

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

te-smr 570/2004

Part. N. 8000A2943



La **MV Agusta Motorcycles S.P.A. - Varese** 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 evoluto 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.

1^a Edizione (09-03)

*To the best knowledge of **MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese, Inc.** the material contained herein is accurate as of the date this publication was approved for printing. **Cagiva Motor S.p.a. - Varese, Inc.** 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 (09-03)

MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese 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 (09-03)

*Die **MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese** 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 (09-03)

MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese 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.

1^º Edición (09-03)

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

te-smr 570/2004

Part. N. 8000A2943



AVVERTENZE IMPORTANTI

IMPORTANT NOTICES

AVIS IMPORTANT



I modelli **TE** sono motocicli DA COMPETIZIONE garantiti esenti da difetti di funzionamento; la tabella di manutenzione consigliata per uso agonistico è riportata al capitolo B "Manutenzione".

The model are guaranteed **COMPETITION** motorcycles exempt from functional defects, the suggested maintenance table for competition use is shown on chapter B "Maintenance"

Les modèles **TE** êtes motocycles DE **COMPÉTITION** et ils sont garantis exemptés par défauts de fonctionnement; le tableau d'entretien conseillé pour usage sportif se trouve au chapitre B "Entretien".

Il modello **SMR** può essere utilizzato, in alternativa

The **SMR** model can be used, alternatively:

Le modèle **SMR** peut être utilisé, en alternative:

a) come motociclo DA COMPETIZIONE garantito esente da difetti di funzionamento; la tabella di manutenzione consigliata per uso agonistico è riportata al capitolo B "Manutenzione"

a) as a guaranteed **COMPETITION** motorcycle exempt from functional defects, the suggested maintenance table for competition use is shown chapter B "Maintenance" or

a) comme motocycle **PAR COMPÉTITION** garantie exempté de défauts de fonctionnement; le tableau d'entretien conseillé pour usage sportif est reporté au chapitre B "Entretien".

b) come motociclo **STRADALE** e pertanto **COPERTO** da garanzia a condizione che vengano **TASSATIVAMENTE** rispettate le prescrizioni della tabella di manutenzione al capitolo B "Manutenzione".

b) as a **ROAD** motorcycle and thus **COVERED** by guarantee on the condition that the prescribed maintenance table chapter B "Maintenance" is **EXACTLY** respected.

b) comme motocycle **ROUTIER** et donc **COUVERT** par garantie à la condition que les prescriptions du tableau d'entretien qu'il se trouve au chapitre B "Entretien" soient respectées **SCRUPULEUSEMENT**.

Per mantenere la "Garanzia di Funzionamento" del veicolo, il Cliente deve seguire il programma di manutenzione indicato sul libretto di uso e manutenzione eseguendo i tagliandi presso le officine autorizzate **HUSQVARNA**. Il costo per la sostituzione dei pezzi e per la manodopera necessaria per rispettare il piano di manutenzione, è a carico del Cliente. **NOTA:** la garanzia **DECADE** in caso di noleggio del motociclo

In order to maintain the vehicle's "Guarantee of Functionality", the client must follow the maintenance program indicated in the user's manual by carrying out maintenance checks at authorized **HUSQVARNA** dealers. The cost for substituting parts and for the labour necessary in order to respect the maintenance plan, is charged to the client. **NOTE:** the guarantee is **EXTINGUISHED** in the case where the motorcycle is rented.

Pour maintenir la "Garantie de Fonctionnement" du véhicule, le Client doit suivre le programme d'entretien indiqué sur le livret d'usage et entretien en exécutant les coupons près des ateliers autorisés **HUSQVARNA**. Le coût pour la substitution des bouts et pour la main-d'oeuvre nécessaire pour respecter l'étagé d'entretien est à la charge du Client. **NOTE:** la garantie **DÉCHOIT** en cas de location du motocycle.

Note

Note

Avis

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

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

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

- 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

- 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

- 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



ENDURO

Das WETTBEWERB Motorrad Modelle **TE** garantierten von Funktionsstörungen frei; die von Wartung geratene Tabelle für wettkämpferischen Gebrauch ist zur Kapitel B "Wartung".

Das Motorrad modelliert **SMR** es kann benutzt werden, als Alternative:

a) wie WETTBEWERB Motorrad und also garantiert frei von Funktionsstörungen; die Tabelle von Wartung, die für wettkämpferischen Gebrauch beraten wird, ist zur Kapitel B "Wartung". in dieser Fall

oder

b) wie STRABEN Motorrad und also Garantie DECKE, unter Bedingung, die ihr ABSOLUT die Hinweise von der Tabelle von Wartung beachtet werdet, die es zu Kapitel B "Wartung". ist.

Um die "Garantie von Funktionieren" des Fahrzeuges zu erhalten, muß der Kunde dem Programm von Wartung folgen das auf ihn auf dem Libretto von Gebrauch und Wartung gezeigt wird, da führt es die bei den Werkstätten genehmigt HUSQVARNA vorgesehenen Abschnitte aus. Der Preis für den Ersatz der Stücke und um den Plan von Wartung zu beachten, ist er zu Lasten der Kunde für die notwendige Arbeitskräfte. ZUR BEACHTUNG: die Garantie verfällt bei Vermietung des Kraftrades.

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.

ADVERTENCIAS IMPORTANTES



SUPERMOTARD

El motociclo DE COMPETICIÓN **TE** son garantizados eximidos por funcionamientos defectuosos; el tablero de manutención aconsejado para uso agonístico se encuentra el capítulo B "Mantienimento".

El modelo **SMR** puede ser utilizado, en alternativa:

a) como motociclo DE COMPETICIÓN garantizada eximida por funcionamientos defectuosos; el tablero de manutención aconsejado para uso agonístico se encuentra el capítulo B "Mantienimento".

o bien

b) como motociclo PARA USO VIAL y por tanto CUBIERTO por garantía a condición que sean respetadas ESCRUPULOSAMENTE las prescripciones del tablero de manutención que se encuentran el capítulo B "Mantienimento".

Para mantener la "Garantía de Funcionamiento" del vehículo, el Cliente tiene que seguir el programa de manutención indicado sobre el manual de uso y mantenimiento ejecutando los cupones cerca de los talleres lícitos HUSQVARNA. El coste por la sustitución de los particulares y por la mano de obra necesaria para respetar el plan de manutención, está a cargo del Cliente.

NOTA: la garantía DECAE en caso de alquiler del motociclo.

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

te-smr 570/2004

Copyright by

MV Agusta Motorcycles S.p.A.

Servizio Assistenza Tecnica
Via Nino Bixio, 8
21024 Cassinetta di Biandronno (VA) - Italy
Telefono ++39-0332-254111
Telefax ++39-0332-756509
www.husqvarna.it

USA MODEL

Cagiva U.S.A.
2300 MARYLAND ROAD
WILLOW GROVE, PA 19090-4193
215-830-3300

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. 8000A2943

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

te 570: ZCGH601AA4V006900
smr 570: ZCGH601AB4V001400



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

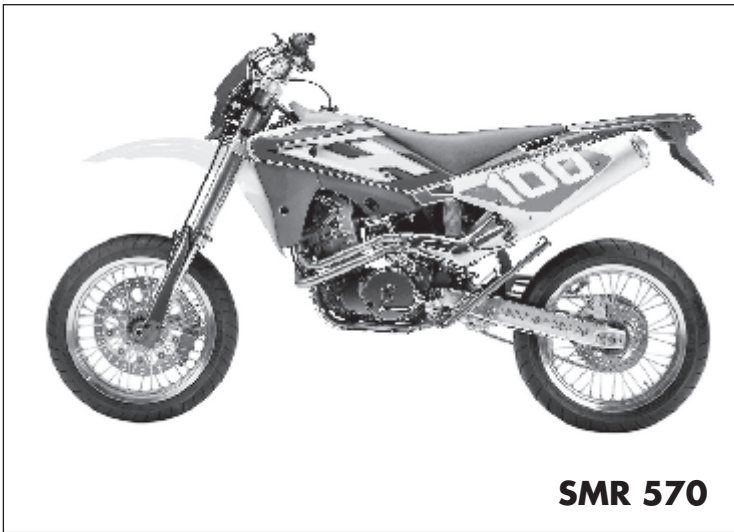
- 1 Sustituir siempre las juntas, anillos de compresión y pasadores por otros nuevos.
- 2 Al tener que apretar o aflojar tuercas o tornillos, empezar siempre por los de tamaño mayor o por el centro. Apretar hasta el par de torsión prescrito siguiendo un trazado cruzado.
- 3 Marcar siempre las piezas 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.



TE 570



TE 570 ENDURO USA



SMR 570



SMR 570 ENDURO 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
Parti optional	P
Attrezzatura specifica	W
Coppie di serraggio	X
Note per modelli USA/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
Elements en option	P
Outillage spécial	W
Couples de serrage	X
Note pour les modèles USA/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

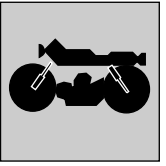
Summary

	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
Optional parts list	P
Specific tools	W
Torque wrench settings	X
Notes for USA/AUS 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
Extra Teile	P
Spezifische Ausrüstung	W
Anziehmoment	X
Anmerkung für Modell USA/AUS	Z

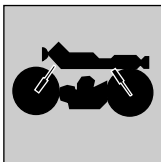
Bastidor, suspensiones y ruedas	I
Frenos	L
Sistema eléctrico	M
Sistema de refrigeración del motor	N
Partes opcionales	P
Herramental específico	W
Pares de torsion	X
Note por los modelos USA/AUS	Z



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

A





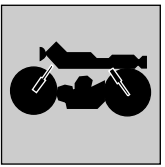
GENERALITÄ
GENERAL
NOTES GENERALES
ALLEGEMEINES
GENERALIDADES

<http://husqy.forumsactifs.com>

Motore	A.4	Engine	A.5
Distribuzione	A.4	Valve gear	A.5
Alimentazione	A.4	Fuel feeding	A.5
Lubrificazione	A.4	Lubrication	A.6
Raffreddamento	A.4	Cooling	A.6
Accensione	A.4	Ignition	A.6
Avviamento	A.9	Starting	A.10
Trasmissione	A.9	Transmission	A.10
Freni	A.9	Brakes	A.10
Telaio	A.14	Frame	A.15
Sospensioni	A.14	Suspensions	A.15
Ruote	A.14	Wheels	A.15
Pneumatici	A.14	Tyres	A.15
Impianto elettrico	A.19	Electrical equipment	A.19
Pesi	A.21	Weights	A.21
Ingombri	A.21	Overall dimensions	A.21
Rifornimenti	A.22	Supply	A.22

GENERALITÄ
GENERAL
NOTES GENERALES
ALLEGEMEINES
GENERALIDADES

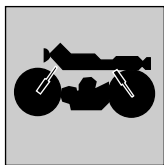
<http://husqy.forumsactifs.com>



Moteur	A.6	Motor	A.7
Distribution	A.6	Ventilsteueren	A.7
Alimentation	A.6	Kraftstoffzufuhr	A.7
Lubrification.....	A.6	Schmierung	A.7
Refroidissement	A.6	Kühlung	A.7
Allumage	A.6	Zündung	A.7
Demarrage	A.11	Anlasser	A.12
Transmission	A.11	Antrieb	A.12
Freins	A.11	Bremsen	A.12
Cadre	A.16	Fahrgestell.....	A.17
Suspensions.....	A.16	Radfederung	A.17
Roues	A.16	Rader	A.17
Pneus	A.16	Reifen	A.17
Installation électrique	A.19	Elektrische anlage	A.20
Poids.....	A.21	Gewichte.....	A.21
Dimensions	A.21	Dimensiones	A.21
Table de ravitaillements	A.23	Nachfuellungen	A.23

Motor	A.8
Distribucion	A.8
Alimentacion	A.8
Lubricacion	A.8
Enfriamiento	A.8
Encendido	A.8
Puesta en marcha.....	A.13
Transmision	A.13
Frenos.....	A.13
Bastidor.....	A.18
Suspensiones	A.18
Ruedas	A.18
Neumaticos	A.18
Instalacion electrica	A.20
Pesos	A.21
Dimensiones	A.21
Capacidades	A.24



**MOTORE**

Monocilindrico a 4 tempi.

Alesaggio (mm).....	98
Corsa (mm)	76,4
Cilindrata (cm ³)	576,28
Rapporto di compressione	10:1

DISTRIBUZIONE

Monolbero a camme in testa comandato da catena; 4 valvole.

Inclinazione valvole rispetto all'asse del cilindro:

ASPIRAZIONE: 20°

SCARICO: 20°

Diagramma di distribuzione con gioco valvole di 0,1 mm

a motore freddo:

ASPIRAZIONE:

apertura prima del P.M.S.: 50°

chiusura dopo il P.M.I.: 77°

SCARICO:

apertura prima del P.M.I.: 89°

chiusura dopo il P.M.S.: 40°

Gioco di funzionamento delle punterie a motore freddo:

ASPIRAZIONE: 0,10 mm

SCARICO: 0,15 mm

ALIMENTAZIONE

Per gravità

Depurazione dell'aria mediante filtro a secco.

Carburatore:

Mikuni TMR 41

LUBRIFICAZIONE

Sistema lamellare "R.A.L." (Reed Activated Lubrication) con pompa olio.

RAFFREDDAMENTO

A liquido con doppio radiatore.

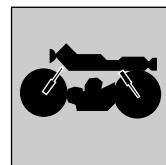
ACCENSIONE

Elettronica a scarica capacitiva, con anticipo variabile a controllo digitale.

Candela: NGK CR7EB oppure CHAMPION G59C

(per impiego agonistico NGK C8E).

Distanza elettrodi candela 0,6÷0,7 mm

**ENGINE**

4-stroke single cylinder.

Bore (in.)	3.85
Stroke (in.)	3.01
Capacity (cu.in.)	35.15
Compression ratio	10:1

VALVE GEAR

Single overhead camshaft, chain driven; 4 valves.

Valve angle in relation to cylinder:

INLET: 20°

EXHAUST: 20°

Valve timing with valve play of 0.004 in.

with cold engine:

INLET:

opens before T.D.C.: 50°

closes after B.D.C.: 77°

EXHAUST:

opens at b.B.D.C. 89°

closes at a.T.D.C.: 40°

Gap with engine cold:

INLET: 0.004 in.

EXHAUST: 0.006 in.

FUEL FEED

Gravity.

Dry type air filter.

Carburetors:

Mikuni TMR 41

LUBRICATION

Reed system "R.A.L." (Reed Activated Lubrication) with oil pump.

COOLING

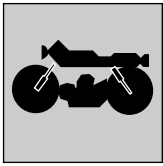
By fluid with double cooler.

IGNITION

Electronics with capacitive discharge and with variable spark advance by digital control.

Spark plugs: NGK CR7EB or CHAMPION G59C (for sporting activity NGK C8E).

Plug gap: 0.023÷0.027 in.



MOTEUR

Un cylindre à 4 temps.

Alésage (mm)	98
Course (mm).....	76,4
Cylindrée (cm ³).....	576,28
Rapport volumétrique	10:1

DISTRIBUTION

Arbre à cames en tête commandé par chaîne; 4 soupapes.

Inclinaison des soupapes par rapport à l'axe du cylindre:

ADMISSION: 20°

ECHAPPEMENT: 20°

Diagramme de distribution avec jeu des soupapes de 0,1 mm à moteur froid:

ADMISSION:

ouverture avant P.M.H.: 50°

fermeture après P.M.B.: 77°

ECHAPPEMENT:

ouverture avant P.M.B.: 89°

fermeture après P.M.H.: 40°

Jeu de fonctionnement des soupapes à moteur froid:

ADMISSION: 0,10 mm

ECHAPPEMENT: 0,15 mm

ALIMENTATION

Par gravité.

Dépuration de l'air par filtre à sec.

Carburateur:

Mikuni TMR 41

LUBRIFICATION

Système lamellaire "R.A.L." (Reed Activated Lubrication) par pompe à huile.

REFROIDISSEMENT

Refroidissement par liquide avec double radiateur

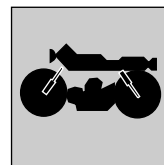
ALLUMAGE

Electronique à décharge capacitive, avec avance à l'allumage variable par contrôle digital.

Bougie: NGK CR7EB ou CHAMPION G59C (pour l'activité sportive NGK C8E).

Distance électrodes bougie : 0,6±0,7 mm.





MOTOR

Einzylinder-Viertakter	
Bohrung (mm)	98
Hub (mm).....	76,4
Hubraum (cm ³)	576,28
Verdichtungsverhältnis.....	10:1

VENTILSTEUERUNG

Kettengesteuerte Nockenwelle; 4 Ventile.
 Ventilneigung in Bezug auf die Zylinderachse:
 ANSAUGSEITE: 20°
 AUSPUFFSEITE: 20°
 Ventilsteuerungsdiagramm mit Ventilspiel von 0,1 mm
 bei kaltem motor:
 ANSAUGSEITE:
 Öffnen v. OT.: 50°
 Schliessen n. UT.: 77°
 AUSPUFFSEITE:
 Öffnen v. OT.: 89°
 Schliessen n. UT.: 40°
 Betriebsspiel der Ventilstößel bei kaltem Motor:
 ANSAUGSEITE: 0,10 mm
 AUSPUFFSEITE: 0,15 mm

KRAFTSTOFFZUFUHR

Schwerkraftversorgung.
 Luftreinigung über Trockenfilter.
 Vergaser:
 Mikuni TMR 41

SCHMIERUNG

Lamellensystem "R.A.L." (Reed Activated Lubrication) mit Ölpumpe.

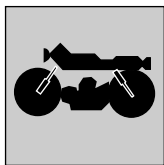
KÜHLUNG

Flüssigkeitskühlung mit Doppelkühler.

ZÜNDUNG

Elektronisch mit kapazitiver Entladung, variabler Vorverstellung mit Digitalkontrolle.
 Zündkerze: NGK CR7EB oder CHAMPION G59C (Für wettkämpferischen Gebrauch NGK C8E).
 Elektrodenabstand: 0,6=0,7 mm.





MOTOR

Monocilíndrico de 4 tiempos

Diámetro interior (mm)	98
Carrera (mm)	76,4
Cilindrada (cm ³)	576,28
Relación de compresión	10:1

DISTRIBUCION

Monoeje de levas en culata mandado por cadena; 4 válvulas.

Inclinación de las válvulas respecto al eje del cilindro:

ASPIRACION: 20°

ESCAPE: 20°

Diagrama de distribución con juego de válvulas de 0,1 mm

con motor frío:

ASPIRACION:

apertura antes del P.M.S.: 50°

cierre después del P.M.I.: 77°

ESCAPE:

apertura antes del P.M.I.: 89°

cierre después del P.M.S.: 40°

Juego de funcionamiento de los empujadores con motor frío:

ASPIRACION: 0,10 mm

ESCAPE: 0,15 mm

ALIMENTACION

Por gravedad.

Depuración del aire mediante filtro de capa seca

Carburador

Mikuni TMR 41

LUBRICACION

Sistema laminar "R.A.L." (Reed Activated Lubrication) con bomba de aceite.

ENFRIAMIENTO

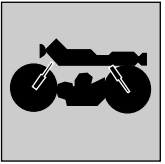
Por líquido con doble radiador.

ENCENDIDO

Electrónica de descarga capacitiva con anticipo variable de control digital.

Bujía: NGK CR7EB o bien CHAMPION G59C (de competición NGK C8E)

Distancia electrodos de la bujía: 0,6÷0,7 mm.

**AVVIAMENTO**

A pedale.
Dispositivo di decompressione automatico.

TRASMISSIONE

Frizione multidisco in bagno d'olio
Cambio: a 6 rapporti
Trasmissione fra motore e albero primario del cambio ad ingranaggi con dentatura dritta, sempre in presa.

Trasmissione primaria

Rapporto:2,344 (68/29)

Rapporti cambio	TE, SMR 570
1 ^a	2,615 (34/13)
2 ^a	1,812 (29/16)
3 ^a	1,368 (26/19)
4 ^a	1,043 (24/23)
5 ^a	0,880 (22/25)
6 ^a	0,740 (20/27)

Trasmissione secondaria

Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante catena da 5/8" x 1/4"
(con OR per modelli TE, SMR)
Pignone uscita cambio

TE, SMR 570 (*)
z 17 (USA: z 14)

SMR

(*) In dotazione Z15; in caso di impiego agonistico

	TE, SMR 570
Corona sulla ruota.....	z 48
Rapporto di trasmissione.....	2,823 (USA: 3,428)

Rapporti totali di trasmissione

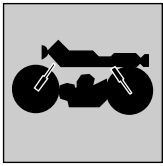
	TE, SMR 570	TE 570 USA
1 ^a	17,316	21,026
2 ^a	12,000	14,571
3 ^a	9,060	11,001
4 ^a	6,908	8,389
5 ^a	5,826	7,075
6 ^a	4,904	5,955

FRENI**Anteriore**

A disco fisso forato Ø 260 mm con pinza flottante (TE); a disco flottante forato Ø 320 mm con pinza fissa (SMR)
Area pastiglie33,4 cm² (TE); 41,8 cm² (SMR)
Circuito idraulico indipendente e pompa con comando sul lato destro del manubrio.

Posteriore

A disco forato Ø 220 mm (TE: flottante; SMR: fisso) con pinza flottante
Area pastiglie29,5 cm²
Circuito idraulico indipendente, comando con pedale e pompa sul lato destro del veicolo.



STARTER

Kick starter
Automatic decompression device.

TRANSMISSION

Multi-plate clutch in oil bath.
6-speed gearbox
Drive between engine and gearbox main shaft by straight toothed constant mesh gears.

Primary reduction

Ratio: 2,344 (68/29)

Gearbox ratios	TE-SMR 570
1st	2,615 (34/13)
2nd	1,812 (29/16)
3rd.....	1,368 (26/19)
4th	1,043 (24/23)
5th	0,880 (22/25)
6th	0,740 (20/27)

Final drive

Drive between gearbox and rear wheel by 5/8" x 1/4" chain (with OR for TE, SMR models).
Gearbox pinion

TE, SMR 570 (*)
z 17 (USA: z 14)

SMR

(*) Outfit Z15; in case of racing use

	TE, SMR 570
Rear sprocket.....	z 48
Drive ratio.....	2,823 (USA: 3,428)

Total drive ratios

	TE, SMR 570	TE570 USA
1st	17,316	21,026
2nd	12,000	14,571
3rd.....	9,060	11,001
4th	6,908	8,389
5th	5,826	7,075
6th	4,904	5,955

BRAKES

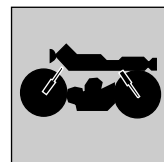
Front

Drilled fixed disc Ø 10.24 in. with floating caliper (TE); drilled floating disc Ø 12.6 in. with fixed caliper
Pads area5.18 sq. in. (TE); 6.48 sq. in. (SMR)
Independent hydraulic circuit and pump with control on the handlebar right side

Rear

Drilled disc Ø 8.66 in. (TE: floating; SMR: fixed) with floating caliper
Pads area4.57 sq. in.
Independent hydraulic circuit; controlled by pedal and pump on the motorcycle right side.





DEMARRAGE

A pédale.
Dispositif de décompression automatique.

TRANSMISSION

Embrayage multidisque en bain d'huile.
Boîte de vitesse à 6 rapports
Transmission entre moteur et arbre primaire à engrenages à dents droites, toujours en prise.

Transmission primaire

Rapport: 2,344 (68/29)

Rapport de la boîte	TE-SMR 570
1ère	2,615 (34/13)
2ème.....	1,812 (29/16)
3ème.....	1,368 (26/19)
4ème.....	1,043 (24/23)
5ème.....	0,880 (22/25)
6ème.....	0,740 (20/27)

Transmission secondaire

Transmission entre la boîte de vitesse et la roue arrière par l'intermédiaire d'une chaîne de 5/8" x 1/4" (avec bagues d'étanchéité pour modèles TE, SMR).
Pignon sortie changement de vitesse

TE, SMR 570 (*)
z 17 (USA: z 14)

SMR

(*) En dotation Z15; en case d'un emploi pour activités sportive

	TE, SMR 570
Couronne sur la roue	z 48
Rapport de transmission.....	2,823 (USA: 3,428)

Rapport total de transmission

	TE, SMR 570	TE 570 USA
1ère	17,316	21,026
2ème.....	12,000	14,571
3ème.....	9,060	11,001
4ème.....	6,908	8,389
5ème.....	5,826	7,075
6ème.....	4,904	5,955

FREINS

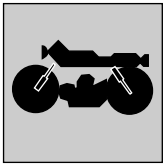
Avant

A disque fixe percé Ø 260 mm. avec étrier flottant (TE); a disque flottant percé Ø 320 mm avec étrier fixe (SMR)
Surface pastilles.....33,4 cm² (TE); 41,8 cm² (SMR)
Circuit hydraulique indépendant et pompe avec commande sur le côté droit du guidon.

Arrière

A disque percé Ø 220 mm. (TE: flottant; SMR: fixe) avec étrier flottant
Surface pastilles.....29,5 cm²
Circuit hydraulique indépendant commandé par la pédale et la pompe sur le côté droit de la moto.





ANLASSER

Kickstarter.
Automatische (Kickstarter) Dekompressionsvorrichtung.

ANTRIEB

Mehrscheiben-Ölbadkupplung.
6-Gang-Getriebe
Kraftübertragung vom Motor auf die Getriebehauptwelle über geradzahnte
Zahnräder in ständigem Eingriff.

Antrieb

Drehzahlverhältnis:..... 2,344 (68/29)

Drehzahlverhältnisse	TE, SMR 570
1 ^a	2,615 (34/13)
2 ^a	1,812 (29/16)
3 ^a	1,368 (26/19)
4 ^a	1,043 (24/23)
5 ^a	0,880 (22/25)
6 ^a	0,740 (20/27)

Vorgelege

Kraftübertragung vom Getriebe auf das Hinterrad durch Antriebskette von 5/8" x
1/4" (mit O-Ringen für TE, SMR-Modelle)
Antriebsritzel

TE-SMR 570(*)	SMR
z 17 (USA: z 14)	(*) Mitgeliefert Z15 ; bei wettenen ist die azunwendende

	TE, SMR 570
Zahnkranz	z 48
Übersetzungsverhältnis	2,823 (USA: 3,428)

Gesamtübersetzungsverhältnisse

	TE, SMR 570	TE 570 USA
1	17,316	21,026
2	12,000	14,571
3	9,060	11,001
4	6,908	8,389
5	5,826	7,075
6	4,904	5,955

BREMSEN

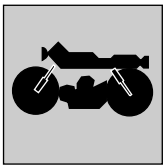
Vorderradbremse

Mit gelochter festsitzende Bremsscheibe Ø 260 mm, mit schwimmender Zange
(TE); mit gelochter schwimmend Bremsscheibe Ø 320 mm, mit Festzange (SMR).
Bremsbelag33,4 cm² (TE); 41,8 cm² (SMR)
Mit unabhängigem Hydraulikkreislauf und Pumpe mit Steuerung auf der rechten
Seite der Lenkstange.

Hinterradbremse

Mit gelochter Bremsscheibe Ø 220 mm (TE: Schwimmender; SMR: Fest) mit
schwimmender Zange.
Bremsbelag29,5 cm²
Mit unabhängigem Hydraulikkreislauf, pedalsteuerung und Pumpe auf der rechten
Seite des Motorrads.





PUESTA EN MARCHA

A pedal.
Dispositivo de descompresión automático.

TRASMISION

Embrague multidisco en baño de aceite
Cambio: de 6 relaciones
Transmisión entre motor y eje principal del cambio de engranajes con dientes rectos, de toma constante.

Transmisión primaria

Relación:2,344 (68/29)

Transmisión primaria	TE, SMR 570
1°	2,615 (34/13)
2°	1,812 (29/16)
3°	1,368 (26/19)
4°	1,043 (24/23)
5°	0,880 (22/25)
6°	0,740 (20/27)

Transmisión secundaria

Transmisión entre el cambio y la rueda trasera mediante cadena de 5/8" x 1/4"
(con OR para modelos TE, SMR)
Piñón salida cambio

TE-SMR 570 (*)
z 17 (USA: z 14)

SMR

(*) En dotacion Z15; en caso de uso en carrera

	TE, SMR 570
Corona en la rueda	z 48
Relación de transmisión	2,823 (USA: 3,428)

Relaciones totales de transmisión

	TE, SMR 570	TE 570 USA
1ª	17,316	21,026
2ª	12,000	14,571
3ª	9,060	11,001
4ª	6,908	8,389
5ª	5,826	7,075
6ª	4,904	5,955

FRENOS

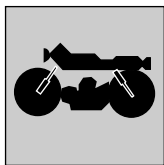
Delantero

De disco fijo hueco Ø 260 mm con pinza flotante (TE); de disco flotante hueco Ø 320 mm con pinza fija (SMR)
Area pastillas33,4 cm² (TE); 41,8 cm² (SMR)
Circuito hidráulico independiente y bomba con mando en la parte derecha del manillar.

Trasero

De disco hueco Ø 220 mm (TE: flotante; SMR: fijo) con pinza flotante
Area pastillas29,5 cm²
Circuito hidráulico independiente, mando con pedal y bomba en la parte derecha del vehículo.



**TELAIO**

Monotrave sdoppiantesi circa all'altezza dello scarico, in tubi in acciaio a sezione circolare; telaio posteriore in lega leggera

Angolo di sterzata26° per lato

Angolo asse di sterzo25°

Avancorsa (mm)..... 107 (TE); 70 (SMR)

SOSPENSIONI**Anteriore**

Forcella teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato; steli di diametro 45 mm.; regolazione del freno idraulico in compressione ed estensione.
Marca "MARZOCCHI" tipo USD.

Corsa sull'asse scorrevoli (mm)300 (TE); 250 (SMR)

Posteriore

Forcellone oscillante in lega leggera con sospensione progressiva e monoammortizzatore idraulico con molla elicoidale.

Regolazione del precarico della molla e del freno idraulico in compressione (DOPPIA) ed in estensione.

Monoammortizzatore marca "SACHS".

Corsa ruota (mm) 320 (TE); 290 (SMR)

RUOTE

Cerchio **anteriore** TAKASAGO Excel in lega leggera (TE) - BEHR in lega leggera (SMR)

Dimensioni: 1,6"x21" (TE) - 3,5"x 17" (SMR)

Cerchio **posteriore** TAKASAGO Excel in lega leggera (TE) - BEHR in lega leggera (SMR)

Dimensioni: 2,15"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)

PNEUMATICI**Anteriore****TE**

Marca, tipo e dimensioni: MICHELIN Enduro Competition 3 oppure PIRELLI MT 83 SCORPION 90/90x21"

SMR

Marca, tipo e dimensioni: PIRELLI MT R01 Dragon; oppure DUNLOP D207 TL (58W); 120/70x17"

Posteriore**TE**

Marca, tipo e dimensioni. MICHELIN Enduro Competition 3 oppure PIRELLI MT 83 SCORPION; 140/80x18"

SMR

Marca, tipo e dimensioni: PIRELLI MT R01 Dragon; oppure DUNLOP D207 TL (66W); 120/70x17" 150/60x17"

Pressione pneumatici

Misurazione da effettuare **a freddo**.

Pressione di gonfiaggio: TE

Pressione di gonfiaggio: SMR

Anteriore: 0,9÷1,0 Kg/cm²

Posteriore: 0,8÷0,9 Kg/cm²

Solo Pilota

(*) **Anteriore:** 1,4 kg/cm²

(*) **Posteriore:** 1,6 kg/cm²

Solo Pilota

● **Anteriore:** 1,8 kg/cm²

● **Posteriore:** 2,0 kg/cm²

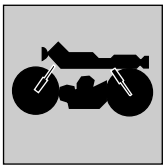
Pilota e passeggero

● **Anteriore:** 2,0 kg/cm²

● **Posteriore:** 2,2 kg/cm²

(*) In caso di impiego agonistico

● Uso stradale



FRAME

Single-beam splitting in steel tubes of circular section approx, on line with the exhaust; light alloy rear frame.

Steering angle.....26° each side
 Steering axis angle25°
 Forward travel (in.)4.21 (TE); 2.75 (SMR)

SUSPENSIONS

Front

Overtuned forkrod telehydraulic fork with advanced pin; forkrods 1.77 in. diameter; stanchions hydraulic brake adjustment both in compression and extension.

"MARZOCCHI" make type USD

Axle travel (in.)11.8 (TE,); 9.84 (SMR)

Rear

Swinging arm in light alloy with progressive damping, hydraulic mono-shock absorber with helical spring. Hydraulic brake and spring preloading adjustment both in compression (DOUBLE) and in extension.

"SACHS" mono-shock absorber.

Wheel travel (in.)12.6 (TE); 11.4 (SMR)

WHEELS

Front TAKASAGO Excel rim in light alloy (TE) - BEHR in light alloy (SMR)

Size: 1.6"x21" (TE) - 3,5"x 17" (SMR)

Rear TAKASAGO Excel rim in light alloy (TE) - BEHR in light alloy (SMR)

Size: 2.15"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)

TYRES

Front

TE

Make, type and size: MICHELIN Enduro Competition 3 or PIRELLI MT 83 SCORPION; 90/90x21"

SMR

Make, type and size: PIRELLI MT R01 Dragon; or DUNLOP D207 TL (58W); 120/70x17"

Rear

TE

Make, type and size: MICHELIN Enduro Competition 3 or MT 83 SCORPION; 140/80x18"

SMR

Make, type and size: PIRELLI MT R01 Dragon; r DUNLOP D207 TL (66W); 150/60x17"

Tyre pressures

To be measured when **tyres are cold.**

Pressure: TE

Pressure: SMR

Front: 12,8÷14,2 psi
Rear: 11,4÷12,8 psi

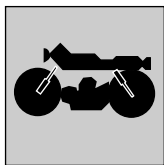
Rider only
 (*) **Front:** 19.9 psi
 (*) **Rear:** 22.7 psi

Rider only
 ● **Front:** 25.6 psi
 ● **Rear:** 28.4 ps

Rider an passenger
 ● **Front:** 28.4 psi
 ● **Rear:** 31.3 psi

(*) in case of racing use
 (●) Road use





CADRE

Poutre simple se dédoublant en tubes d'acier à section circulaire, environ à la hauteur de l'échappement; cadre arrière en alliage léger.
Angle de braquage.....26° de chaque côté
Angle axe de braquage.....25°
Avant-course (mm).....107 (TE); 70 (SMR)

SUSPENSIONS

Avant

Fourche téléhydraulique à tiges renversées et goujon avancé; tiges de 45 mm diamètre; réglage du frein hydraulique en compression et en extension.
Marque "MARZOCCHI" type USD.

Course sur l'axe coutissant (mm)300 (TE); 250 (SMR)

Arrière

Fourche oscillante en alliage léger avec suspension actionnée par système de bielles à action progressive et mono-amortisseur hydraulique avec ressort hélicoïdal. Réglage du prébandage du ressort et du frein hydraulique en compression (DOUBLE) et en extension .
Mono-amortisseur marque "SACHS".

Course roue (mm)320 (TE); 290 (SMR)

ROUES

Jante **avant** TAKASAGO Excel en alliage léger (TE) - BEHR en alliage léger (SMR)

Dimensions: 1,6"x21" (TE) - 3,5"x 17" (SMR)

Jante **arrière** TAKASAGO Excel en alliage léger (TE) - BEHR en alliage léger (SMR)

Dimensions: 2,15"x18" (TE) 4,25"x17" (SMR)

PNEUS

Avant

TE

Marque, type et dimensions: MICHELIN Enduro Competition 3 ou PIRELLI MT 83 SCORPION; 90/90x21"

SMR

Marque, type et dimensions: PIRELLI MT R01 Dragon; ou DUNLOP D207 TL (58W); 120/70x17"

Arrière

TE

Marque, type et dimensions: MICHELIN Enduro Competition 3 ou PIRELLI MT 83 SCORPION; 140/80x18"

SMR

Marque, type et dimensions: PIRELLI MT R01 Dragon; ou DUNLOP D207 TL (66W); 150/60x17"

Pression des pneus

Contrôle à effectuer **à froid.**

Pression de gonflage: TE

Pression de gonflage: SMR

Avant : 0,9÷1,0 Kg/cm²

Arrière : 0,8÷0,9 Kg/cm²

Seul conducteur

(*) **Avant:** 1,4 kg/cm²

(*) **Arrière:** 1,6 kg/cm²

Seul conducteur

● **Avant:** 1,8 kg/cm²

● **Arrière:** 2,0 kg/cm²

Conducteur et passager

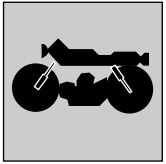
● **Avant:** 2,0 kg/cm²

● **Arrière:** 2,2 kg/cm²

(*) en case d'un emploi pour activités sportive.

● Usage routie





FAHRGESTELL

Einträger, der sich in Stahlröhre mit kreisförmigem Querschnitt auf der Höhe des Auspuffes verzweigt; Hinterer Rahmen aus Leichtmetall.
 Anschlagwinkel26° je Seite
 Lenkachsenwinkel25°
 Vorderhub (mm)107 (TE); 70 (SMR)

RADFEDERUNG

Vorderrad

Telehydraulische Gabel mit umgekehrten Schäfte und vorgeschobenem Bolzen; Schäfte 45 mm Durchmesser; Einstellung der hydraulischen Bremse sowohl in Kompression als auch in Ausfederung.
 Marke "MARZOCCHI" Typ USD.

Hub on der Läuterachse (mm)300 (TE); 250 (SMR)

Hinterrad

Schwinge aus Leichtmetall mit stufenloser Hebelsystemaufhängung und hydraulischer Stossdämpfer mit Schraubenfeder. Einstellung der Federvorspannung und der Hydraulikbremse in eingefederten Zustand (DOPPELT) und in ausgefedertem. Einzel-Stossdämpfer Hersteller "SACHS".

Radhub (mm)320 (TE); 290 (SMR)

RÄDER

Vordefelge TAKASAGO Excel aus Leichtmetall (TE) - BEHR aus Leichtmetall (SMR)

Abmessungen: 1,6"x21" (TE) - 3,5"x 17" (SMR)

Hinterefelge TAKASAGO Excel aus Leichtmetall (TE) - BEHR aus Leichtmetall (SMR)

Abmessungen: 2.5"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)

REIFEN

Vorderadreifen

TE

Hersteller, Modell und Abmessungen: MICHELIN Enduro Competition 3 oder PIRELLI MT 83 SCORPION; 90/90x21"

SMR

Marque, type et dimensions: PIRELLI MT R01 Dragon; oder DUNLOP D207 TL (58V); 120/70x17"

Hinterradreifen

TE

Hersteller, Modell und Abmessungen: MICHELIN Enduro Competition 3 oder PIRELLI MT 83 SCORPION; 140/80x18"

SMR

Marque, type et dimensions: PIRELLI MT R01 Dragon; oder DUNLOP D207 TL (66V); 150/60x17"

Reifendruck

Luftdruck: TE

Luftdruck: SMR

Vorderradreifen : 0,9÷1,0 Kg/cm²
Hinterradreifen: 0,8÷0,9 Kg/cm²

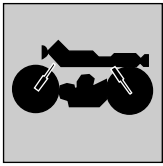
nur Fahrer
 (*) **Vorderradreifen:** 1,4 kg/cm²
 (*) **Hinterradreifen:** 1,6 kg/cm²

nur Fahrer
 ●) **Vorderradreifen:** 1,8 kg/cm²
 ●) **Hinterradreifen:** 2,0 kg/cm²

Fahrer und passagier
 ●) **Vorderradreifen:** 2,0 kg/cm²
 ●) **Hinterradreifen:** 2,2 kg/cm²

(*) bei Wettrennen ist die anzunehmende.
 (●) für Straßen Gebrauch





BASTIDOR

De una sola viga que se divide en tubos de acero de sección circular más o menos a la altura del escape; bastidor trasero de aleación ligera.

Angulo de viraje26° por lado
Angulo eje de dirección25°
Carrera delantera (mm) 107 (TE); 70 (SMR)

SUSPENSIONES

Delantera

Horquilla telehidráulica de vástagos vueltos al revés y perno adelantado; vastagos de 45 mm de diámetro; ajuste del freno hidráulico en compresión y extensión.
Marca "MARZOCCHI" tipo USD.

Carrera en el eje correderas (mm).....300 (TE); 250 (SMR)

Trasera

Horquilla oscilante de aleación ligera con sistema de palancas progresivas y mono-amortiguador hidráulico de resorte helicoidal.
Regulación de la precarga del resorte y del freno hidráulico en compresión (DOBLE) y en extensión.
Mono-amortiguador marca "SACHS".

Carrera rueda (mm).....320 (TE); 290 (SMR)

RUEDAS

Llanta **delantera** TAKASAGO Excel de aleación ligera (TE) - BEHR de aleación ligera (SMR)

Dimensiones: 1,6"x21" (TE) - 3,5"x 17" (SMR)

Llanta **trasera** TAKASAGO Excel de aleación ligera (TE) - BEHR de aleación ligera (SMR)

Dimensiones: 2,15"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)

NEUMATICOS

Delantero

TE

Marca, tipo y dimensiones: MICHELIN Enduro Competition 3 o bien PIRELLI MT 83 SCORPION; 90/90x21"

SMR

Marca, tipo y dimensiones: PIRELLI MT R01 Dragon; oder DUNLOP D207 TL (58W); 120/70x17"

Trasero

TE

Marca, tipo y dimensiones: MICHELIN Enduro Competition 3 o bien PIRELLI MT 83 SCORPION; 140/80x18"

SMR

Marca, tipo y dimensiones: PIRELLI MT R01 Dragon; oder DUNLOP D207 TL (66W); 150/60x17"

Presión neumáticos

Medidas a efectuar **en frío.**

Presión de inflado: TE

Presión de inflado: SMR

Delantero : 0,9÷1,0 Kg/cm²

Trasero : 0,8÷0,9 Kg/cm²

Sólo con el piloto

(*) **Delantero:** 1,4 kg/cm²

(*) **Trasero:** 1,6 kg/cm²

Sólo con el piloto

● **Delantero:** 1,8 kg/cm²

● **Trasero:** 2,0 kg/cm²

Con el piloto y el pasajero

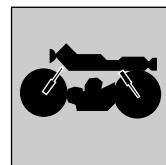
● **Delantero:** 2,0 kg/cm²

● **Trasero:** 2,2 kg/cm²

(*) en caso de uso en carreras.

● Para uso vial





IMPIANTO ELETTRICO

Impianto di accensione composto da:

- Generatore da 12V-120W
- Trasduttore digitale
- Regolatore di tensione
- Candela d'accensione

Impianto elettrico composto da:

- Proiettore con lampada alogena biluce 12V-35/35W e lampada luce di posizione 12V-3W
- Contachilometri con lampade strumento 12V-2W e spie 12V-1,2W
- Indicatori di direzione con lampada 12V-10W
- Fanale posteriore con lampada segnalazione arresto 12V-21W e lampada luce di posizione 12V-5W.

ELECTRICAL EQUIPMENT

Ignition system consisting of:

- 12V-120W generator
- Digital E.C.U.
- Voltage regulator
- Spark plug

Electrical system consisting of:

- Headlight with halogen two-filament lamp 12V-35/35W and parking light 12V-3W
- Odometer with bulbs for the instrument 12V-2W and telltales 12V-1.2W
- Direction indicators: 12V-10W
- Tail light: stop light lamp 12V-21W and parking light lamp: 12V-5W.

Electrical system consisting of (TE Enduro USA):

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

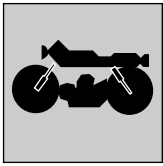
INSTALLATION ELECTRIQUE

Système d'allumage constitué par:

- Générateur de 12V-120W
- Transducteur digital
- Régulateur de tension
- Bougie d'allumage

Circuit électrique constitué:

- Phare avec lampe halogène à deux feux de 12V-35/35W et ampoule feux de position de 12V-3W
- Compteur kilométrique avec ampoules pour l'instrument 12V-2W et voyants 12V-1,2W
- Clignotants avec ampoule 12V-10W
- Feu arrière avec ampoule de stop 12V-21W et ampoule feu de position 12V-5W.



ELEKTRISCHE ANLAGE

Die Zündung besteht aus folgenden Baugruppen:

- Lichtmaschine 12V-120W
- Digitaler Meßwertgeber
- Spannungsregler
- Zündkerze

Die Elektroanlage besteht aus folgenden Teilen:

- Scheinwerfer mit Bilux-Halogenlampe 12V-35/35 W und Standlichtlampe 12 V-3W
- Kilometerzähler mit Instrumentenlampe 12V-2W und Kontrolleuchten 12V-1,2W
- Fahrtrichtungsanzeiger mit Lampe 12V-10W
- Bremslicht 12V-21W und Schlusslicht 12V-5W

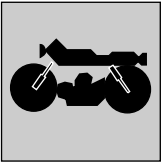
INSTALACION ELECTRICA

Instalación de encendido compuesta por:

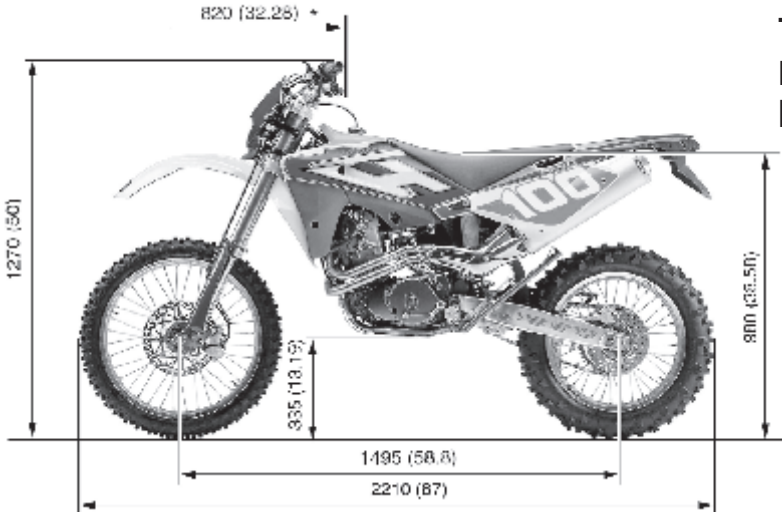
- Generador de 12V-120W
- Transductor digital
- Regulador de tensión
- Buja del encendido

Instalación eléctrica compuesta por:

- Faro con lámpara halógena biluz 12V-35/35W y lámpara de luz de situación 12V-3W
- Velocímetro con lámpara instrumento 12V-2W y testigos 12V-1,2W
- Indicadores de dirección con lámpara 12V-10W
- Faro trasero con lámpara señalización parada 12V-21W y lámpara luces de situación 12V-5W.

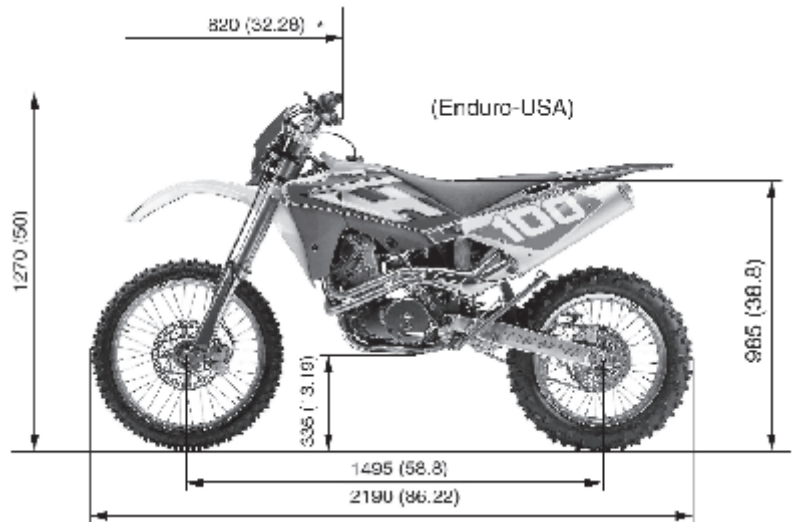


INGOMBRI mm (in.) PESI (■)/ DIMENSIONS mm (in.) WEIGHTS (■)/ DIMENSIONS mm (in.) POIDS (■)
DIMENSIONEN ABMESSUNGEN mm (in.) GEWICHT (■)/ DIMENSIONES mm (in.) PESOS (■)

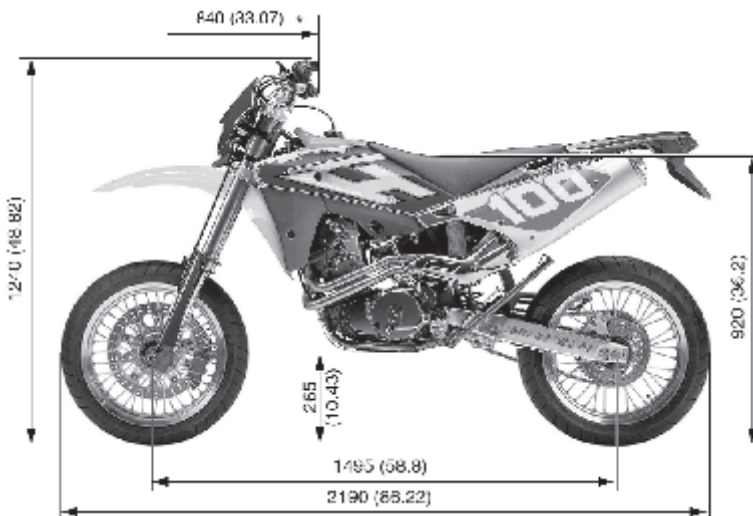


TE 570
Kg. 118,9
lb. 262.12

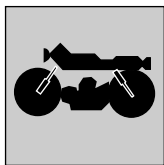
- *: larghezza max. (■): in ordine di marcia
- *: overall width (■): wet weight
- *: max largeur (■): poids en ordre de marche
- *: max breite (■): Fahrbereitwicht
- *: max. anchura (■): peso listo para marchar



TE 570-USA
Kg. 115,9
lb. 255.51



SMR 570
Kg. 125,3
lb. 276,24



RIFORNIMENTI	TIPO	QUANTITA' (litri)
Serbatoio carburante (compresa la riserva)	Benzina senza piombo a 98 ottani	9
Riserva carburante		2,1
Olio per lubrificazione cambio e motore (*)	AGIP RACING 4T (SAE 5W40)	1,6
Olio per forcella anteriore	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 per climi particolarmente rigidi)	80 mm (livello olio)
Olio per ammortizzatore posteriore	AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)	
Fluido per impianto di raffreddamento	AGIP COOL	1,1 ÷ 1,3
Fluido freno anteriore	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Fluido freno posteriore	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Lubrificazione catena di trasmissione	AGIP CHAIN LUBE	-
Lubrificazione a grasso	AGIP BIKE GREASE	-
Protettivo contatti elettrici	AGIP ROCOL MOISTURE GUARD	-
Turafalle per radiatori	AREXONS liquido	-



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

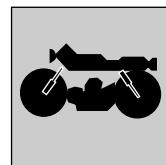
SMR: (*) In caso di impiego agonistico, la quantità di olio da utilizzare è di 1,25 l. anziché 1,6l.; inoltre gli sfiati del carburatore, dell'impianto di raffreddamento e di quello di lubrificazione devono essere convogliati in un apposito recipiente, come disposto dalla F.M.I.

SUPPLY	TYPE	QUANTITY
Fuel tank (reserve included)	Unleaded gasoline (98 R.O.N.)	1.98 Imp. Gall
Fuel reserve		1.85 Imp. Qt.
Change gear and main transmission oil (*)	AGIP RACING 4T (SAE 5W40)	1,4 Imp. Qt.
Front fork oil	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 for hard climatic conditions)	3.15 in. (oil level)
Oil for rear shock - absorber	AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)	
Fluid for cooling system	AGIP COOL	2,0 ÷ 2,4 Imp. Pints
Front brake fluid	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Rear brake fluid	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Drive chain lubrication	AGIP CHAIN LUBE	-
Grease lubrication	AGIP BIKE GREASE	-
Electric contact protection	AGIP ROCOL MOISTURE GUARD	-
Fillers for radiator	AREXONS liquido	-



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

SMR: (*) In the case of sporting activities, the quantity of oil to use is 1.25 litres, instead of 1.6 litres; furthermore, the carburettor, cooling plant and lubricating system breather pipes must be conveyed in a special basin as indicated by F.M.I.



RAVITAILLEMENTS	TYPE	QUANTITA' (litres)
Réservoir à essence (comprise la réserve)	Essence sans plomb 98 NO (min)	9
Réserve de carburant		2,1
Huile boîte de vitesse et lubrification moteur (*)	AGIP RACING 4T (SAE 5W40)	1,6
Huile fourche avant	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 por les climats rigoureux)	80 mm (nivel huile)
Huile pour amortisseur arrière	AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)	
Fluide pour système de refroidissement	AGIP COOL	1,1 ÷ 1,3
Fluide pour frein avant	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Fluide pour frein arrière	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Lubrification chaîne de transmission	AGIP CHAIN LUBE	-
Lubrification par graisse	AGIP BIKE GREASE	-
Protection contacts électriques	AGIP ROCOL MOISTURE GUARD	-
Bouche-trous pour radiateurs	AREXONS liquido	-



IMPORTANT - L'emploi d'additifs pour l'essence et les lubrifiants est à proscrire.

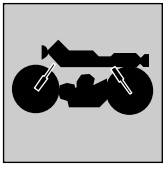
SMR: (*) Au cas d'un emploi pour activités sportives, la quantité d'huile à utiliser est de 1,25 litres au lieu de 1,6 litres. Les événements du carburateur, du système de refroidissement et de lubrification doivent être convoyés dans une cuve spéciale, d'après les règles données par F.M.I.

KRAFTSOFF	TYP	FÜLLMENGE (Liter)
Kraftstofftank (mit Kraftstoffreserve)	Bleifreies Benzin 98 NO (min)	9
Kraftstoffreserve		2,1
Öl für Getriebe und Motorschmierung (*)	AGIP RACING 4T (SAE 5W40)	1,6
Öl für Vorderradgabel	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 bei besonders kaltem Klimai)	Ölstand mit Schäften 80 mm
Öl für hinteren Stossdämpfer	AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)	
Flüssigkeit für Kühlungsanlage	AGIP COOL	1,1 ÷ 1,3
Flüssigkeit für Vorderradbremse	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Flüssigkeit für Hinterradbremse	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Schmierer der Treibkette	AGIP CHAIN LUBE	-
Fettschmierung	AGIP BIKE GREASE	-
Elektrokontak-Schutz	AGIP ROCOL MOISTURE GUARD	-
Küler-Leckabdichtung	AREXONS liquido	-



WICHTIG - Der Einsatz von Kraftstoff - und Schmiermittel-Zusätzen ist nicht zulässig.

SMR: (*) Bei Wettrennen ist die anzuwendende Ölmenge 1,25 Liter anstatt 1,6 Liter; außerdem müssen die Vergaserentlüftungen der Kühlungs- und der Schmieranlage in einen dazu vorgesehenen Behälter, wie von der F.M.I. vorgesehen, geleitet werden.



