROLL (A).

— Les fonctions, qu'ils peuvent sélectionner dans l'ordre, sont les suivante:

- 1- SPEED / ODO (figure 1)
- 2- SPEED / (figure 2, page 13)
- 3- SPEED / TRIP (figure 3, page 13)
- 4- SPEED / CHRONOMETRE (figure 4, page 13)
- 1- SPEED / ODO (figure 1)

**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



1- SPEED (Km/h o mph) / ODO (figure 1)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 km/h ou 299 mph
- ODO: odomètre - Indication max: 99999 km

Pour passer de km au miles ou de miles à km procéder de la manière suivante:

- 1) visualiser l'illustration 1, éteindre le moteur et presser le bouton SCROLL (A).
- 2) démarrer le moteur en tenant pressé le bouton SCROLL (A) jusqu'au moment où apparaîtra le symbole "Km/h".
- 3) ensuite, s'afficheront alternativement "Km/h" et "Mph Miles", appuyer à nouveau sur le bouton SCROLL (A) au moment où s'affiche l'unité de mesure que l'on souhaite utiliser.

2- SPEED / CLOCK (figure 2)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 km/h ou 299 mph;
- CLOCK: montre- Indication da 0:00 a 23:59:59.

Pour régler la montre, presser le bouton SCROLL (A) pour plus de 3 secondes pour développer les heures; relâché le bouton, après 3 secondes il est possible de développer les minutes;

3- SPEED / TRIP 1 (figure 3)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 km/h ou 299 mph;
- TRIP 1: distance- Indication max: 999, 9 km (la donnée viendra perdue pour tension inférieure à 6V).

Pour régler le TRIP, presser le bouton SCROLL (A) pour plus de 3 secondes.

4- SPEED / CHRONOMETRE (STP) (figure 4)

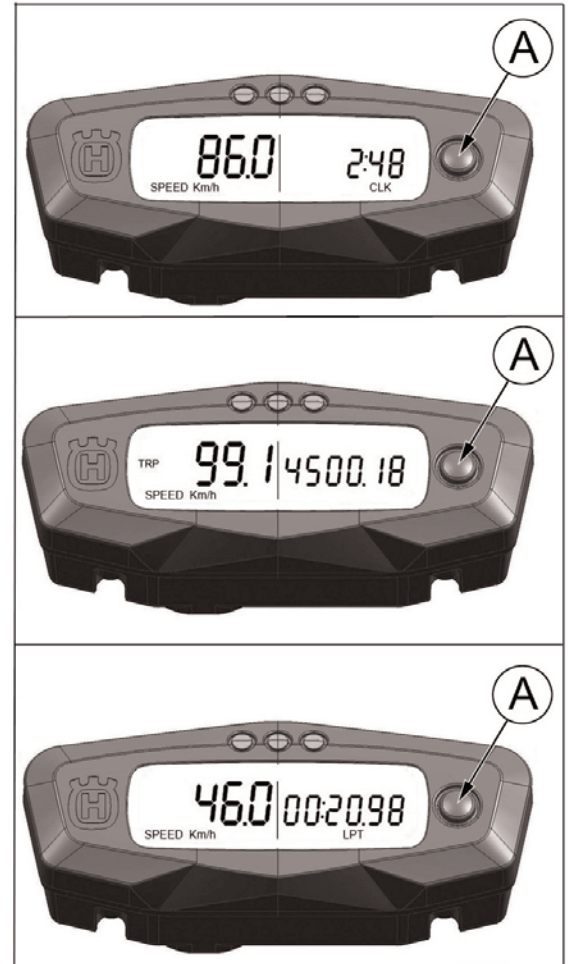
- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 km/h ou 299 mph;
- STP 1: temps de parcours en km-mi
- Indication de 0:00 à 99:59:59 (la donnée viendra perdue pour tension inférieure à 6V).

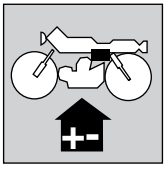
Le compteur STP on active en pressant le bouton SCROLL (A), pour plus de 3 secondes.

- Phase 1: activation fonction;
- Phase 2: stop aux compteurs;
- Phase 3: zérotagé STP
- Phase 4: activation fonction;
- Phase 5: stop aux compteurs;

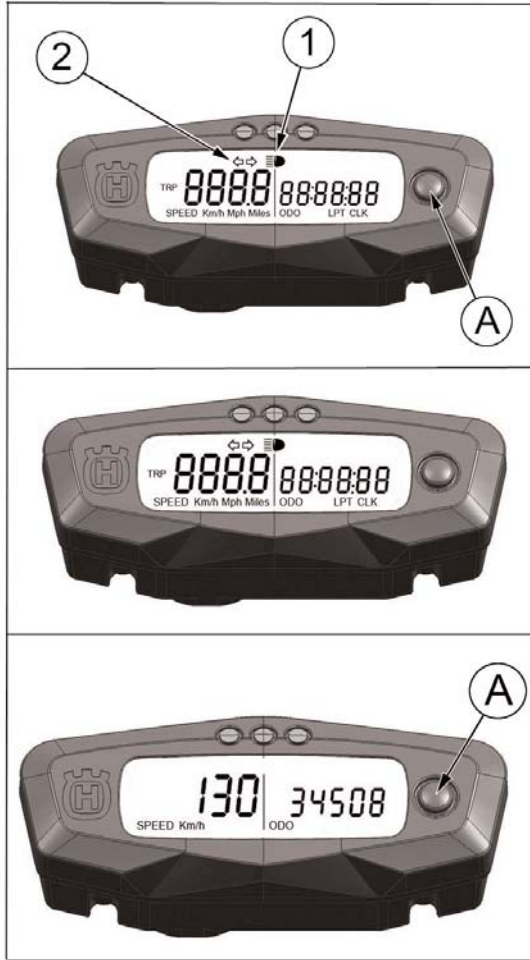
.....

et si de suite





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



DIGITALINSTRUMENT, KONTROLLAMPEN

Das Motorrad ist mit einem Digitalinstrument ausgestattet, an dem sich auch 2 Kontrolllampen befinden: Fernlicht und Blinker.

- 1- Fernlichtkontrolle BLAU
- 2- Blinkerkontrolle GRÜN

Wenn Sie den Motor anstellen, schaltet sich die Displaybeleuchtung (bersteinfarben) am Instrument ein.

ANMERKUNGEN

- Jedes Mal, wenn Sie den Motor anstellen wird, wird während der ersten 2 Sekunden die Version der Steuer-Software angezeigt.

Nach der Überprüfungs-Phase wird am Instrument die letzte eingestellte Funktion angezeigt.

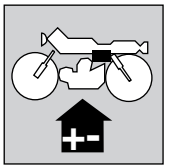
- Nach dem Abschalten des Motors werden keine Instrumenten-Funktionen mehr angezeigt.

- Das Umschalten von einer Funktion zur nächsten, sowie das entsprechende Nullstellen, muss über die Taste SCROLL (A) erfolgen.

- Folgende Funktionen können nacheinander in der angegebenen Reihenfolge ausgewählt werden:

- 1- GESCHWINDIGKEIT / GESAMT-KILOMETERZANZEIGE (Abbildung 1)
- 2- GESCHWINDIGKEIT / UHR (Abbildung 2, Seite 13)
- 3- GESCHWINDIGKEIT / TEILSTRECKEN-KILOMETERZANZEIGE (Abbildung 3, Seite 13)
- 4- GESCHWINDIGKEIT / CHRONOMETER (Abbildung 4, Seite 13)
- 1- GESCHWINDIGKEIT / GESAMT-KILOMETERZANZEIGE (Abbildung 1)

**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



1- SPEED (Km/h o mph) / ODO (bild 1)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 Km/h oder 299 mph;
- ODO: Kilometerzähler- maximaler Wert: 99999 km;

Um Kilometer mit Meilen oder Meilen mit Kilometern zu ersetzen gehen Sie weiter wie folgt:

- 1) Bild 1 darzustellen, den Motor anzuhalten und die Taste SCROLL (A) zu schieben.
- 2) Starten Sie den Motor, dabei die Taste SCROLL (A) solange gedrückt halten, bis das Symbol "km/h" erscheint.
- 3) Anschließend werden abwechselnd "Km/h" und "Mph Miles" angezeigt. In dem Moment, in dem die Einheit angezeigt wird, die benutzt werden soll, erneut die Taste SCROLL (A) drücken.

2- SPEED / CLOCK (bild 2)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 Km/h oder 299 mph;
- CLOCK: Uhr- Die Uhrlektüre ist von 0:00 bis 23:59:59.

Um die Uhr umzustellen, schieben Sie der Knauf (A) denn mehr als 3 Sekunden, um die Stunden zuzunehmen;

Freilassung der Knauf und dann ist es nach 3 Sekunden möglich, die Minuten zuzunehmen.

3- SPEED / TRIP 1 (Bild 3)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 Km/h oder 299 mph;
- TRIP 1: Entfernung maximaler Wert: 999.9 km (die Daten werden verloren mit Spannung niedriger als 6V).

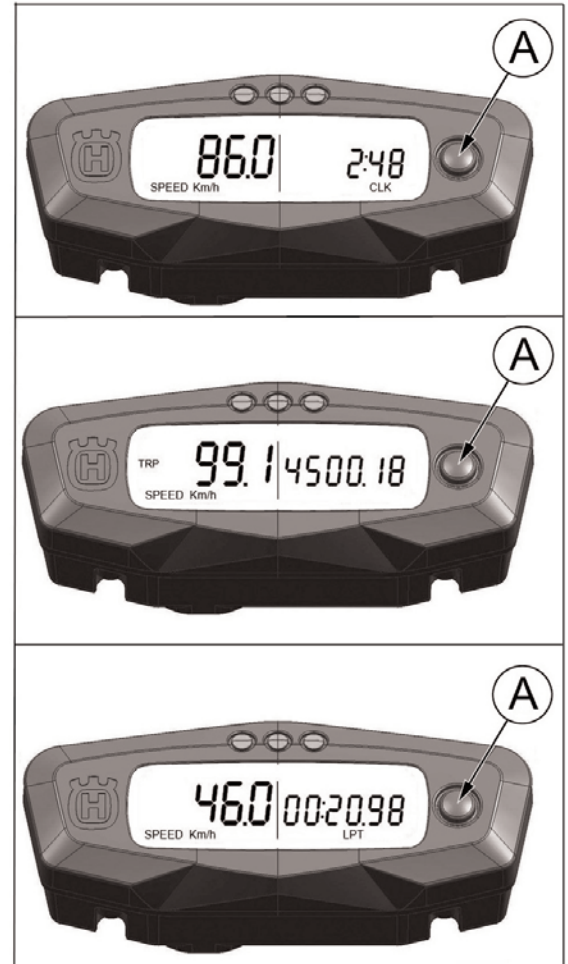
Zum Einstellen auf TRIP (TEILSTRECKEN-KILOMETERZANZEIGE) die Taste SCROLL (A) länger als 3 Sekunden drücken.

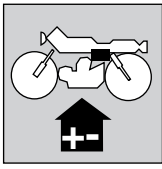
4- SPEED / CRHOMETER (STP) (Bild 4)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 Km/h oder 299 mph;
- STP 1: miles/kilometers deckte Zeit
- Das Lesen von 0:00 bis 99:59:59 (die Daten werden verloren mit Spannung niedriger als 6V). Um der Funktion STP zu aktivieren, drängen Sie der Knauf SCROLL (A) auf mehr als 3 Sekunden.

1. Schritt: Funktion AUF;
2. Schritt: halten Sie zu-Höhle Schaltern;
3. Schritt: STP 1 Neueinstellung; REISE 1 und AVS 1 Daten- Neueinstellung;
4. Schritt: Funktion AUF;
5. Schritt: halten Sie zu-Höhle Schaltern;

.....
und das Folgen so





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



INSTRUMENTO DIGITAL, TESTIGOS

El motociclo es equipado con un instrumento digital sobre el quale 2 testigos también son montados: deslumbrante y indicadores de dirección.

- 1- Testigo AZUL " Deslumbrante "
- 2- Testigo VERDE " Indicadores de dirección "

Se ilumina la pantalla del instrumento (color ámbar).

NOTAS

- Después del arranque del motor, por los primeros 2 segundos aparece la versión del SW de control; acabada la fase de control, el instrumento visualiza la última función programada.

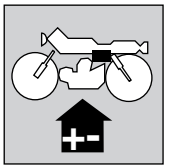
- A cada apagamiento del motor, deja la visualización de las funciones del instrumento.

- El paso de una función a la otra y a la relativa puesta a cero, tiene que ser efectuado a través de la tecla SCROLL (A).

- Las funciones, que se pueden seleccionar en el orden, son las siguientes:

- 1- SPEED / ODO (figura 1)
 - 2- SPEED / OROLOGIO (figura 2, pag 13)
 - 3- SPEED / TRIP (figura 3, pag 13)
 - 4- SPEED / CRONÓMETRO (figura 4, pag 13)
- 1- SPEED / ODO (figura 1)

**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



1- SPEED (kmh o bien mph) / ODO (figura 1)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max : 299 kmh o bien 299 mph;
- ODO: odómetro- Indicación max: 99999 km;

Para pasar de km a miles o de miles a km proceder en el modo siguiente:

- 1) visualizar la figura 1, apagar el motor y comprimir el pulsante SCROLL (A).
- 2) arrancar el motor manteniendo apretado el botón SCROLL (A) hasta el momento en el que aparece el símbolo " kmh o bien".
- 3) a continuación, se visualizarán alternativamente "Km/h" y "Mph Miles"; volver a apretar el botón SCROLL (A) en el momento en que se visualiza la unidad de medida que se quiere utilizar.

2- SPEED /CLOCK (figura 2)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max : 299 kmh o bien 299 mph;
- CLOCK: reloj- Indicación de 0:00 a 23:59:59

Para regular el reloj, comprimir el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos para incrementar las horas; concedido el pulsante, después de 3 segundos es posible incrementar los minutos.

3- SPEED / TRIP 1 (figura 3)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- TRIP 1: distancia- Indicación max: 999, 9 km (el dato será perdido por tensión inferior a 6V).

Para regular el TRIP, comprimir el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos.

4- SPEED / CRONÓMETRO (STP) (figura 4)

- SPEED: velocidad del vehículo -Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- STP 1: tiempo de recorrido kmmi
- Indicación de 0:00 a 99:59:59 (el dato será perdido por tensión inferior a 6V).

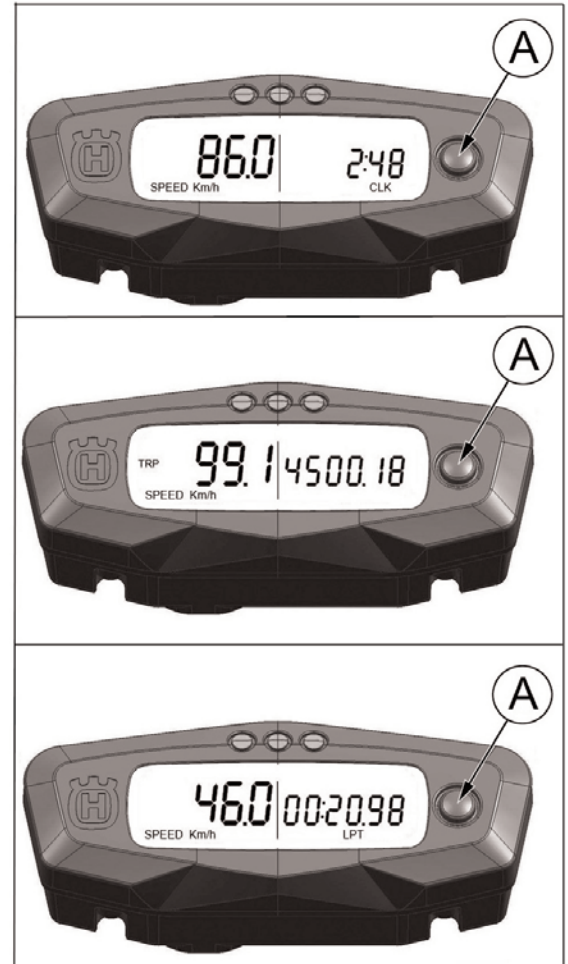
El contador STP se activa comprimiendo el pulsante SCROLL

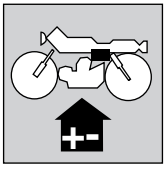
(A) por más que 3 segundos.

- Fase 1: activación función;
- Fase 2: stop a los contadores;
- Fase 3: puesta a cero STP;
- Fase 4: activación función;
- Fase 5: stop a los contadores;

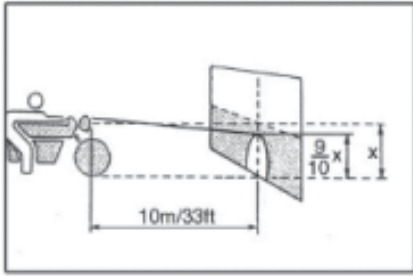
.....

y tan en seguida





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



Registrazione proiettore

Il fanale anteriore è provvisto di una lampada biluce per le luci abbaglianti e anabbaglianti e di una lampadina a siluro per la luce di città o di posizione. Particolare attenzione bisogna dedicare alla direzione del fascio luminoso; procedere nel modo seguente:

- porre il veicolo a 10 metri di distanza da una parete verticale;
- assicurarsi che il terreno sia piano e che l'asse ottico del proiettore sia perpendicolare alla parete;
- il veicolo deve trovarsi in posizione verticale;
- misurare l'altezza del centro del proiettore da terra e riportare sulla parete una crocetta alla medesima altezza;
- accendendo la luce anabbagliante il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore. L'eventuale rettifica dell'orientamento si può effettuare agendo sulla vite (1) per abbassare o alzare il fascio luminoso.

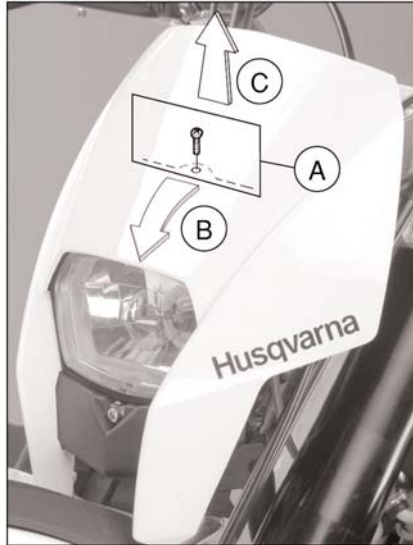


Sostituzione lampadine proiettore.

Per accedere alle lampadine del proiettore, occorre procedere nel modo seguente:

- togliere la vite di fissaggio superiore del portafaro al supporto strumento (A);
- spostare in avanti il portafaro (B) e tirarlo verso l'alto (C) per sganciarlo dai due supporti inferiori;
- rimuovere il portafaro;
- togliere il connettore (2) della lampada biluce (7) e la cuffia (3) in gomma;
- togliere la vite (6);
- sganciare la molletta (4) di tenuta e rimuovere la lampada.

Per sostituire la lampada della luce di posizione (5) è sufficiente sfilarla dalla calotta interna. Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.

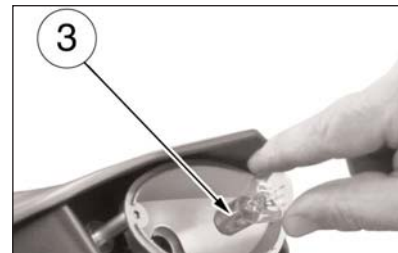
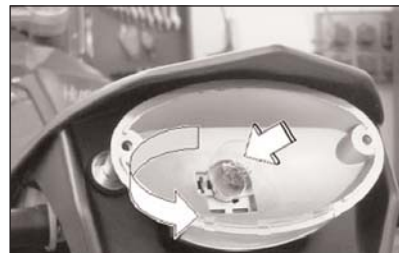
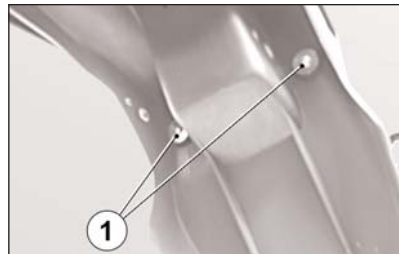
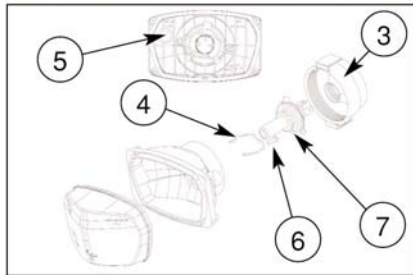


Sostituzione lampada fanale posteriore

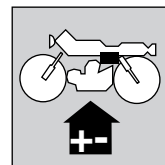
Per accedere alla lampada (12V-5/21W) del fanale posteriore, occorre procedere nel modo seguente:

- rimuovere le due viti (1) all'interno del parafango posteriore e la lente (2);
- spingere la lampadina (3) verso l'interno, ruotarla in senso antiorario e rimuoverla dal portalampada.

Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.



**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**

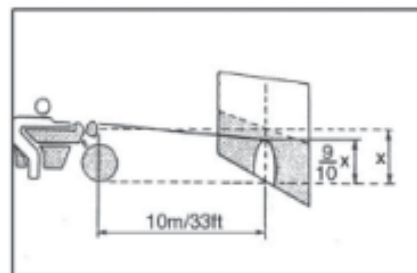


Headlamp adjustment

The front headlamp is fitted a dipping bulb for main and dipped beams and a pilot/sidelamp bulb.

Particular care should be taken to adjust the headlamp beam; adjust as follows:

- position the motorcycle at 33 ft from a flat wall;
- check that the bike is on a level surface and that the headlamp axis is at rightangles to the wall;
- the bike should be in a vertical position;
- measure the distance from the ground to the centre of the headlamp lens and then mark a cross at the same height on the wall;
- switch on to dipped beam; the upper limit of the beam should be at a height which is so greater than 9/10 of the height from the ground of the centre of the headlamp. Adjust the headlamp aiming by turning screw (1) to lower or lift the highbeam.



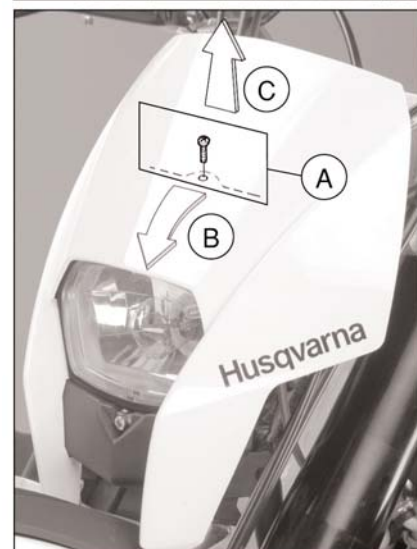
Headlamp bulbs replacement

To gain access to the headlamp bulbs, proceed as follows:

- remove the upper fastening screw of the the headlamp carrier to the instrument panel support (A);
- push forward the headlamp carrier (B) and pull it towards the high (C) in order to uncouple from the two lower supports.
- remove the headlamp carrier;
- remove the two filaments bulb (7) connector (2) and the boot (3);
- remove the screw (6);
- release the bulb holding spring (4) and then the bulb itself.

To replace the parking light bulb (5) extract it from the inside cover.

After replacement, reverse operations for reassembly.

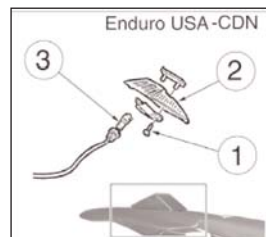


Rear tail light bulb replacement

To gain access to the tail light bulb (12V-5/21W), proceed as follows:

- remove the two fastening screws (1) in the inner side of the rear fender and the lens(2);
- pull the lamp (3) inside, turn it counterclockwise then remove it from the lamp holder.

After replacement, reverse operations for reassembly.
Make sure not to tighten the screws excessively.

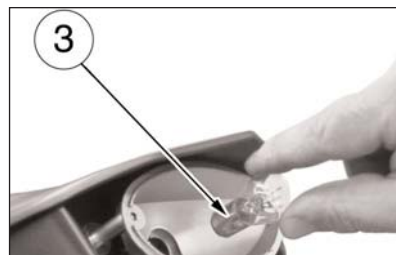
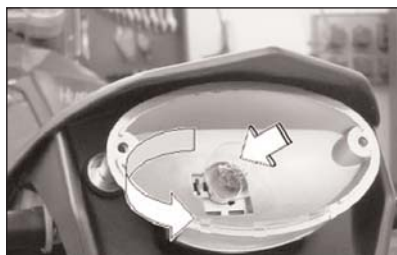
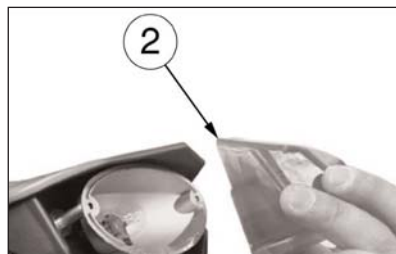
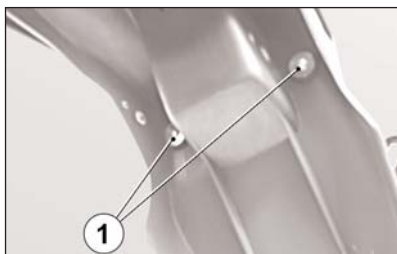
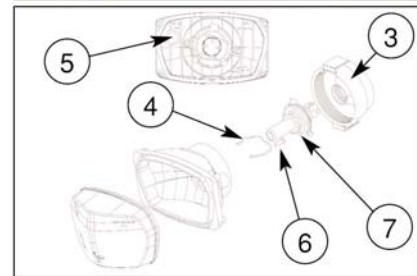
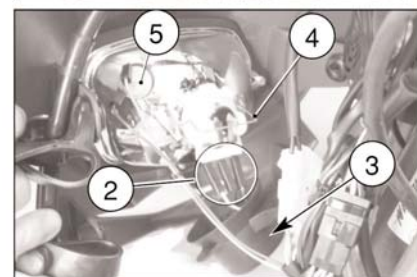


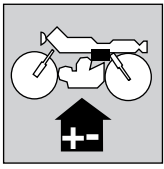
Rear stop light bulb replacement (Enduro USA/ CDN)

To gain access to the stop light bulb (12V-3W), proceed as follows:

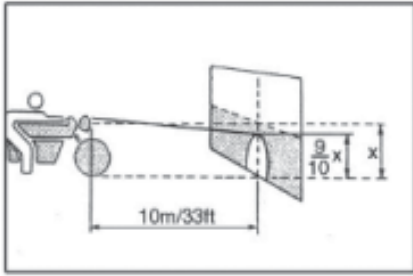
- remove the two fastening screws (1) and the rear lens (2);
- extract the bulb (3) turn and replace it.

After replacement, reverse operations for reassembly.
Make sure not to tighten the screws excessively.





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



Reglage du phare avant

Le phare avant a une ampoule à deux filaments pour les feux de route et les feux de croisement, ainsi qu'une ampoule au silure pour les feux de ville ou de position.

Faire particulièrement attention au réglage de la direction du faisceau lumineux: pour cela, effectuer les opérations suivantes:

- placer la moto à 10 mètres de distance d'un mur vertical;
- s'assurer que le terrain soit parfaitement horizontal et que l'axe optique du projecteur soit perpendiculaire au mur;
- la moto doit être parfaitement droite;
- mesurer la hauteur du centre du projecteur par rapport au sol et tracer un croix sur le mur à la même hauteur;
- allumer le feu de croisement; la limite supérieure entre la zone sombre et la zone éclairée doit se trouver à une hauteur non supérieure aux 9/10 de la hauteur du centre du projecteur par rapport au sol.

Le calage de l'orientation du phare s'obtient en agissant sur la vis (1) pour baisser ou laisser le faisceau lumineux.



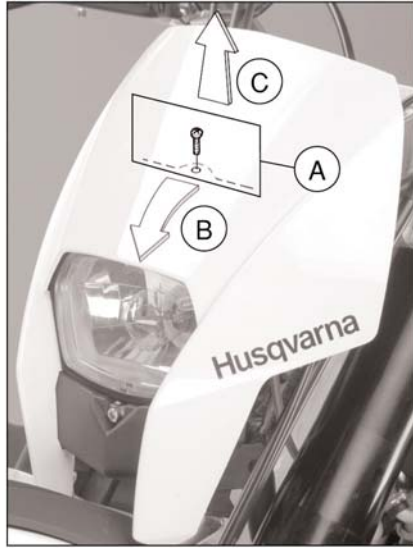
Remplacement des ampoules du phare avant

Pour accéder à l'ampoule du phare, opérer comme suit:

- enlever la vis de fixation supérieure du porte-phare sur support de l'instrument (A);
- déplacer en avant le porte-phare (B) et le tirer vers le haut (C) pour le décrocher des deux supports inférieurs;
- enlever le porte-phare;
- ôter le connecteur (2) de l'ampoule à deux feux (7) et le protecteur (3) en caoutchouc;
- enlever la vis (6);
- décrocher la pince de maintien (4) de l'ampoule et enlever l'ampoule.

Pour remplacer l'ampoule du feu de position (5) il suffit de la extraire de la calotte intérieure.

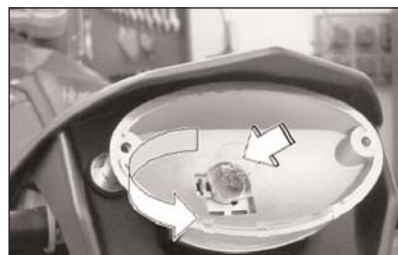
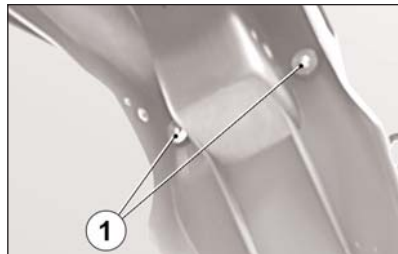
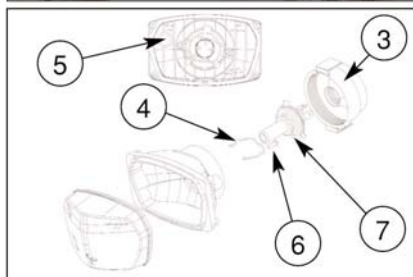
Le remplacement effectué, inverser l'opération pour réassembler.

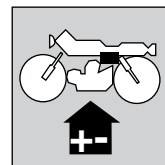


Remplacement des ampoules du phare arrière

Pour accéder à l'ampoule (12V-5/21W) du phare arrière, opérer comme suit:

- enlever les deux vis (1) à l'intérieur de la garde boue arrière et la lentille (2);
- pousser l'ampoule (3) vers l'intérieur, la tourner en sens inverse aux aiguilles d'un montre et l'enlever du porte-ampoule. Le remplacement effectué, inverser l'opération pour réassembler. Faire attention à ne pas serrer les vis excessivement.





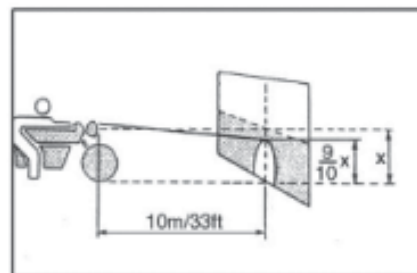
Einstellung der Vorderscheinwerfer

Der Vorderscheinwerfer verfügt über eine Lampe mit Scheinwerfer / Ablendung und über eine Positions- oder Standleuchte.

Zur Einstellung des Lichtbündels gehe man wie folgt vor:

- das Motorrad in 10 Meter Abstand von einer vertikalen Mauer aufstellen;
- der Boden muss eben sein und die optische Achse des Scheinwerfers muss senkrecht zur Mauer liegen;
- das Motorrad muss sich in vertikaler Stellung befinden;
- die Höhe der Scheinwerfermitte über dem Boden messen und die selbe Höhe auf der Mauer einzeichnen;
- bei Einschalten des Abblendlichts muss die obere Grenze zwischen dunkler Fläche und beleuchteter Fläche auf einer Höhe liegen, die 9/10 der Höhe des Scheinwerfermittelpunkts vom Boden nicht überschreitet.

Zur Änderung der Scheinwerfereinstellung die Schraube (1) drehen um den Lichtbündel zu erhöhen oder zu senken.



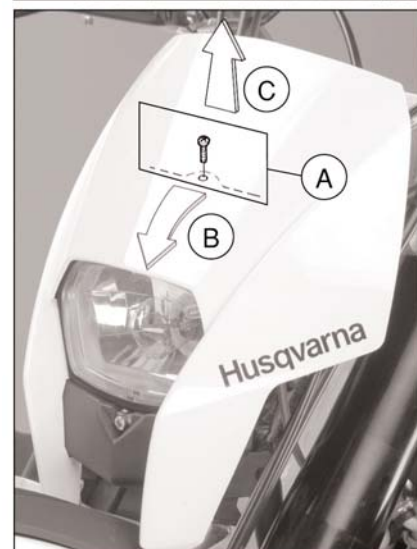
Austausch der Scheinwerferlampen

Um an die Scheinwerferlampe heranzukommen, wie folgt vorgehen:

- Die obere Befestigungsschraube der Scheinwerferhalterung an der Instrumentenhalterung (A) entfernen.
- Die Scheinwerferhalterung (B) nach vorne schieben und nach oben (C) ziehen, um sie aus den beiden unteren Halterungen auszuhaken.
- Die Scheinwerferhalterung ausbauen.
- Die Verbindungen (2) der Zweilichtbirne (7) und die Gummikappe (3) abnehmen;
- Die Lampenhalterklammer (4) abhängen und die Lampe entfernen.
- Die Schraube (6) entfernen;

Zum Austausch der Birne des Positionslichtes (5) ist diese einfach aus der inneren Kappe herauszuziehen.

Nach dem Austausch ist für das Aufmontieren in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.



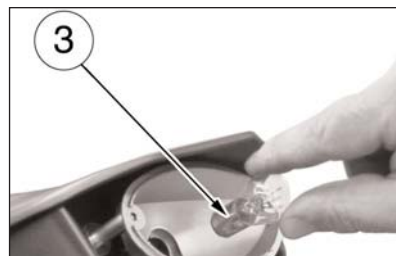
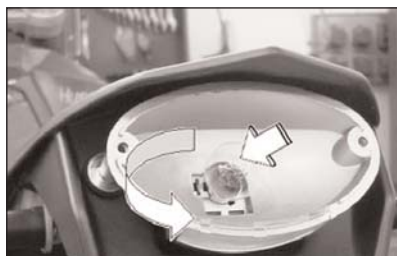
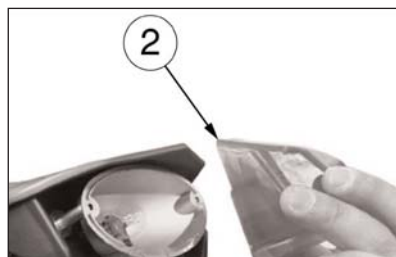
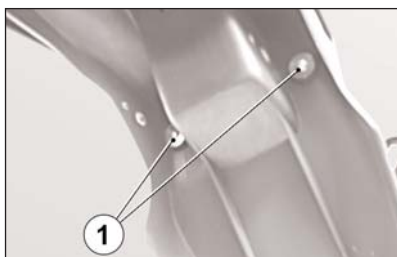
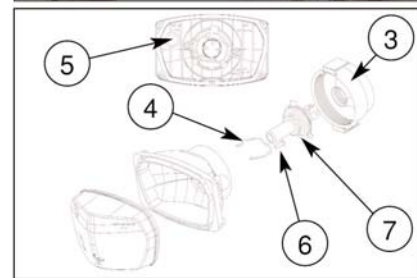
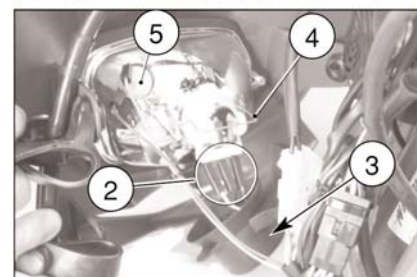
Austausch des hinteren Scheinwerfers

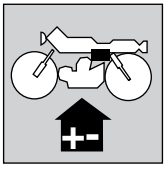
Um zur Lampe (12V-5/21W) des hinteren Scheinwerfers einzutreten, ist es notwendig in der folgenden Art und Weise voranzugehen:

- die zwei Schrauben (1) im Inneren vom hinteren Kotflügel und der Linse (2) entfernen;
- die Glühbirne (3) nach dem Inneren schieben, im Uhrzeigersinn drehen und sie vom Lampensockel entfernen.

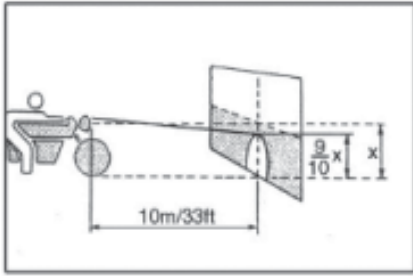
Nach dem Austausch ist für das Aufmontieren in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.

Aufpassen, zu nicht übertrieben die Schrauben verschließen.





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



Regulación del faro delantero

El faro delantero está provisto de una lámpara bi-luz para las luces deslumbrantes y de cruce y de una bombilla alargada para las luces de ciudad o desituación.

Especial atención hay que dedicar a la rierección del haz luminoso; proceda de la manera siguiente:

- ponga el vehículo a 10 metros de distancia de una pared vertical;
- asegúrese de que el terreno sea bien horizontal y que el eje óptico del faro se perfectamente perpendicular a la pared;
- el vehículo tiene que estar en posición vertical;
- mida la altura del centro del faro desde el suelo y anote en la pared una cruz a la misma altura;
- al encender la luz de cruce el límite superior de límite entre la zona oscura y la zona iluminada tiene que resultar a una altura no superior a 9/10 de la altura desde el suelo del centro del faro.

La eventual corrección de la orientación se puede efectuar actuando en el tornillo (1) para bajar o levantar el haz luminoso.



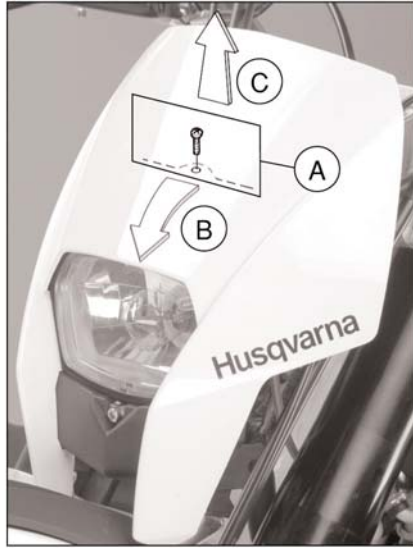
Substitución de las bombillas del faro delantero

Para acceder a las bombillas del faro delantero, haga lo siguiente:

- quitar el tornillo de fijación superior del portafaro en el soporte del instrumento (A);
- desplazar hacia adelante el portafaro (B) y sacarlo hacia arriba (C) para desengancharlo de los dos soportes inferiores;
- quitar el portafaro;
- desconectar el conector (2) de la bombilla de doble luz (7) y la cofia (3) en goma;
- quitar el tornillo (6);
- desenganche el muelle (4) de sujeción y saque la lámpara.

Para sustituir la bombilla de la luz de posición, (5) basta quitarla del casquete interno.

Una vez efectuada la substitución, proceda inversamente para volver a montar.