GENERALIDADES

<http://husqy.forumsactifs.com>

ABSTECIMIENTOS	TIPO	CANTIDAD (Litri)
Depósito carburante (incluida reserva)	Gasolina sin plomo 98 NO (min)	9,1
Reserva carburante		2,1
Aceite cambio y lubricación motor (*)	AGIP RACING 4T (SAE 5W40)	1,6
Aceite para horquilla delantera	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5; SAE 5 para climas muy rigidoos)	80 mm (nivel aceite)
Aceite para amortiguador trasero	AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)	
Fluido para instalación de enfriamiento	AGIP COOL	1,1 ÷ 1,3
Fluido freno delantero	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Fluido freno trasero	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	
Lubricación cadena de transmisión	AGIP CHAIN LUBE	-
Lubricación por grasa	AGIP BIKE GREASE	-
Proteccion contactos eléctricos	AGIP ROCOL MOISTURE GUARD	-
Tapavias para radiadores	AREXONS liquido	-

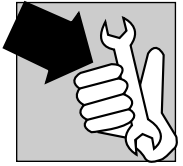


ATENCIÓN - No se admite el uso de aditivos en el carburante ni en los lubricantes.

SMR: (*) En caso de uso en carreras, la cantidad de aceite a utilizar es de 1,25 litros en lugar de 1,6 litros; además, los alivios del carburador, de la instalación de refrigeración y de la de lubricación deben estar encauzados en un recipiente al efecto tal y como impuesto por la F.M.I.

**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**

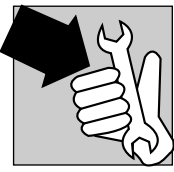
<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

B





**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**

<http://husqy.forumsactifs.com>

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

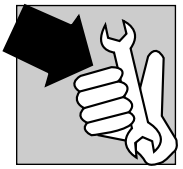
Pre-delivery inspectionB.4
Periodi maintenance scheduleB.6-B.7-B.8

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



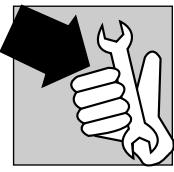


OPERAZIONI DI PRECONSEGNA

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**

<http://husqy.forumsactifs.com>

PRE -DELIVERY INSPECTION

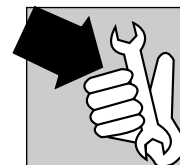
Description	Operation	Pre-delivery	Description	Operation	Pre-delivery
Engine oil	Check level	<input type="checkbox"/>	Side stand switch	Check operation	<input type="checkbox"/>
Two-stroke mix oil level	Check level	<input type="checkbox"/> *	Electrical equipment	Check operation	<input type="checkbox"/>
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"/>
Bremsflüssigkeit 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"/>	Schlauschellen	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

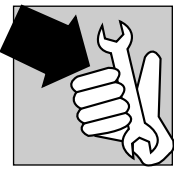
OPERACIONES DE PRE-ENTREGA

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"/>	Lubricación 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

<http://husqy.forumsactifs.com>

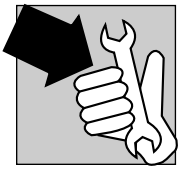
TE 570

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)

PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	1	2	3	4	5	6	SOSTITUIRE SE NF-CF-SSAHD REPLACE IF NF-CF-SSAHY REPLACER SI NF-CF-SSAHH	VEDERE PAGINA SEE PAGE VOIR PAGE
	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON		
			OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	OGNI EVERY TOUS LES	
		8h	16h	32h	64h	80h		
	C (G10C) CLEARENCE- JFAU (*)			C (G10C) CLEARENCE- JFAU (*)			x	F.8-G.14-G.16
VAI VCI F - VAI VF - SOUPAPPS						C	x	F.8-G.15-G.16
MOLLE VALVOLE - VALVE SPRING - RESSORTS SOUPAPES						C	x	F.8-G.16
SCODELLINI SEMICON VALVOLE - VALVE CUP - VALVE HALF CONE - CUJETTES, DEMI-CÔNE SOUPAPES						C	x	F.8-G.16
BILANCIERI DI ASPIRAZIONE/SCARICO - ROCKER ARM (INTAKE-EXHAUST) - CULBITEURS D'ASPIRATION ET D'ÉCHAPPEMENT						C	x	F.5-G.18-H.31
ALBERO A CAMME - CAMSHAFT - ARBRE DISTRIBUTION						C		F.8-B.20-H.29
CATENA DISTRIBUZIONE - VALVE TIMING CHAIN - CHAÎNE DISTRIBUTION					C	S		F.8-G.21-H.29
PATTINO CATENA DISTRIBUZIONE - VALVE TIMING CHAIN SLIDER - GLISSIERE CHAÎNE DISTRIBUTION					C		x	F.9-F.20-G.22
INGRANAGGIO CONDOTTO DISTRIBUZIONE - VALVE TIMING DRIVEN GEAR - ENGRENAGE CONDUIIT DISTRIBUTION					C		x	F.8-G.21-H.29
INGRANAGGIO CONDUTTORE DISTRIBUZIONE - VALVE TIMING DRIVING GEAR - ENGRENAGE CONDUCTEUR DISTRIBUTION					C		x	F.15-G.21-H.22
TENDITORE CATENA DISTRIBUZIONE - VALVE TIMING CHAIN TENSIONER - TENCDEUR CHAÎNE DISTRIBUTION						C		F.5-I.130
SISTEMA DFCOMPRRESSORF - STARTER DFCOMPRRESSOR SYSTEM - SYSTEME DFCOMPRRESSUR DFMARRAGE					C		x	G.20
RACCORDO DI ASPIRAZIONE - INTAKE MANIFOLD - RACCORD ADMISSION			C		S			G.47-H.28
CILINDRO COMPLETO - CYLINDER ASSY - CYLINDRE COMPL.						C	x	F.9-G.23
PISTONE COMPLETO - PISTON ASSY - PISTON COMPL.						C	S	F.9-G.24
BIELLA MOTORE COMPLETA - CONNECTING ROD ASSY - BIELLE COMPL.						S		F.21-H.9
CUSCINETTI BASAMENTO - CRANKCASE BEARINGS - ROULEMENTS CARTERS						S		F.17
OLIO MOTORE - ENGINE OIL - HUILE MOTEUR	S	S						D.10
POMPA OLIO - OIL PUMP - POMPE HUILE						C		F.15-G.36-I.22
FILTRO A RETE - NET OIL FILTER - FILTRE A RESEAU	P	P						D.10
TUBAZIONE LUBRIFICAZIONE POMPA OLIO/BASAMENTO - OIL PUMP/CRANKCASE HOSE - TUYAU POMPE HUILE/ CARTERS						C		D.10
COPIA INGRANAGGI TRASM. PRIMARIA - SET OF MATCHED PRIMARY ENGRENAGES TRANSM. PRIMARIC					C			F.15-G.35-H.22
MOTZO FRIZIONE - CLUTCH HUB - MOYEU PORTF-DISQUE FMBRAYAGE					C		x	F.13-G.35-H.20
DISCHI FRIZIONE - CLUTCH DISCS - DISQUES EMBRAYAGE			C		S		x	F.13-G.32-H.20
PIATTO SPINGIDISCHI FRIZIONE - CLUTCH DISCS PRESSURE PLATE - POUSSIE DISQUES EMBRAYAGE					C			F.13-G.35-H.20
MOLLE FRIZIONE - CLUTCH SPRING - RESSORT EMBRAYAGE					C		x	F.13-G.33-H.20
CAMPANA FRIZIONE - CLUTCH DISCS HOUSING - CAGE EMBRAYAGE					C			F.13-G.36-H.20
ASTINA DISINNESTO FRIZIONE - CLUTCH DISENGAGEMENT ROD - BILLE COULESSAU DÉBRAYAGE EMBRAYAGE					C			F.13-G.35-H.20
PIGNONE USCITA CAMBIO - DRIVE SPROCKET - PIGNON CHAÎNE TRANSMISSION		C	S			C	x	D.41-D.43-D.45
INGRANAGGI AVVIAMENTO - STARTING GEARS - ENGRENAGE DÉMARRAGE						C	x	F.13
PEDALE AVVIAMENTO - STARTING PEDAL - LEVIER DÉMARRAGE					L			F.12-H.25
PEDALE COMANDO CAMBIO - CLEAR CONTROL PEDAL - LEVIER COM. DE VITESSE			C				x	G.36
CANDELA ACCENSIONE - SPARK PLUG - BOUGIE D'ALLUMAGE		P		S				M.10-M.11-M.12
PIPETTA CANDELA - SPARK PLUG GAP - PIPETTE BOUGIE D'ALLUMAGE				C				M.10-M.11-M.12
CARBURATORE - CARBURATEUR - CARBURATEUR		P				R		G.40
VALVOLA GAS CARBURATORE - CARBURATEUR THROTTLE VALVE - SOUPAPE DE GAZ DU CARBURATEUR						G		G.40
FILTRO ARIA - AIR FILTER - FILTRE À AIR		P, L						D.21-D.22
RADIATORI - RADIATORS - RADIATEURS			C					N.6
TUBAZIONI ACQUA E FASCETTE - COOLANT HOSES AND CLAMPS - TUYAU EAU ET COLLIER			C					N.6
POMPA ACQUA - WATER PUMP - POMPE EAU			C					F.4
FLUIDO RETRIGERANTE - COOLANT - RÉFRIGÉRANT						S	x	D.13-D.14
PERDINE APPROSSIMATIVE, PERNI, MOI F - FOOTRESTS, FOOTREST PINS AND SPRINGS - REPOSF PIFDS, PIVOTS, RESSORTS			C				x	I.4
PERNI FISSI - TELAIO, PERNI FISSI - MOTORE - SAUDDLE FRAME FASTENING BOLTS - ENGINE FASTENING BOLTS PIVOTS DE FIXATION CADRE SIEGE - PIVOTS DE FIXATION MOTEUR	C			C				I.4
CAVALLETTO LATERALE - SIDE STAND - BEQUILLE LATÉRALE			C					I.4
RULLO GUIDACATENA - CUSCINETTO - CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS - AIGUILLE GUIDE-CHAÎNE - ROULEMENT			C					I.4-I.69
TESTA DI STERZO, BASE DI STERZO CON PERNO - STEERING HEAD, STEERING CROWN WITH PIN - TÊTE DIRECTION, SOCLE DE DIRECTION AVEC PIVOT				L				I.10
FORCELLA ANTERIORE - FRONT FORK - FOURCHE AVANT			R					I.10
ATTACCHI MANUBRIO E FISSAGGI - HANDLEBAR HOLDERS AND FASTENING SET - DEMI-PALIER GUIDON AVEC FIXAGE	C			C				D.35
BUSSOLA FORCELLONE POSTERIORE - REAR SWING ARM BUSHINGS - DOUILLE FOURCHE ARRIÈRE				C			x	I.72-I.73
PATTINO CATENA POSTERIORE - REAR CHAIN SLIDER - GLISSIERE CHAÎNE ARRIÈRE				C			x	I.69
RUSSOLI F I FVRAGGI SOSPENSIONE POST. - REAR SUSPENSION LINKS BUSHINGS - DOUILLE F I FVFR SUSPENSION ARRIÈRE				C				I.72-I.75-I.76
GUIDACATENA/COPRICATENA - REAR CHAIN GUIDE/ REAR CHAIN GUARD - GUIDE CHAÎNE/ CARTER DE CHAÎNE			C				x	I.69
GABBIE A RULLI PERNO FORCELLONE - REAR SWING ARM PIVOT NEEDLE BEARINGS - CAGE À AIGUILLES PIVOT FOURCHE ARRIÈRE			L					I.72-I.73
AMMORTIZZATORE POSTERIORE - REAR SHOCK ABSORBER - AMMORTISSEUR ARRIÈRE						R		D.37-D.38-D.39
GABBIE A RULLI SPINOTTI LEVERAGGI SOSPENSIONE POSTERIORE - REAR SUSPENSION LINKS NEEDLE BEARINGS AND GUIDEON PIN - CAGE À AIGUILLES, AXES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE			L				x	I.75
COMANDO GAS COMPLETO - THROTTLE CONTROL ASSY - COMMANDE GAZ COMPL.								D.20
COMANDO FRIZIONE COMPLETO - CLUTCH CONTROL ASSY - COMMANDE EMBRAYAGE COMPL.			C, L					D.18
CAVI DECOMPRESSORE, FRIZIONE E GAS - THROTTLE, CLUTCH AND STARTING DECOMPRESSOR CABLES - CÂBLES DECOMPRESSEUR, EMBRAYAGE ET GAZ			C		L		x	D.8-D.18-D.20
DISCO FRENO ANTERIORE - FRONT BRAKE DISC - DISQUE FREIN AVANT				C			x	L.4
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE - FRONT BRAKE SYSTEM FLUID - FLUIDE SYSTEME DE FREINAGE AVANT			C			S		L.7-L.8-L.9
DISCO FRENO POSTERIORE - REAR BRAKE DISC - DISQUE FREIN ARRIÈRE				C (*)			x	L.4
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE - REAR BRAKE SYSTEM FLUID - FLUIDE SYSTEME DE FREINAGE ARRIÈRE			C			S		L.12
PASTIGLIE FRENO - BRAKE PADS - PASTILLES DE FREIN							x	L.5
TUBAZIONI POMPA/PINZA IMPIANTI FRENANTI - BRAK SYSTEM PUMP/CAI IPRF HOSFS - TUYAU POMPE/PINZIERE SYSTEME DE FREINAGE								I.14
TUBAZIONI CARBURANTE - FUEL HOSES - TUYAU CARBURANT			C			S	x	E.7-U15
MATERIALE FONDOASSORBENTE SILENZIATORE - EXHAUST SILENCER PACKING - MATERIAL INSORNOISANT SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT				S			x	D.50
TUBO DI SCARICO E SILENZIATORE - EXHAUST PIPE AND SILENCER - TUYAU ET SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT			C				x	E.6-D.50

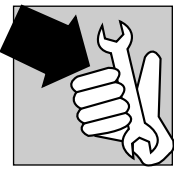
**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**

<http://husqy.forumsactifs.com>



TE 570		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	
PARTICOLARE - ITEM - PARTICULAIRE		DOPO LE PRIME 3 ORE-AFTER FIRST 3 hours-APRES LES PREMIER 3 heures	OGN FV-HY TOUS LES	OGNI FV-HY TOUS LES	OGNI FV-HY TOUS LES	OGNI FV-HY TOUS LES	OGNI FV-HY TOUS LES	SOSTITUIRE* S#- NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REMPLENER SI NECESSAIRE
			8h	16h	32h	64h	80h	
TENSIONE RAGGI RUOTE- WHEEL SPOKES TENSION- TENSION BRAS RUDES		C		C				
CUSCINETTI MOZZI RUOTE- WHEEL HUB BEARINGS- ROULEMENTS MOYEAUX RUDES						S		x
CORONA POSTERIORE - REAR DRIVE SPROCKET - COURONNE ARRIERE				S				x
SERRAGGIO VITI CORONA- REAR DRIVEN SPROCKET SCREWS TIGHTENING- SERRAGE VIS COURONNE ARRIERE		C		C				
CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA- REAR TRANSMISSION CHAIN- CHAINE ARRIERE		C, L		S				x
SERRAGGIO BULLONERIA- BOLTS AND NUTS TIGHTNESS GENERAL CHECK- SERRAGE DES BOULONS		C			C			
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 #: VEDERE IL MANUALE DI OFFICINA- SEE WORKSHOP MANUAL- VOIR MANUEL D'ATELIER (*): RUOTARE DI 45° LE BUSSOLE DI FISSAGGIO - ROTATE 45° THE FASTENING BUSHES - TOURNER DE 45° LES DUILLES DE FIXATION		SOSTITUIRE LE GUARNIZIONI IN OCCASIONE DI OGNI SMONTAGGIO- VERY REMOVAL REPLACE ALL GASKETS- TOUTES LES DÉMONTAGES, REMPLENER LES GARNITURES 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- APRÈS USAGE SUR DES TERREINS BOUEUX OU SABLEUX, EFFECTUER UN CONTRÔLE GENERAL (*): VEDERE MANUALE D'OFFICINA						





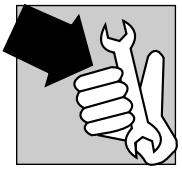
**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**

<http://husqy.forumsactifs.com>

TEILE- PARTICULAR	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		
	NACH DER ERSTEN 3 STUNDEN-DESPUÉS DE LAS PRIMERAS 3 HORAS	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG-SUBSTITUIR SI NECESARIO	
	8h	16h	32h	64h	80h		SIEHE SEITE- VER PAGINA	
VENTIL- VÁLVULAS	C (BETRIEBSSPIEL- JUEGO) (*)						x	F.8-G.14-G.16
VENTILFEDER- RESORTES VÁLVULAS						C	x	F.8-G.15-G.16
TELLER, HALB KEGEL- CUBETAS, SEMI-CONOS VÁLVULAS						C	x	F.5-G.18-H.31
KIPPEBEL (ANSAUGEN-AUSPUFFROHR)- BALANCIN DE ASPIRACIÓN -ESCAPE						C	x	F.5-G.14-G.16
NÖCKENWELLE- EJE DISTRIBUCIÓN						C		F.6-G.20-H.29
VENTILSTEUERUNGKETTIC- CADENA DISTRIBUCIÓN					C	S		F.6-G.21-H.29
VENTILSTEUERUNGKETTIFGI FITRAHN- PLATO CADENA DISTRIBUCIÓN					C	x		F.9-F.20-G.22
VENTILSTEUERUNGZAHNRAD- ENGRANAJE CONDUCTOR DISTRIBUCIÓN					C	x		F.6-G.21-H.29
VENTILSTEUERUNGANTRIEBSRAD- ENGRANAJE CONDUCTOR DISTRIBUCIÓN					C	x		F.15-G.21-H.22
VENTILSTEUERUNGKETTIESPANNER- TENSOR CADENA DISTRIBUCIÓN						C		F.5
DEKOMPRESSOR- GRUPO DECOMPRESSOR						C	x	G.20
ANSCILUSS- EMPALME DE ASPIRACIÓN			C			S		G.47-II.28
ZYLINDER KPL.- CILINDRO COMPLETO						C	x	F.9-G.23
KOLBEN KPL.- PISTÓN COMPLETO						C	S	F.9-G.24
PLEUELSTANGE KPL.- BIELA MOTOR COMPLETA						S		F.21-H.9
GEHAUSI AGFR- COJINETE DE CARTER						S		F.17
MOTORÖL- ACEITE MOTOR	S	S						D.11
ÖLPUMPE- BOMBA ACEITE						C		F.15-G.36-H.22
SIEBFILTER- FILTRO DE RED	P	P						D.11
SCHMIERUNGROHR FÜR ÖLPUMPE/GEHAUSE- TUBO LUBRICACIÓN BOMBA ACEITE/BANGADA						C		D.11
STIRNRÄDERPAAR- GRUPO ENGRAN. TRANSM. PRIMARIA				C				F.15-G.35-H.22
KUPPLINGSCHIEBELHALTERNABE- CUBO PORTA DISCOS EMBRAGUE				C			x	F.13-G.35-H.20
KUPPLINGSCHIEBE- DISCOS EMBRAGUE			C		S		x	F.13-G.32-H.20
KUPPLUNGDRUCKPLATTE- PLATO EMPUJA DISCOS EMBRAGUE					C			F.13-G.35-H.20
KUPPLUNGFEDER- RESORTE EMBRAGUE					C		x	F.13-G.33-H.20
KUPPLUNGKORB- CAMPANA EMBRAGUE					C			F.13-G.35-H.20
KUPPLUNGSTUERSTANGE- VARILLA DESEMBRAGUE					C			F.13-G.35-H.20
RITZFI- PINÓN CADENA		C	S				x	D.41-D.43-D.45
ANLASSEHANTHIEBSHAU- ENGRANAJE DE ARRANQUE						C	x	F.13
ANLASSEHEBEL- PALANCA ARRANQUE						L		F.12-H.25
GANGSCHALTUNGHEBEL- PEDAL MANDO CAMBIO				C			x	G.36
ZÜNDKERZE- BUJIA ENCENDIDO		P		S			x	M.13-M.14
ZÜNDKERZESTECKER- PIPA BUJIA ENCENDIDO				C				M.13-M.14
VERGASER- CARBURADOR		P				R		G.40
VERGASERDROSSELKLAPPE- VALVULA GAS CARBURADOR						C		G.40
LUFTFILTER- FILTRO AIRE		P, L						D.22-D.23
KÜHLER- RADIADORES								N.6
WASSERROHR UND SCHELLEN- TUBOS AGUA Y BANDAS								N.6
WASSERPUMPE- BOMBA AGUA								F.4
KÜHLFLÜSSIGKEIT- LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO							x	D.13-D.14
FUSSRASTER- BOLZEN, FEDER, POSAPIES, PERNOS, RESORTES				C			x	L.4
HINTERRAHMENBOLZEN, MOTORBOLZEN- TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR	C			C				L.4
SEITENSTÄNDER- HORQUILLA LATERAL		C						L.4
KETTENFÜHRUNGROLLE, LAGER- RODILLO GUIA-CADENA, COJINETE		C						L.4-L.69
VORDERGABELNENKOPF, GABELBRÜCKE MIT BOLZEN- CABEZA DE DIRECCIÓN, BASE DE DIRECCIÓN CON PERNO			L					L.10
VORDERGABEL- HORQUILLA DELANTERA			R					L.10
LENKSTÄBENBOLZEN- CARAVIERTES DEL MANILLAR CON PERNOS FIJACIÓN	C			C				D.35
HINTERGABELBUCHSE- MANGUITOS HORQUILLA TRASERA				C				L.73
KETTENLEITBAHN- PLATO CADENA TRASERA				C			x	L.69
BUCHSE FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- MANGUITOS PALANCAS SUSPENSION TRASERA				C				L.73-L.76
KETTENFÜHRUNG/ KETTENKASTEN- GUIA-CADENA/ CUBRE-CADENA	C						x	L.69
NADELKAFIG FÜR HINTERGABELBOLZEN- COJINETE DE RODILLOS PERNO HORQUILLA TRASERA		L						L.73
HINTERSTOSSDÄMPFER- AMORTIGUADOR TRASERO						R		D.37-D.38-D.39-L.69
NADELKAFIG UND BOLZEN FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- COJINETE DE RODILLOS, PERNOS PALANCAS HORQUILLA TRASERA		L						L.75
GASGRIFT KPL.- MANDO GAS COMPLETO		C, L						D.20
KUPPLUNGSTUFENKABEL, KUPPLUNGSKABEL UND GASKABEL- CABLES DECOMPRESSOR, EMBRAGUE Y GAS		C				R		D.18
DEKOMPRESSORKABEL, KUPPLUNGSKABEL UND GASKABEL- CABLES DECOMPRESSOR, EMBRAGUE Y GAS				L			x	D.8-D.20-D.18
VORDERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO DELANTERO			C				x	L.4
VORDERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA	C					S		L.10-L.11
HINTERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO TRASERO			C				x	L.4
HINTERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA	C					S		L.13

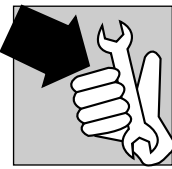
**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**

<http://husqy.forumsactifs.com>



TE 570	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		
TEILE- PARTICULAR	NACH DER ERSTEN 3 STUNDEN-DESPUES DE LAS PRIMERAS 3 horas	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	ALLE-CADA	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO	SIEHE SEITE- VER PAGINA
		8h	16h	32h	64h	80h		
BREMSELAGE- PASTILLAS FRENS		C					x	L.6
BREMSPUMPE/BREMSSÄTTEL SCHLAUCH- TUBERÍAS BOMBA/PINZA INSTALACIONES FRENANTES		C						L.14
TREIBSTOFFFILTR- TUBERÍAS CARBURANTE		C					x	E.7-D.15
GERÄUSCHDÄMPFENDES MATERIAL FÜR AUSPUFF- MATERIAL FONDOABSORBENTE SILENCIADOR			S				x	D.50
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER- TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR		C					x	E.6-D.50
RADESPIECHENSPANNUNG- TENSION RADIOS RUEDAS	C		C					L.77
RADNABENLAGER- COJINETES CUBOS RUEDAS					S		x	L.76
KRANZ- CORONA TRASERA			S				x	L.79
SCHRAUBENANZICHLUNG FÜR HINTERKRANZ- TORSION TORNILLOS CORONA TRASERA	C		C					L.79
SFKUNDÄRF ÖBERTRAGUNGSKFTTF- CADENA TRANSMISIÓN SECUNDARIA	C.1		S				x	D.46=D.49
KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALLIGESENKBÖLZEN- CONTROL GENERAL AJUSTE TUERCAS	C			C				KAPITEL X CAPITULO X
LEGENDE- LEYENDA h: STUNDEN- HORAS S: WECHSELN- SUBSTITUCIÓN C: KONTROLLIEREN- CONTROL P: REINIGEN- LIMPIEZA R: REVISION- REVISION L: SCHMIERUNG/BESCHMEIREN- ENGRESAJE/LUBRICACIÓN #: SIEHE WERKSTÄTTHANDBUCH- VER MANUAL DE OFICINA (*) 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- DESPUÉS DE LA CARRERA SOBRE UN TERRENO FANGOSO O ARENOSO, EFECTUAR UN CONTROL GENERAL							





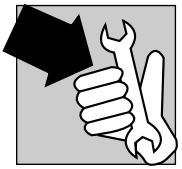
MANUTENZIONE MAINTENANCE ENTRETIEN WARTUNG MANTENIMIENTO

<http://husqy.forumsactifs.com>

SMR 570		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)				
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE		IAGI IANDO COUPON COUPON	IAGI IANDO COUPON H-COUPON	IAGI IANDO COUPON COUPON		
USO STRADALE ROAD UTILISE ROUTIER		DOPO I PRIMI 1000Km A-IHR HRS1 1000 Km APRÈS LES PREMIERS 1000 Km	OGNI 3000 KM E-VRY 3000 Km TOUS LES 3000 Km	OGNI 10000Km E-VRY 10000 Km TOUS LES 10000 Km	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REPLACER SI NECESSAIRE	VEDERE PAGINA SH- PAG- VOIR PAGE
USO AGONISTICO COMPETITION UTILISE COMPÉTITIONS		DOPO LE PRIME 3 ORE AFTER FIRST 3 hours APRÈS LES PREMIERS 3 heures	OGNI 5 ORE EVERY 5 hours TOUS LES 5heures	OGNI 15 ORE EVERY 15 hours TOUS LES 15 heures		
VALVOLE VALVE SOUPAPES		C (GIODO CLEARANCE- JEAU) (*)	C (GIODO- CLEARANCE- JEAU) (*)	S (#)		F.8 G.14 G.16
MOLLE VALVOLE- VALVE SPRING- RESSORTS SOUPAPES				C	X	F.8-G.15-C.16
SCODELLINI, SEMICONI VALVOLE- VALVE CUP, VALVE HALF CONE- CUVETTES, DEMI-CÔNE SOUPAPES				C	X	F.8-G.16
BILANCIERI DI ASPIRAZIONE/SCARICO-ROCKER ARM (INTAKE-EXHAUST)- CULBUTEURS D'ASPIRATION ET D'ÉCHAPPEMENT				C	X	F.5-G.18-H.31
ALBERO A CAMME- CAMSHAFT- ARBRE DISTRIBUTION				C		F.6-G.20-H.29
CATENA DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING CHAIN- CHAÎNE DISTRIBUTION			C	S		F.6-G.21-H.29
PATINO CATENA DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING CHAIN SLIDER- GLISSIÈRE CHAÎNE DISTRIBUTION				S		F.9-F.20-G.22
INGRANAGGIO CONDOTTO DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING DRIVEN GEAR- ENGRENAGE CONDUIIT DISTRIBUTION				C	X	F.6-G.21-H.29
INGRANAGGIO CONDUTTORE DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING DRIVING GEAR- ENGRENAGE CONDUCTEUR DISTRIBUTION				C		F.15-G.21-H.22
TENDITORI CATENA DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING CHAIN TENSIONER- TENDEUR CHAÎNE DISTRIBUTION				C		F.5-H.30
SISTEMA DECOMPRESSORE- STARTER DECOMPRESSOR SYSTEM- SYSTÈME DECOMPRESSEUR DEMARRAGE				C	X	G.20
RACCORDO DI ASPIRAZIONE- INTAKE MANIFOLD- RACCORD ADMISSION		C	C	S	X	G.14-H.28
CILINDRO COMPLETO- CYLINDER ASSY- CYLINDRE COMPL.				C	X	F.9-G.23
PISTONE COMPLETO- PISTON ASSY- PISTON COMPL.				C	X	F.9-G.24
BIELLA MOTORE COMPLETA- CONNECTING ROD ASSY- BIELLE COMPL.				S		F.21-H.9
CUSCINETTI BASAMENTO- CRANKCASE BEARINGS- ROULEMENTS CARTERS				S		F.17
OLIO MOTORE E FILTRO OLIO- ENGINE OIL/OIL FILTER CARTRIDGE- HUILE MOTEUR/FILTRE HUILE						D.10
POMPA OLIO- OIL PUMP- POMPE HUILE				C		F.15-G.36-H.22
TUBAZIONI LUBRIFICAZIONE POMPA OLIO/BASAMENTO- OIL PUMP/CRANKCASE HOSE- TUYAU POMPE HUILE/ CARTERS		C		C		D.10
COPIA INGRANAGGI TRASM. PRIMARIA- SET OF MATCHED PRIMARY ENGRENAGES TRANSM. PRIMARIA				C	X	F.15-G.35-H.22
MOZZO FRIZIONE- CLUTCH HUB- MOYEAU PORTE-DISQUE EMBRAYAGE			C		X	F.13-G.35-H.20
DISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS- DISQUES EMBRAYAGE		C		S	X	F.13-G.32-H.20
PIATTO SPINGIDISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS PRESSURE PLATE- POUSSÉ DISQUES EMBRAYAGE				C	X	F.13-G.35-H.20
MOLLE FRIZIONE- CLUTCH SPRING- RESSORT EMBRAYAGE				C	X	F.13-G.33-H.20
CAMPANA FRIZIONE- CLUTCH DISCS HOUSING-CAGE EMBRAYAGE				C	X	F.13-G.35-H.20
ASTINA DISINNESTO FRIZIONE- CLUTCH DISENGAGEMENT ROD- BILLE COILESSAU DÉBRAYAGE EMBRAYAGE				C		F.13-G.35-H.20
PIGNONE USCITA CAMBIO- DRIVE SPROCKET- PIGNON CHAÎNE TRANSMISSION			C	S	X	D.41-D.43-D.45
INGRANAGGI AVVIAMENTO- STARTING GEARS- ENGRENAGE DÉMARRAGE				C	X	F.13
PEDALE AVVIAMENTO- STARTING PEDAL- LEVIER DÉMARRAGE				L		F.12-H.25
PEDALE COMANDO CAMBIO- GEAR CONTROL PEDAL- LEVIER COMM. DE VITESSE					X	G.36
CANDELA ACCENSIONE- SPARK PLUG- BOUGIE D'ALLUMAGE			P	S		M.10-M.11-M.12
PIPETTA CANDELA- SPARK PLUG CAP- PETITE BOUGIE D'ALLUMAGE			C	C	X	M.10-M.11-M.12
CARBURATORE- CARBURETOR- CARBURATEUR				P		G.40
VALVOLA GAS CARBURATORE- CARBURETOR THROTTLE VALVE- SOUPAPE DE GAZ DU CARBURATEUR				C	X	G.40
FILTRO ARIA- AIR FILTER- FILTRE À AIR			PL	PL	X	D.21-D.22
RADIATORI- RADIATORS- RADIATEURS			C		X	N.6
TUBAZIONI ACQUA FASCITTE- COOLANT HOSES AND CLAMPS- TUYAU FLUI COOLANT		C		C		N.6
POMPA ACQUA- WATER PUMP- POMPE EAU			C			F.4
PEDANE APPOGGIAPIEDI, PERNI, MOLLE- FOOTRESTS, FOOTREST PINS AND SPRINGS- REPOSE PIEDS, PIVOTS, RESSORTS				C	X	1.4
PERNI FISSI, TELAIETTO MOTORE, SADDLE FRAME FASTENING BOLTS, ENGINE FASTENING BOLTS- PIVOTS DE FIXATION CADRE SIEGE, PIVOTS DE FIXATION MOTEUR		C		C		1.4
CAVALLETTO LATERALE- SIDE STAND- BEQUILLE LATÉRALE			C			1.4
RULLO GUIDACATENA, CUSCINETTO- CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS- AIGUILLE GUIDE-CHAÎNE, ROULEMENT			C		X	1.4-1.69
TESTA DI STERZO, BASE DI STERZO CON PERNO- STEERING HEAD, STEERING CROWN WITH PIN- TÊTE DIRECTION, SOCLE DE DIRECTION AVEC PIVOT			C	L		1.10
FORCELLA ANTERIORE- FRONT FORK- FOURCHE AVANT				R		1.10
ATTACCHI MANUBRIO CON TRISSAGGI- HANDLEBAR HOLDERS AND FASTENING SET- DEMI-PALICRS GUIDON AVEC FIXAGE		C		C		D.36
BUSSEI A FORCHI DNF POSTERIORE- REAR SWING ARM BUSHINGS- DOUILLES FOURCHE ARRIERE				C		1.72
PATINO CATENA POSTERIORE- REAR CHAIN SLIDER- GLISSIÈRE CHAÎNE ARRIÈRE				C	X	1.69
BUSSELEVERAGGI SOSPENSIONE POST.- REAR SUSPENSION LINKS BUSHINGS- DOUILLES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE				C	X	1.72-1.75
GUIDACATENA/COPRICATENA- REAR CHAIN GUIDE/ REAR CHAIN GUARD- GUIDE CHAÎNE/ CARTER DE CHAÎNE		C	C		X	1.69
GABBIE A RULLI PERNO FORCELLONE- REAR SWING ARM PIVOT NEEDLE BEARINGS- CAGE A AIGUILLES PIVOT FOURCHE ARRIÈRE			L	L		1.72
GABBIE A RULLI, SPINOTTI LEVERAGGI SOSPENSIONE POST.- REAR SUSPENSION LINKS NEEDLE BEARINGS AND GUDGEON PIN- CAGE A AIGUILLES, AXES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE			L			1.75
AMMORTIZZATORE POSTERIORE-REAR SHOCK ABSORBER-AMMORTISSEUR ARRIÈRE				C		D.37-D.39-D.39-1.69
COMANDO GAS COMPLETO- THROTTLE CONTROL ASSY.- COMMANDE GAZ COMPL.			CL			D.20
COMANDO FRIZIONE COMPLETO- CLUTCH CONTROL ASSY.- COMMANDE EMBRAYAGE COMPL.			C, L			D.18
CABLI DECOMPRESSORE, FRIZIONE E GAS- THROTTLE, CLUTCH AND STARTING DECOMPRESSOR CABLES- CÂBLES DECOMPRESSEUR, EMBRAYAGE ET GAZ			C, I	I	X	D.8-D.20-D.18
DISCO FRENO ANTERIORE- FRONT BRAKE DISC- DISQUE FREIN AVANT				C	X	L.4
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE- FRONT BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE AVANT			C	S		1.74.8
DISCO FRENO POSTERIORE- REAR BRAKE DISC- DISQUE FREIN ARRIÈRE				C	X	L.4
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE- REAR BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE ARRIÈRE			C	S		L.12
PASTIGLIE FRENI- BRAKE PADS- PASTILLES DU FREINS		C	C	C	X	L.5
TUBAZIONI POMPA/PINZA IMPIANTI FRENANTI- BRAKE SYSTEM PUMP-CALIPER HOSES- TUYAU POMPE/ CYLINDER SYSTEME DE FREINAGE		C		C	X	L.14
TUBAZIONI CARBURANTE- FUEL HOSES- TUYAU CARBURANT		C		C	X	F.7-D.15

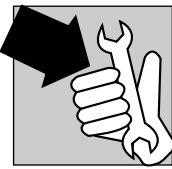
**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**

<http://husqy.forumsactifs.com>



SMR 570	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)				
PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE	IAGI IANZO COUPON COUPON	IAGI IANZO COUPON N-COUPON	IAGI IANZO COUPON COUPON		
USO STRADALE ROAD UTILISE ROUTIER	DOPO I PRIMI 1000Km AFTER FIRST 1000 Km APRES LES PREMIERS 1000 Km	OGNI 3000 KM EVERY 3000 Km TOUS LES 3000 Km	OGNI 10000Km EVERY 10000 Km TOUS LES 10000 Km	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REMPLEACER SI NECESSAIRE	VEDERE PAGINA SEE PAGE VOIR PAGE
USO AGONISTICO COMPETITION UTILISE COMPETITIONS	DOPO I PRIMI 3 ORE AFTER FIRST 3 hours APRES LES PREMIERS 3 heures	OGNI 5 ORE EVERY 5 hours TOUS LES 5heures	OGNI 15 ORE EVERY 15 hours TOUS LES 15 heures		
MATERIALE TONCOASSORBENTE SILENZIATORE- EXHAUST SILENCER PACKING- MATERIAL INSORORISANT SILENCIEUX D'ECHAPPEMENT			C	X	D.50
TURBO DI SCARICO F SII FNPIATORF- EXHAUST PIPE AND SII FNCFR- TUYAU FT SII FNCFUX D'ECHAPPEMENT		C		X	E.6-D.50
TENSIONE RAGGI RUOTE- WHEEL SPOKES TENSION TENSION BRAS ROUES	C	C	C		1.77
CUSCINETTI MOZZI RUOTE- WHEEL HUB BEARINGS- ROULEMENTS MOYEAUX RUOES			C	X	1.75
CORONA POSTERIORE- REAR DRIVEN SPROCKET- COURONNE ARRIERE			S		1.79
SERRAGGIO VITI CORONA- REAR DRIVEN SPROCKET SCREWS TIGHTENING- SERRAGE VIS COURONNE ARRIERE	C	C	C		1.79
CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA- REAR TRANSMISSION CHAIN- CHAINE ARRIERE	T, L5		S		D.40-D.45
SERRAGGIO BULLONERIA BOLS AND NUTS TIGHTNESS GENERAL CHECK- CONTRÔLE SERRAGE DES BOULONS	C	C			CAPITOLO X CHAPTER X CHAPITRE X
LEGENDA- KEY FOR MAINTENANCE SCHEDULE- LEGENDE I: CONTROLLO TENSIONE TENSION CHECK- CONTRÔLE TENSION L5: LUBRIFICARE OGNI 500 KM LUBRICATE EVERY 500 KM LUBRIFICATION TOUS LES 500 KM S: SOSTITUZIONE REPLACEMENT- REMPLACEMENT C: CONTROLLO CHECK- CONTRÔLE P: PULIZIA CLEANING- NETTOYAGE R: REVISIONE OVERHAUL- REVISION L: INGHIASSAGGIO/LUBRIFICAZIONE GREASING/LUBRICATION LUBRICATION/GRAISSAGE #: VEDERE IL MANUALE DI OFFICINA SEE WORKSHOP MANUAL VOIR MANUAL D'ATELIER	NOTE- NOTE- NOTE SOSTITUIRE LE GUARNIZIONI IN OCCASIONE DI OGNI SMONTAGGIO EVERY REMOVAL REPLACE ALL GASKETS TOUS LES DEMONTAGES, REMPLACER LES GARNITURES SOSTITUIRE LA VITERIA IN CASO DI DETERIORAMENTO REPLACE SCREWS AND NUTS IF WORN AU CAS DE DÉTERIORATION, 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				
* SOSTITUZIONE OLIO MOTORE E PULIZIA FILTRO OGNI 500 KM O 2 GARE - ENGINE OIL REPLACEMENT AND FILTER CLEANING EVERY 500 KM OR 2 RACES - REMPLACEMENT HUILE MOTEUR ET NETTOYAGE FILTRE TOUS LES 500 KM OU 2 COMPETITIONS					





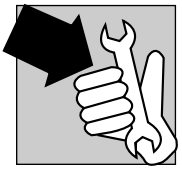
**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**

<http://husqy.forumsactifs.com>

SMR 570	WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA) - ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)				
	TEILE- PARTICULAR	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	
STRASSE- USO VIAL	NACH DEN ERSTEN 1000Km- DESPUES LOS PRIMEROS 1000Km	AL F 3000 KM CADA 3000 KM	AL F 10000Km CADA 10000Km	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO	SIEHE SEITE VER PAGINA
RACING- USO AGONISTICO	NACH DEN ERSTEN 3 STUNDEN- DESPUES LAS PRIMERAS 3 HORAS	ALLE 5 STUNDEN CADA 5 HORAS	ALLE 15 STUNDEN CADA 15 HORAS		
VENTIL- VÁLVULAS	C (BETRIEBSSPIEL- JUEGO) (*)	C (BETRIEBSSPIEL- JUEGO) (*)	S (#)		F.8-G.14-G.16
VENTILFEDER- RESORTES VÁLVULAS			C	X	F.8-G.15-G.16
TELLER, HALB KEGEL- CUBETAS, SEMI-CONOS VÁLVULAS			C	X	F.8-G.16
KIPFHEBEL (ANSAUGEN-AUSPUFFROHR)- BALANCO DE ASPIRACIÓN - ESCAPE			C	X	F.5-G.18-H.31
NOCKENWELLE- EJE DISTRIBUCIÓN			C		F.6-G.20-H.29
VENTILSTEUERUNGKETTEN- CADENA DISTRIBUCIÓN			S		F.9-F.21-G.22
VENTILSTEUERUNGKETTENLEITBAHN- PLATO CADENA DISTRIBUCIÓN		C	S		F.9-F.20-G.22
VENTILSTEUERUNGZAHNRAD- ENGRENAJE CONDUCTO DISTRIBUCIÓN			C	X	F.6-G.21-H.29
VENTILSTEUERUNGANTRIEBSRAD- ENGRENAJE CONDUCTOR DISTRIBUCIÓN			C		F.15-G.21-H.22
VENTILSTEUERUNGKETTENSPIEL- TENSOR CADENA DISTRIBUCIÓN			C		F.5
DEKOMPRESSOR- GRUPO DECOMPRESSOR			C	X	G.20
ANSCHLUSS- EMPALME DE ASPIRACIÓN		C	S	X	G.47-H.28
ZYLINDER KPL.- CILINDRO COMPLETO			C	X	F.9-G.23
KÖRPER KPL.- PISTÓN COMPLETO			S		F.9-G.24
PLEUELSIENGE KPL.- BIELLA MOTOCOMPLETA			S		F.21-H.9
GEHAUSELAGER- COJINETE DE CARTER			S		F.17
MOTORÖLWECHSELFILTER- ACEITE MOTOR/FILTRO ACEITE MOTOR			S		D.11
ÖLPUMPE- BOMBA ACEITE			C		F.15-G.36-H.22
SCHMIERUNGROHR FÜR ÖLPUMPE/GEHAUSE- TUBO LUBRICACIÓN BOMBA ACEITE/BANCADA			C		D.11
STIRNRADERPAAR- GRUPO ENGREN. TRANSM. PRIMARIA		C		X	F.15-G.35-H.22
KUPPLUNGSCHEIBENHALTERNAE- CUBO PORTA DISCOS EMBRAGUE		C		X	F.13-G.35-H.20
KUPPLUNGSCHEIBEN- DISCOS EMBRAGUE		C	S	X	F.13-G.32-H.20
KUPPLUNGDRUCKPLATTE- PLATO EMPUJA DISCOS EMBRAGUE			C		F.13-G.35-H.20
KUPPLUNGFEDEH- RESORTE EMBRAGUE			C	X	F.13-G.33-H.20
KUPPLUNGKORB- CAMPANA EMBRAGUE			C	X	F.13-G.35-H.20
KUPPLUNGSTEUERSTANGE- VARILLA DESEMBRAGUE			C		F.13-G.35-H.20
RITZEL- PIÑÓN CADENA		C	S		D.47-D.49
ANLASSEANTRIEBSRAD- ENGRENAJE DE ARRANQUE			C	X	F.13
ANLASSEHEBEL- PALANCA ARRANQUE			L		F.12-H.25
GANGSCHALTUNGSHEBEL- PEDAL MANDO CAMBIO				X	C.36
ZÜNDEKERZE- BUJIA ENCENDIDO		P	S		M.13-M.14
ZÜNDEKERZEDECKER- PIPA BUJIA ENCENDIDO		C	C	X	M.13-M.14
VERGASER- CARBURADOR			P		G.40
VERGASERDROSSELKLAPPE- VALVULA GAS CARBURADOR			C	X	G.40
LUFILTRER- FILTRO AIRE		PL	PL	X	D.22-D.23
KÜHLER- RADIADORES			C		N.6
WASSERROHR UND SCHELLEN- TUBOS AGUA Y BANDAS		C	C		N.6
WASSERPUMPE- BOMBA AGUA		C	C		F.4
FUSSFASTER, BOLZEN, FEDER- POSAPIES, PERNOS, RESORTES				X	I.4
INTERRAIMENBOLZEN, MOTORBOLZEN- TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR	C		C		I.4
SEITENSTÄNDER- HORQUILLA LATERAL		C			I.4
KETTENFÜHRUNGROLLE- LAGER- RODILLO GUÍA-CADENA- COJINETE		C	C	X	I.4-I.69
VORDERGABELFUNKKOPF- GABRI BRÜCKE MIT RÖHREN- CARBETA DE DIRECCIÓN, BASE DE DIRECCIÓN CON PERNO			I		I.10
VORDERGABEL- HORQUILLA DELANTERA			R		I.10
LENKERBÜGELBOLZEN- CABALLETES DEL MANILLAR CON PERNOS FIJACIÓN	C		C		D.35
HINTERGABELBUCHSE- MANGUITOS HORQUILLA TRASERA			C		I.73
KETTENLEITBAHN- PLATO CADENA TRASERA			C	X	I.69
BUCHSE FÜR HIEBELWERK HINTERAUHANGUNG- MANGUITOS PALANCAS SUSPENSION TRASERA			C	X	I.73-I.76
KETTENFÜHRUNG/ KETTENKASTEN- GUÍA-CADENA/ GÜBRE-CADENA	C		C	X	I.69
NADELKOPF FÜR HINTERGABELBOLZEN- COJINETE DE RODILLOS PERNO HORQUILLA TRASERA		L	L		I.73
HINTERSTÖSDAMPFER- AMORTIGUADOR TRASERO			C		D.37-D.38-D.39-I.69
NADELKOPF UND RÖHRE FÜR HIEBELWERK HINTERAUHANGUNG- COJINETE DE RODILLOS, PERNOS PALANCAS HORQUILLA TRASERA			I		I.75
GASBRICHT KPL.- MANDO GAS COMPLETO		CL			D.20
KUPPLUNGSTEUERUNG KPL.- MANDO EMBRAGUE COMPLETO		C, L	R (#)		D.18
DECOMPRESSORKABEL, KUPPLUNGSKABEL UND GASGABEL- CABLES DECOMPRESSOR, EMBRAGUE Y GAS		C	L	X	D.8-D.20-D.18
VORDERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO DELANTERO			C	X	L.4
VORDERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACION FRENANTE DELANTERA		C	S		L.10-L.11
HINTERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO TRASERO			C	X	L.4
HINTERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACION FRENANTE TRASERA		C	S		L.13
BREMSEHILFSGE- PASTILLAS FRENO	C	C	C	X	I.6
BREMSPUMPE- BREMSSTÄHLSCHLAUCH- TUBERIAS BOMBA- PINZA INSTALACIONES FRENANTES		C	C	X	L.14
TREIBSTOFFROHR- TUBERIAS CARBURANTE			C	X	E.7-D.15
GERÄUSCHDAMPFENDES MATERIAL FÜR AUSPUFF- MATERIAL FONCOABSORBENTE SILENCIADOR				X	D.50
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER- TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR		C		X	E.6-D.50

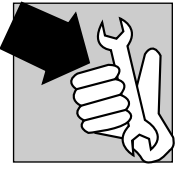
**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**

<http://husqy.forumsactifs.com>



SMR 570		WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER HUSQVARNA) - ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)				
TEILE- PARTICULAR	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN	COUPON CUPÓN			
STRASSE- USO VIAL	NACH DEN ERSTEN 1000Km- DESPUES LOS PRIMEROS 1000Km	AL F 3000 KM CADA 3000 KM	AL F 10000Km CADA 10000Km	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO	SIFHF SIFTF VER PAGINA	
RACING- USO AGONISTICO	NACH DEN ERSTEN 3 STUNDEN- DESPUES LAS PRIMERAS 3 HORAS	ALLE 5 STUNDEN CADA 5 HORAS	ALLE 15 STUNDEN CADA 15 HORAS			
RADSPRECHENSSTÄRKE- TENSION RADIOS RUEDAS	C		C		1.77	
RADNABENLAGER- COJINETES CUBOS RUEDAS			C	X	1.76	
KRANZ- CORONA TRASFRA			S		1.78	
SCHRAUBENANZIEHUNG HÜH HINLEIKHANZ TORSION TORNILLAS CORONA TROSEHA	C	C	C		1.79	
SEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE- CADENA TRANSMISION SECUNDARIA	CL	CL	S		D.46=D.49	
KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENKBOLZEN- CONTROL GENERAL AJUSTE TUERCAS	C	C			KAPITEL X CAPÍTULO X	
LEGENDE- LEYENDA T: SPANNUNG KONTROLLIEREN, CONTROL TENSION LS: SCHMIERUNG ALLE 500 KM - LUBRICACION CADA 500 KM S: WECHSELN- SUBSTITUCIÓN C: KONTROLLIEREN- CONTROL P: REINIGEN- LIMPIEZA R: REVISION- REVISION L: SCHMIERUNG- BFRSCHMIFIRN- FNGRFSAJIF- LUBRICACIÓN #: SIFHF WFRKSTATTHANDBUCH- VFR MANUAL DE OFICINA	ANMERKUNG- NOTAS DICHTUNGWECHSE: BEI JEDEM DEMONTAGE- SUBSTITUIR LAS EMPACURAS EN EL CASO DE DESMONTAJE SCHRAUBEN VERSCHLEISS: WECHSELN- SUBSTITUIR TORNILLAS Y TUERCAS EN EL CASO DE DESGASTE SCHLAMMIGES UND SANDIGES GELÄNDEN: EIN ALLGEMEINE KONTROLLE DURCHFÜHREN- DESPUÉS DE LA CARRERA SOBRE UN TERRENO FANGOSO O ARENOSO, EFECTUAR UN CONTROL GENERAL					
* MOTOROLWECHSELN UND FILTER REINIGEN ALLE 500 KM ODER 2 WETTRENNEN - SUBSTITUCION ACEITE MOTOR Y LIMPIEZA FILTRO CADA 500 KM O BIEN 2 COMPETICIONES						





**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**

<http://husqy.forumsactifs.com>



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección





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. Canna cilindro usurata	Sostituire
	5. Insufficiente serraggio testa cilindro	Serrare
	6. Insufficiente tenuta guarnizione testa	Sostituire
	7. Candela allentata	Serrare
	8. Gioco valvole non corretto	Regolare
	9. Molle valvole indebolite o grippate	Sostituire
	10. Valvole grippate	Sostituire
11. Regolazione decompressore non corretta	Regolare	
	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. Filtro sulla pipetta carburatore sporco	Pulire
	5. Valvola del galleggiante o galleggianti difettosi	Sostituire
6. Bilanciere che blocca la valvola del galleggiante	Sbloccare	
	Il carburatore si ingolfa	
	1. Elevato livello combustibile nella vaschetta	Regolare
	2. Valvola del galleggiante o galleggiante usurati o incollati 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 è rumoroso	Il rumore sembra provenire dal pistone	
	1. Gioco eccessivo tra canna cilindro e pistone	Sostituire
	2. Segmenti o loro sedi nel pistone usurati	Sostituire
	3. Eccessivo accumulo di depositi carboniosi nella camera di combustione o sul cielo del pistone	Pulire
	4. Bilanciere usurato	Sostituire
	5. Gioco valvole eccessivo	Regolare
	6. Molle valvole indebolite o grippate	Sostituire
	7. Catena distribuzione usurata	Sostituire
8. Tensione catena distribuzione non corretta	Regolare	
	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	





Difetto	Causa	Rimedio
Il rumore sembra provenire dalla catena di trasmissione secondaria	<ol style="list-style-type: none"> 1. Catena allungata o non correttamente regolata 2. Pignone uscita cambio e corona usurati 	Sostituire o regolare Sostituire
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	<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 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 usurate 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 8. Gioco valvole non corretto 9. Sedi o guide valvole difettore 10. Molle valvole indebolite o grippate 	Pulire Pulire o sostituire Sostituire Serrare Regolare Regolare Verificarne la causa Regolare Sostituire Sostituire
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 sul radiatore 4. Difettosa tenuta dalla guarnizione testa cilindro 5. Eccessivo ritardo all'accensione 6. La frizione slitta 	Pulire Rabboccare o sostituire Pulire Sostituire Regolare Regolare





MOTOTELAIO

Difetto	Causa	Rimedio
Il manubrio è duro da girare	<ol style="list-style-type: none">1. Insufficiente pressione pneumatici2. Ghiera registro cuscinetti o dado perno di sterzo troppo serrati3. Perno di sterzo piegato4. Cuscinetti di sterzo consumati o grippati	Gonfiare Regolare Sostituire Sostituire
Il manubrio vibra	<ol style="list-style-type: none">1. Gambe forcella piegate2. Perno ruota anteriore piegato3. Telaio piegato4. Cerchio ruota anteriore piegato5. Cuscinetti ruota anteriore usurati	Sostituire Sostituire Sostituire Sostituire Sostituire
L'assorbimento degli urti è troppo duro	<ol style="list-style-type: none">1. Eccessiva quantità di olio negli steli della forcella2. Olio negli steli forcella di viscosità troppo elevata3. Eccessiva pressione pneumatici4. Errata regolazione dell'ammortizzatore posteriore	Togliere l'olio in eccesso Sostituire Sostituire Regolare
L'assorbimento degli urti è troppo morbido	<ol style="list-style-type: none">1. Insufficiente quantità di olio negli steli della forcella2. Olio negli steli della forcella di viscosità troppo bassa3. Molle forcella indebolite4. Molla ammortizzatore post. indebolita5. Errata regolazione dell'ammortizzatore posteriore	Rabboccare Sostituire Sostituire Sostituire Regolare
La ruota (anteriore e posteriore) vibra	<ol style="list-style-type: none">1. Cerchio ruota piegato2. Cuscinetti mozzo ruota usurati3. Tensione raggi non corretta4. Dado del perno ruota allentato5. Cuscinetti del forcellone posteriore usurati6. Tendicatena non correttamente regolati7. Ruota non correttamente bilanciata	Sostituire Sostituire Regolare Serrare Sostituire Regolare Bilanciare
La sospensione posteriore è rumorosa	<ol style="list-style-type: none">1. Distanziali o cuscinetti delle biellette usurati2. Snodi sferici dell'ammortizzatore usurati3. Ammortizzatore difettoso	Sostituire Sostituire Sostituire
Frenatura insufficiente (anteriore e posteriore)	<ol style="list-style-type: none">1. Aria nel circuito dell'impianto frenante2. Quantità insufficiente di fluido nel serbatoio3. Pastiglia e/o disco consumati4. Disco danneggiato5. Errata regolazione del pedale freno6. Acqua nel circuito dell'impianto frenante	Spurgare Rabboccare Sostituire Sostituire Regolare Sostituire il fluido



PARTE ELETTRICA

Difetto	Causa	Rimedio
La candela si incrosta facilmente	1. Miscela troppo ricca 2. Filtro aria sporco 3. Segmenti usurati 4. Pistone o canna cilindro usurati	Regolare il carburatore Pulire Sostituire Sostituire
Gli elettrodi della candela si surriscaldano	1. Miscela troppo povera 2. Insufficiente distanza elettrodi 3. Grado termico troppo elevato	Regolare il carburatore Regolare Sostituire con candela consigliata
Il generatore non carica o carica insufficientemente (TE, SMR)	1. Cavi che arrivano al regolatore di tensione mal collegati o in corto circuito 2. Regolatore di tensione difettoso 3. Bobina del generatore difettosa	Collegare correttamente o sostituire Sostituire Sostituire
Il generatore sovraccarica (TE, SMR)	1. Regolatore di tensione difettoso	Sostituire





ENGINE

Trouble	Cause	Remedy
Engine won't start or starts with difficulty	Inadequate compression	
	1. Piston seizure	Replace <i>(look for the reason it seized! i.e., too lean, ignition advance or spark plug improper, etc.)</i>
	2. Con-rod small or big end seized	Replace
	3. Piston rings worn	Replace
	4. Cylinder liner worn	Replace
	5. Low torque cylinder head nuts	Tighten to correct torque settings
	6. Head gasket blowing	Replace
	7. Spark plug loose	Tighten
	8. Incorrect valve play	Adjust
	9. Valve springs weak or seized	Replace
	10. Valves seized	Replace
	11. Incorrect decompressor adjustment	Adjust
	No or weak spark	
	1. Spark plug faulty	Replace
	2. Spark plug 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. Carburettor fuel filter dirty	Clean	
5. Worn out float valve or, or worn out floats	Replace	
6. Rocker blocking float valve	Free	
Carburettor flooding		
1. High fuel level in float bowls	Adjust	
2. Worn out float valve or, or worn out floats in open position	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 cylinder liner and piston	Replace
	2. Excessive coke in combustion chamber or on piston crown	Clean
	3. Excessive carbon layers inside the combustion chamber, or on the piston top	
	4. Worn rocker arm	Replace
	5. Excessive valve play	Adjust
	6. Valve springs weak or seized	Replace
	7. Cam chain worn	Replace
	8. Incorrect cam chain adjustment	Adjust
	Crankshaf noise	
	1. Main bearings worn	Replace
	2. High radial and axial play at con-rod big end	Replace
	3. Crankshaft and countershaf gearing 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

TROUBLES AND REMEDIES

<http://husqy.forumsactifs.com>



Trouble	Cause	Remedy
Drive chain noise	<ol style="list-style-type: none"> 1. Chain stretched or badly adjusted 2. Engine sprocket and rear wheel sprocket worn 	Replace or adjust Replace
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	<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. Spark advance in excess 7. Inadequate compression 8. Incorrect valve play 9. Faulty valve guides or seats 10. Valve springs weak or seized 	Clean Clean or replace Replace Tighten Adjust Adjust Find cause Adjust Replace Replace
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. Radiator air flow blocked 4. Poor seal at cylinder head gasket 5. Ignition lag in excess 6. Clutch slipping 	Clean Top up or replace Clean Replace Adjust Adjust





FRAME, WHEELS AND SUSPENSION

Trouble	Cause	Remedy
Difficult to turn handlebars	<ol style="list-style-type: none"> 1. Low tyre pressure 2. Steering head bearings' adjustment ring or steering stem nut too tight 3. Bent steering head pillar 4. Steering head bearings worn or seized 	Inflate Adjust Replace Replace
Handlebar vibrates	<ol style="list-style-type: none"> 1. Front fork legs bent 2. Front wheel spindle bent 3. Frame bent 4. Front wheel rim buckled 5. Front wheel bearings worn 	Replace Replace Replace Replace Replace
Suspension too hard	<ol style="list-style-type: none"> 1. Too much oil in front fork stanchions 2. Front fork stanchion oil of too high a viscosity 3. Inflating pressure too high 4. Rear shock absorber incorrectly set 	Drain excess Replace Deflate Adjust
Suspension too soft	<ol style="list-style-type: none"> 1. Insufficient oil in front fork stanchions 2. Front fork stanchion oil of too low a viscosity 3. Weak front fork spring 4. Weak rear shock absorber spring 5. Rear shock absorber badly adjusted 	Top up Replace Replace Replace Adjust
Wheel (front and rear) vibrates	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wheel rim buckled 2. Wheel hub bearings worn 3. Wheel spokes loose 4. Wheel spindle nut loose 5. Rear swinging arm bearings worn 6. Chain tensioner incorrectly set 7. Wheel not balanced correctly 	Replace Replace Tighten Tighten Replace Adjust Balance
Rear suspension noisy	<ol style="list-style-type: none"> 1. Link rod bearings or spacers worn 2. Shock absorber ball joints worn 3. Shock absorber faulty 	Replace Replace Replace
Poor (front and rear) braking	<ol style="list-style-type: none"> 1. Air in the brake system 2. Insufficient fluid in reservoir 3. Pads and/or disc worn 4. Disc damaged 5. Brake pedal incorrectly adjusted 6. Water inside the braking system. 	Bleed Top up Replace Replace Adjust Replace the fluid

TROUBLES AND REMEDIES

<http://husqy.forumsactifs.com>



ELECTRICS

Trouble	Cause	Remedy
Spark plug becomes dirty too frequently	<ol style="list-style-type: none">1. Mixture too rich2. Air filter dirty3. Piston rings worn4. Piston or cylinder cane worn	Adjust carburettor Clean Replace Replace
Spark plug overheats	<ol style="list-style-type: none">1. Mixture too lean2. Spark plug gap to small3. Too high thermic degree.	Adjust carburettor Adjust Replace the spark plug
Generator charging too low or not at all (TE, SMR)	<ol style="list-style-type: none">1. Wires to voltage regulator connected incorrectly or short circuiting2. Faulty voltage regulator3. Generator coil faulty	Connect correctly or replace Replace Replace
Generator charging too high (TE, SMR)	<ol style="list-style-type: none">1. Voltage regulator faulty	Replace





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 usés	Remplacer
	4. Cylindre usé	Remplacer
	5. Serrage insuffisant culasse cylindre	Serrer
	6. Mauvaise étanchéité de la culasse	Remplacer
	7. Bougie desserrée	Serrer
	8. Jeu soupapes insuffisant	Régler
	9. Ressorts soupapes desserrés ou grippés	Remplacer
10. Soupape grippées	Remplacer	
11. Mauvais réglage décompresseur	Régler	
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. Filtre sur carburateur encrassé	Nettoyer
	5. Soupape flotteur ou flotteurs défectueux	Remplacer
	6. Culbuteur bloquant la soupape du flotteur	Débloquer
Le carburateur se noie	1. Niveau élevé du combustible dans la cuve	Régler
	2. Soupape flotteur ou flotteurs défectueux en tout ouvert	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. Accumulation excessive de dépôts carbonés dans la chambre de combustion, ou sur le ciel du piston	
	4. Culbuteur usé	Remplacer
	5. Jeu soupapes excessif	Régler
	6. Ressorts soupapes desserrés ou grippés	Remplacer
	7. Chaîne de distribution usée	Remplacer
	8. Mauvaise tension chaîne de distribution	Régler
	Le bruit semble provenir du vilebrequin	
	1. Paliers usés	Remplacer
	2. Jeu élevé radial au axial de la tête de bielle	Remplacer
	3. Engrenage vilebrequin et arbre secondaire endommagés	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	



Défaut	Cause	Dépannage
Le bruit semble provenir de la chaîne de transmission secondaire	<ol style="list-style-type: none"> 1. Chaîne allongée ou mal réglée 2. Pignon sortie boîte de vitesses et couronne usé 	Remplacer ou régler Remplacer
L'embrayage patine	<ol style="list-style-type: none"> 1. Réglage de l'embrayage avec jeu insuffisant 2. Ressorts d'embrayage affaiblis 3. Disques d'embrayage usés 	Régler Remplacer Remplacer
L'embrayage oppose de la résistance	<ol style="list-style-type: none"> 1. Réglage de l'embrayage avec jeu excessif 2. Charge des ressorts non uniforme 3. Disques d'embrayage pliés 	Régler Remplacer Remplacer
Les vitesses ne passent pas	<ol style="list-style-type: none"> 1. L'embrayage de débraye pas 2. Fourches boîte de vitesses pliées ou grippées 3. Dents boîte de vitesses usées 4. Axes commande fourches abîmés 	Régler Remplacer Remplacer Remplacer
La pédale de commande de la boîte de vitesses ne revient pas à sa position	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ressort de rappel du sélecteur affaibli ou cassé 	Remplacer
Les vitesses se dégagent	<ol style="list-style-type: none"> 1. Embrayages des engrenages coulissants usés 2. Rainurages engrenages usés 3. Sièges pour embrayages sur les engrenages usés 4. Rainurages de l'arbre de commande des fourches usés 5. Axes de commande des fourches usés 6. Fourches boîte de vitesses usées 	Remplacer Remplacer Remplacer Remplacer Remplacer
Le moteur manque de puissance	<ol style="list-style-type: none"> 1. Filtre de l'air sale 2. Gicleur de richesse du carburateur bouché ou d'une mauvaise dimension 3. Mauvaise qualité du carburant 4. Raccord d'aspiration desserré 5. Distance excessive électrodes bougie 6. Excès d'avance à l'allumage 7. Compression insuffisante 8. Déréglage jeu soupapes 9. Sièges ou guides soupapes défectueux 10. Ressorts soupapes détendus ou grippés 	Nettoyer Nettoyer ou remplacer Remplacer Serrer Régler Régler En vérifier la cause Régler Remplacer Remplacer
Le moteur est surchauffé	<ol style="list-style-type: none"> 1. Chambre d'explosion et/ou ciel du piston incrustés par des dépôts de charbon 2. Quantité insuffisante d'huile dans le moteur ou utilisation d'une huile différente du type conseillé 3. Obstacles au passage de l'air sur le radiateur 4. Mauvaise étanchéité du joint de la culasse du cylindre 5. Excès de délai à l'allumage 6. L'embrayage patine 	Nettoyer Faire l'appoint ou remplacer Nettoyer Remplacer Régler Régler





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
L'absorption des chocs est trop dure	<ol style="list-style-type: none">1. Quantité excessive d'huile dans les tiges de la fourche2. Huile dans les tiges de la fourche à viscosité trop élevée3. Pression excessive des pneus4. Mauvais réglage de l'amortisseur arrière	Enlever l'excédent d'huile Remplacer Dégonfler Régler
L'absorption des chocs est trop molle	<ol style="list-style-type: none">1. Quantité insuffisante d'huile dans les tiges de la fourche2. Huile dans les tiges de la fourche à viscosité trop faible3. Ressorts de fourche affaiblis4. Ressort de l'amortisseur arrière affaibli5. Mauvais réglage de l'amortisseur arrière	Faire l'appoint Remplacer Remplacer Remplacer Régler
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. Rayons de la roue desserrés4. Ecrou de l'axe de la roue desserré5. Roulements de la fourche arrière usés6. Tendeurs de chaîne mal réglés7. Roue mal équilibrée	Remplacer Remplacer Serrer Serrer Remplacer Régler Equilibrer
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 frein6. Eau dans le circuit du système de freinage.	Purger Faire l'appoint Remplacer Remplacer Régler Remplacer le fluide.



PARTIE ELECTRIQUE

Défaut	Cause	Dépannage
La bougie est facilement incrustée	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mélange trop riche 2. Filtre air sale 3. Segments usés 4. Piston ou cylindre usés 	Régler le carburateur Nettoyer Remplacer Remplacer
Les électrodes de la bougie sont surchauffées	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mélange trop pauvre 2. Distance insuffisante des électrodes 3. Degré thermique trop élevé. 	Régler le carburateur Régler Remplacer la bougie avec la bougie conseillée.
Le générateur ne charge pas ou bien il ne charge pas suffisamment (TE, SMR)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Câbles arrivant au régulateur de tension mal raccordés ou en court-circuit 2. Régulateur de tension défectueux 3. Bobine du générateur défectueuse 	Raccorder correctement ou remplacer Remplacer Remplacer
Le générateur charge trop (TE, SMR)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Régulateur de tension défectueux 	Remplacer





Störung	Ursache	Behebung
Motor startet nicht bzw. startet schwer	Unzureichende kompression	
	1. Kolbenklemmen	Austauschen
	2. Fressen des Pleuelkopfes bzw. des Pleueiffusses	Austauschen
	3. Verschleiss der Kolbenringe	Austauschen
	4. Verschleiss des Zylinders	Austauschen
	5. Ungenügendes Schliessen des Zylinderkopfes	Austauschen
	6. Undichtheit der Zylinderkopfdichtung	Auswechseln
	7. Kerze locker	Anziehen
	8. Ventilspiel nicht korrekt	Einstellen
	9. Ventildfedern schwach oder gefressen	Auswechseln
	10. Ventile gefressen	Auswechseln
11. Nicht korrekte Dekompressionsregelung	Nachstellen	
Schwacher oder kein funke	1. Zündkerze defekrt	Austauschen
	2. Zündkerze verrusst bzw. nass	Reinigen bzw. trocknen
	3. Übermässiger Elektrodenabstand der Zündkerze	Einstellen
	4. Zündspule defekt	Austauschen
	5. Risse bzw. Kurzschlüsse der Höchstspannungskabel	Überprüfen
Kraftstoff gelangt nicht in den vergaser	1. Entlüfter des Tankdeckels verstopft	Reinigen
	2. Kraftstoffhahn verstopft	Reinigen
	3. Kraftstoffleitung verstopft	Reinigen
	4. Filter am Schlauchanschlussstück des Vergasers verschmutzt	Reinigen
	5. Schwimmerventil oder Schwimmer fehlerhaft	Austauschen
	6. Kipphebel blockiert Schwimmerventil	Entblocken
Kraftstoffüberflutung des Vergasers	1. Hoher Kraftstoffstand im Schwimmergehäuse	Einstellen
	2. Schwimmerventil oder Schwimmer in offener Position v erschlossen. 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. Übermäßige Ansammlung kohlenstoffhaltiger Ablagerungen der Verbrennungskammer oder auf dem Kolbenboden.	
	4. Kipphebelverschleiss	Auswechseln
	5. Übermässiges Ventilspiel	Einstellen
	6. Ventildfedern schwach oder festgefressen	Auswechseln
	7. Verschleiss der Ventilsteuerkette	Auswechseln
	8. Ventilsteuer-Kettenspannung nicht korrekt	Nachstellen
	Geräusch scheint von der Triebwelle zu kommen	
	1. Verschleiss der Hauptlager	Austauschen
	2. Unzulässiges Radial- bzw. Axialspiel des Pleueiffusses	Austaschen
	3. Beschädigung Getriebe Motorwelle und Gegenwelle	Auswechseln
	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	



Störung	Ursache	Behebung
Geräusch scheint von der Antriebskette zu kommen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Antriebskette locker bzw. nicht richtig eingestellt 2. Verschleiss des Getrieberitzels bzw. des Zahnkranzes 	<p>Austauschen bzw. nachstellen Austauschen</p>
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	<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 Zündverstellung 7. Ungenügende Verdichtung 8. Nicht korrektes Ventilspiel 9. Ventilsitze oder Führungen defekt 10. Ventildfedern schwach oder festgefressen 	<p>Reinigen Reinigen bzw. austauschen Wechseln Anziehen Nachstellen Nachstellen Ursache überprüfen Einstellen Auswechseln Auswechseln</p>
Heisslaufen des Motors	<ol style="list-style-type: none"> 1. Brennkammer und/oder Kolbenboden verrusst 2. Ungenügende Ölmenge im Motor oder falsches Öl 3. Lufteintritt am Kühler ungenügend 4. Zylinderkopfdichtung defekt 5. Übermässige Zündverspätung 6. Rutschen der Kupplung 	<p>Reinigen Nachfüllen bzw. wechseln Reinigen Austauschen Nachstellen Nachstellen</p>



RAHMEN

Störung	Ursache	Behebung
Lenker schwer Drehbar	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ungenügender Reifendruck 2. Muttermutter zur Lagereinstellung bzw. Mutter des Lenkerkopfrohrs zu fest angezogen 3. Lenkerkopfrohr verbogen 4. Verschleiss bzw. Klemmen der Lenklager 	<p>Aufpumpen</p> <p>Nachstellen Austauschen Austauschen</p>
Vibrationen des Lenkers	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gabelschaft verbogen 2. Vorderradbolzen verbogen 3. Rahmen verbogen 4. Vorderradfelge verbogen 5. Hinterradfelge verbogen 	<p>Austauschen Austauschen Austauschen Austauschen Austauschen</p>
Stossaufnahme zu Hart	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zu viel Öl im Gabelschaft 2. Zu hohe Viskosität des Öls im Gabelschaft 3. Übermässiger Reifendruck 4. Fehleinstellung des rückwärtigen Stossdämpfers 	<p>Entnehmen Wechseln Verringern Nachstellen</p>
Stossaufnahme zu Weich	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ungenügende Ölmenge im Gabelschaft 2. Zu niedrige Viskosität des Öls im Gabelschaft 3. Gabelfedern schwach 4. Feder des rückwärtigen Stossdämpfers geschwächt 5. Fehleinstellung des hinteren Stossdämpfers 	<p>Nachfüllen Wechseln Austauschen Austauschen Einstellen</p>
Vibrationen am vorderund hinterrad	<ol style="list-style-type: none"> 1. Radfelge verbogen 2. Verschleiss der Radanbenlager 3. Radspeichen locker 4. Mutter des Radzapfens locker 5. Verschleiss der Lager des rückwärtigen Federbeins 6. Kettenspanner nicht richtig eingestellt 7. Rad nicht richtig ausgewuchtet 	<p>Austauschen Austauschen Anziehen Anziehen Austauschen Nachstellen Auswuchten</p>
Aufhängung des Hinterrads geräuschvoll	<ol style="list-style-type: none"> 1. Verschleiss der Distanzscheiben bzw. Lager der Nebenpleuel 2. Verschleiss der Kugelgelenke des Stossdämpfers 3. Stossdämpfer defekt 	<p>Austauschen Austauschen Austauschen</p>
Vorder- und Hinterbremse Bremsen unzureichend	<ol style="list-style-type: none"> 1. Luft im Bremskreis 2. Ungenügende Flüssigkeitsmenge im Behälter 3. Verschleiss der Beläge bzw. der Scheiben 4. Scheibe beschädigt 5. Fehleinstellung des Bremspedals 6. Wasser im Bremsanlagenkreis. Flüssigkeit wechseln 	<p>Entlüften Nachfüllen Austauschen Austauschen Nachstellen</p>



ELEKTRISCHER TEIL

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



MOTOR

Defecto	Causa	Remedio	
El motor no arranca o tarda en arrancar	Compresión insuficiente		
	1. Agarroamiento pistón	Substituya	
	2. Agarroamiento pie o cabeza de biela	Substituya	
	3. Segmentos pistón gastados	Substituya	
	4. Camisa del cilindro gastada	Substituya	
	5. Insuficiente torsión culata cilindro	Apriete	
	6. Insuficiente estanqueidad guarnición culata	Substituya	
	7. Bujía floja	Apriete	
	8. Juego válvulas no correcto	Regule	
	9. Muelles válvulas debilitadas o agarrotadas	Sustituir	
	10. Válvulas agarrotadas	Substituya	
11. Regulación descompresor no correcta	Regule		
Chispa débil o inexistente	1. Bujía defectuosa	Substituya	
	2. Bujía incrustada o mojada	Limpie y seque	
	3. Excesiva distancia electrodos bujía	Regule	
	4. Bobina de encendido defectuosa	Substituya	
	5. Aperturas o cortocircuitos en los cables de alta tensión	Compruebe	
El carburador no recibe carburante	1. Purga o tapón depósito obstruidos	Limpie	
	2. Grifo carburante obstruido	Limpie	
	3. Tubería llegada carburante obstruida	Limpie	
	4. Filtro en la pipeta carburador sucio	Limpie	
	5. Válvula con flotador o flotadores estropeados	Substituya	
	6. Balancín que bloquea la válvula del flotador	Desbloquee	
El carburador se ahoga	1. Elevado nivel de combustible en el depósito	Regule	
	2. Válvula con flotador o flotadores desgastados en posición abierta	Substituya o desbloquee	
El motor se para fácilmente	1. Bujía incrustada	Limpie	
	2. Central electrónica defectuosa	Substituya	
	3. Surtidores carburante obstruidos	Limpie	
El motor es ruidoso	El ruido parece llegar desde el pistón	1. Juego excesivo entre camisa del cilindro y pistón	Substituya
		2. Segmentos y sus asientos en el pistón gastados	Substituya
		3. Acumulación excesiva de depósitos carbonosos en la cámara de combustión o en el cielo del pistón.	
		4. Balancín gastado	Substituya
	5. Juego válvulas excesivo	Regule	
	6. Resortes válvulas flojos o agarrotados	Substituya	
	7. Cadena distribución gastada	Substituya	
	8. Tensión cadena distribución no correcta	Regule	
El ruido parece llegar desde el eje motor	1. Cojinetes de cigüeñal gastados	Substituya	
	2. Elevado juego radial y axial de la cabeza de biela	Substituya	
	3. Engranaje eje motor dañado	Substituya	
El ruido parece llegar desde el embrague	1. Discos gastados	Substituya	
	2. Juego excesivo entre campana embrague y discos conductores	Substituya	
El ruido parece llegar desde el cambio	1. Engranajes gastados	Substituya	
	2. Ranuras engranajes gastadas	Substituya	



Defecto	Causa	Remedio
El ruido parece llegar desde la cadena de transmisión secundaria	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cadena alargada o no correctamente regulada 2. Piñón salida cambio y corona gastados 	Substituya o regule Substituya
El embrague patina	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ajuste embrague con juego insuficiente 2. Resortes embrague flojos 3. Discos embrague gastados 	Regule Substituya Substituya
El embrague hace resistencia	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ajuste embrague con juego excesivo 2. Carga resortes no uniforme 3. Discos embrague curvados 	Regule Substituya Substituya
No engranan las marchas	<ol style="list-style-type: none"> 1. El embrague no desengrana 2. Horquillas cambio curvadas o agarrotadas 3. Engranajes cambio gastados 4. Pernos mando horquillas dañados 	Regule Substituya Substituya Substituya
El pedal de mando cambio no vuelve a su posición	<ol style="list-style-type: none"> 1. Resorte antagonista del selector, flojo o roto 	Substituya
Las marchas se desengranan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Engranajes de los engranajes deslizantes gastados 2. Ranuras engranajes desgastadas 3. Asientos para engranes en los engranajes, gastados 4. Ranuras del eje mandos horquillas gastadas 5. Pernos mando horquillas gastados 6. Horquillas cambio gastadas 	Substituya Substituya Substituya Substituya Substituya Substituya
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 avance de encendido 7. Compresión insuficiente 8. Juego válvulas no correcto 9. Asientos o guías válvulas defectuosos 10. Resortes válvulas flojos o agarrotados 	Limpie Limpie o substituya Substituya Apriete Regule Regule Compruebe la causa Regule Substituya Substituya
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 paso del aire en el radiador 4. Estanqueidad defectuosa de la guarnición culata 5. Excesivo retraso de encendido 6. El embrague patina 	Limpie Rellene o substituya Limpie Substituya Regule Regule





INCONVENIENTES Y REMEDIOS

<http://husqy.forumsactifs.com>

BASTIDOR

Defecto	Causa	Remedio
El manillar se presenta duro a girar	<ol style="list-style-type: none">1. Insuficiente presión neumáticos2. Virola ajuste cojinetes o tuerca perno de dirección demasiado apretados3. Perno de dirección curvado4. Cojinetes de dirección gastados o agarrotados	Infle Regule Substituya Substituya
El manillar vibra	<ol style="list-style-type: none">1. Patas horquilla curvadas2. Perno rueda delantera curvado3. Bastidor curvado4. Llanta rueda delantera curvada5. Cojinetes rueda delantera gastados	Substituya Substituya Substituya Substituya Substituya
La absorción de los choques es demasiado dura	<ol style="list-style-type: none">1. Excesiva cantidad de aceite en los vástagos de la horquilla2. Aceite en los vástagos de la horquilla de viscosidad demasiado elevada3. Excesiva presión de los neumáticos4. Regulación errada del amortiguador trasero	Quite el aceite a más Substituya Desinfla Regule
La absorción de los choques es demasiado blanda	<ol style="list-style-type: none">1. Insuficiente cantidad de aceite en los vástagos de la horquilla2. Aceite en los vástagos de la horquilla de viscosidad demasiado baja3. Resortes horquilla flojos4. Resorte amortiguador trasero flojo5. Errada regulación del amortiguador trasero	Rellene Substituya Substituya Substituya Regule
La rueda (delantera y trasera) vibra	<ol style="list-style-type: none">1. Llanta rueda curvada2. Cojinetes cubo ruedas gastados3. Tensión radios no correcta4. Tuerca del perno rueda flojo5. Cojinetes de la horquilla trasera gastados6. Tensores de cadena no correctamente regulados7. Rueda no correctamente equilibrada	Substituya Substituya Regule Apriete Substituya Regule Equilibre
La suspensión trasera hace mucho ruido	<ol style="list-style-type: none">1. Separadores o cojinetes de las bielas gastados2. Rótulas del amortiguador gastadas3. Amortiguador defectuoso	Substituya Substituya Substituya
Frenado insuficiente	<ol style="list-style-type: none">1. Aire en el circuito de la instalación frenante2. Cantidad insuficiente de fluido en el depósito3. Pastilla y/o discos gastados4. Disco dañado5. Errada regulación del pedal del freno6. Agua en el circuito frenante.	Purgue Rellene Substituya Substituya Regule Sustituir el fluido.



PARTE ELECTRICA

Defecto	Causa	Remedio
La bujía se incrusta fácilmente	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mezcla demasiado rica 2. Filtro de aire sucio 3. Segmentos gastados 4. Pistón y camisa del cilindro gastados 	Regule el carburador Limpie Sustituya Sustituya
Los electrodos de la bujía se sobrecalientan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mezcla demasiado pobre 2. Insuficiente distancia de los electrodos 3. Grado térmico demasiado alto. 	Regule el carburador Regule Sustituir con bujía aconsejada.
El generador no carga o carga insuficientemente (TE, SMR)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Cables que llegan al regulador de tensión mal conectados o en cortocircuito 2. Regulador de tensión defectuoso 3. Bobina del generador defectuosa 	Conecte correctamente o sustituya Sustituya Sustituya
El generador sobrecarga (TE, SMR)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Regulador de tensión defectuoso 	Sustituya



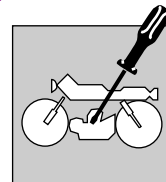
**INCONVENIENTI E RIMEDI
TROUBLES AND REMEDIES
INCONVENIENTES ET REMEDES
STOERUNGEN UND BEHEBUNGEN
INCONVENIENTES Y REMEDIOS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



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

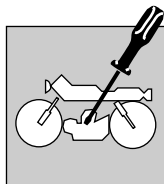
<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

D





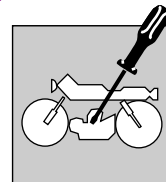
REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI ADJUSTMENTS

<http://husqy.forumsactifs.com>

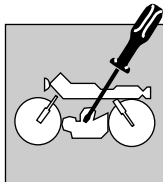
Controllo anticipo accensione	D. 4	Checking the spark advance	D. 4
Regolazione gioco valvole	D. 6	Adjustment of valve end play.....	D. 6
Regolazione decompressore avviamento.....	D. 8	Adjustment of starting decompressor	D. 8
Controllo livello olio motore.....	D. 9	Engine oil check.....	D. 9
Sostituzione olio motore e pulizia filtri	D.10	Changing the engine oil and cleaning the filters	D.10
Controllo valvola lamellare dell'olio	D.12	Checking the oil reed valve	D.12
Controllo livello liquido di raffreddamento.....	D.13	Coolant level checking.....	D.13
Sostituzione liquido di raffreddamento.....	D.14	Replacement of cooling fluid.....	D.14
Controllo tubazione di alimentazione	D.15	Fuel hose control	D.15
Smontaggio dischi frizione.....	D.16	Disassembling the clutch disks	D.16
Registrazione frizione	D.18	Clutch adjustment.....	D.18
Regolazione minimo.....	D.19	Adjusting the slow running	D.19
Regolazione cavo comando gas	D.20	Throttle cable adjustment.....	D.20
Controllo filtro aria.....	D.21	Air filter check	D.21
Regolazione leva comando freno anteriore (TE)	D.24	Adjustment of front brake control lever (TE).....	D.24
Registrazione pedale freno posteriore.....	D.25	Adjustment of rear brake control pedal	D.25
Regolazione forcella.....	D.26	Adjusting the fork.....	D.26
Regolazione delle sospensioni in base a particolari condizioni della pista	D.28	Adjusting the suspensions according to particular track conditions	D.29
Registrazione gioco dei cuscinetti dello sterzo	D.33	Steering wheel ball play adjustment	D.33
Modifica posizione manubrio	D.35	Handlebar position change	D.35
Registrazione ammortizzatore	D.37	Adjusting the shock absorber.....	D.37
Registrazione precarico molla ammortizzatore	D.38	Adjusting the shock absorber spring preload	D.38
Registrazione freno idraulico ammortizzatore	D.39	Shock absorber damping adjustment.....	D.39
Registrazione catena trasmissione secondaria	D.40	Secondary transmission chain adjustment.....	D.42
Lubrificazione catena	D.40	Lubricating the chain	D.42
Controllo usura catena, pignone, corona	D.41	Checking the wear of chain, pinion and sprocket	D.43
Sostituzione materiale fonoassorbente silenziatore	D.50	Replacing muffler deadening material	D.50
Controllo tubo di scarico.....	D.50	Exhaust pipe control.....	D.50

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

<http://husqy.forumsactifs.com>

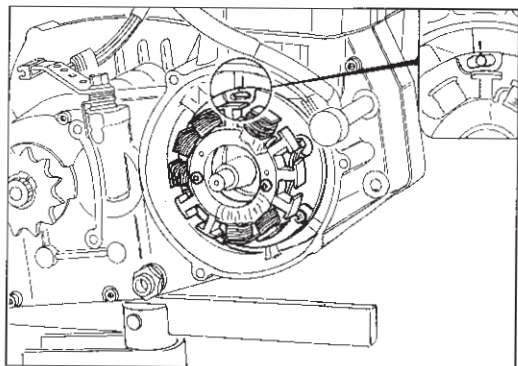


Contrôle de l'avance à l'allumage.....	D. 4	Kontrolle der Zündvorverstellung	D. 5
Réglage du jeu des soupapes	D. 6	Einstellung spiel ventile	D. 7
Réglage du décoøpresseur de démarrage	D. 8	Einstellung ingangsetzungsdekompressor	D. 8
Contrôle du niveau d'huile du moteur	D. 9	Kontrolle Ölpegel der Motor.....	D. 9
Vidange d'huile moteur et nettoyage des filtres.....	D.10	Motorölwechsel und Filterreinigung	D.11
Contrôle de la valve lamellaire d'huile.....	D.12	Kontrolle des Öllamellenventils.....	D.12
Contrôle du niveau du liquide de refroidissement.....	D.13	Kontrolle pegel Kühlflüssigkeit.....	D.13
Substitution du liquide de refroidissement	D.14	Austausch Kühlflüssigkeit.....	D.14
Contrôle tujan carburant	D.15	Kontrolle des Treibstoffroht	D.15
Desassemblage des disques d'embrayage	D.16	Ausbau der Kupplungsscheiben	D.17
Réglage de l'embrayage.....	D.18	Kupplungseinstellung	D.18
Réglage du minimum.....	D.19	Minimaldrehzahleinstellung	D.19
Réglage du câble de commande des gaz	D.20	Einstellung des Gasseilzugs	D.20
Contrôle filtre à air.....	D.22	Kontrolle luffilter	D.22
Réglage du levier de commande frein avant (TE).....	D.24	Einstellung des Fusshebels fuer die hinterradbremse (TE).....	D.24
Réglage de la pédale de commande frein arrière	D.25	Einstellung des pedals der hinteren Bremse.....	D.25
Réglage de la fourche	D.26	Gabeleinstellung	D.27
Réglage de suspension part rapport aux conditions de la piste	D.30	Einstellung der Aufhaengung im Hindblik auf Besondere Gegebenheiten der Rnnstrecke	D.31
Réglage du jeu des paliers du guidon.....	D.33	Spieleinstellung der lenklager	D.34
Modification de la position du guidon	D.35	Einstellung der "Senkung" des hinteren Aufhängung ..	D.34
Réglage de l'amortisseur.....	D.37	Lenker position ändern.....	D.35
Réglage de la precharge du ressort amortisseur	D.38	Einstellung Stossdämpfer	D.37
Réglage amortisseur hydraulique	D.39	Einstellung vorspannung stossdaempferfeder	D.38
Réglage transmission secondaire	D.44	Einstellung hydralukikbremse Stosdaempfer.....	D.39
Lubrification chaine	D.44	Ketteneinstellung Sekundärübersetzung.....	D.46
Contrôle usure chaine, pignon, et couronne	D.45	Ketten Smierung.....	D.46
Remplacement moteriau insonorisant du silencieux ...	D.50	Kontrolle Verschleiss Kette, Ritzel, Kranz	D.47
Contrôle tujan d'échappement.....	D.50	Ersetzung Schallschluckenden materials der Schalldoempfers	D.50
		Kontrolle des Auspuffroht	D.50
Conrtol avance encendido	D. 5	Regulación horquilla.....	D.27
Regulación juego válvulas.....	D. 7	Regulación de las suspensiones sobre la base de particulares condiciones de la pista.....	D.32
Regulación descompresor accionamiento.....	D. 8	Regulación de la "disminución de altura" de la suspensión posterior	D.34
Control nivel aceite del motor.....	D. 9	Regulación juego de los cojinetes de la dirección	D.34
Substitución aceite motor y limpieza filtros	D.11	Modifica posición manillas.....	D.35
Control válvula laminar del aceite	D.12	Regulación amortiguador.....	D.37
Control nivel liquido de enfriamiento	D.13	Regulación precarga resorte amortiguador	D.38
Substitución del liquido de enfriamiento	D.14	Regulación freno hidraulico amortiguador.....	D.39
Control tuberia carburante	D.15	Regulación cadena trasmisión secundaria.....	D.48
Desmontaje discos embrague	D.17	Lubrificación cadena	D.48
Regulación embrague.....	D.18	Control desgaste cadena, piñon j corona.....	D.49
Ajuste ralenti	D.19	Substitucion del material fonoabsorbente de j sienciador	D.50
Regulación cable mando mariposa	D.20	Control tubo de escape.....	D.50
Control filtro aire.....	D.23		
Ajuste palanca de mando del freno delantero (TE)	D.24		
Regulación pedal freno trasero	D.25		



REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES

<http://husqy.forumsactifs.com>

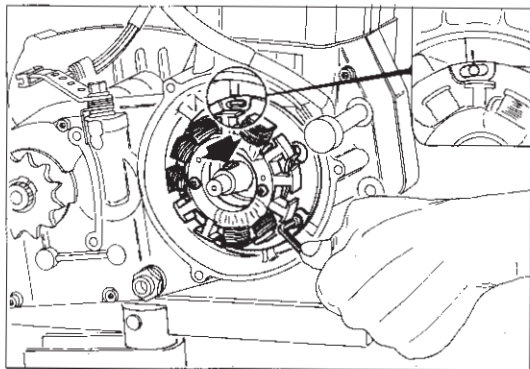


Controllo anticipo accensione

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). Per eseguire questa operazione è necessario rimuovere il coperchio del semicarter destro ed il rotore.

Nel caso si fossero sostituiti i semicarteri, l'albero motore o l'alternatore sarà necessario ripristinare la corretta condizione di anticipo operando nel modo seguente:

- montare lo statore allineandone il riferimento con quello esistente sul semicarter destro e serrare le tre viti di fissaggio.
- montare la linguetta sull'albero motore e rimontare il rotore.
- mantenendo fermo il rotore con l'attrezzo (B) cod. 1517949-02, avvitare il dado e serrarlo alla coppia di serraggio prescritta. Rimontare il coperchio del semicarter destro.

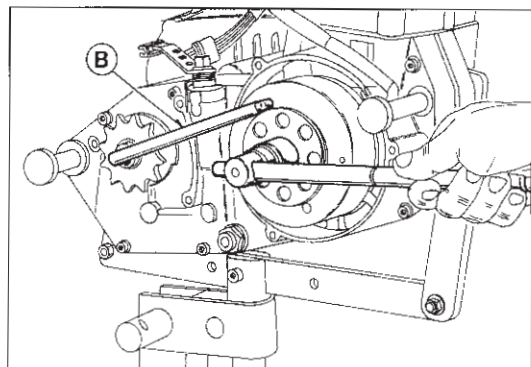


Checking the spark advance

For checking the spark advance, simply align the stator (near the upper fixing point), after removing the right half-casing cover and the rotor.

Whenever the half-casings, the crankshaft and the alternator have been replaced, reset the spark advance as follows:

- mount the stator plate so its mark and R.H. half crankcase mark are aligned and tighten the three stator fastening screws.
- reassembly the Woodruff key and the rotor on the crankshaft.
- holding the rotor with the tool (B) No. 1517949-02, mount the nut and tighten it to the correct tightening torque. Reassemble the right half-casing cover.

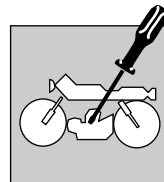


Contrôle de l'avance à l'allumage

Pour effectuer ce contrôle, il suffit de vérifier que le point de repère gravé sur le soubassement soit aligné avec celui se trouvant sur le stator (en correspondance du fixage supérieur).

Opérer comme suit: ôter le couvercle du demi-carter droit et le rotor. Au cas où les demi-carteri, l'arbre moteur, ou l'alternateur aient été remplacés, il faudra ré-établir la correcte condition d'avance en opérant comme suit:

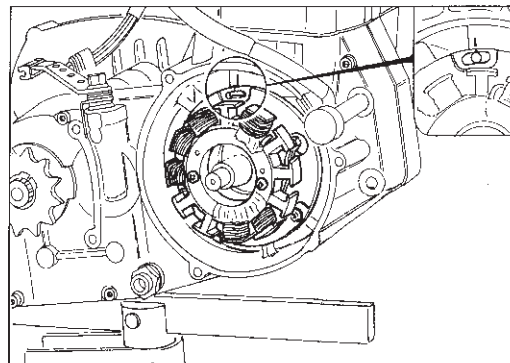
- monter le stator en alignant le repère avec celui gravé sur le demi-carter droit et serrer les trois vis de fixation.
- monter la languette sur l'arbre moteur et remonter le rotor.
- en serrant le rotor par l'outil (B) code 1517949-02, serrer l'écrou à la couple de serrage prescrite. Reassembler le couvercle du demicarter droit.



Kontrolle der Zündvorverstellung

Zur Kontrolle braucht man sich nur zu vergewissern, dass der Bezug auf dem Kurbelgehäuse dem Bezug auf dem Stator entspricht (entsprechend der oberen Befestigung). Dazu den Deckel der rechten Gehäusehälfte und den Rotor entfernen. Wenn die Gehäusehälfte und den Rotor entfernen. Wenn die Gehäusehälfte und den Rotor entfernen. Wenn die Gehäusehälften, die Antriebswelle oder den Generator ersetzt werden, ist es notwendig, die korrekte Zündvorverstellung wiederherzustellen; wie folgt vorgehen:

- den Stator montieren und beachten, dass der Bezug mit dem Bezug auf der rechten Gehäusehälfte fluchtet und die drei Befestigungsschrauben anziehen.
- die Zunge auf die Motorenwelle montieren und den Rotor wieder anbringen.
- den Rotor mit Hilfe des Werkzeugs (B) Nr. 1517949-02 festhalten und die Mutter mit dem angegebenen Anzugsmoment anziehen. Deckel der rechten Gehäusehälfte wiederanbringen.

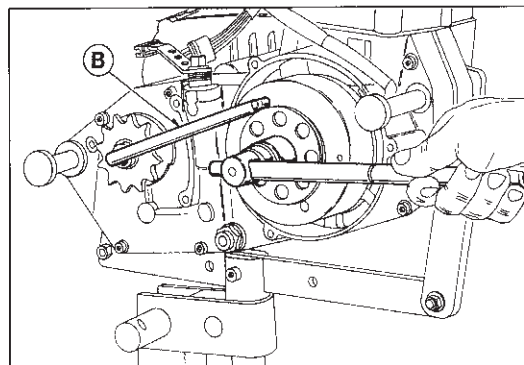
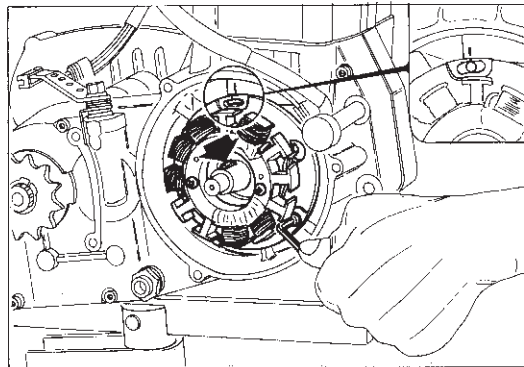


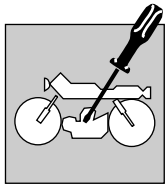
Control avance encendido

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 con la fijación superior). Para ejecutar esta operación hay que sacar la tapa del semicárter derecho y el rotor.

En el caso de que hubiesen sido sustituidos los semicárter, el eje motor o el alternador, restablezca la correcta condición de avance trabajando e la siguiente manera:

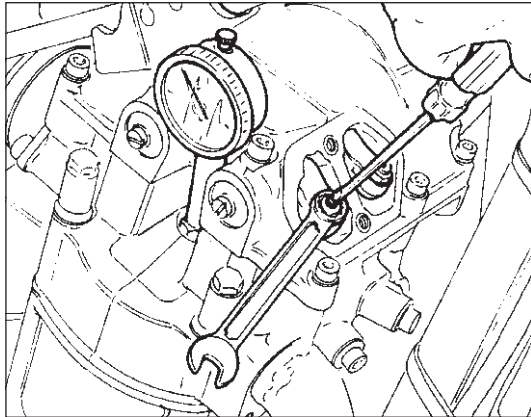
- monte el estator alineando la referencia con la existente en el semicárter derecho y apriete los tres tornillos de fijación.
- monte la lengüeta en el eje motor y vuelva a montar el rotor.
- manteniendo firme el rotor con la herramienta (B) cód. 1517949-02, atornille la tuerca y apriétela al par de torsión prescrito. Vuelva a montar la tapa del semicárter derecho.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



Regolazione gioco valvole

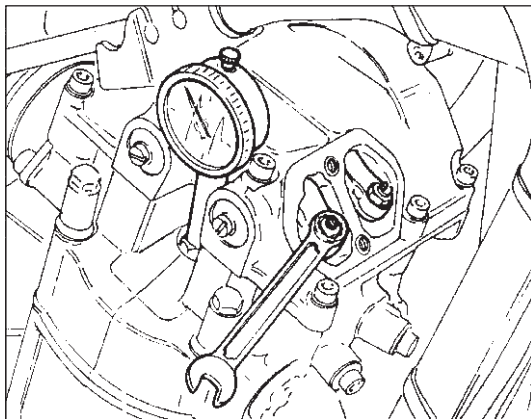
Con moto nuova, il gioco delle valvole dovrà essere controllato dopo due ore e, in seguito, ogni trenta ore. La verifica dovrà essere effettuata, A MOTORE FREDDO, nel modo seguente:

- rimuovere il coperchio carter destro e la candela;
- inserire un comparatore nel foro di quest'ultima e portare il pistone al punto morto superiore al termine della fase di compressione;
- togliere i due coperchi dei registri ed allentare i controdadi sulle quattro viti di regolazione.

Verificare, usando uno spessimetro, il gioco delle valvole che deve essere 0,10 mm per l'aspirazione e 0,15 mm per lo scarico;

- riavvitare il controdado senza muovere la vite di registro (la coppia di serraggio - del controdado è 7,8 Nm; 0,8 Kgm).

Montare i coperchi dei registri (la coppia di serraggio delle viti di fissaggio è 7 Nm; 0,72 Kgm). Controllare sempre il decompressore di avviamento dopo aver regolato il gioco delle valvole (pagina D.6).



Adjustment of valve end play

When the motorcycle is new, the valve end play should be checked after two hours and then, every thirty hours. This check should be carried out, WHEN THE ENGINE IS COLD, as follows:

- remove right case cover and spark plug;
- fit a comparator inside the hole of the spark plug and take piston to the top dead center at the end of compression stage;
- remove both covers of registers and loosen the counternuts on four adjusting screws.

Check, by means of a feeler gauge, that the valve end play is 0.004 in. for the intake and 0.006 in. for the exhaust.

- tighten counternut again without moving the adjusting screw (the tightening torque of counternut is 5,7 ft-lb)

Assemble register covers (the tightening torque of screws is 5.2 lb-ft).

Always check starting decompressor after adjusting the valve end play (page D.6).

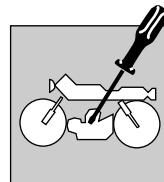
Reglage du jeu des soupapes

Lorsque la moto est neuve, contrôler après deux heures le jeu des soupapes, puis répéter le contrôle toutes les trente heures. Effectuer la vérification, AVEC LE MOTEUR FROID, de la manière suivante:

- déposer le couvercle du carter droit et la bougie;
- introduire un comparateur dans l'orifice de cette dernière et porter le piston au point mort supérieur au terme de la phase de compression;
- enlever les deux protections des vis de réglage et desserrer les contre-écrous sur les quatre vis de réglage;
- avec un épaisseurmètre vérifier le jeu des soupapes qui doit être de 0,10 mm pour l'aspiration et de 0,15 mm pour l'évacuation;
- revisser le contre-écrou sans déplacer la vis de réglage (le couple de serrage du contre-écrou est de 7.8 Nm; 0.8 Kgm).

Remonter les protections des vis de réglage (le couple de serrage des vis de fixation est de 7 Nm; 0,72 Kgm);

Contrôler toujours le décompresseur de démarrage après avoir réglé le jeu des soupapes (page D.6).



Einstellung spiel ventile

Bei einem neuen Motorrad muss das Spiel der Ventile nach zwei Stunden kontrolliert werden und in der Folge alle dreissig Stunden. BEI KALTEM MOTOR muss die Überprüfung folgendermassen durchgeführt werden:

- den Deckel des rechten Carters und die Kerze entfernen;
- einen Komparator in das Loch letzterer einführen und den Kolben in die obere Totlage am Ende des Kompressionshubs bringen;
- die beiden Deckel der Einstellvorrichtungen entfernen und die Gegenmuttern auf den vier Einstellschrauben lockern.

Indem man eine Lehre verwendet, das Spiel der Ventile überprüfen, das für das Ansaugen 0,10 mm und für den Ablass 0,15 mm sein muss;

- die Gegenmutter wieder anziehen, ohne die Einstellschraube zu bewegen (das Verschraubungsmoment der Gegenmutter beträgt 7,8 Nm; 0,8 Kgm).

Die Deckel der Einstellvorrichtungen montieren (das Verschraubungsmoment der Fixierungsschrauben beträgt 7 Nm; 0,72 Kgm). Nachdem man das Spiel der Ventile eingestellt hat, immer den Ingangsetzungscompressor kontrollieren (Seite D.6).

Regulacion juego valvulas

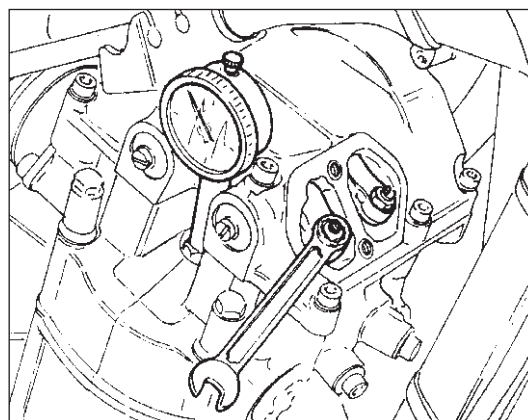
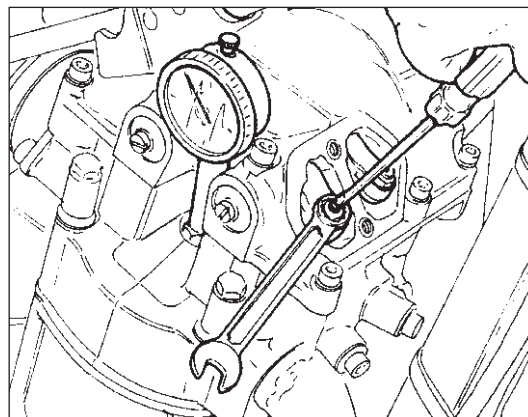
En una moto nueva, el juego de válvulas se debe controlar una primera vez al cabo de 2 horas, y posteriormente cada treinta horas de funcionamiento. Esta verificación se debe realizar con EL MOTOR FRIO de la siguiente forma:

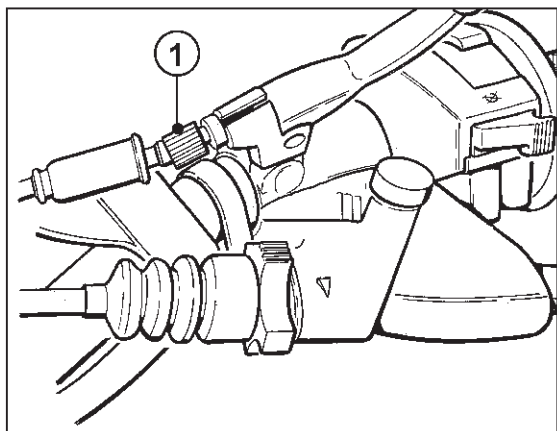
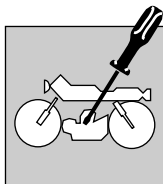
- Quitar la tapa del carter derecho y la bujía.
- Colocar un comparador en el orificio del carter y colocar el pistón en punto muerto superior al final de la fase de compresión.
- Quitar las dos tapas de los reguladores, y aflojar las contra-tuercas sobre los cuatro tornillos de regulación.

Verificar, por medio de un espesímetro, el juego de las válvulas que debe ser de 0.10 mm para la aspiración y de 0.15 mm para la descarga.

Atornillar nuevamente la contra-tuerca sin mover el tornillo de regulación (la fuerza de torsión de la contratuerca es de 7,8 Nm - 0,8 Kgm).

Montar las tapas de los reguladores (la fuerza torsión de los tornillos de fijación es de 7 Nm. - 0.72 Kgm). Controlar siempre el descompresor de la puesta en marcha una vez regulado el juego de las válvulas (pagina D.6).





Regolazione decompressore avviamento

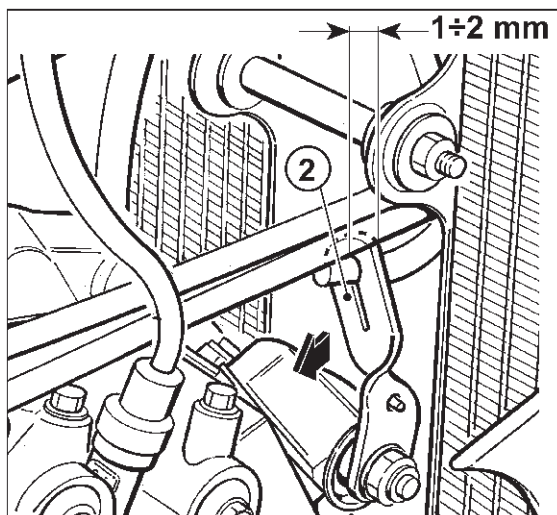
Portare il pistone al punto morto superiore al termine della fase di compressione:

- verificare manualmente il gioco sulla leva (2) posta sul motore che deve essere 1-2 mm dalla posizione di fermo prima di percepire il contatto della camma con il bilanciere di scarico; effettuare la regolazione a mezzo del tenditore (1) posto sul lato sinistro del manubrio.

Adjustment of starting decompressor

Take piston to the top dead center at the end of compression stage:

- manually check the play on the lever (2) set on the engine (the play must be 1-2 mm from the stop position, before feeling the contact of the cam with the exhaust rocker arm); adjust using tightener (1) set on the left side of the handlebar.



Reglage du decompresseur de démarrage

Placer le piston au point mort supérieur au terme de la phase de compression.

- contrôler toujours le décompresseur de démarrage après avoir réglé le jeu du levier (2) placé sur le moteur (le jeu du levier est de 1-2 mm depuis la position d'arrêt, avant de percevoir le contact de la came avec le balancier d'échappement; effectuer le réglage par le tendeur (1) placé du côté gauche du guidon.

Einstellung ingangsetzungsdekompressor

Am Ende der Kompressionsphase den Kolben in die obere Totlage bringen:

- Immer den Anlauf-Druckverminderer (2) überprüfen, nachdem das Ventilspiel eingestellt wurde. Das Spiel manuell auf dem Hebel auf dem Motor überprüfen, das 1 - 2 mm von der Haltposition sein muß, bevor die Berührung des Nockens mit dem Ablaßkipphebel wahrgenommen wird ; die Einstellung mit dem Spanner (1) auf der linken Lenkerseite vornehmen.

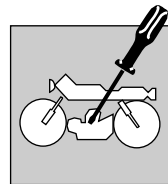
Regulacion descompresor accionamiento

Llevar el pistón al punto muerto superior una vez finalizada la fase de compresión:

- verificar manualmente el juego en la palanca (2) situada en el motor que debe ser de 1-2 mm con respecto a la posición de parada antes de percibir el contacto de la leva con el balancín de escape; efectuar el ajuste mediante el tensor (1) situado en el lado izquierdo del manillar.

REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES

<http://husqy.forumsactifs.com>



CONTROLLO LIVELLO OLIO

Tenendo il motociclo in piano ed in posizione verticale, rimuovere la vite (A) di controllo e verificare il livello attraverso il foro di quest'ultima.
Per effettuare il rabbocco, rimuovere il tappo (1) di carico posto nella parte anteriore del coperchio.

Nota*: Eseguire questa operazione a motore caldo.

CHECKING THE OIL LEVEL

By keeping the motorcycle on a flat surface and in vertical position, remove the control screw (A), and check the level through the hole in the screw.
To fill up, remove filling plug (1) set on the front side of the cover.

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

CONTROLE DU NIVEAU DE L'HUILE

Garder la moto à plat et dans la position verticale; ôter la vis de contrôle (A) et contrôler le niveau par le trou se trouvant sur la vis.
Pour effectuer le remplissage, ôter le bouchon de ravitaillement (1) placé sur le côté avant du couvercle.

Avis*: effectuer cette opération à moteur chaud.