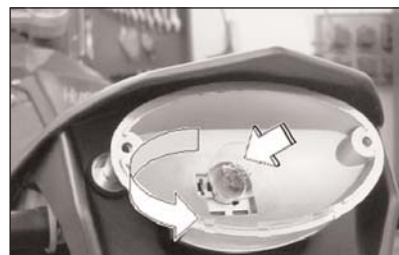
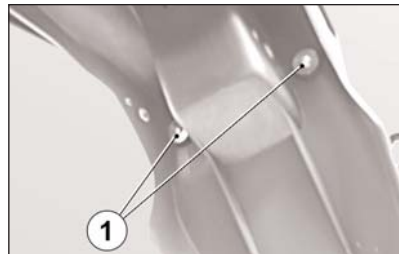
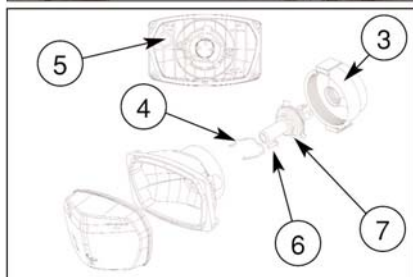
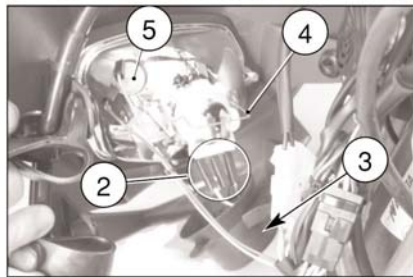
Substitución de las bombillas del faro trasero

Para acceder a las bombillas (12V-5/21W) del faro trasero, haga lo siguiente:

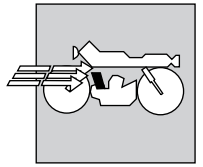
- remover los dos tornillos (1) dentro del guardabarros posterior y la lente (2);
- empujar la bombilla (3) hacia el interior, girarla a izquierdas en sentido y removerla de la portalámpara.

Una vez efectuada la substitución, proceda inversamente para volver a montar.

Tener cuidado con no cerrar excesivamente los tornillos.



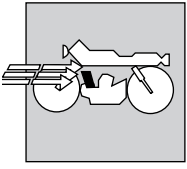
**RAFFREDDAMENTO MOTORE
ENGINE COOLING SYSTEM
REFROIDISSEMENT MOTEUR
MOTORKUEHLUNG
ENFRIAMIENTO MOTOR**



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

N





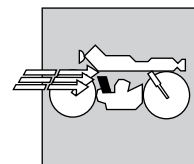
**RAFFREDDAMENTO MOTORE
ENGINE COOLING SYSTEM
REFROIDISSEMENT MOTEUR
MOTORKUEHLUNG
ENFRIAMIENTO MOTOR**



Controllo livello del liquido refrigerante	N. 3
Circuito di raffreddamento	N. 5
Revisione impianto di raffreddamento motore	N. 6
Checking the cooling fluid level	N. 3
Cooling system	N. 5
Engine cooling system overhauling	N. 6
Contrôle niveau du liquide réfrigérant	N. 3
Circuit de refroidissement	N. 5
Revision équipement de refroidissement moteur	N. 6
Pruefung des Kuehlflussigkeitsstand	N. 3
Kuehlkreislauf	N. 5
Ueberholung der Motorkuehlanlage	N. 6
Control nivel del líquido refrigerante	N. 3
Circuito de enfriamiento	N. 5
Revisión instalación de enfriamiento motor	N. 6



**RAFFREDDAMENTO MOTORE
ENGINE COOLING SYSTEM
REFROIDISSEMENT MOTEUR
MOTORKUEHLUNG
ENFRIAMIENTO MOTOR**



Controllo livello del liquido refrigerante

Il liquido refrigerante assorbe il calore dal gruppo termico (pistone, cilindro, testa) e lo trasferisce all'aria esterna tramite il radiatore.
Per un buon funzionamento del circuito di raffreddamento è estremamente importante controllare periodicamente il livello del liquido.

- **La mancanza del veicolo di scambio calore (acqua) tra massa termica e massa radiante provocherebbe un surriscaldamento nel gruppo cilindro pistone con conseguenti grippaggi e, nei casi più gravi, danni al manovellismo (albero motore).**

Checking the cooling fluid level

Cooling fluid absorbs the heat from the thermic group (piston, cylinder, head) and conveys it to the exterior atmosphere through radiator.
For a correct operation of the cooling system it is of utmost importance the periodical check of fluid level.

- **The lack of heat exchange means (water) between thermic mass and radiant mass could cause overheating of the cylinder-piston assembly with consequent seizures and, the worst, damages to the crankshaft assembly.**

Contrôle niveau du liquide réfrigérant

Le liquide réfrigérant absorbe la chaleur du groupe thermique (Piston, cylindre, culasse) et la transfère à l'air extérieur grâce au radiateur.
Pour un bon fonctionnement du circuit de refroidissement il est très important de vérifier périodiquement le niveau du liquide.

- **L'absence de l'élément de changement chaleur (eau) entre la masse thermique et la masse radiante provoquerait un surchauffage dans le groupe cylindre piston avec les conséquents grippages, et dans les cas les plus graves, des endommagements au vilebrequin (arbre moteur).**

Pruefung des Kuehlfluessigkeitsstand

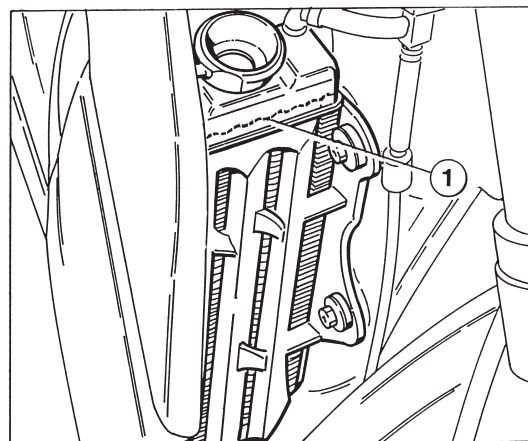
Die Kuehlfluessigkeit absorbiert die Waerme von der Waermergruppe (Kolben-Zylinder-Kopf) und uebertragt sie der Aussenluft durch die Kuehlanlage.
Zum guten Wirkungsgrad der Kuehlanlage ist es aeuusserst noetig, den Fluessigkeitsstand von Zeit zu Zeit zu pruefen.

- **Beim Fehlen des Waermeaustauschtraeger (Wassers) zwischen Waermemasse und Kuehlerblock waere eine Ueberhitzung in der Gruppe Zylinder-Kolben unvermeidlich, mit danach folgendem Fressen und Beschädigung des Kurbelbetriebs (Antriebswelle).**

Control nivel del liquido refrigerante

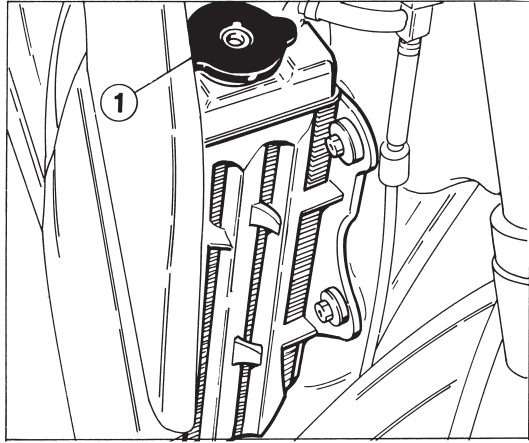
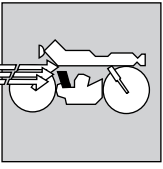
El líquido refrigerante absorbe el calor del grupo térmico (pistón, cilindro, culata) y lo transfiere al aire exterior mediante el radiador.
Para un buen funcionamiento del circuito de enfriamiento es muy importante controlar periódicamente el nivel del líquido.

- **La falta del medio de intercambio calor (agua) entre masa térmica y masa radiante provocaría el sobrecalentamiento del grupo cilindro pistón con los consiguientes agarrotamientos y, en casos más graves, daños al grupo eje motor.**



1) Livello liquido / Liquid level / Niveau liquide / Kühflüssigkeitstand / Nivel liquido

**RAFFREDDAMENTO MOTORE
ENGINE COOLING SYSTEM
REFROIDISSEMENT MOTEUR
MOTORKUEHLUNG
ENFRIAMIENTO MOTOR**



1) Tappo radiatore / Radiator cap / Bouchon radiateur / Kühlerstopfen / Radiator tapón

Riscontrando tuttavia surriscaldamento dal motore, verificare che il radiatore sia completamente pieno.

Il controllo del livello nel radiatore si deve eseguire a motore freddo (vedi paragrafo "Controllo livello liquido di raffreddamento").

Se per un qualsiasi motivo dovete operare a motore caldo, fate attenzione e scaricate lentamente la pressione.

Il tappo del radiatore è provvisto di due posizioni di sbloccaggio, la prima serve allo scarico preventivo della pressione.



Aprire il circuito senza attenersi alle istruzioni sopra descritte può causare ustioni all'operatore e a coloro che gli stanno accanto.

However if engine overheating is noticed, check that radiator is completely filled up.

Check of radiator level must be performed with cold engine (See paragraph "Cooling fluid level control").

If for any reason you have to operate on a hot engine, take care to slowly discharge pressure.

The radiator cap is provided of two unlocking positions, the first being for the previous pressure discharge.



Opening the circuit without taking care of above directions could cause scalds to the operator and other people around.

En trouvant toutefois surchauffage du moteur, vérifier que le radiateur soit complètement plein.

Le contrôle du niveau dans le radiateur se doit effectuer à moteur froid (voir paragraphe "Contrôle du niveau du liquide de refroidissement").

Si pour n'importe quel motif vous devez opérer à moteur chaud, faites attention et déchargez lentement la pression.

Le bouchon du radiateur est pourvu de deux position de déblocage, la première peut servir à la décharge préventive de la pression.



Ouvrir le circuit sans donner importance aux instructions cidessus descriptes, peut causer brûlures à l'opérateur et à ceux à côté de lui.

Wird aber Motorüberhitzung aufgewiesen, prüfen, ob der Kühler ganz befüllt ist. Die Prüfung des Flüssigkeitsstandes im Kühler nur bei kaltem Motor vornehmen (siehe Paragraph "Kontrolle des Kuehlfluessigkeitsstandes").

Muß man aus irgendeinem Grund bei warmem Motor intervenieren, den Druck langsam und sorgfältigst ablassen.

Der Kühlerstopfen hat zwei Auslösestellungen: die erste dient zum Vorablass des Druckes.



Die Kreisöffnung ohne Beachtung der obigen Anweisungen kann dem Bedienungsmann und den Nebenstehenden Verbrennungen verursachen.

- A. Livello refrigerante
- B. Tubetto di sfiato

- A. Cooling fluid level
- B. Breather pipe

- A. Niveau fluide réfrigérant
- B. Event

- A. Kühlmittelstand
- B. Entlüftungsrohr

- A. Nivel refrigerante
- B. Tubo de purga

Comprobando sin embargo sobrecalentamiento del motor, controle que el radiador esté completamente lleno.

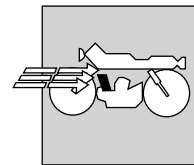
El control del nivel del radiador se debe hacer con motor frío (véase párrafo "Control nivel líquido de enfriamiento"). Si por cualquier motivo Ud. tiene que trabajar con motor caliente, tenga mucho cuidado y descargue lentamente la presión.

El tapón del radiador está provisto de dos posiciones de desbloqueo, la primera sirve para la descarga preventiva de la presión.



Abrir el circuito sin atenerse a las instrucciones dadas más arriba le puede causar ustiones al operador y a los que se encuentran cerca de él.

**RAFFREDDAMENTO MOTORE
ENGINE COOLING SYSTEM
REFROIDISSEMENT MOTEUR
MOTORKUEHLUNG
ENFRIAMIENTO MOTOR**



Circuito di raffreddamento

L'impianto di raffreddamento è del tipo a circolazione forzata con pompa centrifuga situata sul lato sinistro del motore e radiatori a flusso verticale.

E' composto dai seguenti elementi:

1. Tappo di carico
2. Radiatore destro
3. Radiatore sinistro
4. Tubo testa-radiatore destro
5. Tubo testa-radiatore sinistro
6. Tubo radiatori-pompa
7. Coperchio pompa
8. Tubo pompa-cilindro

Cooling system

Of the type with forced circulation by centrifugal pump on the left side of the engine, and two vertical flow radiators.

The cooling circuit includes:

- 1) Filling plug
- 2) Right radiator
- 3) Left radiator
- 4) Head-right radiator
- 5) Head-left radiator
- 6) Radiator pipe-pump
- 7) Pump cover
- 8) Pump pipe-cylinder

Circuit de refroidissement

Le système de refroidissement est du type à circulation forcée avec pompe centrifuge située du côté gauche du moteur et deux radiateurs à flux vertical.

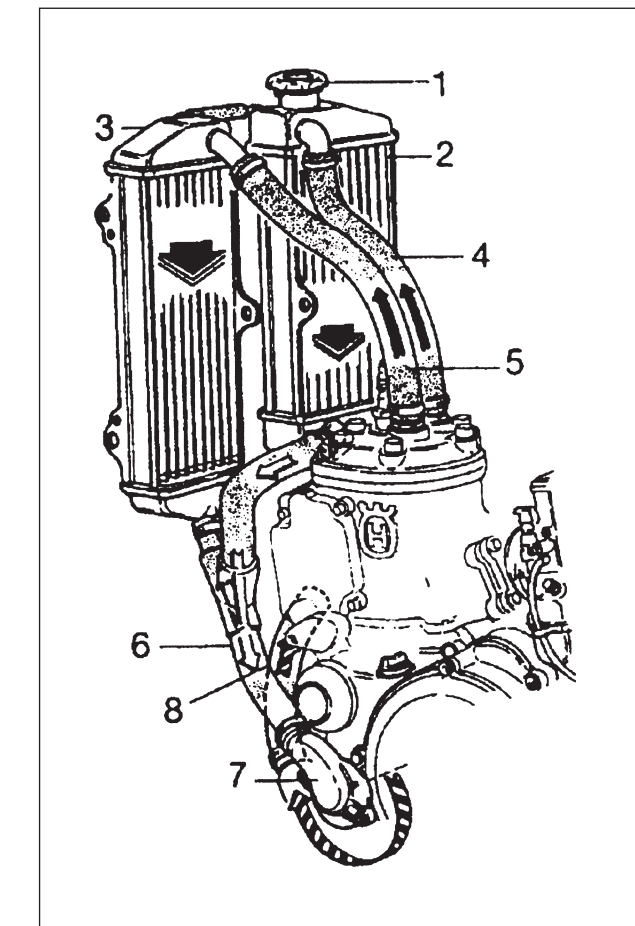
Il se compose des éléments suivants:

- 1) Bouchon de remplissage
- 2) Radiateur droit
- 3) Radiateur gauche
- 4) Tête-radiateur droit
- 5) Tête-radiateur gauche
- 6) Tuyau radiateurs pompe
- 7) Couvercle pompe
- 8) Tuyau pompe-cylindre

Kühlkreislauf

Die Kühlanlage ist des Zwangsumlauf-Typs mit Schleuderpumpe auf der linken Motorseite und zwei Vertikalflußkühlern. Sie besteht aus den folgenden Komponenten:

- 1) Einlaßstopfen
- 2) rechter Kühler
- 3) linker Kühler
- 4) rechter Kühlerkopf
- 5) linker Kühlerkopf
- 6) Pumpen-Kühlerrohr
- 7) Pumpendecke
- 8) Zylinder-Pumpenrohr

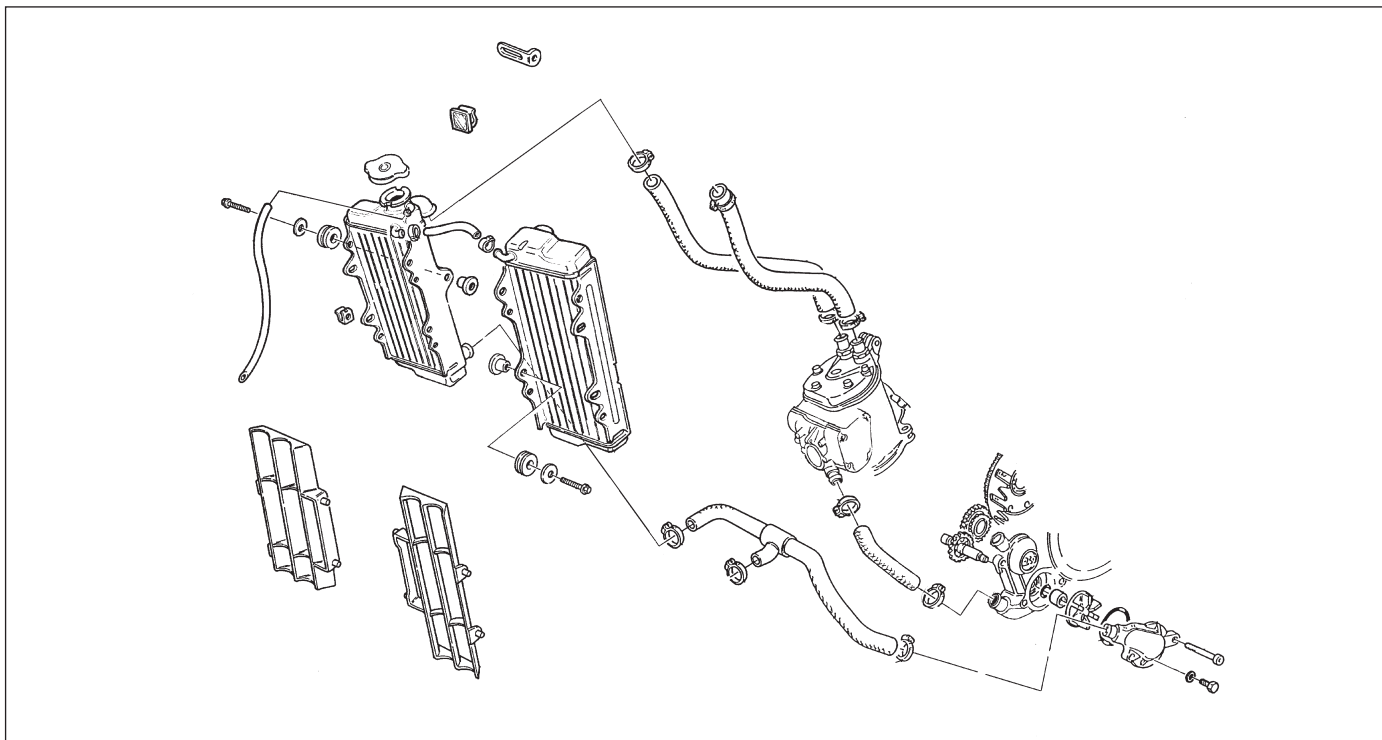
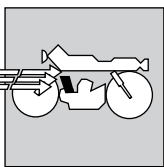


Circuito de enfriamiento

El equipo de enfriamiento es del tipo por circulación forzada con bomba centrifugadora situada en el lado izquierdo del motor y con dos radiadores de flujo vertical. Se compone de los siguientes elementos:

- 1) Tapón de carga
- 2) Radiador derecho
- 3) Radiador izquierdo
- 4) Cabeza - radiador derecho
- 5) Cabeza - radiador izquierdo
- 6) Tubo radiadores-bomba
- 7) Tapa de la bomba
- 8) Tubo bomba-cilindro

**RAFFREDDAMENTO MOTORE
ENGINE COOLING SYSTEM
REFROIDISSEMENT MOTEUR
MOTORKUEHLUNG
ENFRIAMIENTO MOTOR**



Revisione impianto di raffreddamento motore

Riscontrando temperature eccessive del liquido di raffreddamento, controllare la massa radiante. Se sulle alette vi sono ostruzioni al flusso d'aria, foglie, insetti, fango, ecc., si dovrà procedere alla rimozione di tali ostacoli facendo attenzione a non rovinare il radiatore. Se si dovessero riscontrare delle deformazioni è opportuno raddrizzarle ripristinando il passaggio del flusso d'aria. La massa radiante non deve essere intasata o rovinata per più del 20% della sua superficie. Se la superficie rovinata supera questa entità sarà opportuno sostituire il radiatore. Controllare periodicamente i manicotti di collegamento: ciò eviterà perdite di acqua e quindi grippaggi al motore. Se sui tubi si presentano screpolature, rigonfiamenti o indurimenti dovuti ad essiccamento dei manicotti, sarà opportuna la loro sostituzione.