ÖLSTAND-ÜBERPRÜFUNG

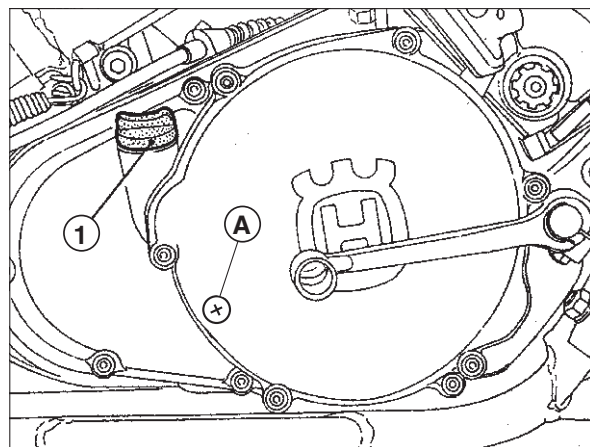
Das Motorrad flach und in vertikaler Position aufstellen, die Kontrollschraube (A) entfernen und den Stand durch das Schraubenloch überprüfen. Zum Nachfüllen den Einlaßstopfen (1) in der vorderen Seite des Deckels abnehmen.

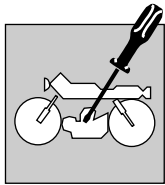
Bemerkung*: Diese Arbeit nur bei warmem Motor vernehmen.

CONTROL NIVEL ACEITE

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

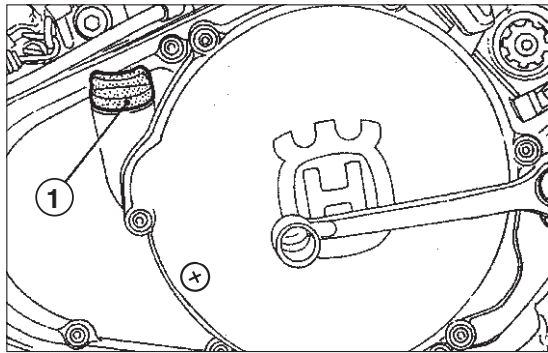
Para agregar aceite es preciso quitar el tapón (1) de carga situado en la parte delantera de la tapa.





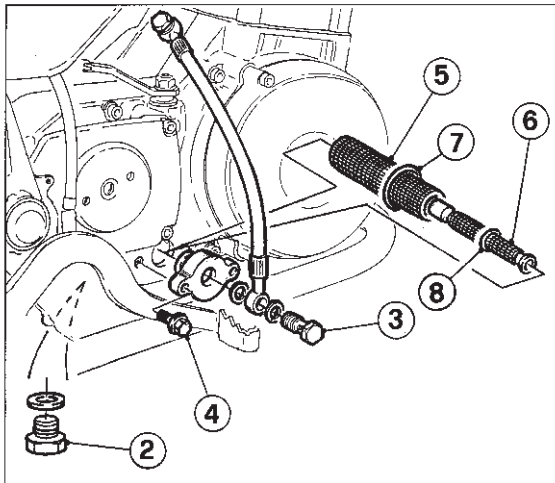
**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**

<http://husqy.forumsactifs.com>



SOSTITUZIONE OLIO MOTORE E PULIZIA FILTRI

Effettuare la sostituzione a motore CALDO dopo aver rimosso la protezione inferiore del motore. Togliere il tappo di carico (1), porre una bacinella sotto il motore e, con il motociclo verticale, rimuovere il tappo (2) scaricando completamente l'olio. Togliere la vite (3) della tubazione e le due viti (4) che fissano il raccordo sul lato destro del motore. Rimuovere il raccordo e pulire i due filtri (5) e (6) con benzina asciugandoli poi con aria compressa; al rimontaggio utilizzare due nuovi anelli OR (7) e (8) opportunamente ingrassati. Rimontare raccordo, tubazione e tappo di scarico versando poi la prescritta quantità di olio attraverso il foro sul coperchio sinistro. Rimontare la protezione del motore.



CHANGE THE ENGINE OIL AND CLEAN THE FILTERS

Remove the engine upper protection and change the oil when the engine is still WARM. Remove filler plug (1); with motorcycle in vertical position, set a basin under the engine and remove plug (2) to drain the oil completely. Remove screw (3) which fasten the pipe, and remove the two screws (4) which fasten the union on the right side of the engine. Remove the union and clean the two filters (5) and (6) using fuel; then dry by compressed air. When reassembling, use two new O.R. (7) and (8) properly greased.

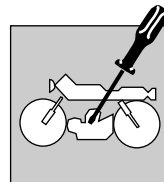
Reassemble the union, the pipe and the drain plug, then pour the prescribed quantity of oil through the hole in the left cover. Reassemble the engine protection.

VIDANGE D'HUILE MOTEUR ET NETTOYAGE DES FILTRES

Opération à effectuer avec moteur chaud, après avoir ôté la protection inférieure du moteur. Oter le bouchon de remplissage (1); placer une cuvette dessous le moteur et ôter le bouchon (2) de vidange d'huile en gardant la moto en verticale. Oter la vis (3) de la tuyauterie et les deux vis (4) qui fixent le raccord du côté droit du moteur. Oter le raccord et nettoyer les deux filtres (5) et (6) par de l'essence et les rinser par de l'air comprimé. Pour le remontage, utiliser deux nouvelles bagues (7) et (8) d'étanchéité, opportunément graissées.

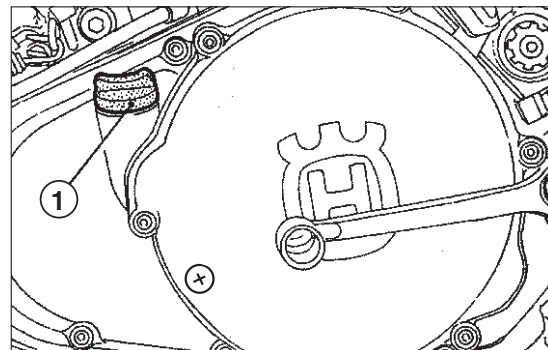
Remonter le raccord, la tuyauterie et le bouchon de vidange et remplir avec la juste quantité d'huile à travers le trou du couvercle gauche.

Remonter ensuite la protection moteur.



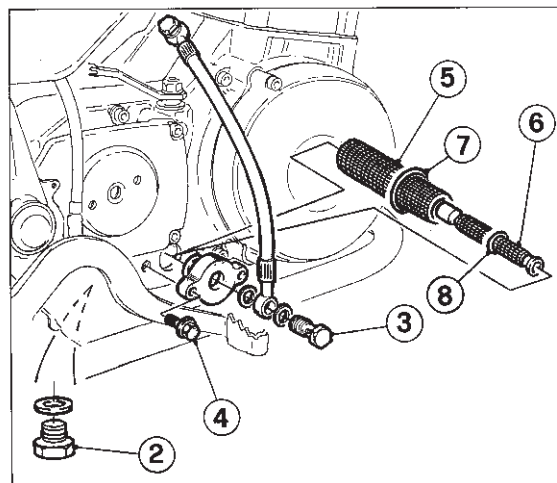
MOTORÖLWECHSEL UND FILTERREINIGUNG

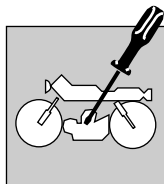
Den Wechsel bei warmem Motor und nach Entfernung des unteren Motorschutzes vornehmen. Den Einfüllstopfen (1) entfernen, ein Auffangbehälter unter den Motor stellen, mit dem Motorrad in senkrechter Stellung den Stopfen (2) entfernen und Öl vollständig ablassen. Die Schraube (3) der Leitung und die zwei Schrauben (4), die den Anschluß auf der rechten Motoreseite befestigen, lösen. Den Anschluß entfernen, die Filter (5) und (6) mit Benzin reinigen und mit Preßluft blasen. Beim Zusammensetzen neue OR (7) und (8) einfetten und einsetzen. Anschluß, Leitung und Ablassstopfen anbauen; die vorgeschriebene Ölmenge durch das Loch auf dem linken Deckel eingiessen. Den Motorschutz einbauen.



SUBSTITUCION ACEITE MOTOR Y LIMPIEZA FILTROS

Efectuar la intervención con el motor caliente luego de haber removido la protección inferior del motor. Quitar el tapón de llenado (1), poner una bandeja bajo el motor y con el ciclomotor en posición vertical, remover el tapón (2) descargando completamente el aceite. Quitar el tornillo (3) de la tubería y los dos tornillos (4) que fijan la unión en el lado derecho del motor. Remover la unión y limpiar los dos filtros (5) y (6) con gasolina secándolos luego con aire comprimido; al remontar, utilizar dos anillo O.R. (7) y (8) nuevos, adecuadamente engrasados. Remontar unión, tubería y tapón de descarga llenando luego con la cantidad prescrita de aceite a través del agujero de la tapa izquierda. Remontar la protección del motor.





EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES

<http://husqy.forumsactifs.com>

Controllo valvola lamellare dell'olio

Ogni 5 cambi d'olio, controllare la valvola (1).
Togliere il coperchio trasmissione e la frizione.
Controllare che non vi siano rotture o danni sul petalo della valvola.
In caso di sostituzione del petalo applicare Loctite 242 sulle viti.
La coppia di serraggio è (0,3 Kgm) 3 Nm.

Checking the oil reed valve

At every 5th oil change, check the oil reed valve(1).
Remove the transmission cover and the clutch.
Check the oil reed petal for cracks or damage.
If the reed petal is changed use Loctite 242 on the screws.
Torque for screws should be 2.2 ft/lb.

Contrôle de la valve lamellaire d'huile

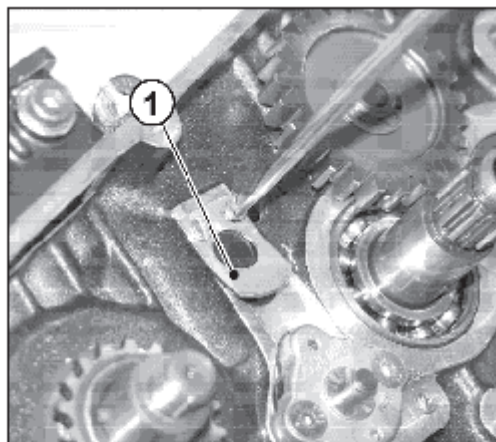
Contrôler la valve (1) toutes les 5 vidanges d'huile.
Enlever le couvercle transmission et l'embrayage.
Contrôler que la lamelle ne soit pas endommagée.
En cas de remplacement de la lamelle, appliquer Loctite sur les vis.
Couple de serrage: (0,3 Kgm) 3 Nm.

Kontrolle des Öllamellenventils

Alle 5 Ölwechsel ist das Ventil (1) zu kontrollieren. Den Antriebsdeckel und die Kupplung abnehmen. Die Lamelle des Ventils auf Bruch oder Beschädigungen prüfen. Falls die Lamelle ersetzt wird, Loctite 242 auf die Schrauben anlegen. Das Anzugsmoment beträgt (0,3 Kgm) 3 Nm.

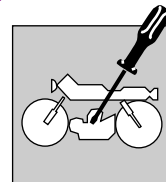
Control valvula laminar del aceite

Cada 5 cambios de aceite controle la válvula (1).
Saque la tapa transmisión y el embrague.
Controle que no haya roturas o daños en el pétalo de la válvula.
En caso de substitución del pétalo aplique Loctite 242 en los tornillos.
El par de torsión es (0,3 Kgm) 3 Nm.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>





Controllo livello liquido di raffreddamento

Controllare il livello nel radiatore destro a motore freddo. Il refrigerante deve trovarsi 10 mm. sopra gli elementi.

-  Non togliere il tappo del radiatore a motore caldo. Si corre il rischio che il liquido fuoriesca e provochi ustioni.
-  Potrebbero sorgere difficoltà nell'eliminare il liquido da superfici verniciate. Se così fosse, lavare con acqua.



Coolant level checking

Check the level in the R.H. radiator when the engine is cold. The coolant should be abt 4 in. above the cells.

-  Avoid removing the cap of the radiator when the engine is hot. There is a risk that the collant will spout and cause burns!
-  The collant may not come on painted surfaces. If this is the case wash with water.



Controle du niveau du liquide de refroidissement

Avec le moteur froid contrôler le niveau dans le radiateur droit. Le réfrigérant doit se trouver à un niveau de 10 mm au dessus des éléments.

-  Ne jamais enlever le bouchon du radiateur lorsque le moteur est chaud. Le liquide pourrait se déverser et provoquer des brûlures.
-  Des difficultés pourraient surgir pour éliminer le liquide sur les éléments laqués. S'il en était ainsi, laver avec de l'eau.



Kontrolle pegel Kühlflüssigkeit

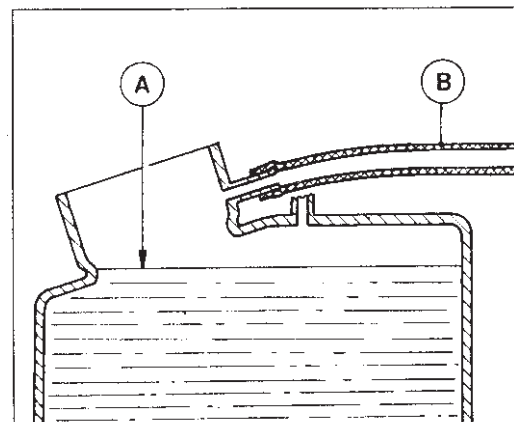
Bei kaltem Motor den Pegel der Kühlflüssigkeit im rechten Kühler Kontrollieren. Das Kühlmittel muss sich 10 mm Über den Elementen befinden.

-  Den Stöpsel des Kühlers nicht bei warmem Motor entfernen. Man läuft Gefahr, dass die Flüssigkeit ausfließt und Verbrennungen verursacht.
-  Bei der Entfernung der Flüssigkeit von ackierten Oberflächen könnten Schwierigkeiten entstehen. Wenn das so ist, mit Wasser abwaschen.

Control nivel liquido de enfriamiento

Controlar el nivel en el radiador derecho con el motor frío. El refrigerante se debe encontrar a 10 mm por encima de las piezas.

-  No quitar el tapón del radiador con el motor caliente. Se corre el riesgo de que el líquido salga y produzca quemaduras.
-  Pueden surgir dificultades al eliminar el líquido de superficies barnizadas. Si ocurriera así, lavar con agua.



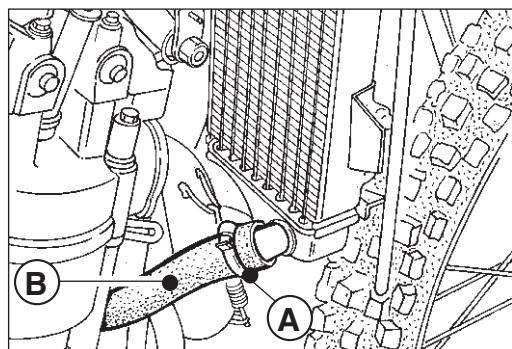
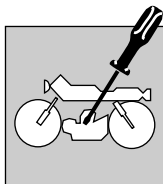
A. Livello refrigerante
B. Tubetto di sfiato

A. Coolant level
B. Breather hose

A. Niveau du liquide de refroidissement
B. Event

A. Pegel Kühlflüssigkeit
B. Innenverbrenn

A. Nivel liquido de enfriamiento
B. Tubo de purga



SOSTITUZIONE LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Togliere i due spoilers. Rimuovere il tappo del radiatore destro e porre una bacinella sotto il motore, sul lato destro. Allentare la fascetta (A) e rimuovere la tubazione (B) dal radiatore. Rimuovere la vite di scarico (C) sul cilindro ed inclinare il veicolo sulla destra per facilitare la fuoriuscita del liquido; lasciar drenare tutto il liquido.

Rimontare la vite (C), la tubazione (B) e bloccarla con la fascetta (A). Versare nel radiatore la quantità di liquido prescritta e portare il motore in temperatura per eliminare eventuali bolle d'aria.

Porre il motociclo in posizione verticale e controllare che il livello del fluido risulti 10 mm al di sopra della massa radiante: in caso contrario, provvedere al rabbocco. Rimontare il tappo del radiatore e gli spoilers.

REPLACEMENT OF COOLING FLUID

Remove both spoilers. Remove the R.H. radiator cap and place a vessel under the engine, on the R.H. side. Loosen clamp (A), then remove the hose (B) from the radiator. Remove the drain screw (C) on the cylinder and slope the motorcycle on the right side to make the coolant come out easily; let the coolant drain completely. Reassemble the screw (C), the hose (B) using clamp (A) to lock it. Pour the necessary quantity of coolant in the radiator then warm up the engine in order to eliminate any possible air bubble. Fit the bike in vertical position and check that the coolant in the radiator must be 10 mm (0.4 in.) over the radiant mas; if not, top it up.

Reassemble the radiator and both spoilers.

SUBSTITUTION DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT

Enlever les deux spoilers. Enlever le bouchon du radiateur droite et placer une cuve dessous le moteur, cote droite. Desserrer le collier (A) et ôter la tuyauterie (B) du radiateur. Enlever la vis de vidage (C) sur le cylindre et incliner la motocyclette à droite afin de faciliter l'écoulement du liquide.

Rèmonter la vis (C), la tuyauterie (B) et la bloquer par le collier (A). Verser la quantité de liquide nécessaire dans le radiateur et chauffer le moteur pour éliminer d'éventuelles bulles d'air.

Placer le motorcycle en position verticale et contrôler que le niveau du liquide dans le radiateur se trouver a 10 mm environ au dessous de la masse radiante; dans le cas contraire, effectuer le remplissage. Rémonter le bouchon du radiateur et les deux spoilers.

AUSTAUSCH KÜHLFLÜSSIGKEIT

Die beiden Spoiler entfernen. Den Stopfen des rechten Kühler neffernen und eine Schussel unter den Motor Stellen (linke Seite).

Die Schelle (A) lösen und die Leititung vom Kühler trennen. Die Ausschraube (C) von Zylinder entfernen und das Motorrad rechtsseitig neigen, um das Flüssigkeitsauslass zu erleichten; die ganze Flüssigkeit ablassen.

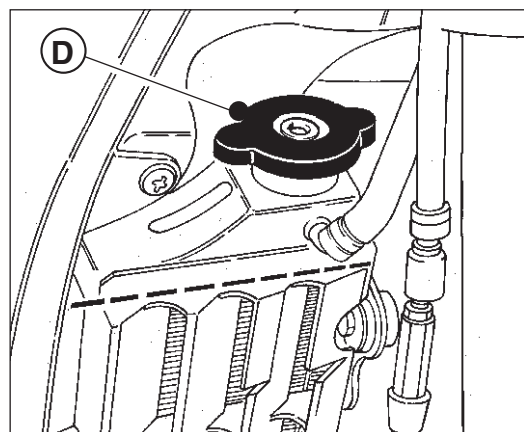
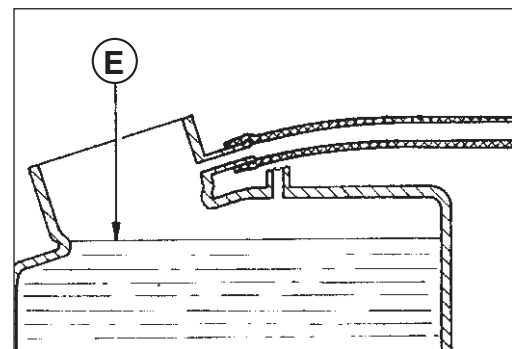
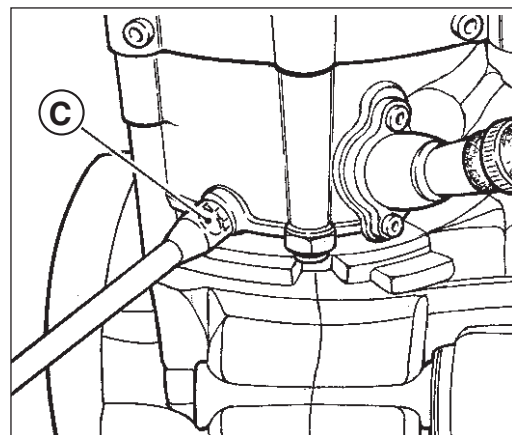
Die Schraube (C) und die Leitung (B) wieder montieren und mit Schelle (A) befestigen. Den Kühler mit der angegeben Flüssigkeitsmenge einfullen und die korrekte Flüssigkeitsmenge einfullen und die korrekte in den Kühler giessen und Motor anlasse, so dass die richtige Temperatur erreicht wird und etwwaige Luftblasen beseitigt werden. Das Motorrad senkrecht positionieren und überprüfen, dass der Stand des Kühlmittels soll ca. 10 mm über den Kühlerblock liegen: anderfalls, mit der Nachfüllung vorgehen. Die stopfen und beiden Spoiler wieder montieren.

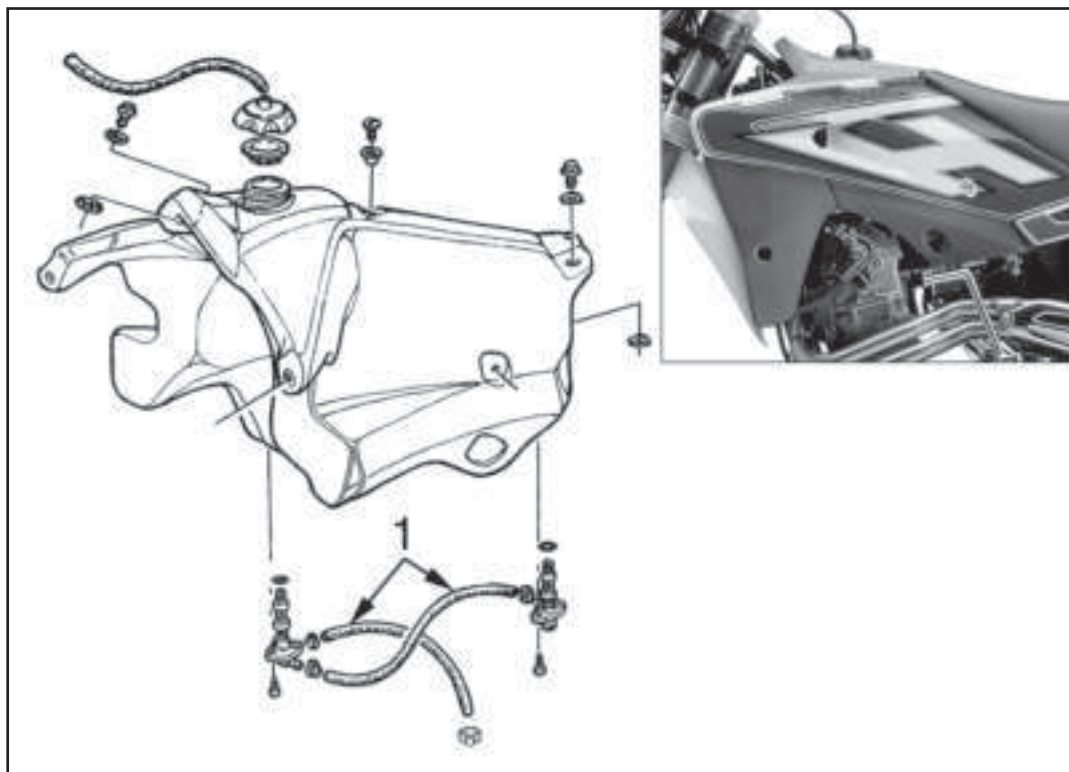
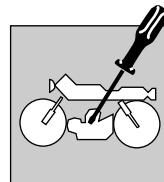
SUBSTITUCION LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO

Quite los dos spoilers. Remueva el tapon del radiator derecho y colocar un recipiente debajo del motor, lado derecho. Afloje el collarín (A) y remueva la tubería (B) del radiator. Quitar el tornillo de purga (C) situado en el cilindro y inclinar la moto hacia el derecho para que salga más fácilmente el líquido; dejar que salga todo el líquido. Volver a colocar el tornillo (C), la tubería (B) y bloqueéla con el collarín (A). Vertir en el radiator la cantidad de líquido prevista y 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.

Volver a colocar el tapon del radiator y los dos spoilers.





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.

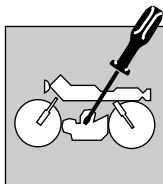
Den Treibstoffrohr entfernen wie aul Kapitel "ALLGEMEINE OPERATIONEN"

(Ausbau der Kraftstoffbehälter und Leitblechen) beschrieben.

Control tubería carburante

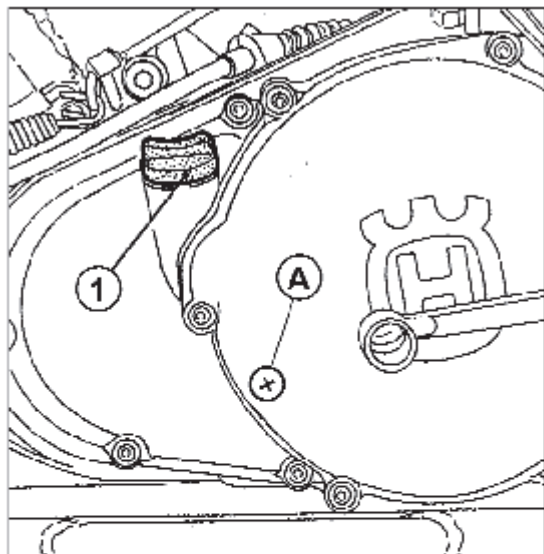
Controlar que el tubería (1) no presenta pérdidas y, si necesario, efectuar la sustitución.

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



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



SMONTAGGIO DISCHI FRIZIONE

L'operazione può essere effettuata scaricando l'olio, come indicato a pag. D.10, oppure coricando il motociclo sul lato destro senza eliminare l'olio. Togliere e sei viti di fissaggio e rimuovere il coperchio frizione.

Utilizzando una chiave a brugola da 5 mm, svitare le sei viti (1) che fissano le molle frizione. Rimuovere gli scodellini, le molle, il piatto spingidischi con cuscinetto ed i dischi.

DISASSEMBLING THE CLUTCH DISKS

This operation can be carried out either by draining the oil, as shown on page D.10, or by laying the motorcycle on the left side without draining the oil. Remove the six screws and the clutch cover.

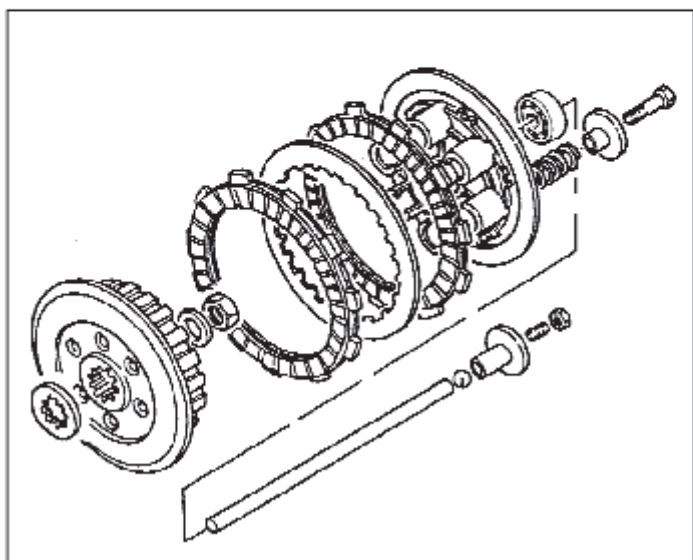
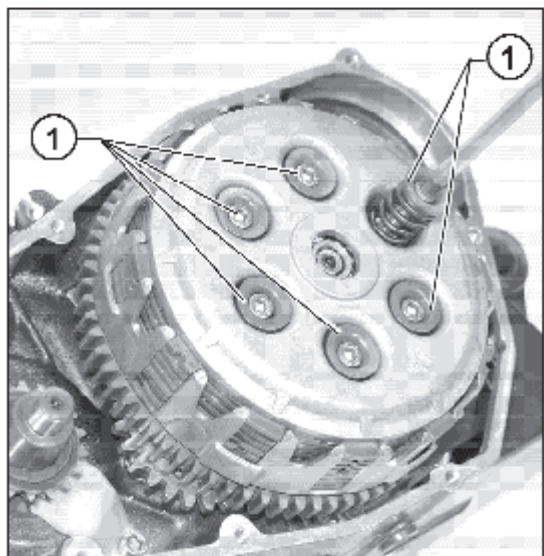
Use a 5 mm allen wrench to loosen the six screws (1) that fasten clutch springs. Remove cups, springs, pressure plate complete with bearing and disc pack.

DEMONTAGE DES DISQUES D'EMBRAYAGE

Effectuer cette opération en laissant écouler l'huile, comme indiqué à la page D.10, ou en couchant la moto du côté droit sans éliminer l'huile.

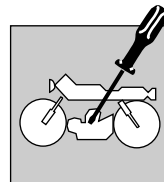
Oter les six vis de fixation et le couvercle d'embrayage.

Deserrer les six vis (1) de fixation des ressorts d'embrayage par une clé à douille de 5 mm. Enlever les couvertes, les ressorts, le plaque complete de roulement et le groupe des disques.



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



AUSBAU DER KUPPLUNGSSCHEIBEN

Der Vorgang kann durch Ablassen des Öls, wie auf Seite D.11 angegeben, oder durch Hinlegen des Motorrads auf die linke Seite, ohne Ablassen des Öls, durchgeführt werden. Die sechs Befestigungsschrauben lösen und den Kupplungsdeckel abnehmen.

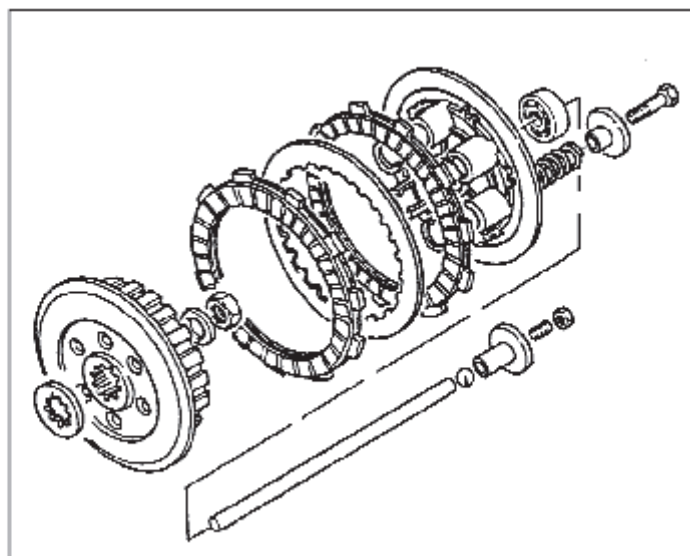
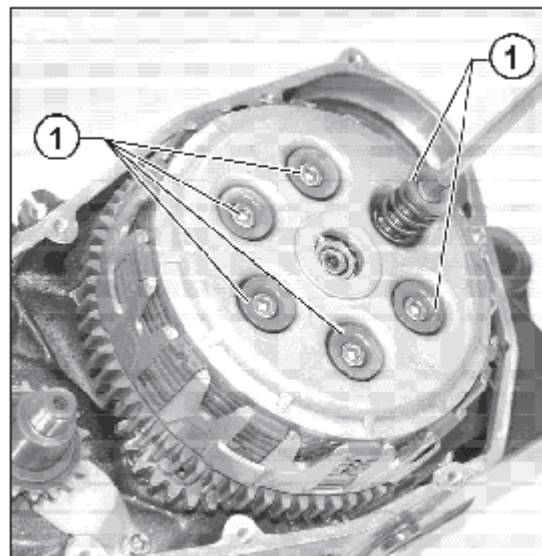
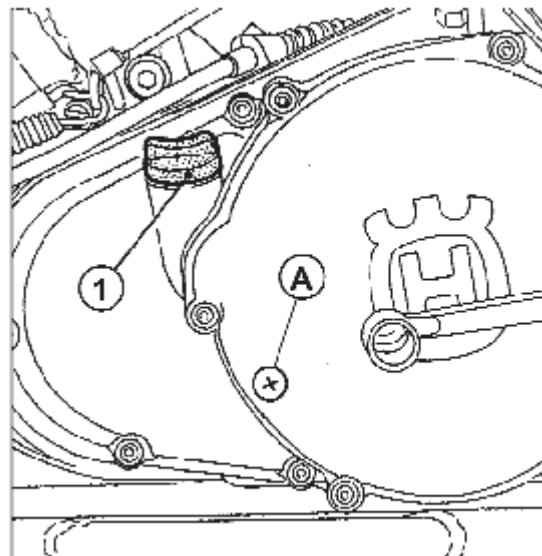
Mit einem 5 mm Sechskantschlüssel die sechs Halteschrauben (1) der Kupplungsfedern losschrauben. Die Teller, den Scheibenstoßsteller mit Lager und das Scheibenpaket entfernen.

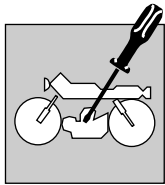
DESMONTAJE DE LOS DISCOS DEL EMBRAGUE

La operación puede ser efectuada vaciando el aceite, como indicado en la pág. D.11, o apoyando la moto sobre el lado izquierdo sin vaciar el aceite.

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

Utilizando una llave hexagonal de 5 mm, destornille los seis tornillos (1) de estanqueidad de los resortes embrague. Remueva las cubetas, los resortes, el disco empuja-discos con el cojinete y el grupo de discos.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>

Registrazione frizione

Regolare il gioco sulla leva posta sul manubrio mediante il registro (1). Il gioco deve essere 1-3 mm. Una ulteriore possibilità di registrazione è offerta dal tenditore (1) posto sulla destra del telaio.

Clutch adjustment

Adjust the lever end play on handle by means of register (1). The play should be 0.04 in. - 0.12 in. The adjustment can be also effected with tightener (1) set on the right of the frame.

Reglage de l'embrayage

Régler le jeu sur le levier situé sur le guidon à l'aide du régulateur (1). Le jeu doit être de 1-3 mm. Le réglage peut être effectué même par le tendeur (1), situé à droite du cadre.

Kupplungseinstellung

Mittels der Einstellvorrichtung (1) das Spiel auf dem sich auf dem Lenker befindenden Hebel einstellen.

Das Spiel muss 1-3 mm betragen. Die Spannvorrichtung (1) auf der rechten Seite des Rahmens bietet eine weitere Einstellungsmöglichkeit an.

Regulacion embrague

Por medio del regulador (1), regular el juego de la leva ubicada sobre el manivela. El juego debe ser de 1-3 mm. Hay otra posibilidad de ajuste y es la que da el tensor (1) colocado a la derecha del bastidor.

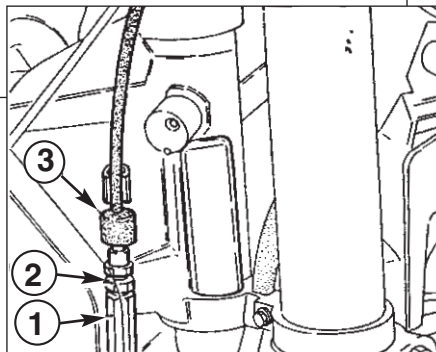
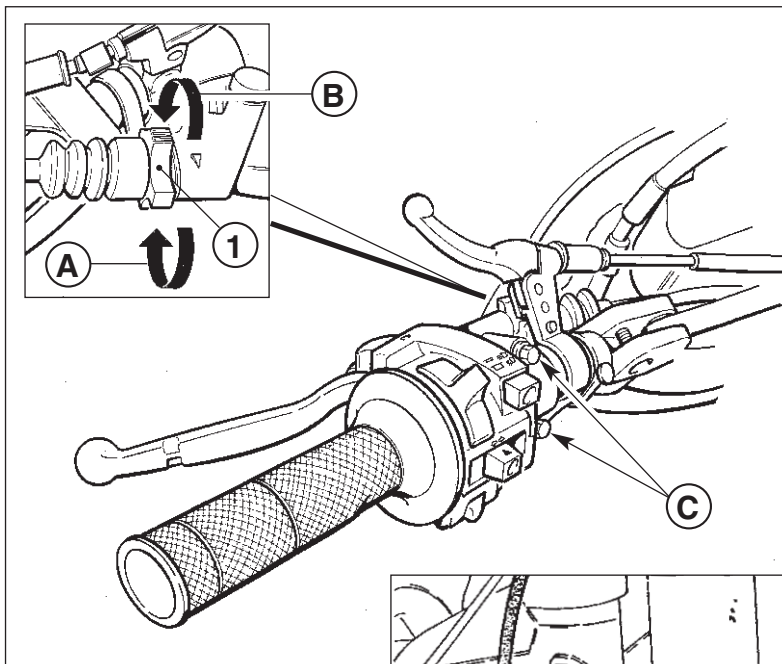
A. Per diminuire il gioco
B. Per aumentare il gioco

A. To decrease clearance
B. To increase clearance

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

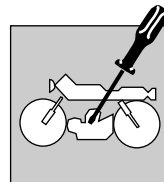
A. Das Spiel zu verringern
B. Das Spiel zu erhöhen

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



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



Registrazione minimo

La registrazione 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) posta sulla destra del veicolo, in prossimità del rubinetto carburante, sino ad ottenere il minimo più appropriato, (girare in senso orario per aumentare il regime, in senso antiorario per diminuirlo).

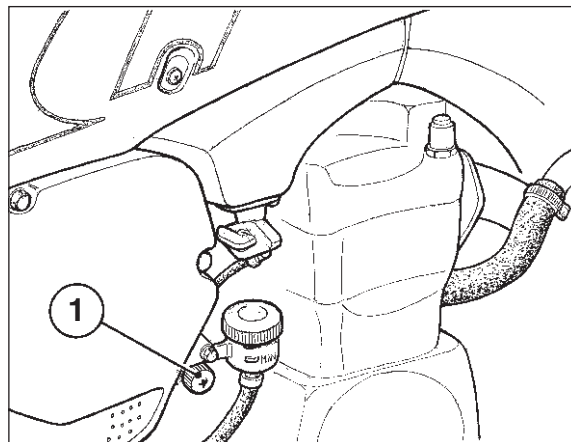
Adjusting the idle

Adjust the carburettor with warm engine and with the throttle in closed position.

Work as follows:

- Turn slow running adjusting screw (1) on the right side of the bike, near the fuel cock (turn the screw clockwise to increase the rpm, and anticlockwise to decrease the rpm).

Carry out this operation with warm engine and with closed throttle.



Reglage du ralenti

Effectuer le réglage du carburateur avec moteur chaud et avec la poignée des gaz dans la position fermée.

Opérer comme suit:

- tourner la vis de réglage du ralenti (1) placé a droite du véhicule, à proximité du robinet carburant, jusqu'à obtenir le ralenti désiré, (tourner la vis en sens horaire pour augmenter le régime, et en sens antihoraire pour le réduire).

Leerlauf-Einstellung

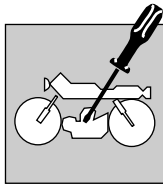
Die Einstéllung darf nur bei warmem Motor und mit der Gasschaltung in geschlossener Position in der folgenden Weise durchgeführt werden :

- Die Leerlauf-Einstellschraube (1) auf der rechten Seite des Treibstoffhalins, in der Nähe des Freibstoffhalins, bis der geeigneteste Leerlauf erreicht wird. Drehzahl des Motors drehen (zur Erhöhung der Drehzahl im Uhrzeigersinn drehen, zur Verminderung derselben entgegen den Uhrzeigersinn).

Ajuste del ralenti

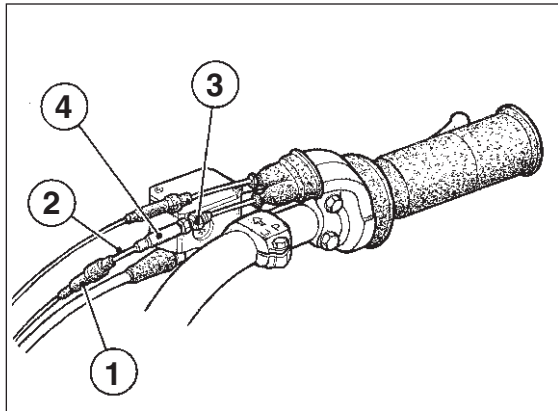
El ajuste debe ser efectuado sólo con el motor caliente y con el mando del gas en la posición cerrada, efectuando las operaciones siguientes:

- girar el tornillo de ajuste del ralenti (1) situado a la derecha del vehículo, cerca del grifo del carburante hasta obtener el ralenti más apropiado (girar en sentido horario para aumentar el régimen, en sentido antihorario para reducirlo).



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



Regolazione cavo comando gas (MIKUNI)

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

- rimuovere il cappuccio superiore in gomma (1);
- verificare, spostando avanti e indietro la trasmissione (2), che vi sia un gioco di 2 mm circa;
- qualora ciò non avvenisse sbloccare la controgghiera (3) e ruotare opportunamente la vite di registro (4) (svitandola si diminuisce il gioco, avvitandola lo si aumenta);
- bloccare nuovamente la controgghiera (3).

Throttle cable adjustment (MIKUNI)

THROTTLE CABLE ADJUSTMENT

To check the correct adjustment of the throttle operate as follows:

- remove the upper rubber cap (1);
- by moving cable (2) back and forth check for 2 mm. clearance;
- should the clearance be incorrect, unblock the counter ring-nut (3) and turn the adjusting screw (4) (by unscrewing it, the clearance is reduced, while by screwing screw (4) it is increased);
- tighten the counter ring-nut again (3);

Reglage du cable de commande des gaz (MIKUNI)

Pour vérifier le réglage du câble de la poignée des gaz, opérer comme suit:

- enlever le capuchon supérieur en gomme (1);
- déplacer en avant et en arrière la poignée (2) et contrôler qu'il y a un jeu de 2 mm. environ;
- si le jeu n'est pas exact, débloquer le contre-collier (3) et tourner la vis de réglage (4); en la desserrant, le jeu décroît, en la serrant, le jeu augmente;
- serrer à nouveau le contre-collier (3).
- en présence d'un jeu supérieur, débloquer la contre-bague (1) et desserrer la vis de réglage (2). Agir inversement si le jeu est inférieur.

Einstellung des Gasseilzugs (MIKUNI)

Um den Drehgasgriff auf korrekte Einstellung zu prüfen, ist folgenderweise vorzugehen:

- Obere Gummikappe (1) entfernen;
- Beim Vorwärts- und Rückwärtsziehen der Welle (2) ist darauf zu achten, dass es ein Spiel von etwa 2 mm gibt;
- Ist das nicht der Fall, Nutmutter (3) lösen und Einstellschraube (4) drehen (zieht man die Schraube an, dann nimmt das Spiel zu; im umgekehrten Fall wird es geringer);
- Nutmutter (3) neu festklemmen.

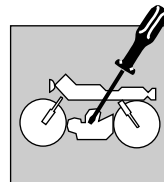
Regulacion cable mando mariposa (MIKUNI)

Para comprobar que el ajuste de la transmisión del mando de la mariposa sea correcto, haga lo siguiente:

- remueva el casquete superior de goma (1);
- compruebe, desplazando adelante y atrás la transmisión (2) que haya un juego de 2 mm aproximadamente;
- si esto no se produce, desbloquee la contravirola (3) y gire el tornillo de ajuste (4) (destornillándolo disminuye el juego, atornillándolo aumenta);
- vuelva a bloquear la contravirola (3).

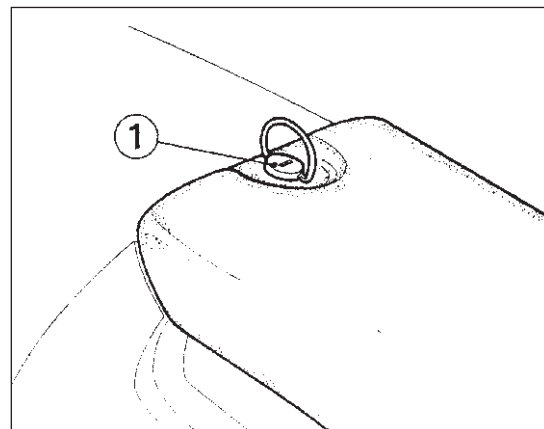
**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Controllo filtro aria

Ruotare in senso antiorario il perno posteriore (1), rimuoverlo ed estrarre la sella svincolandola dalla vite di fissaggio anteriore. Togliere la vite posteriore del pannello laterale destro, le viti (2) che fissano il coperchio scatola filtro. Rimuovere il coperchio ed il filtro aria (3).



Pulizia filtro

Pulire il filtro con solvente non infiammabile.



Non torcere l'elemento del filtro per eliminare il solvente.



Non usare benzina o solventi simili a basso tenore di infiammabilità per pulire il filtro, poichè può verificarsi un incendio o una esplosione.

Oliare l'elemento filtrante con olio per filtri aria e schiacciarlo leggermente tra il palmo delle mani per ottenere un assorbimento uniforme.

Montaggio

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

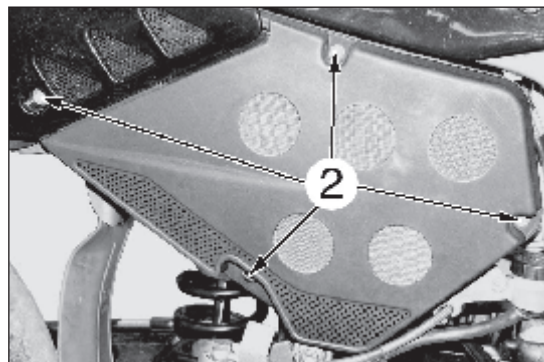


Attendere circa 10 minuti prima di montare il coperchio per far evaporare il solvente nell'olio del filtro.

Montare il coperchio sul filtro.

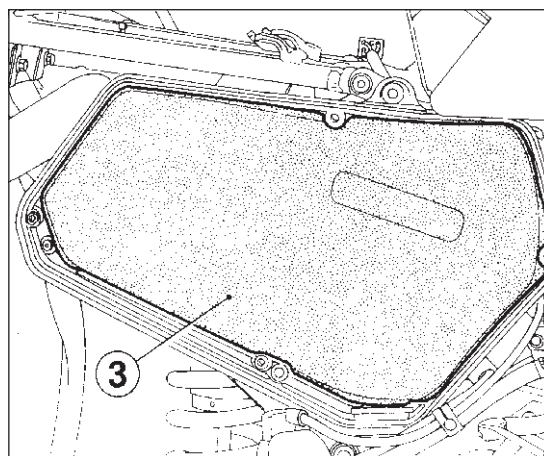


In caso di uso del motociclo in gare su terreno sabbioso o fangoso, chiudere con del nastro adesivo le aperture che si trovano sulla scatola filtro.



Air filter check

Turn rear pin (1) anticlockwise, remove the saddle from the front fixing screw. Remove screw which fasten the right side panel, the screws (2) which fix the filter cover. Remove cover and air filter (3).



Filter cleaning

Clean filter with non-inflammable cleaning solvent.



Be careful not to twist filter element when removing cleaning solvent.



Never use petrol or similar product having a low flash point to clean air filter, as a fire or explosion may result.

Grease the filter element with air filter oil and, to ensure for proper homogeneous absorption, squeeze filter lightly in your hands.

Assembly

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

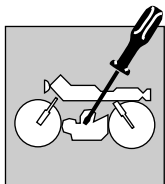


Wait ten minutes before assembling cover to allow solvent left in air filter to evaporate.

Assemble air filter bracket and cover.

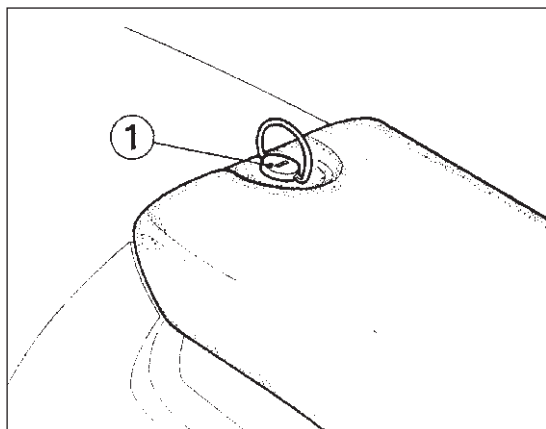


When running on sandy or muddy ground, close with adhesive tape the openings on the filter box.



REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES

<http://husqy.forumsactifs.com>



Controle filtre à air

Tourner le pivot arrière (1) en sens anti-horaire, enlever la selle de la vis de fixation avant. Enlever la vis qui fixe le panneau latéral droit, les vis (2) de fixation du couvercle filtre. Enlever le couvercle et le filtre à air (3).

Nettoyage du filtre

Nettoyer le filtre avec solvant non-inflammable.

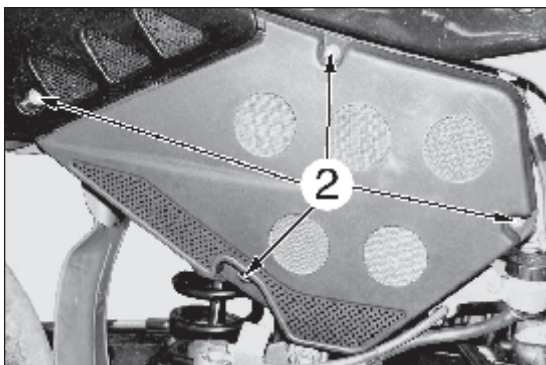


Ne pas tordre l'élément du filtre pour éliminer le solvant.



Pour le nettoyage du filtre, ne pas utiliser d'essence ou des solvants similaires à basse teneur d'inflammabilité, car un incendie ou une explosion peuvent se produire.

Graisser l'élément filtrant avec de l'huile pour filtres à air et le comprimer légèrement entre les mains pour obtenir une absorption uniforme.



Montage

Pour avoir une bonne étanchéité, graisser le bord du filtre dans la direction du logement.

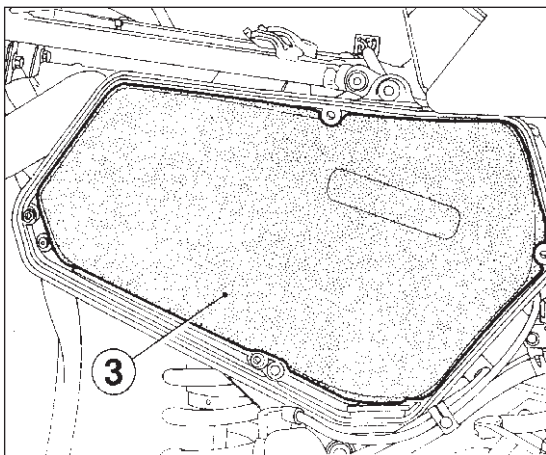


Attendre 10 minutes environ avant de replacer le couvercle pour que le solvant dans l'huile du filtre puisse s'évaporer.

Assembler la bride et le couvercle sur le filtre.



Lors d'une utilisation de la moto sur de terrains boueux ou sableux, fermer avec du ruban adhésif les trous se trouvant sur la boîte du filtre.



Kontrolle luftfilter

Den hinteren Zapfen (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen, den Sattel von der vorderen Befestigungsschraube befreien und ihn herausnehmen. Die Schraube die das rechte Seitenpaneel befestigen, das Paneel (2), die den Deckel des Filtergehäuses befestigen, herausnehmen. Deckel und Filter entfernen. (3)

Säuberung filter aus schaumstoffen

Den Filter mit nicht entzündbarem Lösemittel säubern.



Zur Entfernung des Lösemittels das Filterelement nicht wringen.



Kein Benzin oder ähnliche Lösemittel mit niedrigem Entzündbarkeitsgrad zur Säuberung des Filters verwenden, da ein Brand oder eine Explosion entstehen kann.

Das filtrierende Element mit Öl für Luftfilter ölen und es zwischen den Handballen leicht zusammendrücken, um eine gleichförmige Einsaugung zu erzielen.

Montage

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

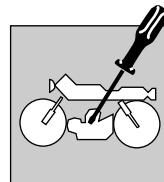


Ungefähr 10 Minuten warten, bevor man den Deckel aufsetzt, um das Lösemittel im Öl des Filters verfliegen zu lassen.

Den Bügel und den Deckel auf den Filter montieren.



Beim Fahren des Motorrads in Rennen auf sandigem oder schlammigem Untergrund, die Oeffnungen auf dem Filtergehäuse mit Klebeband decken.



Control filtro aire

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. Saque el tornillo que asegura el panel lateral derecho, los tornillos (2) que fijan la tapa de la caja del filtro remueva la tapa y el filtro del aire. (3)

Limpieza filtro de esponja

Limpiar el filtro con disolvente no inflamable.



No estrujar el filtro para eliminar el disolvente.



No use gasolina o disolventes similares de bajo punto de inflamación para limpiar el filtro, ya que puede producirse un incendio o una explosión.

Aceite el elemento filtrante con aceite para filtros de aire y aplástelo ligeramente en la palma de la mano para obtener una absorción uniforme.

Montaje

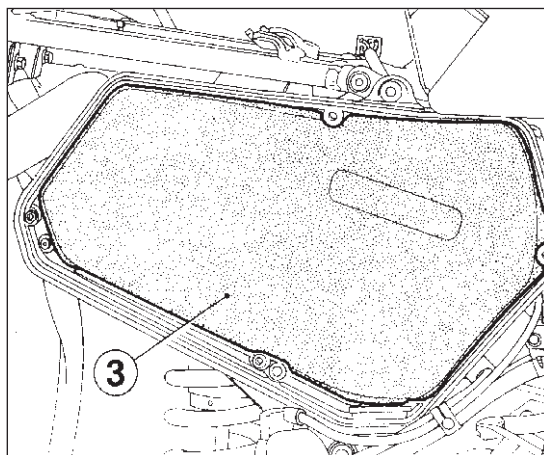
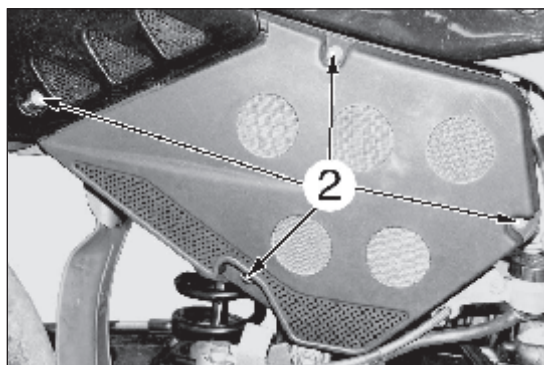
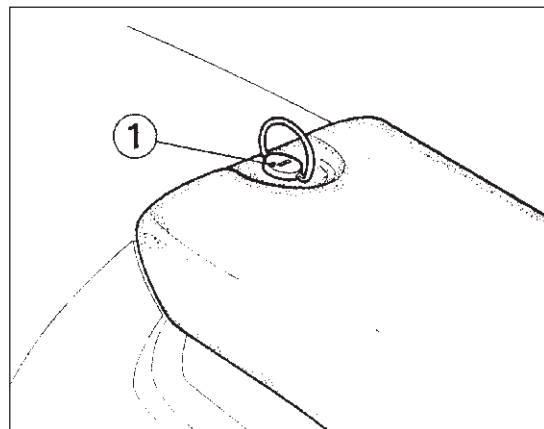
Coloque grasa sobre los bordes del filtro del lado de su alojamiento a fin de obtener una buena estabilización.

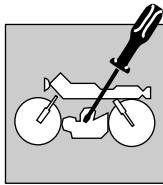


Espera unos 10 minutos antes de colocar la tapa a fin de que se evapore el disolvente en el aceite del filtro. Monte el soporte y la tapa sobre el filtro.



En caso de que se use la moto en competiciones en terrenos arenosos o barrocos, cierre con cinta adhesiva las aberturas que se encuentran en la caja del filtro.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>

Regolazione leva comando freno anteriore (TE)

Questa regolazione è soggettiva, pertanto sono le necessità stesse del pilota che dovranno stabilire l'entità di questo intervento. Per la regolazione agire sul registro (2).

Il livello del fluido nel serbatoio della pompa non deve mai trovarsi al di sotto del valore minimo (1) visibile dall'oblò ricavato sul corpo pompa (lateralmente). Un eventuale abbassamento del livello del fluido può permettere l'ingresso di aria nell'impianto con conseguente allungamento della corsa della leva.

Adjustment of front brake control lever (TE)

The driver will set the adjustment according to his needs. For the adjustment, work on register (2).

The level of the fluid in pump tank must never be below the minimum value (1), which can be seen from the window on the pump body (at the side). A decrease of the fuel level will let air into the system, hence an extension of the level stroke.

Reglage du levier de commande frein avant (TE)

Le conducteur réglera ce jeu selon ses nécessités.

Pour le réglage, opérer sur le registre (2).

Le niveau d'huile dans le réservoir ne doit jamais se trouver au-dessous de la valeur minimale (1), visible par la lunette placée sur la pompe (latéralement). L'abaissement du niveau d'huile permet l'entrée d'air dans le système; par conséquent, la course du levier sera plus longue.

Einstellung des Fusshebels fuer die hinterradbremse (TE)

Diese Einstellung ist subjektiv, und ist daher vom persoentlichen Bedarf des Fahrers abhaengig. Für die Einstellung die Einstellschraube (2) drehen. Der Flussigkeitsstand des Pumpbehalters darf sich nie unterhalb des Tiefstwertes, des auf dem Pumpgehäuse herausgearbeiteten Sichtfensters befinden (1) (seitlich).

Durch ein eventuelles Absinken des Flussigkeitsstandes kann Luft in die Vorrichtung eintreten, was eine Verlaengerung des Hebelhubes zur Folge hat.

Ajuste palanca de mando del freno delantero (TE)

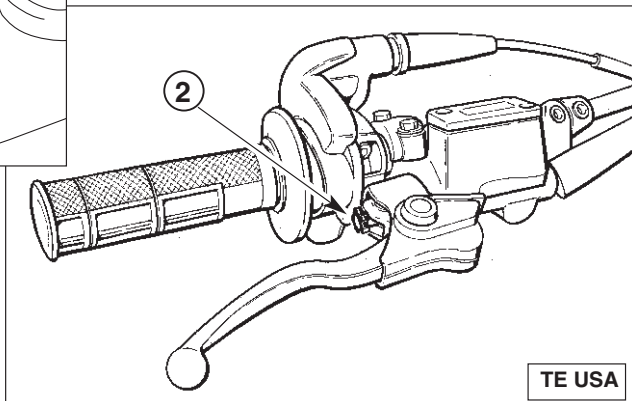
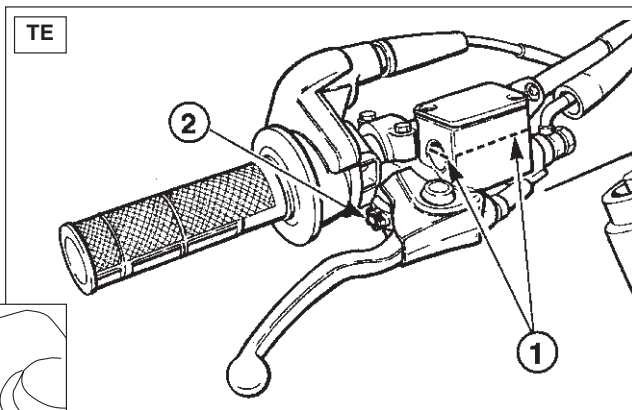
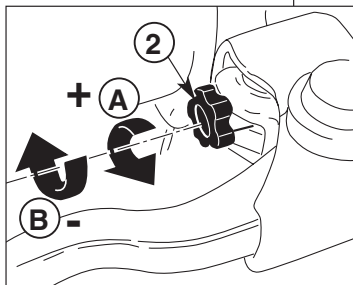
Esta regulación es subjetiva y por tanto el piloto establecerá la entidad de esta intervención según sus necesidades.

Para regular actúe en el ajuste (2).

El nivel del fluido en el depósito de la bomba no debe encontrarse nunca por debajo del valor mínimo (1) visible a través de la mirilla de inspección (lateralmente).

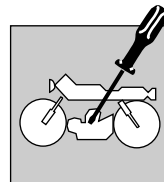
Un a eventual disminución del nivel del fluido puede dar la posibilidad de que entre aire en la instalación con el consiguiente alargamiento de la carrera de la palanca.

CORSA A VUOTO
IDLE STROKE
COURSE À VIDE
LEERHUB
CARRERA EN BLANCO



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

<http://husqy.forumsactifs.com>

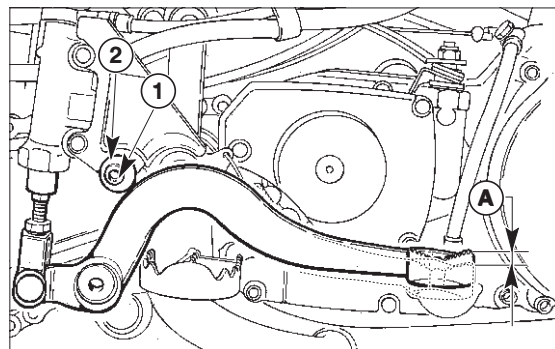


Registrazione pedale comando freno posteriore

La posizione del pedale di comando del freno posteriore rispetto all'appoggiapiede, può essere regolata a seconda delle esigenze personali.

Dovendo procedere a tale registrazione operare nel modo seguente:

- allentare la vite (1);
- ruotare la camma (2) per alzare o abbassare il pedale;
- a regolazione effettuata serrare nuovamente la vite (1);
- verificare che il gioco (A) del pedale, prima di iniziare l'azione frenante, risulti di circa 5 mm;
- se così non fosse allentare il controdado (3) e agire sull'asta di comando (4) fino ad ottenere il giusto valore;
- serrare il controdado (3).

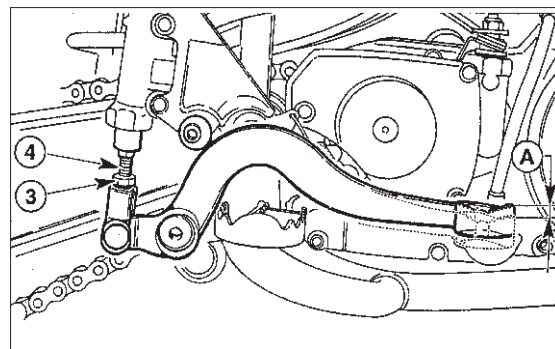


Adjustment of rear brake control pedal

The position of the rear brake command pedal in relation with the foot rest support, can be adjusted as required.

To undertake such adjustment, proceed as follows:

- Loosen screw (1)
- Turn cam (2) to lift or lower the pedal
- When the adjustment is over, tighten screw (1) again.
- verify that pre-brake pedal (A) play is approx. 5 mm;
- should this not be the case, loosen lock nut (3) and adjust control rod (4) until correct value is achieved;
- tighten lock nut (3).



Réglage de la pedale de commande frein arrière

La position de la pédale de commande frein arrière, par rapport au repose-pied, peut être réglée selon les exigences personnelles. Opérer comme suit:

- Desserrer la vis (1)
- Tourner la came (2) pour hausser ou baisser la pédale
- Une fois que le réglage est terminé, serrer la vis (1)
- vérifier que le jeu de la pédale, avant de commencer l'action freinante, soit de 5 mm, environ;
- dans le cas contraire, desserrer le contre-écrou (3) et tourner la tige de commande (4) jusqu'à ce que la valeur correcte est atteinte;
- serrer le contre-écrou (3).

Einstellung des pedals der hinteren Bremse

Die Lage des Steuerungspedals der hinteren Bremse kann in Bezug auf den Fussrastehalter nach den persönlichen Anforderungen eingestellt werden. Für solche Einstellung geht man wie folgt vor:

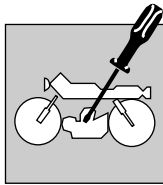
- die Schraube lockern (1)
- den Nocken (2) zum Hoch- oder Niederstellen des Pedals drehen;
- nach durchgeführter Einstellung die Schraube (1) erneut anziehen
- Prüfen, ob das Pedalspiel (A) vor dem Anfang der Bremswirkung, ca. 5 mm. ist;
- andernfalls die Gegenmutter (3) lockern und die Steuerungsstange (4) solange betätigen, bis der korrekte Wert erreicht ist;
- Die Gegenmutter festspannen (3).

Regulacion pedal freno trasero

La posición del pedal de mando del freno trasero respecto al reposapiés puede ser regulada según las exigencias personales.

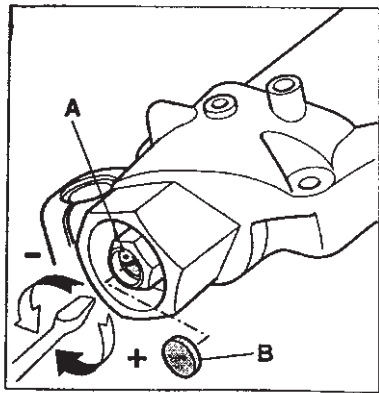
Para regular haga lo siguiente:

- Aflojar el tornillo (1)
- Rotar el excéntrico (2) para levantar o bajar el pedal
- Después la regulación, apretar el tornillo (1)
- compruebe que el juego (A) del pedal antes de empezar la acción frenante sea de 5 mm;
- si así no fuera, afloje la contratuerca (3) y actúe en la varilla de mando (4) hasta obtener el justo valor;
- apriete la contratuerca (3).



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



REGOLAZIONE FORCELLA

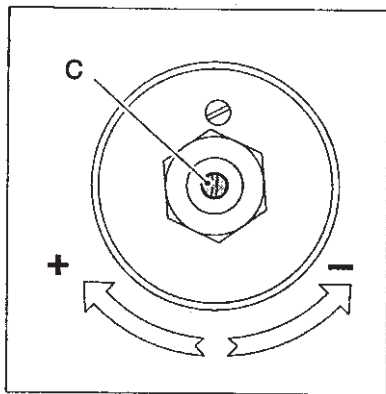
a) COMPRESSIONE (REGISTRO INFERIORE)

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 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.



ADJUSTING THE COMPRESSION FORK

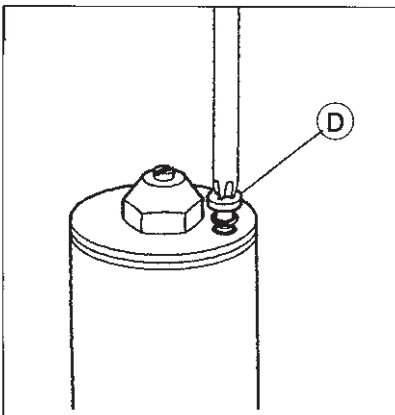
a) COMPRESSION (LOWER REGISTER)

Standard calibration: -23 clicks. Remove plug (B) and turn register (A) clockwise until the position of fully closed, then turn back the mentioned clicks is reached. 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.



REGLAGE FOURCHE A COMPRESSION

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 de le souscité 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 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 le souscité 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.

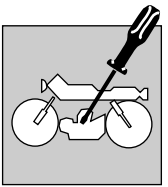
NOTA: Non forzare le viti di registro oltre la posizione di apertura e chiusura massima.

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



EINSTELLUNG GABEL

a) EINFEDERUNG (UNTERES STELLGLIED)

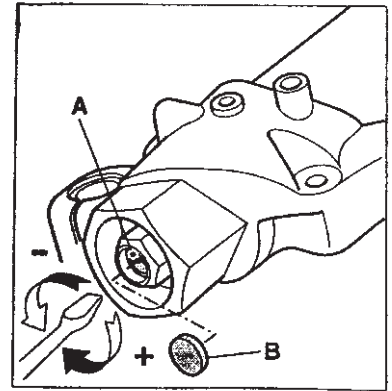
Standardjustierung: -23 Klicks. Will man die Standardjustierung wiederherstellen, den Stopfen (B) entfernen und das Stellglied (A) in Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um Klicks zurückdrehen. Für eine weichere Bremsung, das Stellglied gegen den Uhrzeigersinn drehen; für eine härtere Bremsung 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 10 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

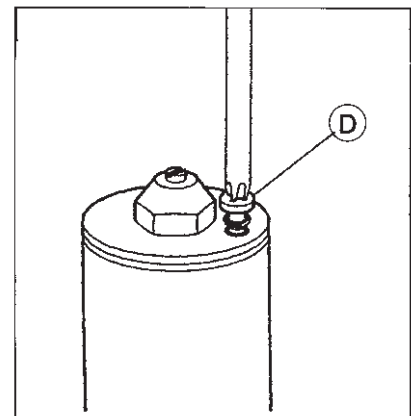
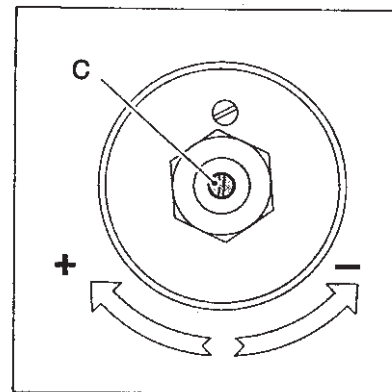
(a) COMPRESION (AJUSTE INFERIOR).

Calibrado estándar: -23 clicks. En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, remueva el tapón (B) y gire el ajuste (A) en el sentido horario 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).

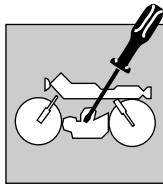
Calibrado estándar: 10 clicks. En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (C) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitados clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido 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.



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 ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES

<http://husqy.forumsactifs.com>



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.



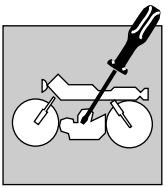
NOTE

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 tarature standard e le procedure di registrazione sono riportate sulle pagine che seguono; le molle disponibili a richiesta, unitamente ai rispettivi distanziali di precarica, sono riportate al capitolo "Parti optional".

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



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.

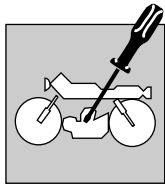
NOTE:

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 standard calibrations and the adjustment procedures are shown on the next pages. The springs available upon request, together with the preload spacers, are shown on chapter "Optional parts list".





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



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.



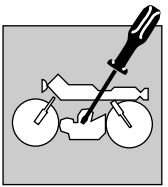
NOTE:

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 tarages standard et les procédures de réglage sont indiquées sur les pages suivantes. Les ressorts disponibles sur demande, et les entretoises de précharge, sont indiqués au chapitre "Elements en option".

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



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 Einstellungsauslösungen 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.

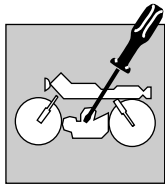
Der Austausch der Federn auf beiden Federungen ist zum Ausgleich der Gewichtserhöhung des Motorrads wegen des angesammelten Schlammes empfehlenswert.

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 Standard-Eichungen und die Einstellverfahren sind auf den folgenden Seiten angegeben ; die auf Anfrage zur Verfügung stehenden Federn, zusammen mit den entsprechenden Vorladungs-Abstandsstücken, sind im Kapitel "Extra-teile" aufgeführt.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



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.

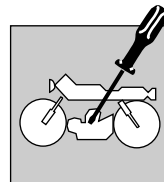
Se aconseja la sustitución de los muelles sobre ambas suspensiones al fin de compensar el aumento de peso debido a la acumulación de fango.



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 calibrados estándar y los procedimientos de regulación están indicadas en las páginas siguientes; los muelles disponibles bajo pedido, junto a los relativos distanciadores de precarga, están indicados en el capítulo "Partes opcionales".



Regolazione 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 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);
- serrare le viti di bloccaggio degli steli alla testa di sterzo alla coppia prescritta.

Controllare di nuovo lo sterzo e regolare ulteriormente se necessario.

Adjusting the steering bearings

For safety purposes, always keep the steering adjusted; the handlebar must turn freely, but without play.

Set a stand or a block under the engine and see that the front wheel is lifted from the ground to check the correct adjustment of the steering.

Lightly press on the tips of the handlebar to turn the steering joint; the handlebar must turn freely. Grasp the lower tips of the forkrods facing the motorcycle and pull or push to and fro.

If some play is found, adjust by working as follows:

- Loosen nut (1) of the steering sleeve;
- Loosen the four screws (3) which fasten the steering head to the structure;
- Turn ring nut (2) clockwise (using the special wrench supplied) to correctly adjust the steering sleeve (see that the handlebar turns freely, but without play).
- Tighten nut (1).
- Tighten the rod screws to the steering head using the required torque.

Check the steering once again and make a further adjustment if necessary.

Réglage du jeu des paliers de la direction

Pour des raisons de sécurité, garder la direction toujours réglée, de façon à avoir un mouvement sans contrainte du guidon, mais sans jeu aussi.

Pour contrôler le réglage de la direction, placer une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue avant soulevée du sol.

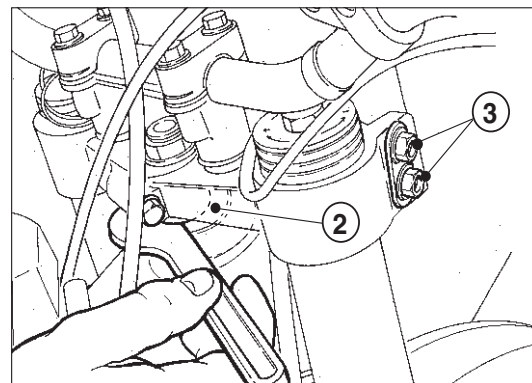
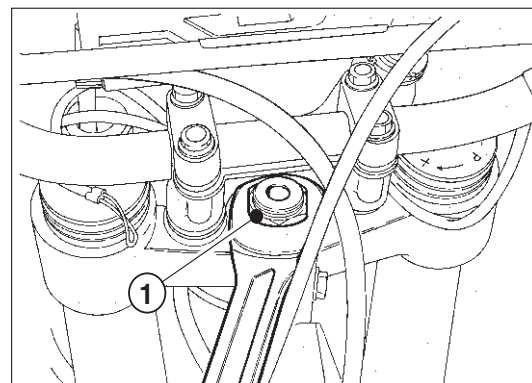
Presser doucement sur les extrémités du guidon pour tourner sa charnière. Le guidon doit tourner sans effort.

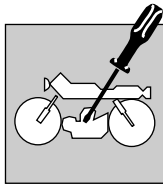
Se placer devant la moto en saisissant les extrémités inférieures des tiges fourche, et en poussant et en tirant d'avant en arrière.

S'il y a du jeu, effectuer un réglage en opérant comme suit:

- Desserrer l'écrou (1) de la tige de direction;
- Desserrer les quatre vis (3) fixant la tête de direction à la structure;
- Tourner en sens horaire le collier (2) de réglage tige de direction en utilisant la clé spéciale, jusqu'à obtenir un réglage correct (le guidon doit tourner sans effort, mais sans jeu aussi).
- Serrer l'écrou (1).
- Serrer les vis de blocage des tiges de la tête de direction à la couple établie.

Contrôler de nouveau le guidon et le régler si nécessaire.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



Einstellung des Spiels der Lenkungslager

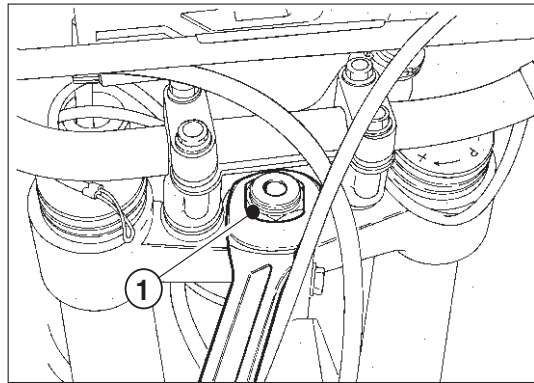
Aus Sicherheitsgründen muß die Lenkung immer derart eingestellt gehalten werden, daß der Lenker frei ohne Spiel dreht.

Zur Überprüfung der Lenkungseinstellung einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Vorderrad vom Boden abgehoben ist.

Zur Drehung des Lenkungsgelenkes leicht auf die Lenkerenden drücken. Der Lenker soll leicht drehbar sein. Stellen Sie sich vor das Motorrad, ergreifen Sie die unteren Schafthalterenden der Gabel und schieben Sie vor und zurück. Falls Spiel festgestellt wird, muß die Einstellung in der folgenden Weise durchgeführt werden :

- die Mutter (1) der Lenkbüchse lockern ;
- die vier Schrauben (3), die den Lenkungskopf an den Tragrohren befestigen, lösen ;
- die Einstellungs-Nutmutter (2) des Lenkrohrs mit dem dazu vorgesehenen Spezialschlüssel im Uhrzeigersinn drehen, bis eine richtige Einstellung erhalten wird (der Lenker muß frei ohne Spiel drehen) ;
- die Muttern anziehen (1)
- die Schrauben, die die Schäfte am Lenkungskopf befestigen, mit dem vorgeschriebenem Drehmoment anziehen.

Erneut die Lenkung überprüfen und falls erforderlich, nochmals einstellen.



Ajuste del juego de los cojinetes de la dirección

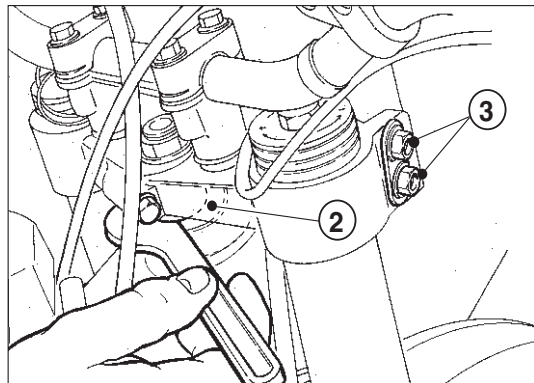
Por motivos de seguridad es preciso mantener siempre registrada la dirección de manera tal que el manillar gire libremente pero sin juego.

Para comprobar el registro de la dirección colocar debajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda delantera quede levantada del suelo.

Empujar ligeramente los extremos del manillar para hacer girar la articulación de dirección, el manillar deberá girar sin esfuerzo. Poneros enfrente de la moto, agarrar los extremos inferiores de los portavástagos de la horquilla y tirar y empujar hacia adelante y atrás, si se nota juego es preciso efectuar el ajuste con las operaciones siguientes:

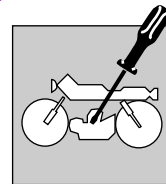
- aflojar la tuerca (1) del manguito de dirección;
- aflojar los cuatro tornillos (3) de fijación de la cabeza de dirección en las cañas portantes;
- girar en sentido horario la virola (2) de registro del manguito de dirección usando la llave especial correspondiente hasta conseguir un registro correcto (el manillar debe girar libremente pero sin juego);
- apretar la tuerca (1);
- apretar los tornillos bloqueadores de los vástagos en la cabeza de dirección con el par de apriete prescrito.

Comprobar de nuevo la dirección y a ser necesario efectuar un ulterior ajuste.



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



Modifica posizione manubrio

La posizione del manubrio può essere modificata per meglio adattarsi alle Vostre esigenze di guida.
Per effettuare l'operazione, rimuovere il cavallotto superiore (1) e quello inferiore (2) previo smontaggio delle relative viti di fissaggio (3) e (4).

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

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 change

The handlebar position can be changed for better suiting Your driving requirements.

To effect the operation, remove the upper screw (3), upper clamp (1), lower screw (4) then lower clamp (2).

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

Once this is 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 du guidon

La position du guidon peut 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).

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

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).

Lenker position ändern

Die Position des Lenkers kann geändert werden, um sich besser Eur Erfordernissen von Führung des Motorrades anzupassen.

Um diese Operation vorzunehmen, ist er notwendig die Schrauben (3) die höhere Klemme (1) die Schrauben (4) und die untere Klemme (2) auszusteigen.

Verlaufen dann zu im Kreise von 180° die untere Klemme (2) schwingen um übrigzulassen oder zurückziehen (10mm - 0.04in.) die Position des Lenkers in Beziehung zu jener Initiale.

Die Remontage zu 2,75-3,05 kgm die Schrauben (3) verschließend, ausführen (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) und die Schrauben (4) zu 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).

Modifica posición manillar

La posición del manillar puede ser modificada por mejor conformarse con Su exigencias de guía.

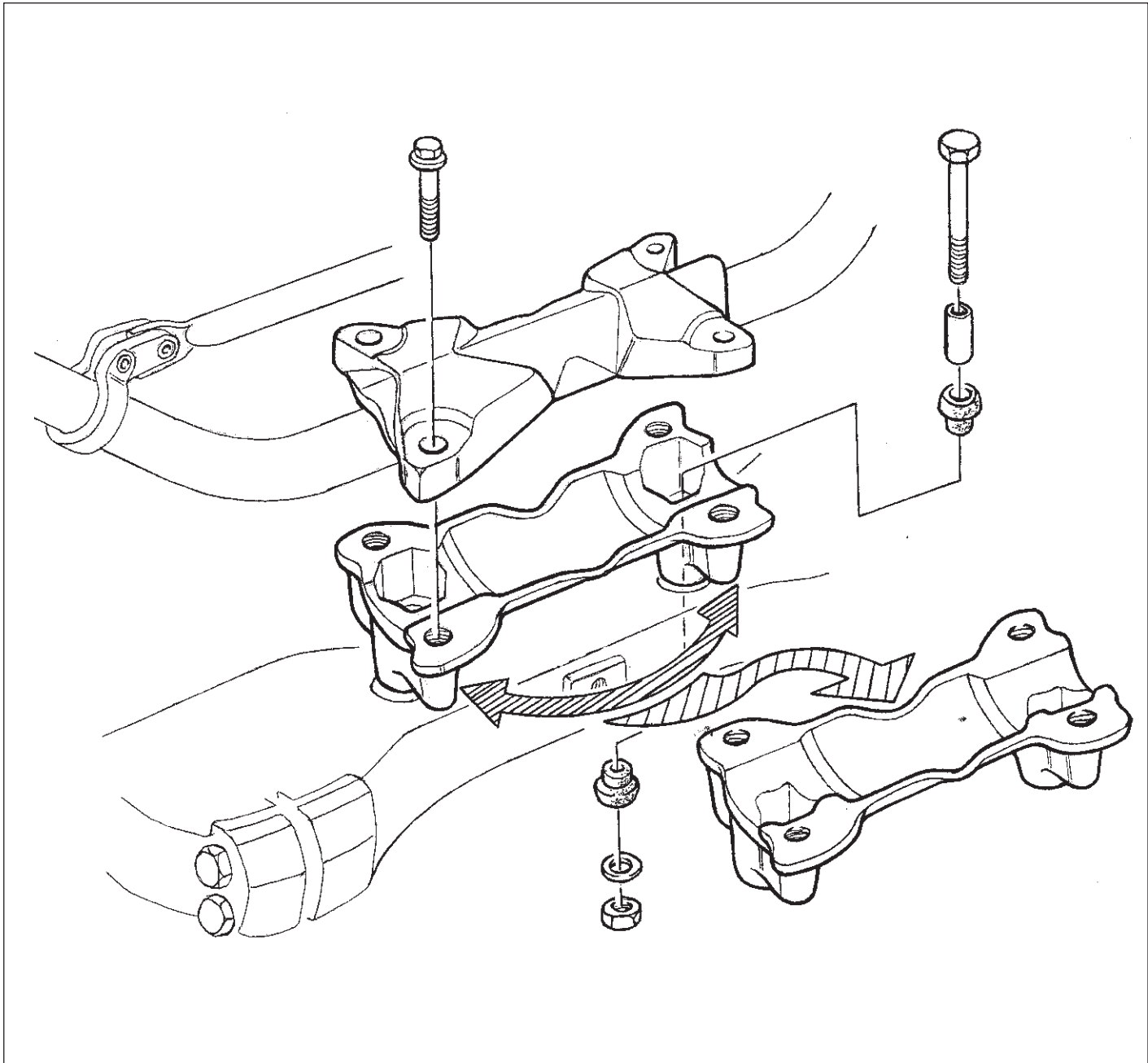
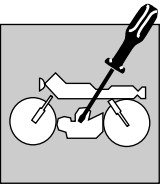
Para efectuar esta operación, es necesario bajar los tornillos (3) la abrazadera superior (1), los tornillos (4) y la abrazadera inferior (2).

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

Ejecutar el reensamblaje 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).

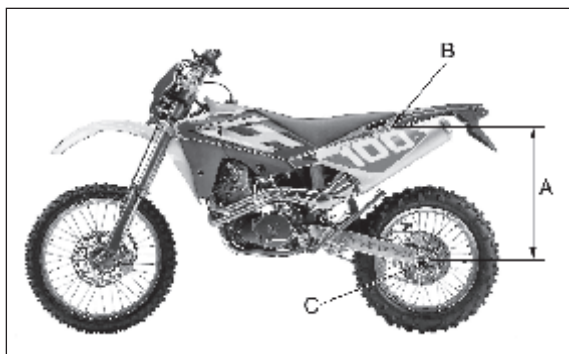
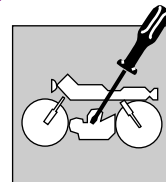
REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES

<http://husqy.forumsactifs.com>



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



B: asse vite fissaggio pannello
B: axis of the panel screw
B: axe de la vis de fixation panneau
B: Paneel-Befestigungsschrauben-Achse
B: eje tornillo sujecion panel

C: asse perno ruota posteriore
C: axis of rear wheel pin
C: axe du pivot roue arriere
C: Hintere Radzapfen-Achse
C: eje perno rueda delantera

Registrazione ammortizzatore

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. Sedetevi sulla moto con tutto l'equipaggiamento e nella normale posizione di guida.
3. Con l'aiuto di una seconda persona 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 e di 95 mm con ammortizzatore caldo.

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

Adjusting the shock absorber

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. Take the normal riding position on the motorcycle with all your riding apparel.
3. With somebody's help, take the new distance (A).
4. The difference between these two measurements constitutes the "SAG" of the motorcycle's rear end.

Suggested SAG: 4 in. with cold shock absorber. 3.7 in. with warmed up shock absorber.

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

Réglage de l'amortisseur

Régler l'amortisseur arrière selon le poids du conducteur et suivant les condition du sol.

Agir comme suit:

1. Placer la moto sur la béquille et mesurer la distance (A).
2. S'asseoir sur la moto dans la position normale de conduite et avec tout l'équipement.
3. A l'aide d'une autre personne, 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 votre poids, régler la précharge du ressort de l'amortisseur.

Einstellung Stossdämpfer

Der hintere Stosdaempfer 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. Setzen Sie sich mit der gesamten Ausruestung und in der normalen Fahrstellung auf das Motorrad.
3. Mit Hilfe einer zweiten Person die neue Entfernung (A) ermitteln.
4. Der Unterschied zwischen beiden Messungen entspricht der "SENKUNG" des hinteren Teils des Motorrads.

Bei kaltem Stosdaempfer empfiehlt sich eine Senkung von 100 mm und mit warmen Stosdaempfer von 95 mm.

5. Um die korrekte Senkung in Abhaengigkeit von ihrem Gewicht zu erreichen, die Vorspannung der Stosdaempferfeder einstellen.

Regulacion amortiguador

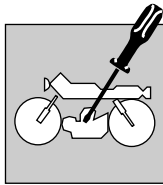
El amortiguador trasero tiene que ser regulado en función del peso del piloto y de las condiciones del terreno.

Para efectuar la operación proceda de la siguiente manera:

1. Con la moto sobre el caballete, mida las distancias (A);
2. Siéntese en la moto con todo el equipo y la posición normal de conducción;
3. Con la ayuda de otra persona 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 a su peso, regule la precarga del resorte del amortiguador.



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

<http://husqy.forumsactifs.com>

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 gancio o con un punzone in alluminio.
3. Ruotare la ghiera di registro sino alla posizione desiderata.
4. Effettuata la registrazione in funzione del vostro peso o dello stile di guida, bloccare fermamente la controgghiera (coppia di serraggio 49 Nm; 5 Kgm).

La lunghezza standard della molla precaricata é la seguente:

- TE: 248,5÷251,5 mm
- SMR: 238,5÷241,5 mm

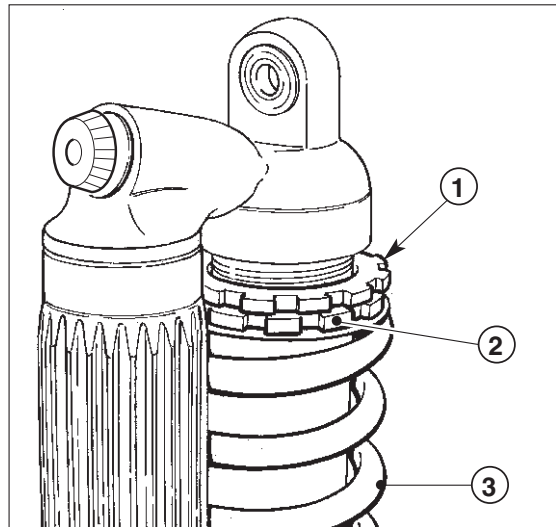
Adjusting the shock absorber spring preload

Proceed as follows:

1. Clean 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 your weight and riding style), tighten the ringnut. (Torque for both ringnuts: 36,2 lb/ft).

Standard pre-loaded length of spring:

- TE: 248,5÷251,5 mm (9.78÷9.90 in.)
- SMR: 238,5÷241,5 mm (9.39÷9.51 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 votre poids et style de conduite), bloquer le contre-collier. (Couple de serrage: 49 Nm; 5 Kgm).

Longueur standard du ressort préchargé:

- TE: 248,5÷251,5 mm
- SMR: 238,5÷241,5 mm

Einstellung vorspannung stossdaempferfeder

Zur Durchfuehrung des Operation, wie folgt vorgehen:

1. Die Gegenmutter (1) und die Einstellmutter (2) reinigen die Spingfeder (3).
2. Die Gegenmutter mittels eines Hakenschluessels oder eines Aluminiumstempels lockern.
3. Die Einstellmutter bis in die gewuenschte Stellung drehen.
4. Nachdem die Einstellung in Abhaengigkeit von Ihrem Gewicht oder von dem Fahrstil durchgefuehrt worden ist, die Gegenmutter fest blockieren (Drehmoment fuer beide Nutmutter: 49 N/m; 5 kgm).

Die Standard vorgespannte Länge ist die folgende:

- TE: 248,5÷251,5 mm
- SMR: 238,5÷241,5 mm

Regulación precarga resorte amortiguador

Para efectuar la operación proceda de las siguiente manera:

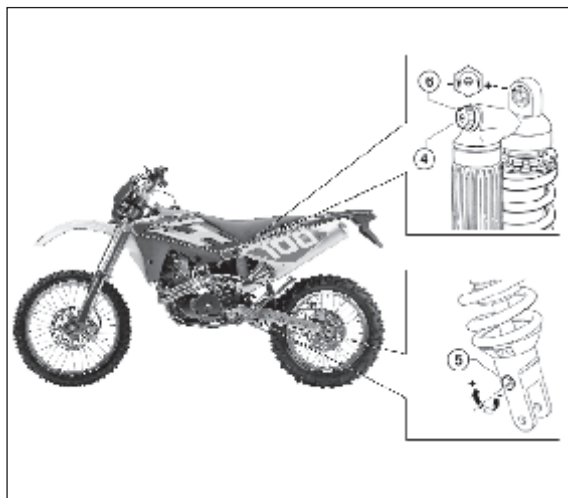
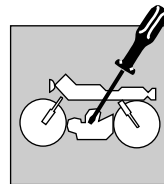
1. Limpie la contravirola (1) y la virola de regulación (2) de resorte (3).
2. Afloje la contravirola por medio de una llave de gancho o bien con un punzón de aluminio.
3. Gire la virola de regulación hasta la posición deseada.
4. Efectuada la regulación en función de su peso y del estilo de conducción, bloquee firmemente la contravirola. (par de torsión para ambas virolas: 49 N/m; 5 Kgm).

La longitud standard del muelle precargada es la siguiente:

- TE: 248,5÷251,5 mm
- SMR: 238,5÷241,5 mm

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



Registrazione freno idraulico ammortizzatore

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

A) COMPRESIONE - Taratura standard:

- 1) bassa velocità di ammortizzazione: -15 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: -15 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) COMPRESION - Standard calibration:

- 1) Low damping speed: - 15 steps (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, then return back of 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: - 15 clicks

To reset the standard calibration, turn lower register (5) clockwise until reaching fully closed position. Return then back of 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.

Réglage amortisseur hydraulique

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

A) REGLAGE FOURCHE - Tarage standard:

- 1) Petite vitesse d'amortissement: -15 déclics (registre 4)
- 2) Grande vitesse d'amortissement: tout ouvert (registre 6)

Pour ré-établir le tarage standard, tourner en sens horaire les vis de réglage supérieures (4) et (6) jusqu'à la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à la position précédente. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner les registres en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus rapide.

B) EXTENSION - Tarage standard: -15 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 la position précédente. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner le registre en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus rapide.

Einstellung hydralukikbremse Stosdaempfer

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

A) EINFEDERUNG - Standardjustierung:

- 1) Niedrige Dämpfungsgeschwindigkeit: - 15 Klicks (Einstellschraube 4)
- 2) Hohe Dämpfungsgeschwindigkeit: völlig Geöfien

Falls die Standard-Eichung wiederhergestellt werden muß, sind die oberen Register (4) und (6) im Uhrzeigersinn bis zur Position "alles geschlossen" zu drehen, dann wieder zu den obengenannten Auslösungen zurückkehren.

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

B) AUSFEDERUNG - Standardjustierung: - 15 Klicks

Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die untere Einstellschraube (5) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; dann wieder zu den obengenannten Auslösungen zurückkehren. 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.

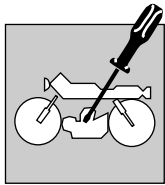
A) COMPRESION - Calibrado estándar:

- 1) baja velocidad de amortiguación: -15 saltos (ajuste 4)
- 2) alta velocidad de amortiguación: totalmente abierto (ajuste 6)

Cuando fuese necesario restablecer el ajuste standard, es preciso girar los registros superiores (4) y (6) en sentido horario hasta la posición de todo cerrado; seguidamente volver para atrás los pasos antedichos. 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 clics

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, seguidamente volver para atrás los pasos antedichos. 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 ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES

<http://husqy.forumsactifs.com>

Registrazione catena trasmissione secondaria

La catena deve essere controllata, registrata e lubrificata in accordo con la "Tabella di manutenzione"; questo per motivi di sicurezza e per prevenire una usura eccessiva. Se la catena si consuma eccessivamente o risulta malregistrata, cioè se è allentata o eccessivamente tesa, può fuoriuscire dalla corona o rompersi. 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.

Lavaggio catena senza anelli OR

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

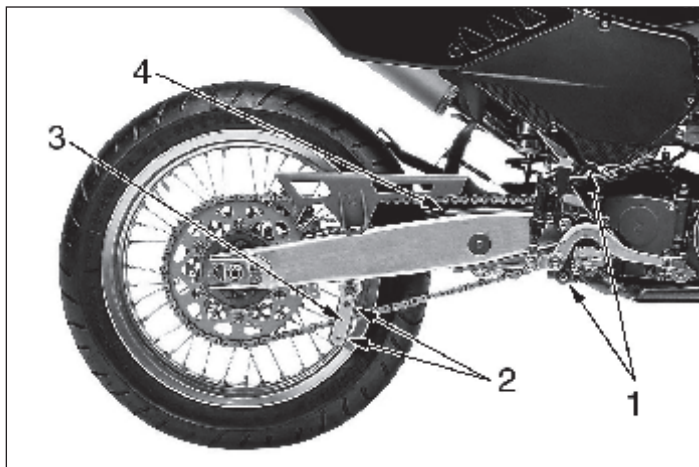
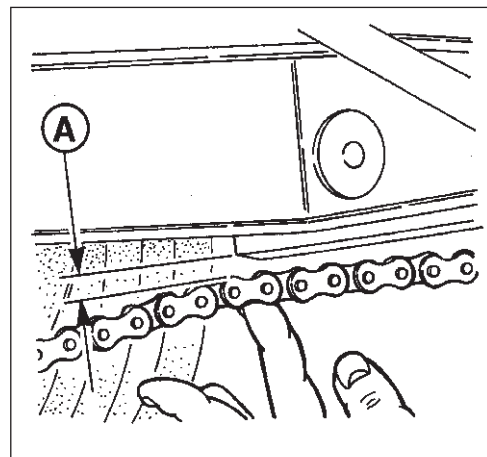
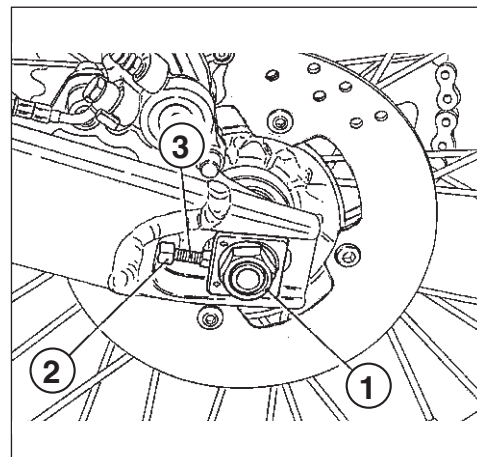
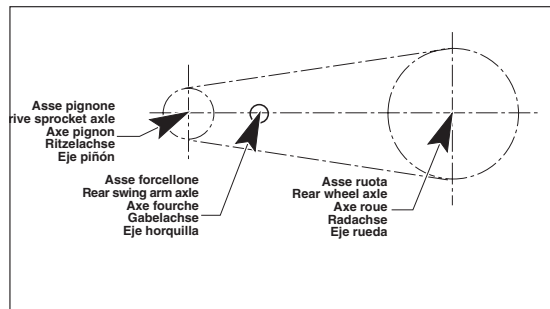
Lavaggio catena con anelli OR

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

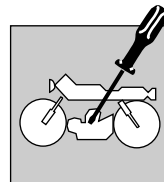
Dopo l'asciugatura, immergere la catena se possibile in un lubrificante specifico al Bisolfuro di Molibdeno oppure in olio motore ad alta viscosità riscaldato per renderlo fluido.



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

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



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.

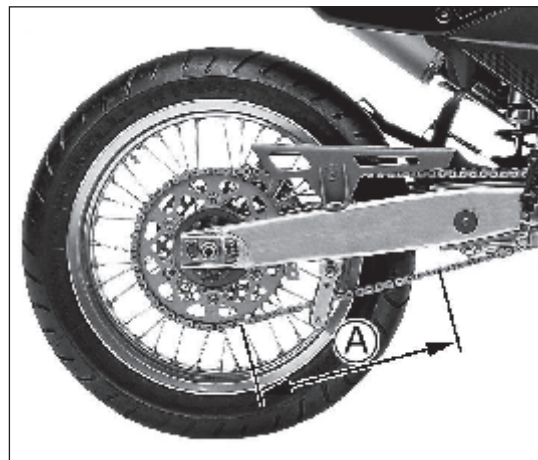
5- Se la catena è stata tagliata, rimontarla con l'ausilio del giunto.

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.40

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.

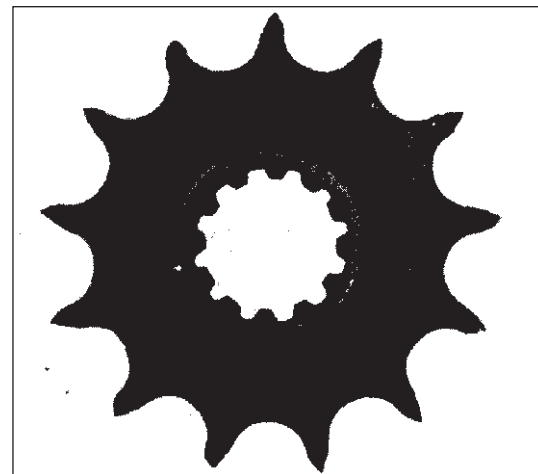
AVVERTENZA * : Controllare l'allineamento del guidacatena. Nel caso si fosse piegato, potrebbe interferire con la catena provocandone la rapida usura. Si potrebbe inoltre verificare uno scarrucolamento della catena dal pignone.

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 "A" 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,

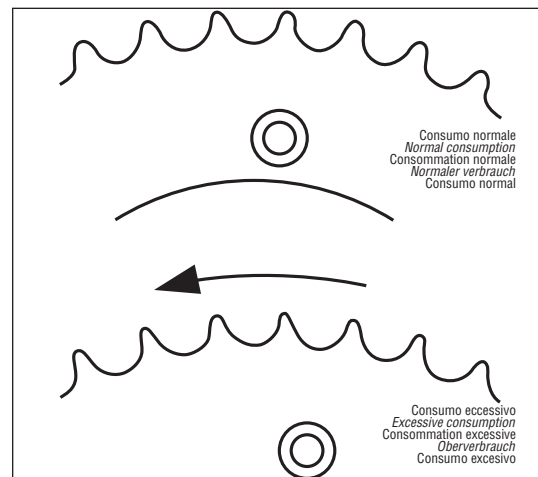
è necessario verificare lo stato di usura dei denti della corona posteriore.

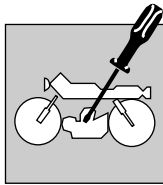
La figura a lato mostra il profilo dei denti in condizioni di usura normale ed eccessiva.

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.





<http://husqy.forumsactifs.com>

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

Secondary transmission chain adjustment

Chain should be checked, adjusted and lubricated as per the Maintenance Chart to ensure security and prevent excessive wear. If the chains becomes badly worn or is poorly adjusted (i.e., if it is too loose or too taugth), it could escape from sprocket or break.

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. Than 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 is present.

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

- Unloose the fastening nut of the wheel pin (1) on the right side;
- 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 hepl 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 triclouroetilene, clean and lubricate the chain to prevent oxidation.

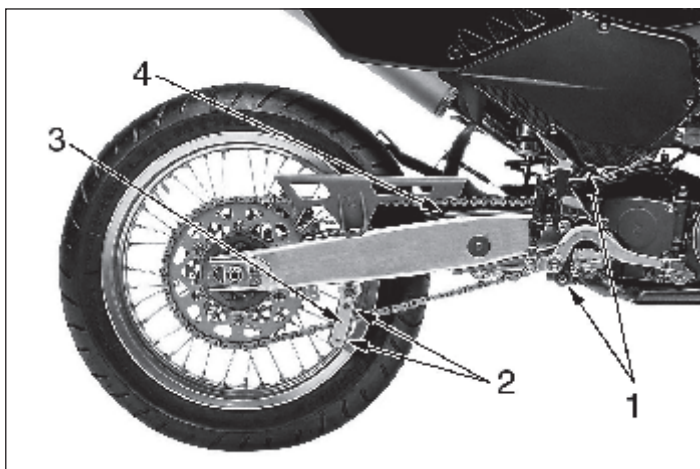
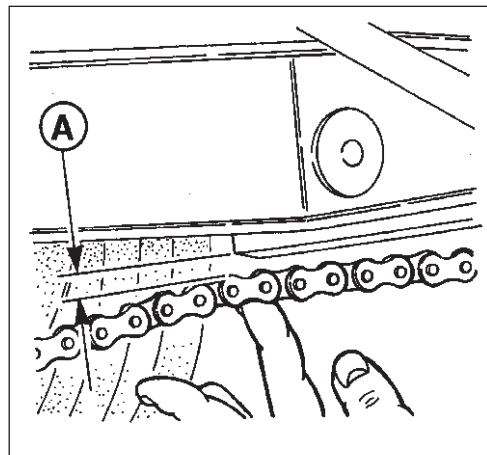
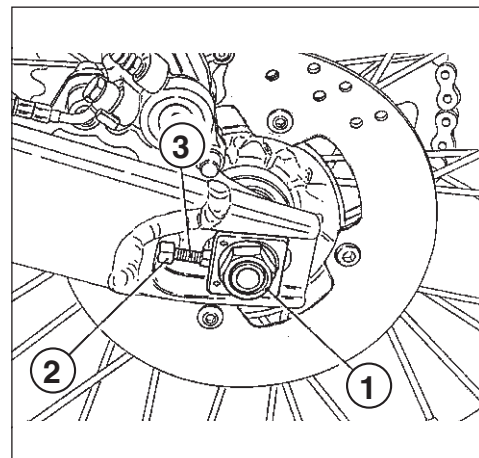
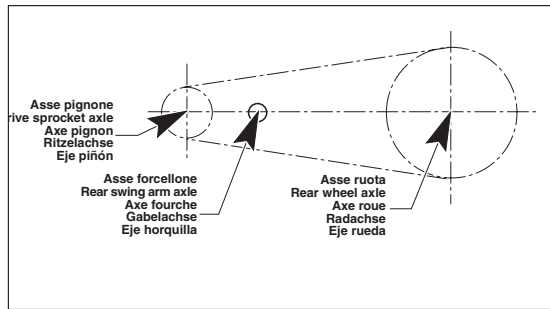
Washing the chain with OR

Wash using oil, diesel oil, or paraffin oil. Never use gasoline, triclouroetilene, or solvents, as the OR may suffer damages.

Use instead special sprays for chains with OR.

Lubricating the chain without OR

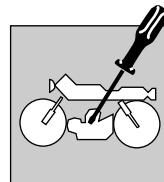
First dry, then plunge the chain in a bisulphide molybdenum lubricant, or in high viscosity engine oil. Warm up the oil before use.



- 1- Chain tension roller
- 2- Chain driving roller
- 3- Chain guide
- 4- Chain slider

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



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.

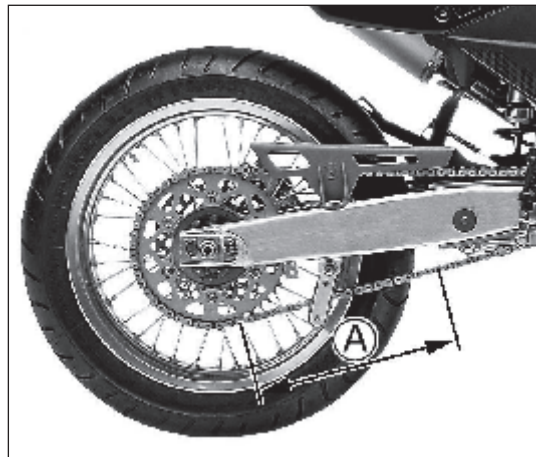
6 - Accurately adjust the chain as described on page D.42

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.

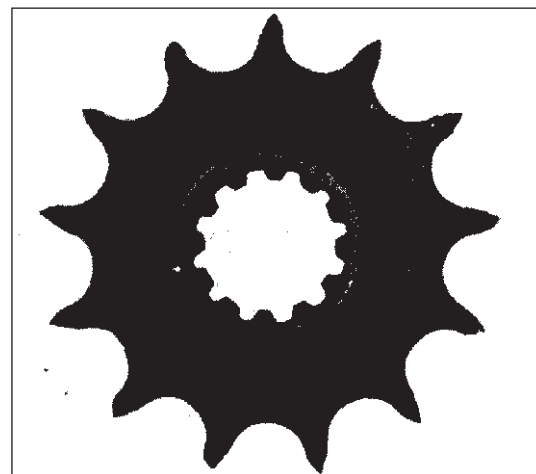


CHECKING THE WEAR OF CHAIN, PINION AND SPROCKET

Proceed as follows:

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

<i>STANDARD</i>	<i>WEAR LIMIT</i>
317,5 mm (12.5 in.)	323 mm (12.7 in.)

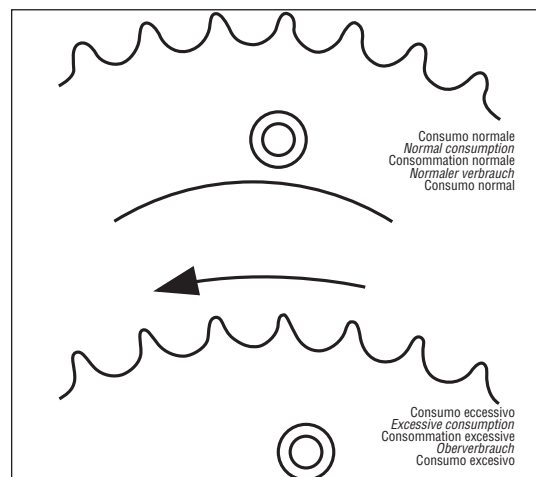


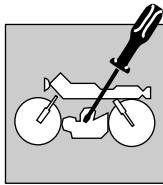
Check the pinion damages or wear and replace it should the wear degree be as the one shown in figure.

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.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>

Réglage transmission secondaire

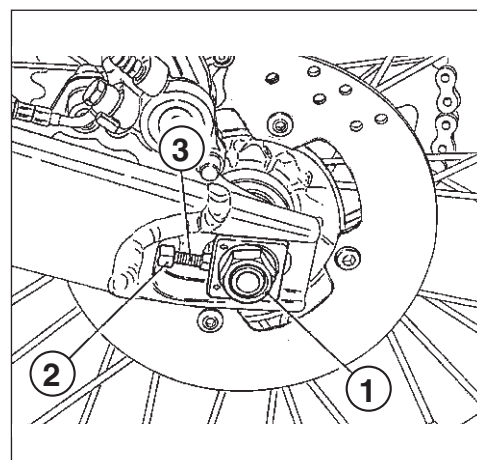
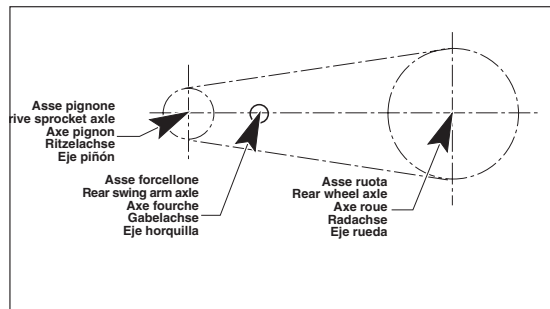
Pour prévenir l'usure excessive et pour des raisons de sécurité, contrôler, lubrifier et régler la chaîne en suivant les instructions du "Tableau d'entretien". Une usure excessive de la chaîne, ou bien un réglage incorrect, (chaîne trop tendue ou jeu excessif), peut provoquer la sortie ou la rupture de la couronne. 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-écrous (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 - Ôter 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.

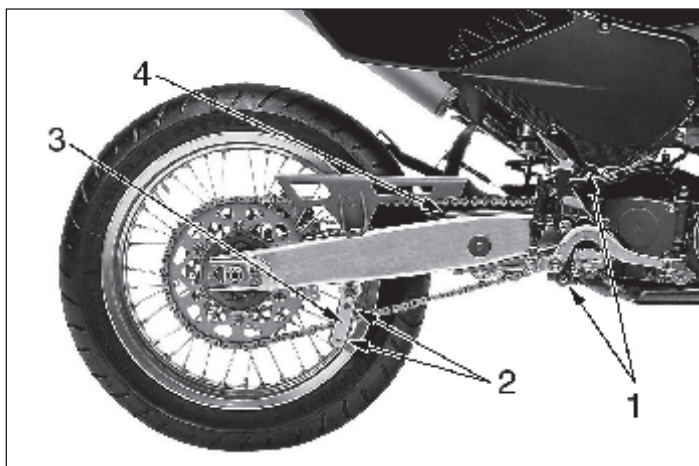
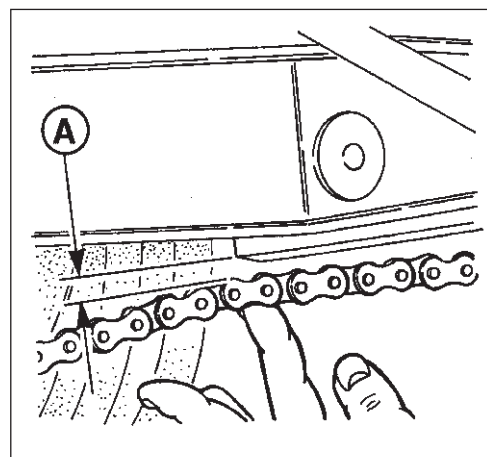
Lavage de la chaîne avec bagues d'étanchéité

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

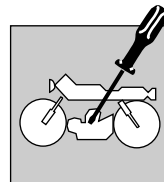
Après l'essorage, plonger la chaîne dans un fluide lubrifiant au bisulfure de molybdène, ou dans une huile moteur à haute viscosité. Chauffer l'huile jusqu'elle devient fluide.