Engine cooling system overhauling

Verifying too high temperatures of cooling fluid, check the radiant mass. Whether on fins are noticed obstructions to the air flux as leaves, bugs, mud etc., carry out removal of these obstructions taking care not to damage radiator. If distortions are noticed, it is advisable to straighten them so restoring the air passage. The radiant mass has not to be clogged or damaged for more than 20% of its surface. If the damaged surface is over this limit, it shall be advisable to replace radiator. Periodically check the connecting sheats, this will avoid water leakages and consequent engine seizures. If pipes show cracks, swellings or hardenings due to sheats desiccation, their replacement shall be advisable.

Revision équipement de refroidissement moteur

Quand on remarque des températures excessives du liquide de refroidissement, vérifier la masse radiante. Si sur les ailettes, il y a des obstructions à l'écoulement d'air, feuilles, insectes, boue, etc., on devra avancer au déplacement de ces obstacles en faisant attention à n'endommager pas le radiateur. Si on devrait vérifier des déformations, il est

nécessaire de les redresser en facilitant le passage du flux d'air. La masse radiante ne doit pas être engorgé ou abîmée pour plus de 20% de sa surface. Si la surface abîmée supère cette entité il sera nécessaire de remplacer le radiateur. Vérifier souvent les manchons d'assemblage, cela évitera des pertes d'eau et donc des grippages du moteur. Si sur les tuyauteries il y a des crevasses, des foissenements ou des durcissements causés par séchage des manchons, il sera nécessaire les remplacer.

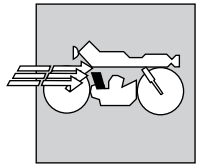
Ueberholung der Motorkühlanlage

Stellt man zu hohen Temperaturen der Kühlflüssigkeit fest, dann ist der Kühlerblock nachzuprüfen. Falls Schlamm, Blätter, Inskte usw. den Luftzufluss verstopfen, dann muß man diese Hindernisse entfernen und dabei beachten, daß der Kühler nicht beschädigt wird. Eventuelle Verformungen sind zu berichtigen: so wird der Luftzufluss wiederhergestellt. Die Strahlungs Oberfläche darf nicht über 20% verstopft oder beschädigt werden, sonst wird es empfohlen, den Kühler auszuwechseln. Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen, um Wasserleck und Motorfressen zu vermeiden. Falls Rissigkeiten, Verhärtung, Schwellung wegen Muffenaustrocknung an den Schläuchen vorhanden sind, dann sind, die Letzten auszuwechseln.

Revisión instalación de enfriamiento motor

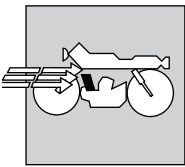
Notando temperaturas excesivas del liquido de enfriamiento, controle la masa radiante. Si en las aletas hay obstrucciones del flujo de aire, hojas, insectos, barro, etc., hay que proceder a la remoción e dichos obstáculos teniendo cuidado a fin de no dañar el radiador. Si se encontraran deformaciones es oportuno enderezarlas restableciendo el paso del flujo de aire. La masa radiante no debe estar obstruida o dañada en más del 20% de su superficie. Si la superficie deteriorada supera esta entidad, es conveniente substituir el radiador. Controle periódicamente los manguitos de conexión: esto evitará pérdidas de agua y por tanto agarrotamientos del motor. Si en los tubos se presentaran grietas, hinchazones o endurecimientos debidos a que los manguitos están resecos, es conveniente substituirlos.

**VALVOLA DI SCARICO H.T.S.
H.T.S. EXHAUST VALVE
SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT H.T.S.
H.T.S. ABLASSVENTIL
VALVULA DE DESCARGA H.T.S.**



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección





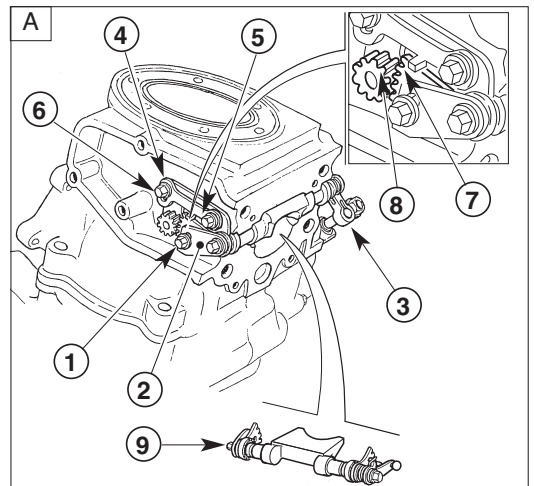
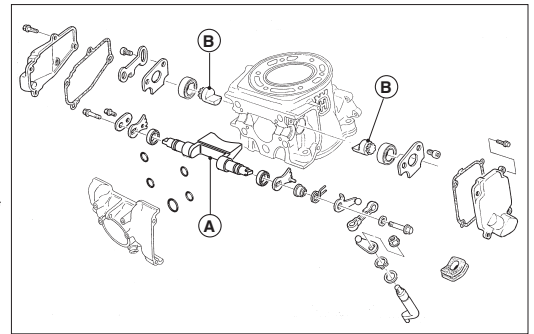
VALVOLA DI SCARICO H.T.S. H.T.S. EXHAUST VALVE SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT H.T.S. H.T.S. ABLASSVENTIL VALVULA DE DESCARGA H.T.S.

VALVOLA DI SCARICO "H.T.S."

Il cilindro è provvisto di una valvola centrale (A) collegata a due valvole laterali (B) sui "boosters" mediante ingranaggi. Questo sistema è comandato da un regolatore centrifugo, posto sulla sinistra del motore, che provoca l'apertura delle valvole ad un regime di circa 6200 giri /1'; in tal modo si ottiene un'ottimizzazione del rendimento del motore anche agli alti regimi.

La corsa della valvola centrale è regolata, in chiusura, da una piastrina fissata sulla cremagliera ed in apertura da un'altra piastrina fissata in prossimità del "booster". Per effettuare la regolazione, è necessario rimuovere la testa cilindro, il tubo di scarico ed i coperchi distribuzione procedendo come descritto di seguito.

- **Regolazione in chiusura della valvola centrale (Figg. A, B, C):** Allentare la vite (1) (Fig. A) e regolare la posizione della valvola in modo che la distanza tra piano appoggio testa e profilo inferiore della valvola sia di 50,5 mm (Fig. B) dopodiché bloccare la vite (1). Togliere il gruppo valvola (9) (Fig. A) rimuovendolo dall'astina (3) ed orientare le due valvole laterali in posizione "tutto aperto" (vedi fig.C). Facendo attenzione a non muovere le due valvole laterali, rimontare il gruppo valvola (9) in posizione " tutto aperto". Mantenedo il sistema sempre in posizione "tutto aperto" procedere alla
- **Regolazione in apertura (allineando la valvola laterale con il condotto relativo come da figura C) della valvola centrale (Figg. A, C):** allentare la vite (6) e portare la piastrina (4) in battuta sulla cremagliera (5) serrando poi la vite (6). Ruotare infine la valvola centrale e verificare che i riferimenti (7) sulle cremagliere e quelli (8) sulle valvole laterali risultino allineati.



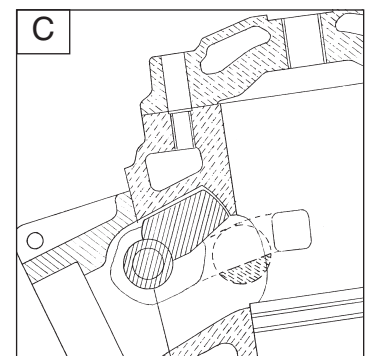
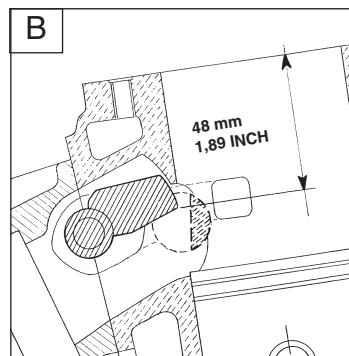
EXHAUST VALVES "H.T.S."

The cylinder features a central valve (A), connected to two side valves (B) on the "Booster" by means of gears. This system is driven by a centrifugal regulator placed on the left of the engine. The regulator opens the valves when the engine turns at approx. 6,200 rpm.

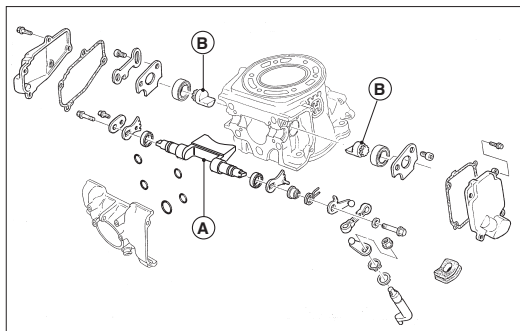
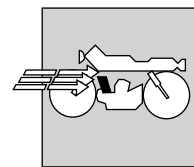
In this way a high engine output is obtained even when the engine is revved up. When closing, the central valve stroke is adjusted by a plate fastened to the rack, and when opening, the stroke is adjusted by another plate fastened near the "Booster". To adjust the stroke, remove the cylinder head, the exhaust pipe and the timing covers as described here.

- **Adjusting the central valve when closing (fig. A, B and C).** Loosen screw (1) (fig.A) and adjust the valve position in a way that the clearance between the face where the head rests and the valve lower profile is 50.5 mm (fig.B); then tighten screw (1).
- Remove valve unit (9) (fig.a), from rod (3), and set the two side valves on "full open" position (see fig. "c"), taking care that the two side valves are not moved. Reassemble the valve unit (9) in "full open" position, moved, keeping always the whole system in "full open" position, then proceed to:
- **Adjust the central valve when opening (figs. "a" and "c") :** Loosen screw (6) and press the plate (4) so as it beats against rack (5); then tighten screw (6). Turn the central valve and check that benchmarks (7) on the racks and those on the side valves (8), are drawn up.

- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Vite fiss. piastrina 2. Piastrina regolazione in chiusura 3. Astina comando valvola 4. Piastrina regolazione in apertura 5. Cremagliera 6. Vite fiss. piastrina 7. Riferimento cremagliera 8. Riferimento valvola laterale 9. Gruppo valvola centrale | <ol style="list-style-type: none"> 1. Vis de fixation plaque 2. Plaque de réglage dans la phase de fermeture 3. Tige de commande soupape 4. Plaque de réglage dans la phase d'ouverture 5. Crémaillère 6. Vis de fixation plaque 7. Référence crémaillère 8. Référence soupape latérale 9. Unité centrale soupape |
|--|--|
-
- | | |
|--|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Plate fastening screw 2. Adjusting plate in the closing phase 3. Valve control rod 4. Adjusting plate in the opening phase 5. Rack 6. Plate fastening screw 7. Reference for the rack 8. Reference for side valve 9. Central valve unit | <ol style="list-style-type: none"> 1. Befestigungsschraube Plättchen 2. Einstellplättchen beim Schliessen 3. Ventilbedienstab 4. Einstellplättchen beim Öffnen 5. Zahnstange 6. Befestigungsschraube Plättchen 7. Bezug für Zahnstange 8. Bezug für Ventil 9. Zentraler Ventilggregat |
|--|--|
-
- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Tornillo sujecion plaquita 2. Plaquita regulacion en cierre 3. Varilla mando valvula 4. Plaquita regulacion en apertura 5. Cremallera 6. Tornillo sujecion plaquita 7. Referencia cremallera 8. Referencia valvula lateral 9. Grupo valvula central |
|--|



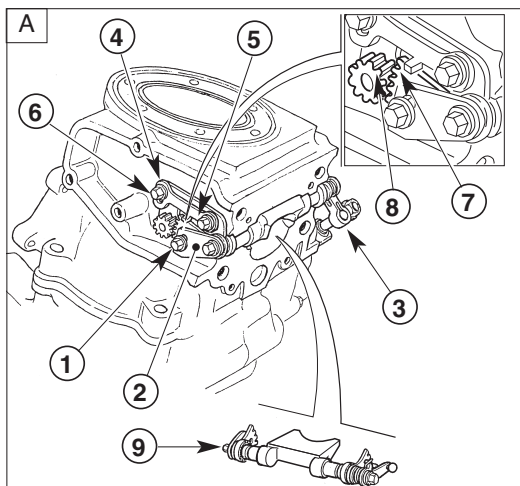
**VALVOLA DI SCARICO H.T.S.
H.T.S. EXHAUST VALVE
SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT H.T.S.
H.T.S. ABLASSVENTIL
VALVULA DE DESCARGA H.T.S.**



SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT "H.T.S."

Le cylindre est muni d'une soupape centrale (A) connectée à deux soupapes latérales (B) sur les "Booster" au moyen d'engrenages. Ce système est commandé par un régulateur centrifuge, placé à gauche du moteur, qui sert à ouvrir les soupapes à un régime d'environ 6.200 tours/minute. On obtient de cette façon un haut rendement du moteur, même aux hauts régimes.

Dans la phase de fermeture, la course de la soupape centrale est réglée par une plaque fixée à la crémaillère; et dans la phase d'ouverture, par une autre plaque fixée à proximité du "Booster". Pour régler cette course, ôter d'abord la tête cylindre, le tuyau d'échappement et les couvercles de la distribution en suivant les instruction.



- **Réglage de la soupape centrale dans la phase de fermeture (fig. "A", "B" et "C").** Desserrer la vis (1) (fig.A) et régler la position de la soupape de façon à avoir une distance de 50,5 mms (fig.6) entre le plan d'appui tête et le profil inférieur de la soupape. Ensuite, bloquer la vis (1); ôter le groupe soupape (9) (fig.2) de la tige (3) et placer les deux soupapes latérales dans la position "tout ouvert", (voir la fig."c"). En s'assurant que les deux soupapes latérales ne bougent pas, remonter le groupe soupapes (9) à la position "tout ouvert". Maintenir le système toujours dans la position "tout ouvert" et procéder au:

- **Réglage de la soupape centrale dans la phase d'ouverture (fig."a" et "c").**

Desserrer la vis (6) et porter la plaque (4) contre la crémaillère (5) en serrant la vis (6). Tourner la soupape centrale et contrôler que les références (7) sur les crémaillères et les références (8) sur les soupapes latérales soient alignées.

ABLASSVENTIL "H.T.S."

Der Zylinder ist mit einem Zentralventil (A) versehen, das an zwei Seitenventile (B) auf den "Boosters" mittels Zahnrad angeschlossen ist. Dieses System wird von einem Fliehkraftregler, links des Motors, gesteuert, der die Öffnung der Ventile bei einer Drehzahl von 6.200 Umdrehg./Min. bewirkt. Auf diese Weise wird die Optimierung der Motorleistung, auch bei höheren Drehzahlen, erreicht.

Der Hub des Zentralventils wird beim Schließen durch eine kleine Platte, die auf der Regelstange befestigt ist, und bei der Öffnung durch eine andere, in der Nähe des "Boosters" befestigten kleinen Platte, eingestellt.

Zur Durchführung der Einstellung ist es erforderlich, den Zylinderkopf, das Auspuffrohr und die Verteilerdeckel abzunehmen.

- **Einstellung des Zentralventils beim Schließen (Abb. „A“, „B“ und „C“)**

Die Schraube (1) Abb. a) lösen und die Ventilposition derart einstellen, daß der Abstand zwischen der Kopfauflagefläche und dem untereren Ventilprofil 50,5mm (Abb. b) ist. Danach die Schraube (1) anziehen - die Ventilgruppe (9) Abb. a durch Abziehen von der Stange (3) abnehmen und die beiden Seitenventile in "vollständig geöffneter" Position (siehe Abb. c) ausrichten, unter Beachtung, daß die beiden Seitenventile nicht bewegt werden.

Die Ventilgruppe (9) in der "vollständig geöffneten" Position wieder einbauen. Das System ständig in "vollständig geöffneten" Position halten und die

- **Einstellung bei Öffnung des Zentralventils (Abb. „a“ und „c“) durchführen.**

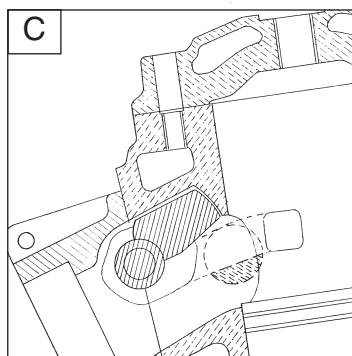
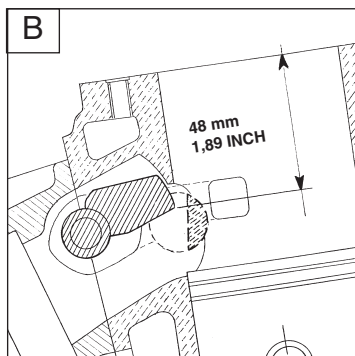
Die Schraube (6) lösen und die kleine Platte (4) in Anschlag auf die Regelstange (5) bringen. Dann die Schraube (6) anziehen, das Zentralventil drehen und überprüfen, daß die Referenzen (7) auf den Regelstangen mit denen (8) auf den Seitenventilen ausgerichtet sind.

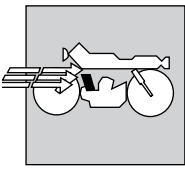
1. Vite fiss. piastrina
2. Piastrina regolazione in chiusura
3. Astina comando valvola
4. Piastrina regolazione in apertura
5. Cremagliera
6. Vite fiss. piastrina
7. Riferimento cremagliera
8. Riferimento valvola laterale
9. Gruppo valvola centrale

1. Vis de fixation plaque
2. Plaque de réglage dans la phase de fermeture
3. Tige de commande soupape
4. Plaque de réglage dans la phase d'ouverture
5. Crémaillère
6. Vis de fixation plaque
7. Référence crémaillère
8. Référence soupape latérale
9. Unité centrale soupape

1. Befestigungsschraube Plättchen
2. Einstellplättchen beim Schliessen
3. Ventilbedienstab
4. Einstellplättchen beim Öffnen
5. Zahnstange
6. Befestigungsschraube Plättchen
7. Bezug für Zahnstange
8. Bezug für Ventil
9. Zentraler Ventilgregat

1. Tornillo sujecion plaquita
2. Plaquita regulacion en cierre
3. Varilla mando valvula
4. Plaquita regulacion en apertura
5. Cremallera
6. Tornillo sujecion plaquita
7. Referencia cremallera
8. Referencia valvula lateral
9. Grupo valvula central





**VALVOLA DI SCARICO H.T.S.
H.T.S. EXHAUST VALVE
SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT H.T.S.
H.T.S. ABLASSVENTIL
VALVULA DE DESCARGA H.T.S.**

VÁLVULAS DE ESCAPE "H.T.S."

El cilindro tiene un válvula central (A) enlazada con dos válvulas laterales (B) en los "boosters". Este sistema está controlado, mediante engranajes, por un regulador centrífugo, situado a la izquierda del motor, que provoca la apertura de las válvulas a un régimen de aproximadamente 6.200 r.p.m.; de esta manera, se obtiene la optimización del rendimiento del motor también a altas velocidades. La carrera de la válvula central está regulada, en cierre, por una plaquita asegurada a la cremallera y, en apertura, por otra plaquita asegurada en las cercanías del "booster". Para efectuar el ajuste, es preciso retirar la culata del cilindro, el tubo de escape y las tapas de las distribuciones.

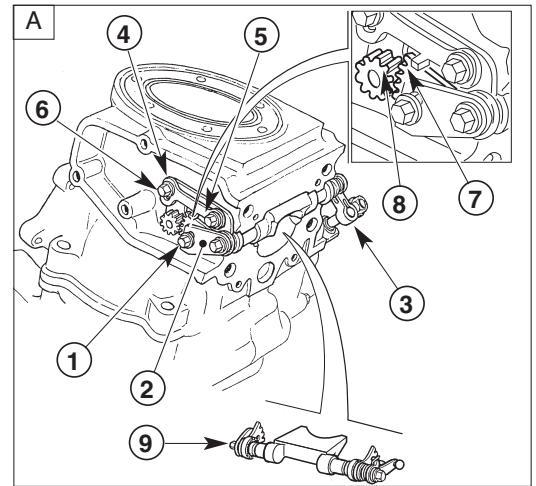
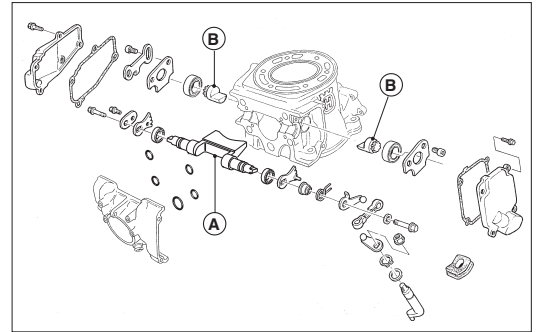
- Regulacion en cierre de la válvula central (Fig. "A", "B" y "C")

Aflojar el tornillo (1) Fig.a) y ajustar la posición de la válvula de manera que la distancia entre el plano de apoyo de la culata y el perfil inferior de la válvula sea de 50,5 mm (Fig. B). Seguidamente bloquear el tornillo (1). Retirar el grupo válvula (9) Fig.a) quitándolo de la varilla (3) y orientar las dos válvulas laterales en la posición "todo abierto" (ver Fig. C).