- 1- Rouleau tendeur de chaîne
- 2- Rouleau de guidage de chaîne
- 3- Guidage de chaîne
- 4- Patin de chaîne

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



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.

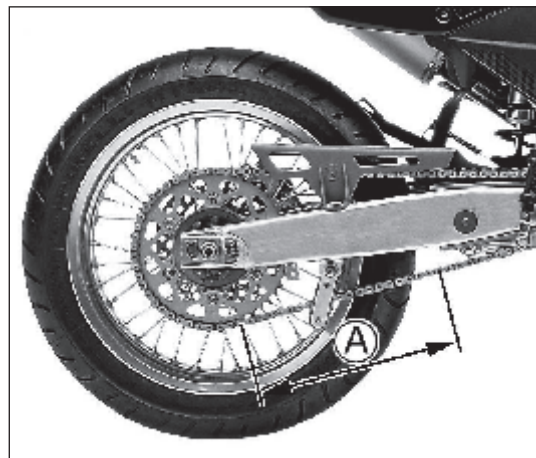
6 - Régler la chaîne d'après la description à la page D.44

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.

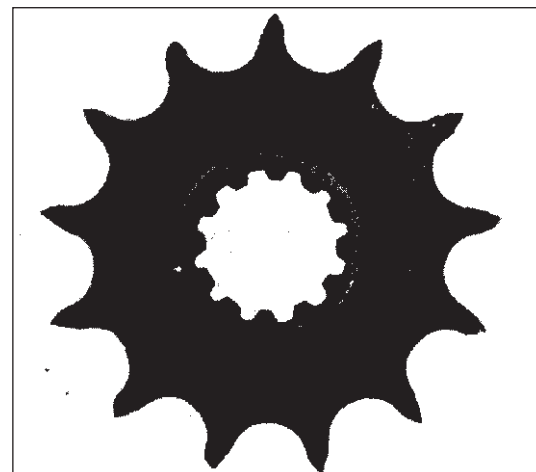


CONTROLE USURE CHAINE, PIGNON ET COURONNE

Agir comme suit:

- tendre la chaîne à l'aide des vis de réglage
- marquer 20 maillons de la chaîne
- mesurer la distance "A" entre le centre due 1er pivot et celui du 21ème.

STANDARD	LIMITE D'USURE
317,5 mm	323 mm



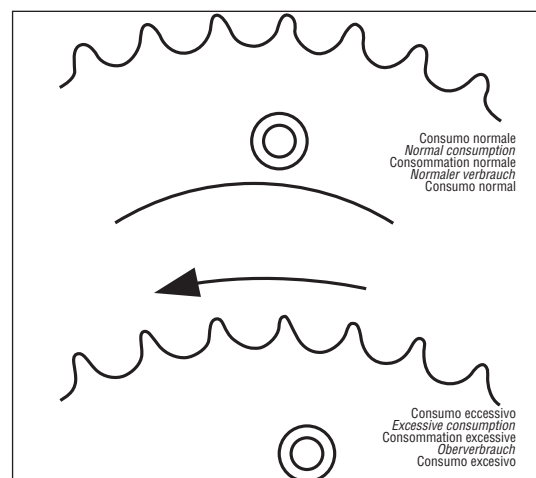
Contrôler l'usure ou les dommages éventuels du pignon, et le remplacer s'il présente une usure égale à celle montrée par la figure.

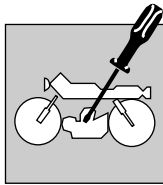
Après avoir démonté la roue, contrôler l'usure des dents de la couronne arrière. La figure ci-contre montre le profil des dents ayant une usure normale ou excessive.

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.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>

Ketteneinstellung Sekundärübersetzung

Die Kette muss in Übereinstimmung mit der "Wartungstabelle" kontrolliert, eingestellt und geschmiert werden; das aus Sicherheitsgründen und zur Verhütung eines übermäßigen Verschleißes. Wenn die Kette übermäßig verschleisst oder sich als schlecht eingestellt erweist, das heisst, wenn sie locker ist oder übermäßig straff, kann sie von dem Kranz abspringen oder zerreißen.

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).

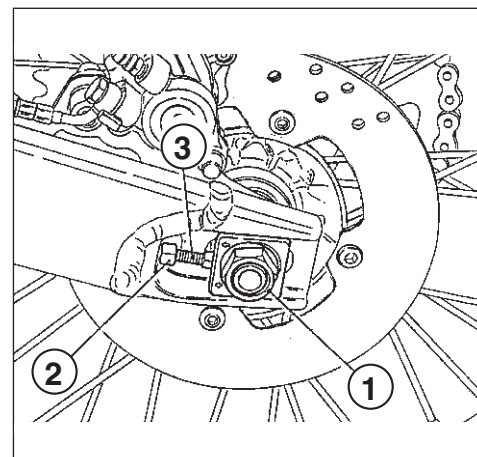
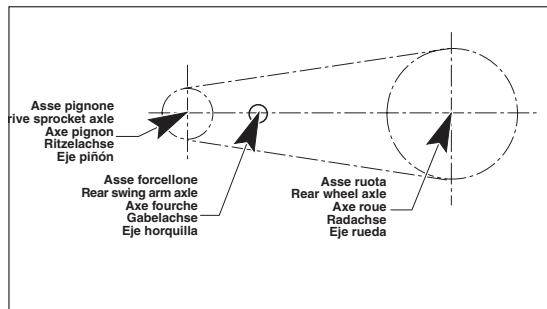
Schnelleinstellung (Bild B).

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 (1) auf der rechten Seite lockern;
- 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

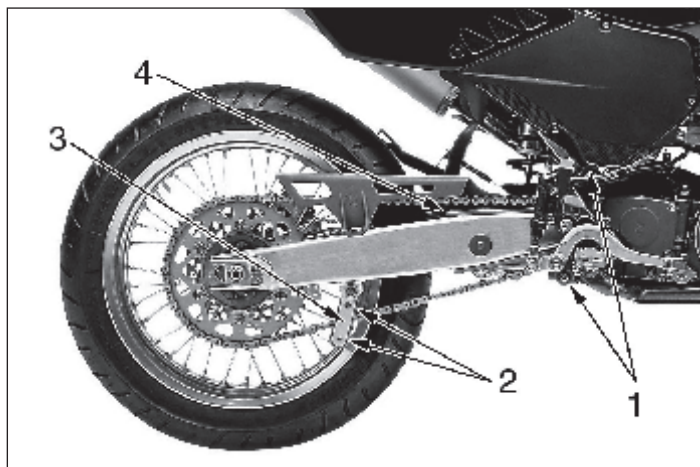
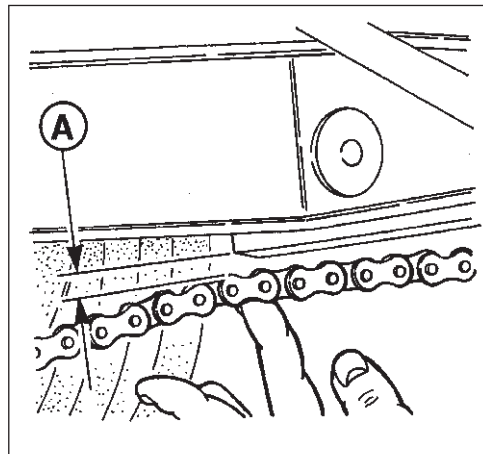
Mit Petroleum oder Naphtha waschen ; wird Benzin oder insbesondere Trichloräthylen benutzt zur Vermeidung von Oxydation abtrocknen und schmieren.

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

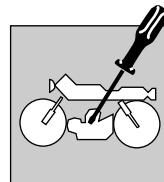
Nach dem Trocknen die Kette, falls möglich, in ein spezifisches Molybdändisulfid -Schmiermittel oder in Motoröl hoher Viskosität, erwärmt zur Flüssigerhaltung des Öls, tauchen.



- 1- Rouleau tendeur de chaîne
- 2- Rouleau de guidage de chaîne
- 3- Guidage de chaîne
- 4- Patin de chaîne

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



Schmierung der Kette mit OR-Ringen

Mit einem Pinsel sowohl die Metall- als auch die Gummiteile (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.

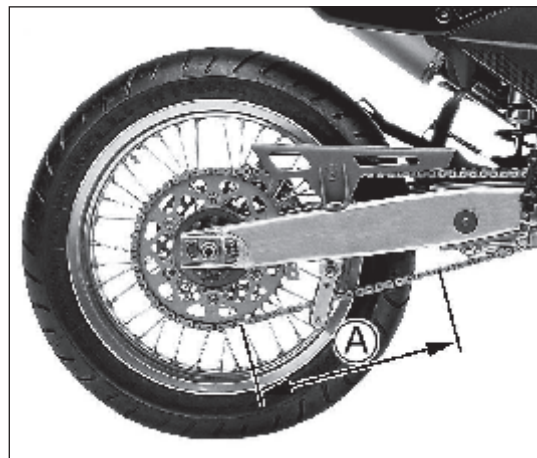
6- Die Kette richtig einstellen, wie auf Seite D.46 beschrieben.

WARNHINWEIS : Das Ketten-Schmiermittel darf NICHT mit den Reifen oder der hinteren Bremsscheibe in Berührung kommen.

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.

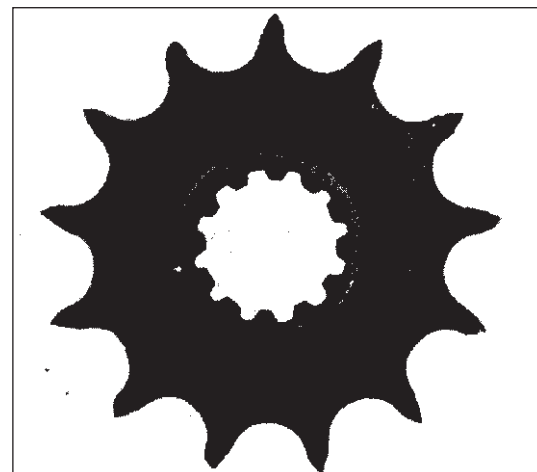


KONTROLLE VERSCHLEISS KETTE, RITZEL, KRANZ

Den Verschleiss wie folgt kontrollieren:

- die Kette mittels der Einstellschrauben komplett straffziehen;
- 20 Glieder der Kette kennzeichnen;
- den Abstand "A" zwischen dem Zentrum des 1. Zapfens und dem des 21 messen.

STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
317,5 mm	323 mm

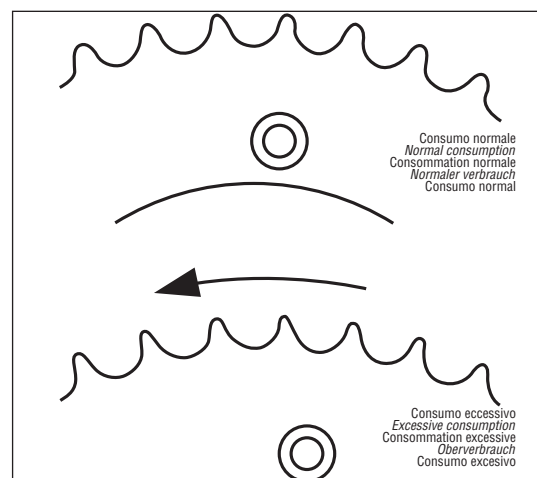


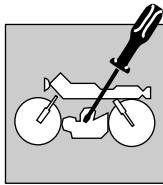
Etwaige Schäden oder etwaigen Verschleiss des Ritzels kontrollieren. Ist der Ritzel verschlissen, wie auf der Abbildung gezeigt, muss er ausgewechselt werden.

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.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>

Regulación cadena transmisión secundaria

La cadena debe ser controlada, regulada y lubricada según la "Tabla de mantenimiento", por razones de seguridad y para prevenir un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta excesivamente o resulta mal regulada, es decir se ha aflojado o se halla excesivamente tensada, puede salir de la corona o romperse. 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 (1) en la parte derecha;
- 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 corona.

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.

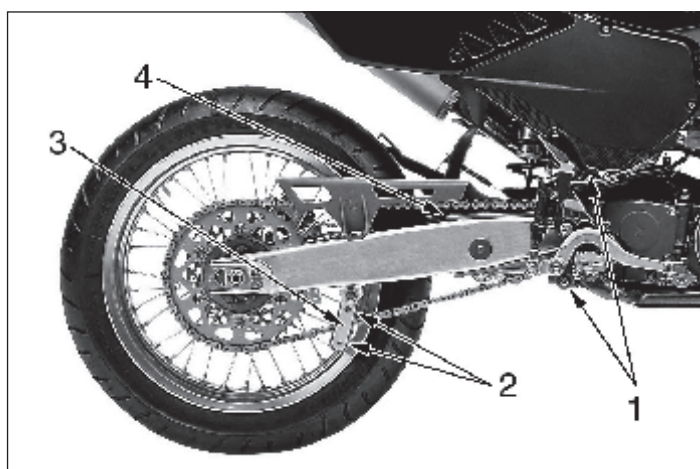
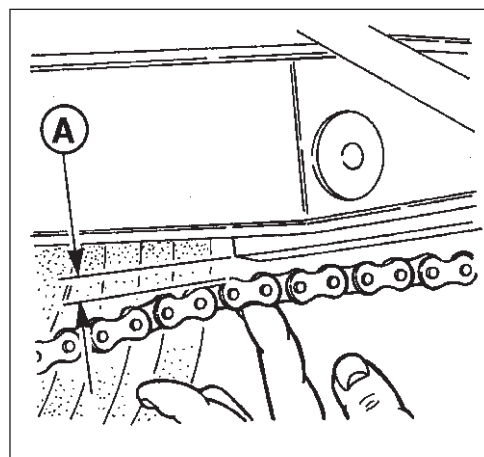
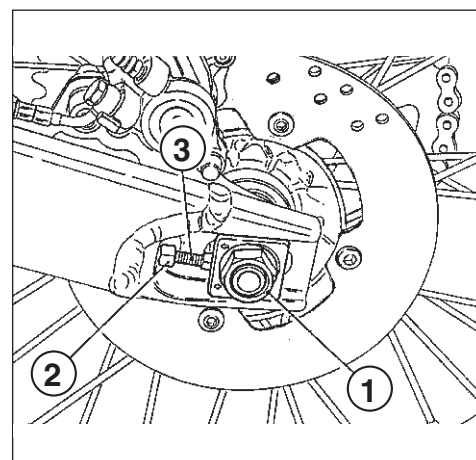
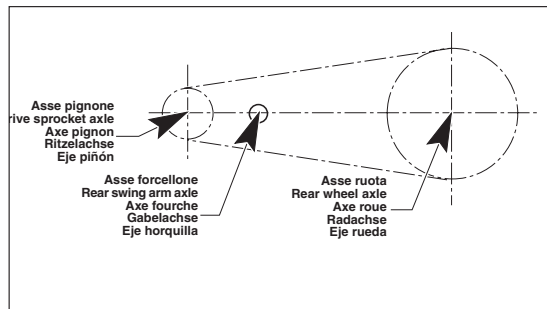
- 1- Remover la protección 3 del piñón, el clip (1), la junta (2) y la cadena.
- 2- Controlar que la cadena no esté desgastada o dañada. Sustituirla siempre de acuerdo con la Tabla de Mantenimiento Periódico o en caso los rodillos o las mallas resultaran dañados.
- 3- Controlar que el piñón o la corona 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

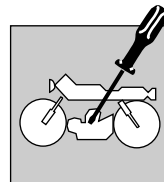
Lavar con petróleo, nafta o aceite de parafina; no utilizar gasolina, bencina quitamanchas o solventes para no dañar las empaquetaduras de anillo. En alternativa utilizar un spray específico para cadenas con empaquetaduras de anillo.



- 1- Rodillo tensor de cadena
- 2- Rodillo guíacadena
- 3- Guíacadena
- 4- Patín cadena

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



Lubricación cadena sin empaque

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.

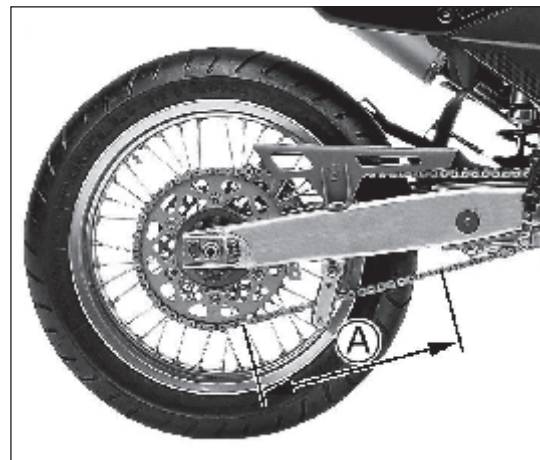
6- Ajustar correctamente la cadena como descrito a pagina D.48.

ADVERTENCIA: El lubricante para la cadena No tiene que entrar en contacto con el neumático o el disco del freno traseros.

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.

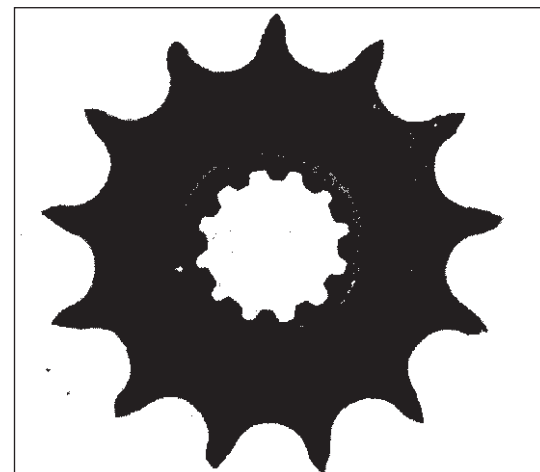


CONTROL DESGASTE CADENA, PIÑÓN Y CORONA

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 "A" entre el centro del 1° perno y el del 21°.

ESTANDAR	LIMITE DE DESGASTE
317,5 mm	323 m

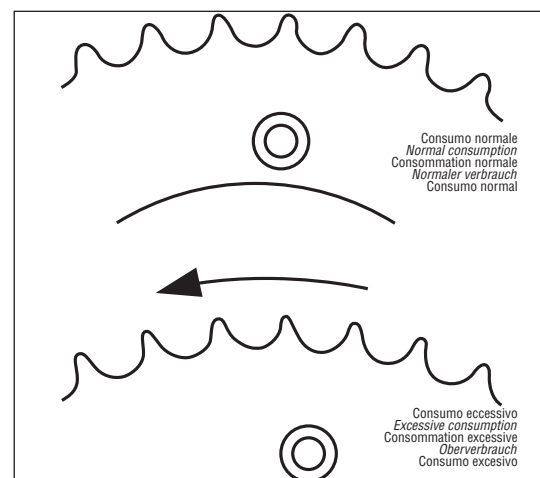


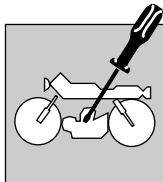
Controle si hay daños y el desgaste del piñón. Si el piñón presentara un desgaste como el que muestra la figura hay que sustituirlo. Después de desmontar la rueda es necesario comprobar el estado de desgaste de los dientes de la corona trasera.

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.

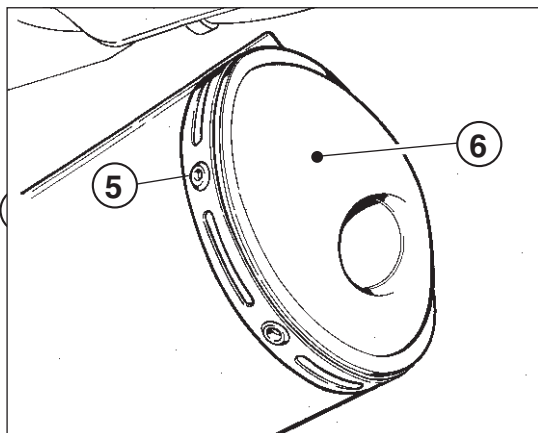
Nota *: En presencia de terreno fangoso y húmedo, los residuos que se depositan sobre el engranaje, el piñón y la cadena provocan una ulterior tensión de la cadena misma. El uso del motociciclo sobre terrenos fangosos aumenta notablemente el desgaste del piñón, cadena y corona trasera.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



SOSTITUZIONE MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE

Rimuovere il pannello laterale sinistro e il silenziatore di scarico, come descritto al capitolo "OPERAZIONI GENERALI".

Togliere i sei rivetti posteriori (5), la fascetta ed il terminale di scarico (6).

Estrarre il tubo interno ed effettuare la sostituzione del materiale fonoassorbente.

Nota*: Se fosse difficoltoso rimuovere il silenziatore, aiutarsi nell'operazione battendo leggermente con un martello in gomma o in plastica.

REPLACING MUFFLER DEADENING MATERIAL

Remove the L.H. side panel and exhaust silencer as explained in section "GENERAL OPERATIONS".

Remove the six rear rivets (5), clamp and the exhaust terminal (6). Remove inner pipe and replace the deadening material.

NOTE: When difficulties are found in removing the muffler, lightly beat with a rubber or plastic hammer.

REPLACEMENT MATERIAU INSONORISANT DU SILENCIEUX

Enlever le panneau latéral gauche droit et le silencieux d'échappement selon description du chapitre "OPÉRATIONS GÉNÉRALES".

Oter les six rivets arrière (5), le collier et le terminal de l'échappement (6). Oter le tuyau intérieur et remplacer le matériel insonorisant.

NOTA: Si vous trouvez des difficultés à ôter le silencieux, battre doucement avec un marteau en caoutchouc ou en plastique.

ERSETZUNG SCHALLSCHLUCKEN-DEN MATERIALS DER SCHALLDAEMPFRS

Die linke Seitentafel und die Auspuffschalldaempfer losmachen, siehe diesbezügliche Beschreibung unter dem Kapitel "ALLGEMEINE ARBEITEN".

Die sechs hinteren Nieten (5), die Schelle und das Auspuff-Endstück abnehmen (6). Das innere Rohr abziehen und den Austausch des schalldämpfenden Materials durchführen.

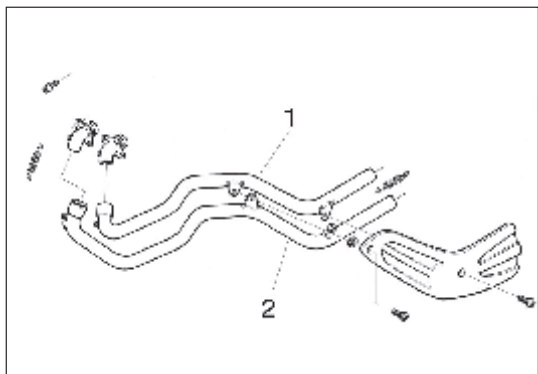
ANMERKUNG * : Falls es schwierig sein sollte, den Dämpfer auszubauen, mit einem Gummi- oder Kunststoffhammer leicht gegen diesen klopfen.

SUBSTITUCION DEL MATERIAL FONOABSORBENTE DEL SILENCIADOR

Remueva el panel lateral izquierdo y el silenciador de escape como descrito en el capitulo "OPERACIONES GENERALES".

Quitar los seis remaches traseros (5), la abrazadera y el terminal de escape (6). Extraer el tubo interior y reemplazar el material.

Nota: si hubiera dificultades para retirar el silenciador, dar unos pequeños golpes con un martillo en caucho o plástico.



CONTROLLO TUBO DI SCARICO

Rimuovere i tubi di scarico (1) e (2) come descritto al capitolo "OPERAZIONI GENERALI".

Controllare che il tubo di scarico non presenti rotture o danni: in caso contrario sostituirlo.

CHECKING THE EXHAUST PIPE

Remove the exhaust pipes (1) and (2) as shown on chapter "GENERAL OPERATIONS".

Check the exhaust pipe for wear or damages and replace it, if necessary.

CONTROLE DU TUYAU D'ÉCHAPPEMENT

Oter les tuyau d'échappement (1) et (2) 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.

KONTROLLE AUSPUFFROHR

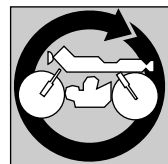
Das Auspuffrohr (1) und (2) entfernen, wie " ALLGEMEINE OPERATIONEN " zum kapitel beschreibt.

Kontrollieren, daß es keine Brechen oder Schäden auf das Auspuffrohr gibt: andernfalls ihn ersetzen.

CONTROL TUBO DE ESCAPE

Remueva los tubos de escape (1) y (2) como se describe en el capitulo " OPERACIONES GENERALES ".

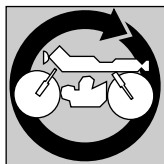
Controlar que el tubo de escape no presenta roturas o daños: en caso contrario reemplazarlo.



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

E





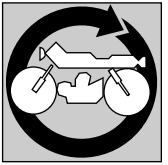
**OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPERATIONS GENERALES
ALLGEMEINE OPERATIONEN
OPERACIONES GENERALES**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Stacco sella	E.3	Ausbau des Sattels	E.3
Stacco pannelli laterali	E.5	Ausbau der seitlichen Bleche	E.5
Stacco telaietto posteriore, parafango posteriore e filtro aria	E.5	Ausbau des hinteren Fahrgestells, des hinteren Kotflügels und des Luftfilters	E.5
Stacco silenziatori e tubi di scarico	E.6	Ausbau der Schalldämpfer und Auspuffrohre	E.6
Stacco serbatoio e convogliatori	E.7	Ausbau der Kraftstoffbehälter und Leitblechen	E.7
Stacco trasduttore digitale, regolatore di tensione e cavo frizione	E.8	Ausbau der Digitale Einheit, des Reglers Spannung, des Seilzugs für Kupplung	E.8
Stacco catena trasmissione secondaria e motore	E.9	Ausbau der Vorgelegekette und des Motors	E.9
Removal of saddle	E.3	Remoción del sillín	E.3
Removal of side panel	E.5	Remoción de los paneles laterales	E.5
Removal of rear frame, mudguard and air filter	E.5	Remoción del bastidor trasero, el guardabarros y el filtro del aire	E.5
Removal of mufflers and exhaust pipes	E.6	Remoción del silenciador y los tubos de escape	E.6
Removal of tank and conveyors	E.7	Remoción del depósito y los transportadores	E.7
Removal of digital E.C.U., voltage regulator and clutch cable	E.8	Remoción centralina digital, regulador tensión, cable embrague	E.8
Removal of secondary drive chain and engine	E.9	Remoción de la cadena de transmisión secundaria y motor	E.9
Démontage selle	E.3		
Démontage panneaux latéraux	E.5		
Démontage cadre et pare-boue arrière et filtre à air	E.5		
Démontage silencieux et tuyaux d'échappement	E.6		
Démontage réservoir et convoyeurs	E.7		
Démontage distributeur digital, régulateur de tension et câble d'embrayage	E.8		
Démontage transmission secondaire et moteur	E.9		

**OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPERATIONS GENERALES
ALLGEMEINE OPERATIONEN
OPERACIONES GENERALES**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Stacco sella

Ruotare in senso antiorario il perno posteriore (1) , rimuoverlo ed estrarre la sella svincolandola dalla vite di fissaggio anteriore.

Removal of saddle

Turn anticlockwise for removing rear pin (1); remove saddle from front fixing screw.

Démontage selle

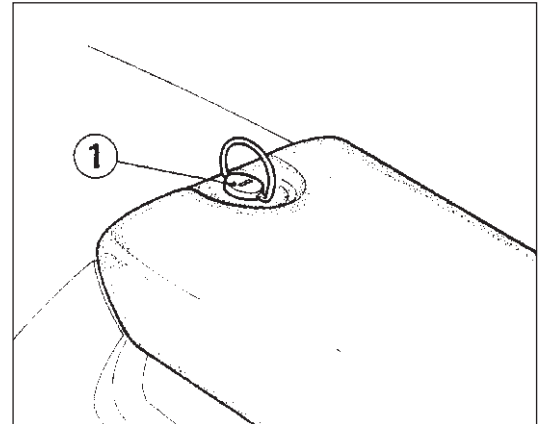
Tourner en sens antihoraire le pivot arrière (1), le démonter et ôter la selle, après avoir desserré la vis de fixation avant.

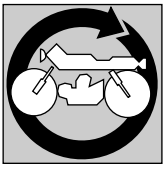
Ausbau des Sattel

Den hinteren Zapfen (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen, ihn herausnehmen, den Sattel von der vorderen Befestigungsschraube befreien und entfernen.

Remoción del sillín

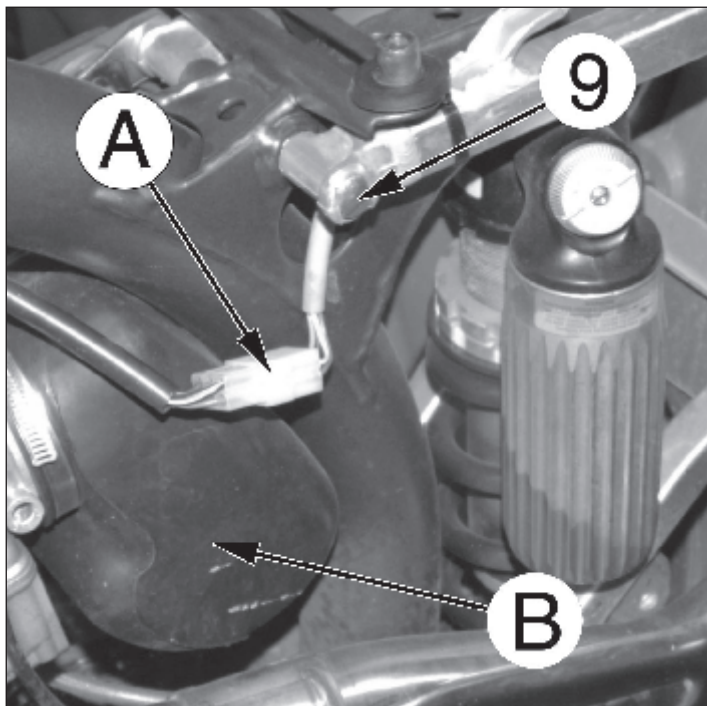
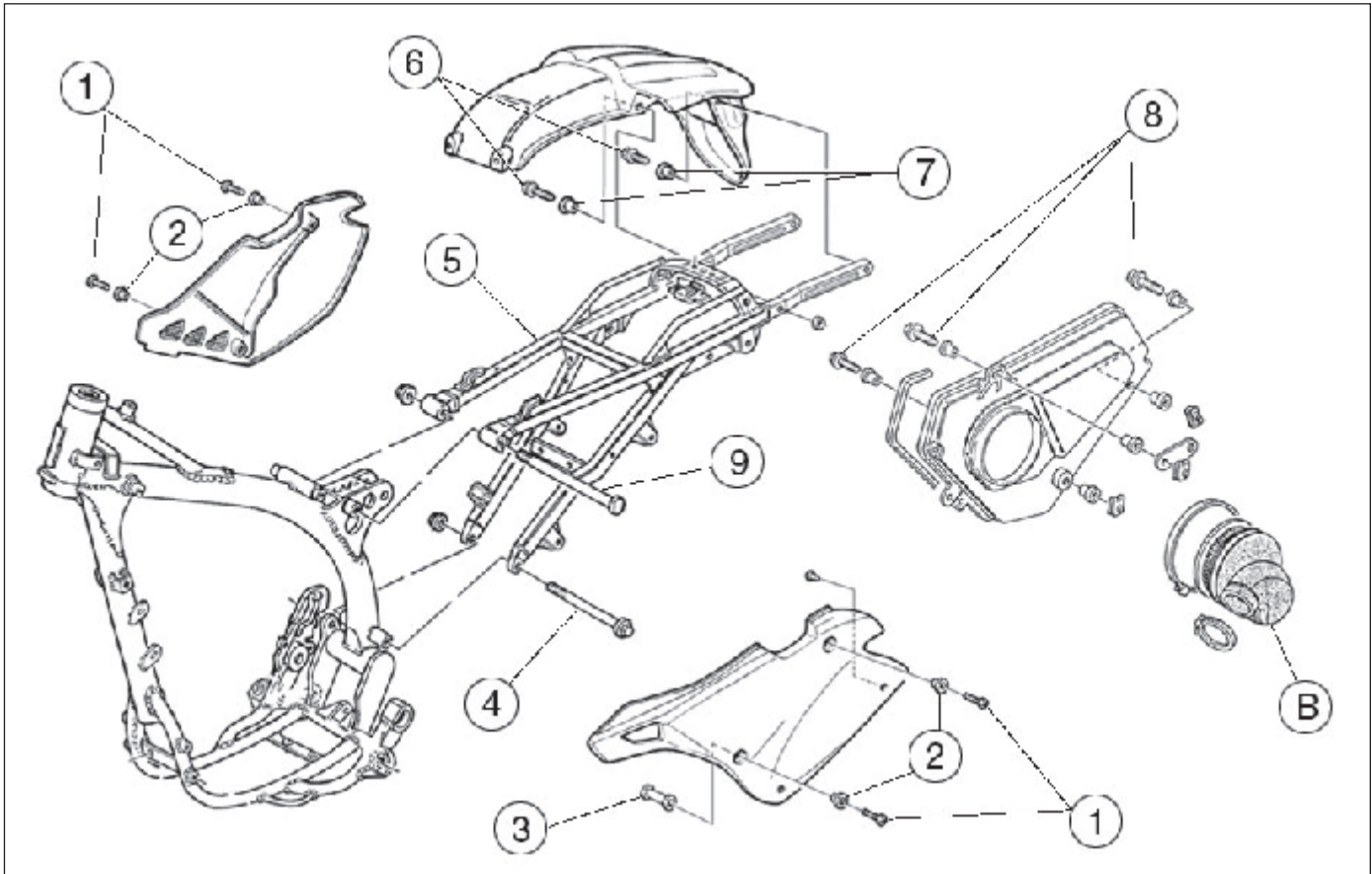
Gire en el sentido contrario a las manecillas del reloj el perno trasero (1), remuévalo y extraiga el sillín sacando el tornillo de fijación delantero.

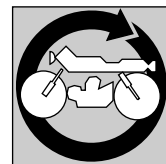




**OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPERATIONS GENERALES
ALLGEMEINE OPERATIONEN
OPERACIONES GENERALES**

<http://husqy.forumsactifs.com>





Stacco pannelli laterali

Svitare le due viti (1) di fissaggio e togliere i pannelli laterali (ricordare, nel rimontaggio, di posizionare nuovamente le bussole (2) ed anteriormente il distanziale (3) sotto al pannello sinistro).

Removal of side panel

Loosen the two screws (1) and remove the side panels. When reassembling, remember to fit bushes (2) and spacer (3) on the front, under the left panel.

Démontage panneaux latéraux

Desserrer les deux vis (1) et ôter les panneaux latéraux. Au remontage, se rappeler de placer les douilles (2) et l'entretoise (3) sur le front, au dessous du panneau gauche.

Ausbau der seitlichen Bleche

Die beiden Befestigungsschrauben (1) ausschrauben und die Seitenpaneele abnehmen (beim Wiedereinbau darauf achten, die Buchsen (2) und vorn das Abstandsstück (3) unter dem linken Paneel wieder zu positionieren).

Remoción de los paneles laterales

Desenroscar los dos tornillos (1) de fijación y retirar los paneles laterales (acordarse de, en el remontaje, colocar de nuevo los casquillos (2) y en la parte delantera el distanciador (3) debajo del panel izquierdo).

Stacco telaietto posteriore, parafango posteriore e filtro aria

Staccare la connessione (A) tra cablaggio principale e fanale posteriore.

Rimuovere il raccordo di aspirazione (B) dal motore. Togliere la vite superiore (9), la vite inferiore (4), la molla del silenziatore di scarico ed estrarre il telaietto posteriore in lega leggera (5) completo di scatola filtro, silenziatore di scarico e parafango posteriore (il fanalino posteriore rimarrà fissato al parafango). Svitare le quattro viti (6) di fissaggio e rimuovere il parafango posteriore unitamente alle bussole (7). Togliere le tre viti (8) e rimuovere la scatola filtro.

Removal of rear frame, mudguard and air filter

Remove the connection (A) between the main wiring harness and the rear light.

Remove the suction union (B) from the engine.

Remove the upper screw (9), the lower screw (4), the exhaust silencer spring, the light alloy rear frame (5) with the filter box, the exhaust muffler, and the rear mudguard (the rear light remains fastened to the mudguard).

Loosen the four screws (6) and remove the rear mudguard with the intermediate bushes (7).

Remove the three screws (8) and the filter box.

Démontage cadre et pare-boue arrière et filtre à air

Oter la connexion (A) entre le câblage principal et le feu arrière.

Oter le raccord (B) de suction du moteur.

Oter la vis supérieure (9), la vis inférieure (4), le ressort du tujau d'échappement, le cadre arrière en alliage léger (5) avec la boîte à filtre, le silencieux d'échappement et le pare-boue arrière (le feu arrière reste fixé au pare-boue).

Desserrer les quatre vis (6) et ôter le pare-boue arrière avec les, douilles intermédiaires (7).

Oter les trois vis (8) et la boîte à filtre.

Ausbau des hinteren Fahrgestells, des hinteren Kotflügels und des Luftfilters

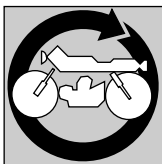
Die Anschlüsse (A) zwischen Hauptverkabelung und hinterem Scheinwerfer abnehmen).

Den Sauganschluß (B) vom Motor entfernen. Die obere Schraube (9), die untere Schraube (4), die Auspuffrohre Feder abnehmen und den hinteren Leichtmetall-Rahmen zusammen (5) mit Filterschachtel, Schalldämpfer und hinterem Schutzblech abziehen (die hintere Leuchte bleibt auf dem Schutzblech befestigt). Die vier Befestigungsschrauben (6) lösen und das hintere Schutzblech zusammen mit den Zwischenbuchsen (7) abnehmen. Die drei Schrauben (8) abnehmen und die Filterschachtel entfernen.

Remoción del bastidor trasero, el guardabarros y el filtro del aire

Desconectar la conexión (A) entre cableado principal y faro trasero.

Retirar el rãcor de aspiración (B) del motor. Retirar el tornillo superior (9), el tornillo inferiores (4), el muelle del silenciador de escape y retirar el bastidor trasero en aleación ligera (5) completo de caja de filtro, silenciador de escape y guardabarros trasero (el faro trasero quedará fijado al guardabarros). Desenroscar los quatro tornillos (6) de fijación y retirar el guardabarros trasero junto con los casquillos intermedios (7). Retirar los tres tornillos (8) y retirar la caja de filtro.



**OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPERATIONS GENERALES
ALLGEMEINE OPERATIONEN
OPERACIONES GENERALES**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Stacco silenziatore e tubi di scarico

Togliere le viti (1) e rimuovere il silenziatore dal telaio posteriore. Rimuovere la protezione (2), le molle (3), ed i tubi di scarico.

Remove the muffler and the exhaust pipes

Remove screws (1) and the muffler from the rear frame. Remove protection (2), spring (3), and the exhaust pipes.

Oter le silencieux et les tuyaux d'échappement

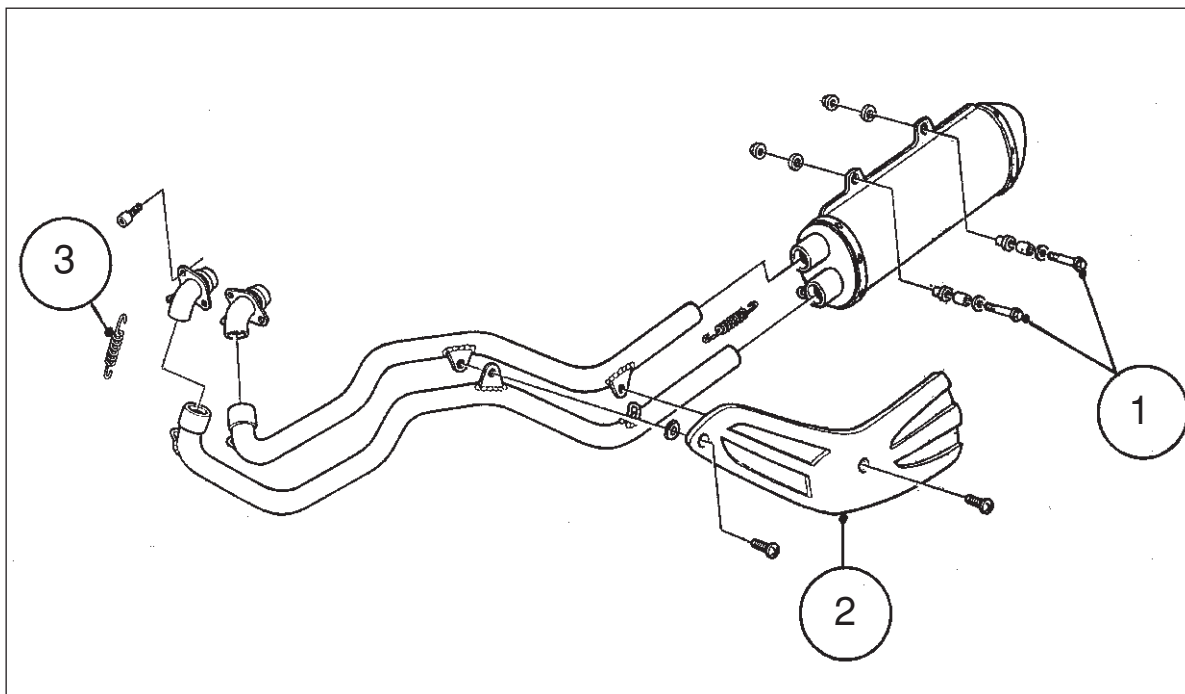
Oter les vis (1) et le silencieux du cadre arrière. Oter la protection (2), le ressort (3), et les tuyaux d'échappement.

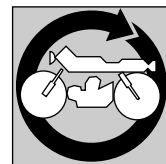
Schalldämpfer und Auspuffrohre abnehmen

Die Schrauben (1) abnehmen und den Schalldämpfer vom hinteren Rahmen entfernen. Den Schutz (2), die Federn (3), und die Auspuffrohre abnehmen.

Desenganche del silenciador y del tubo de escape

Retirar los tornillos (1) y retirar el silenciador del bastidor trasero. Retirar la protección (2), el muelle (3), y los tubos de escape.





Stacco serbatoio e convogliatori

Rimuovere il tubetto di sfiato (1) dal traversino sul manubrio. Posizionare il rubinetto carburante (2) sulla posizione OFF ed allentare la fascetta (3) sulla tubazione di collegamento al carburatore; sfilare detta tubazione dal rubinetto. Togliere le viti (4) che fissano i convogliatori (A) al serbatoio e recuperare le rispettive bussole; rimuovere i convogliatori, le viti (5) che fissano gli spoiler (B) ai radiatori recuperando anche in questo caso le rispettive bussole. Togliere gli spoiler, le viti (6), (7) ed il serbatoio.

Removal of tank and conveyors

Remove vent pipe (1) from handlebar. Set the fuel cock on OFF position and loosen clamp (3) on the carburettor connecting pipe. Remove the pipe from the cock. Loosen the screws (4) which fix conveyors (A) to radiators (recover the bushes under the screws), remove conveyors, screws (5) which fix spoilers (B) to radiators (recover the bushes under the screws). Remove spoilers, screws (6), (7) and fuel tank.

Démontage réservoir et convoyeurs

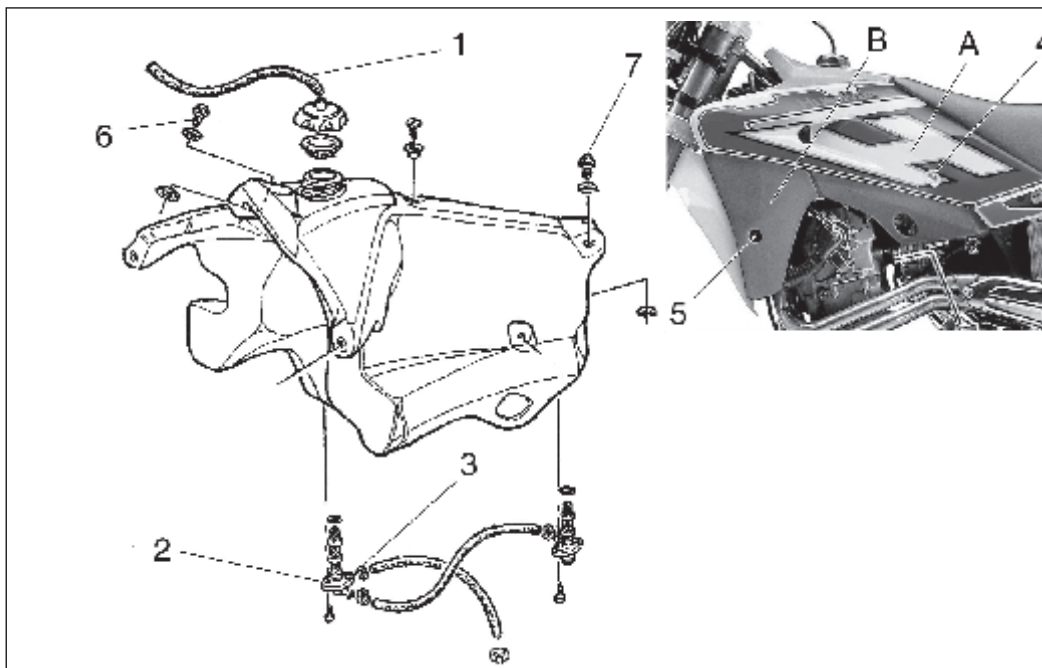
Oter le tuyau (1) d'évent du guidon. Placer le robinet carburant sur la position OFF et desserrer le collier (3) sur la tuyauterie du carburateur. Oter la tuyauterie du robinet. Oter les vis (4) fixant les convoyeurs (A) aux radiateurs (recouvrir les douilles situées au-dessous des vis), oter les convoyeurs, les vis (5) fixant les spoilers (B) aux radiateurs (recouvrir les douilles situées au-dessous des vis). Oter les spoilers, les vis (6), (7) et le réservoir.

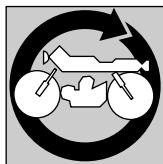
Ausbau der Kraftstoffbehälter und Leitblechen

Das Entlüftungsrohr (1) vom Steg auf dem Lenker abnehmen. Den Treibstoffhahn (2) auf die Position OFF stellen und die Schelle (3) auf der Verbindungsleitung zum Vergaser lockern; den Hahn von der Verbindungsleitung abziehen. Die Schrauben (4), welche die Förderer (A) am Tank befestigen, ausschrauben und die entsprechenden Buchsen sicherstellen; die Förderer und die Schrauben (5), welche die Spoiler (B) an den Kühlern befestigen, abnehmen, auch in diesem Falle die entsprechenden Buchsen sicherstellen. Die Spoiler, die Schrauben (6), (7) und den Tank entnehmen.

Remoción del depósito y los conductores

Remueva el tubito de purga (1) del travesaño en el manillar. Colocar el grifo del carburante en la posición OFF y aflojar la abrazadera (3) en la tubería de enlace al carburador; desensartar dicha tubería del grifo. Saque los tornillos (4) que fijan los conductores (A) al depósito (recuperar los casquillos ubicados bajo los tornillos), retirar los conductores, los tornillos (5) que fijan los spoilers (B) a los radiadores (recuperar los casquillos ubicados bajo los tornillos). Retirar los spoilers, los tornillos (6), (7) y el depósito.





**OPERAZIONI GENERALI
GENERAL OPERATIONS
OPERATIONS GENERALES
ALLGEMEINE OPERATIONEN
OPERACIONES GENERALES**

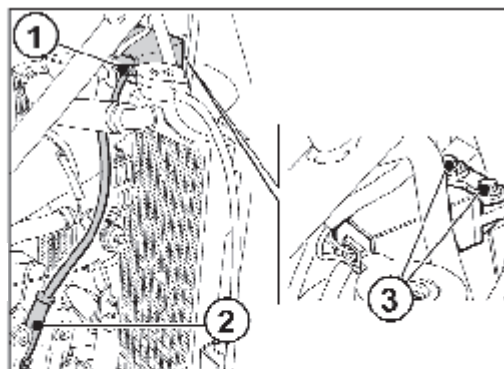
<http://husqy.forumsactifs.com>

Stacco trasduttore digitale, regolatore di tensione, cavo frizione

viti (3) e togliere il trasduttore dal telaio.
Rimuovere la connessione del regolatore dall'impianto cavi, la vite (4) ed il regolatore dal telaio.
Allentare il registro (5) sul manubrio. Rimuovere la parte terminale del cavo frizione dalla leva sul lato destro del basamento.

Removal of digital E.C.U., voltage regulator and clutch cable

Remove of coil, regulator and clutch cable. Remove four connections (1) and spark plug cap (2). Loosen the two screws (3) and the digital power unit from the frame. Remove the regulator connection from the wiring harness, the screw (4) and the regulator from the frame.
Loosen register (5) on handlebar. Remove clutch cable terminal from lever set on the right side of base.



- | | |
|------------------------------------|--|
| 1. Connettore | 1. Verbinder |
| 2. Cappuccio candela | 2. Zündkerzenstecker |
| 3. Vite fiss. trasduttore digitale | 3. Befestigungsschraube der Digitale Einheit |

Démontage du distributeur digital, régulateur de tension et câble d'embrayage

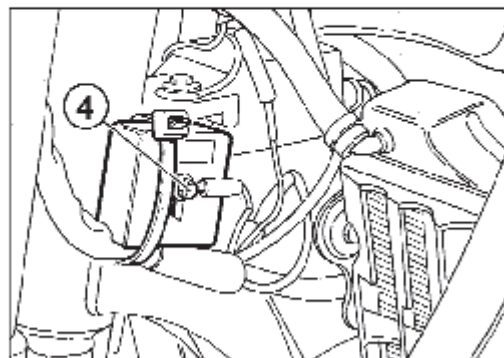
Oter les quatre connexions (1) et le capuchon (2) de la bougie. Desserrer les deux vis (3) et ôter le distributeur digital du cadre.
Démonter la connexion du régulateur du câblage, la vis (4) et le régulateur du câblage aussi.
Desserrer la vanne (5) sur le guidon. Oter le terminal du câble d'embrayage du levier sur le côté droit du carter.

- | | |
|--------------------------------|---|
| 1. Connector | 1. Conector |
| 2. Spark plug cap | 2. Capuchón bujía |
| 3. Digital E.C.U. fixing screw | 3. Tornillo fijación centralita digital |

- | |
|---|
| 1. Connecteur |
| 2. Capuchon de bougie |
| 3. Vis de fixation distributeur digital |

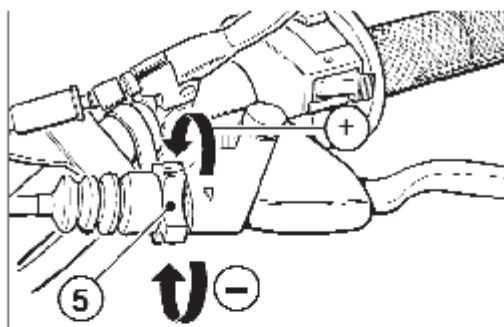
Digitale Einheit abnehmen, des Reglers Spannung des Seilzugs für Kupplung

Die vier Verbindungen (1) und den Stecker (2) von der Kerze wegnehmen. Die beiden Schrauben (3) ausschrauben und die digitale Einheit vom Rahmen abnehmen.
Die Verbindung des Reglers von den Seilzügen, die Schraube (4) und den Regler vom Fahrgestell abnehmen.
Die Einstell (5) auf dem Lenker lockern. Den Endteil des Seilzugs für Kupplung vom Hebel auf der rechten Seite des Kurbelgehäuses entfernen.



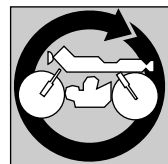
Remoción de la centralita digital, regulador tensión cable embrague

Remueva las cuatro conexiones (1) y el capuchón (2) de la bujía.
Desenroscar los dos tornillos (3) y retirar la centralita digital del bastidor.
Remueva la conexión del regulador de la instalación de los cables, el tornillo (4) y el regulador del bastidor.
Afloje el ajuste (5) en el manillar. Quite la parte terminal del cable del embrague de la palanca en la parte derecha de la bancada.



- | |
|-------------------------------------|
| 4. Vite fiss. regolatore |
| 4. Regulator fixing screw |
| 4. Vis de fixation régulateur |
| 4. Befestigungsschraube des Reglers |
| 4. Tornillo fijación regulador |

- | |
|-------------------------------|
| 5. Registro frizione |
| 5. Clutch adjuster |
| 5. Vis de réglage embrayage |
| 5. Stellschraube für Kupplung |
| 5. Gruppo regulacion embrague |



Stacco catena di trasmissione secondaria e motore

Prima di togliere il motore è necessario scaricare il refrigerante e l'olio come descritto alle pagine D.14 e D.10.

Togliere il carburatore dal manicotto di aspirazione sulla testa cilindro e liberare la vaschetta recupero vapori basamento dalla fascetta sul telaio.

Togliere le cinque viti di fissaggio e rimuovere il corpo pompa acqua (1); scollegare il manicotto (2).

Rimuovere, sul lato destro del motore, le viti (3), la tubazione (7), le viti (4), il raccordo (8) ed i filtri (5) e (6).

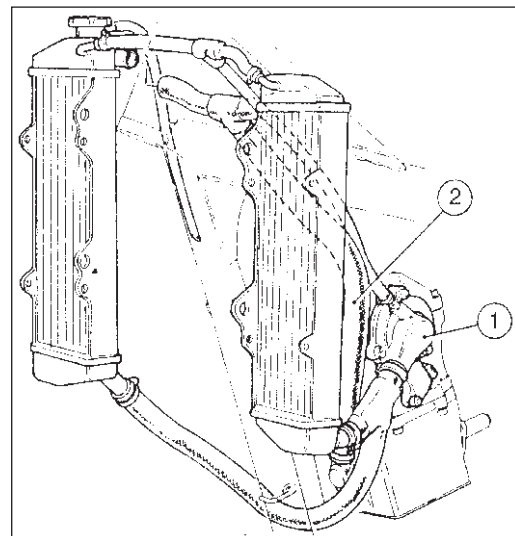
Rimuovere le viti anteriori di fissaggio del motore (contraddistinte dalle frecce).

Rimuovere le viti che fissano il coperchio protezione pignone motore (contraddistinte dalle frecce) ed il coperchio stesso (non è necessario rimuovere il pedale del freno).

Togliere l'anello elastico e rimuovere il pignone unitamente alla catena.

Rimuovere il perno forcellone ed il motore dal telaio.

Posizionare il motore su un cavalletto rotativo.



Removal of secondary drive chain and engine

Before removing the engine, drain the cooling fluid and the oil as shown on pages D.14 and D.10.

Remove the carburettor from the suction coupling pipe set on the cylinder head and remove the engine block vapour basin from the clamp on the frame.

Remove the five fixing screws and the water pump (1) body too. Disconnect coupling pipe (2).

Remove screws (3), piping (7), screws (4), union (8) and filters (5) and (6), placed on the right side of the engine.

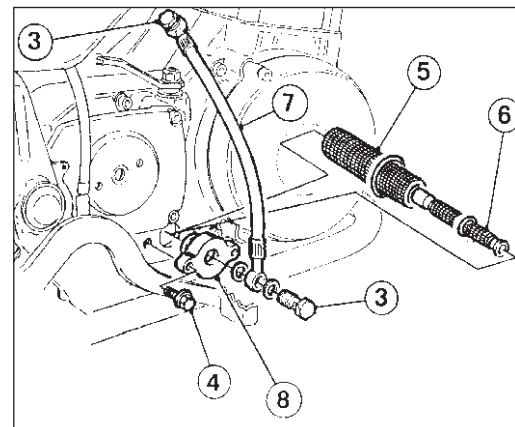
Removal of secondary drive chain and engine (marked with the arrows).

Remove engine fixing front screws (marked with the arrows do not remove the brakepedal).

Remove circlip, sprocket and chain.

Remove swing arm pivot and detach engine from frame.

Set engine on a rotating stand.



Démontage transmission secondaire et moteur

Avant d'ôter le moteur, il faudra vider le réfrigérant et l'huile en suivant les descriptions aux pages D.14 et D.10.

Oter le carburateur du manchon de suction sur la tête cylindre et le collier serre-cuve de récupération des vapeurs à la base du cadre.

Oter les vis de fixation et le corps pompe à eau (1). Détacher le manchon (2).

Oter les vis (3), la tuyauterie (7), les vis (4), l'embout (8) et les filtres (5) et (6), situés sur le côté droit du moteur.

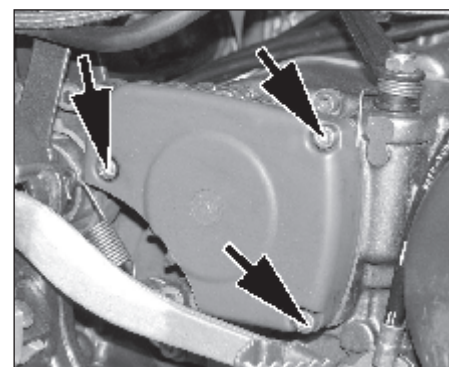
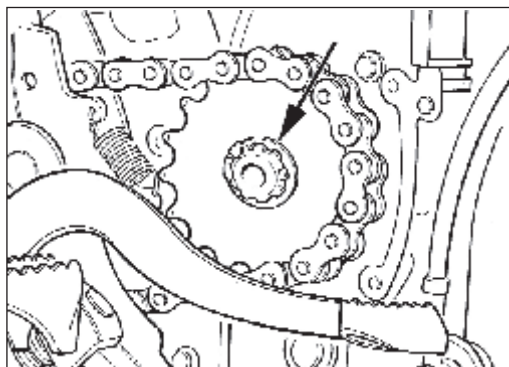
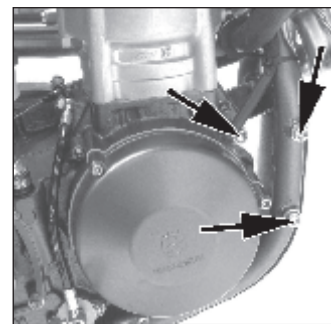
Oter les vis avant de fixation moteur (marquées par les flèches).

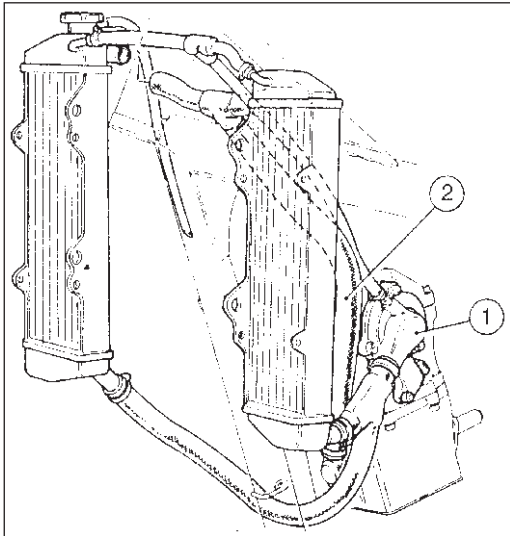
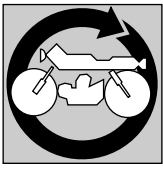
Desserrer les cinq vis de fixation couvercle pignon moteur (marquées par les flèches) et oter le couvercle (il n'est pas nécessaire d'ôter la pédale du frein).

Enlever l'anneau ressort, le pignon et la chaîne.

Enlever le pivot fourche et le moteur.

Placer le moteur sur un tréteau roulant.





Ausbau der Vorgelegekette und des Motors

Vor Herausnehmen des Motors, Kühlmittel und Öl wie auf Seiten D.15 und D.11 beschrieben abfließen lassen.

Den Vergaser von der Ansaugmuffe am Zylinderkopf abnehmen und die Schelle von der Dampfsammelwanne für den Motorblock entfernen.

Die fünf Befestigungsschrauben herausnehmen und den Wasserpumpenkörper entfernen (1) ; die Muffe (2) lösen.

Auf der rechten Seite des Motors die Schrauben (3), die Rohrleitung (7), die Schrauben (4), das Anschlußstück (8) und die Filter (5) und (6) abnehmen.

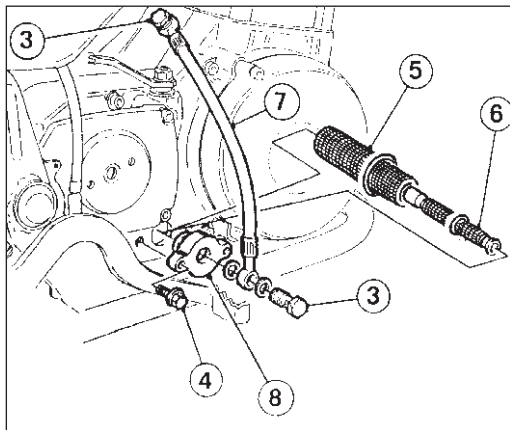
Die vorderen Befestigungsschrauben des Motors abnehmen (durch die Pfeile markiert).

Die Schrauben abnehmen (durch die Pfeile markiert), die den Deckel für den Schutz des Motorritzels und den Deckel selbst befestigen (Der Bremspedal braucht nicht demontiert zu werden).

Sprengring abnehmen und Ritzel und Kette entfernen.

Gabelzapfen und Motor vom Fahrgestell entfernen.

Motor auf einen rotierenden Montagebock stellen.



Remoción de la cadena de transmisión secundaria y motor

Antes de sacar el motor hay que descargar el refrigerante y el aceite como se describe en las páginas D.15 y D.11.

Saque el carburador del manguito de aspiración en la culata del cilindro y libere la cubeta de recuperación de los vapores bancada del collarín en el bastidor.

Saque los cinco tornillos de fijación y remueva el cuerpo de la bomba de agua (1) ; desconecte el manguito (2).

Quitar, en el lado derecho del motor, los tornillos (3), la tubería (7), los tornillos (4), la unión (8) y los filtros (5) y (6).

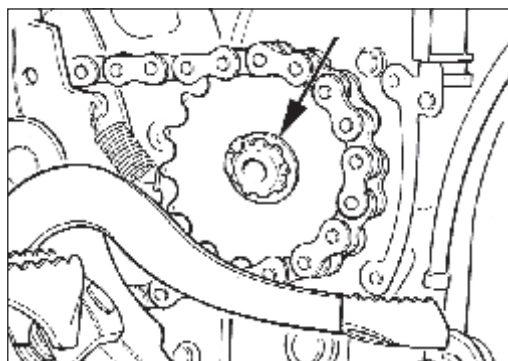
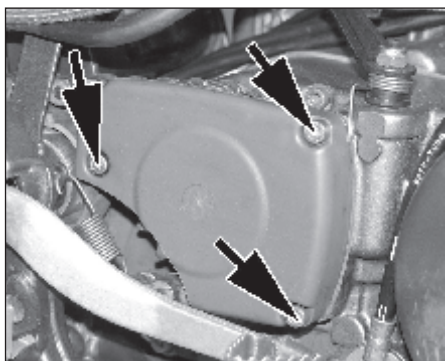
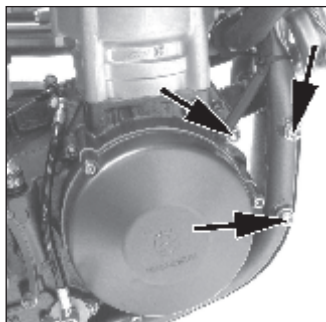
Remueva los tornillos delanteros de fijación del motor (marcadas con las flechas).

Remueva los tornillos (marcadas con las flechas) que fijan la tapa de protección del piñón motor y dicha tapa (no es necesario remover el pedal del freno).

Saque el anillo elástico y remueva el piñón junto con la cadena.

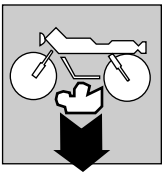
Saque el perno de la horquilla y el motor del bastidor.

Posicione el motor sobre un caballete rotatorio.



**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

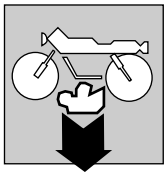
<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

F





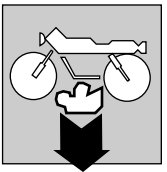
SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY

<http://husqy.forumsactifs.com>

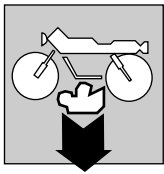
Smontaggio corpo pompa acqua	F. 4	Disassembly of water pump housing	F. 4
Smontaggio coperchio testa cilindro	F. 5	Disassembly of cylinder-head cover	F. 5
Smontaggio testa cilindro	F. 6	Disassembly of cylinder head	F. 6
Smontaggio valvole	F. 8	Disassembly of valves	F. 8
Smontaggio cilindro	F. 9	Disassembly of cylinder	F. 9
Smontaggio pistone	F. 9	Disassembly of piston	F. 9
Smontaggio coperchio trasmissione completo	F.10	Disassembly of transmission cover unit	F.10
Smontaggio leva cambio.....	F.10	Disassembly of gear lever	F.10
Smontaggio gruppo avviamento	F.12	Disassembly of kick starter mechanism	F.12
Smontaggio frizione	F.13	Disassembly of clutch	F.13
Smontaggio ingranaggio trasmissione primaria	F.15	Disassembly of primary drive gear	F.15
Smontaggio pompa olio.....	F.15	Disassembly the oil pump	F.15
Smontaggio gruppo comando cambio	F.16	Disassembly of the gearshift mechanism	F.16
Smontaggio volano	F.16	Disassembly of flywheel	F.16
Smontaggio basamento	F.17	Disassembly of crankcase	F.17
Smontaggio perni forcelle e selettore cambio	F.19	Disassembly of gearshift shafts and gear selector	F.19
Smontaggio albero motore	F.21	Disassembly of crankshaft	F.21

**DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

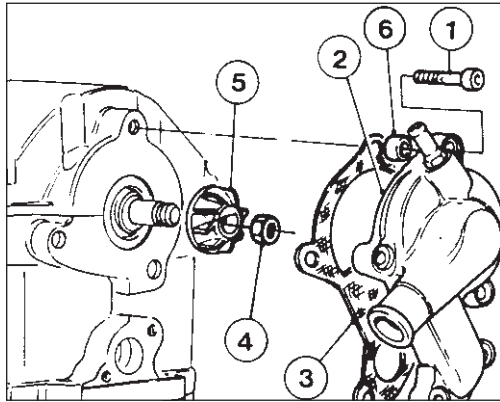


Démontage corps pompe à eau	F. 4	Abmontierung des Wasserpumpengehäuses	F. 4
Démontage du couvercle tête cylindre	F. 5	Abmontierung des Deckels des Zylinderkopfes	F. 5
Démontage tête cylindre	F. 6	Abmontierung des Zylinderkopfes	F. 6
Démontage des soupapes	F. 8	Abmontierung der Ventile	F. 8
Démontage le cylindre	F. 9	Abmontierung des Zylinders	F. 9
Démontage du piston	F. 9	Abmontierung des Kolbens	F. 9
Démontage du couvercle transmission	F.10	Abmontierung des Antriebsdeckels	F.10
Démontage du levier boîte des vitesses	F.10	Abmontierung des Getriebeschalthebels	F.10
Démontage du groupe démarreur	F.12	Abmontierung der Anlassgruppe	F.12
Démontage de l'embrayage	F.13	Abmontierung der Kupplung	F.13
Démontage du engranage transmission primaire	F.15	Abmontierung des Hauptantriebsrads	F.15
Démontage de la pompe à huile	F.15	Ölpumpen-Ausbau	F.15
Démontage du groupe commande boîte des vitesses	F.16	Abmontierung der Getriebegruppe	F.16
Démontage du volant	F.16	Abmontierung des Schwungrades	F.16
Démontage du carter	F.17	Abmontierung des Kurbelgehäuses	F.17
Démontage des pivots des fourches et sélecteur boîte de vitesse	F.19	Abmontierung der Getriebegabelzapfen und des Getriebewählers	F.19
Démontage de l'arbre moteur	F.21	Abmontierung der Antriebswelle	F.21
Desmontaje cuerpo bomba agua	F. 4		
Desmontaje tapa culata	F. 5		
Desmontaje culata	F. 6		
Desmontaje válvulas	F. 8		
Desmontaje cilindro	F. 9		
Desmontaje pistón	F. 9		
Desmontaje tapa transmisión completa	F.10		
Desmontaje palanca del cambio	F.10		
Desmontaje grupo arranque	F.12		
Desmontaje embrague	F.13		
Desmontaje engranaje transmisión primaria	F.15		
Desmontaje de la bomba de aceite	F.15		
Desmontaje grupo mando cambio	F.16		
Desmontaje del volante	F.16		
Desmontaje bancada	F.17		
Desmontaje pernos horquilla cambio y selector cambio	F.19		
Desmontaje del eje motor	F.21		



SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Togliere il coperchio carter destro e la candela.

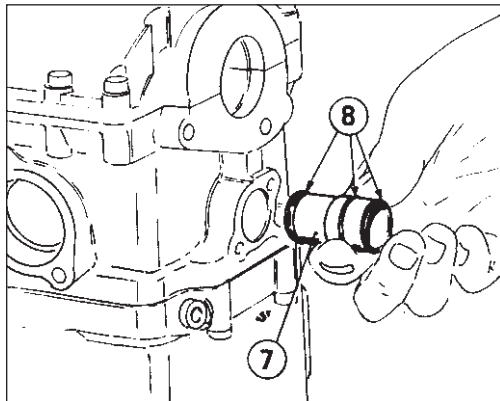
Smontaggio corpo pompa acqua

Togliere le cinque viti (1) che fissano il corpo pompa (2), le bussole (6) e rimuovere il corpo pompa unitamente alla guarnizione (3).
Togliere il dado (4) che fissa la girante (5). Togliere la girante.
Sfilare dal foro di mandata acqua il distanziale (7) con i tre anelli OR (8). Se l'operazione manuale risultasse difficoltosa, estrarre il distanziale agendo sulla scanalatura interna.

Remove right case cover and spark plug.

Disassembly of water pump housing

Remove the five screws (1) retaining the pump housing (2), the bushes (6) and lift it away with the gasket (3).
Remove the nut (4) from the pump impeller (5). Lift away the impeller.
Remove the spacer (7) with the "O" rings (8) from the water pump delivery hole. If necessary, use an iron wire piece with a bent end to remove the spacer. Remove spacer (7) and the three O.R. (8) from the water delivery hole. If difficulties arise when removing the spacer, work on the inside slot.



Démonter le couvercle du carter droit et la bougie.

Démontage corps pompe à eau

Oter les 5 vis (1) fixant le corps pompe (2) et les douilles (6), et ôter le corps pompe avec le joint (3).
Oter l'écrou (4) fixant le rotor (5). Démontez la couronne.
Par le trou de débit d'eau, ôtez l'entretoise (7) avec les trois bagues d'étanchéité (8). Appuyez sur la rainure située à l'intérieur si l'opération résulterait difficile.

Den rechten Kastendeckel und die Kerze abnehmen.

Abmontierung des Wasserpumpengehäuses

Die fünf Schrauben (1) herausnehmen, welche den Pumpenkörper (2) und die Buchsen (6) befestigen, und den Pumpenkörper mit der Dichtung (3) entfernen. Die Mutter (4) herausnehmen, die das Laufrad (5) befestigt. Das Laufrad entfernen.
Das Distanzstück (7) mit den drei O-Ringen (8) vom Wasserförderloch trennen. Wenn diese Arbeit per Hand schwierig durchzuführen ist, das Distanzstück herausnehmen, indem man auf die innere Rippe einwirkt.

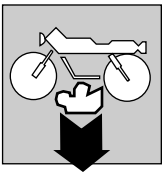
Saque la tapa del cárter derecho y la bujía.

Desmontaje cuerpo bomba agua

Saque los cinco tornillos (1) que fijan el cuerpo de la bomba (2), los manguitos (6) y remueva el cuerpo de la bomba juntamente con la guarnición (3).
Saque la tuerca (4) que fija el rotor (5). Quite el rotor.
Saque del orificio de suministro del agua, el separador (7) con los tres anillos OR (8). Si la operación manual resultara dificultosa, extraiga el separador actuando en la ranura interior.

**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Smontaggio coperchio testa cilindro

Togliere il coperchio dell'alternatore e posizionare il pistone al P.M.S. al termine della fase di compressione.
Allentare tutte le viti e rimuovere i due coperchi dei registri ed il coperchio testa cilindro.

Disassembly of cylinder-head cover

Remove the alternator cover and set the T.D.C. at the end of the compression phase. Take the piston to T.D.C. at the end of the compression phase.
Loosen all screws and remove the 2 adjusting covers and the cylinder head cover.

Démontage du couvercle tête cylindre

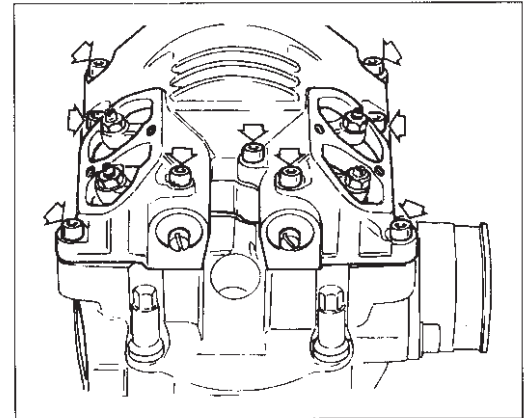
Oter le couvercle alternateur et placer le P.M.S. dans la correcte position à la fin de la phase de compression. Placer le piston au P.M.H. à la fin de la phase de compression. Desserrer toutes les vis et démonter les deux couvercles des registres et le couvercle tête cylindre aussi.

Abmontierung des Deckels des Zylinderkopfes

Den Deckel des Alternators abnehmen und den oberen Totpunkt am Druckphasenende positionieren. Am Ende der Druckphase den Kolben auf OT stellen. Alle Schrauben lockern und die zwei Deckel der Einstellung und den Deckel des Zylinderkopfes entfernen.

Desmontaje tapa culata

Quitar la tapa del alternador y colocar el P.M.S. al final de la fase de compresión. Posicione el pistón en el P.M.S. al final de la fase de compresión. Afloje todos los tornillos y remueva las dos tapas de los ajustes y latapa culata.



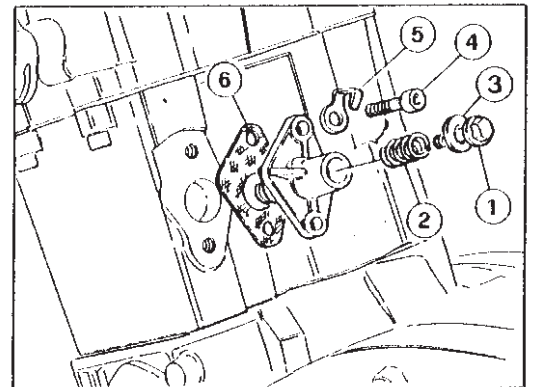
Rimuovere la vite ① del tendicatena, la rondella ③ e la molla ②. Togliere le due viti ④, la piastrina ⑤, la guarnizione ⑥ ed il tendicatena.

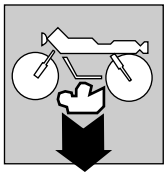
Remove the cam-chain tensioner bolt ①, the washer ③ and spring ②. Remove the two screws ④, plate ⑤, gasket ⑥ and cam-chain tensioner.

Démonter la vis ① du tendeur chaîne, l'entretoise et ③ et le ressort ②, les deux vis ④, la plaquette ⑤, le joint ⑥ et le tendeur de chaîne.

Die Schraube ① des Kettenspanners, die Federplatte ③ und die Feder ②, abnehmen. Die zwei Schrauben ④ das Plättchen ⑤, die Dichtung ⑥ und den Kettenspanner entfernen.

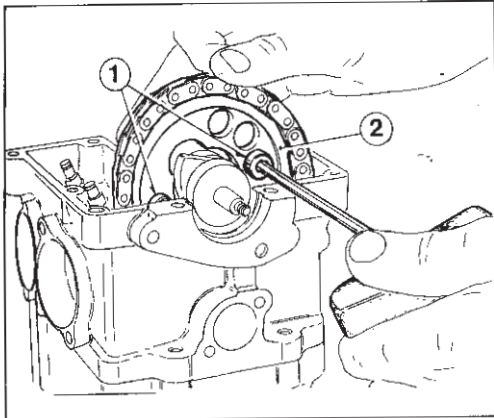
Remueva el tornillo ① del tensor de cadena, el arandela ③ y el resorte ②. Saque los dos tornillos ④, las placas, ⑤, la guarnición ⑥ y el tensor de cadena.





**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Smontaggio testa cilindro

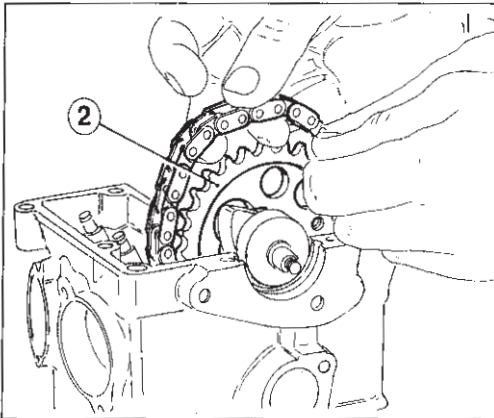
Rimuovere le due viti (1) che fissano l'ingranaggio (2) sull'albero a camme.
Per permettere lo scarrucolamento della catena, spostare l'ingranaggio verso l'esterno.
Togliere l'albero a camme recuperando la rosetta relativa.

Disassembly of cylinder head

Remove the two camshaft gear screws (1).
To remove the camchain, move the gear (2) outwards.
Remove the camshaft and recover the washer.

Démontage tête cylindre

Oter les deux vis (1) fixant l'engrenage (2) sur l'arbre à cames.
Afin de permettre le glissement de la chaîne, déplacer l'engrenage vers l'intérieur.
Oter l'arbre à cames en recouvrant la rondelle.



Zylinderkopfdemontage

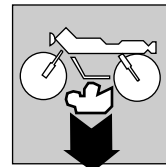
Die zwei Schrauben (1) herausnehmen, welche das Radpaar (2) auf der Nockenwelle befestigen.
Das Radpaar nach aussen schieben, um die Kette abfallen zu lassen.
Die Nockenwelle abziehen und die entsprechende Unterlegscheibe sicherstellen.

Desmontaje culata del cilindro

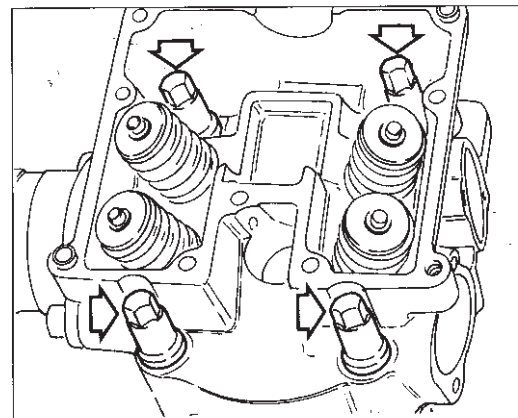
Remueva los dos tornillos (1) que fijan el engranaje (2) en el árbol de levas.
Para permitir el corrimiento de la cadena, desplace el engranaje hacia fuera.
Quitar el árbol de levas recuperando la arandela correspondiente.

**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

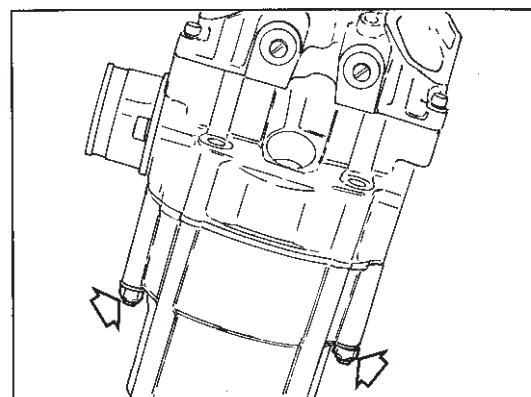
<http://husqy.forumsactifs.com>



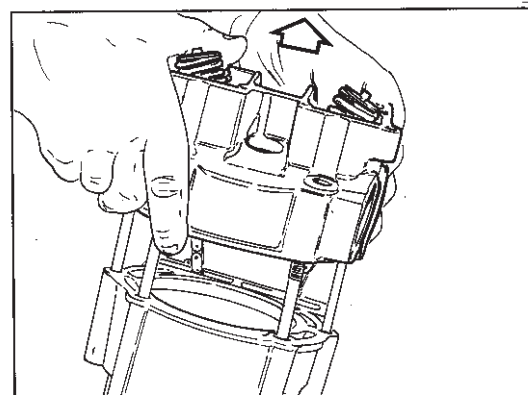
Rimuovere i quattro dadi della testa.
Remove the four headnuts.
Enlever les quatre écrous de la tête.
Die vier Muttern des Kopfes herausziehen.
Remueva las quatros tuercas de la culata.

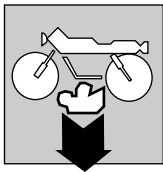


Togliere i due dadi sotto il cilindro e le due viti sul lato sinistro.
Remove the two nuts from under the cylinder and the two screws on L.H. side.
Enlever les deux écrous au dessous du cylindre et les deux vis sur le côté gauche.
Die zwei Muttern unter dem Zylinder und die zwei Schrauben auf der linken Seite herausziehen.
Saque las dos tuercas debajo del cilindro y los dos tornillos en la parte izquierda.



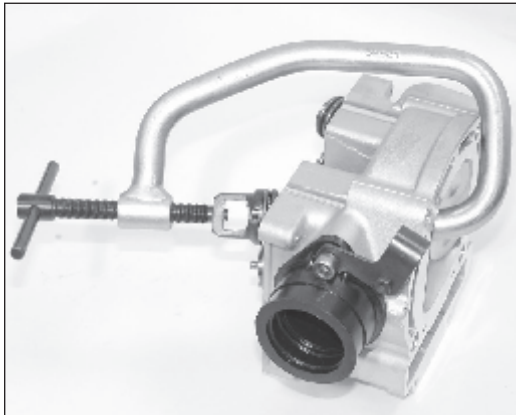
Estrarre la testa cilindro.
Lift off the cylinder head.
Enlever la tête cylindre.
Den Zylinderkopf herausnehmen.
Extraiga la culata del cilindro.





SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Smontaggio valvole

Usare l'attrezzo 1519792-01 per comprimere la molla ed il distanziale 1517484-01 per togliere le valvole. Fare attenzione a non danneggiare le superfici della guarnizione o la camera di scoppio della testa. Assicurarsi che l'attrezzo per comprimere la molla si trovi in posizione diritta, altrimenti lo stelo della valvola potrebbe piegarsi. Per evitare indebolimenti, non comprimere le molle delle valvole più del necessario. Contrassegnare tutte le parti in modo da poterle rimontare correttamente. Qualora i semiconi avessero provocato delle sbavature sugli steli delle valvole provvedere a rimuoverle prima di togliere le valvole.

Disassembly of valves

Use valve spring compressor 1519792-01 and spacer 1517484-01 to remove the valves. Be careful not to damage the gasket surfaces or the combustion chamber of the cylinder head. Make sure that the valve spring compressor always is straight. Otherwise the valve stem can be bent. To prevent loss of tension, don't compress the valve springs more than necessary. Mark all parts, so that they can be reassembled correctly. If the valve cotteners have made a burr on the valve stem, remove it before removing the valve.

Démontage des soupapes

Utiliser l'outil 1519792-01 pour comprimer le ressort et l'entretoise 1517484-01 pour enlever les soupapes. Veiller à ne pas endommager les surfaces du joint ou la chambre d'explosion de la tête. S'assurer que l'outil pour comprimer le ressort soit droit, car la soupape pourrait se plier. Afin d'éviter les affaiblissements, ne pas comprimer trop les ressort des soupapes. Marquer toutes les parties de façon à permettre un reassemblage correct. Lorsque les semi-cônes aient causés des ébarbages aux tiges des soupapes, avant d'enlever les soupapes, les ôter.

Abmontierung der Ventile

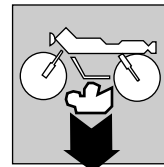
Werkzeug 1519792-01 benutzen, um die Feder zu drücken und das Distanzstück 151748-01, um die Ventile abzunehmen. Dabei sollen die Oberflächen der Dichtung oder die Brennkammer des Kopfes nicht beschädigt werden. Sich vergewissern, daß das Werkzeug für die Verdichtung der Feder aufrecht ist; sonst könnte sich die Ventilspindel biegen. Um Abschwächungen zu vermeiden, die Feder der Ventile nicht mehr als nötig drücken. Für einen richtigen Zusammenbau, ist es ratsam, alle Teile zu kennzeichnen. Im Falle, daß die Kegelstücke einige Entgräten auf den Spindeln der Ventile verursacht hätten, sollen die letzteren entfernt werden, bevor die Ventile zu entfernen.

Desmontaje válvulas

Use la herramienta 1519792-01 para comprimir el resorte y el separador 1517484-01 para sacar las válvulas. Trabaje con cuidado a fin de no dañar las superficies de la guarnición ni la cámara de explosión de la culata. Asegúrese de que la herramienta para comprimir el resorte se encuentre en posición recta, de lo contrario el vástago de la válvula se podría curvar. Para evitar aflojamientos no comprima los resortes de las válvulas más de lo necesario. Marque todas las partes a fin de poder montarlas nuevamente de manera correcta. En el caso de que los semiconos hubiesen provocado rebabas en los vástagos de las válvulas, provea a removerlas antes de sacar las válvulas.

**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Smontaggio cilindro

Rimuovere il cilindro.

Disassembly of cylinder

Lift off the cylinder.

Démontage le cylindre

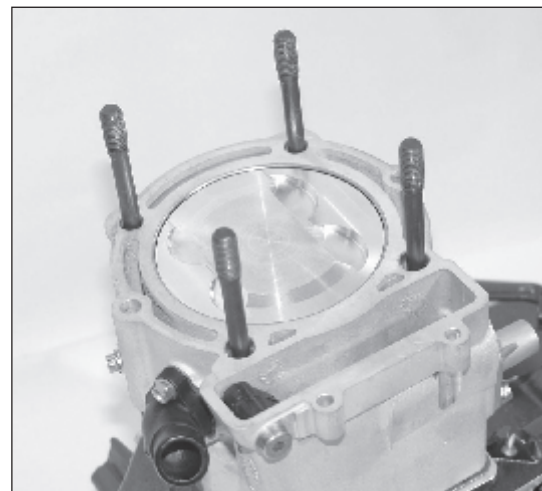
Retirer le cylindre.

Abmontierung des Zylinders

Den Zylinder entfernen.

Desmontaje cilindro

Remueva el cilindro.



Smontaggio pistone

Introdurre nell'apposita cava (A) sul pistone la lama di un cacciavite sottile, rimuovere gli anellini dello spinotto e lo spinotto. Rimuovere il pistone.

Disassembly of piston

Insert the screwdriver blade into slot (1) on the piston, and remove the pin rings and the pin. Remove the piston too.

Démontage du piston

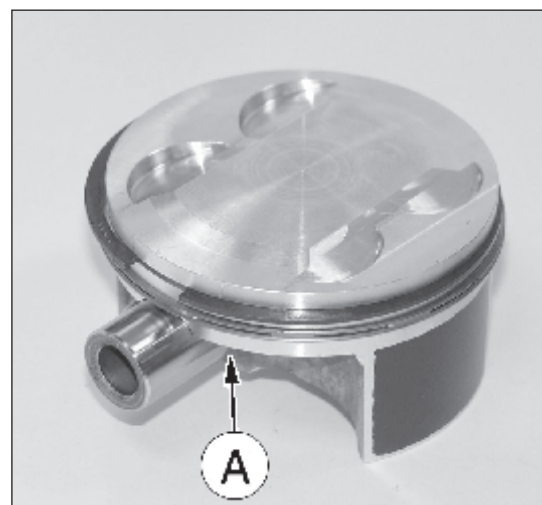
Insérer la lame d'un tournevis dans la rainure (1) sur le piston et ôter les bagues de l'axe du piston et le piston aussi.

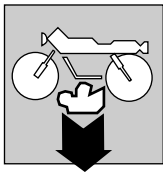
Abmontierung des Kolbens

In den dazu vorgesehenen Hohlraum (A) auf dem Kolben die Kante eines dünnen Schraubenziehrs einsetzen, die kleinen Bolzenringe und den Bolzen abnehmen. Den Kolben entnehmen.

Desmontaje pistón

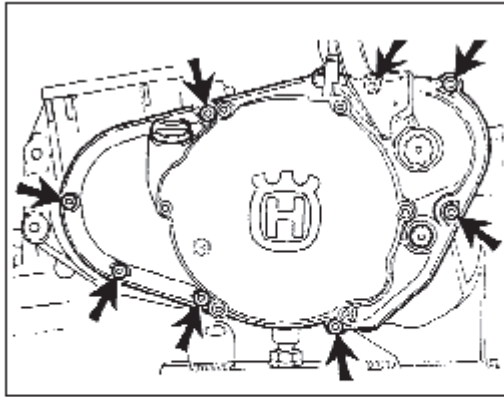
Introducir en el hueco (A) correspondiente en el pistón la hoja de un destornillador simple, retirar los aros pequeños del pasador de émbolo y el pasador. Remover el émbolo.





SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Smontaggio coperchio trasmissione completo

Coperchio trasmissione.

Togliere le otto viti che fissano il coperchio trasmissione e rimuovere quest'ultimo.



Non è necessario rimuovere il pedale di avviamento e la leva comando cambio. Non sbloccare il cuscinetto a rullini dell'albero avviamento.

Disassembly of transmission cover unit

Remove all screws (8 pcs.) holding the transmission cover. Lift it off.



It is not necessary to remove the kickstarter and the gear lever. Do not loose the needle bearing of the kickstart shaft!

Démontage du couvercle transmission

Couvercle transmission.

Enlever les huit vis de fixation du couvercle transmission et dégager ce dernier.



La pédale de démarrage et le levier de changement de vitesse ne doivent pas être enlevés. Ne pas débloquer le palier à rouleaux de l'arbre démarreur.

Abmontierung des Antriebsdeckels

Antriebsdeckel.

Die acht Schrauben abnehmen, die den Antriebsdeckel festmachen und diesen letzten entfernen.



Es ist nicht notwendig, den Kickstarter und den Schalthebel abzunchmen. Das Nadellager der Anlaufwelle nicht lösen.

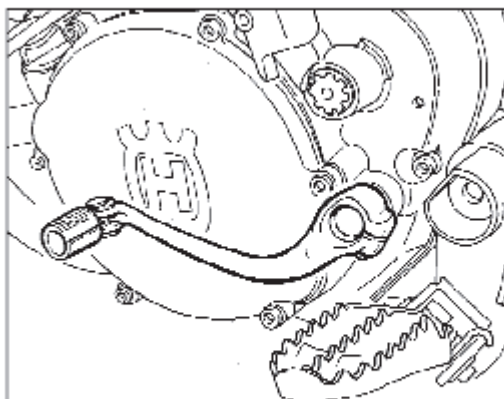
Desmontaje tapa transmisión completa

Tapa transmisión.

Saque los ocho tornillos que fijan la tapa de transmisión y remuévala.



No es necesario remover el pedal de arranque ni la palanca de mando del cambio. No desbloquee el cojinete de agujas del eje de arranque.



Smontaggio leva cambio

Per facilitare il rimontaggio, contrassegnare la posizione della leva cambio a mezzo di un riferimento sull'albero. Svitare la vite o togliere la leva.

Disassembly of gear lever

Make a mark on the shaft showing the position of the gear lever to make the reassembly easier. Loosen the screw and lift away the gear lever.

Démontage du levier boîte de vitesse

Afin de faciliter le démontage, marquer par un point de repère la position du levier de changement de vitesse. Desserrer la vis et enlever le levier.

Abmontierung des Getriebeschalthebels

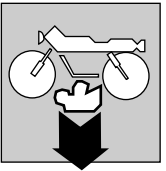
Um den Zusammenbau leichter zu machen, ist es ratsam, die Stellung des Getriebeschalthebels auf der Antriebswelle zu kennzeichnen. Die Schraube abziehen und den Hebel entfernen.

Desmontaje palanca del cambio

Para facilitar el montaje, marque la posición de la palanca del cambio por medio de una referencia en el eje. Destornille el tornillo y quite la palanca.

**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



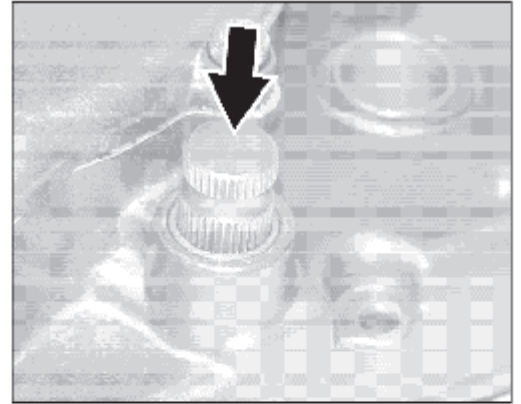
Spingere fuori l'albero della leva cambio usando un punzone ed un martello.

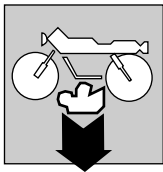
Push out the gear lever shaft with a drift and a hammer.

Pousser à l'extérieur l'arbre du levier de changement de vitesse en utilisant un poinçon et un marteau.

Die Schalthebelwelle mit einem Stempel und einem Hammer nach aussen schieben.

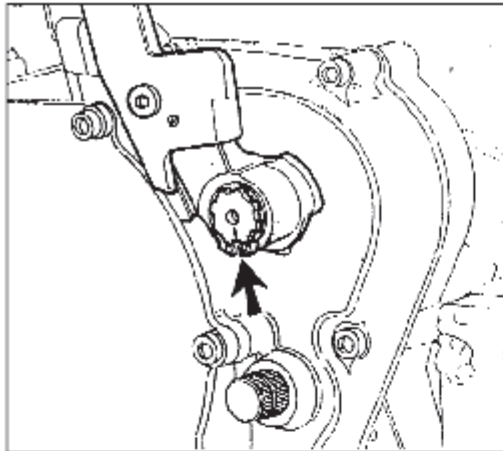
Empuje hacia afuera el eje de la palanca del cambio usando un punzón y un martillo.





SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Smontaggio gruppo avviamento

Rimuovere l'anello di fermo che fissa il pedale senza togliere quest'ultimo dall'albero. Per facilitare il rimontaggio, contrassegnare la posizione.

Disassembly of kick starter mechanism

Remove the circlip retaining the kickstarter but do not remove the pedal from the shaft. Mark its position to make the reassembly easier.

Démontage du groupe démarreur

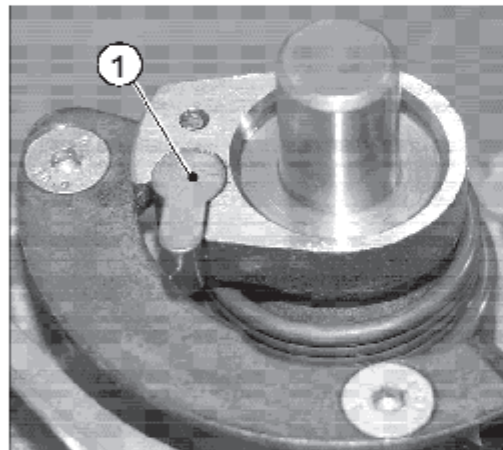
Enlever la bague d'arrêt qui fixe la pédale sans enlever la pédale de l'arbre. Pour faciliter le rassemblement, marquer la position.

Abmontierung der Anlassgruppe


Den Haltering abnehmen, der das Pedal befestigt, ohne das letztere von der Welle zu entfernen. Für einen leichteren Zusammenbau die Stellung kennzeichnen.

Desmontaje grupo arranque


Remueva el anillo de retención que fija el pedal sin sacar el pedal del eje. Para facilitar el montaje marque la posición.



Comprimere la molla di ritorno sul pedale di avviamento usando, se necessario, un cacciavite. Rimuovere il pedale avviamento. Spingere con cautela l'albero verso l'interno per liberare il saltarello (1). Recuperare la molla (2) di ritorno.

 **Fare attenzione a non perdere il saltarello e la sua molla. Togliere l'albero di avviamento e la molla di ritorno.**


Compress the return spring on the starter pedal if necessary by prying with a screwdriver. Remove starter pedal. Carefully push the shaft inwards to get the kickstarter pawl free from its notch (1). Retrieve the return spring (2).

 **Be careful not to lose the pawl and its spring. Lift away the kickstarter shaft and the return spring.**

Comprimer le ressort de rappel sur la pédale de démarrage en utilisant un tournevis. Enlever la pédale de démarrage et pousser avec précaution l'arbre vers l'intérieur pour libérer la sauterelle (1). Récupérer le ressort (2) de rappel.

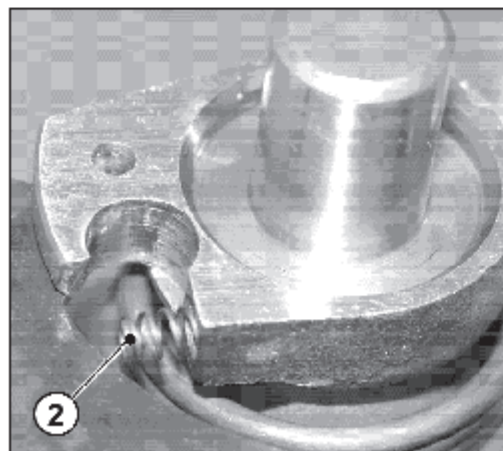
 **Veiller à ne pas perdre la sauterelle et le ressort. Enlever l'arbre démarreur et le ressort de rappel.**

Die Rückzugsfeder des Kickstarters drücken; wenn nötig, einen Schraubzieher verwenden. Den Kickstarter entfernen und die Welle nach innen sorgfältig schieben, um den Sperrnocken (1) freizumachen. Die Rückzugsfeder (2) zurücknehmen.

 **Geben Sie darauf acht, Sperrnocken und Feder nicht zu verlieren. Kickstarter und Rückzugsfeder entfernen.**

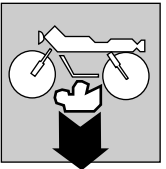
Comprima el resorte antagonista sobre el pedal de arranque usando, si fuera necesario, un destornillador. Remueva el pedal de arranque. Empuje con cuidado el eje hacia adentro para hacer salir el trinquete (1). Recupere el resorte (2) antagonista.

 **No pierda el trinquete y su resorte. Saque el eje de arranque y el resorte antagonista.**



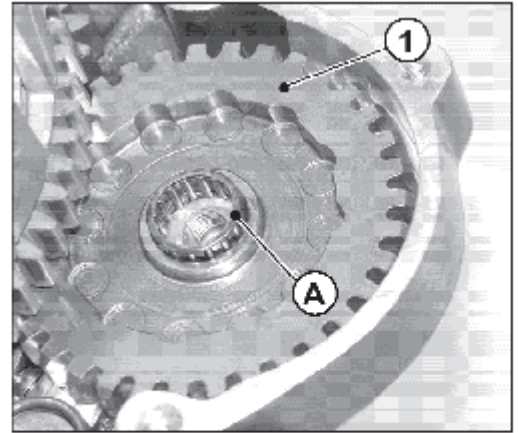
**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Smontaggio frizione

Togliere l'ingranaggio (1) dell'avviamento ed il cuscinetto a rullini (A) a meno che non sia già stato rimosso con il coperchio.
Interporre tra i denti della trasmissione primaria uno spessore in alluminio (in modo da impedirne la rotazione) e con una chiave a brugola da 5 mm svitare le sei viti (2) di tenuta delle molle frizione.
Rimuovere gli scodellini (3), le molle (4), il piatto spingidischi (5) completo di cuscinetto ed il pacco dei dischi (6). Recuperare dall'interno dell'albero primario cambio il piattello di spinta, l'asta e la sfera.

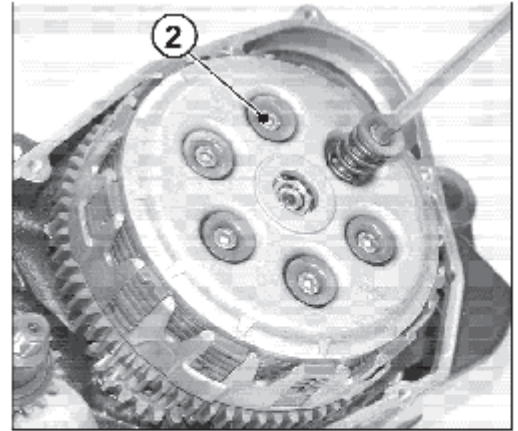


Disassembly of clutch

Unless previously removed with cover, remove starter gear (1) and needle bearing (A) too.
Set an aluminium bar among primary transmission teeth in order to prevent its rotation and, using a 5 mm allen wrench, loosen the six screws (2) that fasten clutch springs. Remove cups (3), springs (4), pressure plate (5) complete with bearing and disc pack (6). From primary shaft gearbox, recover rod, ball and pressure plate.

Demontage de l'embrayage

S'il n'a pas été enlevé avec le couvercle, enlever l'engrenage de démarrage (1) et le palier à rouleaux (A). Placer entre les dents de la transmission primaire une barre en aluminium afin de prévenir sa rotation et au moyen d'une clé à douille de 5 mm, desserrer les six vis (2) de fixation des ressorts d'embrayage. Enlever les cuvettes (3), les ressorts (4), le plaque (5) complète de roulement et le groupe des disques (6). Récupérer le plateau de pression, la tige et la balle, se trouvant à l'intérieur de l'arbre primaire du changement des vitesses.

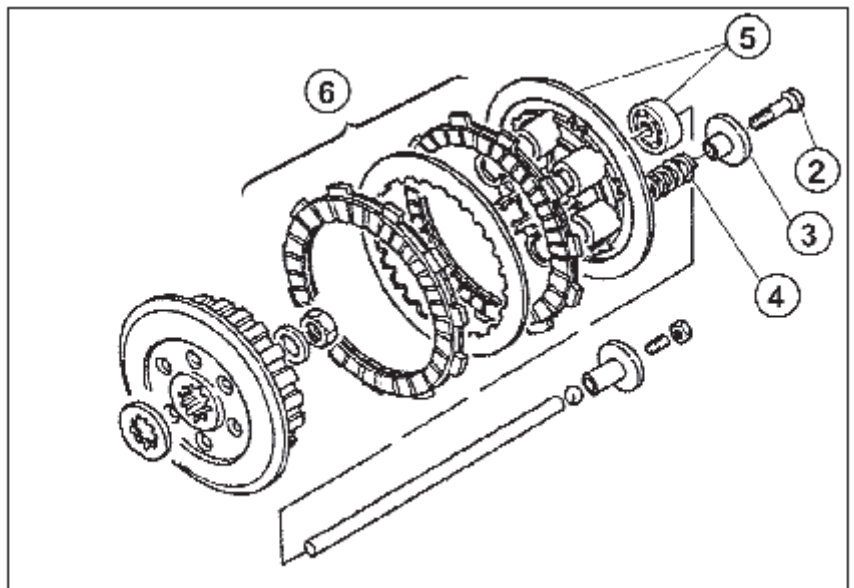


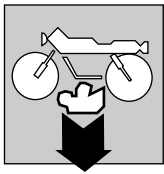
Ahmontierung der Kupplung

Den Kickstarter (1) und das Nadellager (A) entfernen, wenn er nicht mit dem Deckel schon abgenommen worden ist.
Zwischen die Zähne des Primärtriebes eine Unterlage aus Aluminium legen (um die Rotation zu verhindern) und mit einem 5 mm Sechskantschlüssel die sechs Halteschrauben (2) der Kupplungsfedern losschrauben. Die Teller (3), die Federn (4), den Scheibenstossteller (5) mit Lager und das Scheibenpaket (6) entfernen. Aus dem Innern der Antriebswelle den Schubteller, den Stab und die Kugel holen.

Desmontaje embrague

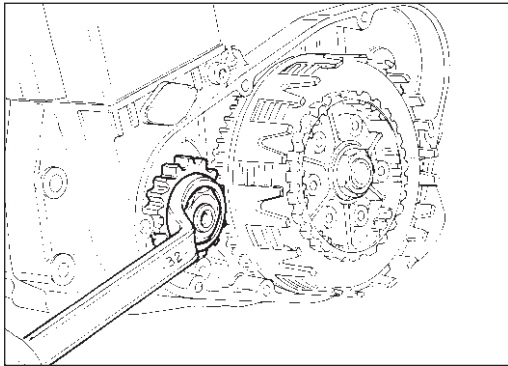
Saque el engranaje del arranque (1) y el cojinete de agujas (A) a menos que no se haya sacado ya junto con la tapa.
Introduzca entre los dientes de la transmisión primaria un espesor de aluminio (de manera que impida la rotación) y con una llave hexagonal de 5 mm, destornille los seis tornillos (2) de fijado de los resortes embrague. Remueva las cubetas (3), los resortes (4), el disco empuja-discos (5) con el cojinete y el grupo de discos (6). Recupere, dentro del eje primario, el disco de empuje, la varilla y la bola.





**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Interporre tra i denti della trasmissione primaria uno spessore in alluminio e con una chiave esagonale da 32 mm svitare il dado di tenuta dell'ingranaggio sull'albero motore.
Estrarre l'ingranaggio con l'attrezzo 1519805-01.

Set an aluminium bar among primary drive teeth and by using a 32 mm. setscrew wrench, loosen gear fixing nut of driving shaft.
Remove gear by tool N. 1519805-01.

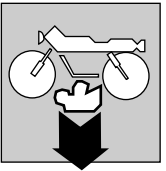
Placer une barre en aluminium entre les dents de la transmission primaire et au moyen d'une clé de 32 mm., desserrer l'écrou de fixation de l'engrenage sur l'arbre moteur.
Enlever l'engrenage avec l'outil N. 1519805-01.

Zwischen die Zähne des Primärtriebes eine Unterlage aus Aluminium legen und mit einem 32 mm-Inbußschlüssel die Haltemutter des Triebwellenzahnrades losschrauben. Zahnrad mit Werkzeug 1519805-01 herausnehmen.

Introduzca entre los dientes de la transmisión primaria un espesor de aluminio y con una llave hexagonal de 32 mm destornille la tuerca de estanqueidad del engranaje del eje motor.
Extraiga el engranaje utilizando la herramienta 1519805-01.

**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

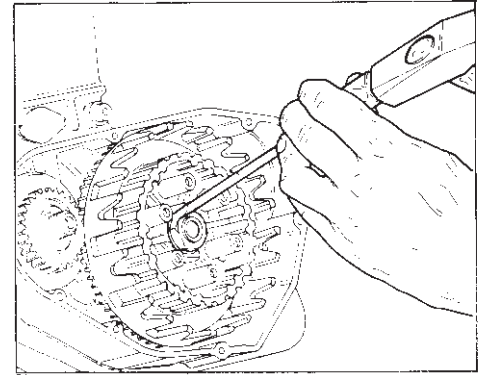


Smontaggio ingranaggio trasmissione primaria

Agire sulla rondella di sicurezza abbassando i bordi ribaditi sul dado di serraggio del mozzo portadischi.
Utilizzando l'attrezzo cod. **8000 79015**, con il quale si manterrà fermo il tamburo frizione, e con chiave da 27 mm svitare il dado di tenuta tamburo frizione sull'albero primario cambio.
Sfilare il tamburo frizione, il distanziale, la campana, il distanziale e la rondella di rasamento.

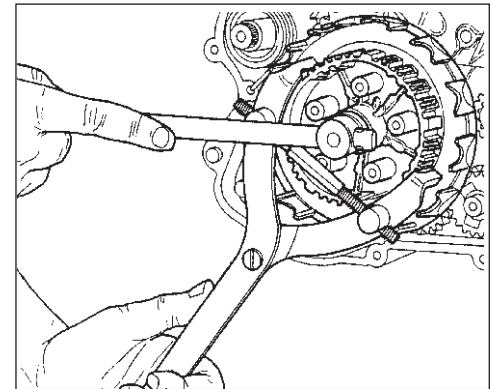
Disassembly of primary drive gear

Lower the tab washer rims on the disc hub fixing nut.
By using code **8000 79015** tool for clamping the clutch drum and a 27 mm. wrench, loosen clutch drum nut of gearbox primary shaft.
Remove clutch drum, spacer, clutch housing, spacer and shim washer.



Démontage engrenage transmission primaire

Abaisser les bords de la rondelle de sûreté rabattus sur l'écrou de serrage du moyeu porte-disques.
Utiliser l'outil code **8000 79015** pour garder arrêté le tambour d'embrayage, et à l'aide d'une clé de 27 mm., desserrer l'écrou de fixation du tambour d'embrayage sur l'arbre primaire de la boîte des vitesses.
Oter le tambour d'embrayage, l'entretoise, la cloche, l'entretoise et la rondelle de nivellement.



Abmontierung des Hauptantriebsrads

Durch Absenken der eingekneteten Kanten auf der Befestigungsmutter der Scheibennabe kann auf die Sicherungsscheibe eingegriffen werden.
Mit Werkzeug Nr. **8000 79015** die Kupplungstrommel festhalten und mit einem 27 mm-Schlüssel die Haltemutter der Kupplungstrommel auf der Antriebswelle losschrauben. Die Kupplungstrommel, das Distanzstück, die Kupplungsglocke, das Distanzstück und die Ausgleichsscheibe abnehmen.