Procurando no mover las dos válvulas laterales, volver a montar el grupo válvula (9) en la posición "todo abierto". Manteniendo el sistema siempre en la posición "todo abierto", proceder con la

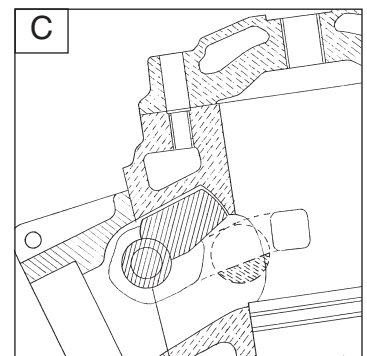
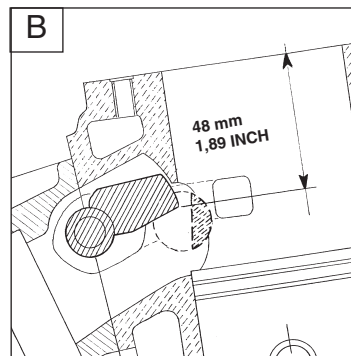
- Regulacion en apertura de la válvula central (Fig. "A" y "C")

Aflojar el tornillo (6) y llevar la plaquita (4) a tope sobre la cremallera (5). Seguidamente apretar el tornillo (6) y girar por último la válvula central. Verificar que las referencias (7) en las cremalleras y aquellas (8) en las válvulas laterales queden alineadas.

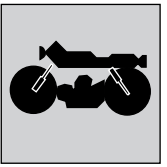


- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1. Vite fiss. piastrina | 1. Vis de fixation plaque |
| 2. Piastrina regolazione in chiusura | 2. Plaque de réglage dans la phase de fermeture |
| 3. Astina comando valvola | 3. Tige de commande soupape |
| 4. Piastrina regolazione in apertura | 4. Plaque de réglage dans la phase d'ouverture |
| 5. Cremagliera | 5. Crémaillère |
| 6. Vite fiss. piastrina | 6. Vis de fixation plaque |
| 7. Riferimento cremagliera | 7. Référence crémaillère |
| 8. Riferimento valvola laterale | 8. Référence soupape latérale |
| 9. Gruppo valvola centrale | 9. Unité centrale soupape |
-
- | | |
|---|--|
| 1. Plate fastening screw | 1. Befestigungsschraube Plättchen |
| 2. Adjusting plate in the closing phase | 2. Einstellplättchen beim Schliessen phase |
| 3. Valve control rod | 3. Ventilbedienstab |
| 4. Adjusting plate in the opening phase | 4. Einstellplättchen beim Öffnen |
| 5. Rack | 5. Zahnstange |
| 6. Plate fastening screw | 6. Befestigungsschraube Plättchen |
| 7. Reference for the rack | 7. Bezug für Zahnstange |
| 8. Reference for side valve | 8. Bezug für Ventil |
| 9. Central valve unit | 9. Zentraler Ventilggregat |

- | |
|------------------------------------|
| 1. Tornillo sujecion plaquita |
| 2. Plaquita regulacion en cierre |
| 3. Varilla mando valvula |
| 4. Plaquita regulacion en apertura |
| 5. Cremallera |
| 6. Tornillo sujecion plaquita |
| 7. Referencia cremallera |
| 8. Referencia valvula lateral |
| 9. Grupo valvula central |



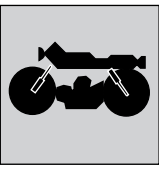
**PARTI OPTIONAL
OPTIONAL PARTS LIST
ELEMENTS EN OPTION
EXTRE-TEILE
PARTES OPCIONALES**



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

P





**PARTI OPTIONAL
OPTIONAL PARTS LIST
ELEMENTS EN OPTION
EXTRE-TEILE
PARTES OPCIONALES**

PARTI OPTIONAL

Pos.	N. Codice	DENOMINAZIONE	MODELLI
1*	8A0096837	CORONA DENTATA Z=47 (1)	WR 250-WR 300
	8B0096837	CORONA DENTATA Z=48 (1)	WR 300
	8C0096837	CORONA DENTATA Z=49 (1)	WR 250-WR 300
	8D0096837	CORONA DENTATA Z=50 (1)	WR 250-WR 300
2*	800063829	PIGNONE USCITA CAMBIO Z=14 (1)	WR 250-WR 300
	800063830	PIGNONE USCITA CAMBIO Z=15 (1)	WR 250-WR 300
3*	8000B1641	ASS.PORTATARGA RACING (1)	WR 250-WR 300
4	800094853	KIT GUARNIZIONI MOTORE (1)	WR 250-WR 300
5	800099893	KIT ANELLI TENUTA MOTORE (1)	WR 250-WR 300
6	8000H0076	MOLLA AMMORTIZZATORE (K=5,6 Kg/mm) (1)	WR 250-WR 300
7*	8B00A0144	TUBO DI SCARICO (1)	WR 250
	8000H0678	TUBO DI SCARICO (1)	WR 300
8*	800092788	MANICOTTO SILENZIATORE (1)	WR 250-WR 300
9*	8000H1011	KIT CARBURATORE (1)	WR 250
	8000H1013	KIT CARBURATORE (1)	WR 300
10*	8000H1012	KIT GETTI CARBURATORE (1)	WR 250
	8000H1014	KIT GETTI CARBURATORE (1)	WR 300

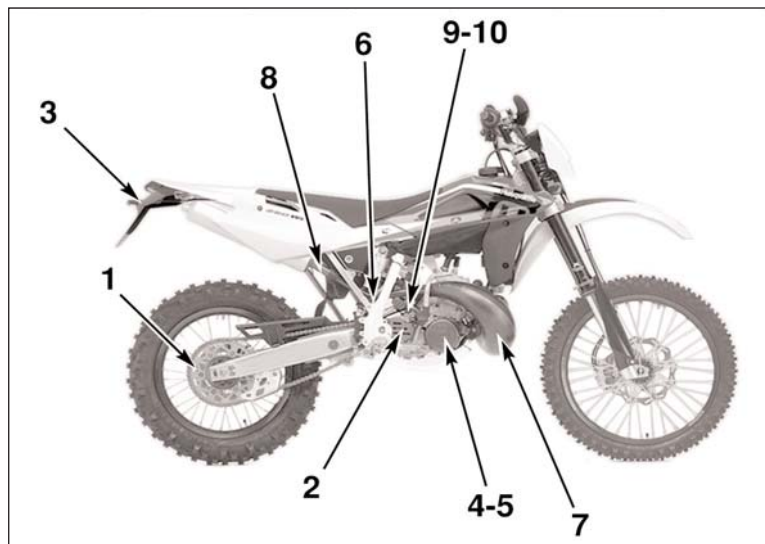
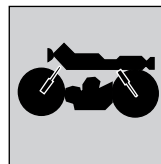
OPTIONAL PARTS LIST

Pos.	N. Codice	NAME	MODELS
1*	8A0096837	REAR SPROCKET Z=47 (1)	WR 250-WR 300
	8B0096837	REAR SPROCKET Z=48 (1)	WR 300
	8C0096837	REAR SPROCKET Z=49 (1)	WR 250-WR 300
	8D0096837	REAR SPROCKET Z=50 (1)	WR 250-WR 300
2*	800063829	DRIVE SPROCKET Z=14 (1)	WR 250-WR 300
	800063830	DRIVE SPROCKET Z=15 (1)	WR 250-WR 300
3*	8000B1641	LICENCE PLATE HOLDER KIT RACING (1)	WR 250-WR 300
4	800094853	ENGINE GASKET KIT (1)	WR 250-WR 300
5	800099893	ENGINE SEALS KIT (1)	WR 250-WR 300
6	8000H0076	REAR SHOCK ABS. SP RING (K=5,6 Kg/mm) (1)	WR 250-WR 300
7*	8B00A0144	EXHAUST PIPE (1)	WR 250
	8000H0678	EXHAUST PIPE (1)	WR 300
8*	800092788	SILENCER SLEEVE (1)	WR 250-WR 300
9*	8000H1011	CARBURETOR KIT (1)	WR 250
	8000H1013	CARBURETOR KIT (1)	WR 300
10*	8000H1012	CARBURETOR JETS KIT (1)	WR 250
	8000H1014	CARBURETOR JETS KIT (1)	WR 300

ELEMENTS EN OPTION

Pos.	Nr. Code	DESIGNATION	MODELES
1*	8A0096837	COURONNE DENTEE Z=47 (1)	WR 250-WR 300
	8B0096837	COURONNE DENTEE Z=48 (1)	WR 300
	8C0096837	COURONNE DENTEE Z=49 (1)	WR 250-WR 300
	8D0096837	COURONNE DENTEE Z=50 (1)	WR 250-WR 300
2*	800063829	PIGNONE SORTIE CHANGEMENT Z=14 (1)	WR 250-WR 300
	800063830	PIGNONE SORTIE CHANGEMENT Z=15 (1)	WR 250-WR 300
3*	8000B1641	KIT PORTEBALAI RACING (1)	WR 250-WR 300
4	800094853	GROUPE JOINTS MOTEUR (1)	WR 250-WR 300
5	800099893	GROUPE BAGUES MOTEUR (1)	WR 250-WR 300
6	8000H0076	RESSORT AMORTISSEUR (K=5,6 Kg/mm) (1)	WR 250-WR 300
7*	8B00A0144	TUYAU ECHAPPEMENT (1)	WR 250
	8000H0678	TUYAU ECHAPPEMENT (1)	WR 300
8*	800092788	MANCHON SILENCIEUX (1)	WR 250-WR 300
9*	8000H1011	JEU CARBURATEUR (1)	WR 250
	8000H1013	JEU CARBURATEUR (1)	WR 300
10*	8000H1012	JEU JETS CARBURATEUR (1)	WR 250
	8000H1014	JEU JETS CARBURATEUR (1)	WR 300

**PARTI OPTIONAL
OPTIONAL PARTS LIST
ELEMENTS EN OPTION
EXTRE-TEILE
PARTES OPCIONALES**



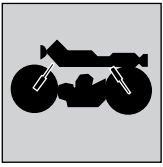
EXTRA TEILE

Pos.	Code Nr.	BESCHREIBUNG	MODELLEN
1*	8A0096837	HINTERER KRANZ Z=47 (1)	WR 250 WR 300
	8B0096837	HINTERER KRANZ Z=48 (1)	WR 300
	8C0096837	HINTERER KRANZ Z=49 (1)	WR 250 WR 300
	8D0096837	HINTERER KRANZ Z=50 (1)	WR 250 WR 300
2*	800063829	GETRIEBEZAHNRAD Z=14 (1)	WR 250 WR 300
	800063830	GETRIEBEZAHNRAD Z=15 (1)	WR 250 WR 300
3*	8000B1641	BAUSATZ SCHILDTRÄGER RACING (1)	WR 250 WR 300
4	800094853	BAUSATZ MOTORDICHTUNGEN (1)	WR 250 WR 300
5	800099893	BAUSATZ MOTORDICHRINGEN (1)	WR 250 WR 300
6	8000H0076	STOßDÄMPFERFEDER (K=5,6 Kg/mm) (1)	WR 250 WR 300
7*	8B00A0144	KRUMMER (1)	WR 250
	8000H0678	KRUMMER (1)	WR 300
8*	800092788	ACHERDEMPEMUF (1)	WR 250 WR 300
9*	8000H1011	VERGASER KIT (1)	WR 250
	8000H1013	VERGASER KIT (1)	WR 300
10*	8000H1012	REPARATURSATZ VERGASERSDÜSEN (1)	WR 250
	8000H1014	REPARATURSATZ VERGASERSDÜSEN (1)	WR 300

PARTES OPCIONALES

Pos.	N. Codigo	DENOMINACION	MODELOS
1*	8A0096837	CORONA TRASERA Z=47 (1)	WR 250 WR 300
	8B0096837	CORONA TRASERA Z=48 (1)	WR 300
	8C0096837	CORONA TRASERA Z=49 (1)	WR 250 WR 300
	8D0096837	CORONA TRASERA Z=50 (1)	WR 250 WR 300
2*	800063829	PIÑÓN SALIDA CAMBIO Z=14 (1)	WR 250 WR 300
	800063830	PIÑÓN SALIDA CAMBIO Z=15 (1)	WR 250 WR 300
3*	8000B1641	CONJUNTO PORTAMATRICULA RACING (1)	WR 250 WR 300
4	800094853	KIT GUARNICIONES MOTOR (1)	WR 250 WR 300
5	800099893	KIT ANILLOS MOTOR (1)	WR 250 WR 300
6	8000H0076	MUELLE AMORTIGUADOR (K=5,6 Kg/mm) (1)	WR 250 WR 300
7*	8B00A0144	TUBO DE ESCAPE (1)	WR 250
	8000H0678	TUBO DE ESCAPE (1)	WR 300
8*	800092788	MANGUITO SILENCIADOR (1)	WR 250 WR 300
9*	8000H1011	KIT CARBURADOR (1)	WR 250
	8000H1013	KIT CARBURADOR (1)	WR 300
10*	8000H1012	JUEGO LANZIAMENTOS CARBURADOR (1)	WR 250
	8000H1014	JUEGO LANZIAMENTOS CARBURADOR (1)	WR 300

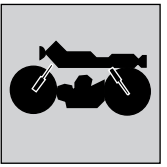




**PARTI OPTIONAL
OPTIONAL PARTS LIST
ELEMENTS EN OPTION
EXTRE-TEILE
PARTES OPCIONALES**

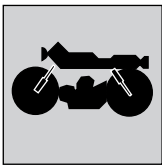


WR 250 - 300 PER USO AGONISTICO (MOTORE A PIENA POTENZA)
WR 250 - 300 RACING USE (with FULL POWER ENGINE)
WR 250 - 300 POUR USAGE SPORTIF (MOTEUR AVEC LA PLEINE PUISSANCE)
WR 250 - 300 "RACING" MOTORRAD (mit VOLLEM MACHT-MOTOR)
WR 250 - 300 PARA USO AGONÍSTICO (MOTOR A LLENA POTENCIA)



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección





WR 250 - 300 PER USO AGONISTICO (MOTORE A PIENA POTENZA)
WR 250 - 300 RACING USE (with FULL POWER ENGINE)
WR 250 - 300 POUR USAGE SPORTIF (MOTEUR AVEC LA PLEINE PUISSANCE)
WR 250 - 300 "RACING" MOTORRAD (mit VOLLEM MACHT-MOTOR)
WR 250 - 300 PARA USO AGONISTICO (MOTOR A LLENA POTENCIA)

ISTRUZIONI DI MONTAGGIO DEI KIT PER CARBURATORE "MIKUNI" TMX 38
(SOLO PER USO AGONISTICO: MOTORI A PIENA POTENZA)

Procedere nel modo seguente: togliere la sella, il serbatoio carburante (vedi pagg. E.4-E.5) e, sul lato destro, il serbatoio del fluido freno posteriore. Togliere la fascetta che blocca sul trave superiore del telaio i cavi comando carburatore. Allentare le fascette che fissano il carburatore alla scatola filtro ed al cilindro. Mettere una bacinella sotto il carburatore, rimuovere le due viti (1), il coperchio (2) ed il gruppo valvola gas. Per eliminare il carburante, ruotare il carburatore e togliere il tappo inferiore (3) della vaschetta (5). Rimuovere le viti (4) e la vaschetta (5). A questo punto è possibile effettuare le seguenti operazioni di sostituzione:

A) LATO INFERIORE DEL CARBURATORE

Sostituire il getto del minimo (6) (da #17,5 a #40 per 250 o 45 per 300), il getto del massimo (8) (da #380 a #430) ed il getto aria starter (7) (da #50 a #80).

B) LATO SUPERIORE DEL CARBURATORE

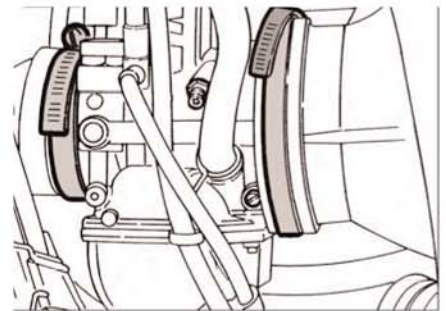
Rimuovere il distanziale (9), sostituire la valvola gas (10) (da #5.0 a #4.0), lo spillo conico (11) (da J8-6CFY05-74 a J8-6BFY43-74 per 250 o J8-6GAY69-74 per 300) e fissarlo alla 3a tacca. Rimontare le parti precedentemente rimosse operando inversamente rispetto allo smontaggio.

C) Rimuovere il dispositivo aria secondaria (12) (*) e sostituire il tubo di scarico con quello in dotazione (vedi pag. E.6).

(*): da eliminare

Il kit si compone di (vedi figura):

- 6- Getto del minimo: 35, 40, 45 (250)
- 6- Getto del minimo: 40, 45, 50 (300)
- 7- Getto aria starter: 80
- 8- Getto del massimo: 420,430,440
- 10- Valvola gas: 4.0
- 11- Spillo conico: J8-6BFY43-74 (250)
- 11- Spillo conico: J8-6GAY69-74 (300)



KIT ASSEMBLING INSTRUCTIONS ON "MIKUNI" TMX 38 CARBURETOR
(RACING USE ONLY: FULL POWER ENGINES)

Proceed as follows: remove the seat, the fuel tank (see page E.4-E.5) and, on R.H. side, the rear brake fluid tank. Remove the clamp that fastens the carburetor control cables on the upper beam of the frame. Loosen the carburetor fastening clamps on air filter box and cylinder. Place a vessel under the carburetor, remove the screws (1), the cover (2) and the throttle valve assembly. In order to drain the fuel, rotate the carburetor and remove the lower plug (3) of the float chamber (5). Remove the screws (4) and the float chamber (5). Now it is possible to operate as follows:

A) CARBURETOR LOWER SIDE

Replace the idle jet (6) (from #17,5 to #40 for 250 or 45 for 300), the main jet (8) (from #380 to #430) and the starter air jet (7) (from #50 to #80).

B) CARBURETOR UPPER SIDE

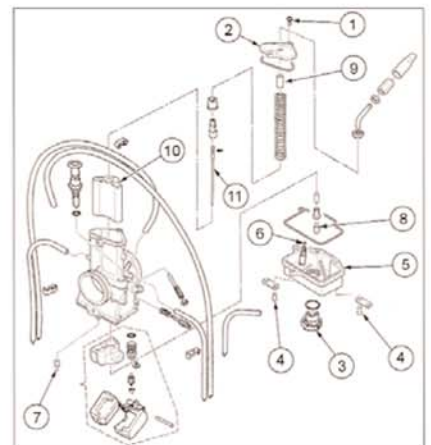
Remove the spacer (9), replace the throttle valve (10) (from #5.0 to #4.0), the metering pin (11) (from J8-6CFY05-74 to J8-6BFY43-74 for 250 or J8-6GAY69-74 for 300) then lock it at the 3rd notch. Reassemble the previously removed parts in the reverse order that was shown for disassembly.

C) Remove the secondary air valve hose (12) (*) and replace the exhaust pipe with the one that is supplied with the kit (see page E.6).

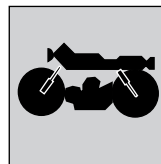
(*): to be eliminated

The kit consists of (see picture):

- 6- Idle jet: 35, 40, 45 (250)
- 6- Idle jet: 40, 45, 50 (300)
- 7- Starter air jet: 80
- 8- Main jet: 420,430,440
- 10- Throttle valve: 4.0
- 11- Metering pin: J8-6BFY43-74 (250)
- 11- Metering pin: J8-6GAY69-74 (300)



WR 250 - 300 PER USO AGONISTICO (MOTORE A PIENA POTENZA)
WR 250 - 300 RACING USE (with FULL POWER ENGINE)
WR 250 - 300 POUR USAGE SPORTIF (MOTEUR AVEC LA PLEINE PUISSANCE)
WR 250 - 300 "RACING" MOTORRAD (mit VOLLEM MACHT-MOTOR)
WR 250 - 300 PARA USO AGONISTICO (MOTOR A LLENA POTENCIA)



INSTRUCTIONS D'ASSEMBLAGE DU «KIT» POUR CARBURATEUR "MIKUNI" TMX 38 (UNIQUEMENT POUR USAGE SPORTIF, MOTEURS AVEC PLEINE PUISSANCE)

Opérer de la manière suivante: enlever la selle, le réservoir carburant (voir pages E.4-E.5) et enlever, sur le côté droit, le réservoir du fluide frein arrière. Enlever le collier qui bloque sur la poutre supérieure du cadre les câbles de commande du carburateur. Desserrer les colliers qui fixent le carburateur à la boîte filtre air et au cylindre. Mettre un bassin sous le carburateur, enlever les deux vis (1), le couvercle (2) et le groupe soupape gaz. Pour éliminer le carburant, tourner le carburateur et enlever le bouchon inférieur (3) du cuvette (5). Enlever les vis (4) et le cuvette (5). A ce point il est possible d'effectuer les suivantes opérations de substitution:

A) ZONE INFÉRIEURE DU CARBURATEUR

Remplacer le gicleur du ralenti (6) (de #17,5 à 40 pour 250 ou 45 pour 300), le gicleur principal (8) (de #380 à #430) et le gicleur air démarrage (7) (de #50 à #80).

B) ZONE SUPÉRIEURE DU CARBURATEUR

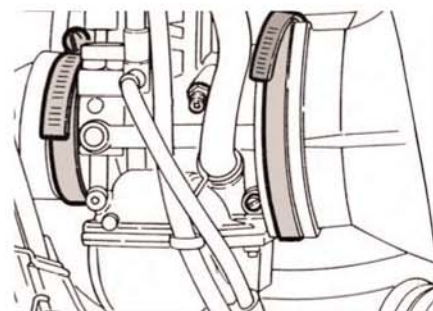
Enlever l'entretoise (9), remplacer le soupape de gaz (10) (de #5.0 à #4.0), l'aiguille conique (11) (de J8-6CFY05-74 à J8-6BFY43-74 pour 250 ou J8-6GAY69-74 pour 300) et le fixer à la 3eme encoche. Remonter les parties précédemment enlevées en opérant inversement respect au démontage.

C) Ôter la soupape air secondaire (12) (*) et remplacer le tuyau d'échappement avec cet achalandé avec le kit (voir page E.6).

(*): à éliminer

Le kit est composé de (voir figure):

- 6- Gicleur du ralenti: 35, 40, 45 (250)
- 6- Gicleur du ralenti: 40, 45, 50 (300)
- 7- Gicleur air démarrage: 80
- 8- Gicleur principal: 420,430,440
- 10- Soupape de gaz: 4.0
- 11- Aiguille conique: J8-6BFY43-74 (250)
- 11- Aiguille conique: J8-6GAY69-74 (300)
- 11- Kon. Nadel: J8-6GAY69-74 (300)



PANWEISUNGEN FÜR VERGASER"KIT" ZUSAMMENSETZEND (FÜR „RACING GEBRAUCH“ NUR, mit VOLLEM MACHT-MOTOR)

Operieren Sie wie folgt: Ziehen Sie den Sattel, der Brennstofftank (Siehe Seiten E.4-E.5) und, auf R.H.-Seite, der hinter Bremsflüssigkeitstank. Ziehen Sie um: die Klammer, die die Vergaserkontrolle befestigt, telegraphiert auf den oberen Balken des Rahmens. Lockern Sie die Klammern, die den Vergaser an Luftfilterkiste und Zylinder festmachen. Setzen Sie unter den Vergaser ein Gefäß, ziehen Sie dann die Schrauben (1), die Decke (2) und das Gasschieber um. Um den Brennstoff zu entwässern, den Vergaser zu drehen und den niedrigeren Stecker (3) der Schwimmergehäuse (5) zu entfernen. Die Schrauben (4) und der Schwimmergehäuse (5) abnehmen. Jetzt ist es möglich, zu operieren wie folgt:

A) VERGASER NIEDRIGERE SEITE

Ersetzen Sie der Leerlaufdüse (6) (von #17,5 bis #40 für 250 oder 45 für 300), der Hauptdüse (8) (von #380 bis #430) und der Starterluftdüse (7) (von #50 bis #80).

B) VERGASER OBERE SEITE

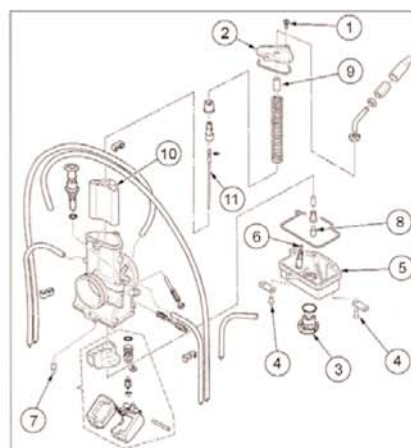
Der distanzstück (9) abnehmen, der Drosselklappe (10) (von #5.0 bis #4.0), der Kon. Nadel (von J8-6CFY05-74 bis J8-6BFY43-74 für 250 oder J8-6GAY69-74 für 300) Ersetzen schließen Sie es dann bei der 3. Kerbe. Montieren Sie die vorher entfernten Rollen in der umgekehrten Reihenfolge, die für die Zerlegung gezeigt wurde.

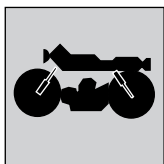
C) Der sekundäre Luft Ventilschlauch (12) (*) entfernen und ersetzen Sie die Auspuffrohr mit dem einen, der mit dem "Kit" geliefert wird.

(*): ausschalten

Der kit ist bestehend aus von (Siehe Bild):

- 6- Leerlaufdüse: 35, 40, 45 (250)
- 6- Leerlaufdüse: 40, 45, 50 (300)
- 7- Starterluftdüse: 80
- 8- Hauptdüse: 420,430,440
- 10- Drosselklappe: 4.0
- 11- Kon. Nadel: J8-6BFY43-74 (250)
- 11- Kon. Nadel: J8-6GAY69-74 (300)





WR 250 - 300 PER USO AGONISTICO (MOTORE A PIENA POTENZA)
WR 250 - 300 RACING USE (with FULL POWER ENGINE)
WR 250 - 300 POUR USAGE SPORTIF (MOTEUR AVEC LA PLEINE PUISSANCE)
WR 250 - 300 "RACING" MOTORRAD (mit VOLLEM MACHT-MOTOR)
WR 250 - 300 PARA USO AGONISTICO (MOTOR A LLENA POTENCIA)

INSTRUCCIONES POR EL MONTAJE DEL "KIT" POR CARBURADOR "MIKUNI" TMX 38
(SÓLO PARA USO AGONÍSTICO: MOTORES A LLENA POTENCIA)

Obrar en el modo siguiente: remover el sillín, el tanque del carburante (ver pág. E.4-E.5) y sacar, sobre el lado derecho, el tanque del fluido freno trasero. Sacar la banda que para sobre la viga superior del bastidor los cables de mando carburador. Aflojar las bandas que fijan el carburador a la caja del filtro aire y al cilindro. Poner un barreño bajo el carburador, remover los dos tornillos (1), la tapadera (2) y el grupo válvula gas. Para eliminar el carburante, girar el carburador y sacar el tapón inferior (3) de la cubeta (5). Remover los tornillos (4) y la cubeta (5). A este punto es posible efectuar las siguientes operaciones de sustitución:

A) LADO INFERIOR DEL CARBURADOR

Reemplazar el surtidor del ralenti (6) (de #17,5 a #40 por 250 o 45 por 300), el surtidor del máximo (8) (de #380 a #430) y el surtidor aire arranque (7) (de #50 a #80).

B) LADO SÚPERIOR DEL CARBURADOR

Remover el separador (9), reemplazar la válvula (10) (de #5.0 a #4.0), el espiga cónica (11) (de J8-6CFY05-74 a J8-6BFY43-74 por 250 o J8-6GAY69-74 por 300) y fijarse en él a la 3a muesca. Reensamblar las partes anteriormente removidas obrando contrariamente con respecto del desmontaje.

C) Retirar la válvula aire secundario (12) (*) y reemplazar el tubo de escape con aquel dotado con el "kit".

(*):de eliminar

El kit es compuesto de (ver figura):

6- Chiclé mínimo: 35, 40, 45 (250)

6- Chiclé mínimo: 40, 45, 50 (300)

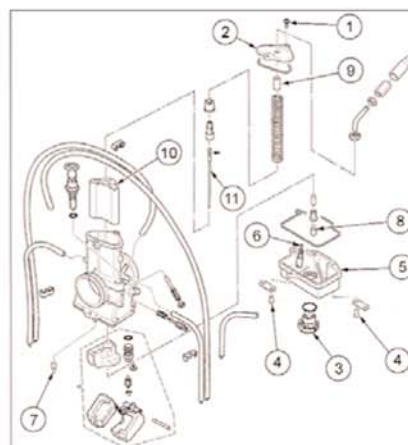
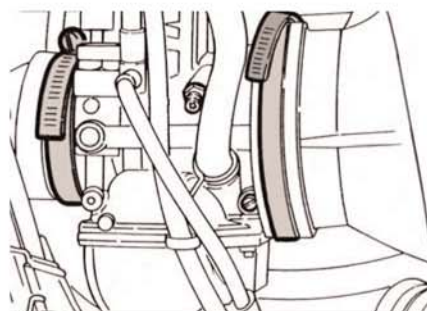
7- Chiclé aire arranque: 80

8- Chiclé máximo: 420,430,440

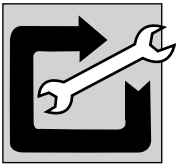
10- Válvula gas: 4.0

11- Espiga cónica : J8-6BFY43-74 (250)

11- Espiga cónica : J8-6GAY69-74 (300)

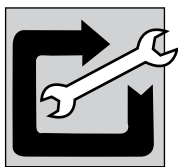


**ATTREZZATURA SPECIFICA
SPECIFIC TOOLS
OUTILLAGE SPECIAL
SPEZIFISCHE AUSRÜSTUNG
HERRAMIENTAS ESPECIFICAS**

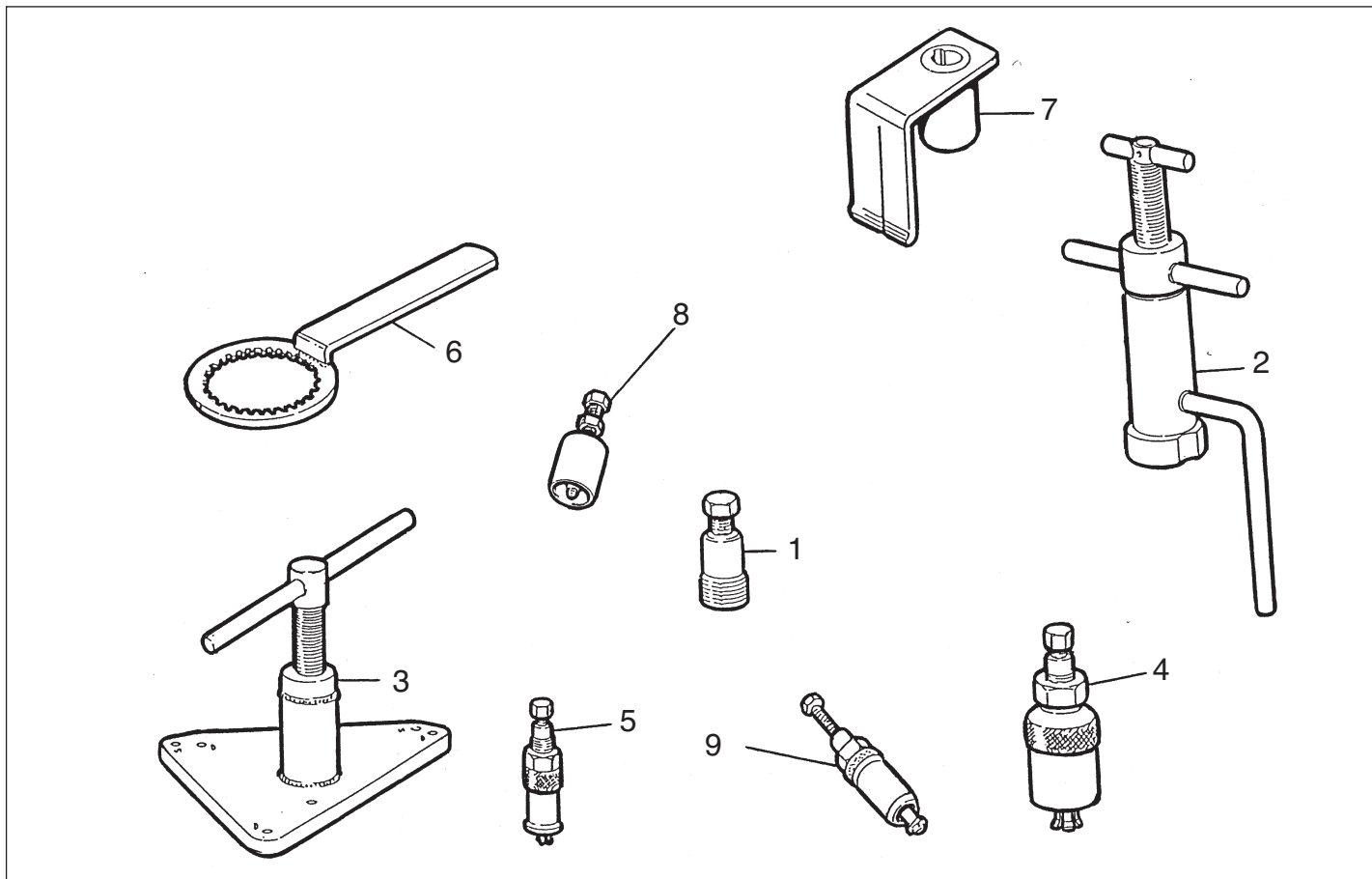


Sezione
Section
Section
Sektion
Sección





**ATTREZZATURA SPECIFICA
SPECIFIC TOOLS
OUTILLAGE SPECIAL
SPEZIFISCHE AUSRÜSTUNG
HERRAMIENTAS ESPECIFICAS**



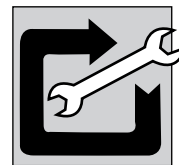
ATTREZZI SPECIALI

- | | |
|----------------|--|
| 1 - 8000 60516 | Estrattore rotore accensione |
| 2 - 8000 58256 | Attrezzo mont. alb. motore nel carter sinistro |
| 3 - 8000 58258 | Attrezzo separaz. semicarter |
| 4 - 8000 43720 | Estrattore per cuscinetto alb. cambio |
| 5 - 8000 43824 | Estrattore per boccole a rullini rinvio com. valvola, cuscinetto pompa acqua |
| 6 - 8000 39524 | Chiave bloccaggio mozzo frizione |
| 7 - 8000 75578 | Attrezzo controllo anticipo accensione |
| 8 - 8000 90659 | Estrattore per valvola booster |
| 9 - 8000 43823 | Estrattore boccola a rullini |

SPECIAL TOOLS

- | | |
|----------------|---|
| 1 - 8000 60516 | Rotor puller |
| 2 - 8000 58256 | Installing tool. crankshaft left |
| 3 - 8000 58258 | Crankcase splitting tool |
| 4 - 8000 43720 | Tool for bearing |
| 5 - 8000 43824 | Extractor for roller bearing bushing valve drive gear, bushing water pump |
| 6 - 8000 39524 | Clutch hub retaining wrench |
| 7 - 8000 75578 | Tool for checking the spark advance |
| 8 - 8000 90659 | Extractor for booster valve |
| 9 - 8000 43823 | Extractor for roller bush |

**ATTREZZATURA SPECIFICA
SPECIFIC TOOLS
OUTILLAGE SPECIAL**



OUTILS SPECIAUX

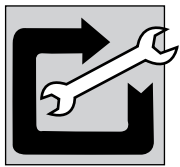
1 - 8000 60516	Extracteur rotor allumage
2 - 8000 58256	Outil mont. arbre moteur dans le carter gauche
3 - 8000 58258	Outil separ. demi-carter
4 - 8000 43720	Extracteur pour roulements arbre boîte à vitesses
5 - 8000 43824	Extracteur pour douilles à rouleaux renvoi comm. soupape roulement pompe
6 - 8000 39524	Cléf d'arret moyeu embrayage
7 - 8000 75578	Outil de contrôle de l'avance à l'allumage
8 - 8000 90659	Extracteur pour soupape "booster"
9 - 8000 43823	Extracteur de douilles à rouleaux

SONDERWERKZEUGE

1 - 8000 60516	Schwungrad-Abzieher
2 - 8000 58256	Werkzeug zum Einsetzen der Antriebswelle in das linke Gehäuse
3 - 8000 58258	Werkzeug zum Abtrennen des Halbgehäuses
4 - 8000 43720	Abzieher für Lager der Schaltwelle
5 - 8000 43824	Abzieher für Rollenbuchse der Ventiltriebsvorgelege, für Wasserpumpenlager, und für Ventiltriebsvorgelege
6 - 8000 39524	Halterungsschlüssel der Swungrad
7 - 8000 75578	Kontrollwerkzeug Zündverstellung
8 - 800090659	Auszieher für Booster-Ventil
9 - 800043823	Auszieher für Rollenbuchse

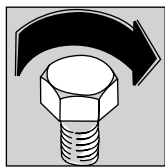
HERRAMIENTAS ESPECIALES

1 - 8000 60516	Extractor rotor combustion
2 - 8000 58256	Herramienta mont. eje motor en el carter izq.
3 - 8000 58258	Herramienta semi - carter
4 - 8000 43720	Extractores para cojinete eje caja de engranajes
5 - 8000 43824	Extractores para casquillos de rodillos transmisión mando válvula cjinete bomba agua
6 - 8000 39524	Llave bloquear cubo fricción
7 - 8000 75578	Herramienta control del avance del encendido
8 - 800090659	Extractor para válvula booster
9 - 800043823	Extractor buje de rodillos



**ATTREZZATURA SPECIFICA
SPECIFIC TOOLS
OUTILLAGE SPECIAL
SPEZIFISCHE AUSRUESTUNG
HERRAMIENTAS ESPECIFICAS**



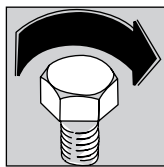


**COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENT
FUERZAS DE TORSION**



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección





COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE ANZIEHMOMENT FUERZAS DE TORSION

COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

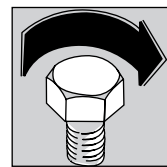
Applicazione Application Application	Filettatura Threading Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Dado fiss. cilindro Cylinder nut Ecroû de fixation cylindre	M10x1,25	21,6÷24,5	2,2÷2,5	15,9÷18,1
Vite fiss. testa Cylinder head nut Vis de fixation tête	M8x1,25	17,6÷19,6	1,8÷2,0	13÷14,5
Vite fiss. valvola aspirazione Inlet valve screw Vis de fixation soupape d'aspiration	M6x1	7,8÷8,7	0,81÷0,89	5,8÷6,4
Vite fiss. inserto albero motore Engine shaft fixing screw Vis de fixation insert arbre moteur	M6x1(●)	12,2÷13,6	1,25÷1,39	9÷10
Dado fiss. pignone trasm. primaria Primary drive pinion nut Ecroû de fixation pignon transmission primaire	M18x1	51÷56,9	5,2÷5,8	37,6÷41,9
Dado fiss. leva rinvio distribuzione Timing system lever fixing nut Ecroû de fixation levier transmission distribution	M5x0,8	5,1÷5,7	0,52÷0,58	3,8÷4,2
Vite fiss. ingranaggi valvole di scarico Exhaust valve gear fixing screw Vis de fixation engrenages soupapes d'échappement	M6x1	7,8÷8,8	0,8÷0,9	5,8÷6,5
Vite fiss. piastrina cuscinetto valvole di scarico Exhaust valve bearing plate fixing screw Vis de fixation plaque palier soupapes d'échappement	M5x0,8 (□)	5,1÷5,7	0,52÷0,58	3,8÷4,2
Vite fiss. forcella comando valvola di scarico Screw fixing exhaust valve control fork Vis de fixation fourche de contrôle soupape d'échappement	-	-	-	-
Prigioniero fiss. cilindro Cylinder stud bolt Prisonniers cylindre	M10x1,5	19,6÷21,6	2,0÷2,2	14,4÷15,8
Vite fiss. perno rinvio avviamento Start transmission pin fixing screw Vis de fixation pivot transmission starter	M6x1	7,9÷8,7	0,81÷0,89	5,8÷6,4
Dado fiss. piastrina cuscinetto albero primario Main shaft bearing plate fixing nut Ecroû de fixation plaque palier arbre primaire	M6x1(□)	7,9÷8,7	0,81÷0,89	5,8÷6,4
Vite fiss. pignone catena Screw chain pinion Vis pignon chaîne	-	-	-	-
Viti fiss. piastrine cuscinetti carter Case bearing plate fixing screw Vis de fixation plaques paliers carter	M6x1(□)	7,9÷8,7	0,81÷0,89	5,8÷6,4
Vite fiss. piastrine cavo alternatore (WR) Alternator plate cable fixing screw Vis de fixation plaque câble alternateur	M5x0,8	5,1÷5,7	0,52÷0,58	3,8÷4,2

(□) "LOCTITE 243" (●) "LOCTITE 270"

COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione Application Application	Filettatura Threading Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Tappo scarico olio Plug discharged oil Bouchon écoulement huile	M20x1,5	19,6÷23,5	2÷2,4	14,5÷17,3
Vite fiss. piastra statore Stator plate fastening screw Vis de fixation plaque stator	M6x1 (CR)	3,7÷4,1	0,38÷0,42	2,7÷3,0
Dado fiss. rotore Rotor nut Ecroû de fixation rotor	M12x1,25	73,5÷83,3	7,5÷8,5	54,2÷61,5
Vite fiss. piastra statore Stator plate clamp screw Vis de fixation plaque du stator	M4x0,7 (WR)	2,75÷2,95	0,28÷0,30	2,0÷2,2
Vite fiss. pignone catena Screw chain pinion Vis pignon chaîne	-	-	-	-
Candela accensione Spark plug Bougie d'allumage	M14x1,25	23,5÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,8

**COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENT
FUERZAS DE TORSION**



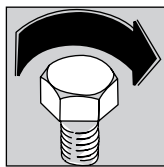
VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
Zylinderfestigungsmutter Tuerca cilindro Schraube des Zylinderkopfes	M10x1,25	21,6÷24,5	2,2÷2,5	15,9÷18,1
Tornillo culata Feststellschraube Einlassventil	M8x1,25	17,6÷19,6	1,8÷2,0	13÷14,5
Tornillo válvula de aspiración Befestigungsschraube Motorwelleneinsatz	M6x1	7,8÷8,7	0,81÷0,89	5,8÷6,4
Tornillo fijac. inserto eje motor Ritzfestigungsmutter des Primärtriebdes	M6x1(●)	12,2÷13,6	1,25÷1,39	9÷10
Tuerca piñón transmisión primaria Befestigungsmutter Verteilung Vorgelegehebel	M18x1	51÷56,9	5,2÷5,8	37,6÷41,9
Tuerca fijac. palanca transmisión distribución Befestigungsschraube Ablabventil Zahnräder	M5x0,8	5,1÷5,7	0,52÷0,58	3,8÷4,2
Tornillo fijac. engranajes válvulas de descarga Befestigungsschraube Ablabventil Lagerplatte	M6x1	7,8÷8,8	0,8÷0,9	5,8÷6,5
Tornillo fijac. placa cojinete válvulas de descarga Befestigungsschraube Steuerung Auslassventil	M5x0,8 (□)	5,1÷5,7	0,52÷0,58	3,8÷4,2
Tornillo fijación horquilla mando válvula de escape Zylinderstiftschrauben	-	-	-	-
Prisionero cilindro Befestigungsschraube Anlassung Vorgelegezapfen	M10x1,5	19,6÷21,6	2,0÷2,2	14,4÷15,8
Tornillo fijac. perno transmisión encendido Befestigungsmutter Primärwellen Lagerplatte	M6x1	7,9÷8,7	0,81÷0,89	5,8÷6,4
Tuerca fijac. placa cojinete eje motor Befestigungsschraube Triebberitzel	M6x1(□)	7,9÷8,7	0,81÷0,89	5,8÷6,4
Tuerca fijac. piñón cadena Befestigungsschraube Abdeckung Lagerplatte	-	-	-	-
Tornillo fijac. placas cojinetes cárter Befestigungsschraube Alternator Kabelplatte	M6x1(□)	7,9÷8,7	0,81÷0,89	5,8÷6,4
Tornillo fijac. placas cable alternador	M5x0,8	5,1÷5,7	0,52÷0,58	3,8÷4,2

(□) "LOCTITE 243" (●) "LOCTITE 270"

VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion	Threading Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
Entleerungsschraube Öl Tapón descargado aceite	M20x1,5	19,6÷23,5	2÷2,4	14,5÷17,3
Befestigungsschraube Platten-Stator Tornillo sujecion planchas-estator	M6x1 (CR)	3,7÷4,1	0,38÷0,42	2,7÷3,0
Festigungsmutter Schwungradläufer Tuerca rotor	M12x1,25	73,5÷83,3	7,5÷8,5	54,2÷61,5
Feststellschraube Statorplatte Tornillo placa estator	M4x0,7 (WR)	2,75÷2,95	0,28÷0,30	2,0÷2,2
Schraube ritzel Tornillo pininón cadena	-	-	-	-
Zündkerze Bujia encendido	M14x1,25	23,5÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,



COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE ANZIEHMOMENT FUERZAS DE TORSION

COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione Application Application	Filettatura Threading Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Dado fiss. mozzo frizione <i>Clamp nut for clutch hub</i> Ecrou de fixation moyeu de l'embrayage	M18x1	29,4÷32,4	3÷3,3	21,7÷23,9
Vite fiss. molle frizione <i>Clamp screw for clutch spring disc</i> Vis de fixation disque d'arrêt ressorts de l'embrayage	M6x1	6,8÷7,8	0,7÷0,8	5,0÷5,8
Dado vite registro frizione <i>Clutch adjusting screw fixing nut</i> Ecrou de fixation vis de réglage embrayage	M6x1	5,1÷5,7	0,52÷0,58	3,8÷4,2
Vite fiss. piastrine disinnesto avviamento <i>Start disengaging plate fixing screw</i> Vis de fixation plaques de débrayage starter	M6x1	9,3÷10,3	0,95÷1,05	6,9÷7,6
Dado fiss. leva avviamento <i>Starter shaft clamp nut</i> Ecrou de fixation moyeu arbre démarrage	M10x1,25 (□)	21,6÷23,6	2,2÷2,4	15,9÷17,3
Vite fiss. rocchetto albero comando cambio <i>Gearbox main shaft reel fixing screw</i> Vis de fixation rochet arbre de commande boîte de vitesse	M5x0,8	5,1÷5,7	0,52÷0,58	3,8÷4,2
Vite fiss. saltarello cambio <i>Gearbox pawl fixing screw</i> Vis de fixation cliquet boîte de vitesse	M6x1 (*)	8,8÷8,9	0,9÷1,0	6,5÷7,2
Perno fermo selettore <i>Lock selector pin</i> Tourillon arrêt sélecteur	M10x1,25	26,5÷29,5	2,7÷3,0	19,5÷21,7
Raccordo acqua <i>Water union</i> Raccord eau	M16x1	40÷45	4÷4,6	28,9÷33,3

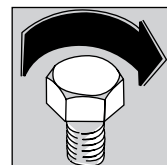
(□) "LOCTITE 243" (*) "LOCTITE 242"

COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione Application Application	Filettatura Threading Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite fiss. rullo catena <i>Nut fixing chain roller</i> Ecrou de fixation rouleau chaîne	M8x1,25	25,5÷28,5	2,6÷2,9	18,8÷21
Vite fiss. inferiore telaio posteriore <i>Nut fixing lower rear frame</i> Ecrou de fixation inférieure cadre arrière	M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5
Vite fiss. superiore telaio posteriore <i>Nut fixing upper rear frame</i> Ecrou de fixation supérieur cadre arrière	M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5
Vite fiss. anteriore motore <i>Nut fixing engine front</i> Ecrou de fixation avant moteur	M8x1,25	33,3÷37,3	3,4÷3,8	24,5÷27,5
Vite fiss. inferiore motore <i>Nut fixing engine low side</i> Ecrou de fixation inférieur moteur	M8x1,25	33,3÷37,3	3,4÷3,8	24,5÷27,5
Vite fiss. piastra attacco sup. motore al telaio <i>Screw for fixing the plate for upper connection to the frame</i> Vis de fixation plaque de connexion supérieure moteur au cadre	M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5
Vite rotazione cavalletto laterale <i>Screw for rotation of side stand</i> Vis de rotation béquille latérale	M8x1,25 (●)	11,7÷11,9	1,19÷1,21	8,60÷8,75

(□) "LOCTITE 243" (*) "LOCTITE 270" (●) "LOCTITE 242"

**COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENT
FUERZAS DE TORSION**



VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

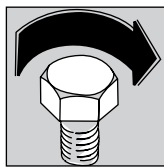
Anwendung Aplicacion	Gewinde Filetado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Festigungsmutter Nabe Kupplung</i> Tuerca cubo embrague	M18x1	29,4÷32,4	3÷3,3	21,7÷23,9
<i>Feststellschraube Rückhaltscheibe Kupplungsfedern</i> Tornillo disco resorte fricción	M6x1	6,8÷7,8	0,7÷0,8	5,0÷5,8
<i>Mutter Kupplungsregisterschraube</i> Tuerca tornillo ajuste embrague	M6x1	5,1÷5,7	0,52÷0,58	3,8÷4,2
<i>Befestigungsschraube Anlassung Ausschaltungsplatte</i> Tornillo fijac. placas desacoplamiento encendido	M6x1	9,3÷10,3	0,95÷1,05	6,9÷7,6
<i>Festigungsmutter Nabe Kickstarterwelle</i> Tuerca cubo eje arranque	M10x1,25 (□)	21,6÷23,6	2,2÷2,4	15,9÷17,3
<i>Befestigungsschraube Gangschaltung Wellenkleinrad</i> Tornillo fijac. bobina eje mando cambio	M5x0,8	5,1÷5,7	0,52÷0,58	3,8÷4,2
<i>Befestigungsschraube Gang Spermocken</i> Tornillo fijac. trinquete cambio	M6x1 (*)	8,8÷8,9	0,9÷1,0	6,5÷7,2
<i>Bolzen Schaltwelle Fest</i> Eje parada selector	M10x1,25	26,5÷29,5	2,7÷3,0	19,5÷21,7
<i>Anschluss Wasser</i> Empalmadura agua	M16x1	40÷45	4÷4,6	28,9÷33,3

(□) "LOCTITE 243" (*) "LOCTITE 242"

VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion	Gewinde Filetado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Befestigungsschraube Kettenrolle</i> Tornillo fij. rodillo cadena	M8x1,25	25,5÷28,5	2,6÷2,9	18,8÷21
<i>Untere Befestigungsschraube Hinterrahmen</i> Tornillo fij. inferior bastidor trasero	M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5
<i>Obere Befestigungsmutter Hinterrahmen</i> Tuerca fij. superior bastidor trasero	M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5
<i>Vordere Befestigungsschraube Motor</i> Tornillo fij. delantera motor	M8x1,25	33,3÷37,3	3,4÷3,8	24,5÷27,5
<i>Untere Befestigungsschraube Motor</i> Tornillo fij. inferior motor	M8x1,25	33,3÷37,3	3,4÷3,8	24,5÷27,5
<i>Schraube zur Befestigung der oberen Motor-Anschlussplatte am Rahmen</i> Tornillo fij. placa union superior del motor al chasis	M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5
<i>Schraube seitlicher Fusrastendrehung</i> Tornillo rotacion soporte lateral	M8x1,25 (●)	11,7÷11,9	1,19÷1,21	8,60÷8,75

(*) "LOCTITE 243" (**) "LOCTITE 270" (●) "LOCTITE 242"



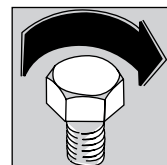
**COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENT
FUERZAS DE TORSION**

COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione Application Application	Filettatura Threading Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite fiss. superiore motore <i>Screw fixing engine upper side</i> Vis de fixation supérieure moteur	M10x1,25	26,5÷29,4	2,7÷3	19,5÷21,7
Vite fiss. cavallotto frizione <i>Screw fixing clutch connection</i> Vis de fixation crampillon embrayage	M6x1	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8
Vite fiss. cavallotto freno anteriore <i>Screw fixing front brake connection</i> Vis de fixation crampillon frein avant	M6x1	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8
Vite fiss. tubazione freno ant. sulla pompa freno <i>Screw for fixing the front brake pipes on brake pump</i> Vis de fixation tuyauterie frein avant sur la pompe frein	M10x1	18,1÷20,1	1,85÷2,05	13,4÷14,8
Vite fiss. pedale freno posteriore <i>Screw fixing rear brake pedal</i> Vis de fixation pédale frein arrière	M10x1,25 (*)	39÷44	4,0÷4,5	29÷32,5
Vite fiss. pompa freno posteriore <i>Screw fixing rear brake pump</i> Vis de fixation pompe frein arrière	M6x1	13,7÷15,7	1,4÷1,6	10,1÷11,6
Vite fiss. tubazione freno posteriore <i>Screw fixing rear brake pipe</i> Vis de fixation tuyauterie frein arrière	M10x1	18,1÷20,1	1,85÷2,05	13,4÷14,8
Vite fiss. serbatoio fluido freno <i>Screw fixing brake fluid tank</i> Vis de fixation réservoirs fluide des freins	M6x1	2,35÷2,55	0,24÷0,26	1,73÷1,88
Interruttore stop posteriore <i>Rear light switch</i> Interrupteur feux de stop	M10x1	18,1÷20,1	1,85÷2,05	13,4÷14,8
Vite fiss. camma regolazione pedale freno <i>Screw for fixing the brake pedal adjusting cam</i> Vis de fixation came de réglage pédale du frein	M6x1	12,2÷13,3	1,24÷1,36	9÷9,8
Vite fiss. steli forcella <i>Screw fixing forkrods</i> Vis de fixation tiges fourche	M8x1,25	23,5÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,8
Vite fiss. perno ruota anteriore <i>Screw fixing front wheel axle</i> Vis de fixation pivot roue avant	M6x1	9,3÷10,3	0,95÷1,05	6,9÷7,6
Ghiera reg. cuscinetti sterzo (1° avvitamento) <i>Ring nut for handlebar bearing adjustment (1st turn)</i> Collier de réglage paliers de direction (1ère vissage)	M25x1	3,2÷3,6	0,33÷0,37	2,4÷2,7
Dado perno di sterzo <i>Nut for handlebar pin</i> Ecroû pivot de direction	M24x1	79÷87	8,1÷8,9	58÷64

(*): "LOCTITE 242"

**COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENT
FUERZAS DE TORSION**

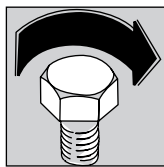


VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Obere Befestigungsschraube Motor</i> Tornillo fij. superior motor	M10x1,25	26,5÷29,4	2,7÷3	19,5÷21,7
<i>Befestigungsschraube Kupplungsbügel</i> Tornillo fij. abrazadera embrague	M6x1	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8
<i>Befestigungsschraube Vorderradbremsbügel</i> Tornillo fij. abrazadera freno delantero	M6x1	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8
<i>Befestigungsschraube der vorderen Bremsleitung auf der Brempumpe</i> Tornillo fij. tubería freno anterior en la bomba freno	M10x1	18,1÷20,1	1,85÷2,05	13,4÷14,8
<i>Befestigungsschraube Fusshebel Hinterradbremse</i> Tornillo fij. pedal freno trasero	M10x1,25 (*)	39÷44	4,0÷4,5	29÷32,5
<i>Befestigungsschraube Hinterradbrenspumpe</i> Tornillo fij. bomba freno trasero	M6x1	13,7÷15,7	1,4÷1,6	10,1÷11,6
<i>Befestigungsschraube Hinterradbrensleitung</i> Tornillo fij. tubería freno trasero	M10x1	18,1÷20,1	1,85÷2,05	13,4÷14,8
<i>Befestigungsschraube Bremsflüssigkeitsbehälter</i> Tornillo fij. depósito fluido freno	M6x1	2,35÷2,55	0,24÷0,26	1,73÷1,88
<i>Hintere Stop-Schalter (WR)</i> Interruptor stop trasero (WR)	M10x1	18,1÷20,1	1,85÷2,05	13,4÷14,8
<i>Befestigungsschraube Bremspedal-Einstellnocken.</i> Tornillo fij. excéntrica ajuste pedal freno	M6x1	12,2÷13,3	1,24÷1,36	9÷9,8
<i>Befestigungsschraube Gabelschäfte</i> Tornillo fij. tijas horquilla	M8x1,25	23,5÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,8
<i>Befestigungsschraube Vorderradzapfen</i> Tornillo fij. perno rueda delantera	M6x1	9,3÷10,3	0,95÷1,05	6,9÷7,6
<i>Einstellzwinge Lenkungslager (1° Verschraubung)</i> Virola ajuste cojinetes viraje (1° atornillado)	M25x1	3,2÷3,6	0,33÷0,37	2,4÷2,7
<i>Mutter Lenkungszapfen</i> Tuerca perno de viraje	M24x1	79÷87	8,1÷8,9	58÷64

(*): "LOCTITE 242"





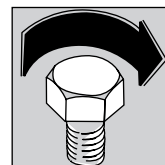
COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE ANZIEHMOMENT FUERZAS DE TORSION

Applicazione Application Application	Filettatura Threading Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite fiss. supporto manubrio (inferiore) Screw fixing handlebar supports (lower) Vis de fixation supports guidon (inferieur)	M10x1,5	19,6÷21,6	2,0÷2,2	14,5÷15,9
Vite fiss. morsetto manubrio (superiore) Screw fixing handlebar supports (upper) Vis de fixation supports guidon (superieur)	M8x1,25	27÷30	2,75÷3,05	20÷22
Vite protezione steli forcella Screw protecting forkrods Vis de protection tiges fourche	M5x0,8	7,4÷8,2	0,76÷0,84	5,5÷6,1
Vite fiss. anello protezione steli Screw fixing rod ring Vis de fixation bague de protection tiges	M5x0,8	2,3÷2,6	0,24÷0,26	1,7÷1,9
Vite fiss. passatubazione freno posteriore Screw fixing rear brake pipe clamp Vis de fixation tuyauterie frein arriere	M5x0,8	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5
Perno forcellone Fork pin Pivot fourche	M16x1,5	117,7÷127,1	12÷13	86,8÷94
Ingrassatore Grease nipple Graisseur	M6x1	3,0÷3,04	0,29÷0,31	2,1÷2,2
Vite fiss. tirante sosp. post. al telaio Screw fixing rear suspension rod to the frame Vis de fixation tirant suspension arriere au cadre	M10x1,25	69,5÷77,5	7,1÷7,9	51,3÷57,1
Vite fiss. tirante sosp. post. al bilanciario Screw fixing rear suspension rod to the rocker arm Vis de fixation tirant suspension arriere au balancier	M12x1,25	76,5÷84,3	7,8÷8,6	56,4÷62,2
Vite fiss. bilanciario sosp. post. al forcellone Screw fixing rear suspension rocker arm to the fork Vis de fixation balancier suspension arriere à la fourche	M12x1,25	76,5÷84,3	7,8÷8,6	56,4÷62,2
Vite fiss. ammortizzatore al bilanciario Screw fixing shock absorber to the rocker arm Vis de fixation amortisseur au balancier	M10x1,25	50÷55	5,1÷5,6	36,9÷40,5
Vite fiss. ammortizzatore al telaio Screw fixing shock absorber to the frame Vis de fixation amortisseur au cadre	M10x1,25	50÷55	5,1÷5,6	36,9÷40,5
Vite fiss. guidacatena Screw fixing chain guide Vis de fixation guide-chaîne	M6x1	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8

Applicazione Application Application	Filettatura Threading Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite fiss. superiore guidacatena Screw fixing upper chain guide Vis de fixation supérieure guide-chaîne	M8x1,25	23,3÷26,5	2,4÷2,7	17,3÷19,5
Vite fiss. pattino Screw fixing slider Vis de fixation patin	M5x0,8	4,4	0,45	3,2
Vite fiss. parafango anteriore Screw fixing front mudguard Vis de fixation garde-boue avant	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Vite fiss. parafango posteriore Screw fixing rear mudguard Vis de fixation garde-boue arriere	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Vite fiss. posteriore copricatena Screw fixing rear chain cover Vis de fixation arriere carter chaîne	M5x0,8	4,4	0,45	3,2
Vite fiss. convogliatori aria Screw fixing air conveyors Vis de fixation convoyeurs d'air	M6x1	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5
Vite fiss. anteriore pannelli laterali Screw for fixing the side panels on the front Vis de fixation antérieure panneaux latéraux	M6x1	3,2÷3,6	0,33÷0,37	2,4÷2,7
Vite fiss. portanumero laterale (posteriore) Screw for fixing the side number-holder (rear) Vis de fixation porte-numéro latéral (arriere)	M6x1	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5

(*): "LOCTITE 242"

**COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENT
FUERZAS DE TORSION**

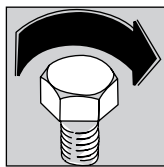


Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Befestigungsschraube Lenkerstützen</i> (untere) Tornillo fij. soportes manillar (inferior)	M10x1,5	19,6±21,6	2,0±2,2	14,5±15,9
<i>Befestigungsschraube Lenkerklemme</i> (obere) Tornillo fij. grapa manillar (superior)	M8x1,25	27±30	2,75±3,05	20±22
<i>Schraube Schutz Gabelschäfte</i> Tornillo protección tijas horquilla	M5x0,8	7,4±8,2	0,76±0,84	5,5±6,1
<i>Befestigungsschraube Schafschutzing</i> Tornillo fij. anillo protección tijas	M5x0,8	2,3±2,6	0,24±0,26	1,7±1,9
<i>Befestigungsschraube Leitungsdurchgang Hinterradbremse</i> Tornillo fij. pasatubos freno trasero	M5x0,8	5,6±6,2	0,57±0,63	4,1±4,5
<i>Zapfen grosse Gabel</i> Perno horquilla trasera	M16x1,5	17,7±127,4	12±13	86,8±94
<i>Schmiemippel</i> Engrasador	M6x1	3,0±3,04	0,29±0,31	2,1±2,2
<i>Befestigungsschraube Zugstange Hinteraufhängung am Rahmen</i> Tornillo fij. tirante susp. trasera en el bastidor	M10x1,25	69,5±77,5	7,1±7,9	51,3±57,1
<i>Befestigungsschraube Zugstange Hinteraufhängung am Kipphebel</i> Tornillo fij. tirante susp. trasera en el basculante	M12x1,25	76,5±84,3	7,8±8,6	56,4±62,2
<i>Befestigungsschraube Kipphebel Hinteraufhängung an Grossgabel</i> Tornillo fij. basculante susp. trasera en la horquilla tras.	M12x1,25	76,5±84,3	7,8±8,6	56,4±62,2
<i>Befestigungsschraube Stossdämpfer am Kipphebel</i> Tornillo fij. amortiguador en el basculante	M10x1,25	50±55	5,1±5,6	36,9±40,5
<i>Befestigungsschraube Stossdämpfer am Rahmen</i> Tornillo fij. amortiguador en el bastidor	M10x1,25	50±55	5,1±5,6	36,9±40,5
<i>Befestigungsschraube Kettenführung</i> Tornillo fij. guía de cadena	M6x1	4,7±5,1	0,48±0,52	3,5±3,8

Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Obere Befestigungsschraube Kettenführung</i> Tornillo fij. superior guía de cadena	M8x1,25	23,3±26,5	2,4±2,7	17,3±19,5
<i>Befestigungsschraube Gleitschuh</i> Tornillo fij. patin	M5x0,8	4,4	0,45	3,2
<i>Befestigungsschraube hinteres Kotblech</i> Tornillo fij. guardabarros trasero	M6x1	10,3±11,3	1,05±1,15	7,6±8,3
<i>Befestigungsschraube Vorderkotblech</i> Tornillo fij. guardabarros delantero	M6x1	10,3±11,3	1,05±1,15	7,6±8,3
<i>Hintere Befestigungsschraube Kettenabdeckung</i> Tornillo fij. trasera cubrecadenas	M5x0,8	4,4	0,45	3,2
<i>Befestigungsschraube Luftleitbleche</i> Tornillo fij. transportadores de aire	M6x1	5,6±6,2	0,57±0,63	4,1±4,5
<i>Vordere Befestigungsschraube der Seitenpaneele</i> Tornillo fij. paneles laterales	M6x1	3,2±3,6	0,33±0,37	2,4±2,7
<i>Befestigungsschraube des seitlichen Nummerträgers (hinterer)</i> Tornillo fij. portanúmero lateral (posterior)	M6x1	5,6±6,2	0,57±0,63	4,1±4,5

(*): "LOCTITE 242"



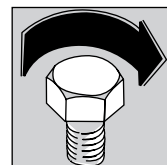


**COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENT
FUERZAS DE TORSION**

Applicazione Application Application	Filettatura Threading Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite fiss. copricatena <i>Screw fixing chain cover</i> Vis de fixation carter chaîne	M5x0,8	5,6±6,2	0,57±0,63	4,1±4,5
Vite fiss. protezione ammortizzatore <i>Screw fixing shock absorber guard</i> Vis de fixation protection amortisseur	M6x1	5,6±6,2	0,57±0,63	4,1±4,5
Vite fiss. avvisatore acustico <i>Screw for fixing the horn</i> Vis de fixation avertisseur acoustique	M6x1	10,3±11,3	1,05±1,15	7,6±8,3
Vite fiss. tampone anteriore serbatoio <i>Screw for fixing the tank front pad</i> Vis de fixation tampon antérieur réservoir	M8x1,25	21,6±23,3	2,2±2,4	16±17,3
Vite fiss. rubinetto carburante <i>Screw for fixing the fuel cock</i> Vis de fixation robinet carburant	φ 5,5	2,35±2,55	0,24±0,26	1,73±1,88
Vite fiss. posteriore serbatoio <i>Screw fixing rear tank</i> Vis de fixation arrière réservoir	M6x1	10,3±11,3	1,05±1,15	7,6±8,3
Vite fiss. anteriore sella <i>Screw for fixing the saddle on the front</i> Vis de fixation antérieure selle	M6x1	5,6±6,2	0,57±0,63	4,1±4,5
Vite fiss. scatola filtro <i>Screw for fixing the filter box</i> Vis de fixation boîte à filtre	M6x1	10,3±11,3	1,05±1,15	7,6±8,3
Vite fiss. perno ruota anteriore <i>Screw fixing front wheel axle</i> Vis de fixation pivot roue avant	M10x1,5	49±54	5,0±5,5	36,2±39,8
Vite fiss. pinza freno ant. <i>RScrew fixing front brake caliper</i> Vis de fixation étrier frein avant	M8x1,25	23,3±26,5	2,4±2,7	17,3±19,5
Vite fiss. tubazioni freni sulle pinze <i>Screw for fixing the brake pipes on the calipers</i> Vis de fixation tuyauterie freins sur les étriers	M10x1	18,1±20,1	1,85±2,05	13,4±14,8
Vite fiss. disco freno anteriore <i>Screw fixing front brake disc</i> Vis de fixation disque frein avant	M6x1 (*)	13,7±15,7	1,4±1,6	10,1±11,6

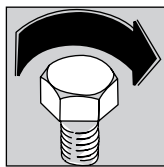
(*): "LOCTITE 243"

**COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENT
FUERZAS DE TORSION**



Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lbft
<i>Befestigungsschraube des vorderen Tankstopfens</i> Tornillo fij. grifo carburante	M5x0,8	5,6±6,2	0,57±0,63	4,1±4,5
<i>Befestigungsschraube Stossdampferschutz</i> Tornillo fij. proteccion amortiguador	M6x1	5,6±6,2	0,57±0,63	4,1±4,5
<i>Befestigungsschraube der Hupe</i> Tornillo fij. indicador acústico	M6x1	10,3±11,3	1,05±1,15	7,6±8,3
<i>Befestigungsschraube Kettendeckel</i> Tornillo fij. cubrecadenas	M8x1,25	21,6±23,3	2,2±2,4	16±17,3
<i>Vordere Befestigungsschraube des Sattels</i> Tornillo fij. anterior paneles laterales	φ 5,5	2,35±2,55	0,24±0,26	1,73±1,88
<i>Befestigungsschraube des Treibstoffhahns</i> Tornillo fij. tampón anterior depósito	M6x1	10,3±11,3	1,05±1,15	7,6±8,3
<i>Befestigungsschraube des Filtergehäuses</i> Tornillo fij. anterior sillín	M6x1	5,6±6,2	0,57±0,63	4,1±4,5
<i>Vite fiss. scatola filtro</i> Tornillo fij. caja filtro	M6x1	10,3±11,3	1,05±1,15	7,6±8,3
<i>Befestigungsschraube Vorderradbremsenscheibe</i> Tornillo fij. freno delantero	M10x1,5	49±54	5,0±5,5	36,2±39,8
<i>Befestigungsschraube Vorderradbremszange</i> Tornillo fij. pinza freno delantero	M8x1,25	23,3±26,5	2,4±2,7	17,3±19,5
<i>Befestigungsschraube der Bremsleitungen auf den Zangen</i> Tornillo fij. tuberías frenos sobre las zapatas	M10x1	18,1±20,1	1,85±2,05	13,4±14,8
<i>Hintere Tankbefestigungsschraube</i> Tornillo fij. trasera depósito	M6x1 (*)	13,7±19,6	1,4±1,6	10,1±11,6

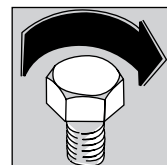
(*): "LOCTITE 243"



**COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENT
FUERZAS DE TORSION**

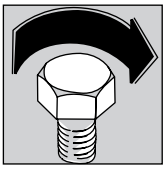
Applicazione Application Application	Filettatura Threading Filetate	Nm	Kgm	Lbft
Nipplo fiss. raggi ruote <i>Nipple fixing wheel spoke</i> <i>Nipple de fixation rayons roue</i>	M4x0,75	4,2÷4,6	0,43÷0,47	3,1÷3,4
Vite fiss. disco freno posteriore <i>Screw fixing rear brake disc</i> <i>Vis de fixation disque frein arrière</i>	M6x1 (*)	13,7÷15,7	1,4÷1,6	10,1÷11,6
Dado fiss. corona posteriore <i>Nut fixing rear sprocket wheel</i> <i>Ecrou de fixage couronne arrière</i>	M8x1,25(*)	32÷36	3,3÷3,7	2,4÷2,7
Perno ruota posteriore <i>Rear wheel axle</i> <i>Pivot roue arrière</i>	M20x1,5	135,3÷149	13,8÷15,2	100÷110
Vite fiss. antivibrante tubo di scarico al telaio <i>Screw fixing exhaust pipe vibration-damper to the frame</i> <i>Vis de fixation antivibratoire tuyau d'échappement au cadre</i>	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Vite fissaggio silenziatore di scarico <i>Screw fixing exhaust muffler</i> <i>Vis de fixation silencieux d'échappement</i>	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Vite fissaggio antivibrante al tubo di scarico <i>Screw fixing vibration-damper to the exhaust pipe</i> <i>Vis de fixation antivibratoire au tuyau d'échappement</i>	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Vite fiss. indicatori di direzione <i>Screw for fixing the turn indicators</i> <i>Vis de fixation indicateurs de direction</i>	M6x1	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5
(*) "LOCTITE 243" "LOCTITE 243" "LOCTITE 243"				
NOTA - Dove non diversamente indicato coppie di serraggio standard per le seguenti filettature: <i>NOTE - If not otherwise specified, standard tightening torques for the following thread:</i> <i>NOTE - Sinon différemment spécifié, couples de serrage standard pour les filetages suivant:</i>	M5x0,8 M6x1 M8x1,25	4,9÷6,9 8,8÷9,8 21,6÷23,3	0,5÷0,7 0,9÷1 2,2÷2,4	3,6÷5 6,5÷7,2 16÷17,3

**COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENT
FUERZAS DE TORSION**



Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Befestigungsrippe</i> Niple fij. radio rueda	M4x0,75	4,2÷4,6	0,43÷0,47	3,1÷3,4
<i>Befestigungsschraube Hinterradbremsscheibe</i> Tornillo fij. disco freno trasero	M6x1 (*)	13,7÷15,7	1,4÷1,6	10,1÷11,6
<i>Befestigungsmutter Hinterkrank</i> Tuerca fij. corona trasera	M8x1,25	32÷36	3,3÷3,7	2,4÷2,7
<i>Hinterradzapfen</i> Perno rueda trasera	M20x1,5	135,3÷149	13,8÷15,2	100÷110
<i>Befestigungsschraube Schwingungsdampfer Auspuffrohr am Rahmen</i> Tornillo fij. antivibrador colector de escape en el bastidor	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
<i>Befestigungsschraube Auspuffrohr</i> Tornillo fij. antivibrador en el tubo de escape	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
<i>Befestigungsmutter Schwingungsdampfer am Auspuffrohr</i> Tornillo fij. antivibrador en el tubo de escape	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
<i>Befestigungsschraube der Fahrtrichtungsanzeiger</i> Tornillo fij. indicadores de dirección	M6x1	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5
(*) "LOCTITE 243" "LOCTITE 243"				
<i>MERKUNG: Wenn nicht anders angegeben gelten für die Standard - Befestigungspaare die folgenden Gewinde:</i> <i>NOTAS: Donde no diversamente indicado pares de torsion standard para la siguiente fileteado:M6x1</i>	M5x0,8 M6x1 M8x1,25	4,9÷6,9 8,8÷9,8 21,6÷23,3	0,5÷0,7 0,9÷1 2,2÷2,4	3,6÷5 6,5÷7,2 16÷17,3





**COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENT
FUERZAS DE TORSION**



**NOTE PER MODELLI USA-CDN/AUS
NOTES FOR USA-CDN/AUS MODELS
NOTES POUR MODELES USA-CDN/AUS
ANMERKUNG FÜR USA-CDN/AUS MODELL
NOTE POR MODELOS USA-CDN/AUS**

Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

Z



**NOTE PER MODELLI USA-CDN/AUS
NOTES FOR USA-CDN/AUS MODELS
NOTES POUR MODELES USA-CDN/AUS
ANMERKUNG FÜR USA-CDN/AUS MODELL
NOTE POR MODELOS USA-CDN/AUS**

Noise emission warranty

HUSQVARNA MOTORCYCLES S.R.L. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers.

Tampering warning

Tampering with Noise Control System Prohibited.

Federal law prohibits the following acts or causing thereof:

- (1)** The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use, and
- (2)** the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below.

- 1)** Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
- 2)** Removal or puncturing of any part of the intake system.
- 3)** Lack of proper maintenance.
- 4)** Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.

Warning statement

This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.



**NOTE PER MODELLI USA-CDN/AUS
NOTES FOR USA-CDN/AUS MODELS
NOTES POUR MODELES USA-CDN/AUS
ANMERKUNG FÜR USA-CDN/AUS MODELL
NOTE POR MODELOS USA-CDN/AUS**

SPARK ARRESTER

The WR model is equipped with a U.S. Forest Service approved spark arrester for maximum efficiency and performance.

" SPARK ARRESTER" MAINTENANCE AND CLEANOUT INSTRUCTIONS

Proceed as follows:

A: Remove the screws (1) and the R.H. side panel (2).

B: Remove the two screws (3) fastening the muffler to the rear frame. Extract the silencer from the union manifold to the exhaust pipe.

Note*: If silencer or exhaust are difficult to remove, help to slide them apart by tapping gently with a rubber or plastic hammer.

A: Remove rear pin (A), saddle, screws (1) and R.H. side panel (2).

C: remove the four screws (4) and the endcap (5) from silencer's body;

D: examine SPARK ARRESTER conditions and remove, if necessary, carbon particles from the SPARK ARRESTER screen;

E: if necessary, inflate air on the SPARK ARRESTER screen, in the opposite direction in respect of the exhausted gas flow;

F: assemble the front endcap on the silencer's body, mounting the screws in the correct position, providing a tight connection between endcap and silencer's body, using, if necessary, a silicone paste;

G: re-assemble the silencer on motorbike.

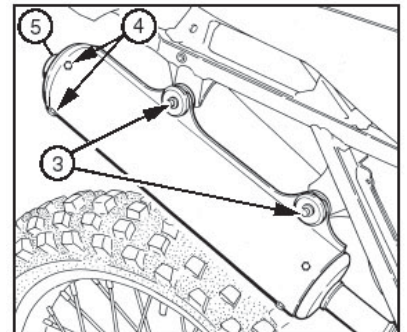
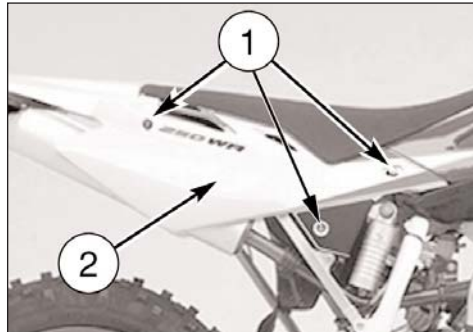
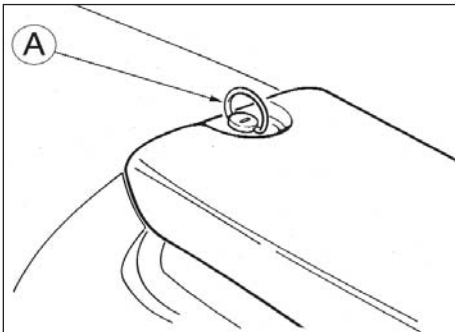
Due to the SPARK ARRESTER position on the silencer, if you need only to check the SPARK ARRESTER conditions you can:

A: disassemble the silencer from motorbike;

B: check SPARK ARRESTER conditions simply looking into the silencer from front endcap opening;

C: if the check is positive, you can proceed in re-assembling the silencer on the motorbike;

D: if the check is negative, proceed with the maintenance and cleanout procedure.



**NOTE PER MODELLI USA-CDN/AUS
NOTES FOR USA-CDN/AUS MODELS
NOTES POUR MODELES USA-CDN/AUS
ANMERKUNG FÜR USA-CDN/AUS MODELL
NOTE POR MODELOS USA-CDN/AUS**

NOTES FOR AUS MODEL

2009



2010



Tampering Warning:

Tampering with Noise Control System Prohibited. Federal law prohibits the following acts or causing thereof:

- 1) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use, and
- 2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below.

- 1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
- 2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
- 3) Lack of proper maintenance.
- 4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.

This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.



**NOTE PER MODELLI USA-CDN/AUS
NOTES FOR USA-CDN/AUS MODELS
NOTES POUR MODELES USA-CDN/AUS
ANMERKUNG FÜR USA-CDN/AUS MODELL
NOTE POR MODELOS USA-CDN/AUS**