Desmontaje engranaje transmisión primaria

Intervenga en la arandela de seguridad bajando los bordes remachados sobre la tuerca de apriete del cubo portadiscos. Utilizando la herramienta cód. **8000 79015** con la que se mantendrá bloqueado el tambor embrague, y con una llave de 27 mm destornille la tuerca de estanqueidad del tambor embrague en el eje primario del cambio.
Extraiga el tambor de embrague, el separador, la campana, el separador y la arandela de empuje.

Smontaggio pompa olio

Svitare le due viti di fissaggio (1) e rimuovere la pompa (4) dal basamento; togliere l'anello elastico (2), l'ingranaggio (3) ed il perno (5).

Disassembling the oil pump

Loosen the two fixing screws (1) and remove pump (4) from the base. Remove split ring (2), gear (3), and pin (5).

Démontage de la pompe à huile

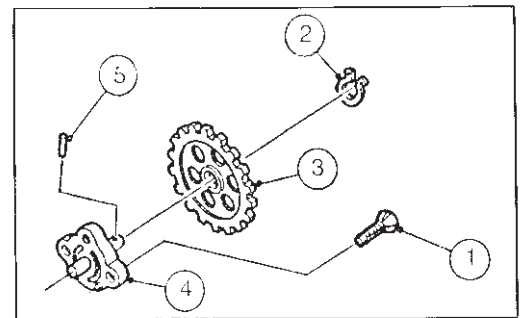
Desserrer les deux vis de fixation (1) et ôter la pompe (4) de sa base. Oter l'anneau ressort (2), l'engrenage (3) et le pivot (5).

Ölpumpen-Ausbau

Die beiden Befestigungsschrauben (1) lösen und die Pumpe (4) aus dem Grundgestell entnehmen; den elastischen Ring (2), das Räderpaar (3) und den Zapfen (5) abnehmen.

Desmontaje de la bomba de aceite

Desenroscar los dos tornillos sujetadores (1) y retirar la bomba (4) de la base; quitar el anillo elástico (2), el engranaje (3) y el perno (5).



Rimuovere la molla e l'ingranaggio della catena distribuzione.

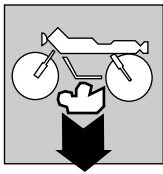
Remove spring and drive chain gear.

Enlever le ressort et l'engrenage de la chaîne de distribution.

Die Feder und das Rad der Steuerkette entfernen.

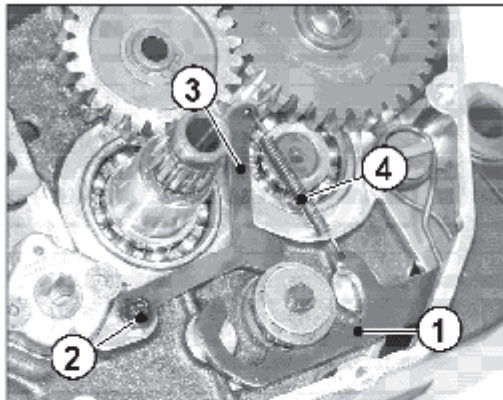
Remueva el resorte y el engranaje de las cadenas de distribución.





SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Smontaggio gruppo comando cambio

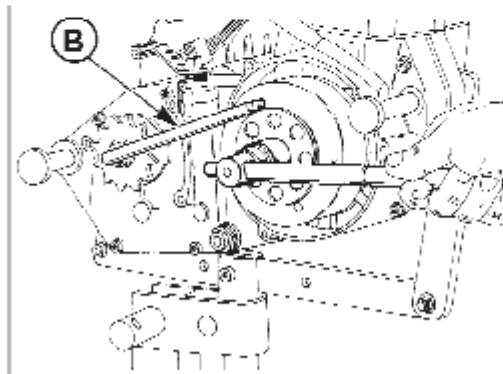
Per smontare il selettore (1) rimuovere la vite anteriore (2) che fissa il saltarello (3) e sollevato quest'ultimo, liberarlo dalla molla (4). Con l'ausilio di un cacciavite, sollevare il selettore (1) e sganciare la molla (4).

Disassembly of the gearshift mechanism

For the selector (1) disassembly remove the front screw (2) which fastens the pawl (3) and lift to free it from the spring (4). Lift the selector (1) by a screwdriver and release the spring (4).

Démontage du groupe commande boîte des vitesses

Pour démonter le sélecteur (1), enlever la vis avant (2) de fixation de la sauterelle (3) et une fois la sauterelle haussée, la dégager du ressort (4). Par un tournevis, hausser le sélecteur (1) et dégager le ressort (4).

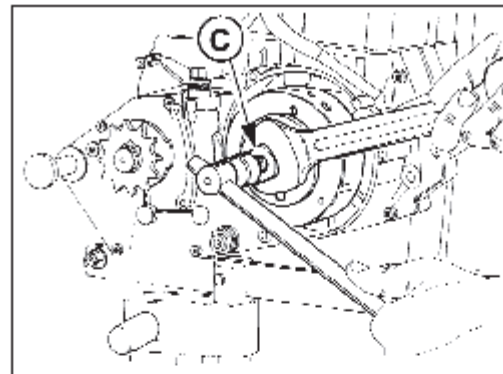


Abmontierung der Getriebegruppe

Die vordere Schraube (2) entfernen, die den Sperrnocken (3) festmacht, um den Getriebewähler (1) abzunehmen. Nachdem der Getriebewähler aufgehoben worden ist, die Feder (4) freimachen. Mit Hilfe eines Schraubziehers, den Wähler (1) aufheben und die Feder (4) loshaken.

Desmontaje grupo mando cambio

Para desmontar el selector (1) remueva el tornillo delantero (2) que fija el trinquete (3) y, una vez levantado el trinquete (3), suéltelo del resorte (4). Con la ayuda de un destornillador alce el selector (1) y desenganche el resorte (4).



Smontaggio volano

Mantenendo fermo il rotore con l'attrezzo (B) cod. 1517949-02, rimuovere il dado (filettatura sinistra) usando una chiave poligonale da 22 mm. Avvitare l'estrattore (C) cod. 1615133-02 sul rotore e bloccarlo con una chiave esagonale da 30 mm. Avvitare la vite centrale sino alla rimozione del rotore dall'albero motore.

Togliere le tre viti di fissaggio e rimuovere lo statore.

Disassembly of flywheel

Holding the rotor with the tool (B) No. 1517949-02 remove the nut (Left thread) using a 22 mm. box wrench. Screw the puller (C) No. 1615133-01 on the rotor holding the tool with a 30 mm hexagonal wrench. Screw the puller central bolt then remove the rotor from the crankshaft.

Unscrew the three fastening screws and remove the stator plate.

Démontage du volant

En serrant le rotor arrêté par l'outil (B) code 1517949-02, ôter l'écrou (Filetage gauche) avec une clé polygonale de 22 mm. Serrer l'extracteur (C) code 1615133-02 sur le rotor et le bloquer avec une clé à six pans de 30 mm. Serrer la vis centrale jusqu'à ôter le rotor de l'arbre moteur.

Oter les trois vis de fixation et le stator.

Abmontierung des Schwungrades

Mit Hilfe des Werkzeugs (B) Bez. 1517949-02 den Rotor festhalten; die Mutter (Linksgewinde) mit Hilfe eines Sechskantschlüssels von 22 mm lösen. Den Auszieher (C) Nr. 1615133-02 auf den Rotor anschrauben und ihn mit einem Sechskantschlüssel von 30 mm festziehen. Die mittige Schraube solange anziehen, bis der Rotor von der Motorenwelle gelöst wird.

Die drei Befestigungsschrauben lösen und den Stator entfernen.

Desmontaje del volante

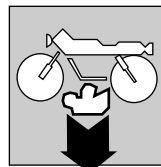
Manteniendo parado el motor con la herramienta (B) cód. 1517949-02, remover la tuerca (Rosca izquierda) utilizando una llave poligonal de 22 mm. Atornille el extractor (C) cód. 1615133-02 en el rotor y bloquéelo con una llave hexagonal de 30 mm. Atornille el tornillo central hasta la remoción del rotor del eje motor.

Saque los tres tornillos de fijación y remueva el estator.



**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



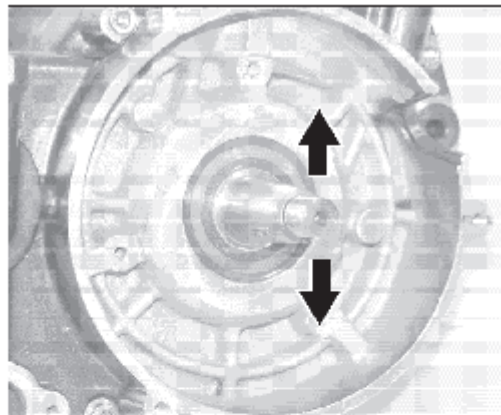
Verificare l'esistenza di eventuale gioco radiale sui cuscinetti dell'albero motore.
In caso affermativo, sostituire i cuscinetti.

Check to see if any radial play can be felt at the ball bearings for the crankshaft.
If so the ball bearings should be changed.

Vérifier s'il y a du jeu radial sur les paliers de l'arbre moteur. S'il y a du jeu,
remplacer les paliers.

Prüfen, ob die Lager der Antriebswelle ein Radialspiel haben. Bejahendenfalls, die
Lager austauschen.

Compruebe la existencia de eventual juego radial en los cojinetes de eje motor. En
caso afirmativo, sustituya los cojinetes.



Smontaggio basamento

Rimuovere le nove viti che uniscono i due semicarteri.

Disassembly of crankcase

Remove the nine screws holding the crankcase halves together.

Démontage du carter

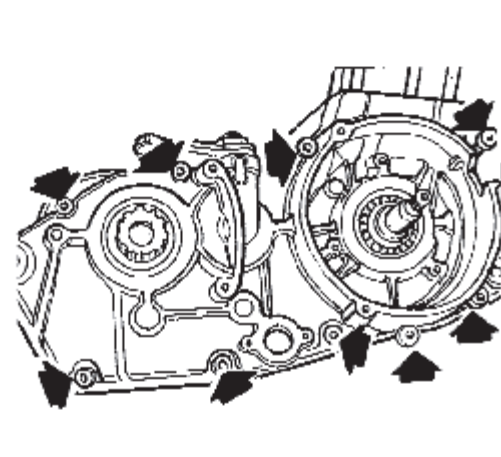
Enlever le neuf vis de fixation des deux semi-carteri.

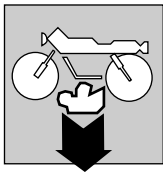
Abmontierung des Kurbelgehäuses

Die neun Schrauben entfernen, die die zwei Gehäusehälften verbinden.

Desmontaje bancada

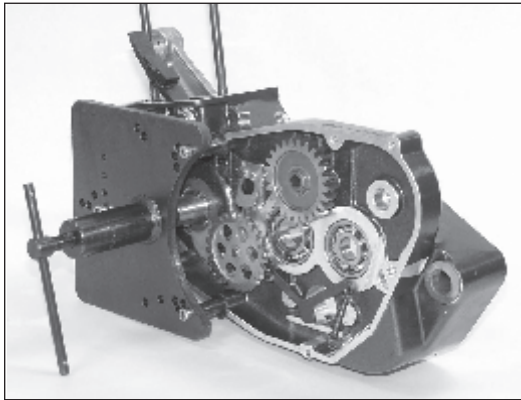
Remueva los nueve tornillos que unen los dos semicarteri.





SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Montare l'estrattore del basamento N. 1517947-01 nei fori del coperchio volante ed estrarre il semicarter destro. Spingere indietro, ad intervalli, l'albero secondario in modo che non segua il semicarter.

● **Accertarsi che l'albero motore rimanga in posizione diritta e che gli alberi del cambio non si bloccino.**

Mount the crankcase puller No. 1517947-01 in the holes for the flywheel cover and pull off the right hand crankcase half. Push back the secondary shaft at intervals so it will not follow the crankcase half up.

● **Make sure the crankshaft comes off straight, and that none of the shafts are jammed.**

Monter l'extracteur du carter N. 1517947-01 dans les trous du couvercle volant et dégager le semi-carter droit. Reculer à intervalles l'arbre secondaire de façon à arrêter le semi-carter.

● **S'assurer que l'arbre moteur reste droit et que les arbres du changement de vitesse soient bloqués.**

Den Auszieher des Kurbelgehäuses N. 1517947-01 in den Löchern des Schwungraddeckels montieren und die rechte Gehäusehälfte herausziehen. Die Vorgelegewelle absatzweise zurückschieben, so daß sie der Gehäusehälfte nicht folgt.

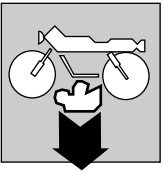
● **Prüfen, ob die Antriebswelle aufrecht bleibt und ob die Wellen des Getriebes nicht festfahren.**

Monte el extractor de la bancada N. 1517947-01 en los orificios de la tapa del volante y extraiga el semicárter derecho. Empuje hacia atrás, a intervalos, el eje auxiliar de modo que no siga el semicárter.

● **Asegúrese de que el eje motor quede en posición recta y que los ejes del cambio no se bloqueen.**

**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Smontaggio perni forcelle e selettore cambio

Togliere i perni delle forcelle comando cambio e girare queste ultime in modo che non interferiscano con il tamburo marce.

Disassembly of gearshift shafts and gear selector

Lift away the gearshift shafts and turn the gear strikers so they do not interfere with the gear selector drum.

Démontage des pivots des fourches et sélecteur boîte de vitesse

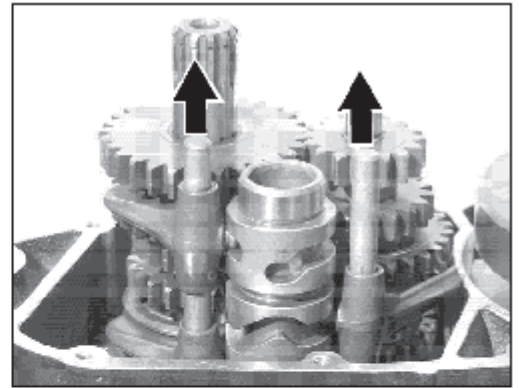
Enlever les pivots des fourches de commande changement de vitesse et tourner les fourches de façon à ne pas avoir des interférences avec le tambour des vitesses.

Abmontierung der Getriebegabelzapfen und des Getriebewählers

Die Getriebegabelzapfen entfernen und die Gabeln so drehen, daß sie nicht mit der Wählertrommel interferieren.

Desmontaje pernos horquilla cambio y selector cambio

Saque los pernos horquilla cambio y selector cambio. Saque los pernos de las horquillas de mando del cambio y gire estas horquillas de modo que no interfieran en el tambor marchas.



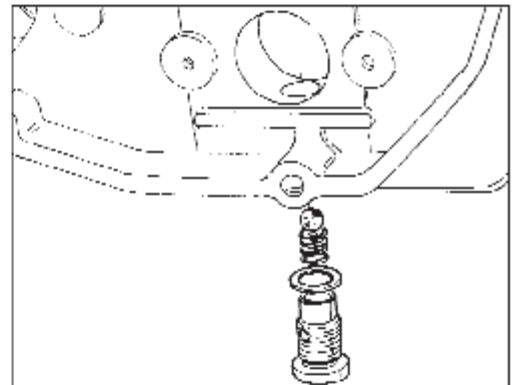
Rimuovere la vite inferiore, la rondella, la molla e la sfera. Fare attenzione a non perderla. Togliere le forcelle di selezione delle marce.

Remove lower screw, washer, spring and ball. Do not lose the ball. Remove the gear strikers.

Enlever la vis inférieure, la rondelle, les ressorts et la bille et veiller à ne pas la perdre. Enlever la fourche sélecteur de vitesse.

Die untere Schraube, die Scheiben, die Feder und den Kugel entfernen. Geben Sie darauf acht, daß Sie sie nicht verlieren. Die Schaltgabeln der Gänge entfernen.

Remueva el tornillo inferior, la arandela, los resortes y la esfera. No la pierda. Saque la horquilla de selección de las marchas.



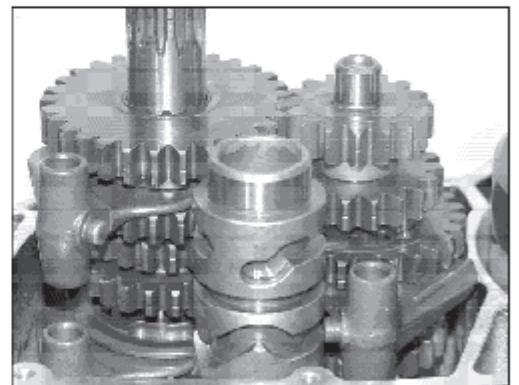
Rimuovere il tamburo; per estrarlo sarà necessario applicare una certa forza. Accertarsi che entrambi i saltarelli del selettore cambio non interferiscano con il tamburo.

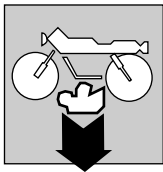
Pull up the gear selector. It has a rather tight fit. Make sure that the step feeder and the hook link do not interfere with the gearselector drum.

Dégager le tambour; pour cette opération, il faudra appliquer de la force. S'assurer que les deux sautoirelles du sélecteur changement de vitesse n'interfèrent pas avec le tambour.

Die Trommel entfernen; um sie abzunchmen, ist es notwendig, Kraft anzuwenden. Sich vergewissern, daß die zwei Sperrnocken des Wählers nicht mit der Trommel interferieren.

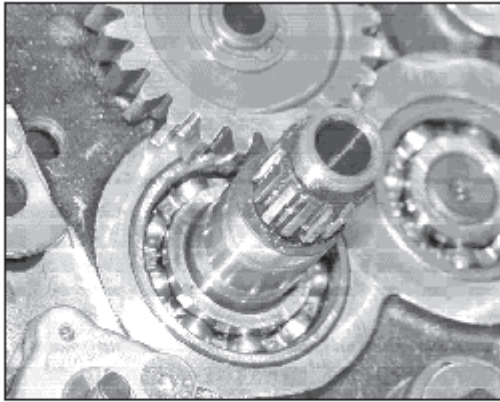
Remueva el tambor; para extraerlo hay que aplicar bastante fuerza. Asegúrese de que los dos trinquetes del selector del cambio no interfieran en el tambor.





**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



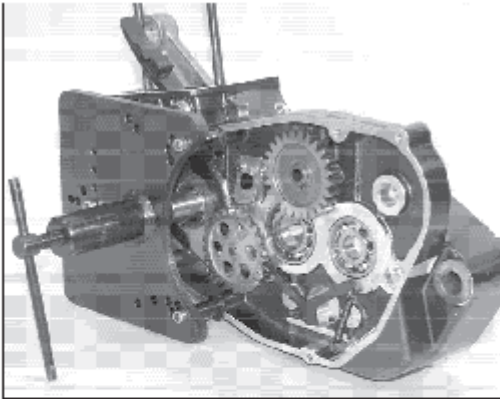
Togliere gli alberi e gli ingranaggi. L'albero primario dovrà essere estratto dal lato frizione.

Lift up the shafts and gear wheels. The main shaft is pushed out from the clutch side.

Enlever les arbres et les engrenages. Dégager l'arbre primaire du côté embrayage.

Wellen und Räder entfernen. Die Hauptwelle soll von der Kupplungsseite herausgezogen werden.

Saque los ejes y los engranajes. El eje principal hay que extraerlo del lado embrague.



Montare l'estrattore del basamento N. 1517947-01 sul semicarter ed estrarre l'albero motore.

Mount the crankcase puller No. 1517947-01 on the crankcase half and push out the crankshaft.

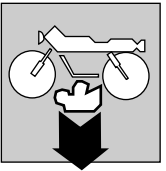
Monter l'extracteur du carter N. 1517947-01 sur le demi-carter et dégager l'arbre moteur.

Den Auszieher des Kurbelgehäuses N.1517947-01 auf die Gehäusenhälfte montieren und die Antriebswelle herausnehmen.

Monte el extractor de la bancada N. 1517947-01 en el semicarter y extraiga el eje motor.

**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Smontaggio albero motore

Porre l'albero in posizione adatta e rimuovere il perno di biella da uno dei semivolanti.

Disassembly of crankshaft

Place the crankshaft in a suitable fixture and press the crankpin out of one of the flywheels.

Démontage de l'arbre moteur

Placer l'arbre à la position plus convénable et enlever le goujon de bielle d'un des semi-volants.

Abmontierung der Antriebswelle

Die Welle in eine günstige Stellung setzen, so daß der Kurbelzapfen von einem der Schwungräder entfernt werden kann.

Desmontaje del eje motor

Coloque el eje en posición adecuada y remueva el perno de biela de uno de los volantes.

Togliere la biella ed il cuscinetto a rullini.

Remove the connecting rod, shims, and needle bearing.

Dégager la bielle et le palier à rouleaux.

Die Pleuelstange und das Nadellager abnehmen.

Quite la biela y el cojinete de agujas.

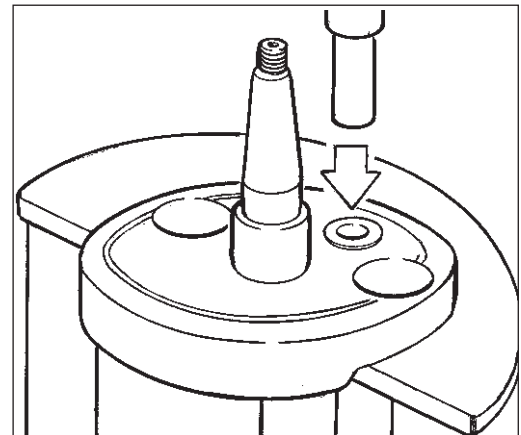
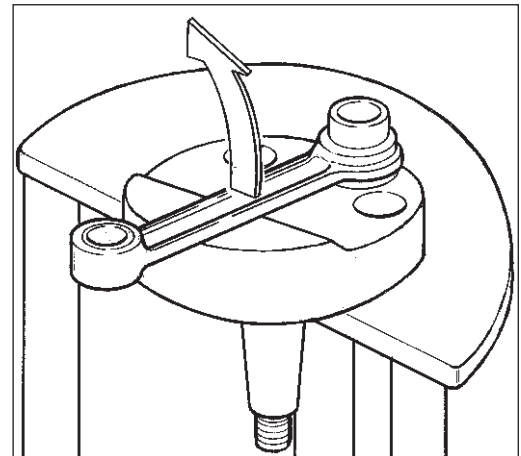
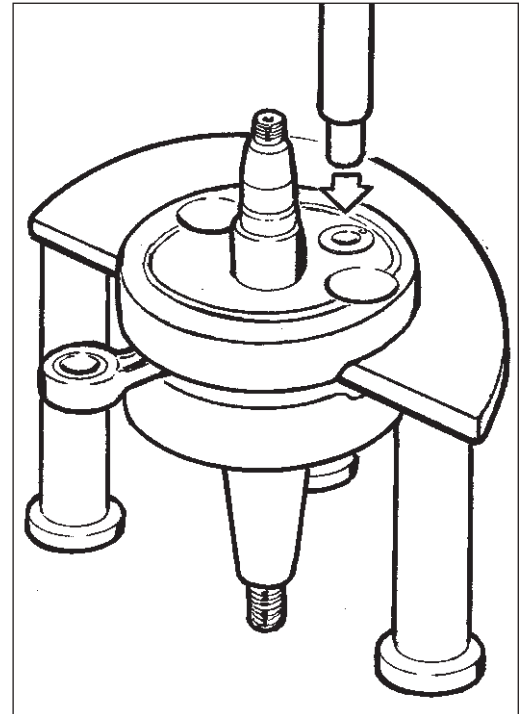
Girare il semialbero e far fuoriuscire il perno di biella.

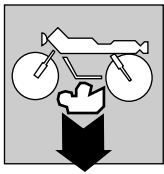
Turn the flywheel over half and press out the crankpin.

Tourner le demi-arbre pour dégager le goujon de bielle.

Das Schwungrad drehen und den Kurbelzapfen herauskommen lassen.

Gire el semieje y haga salir el perno de biela.





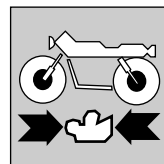
**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

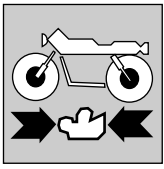
<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

G

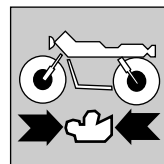




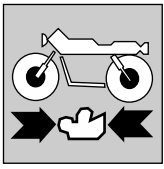
REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING

<http://husqy.forumsactifs.com>

Pulizia dei particolari	G. 5	Cleaning of components	G. 5
Accoppiamenti	G. 5	Assemblies	G. 5
Testa cilindro	G. 6	Cylinder head	G. 6
Ripresa sede valvola	G. 7	Recutting the valve seats	G. 7
Guidavalvola	G.11	Valve guides	G.11
Sostituzione guidavalvole	G.12	Replacement of valve guides	G.12
Valvola	G.14	Valve	G.14
Molla valvola	G.15	Valve spring	G.15
Installazione valvole	G.16	Installation of valves	G.16
Controllo del bilanciere	G.18	Inspection of rocker arm	G.18
Camma decompressore avviamento	G.20	Starter decompressor cam	G.20
Albero a camme	G.20	Camshaft	G.20
Catena e ingranaggi distribuzione	G.21	Camshaft chain and gearing	G.21
Tendicatena distribuzione	G.22	Camchain tensioner	G.22
Cilindro	G.23	Cylinder	G.23
Pistone	G.24	Piston	G.24
Accoppiamento cilindro-pistone	G.25	Cylinder piston fitting.....	G.25
Spinotto	G.26	Gudgeon pin	G.26
Accoppiamento spinotto-piede di biella	G.27	Gudgeon pin/connecting rod small end clearance	G.27
Segmenti	G.27	Piston rings	G.27
Accoppiamento segmenti-cave sul pistone	G.28	Piston ring/Piston rings groove clearance	G.28
Accoppiamento segmenti-cilindro	G.29	Piston rings/cylinder clearance	G.29
Gioco radiale testa di biella	G.29	Connecting rod big end radial clearance	G.29
Gioco assiale testa di biella	G.30	Connecting rod big end side clearance	G.30
Albero motore	G.30	Crankshaft	G.30
Sostituzione bussola piede di biella	G.31	Connecting rod small end bush replacement	G.31
Frizione - Trasmissione primaria	G.32	Clutch unit - -set of matched primary.....	G.32
Gioco scatola frizione-disco d'attrito	G.33	Clutch housing-friction disc clearance	G.33
Molla frizione	G.33	Clutch spring	G.33
Pompa olio.....	G.36	Oil pump	G.36
Forcelle e ingranaggi selezione marce	G.37	Gear selector fork and gearing	G.37
Tamburo comando forcelle	G.40	Selector drum	G.40
Revisione carburatore	G.40	Carburetor overhauling.....	G.40
Taratura carburatore.....	G.44	Carburettor setting.....	G.44
Raccordo scatola filtro carburatore.....	G.47	Air filter box-carburetor manifold.....	G.47



Nettoyage des pièces	G. 5	Reinigen der Bauteile	G. 5
Accouplements	G. 5	Passungen	G. 5
Tête cylindre	G. 6	Zylinderkopf	G. 6
Rodage du siège de soupape	G. 7	Nacharbeit des Ventilsitzes	G. 7
Guide de soupape	G.11	Ventilführung	G.11
Remplacement guides des soupapes	G.12	Ersetzung der Ventilführung	G.12
Soupape	G.14	Ventil	G.14
Ressort soupape	G.15	Ventilfeder	G.15
Installation des soupapes	G.16	Ventilinstallation	G.16
Contrôle du culbuteur	G.18	Prüfung des Kipphebels	G.18
Comme décompresseur de démarrage	G.20	Anlaufdekompressorsnocken	G.20
Arbre à cames	G.20	Nockenwelle	G.20
Chaîne et engrenages de distribution	G.21	Kette und Ventilsteuerungsgetriebe	G.21
Tendeur de chaîne de la distribution	G.22	Steuerkettenspanner	G.22
Cylindre	G.23	Zylinder	G.23
Piston	G.24	Kolben	G.24
Accouplement cylindre-piston	G.25	Paarung Zylinder-Kolben	G.25
Tourillon	G.26	Kolbenbolzen	G.26
Accouplement tourillon-douille pied de bielle	G.27	Passung Bolzen-Pleuelkopfbuchse	G.27
Segments	G.27	Kolbenringe	G.27
Accouplements segments-rainure sur le piston	G.28	Paarung Kolbenringe-Kolbenringzitze	G.28
Accouplement segments-cylindre	G.29	Paarung Kolbenringe-Zylinder	G.29
Jeu radial tête de bielle	G.29	Radialspiel des Pleuelkopfes	G.29
Jeu axial tête de bielle	G.30	Axialspiel des Pleuelkopfes	G.30
Vilebrequin	G.30	Antriebswelle	G.30
Remplacement douille de pied de bielle	G.31	Ersetzung der Pleuelkopfbuchse	G.31
Groupe d'embrayage - transmission primaire	G.32	Kupplungsbaugruppe	G.32
Jeu boîte embrayage, disque de frottement	G.33	Stärke der Reibsscheibe	G.33
Ressorts embrayage	G.33	Kupplungsfeder - Stinraderpart	G.33
Pompe à huile	G.36	Ölpumpe	G.36
Fourchettes et engrenages de la boîte de vitesse	G.37	Gabeln und Räderpaare zur Gangschaltung	G.38
Tambour de commande de fourchettes	G.40	Trommel der Gabelsteuerung	G.40
Revision carburateur	G.40	Revision des Vergaser	G.40
Tarage du carburateur	G.44	Einstellung des Vergasers	G.44
Raccord boîte filtre aire - carburateur	G.47	Luftfilter-Vergaser Anschluss	G.47



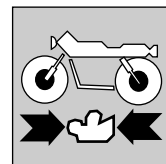
REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

Limpieza de las partes	G. 5
Acoplamiento	G. 5
Culata	G. 6
Fresado asiento válvula	G. 7
Guía de válvula	G.11
Substitución de las guías de válvula	G.12
Válvula	G.14
Resorte de válvula	G.15
Instalación válvula	G.16
Control del balancín	G.18
Leva descompresor arranque	G.20
Eje de levas	G.20
Cadena de engranajes distribución	G.21
Tensor de cadena de la distribución	G.22
Cilindro	G.23
Pistón	G.24
Acoplamiento cilindro-pistón	G.25
Eje del pistón	G.26
Acoplamiento eje del pistón - pie de biela	G.27
Segmentos	G.27
Acoplamiento ranuras de segmento en el pistón	G.28
Acoplamiento segmentos-cilindro	G.29
Juego radial cabeza de biela	G.29
Juego axial cabeza de biela	G.30
Eje motor	G.30
Substitución manguito pie de biela	G.31
Grupo embrague - -transmisión primaria	G.32
Juego caja embrague-disco de fricción	G.33
Resorte embrague	G.33
Bomba de aceite	G.36
Horquillas y engranajes selección marchas	G.38
Tambor mando horquillas	G.40
Revisión carburador	G.40
Calibrado del carburador	G.44
Empalme caja filtro aire carburador	G.47

**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



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.

Cleaning of components

All component must be cleaned with petrol and dried with compressed air.



During this operation inflammable vapours burst out and metal particles may be violently ejected. Consequently, it is recommended to work in a room free from bare flames or sparks and that the operator wears goggles.

Nettoyage des pièces

Nettoyer toutes les pièces 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 Dämpfe und Metallpartikel können bei hoher Geschwindigkeit ausgestossen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass in flammen- und funkenfreien Räumen gearbeitet werden soll, und dass der Bediennmann eine Schutzbrille tragen muss.

Limpieza de las partes

Todas las partes tienen que limpiarse con bencina y secarse con aire comprimido.



Durante esta operación se desarrollan vapores inflamables y pueden ser expulsadas a grand velocidad partículas de metal, por lo tanto se recomienda trabajar en un ambiente en que no haya llamas libres o chispas y que el, operador use gafas de protección.

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.

Assemblies

For a good and efficient engine operation, it is essential that all assemblies are within the tolerances prescribed. In fact, a "close" assembly causes seizures as soon as the moving members heat up; while a "wide" assembly causes vibrations which in addition to being noisy accelerate the wear of the moving components.

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 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.

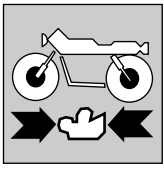
Passungen

Zur einwandfreien Funktion des Motors unter besten Bedingungen, d.h. bei voller Leistung, müssen alle Passungen innerhalb 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

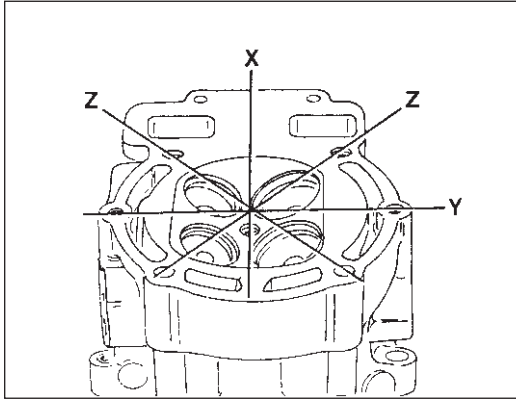
Para permitir que el motor funcione en las mejores condiciones, dando por tanto el mayor rendimiento, es indispensable que todos los acoplamiento se encuentren dentro de las tolerancias prescritas. De hecho un acoplamiento "apretado" causa agarrotamientos en cuanto los órganos en movimiento se calientan; mientras que un acoplamiento "flojo" causa vibraciones que, además de ser fastidiosas, aceleran el desgaste de las partes en movimiento.





REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Testa cilindro

Disincrostare la camera di combustione.

Controllare la superficie spianata della testa cilindro con un regolo di riscontro e uno spessimetro, effettuando la lettura della distorsione nei punti indicati in figura. Se la lettura supera, in un qualsiasi punto, il limite di servizio, rettificare il piano di appoggio sul cilindro.

Distorsione testa: limite di servizio 0,05 mm.

Cylinder head

Remove carbon deposits from the combustion chamber.

Checked the machined surfaces of the cylinder head using a straight edge and a feeler gauge taking readings at the points shown in the figure. If the reading at any point is greater than the limit prescribed then regrind the contact surface with the cylinder.

Cylinder head distortion limit: 0.0019 in.

Tête cylindre

Disincruster la chambre de combustion.

Contrôler la surface plane de la culasse en utilisant une règle et un épaisseurmètre et en lisant la distorsion dans les points indiqués sur la figure. Si la valeur dépasse, dans un point quelconque, la limite de service, il faut rectifier le plan d'appui sur le cylindre.

Distorsion culasse: limite de service 0,05 mm.

Zylinderkopf

Die Verbrennungskammer reinigen und Verkrustungen entfernen.

Die plangeschliffene Oberfläche des Zylinderkopfes mit einer Prüfehre und einem Dickenmesser messen; die Verformungen an den aus der Abbildung ersichtlichen Messtellen bestimmen. Überschreitet der Messwert an einer beliebigen Messtelle den zulässigen Wert, so ist die Auflagefläche am Zylinder planzuschleifen.

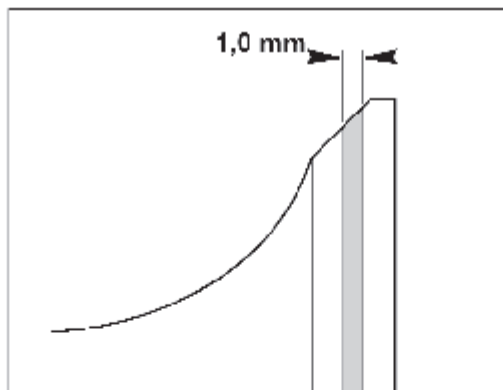
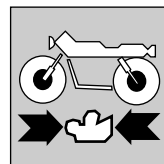
Zylinderkopfverformung: zulässiger Grenzwert 0,05 mm.

Culata

Quite las incrustaciones de la cámara de combustión.

Controle la superficie aplanada de la culata del cilindro con una regla de confrontación y un espesímetro, efectuando la lectura de la deformación en los puntos indicados en la figura. Si la lectura sobrepasa, en cualquier punto, el límite de servicio, rectifique el plano de apoyo en el cilindro.

Deformación culata: límite de servicio 0,05 mm.



Ripresa sede valvola

Pulire le valvole da incrostazioni e depositi. Applicare della pasta abrasiva per valvole (Carborundum fine) alla valvola e, con l'apposito attrezzo 1519795-01, ruotarla contro la sede.

Togliere la valvola e misurare la larghezza della superficie di contatto. Se detta larghezza fosse superiore a 1,5 mm, la sede dovrà essere ripassata (la larghezza standard della superficie di contatto è 1,0 mm).



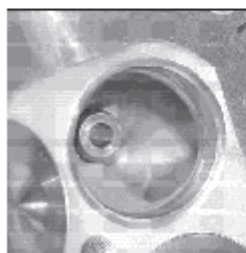
La valvola non può essere molata pertanto, se fosse danneggiata, è necessario sostituirla.

Recutting the valve seats

Clean carbon and deposits from the valves. Apply some valve grinding compound (carborundum fine) to the valve face and lap it against the seat with lapping tool 1519795-01. Remove the valve and measure the width of the contact surface. If the width exceeds 0.06 in. the seat should be recut. (Standard width of the contact surface is 0.04 in.)



The valve can not be ground. If the valve is damaged replace the valve.



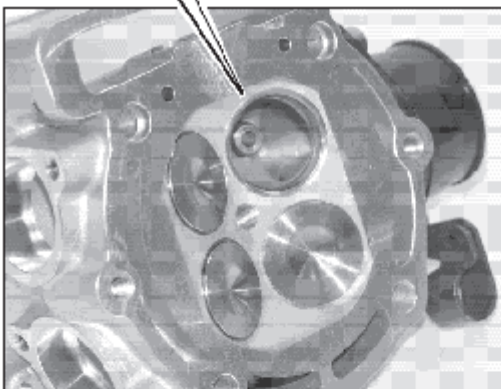
Rodage du siège de soupape

Enlever les incrustations et les crasses des soupapes. Appliquer à la soupape de la pâte à roder (carborundum fin) et par l'outil spécial 1519795-01 la tourner contre le siège.

Enlever la soupape et mesurer la largeur de la surface de contact. Si la largeur est supérieure à 1,5 mm., roder le siège (largeur standard de la surface de contact, 1 mm).



Il n'est pas possible de meuler la soupape, donc, s'elle resulte endommagée, la remplacer.



Nacharbeit des Ventil Sitzes

Die Ventile von Verkrustungen und Ablagerungen reinigen. Die Schleifpaste für Ventile (Carborundum fine) auf das Ventil auflegen und mit Werkzeug 1519795-01 sic gegen den Sitz drehen.

Das Ventil abnehmen und die Breite der Angriffsfläche messen. Wenn die Breite über 1,5 mm ist, soll der Sitz nachgearbeitet werden (Die Standardbreite der Angriffsfläche beträgt 1,0 mm).



Das Ventil kann nicht geschliffen werden; wenn sie beschädigt ist, muss sie ersetzt werden.

Fresado asiento válvula

Limpie las incrustaciones y depósitos que hubiera en las válvulas. Aplique pasta abrasiva para válvulas (Carborundum fine) en la válvula y con la herramienta especial 1519795-01, hágala girar contra el asiento.

Saque la válvula y mida la anchura de la superficie de contacto. Si dicha superficie fuera superior a 1,5 mm el asiento se tendrá que rectificar (la anchura estándar de la superficie de contacto es de 1,0 mm).



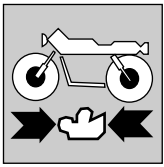
La válvula no puede ser esmerilada, por tanto, si estuviera dañada, hay que sustituirla.

Controllare la sede della valvola e, qualora fossero visibili tracce di danni, procedere alla ripresa.

Check the valve seat, if there are any low spots or other damage, the seat must be recut.

Contrôler le siège de soupape et le roder s'il resulte endommagé.

Den Sitz des Ventils kontrollieren, wenn sie beschädigt ist, soll sie nachgearbeitet werden.



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Frese per sede valvola
45°, 15°: fresa 1519796-01
70°: fresa 1519797-01
Impugnatura 1519799-01
Guida 1519798-01

Valve seat cutters
45°, 15°: cutter 1519796-01
70°: cutter 1519797-01
Handle 1519799-01
Guide 1519798-01

Fraises pour le siège de soupape
45°, 15°: fraise 1519796-01
70°: fraise 1519797-01
Poignée 1519799-01
Guide 1519798-01

Fräser für den Ventilsitz
45°, 15°: Fräser 1519796-01
70°: Fräser 1519797-01
Griff 1519799-01
Führung 1519798-01

Fresas para asiento de válvula
45°, 15°: fresa 1519796-01
70°: fresa 1519797-01
Empuñadura 1519799-01
Gula 1519798-01



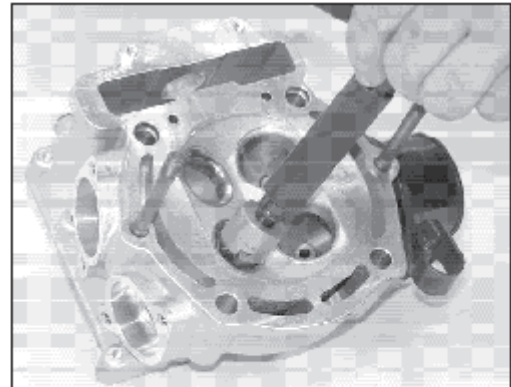
Usare la fresa a 45° e fresare la sede per rimuovere tutte le irregolarità.

Use a 45° cutter and cut the seat so that all irregularities are removed.

Utiliser la fraise à 45° et fraiser le siège pour éliminer les irrégularités.

Den 45°-Fräser benutzen und den Sitz fräsen, um die Unregelmässigkeiten zu beseitigen.

Use the fresa de 45° y fresco el asiento para remover todas las irregularidades.



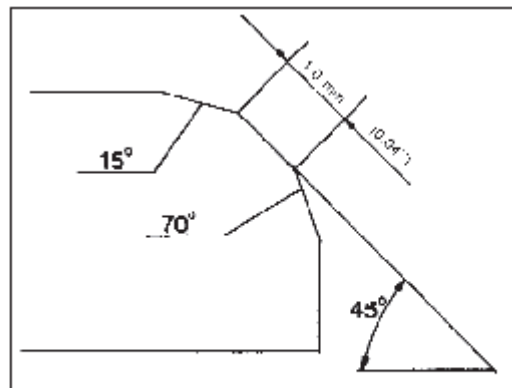
Usare la fresa a 15° e quella a 70° per ottenere l'esatta larghezza della superficie di contatto (45°).
Cercare di ottenere la stessa larghezza con le due fresse.

Use the 15° cutter and the 70° cutter to get the correct width of the contact surface (45°).
Try to cut the same width with the 2 cutters.

Utiliser les fraises à 15° et à 70° pour obtenir la largeur correcte de la surface de contact (45°).
Essayer d'obtenir la même largeur avec les deux fraises.

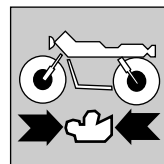
Den 15°-Fräser und den 70°-Fräser benutzen, um die richtige Breite der Angriffsfläche zu haben (45°).
Man soll dieselbe Breite mit den zwei Fräsern haben.

Use the fresa de 15° y la de 70° para obtener la anchura exacta de la superficie de contacto (45°).
Trate de obtener la misma anchura con las dos fresas.



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



E' importante che la superficie di contatto sulla valvola si trovi nella giusta posizione. Usare del colore per contrassegnare la posizione della superficie di contatto che deve trovarsi a 0,5 mm dal bordo della valvola. Se la superficie di contatto fosse troppo alta, ripassare la sede con le frese da 15° e 45°.

It is important that the contact surface on the valve is in the right place on the valve. Use marking colour to determine where the contact surface is. The contact surface should be 0.02 in. from the edge of the valve. If the contact surface is too high, recut the seat with the 15° and the 45° cutters.

Veiller à placer la surface de contact dans la position correcte. Utiliser de la couleur pour marquer la position de la surface de contact qui doit se trouver à 0,5 mm. du bord de la soupape. Lorsque la surface de contact est trop haute, roder le siège par les fraises à 15° et 45°.

Es ist wichtig, dass die Angriffsfläche auf dem Ventil in der richtigen Stellung ist. Etwa Farbe benutzen, um die Stellung der Angriffsfläche zu kennzeichnen, die 0,5 mm weit vom Ventilrand sein soll. Wenn die Angriffsfläche zu hoch ist, den Sitz mit den 15° - und 45° - Fräsern nacharbeiten.

Es importante que la superficie de contacto en la válvula se encuentre en la posición justa. Use color para marcar la posición de la superficie de contacto que se tiene que encontrar a 0,5 mm del borde de la válvula. Si la superficie de contacto fuera demasiado alta, rectifique el asiento con las fresas de 15° y 45°.

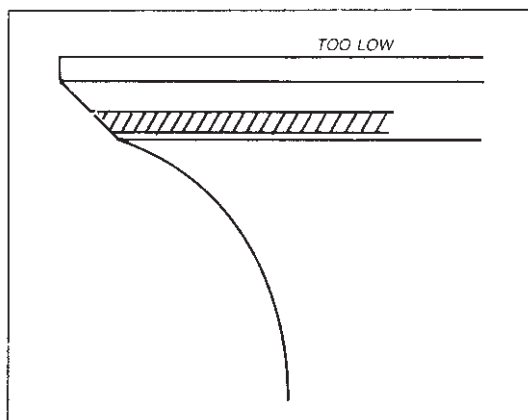
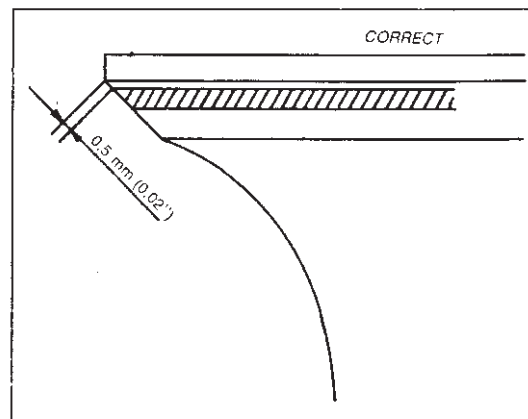
Se la superficie di contatto fosse troppo bassa, ripassare la sede con le frese da 70° e 45°. Accertarsi che la larghezza della superficie sia esatta.

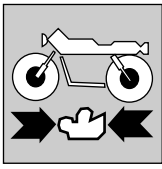
If the contact surface is too low, recut the seat with the 70° and the 45° cutters. Make sure that the width of the contact surface is correct.

Lorsque la surface de contact est trop basse, roder le siège par les fraises à 70° et 45°. S'assurer que la largeur de la surface soit correcte.

Wenn die Angriffsfläche zu niedrig ist, den Sitz mit den 70° und 45° - Fräsern nacharbeiten. Prüfen, ob die Breite der Fläche richtig ist.

Si la superficie de contacto fuera demasiado baja, rectifique el asiento con las fresas de 70° y 45°. Asegúrese de que la anchura de la superficie sea exacta.





**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

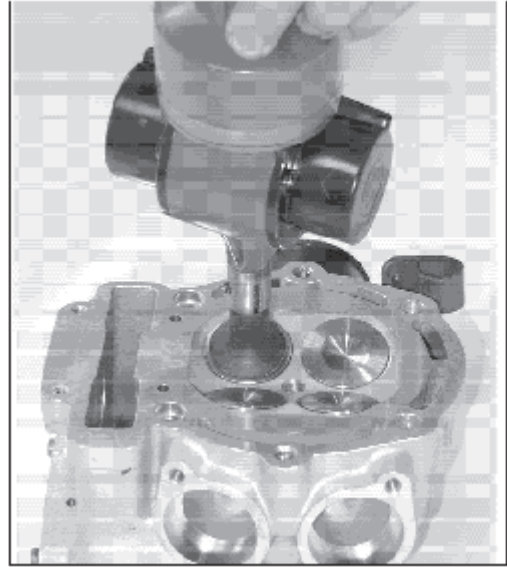
Usando l'apposito attrezzo 1519795-01, procedere alla smerigliatura applicando "Carborundum fine". Pulire da tutti i residui di pasta smeriglio e controllare che la valvola chiuda correttamente. A tale fine versare alcool o prodotto similare nella camera di scoppio, e verificare che la tenuta sia perfetta. Tenere la testa cilindro rovesciata ed usare una torcia elettrica.

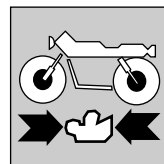
Use valve lapping tool 1519795-01 and lapping compound (carborundum fine) to lap the valve. Wash off all lapping compound and check that the valve seals correctly, by filling spirits or similar in the combustion chamber and checking that the spirit doesn't leak into the ports. Hold the cylinder head upside down and use a flashlight.

En utilisant l'outil special 1519795-01, roder par l'application de carborundum fin. Enlever les refus de pâte à roder et contrôler que la soupape ferme bien. A tel propos, verser de l'alcool ou un produit similaire dans la chambre d'explosion et contrôler que l'étanchéité soit parfaite. Renverser la tête du cylindre et utiliser une torche électrique.

Für das Schleifen "Carborundum fine" auflegen und Werkzeug 1519795-01 verwenden. Das Ventil von der Schleifpaste reinigen und die richtige Schliessung des Ventils prüfen, indem man Alkohol oder etwas Ähnliches in die Brennkammer giesst. Die Dichtigkeit soll perfekt sein. Den Zylinderkopf umgefallen halten und eine Stablampe benutzen.

Usando la herramienta especial 1519795-01 proceda al esmerilado aplicando "Carborundum fine". Limpie todos los residuos de pasta esmeril y controle que la válvula cierre perfectamente. Para ello vierta alcohol o un producto similar en la cámara de explosión y compruebe que la estanqueidad sea perfecta. Mantenga la culata invertida y use una linterna eléctrica.





Guidavalvola

Procedere ad un accurato controllo visivo del guidavalvola.
Per rilevare l'usura dell'accoppiamento tra guida e valvola è necessario misurare il gioco utilizzando un comparatore a quadrante posizionato in modo da determinare il valore del gioco nelle direzioni "x" e "y", perpendicolari l'una all'altra.

Valvola di **aspirazione**: gioco normale: 0.020 ± 0.052 mm

Limite di servizio: 0.090 mm

Valvola di **scarico**: gioco normale: 0.020 ± 0.052 mm

Limite di servizio: 0.090 mm

Valve guides

Carry out a careful visual check of the valve guides.

The valve guides should be checked for wear by measuring the clearance between the valve stem and valve guide; use a dial gauge and measure the clearances on the "x" and "y" axes.

Inlet valve: nominal clearance 0.000787 ± 0.00205 in.

Wear limit: 0.00354 in.

Exhaust valve: nominal clearance: 0.000787 ± 0.00205 in.

Wear limit: 0.00354 in.

Guide de soupape

Examiner soigneusement le guide de soupape à l'oeil nu.

Pour évaluer l'usure de l'accouplement entre le guide de soupape et la soupape, il faut mesurer le jeu en utilisant un comparateur à cadran et en le positionnant de façon à mesurer le jeu dans les directions "x" et "y", qui sont perpendiculaires entre elles.

Soupape d'**admission**: jeu normal: 0.020 ± 0.052 mm

Limite de service: 0.090 mm

Soupape d'**échappement**: jeu normal: 0.020 ± 0.052 mm

Limite de service: 0.090 mm

Ventilführung

Eine aufmerksame Sichtprüfung der Ventilführung vornehmen.

Zur Bestimmung des Verschleisses zwischen Führung und Ventil wird das Spiel mit Hilfe einer Messuhr gemessen; die Messuhr wird so positioniert, dass das Spiel in den zueinander senkrechten Richtungen "x" und "y" bestimmt werden kann.

Ansaugventil: Standardspiel: 0.020 ± 0.052 mm

Zulässiger Grenzwert: 0.090 mm

Ablassventil: Standardspiel: 0.020 ± 0.052 mm

Zulässiger Grenzwert: 0.090 mm

Guía de válvula

Proceda a un esmerado control visual de la guía de válvula.

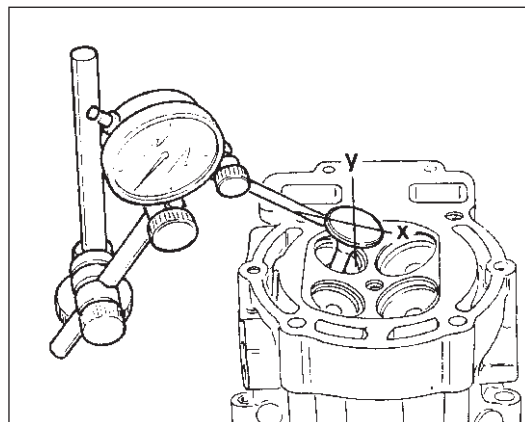
Para determinar el desgaste del acoplamiento entre guía y válvula es necesario medir el juego utilizando un comparador de cuadrante posicionado de manera tal que determine el valor del juego en las direcciones "x" e "y" perpendiculares una respecto a la otra.

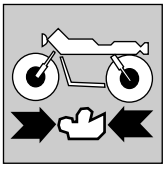
Válvula de **aspiración**: juego normal: 0.020 ± 0.052 mm

Límite de servicio: 0.090 mm

Válvula de **escape**: juego normal: 0.020 ± 0.052 mm

Límite de servicio: 0.090 mm





**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Sostituzione guidavalvole

Per togliere la guida dalla testa cilindro usare il punzone 1514136-01.
Accertarsi che la testa cilindro non sia danneggiata.

Replacement of valve guides

Use drift 1514136-01 and drive out the guide from the cylinder head.
Make sure that the cylinder head isn't damaged.

Remplacement guides des soupapes

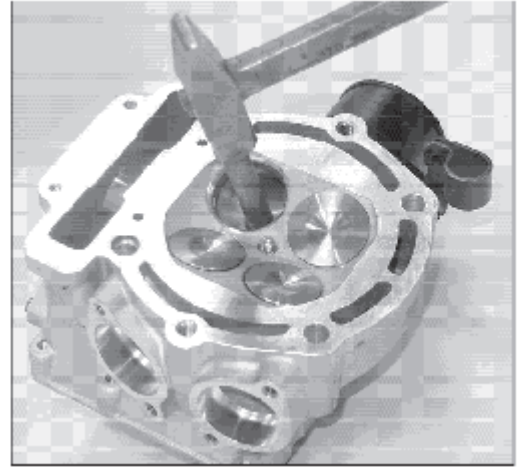
Pour dégager la guide de la tête cylindre, utiliser le poinçon 1514136-01.
S'assurer que la tête cylindre ne soit pas endommagée.

Ersetzung der Ventilfehrung

Stempel 1514136-01 verwenden, um die Führung des Zylinderkopfes abzunehmen.
Sich vergewissern, dass der Zylinderkopf nicht beschädigt ist.

Substitución de las guías de válvula

Para quitar la guía de la culata del cilindro use el punzón 1514136-01.
Asegúrese de que la culata del cilindro no esté dañada.



Scaldare in forno la testa a 200°C.

Installare la nuova guida dalla sommità della testa, con l'ausilio del punzone 1615130-01. Prima del montaggio oliare la guida. Montare nuovi anelli di tenuta.

Heat the cylinder in an oven to 200°C (392°F).

Use drift 1615130-01 and install a new valve guide from the top of the cylinder head.
Put some oil on the guide before mounting. Mount new seal rings.

Chauffer la tête à 200°C. dans un four.

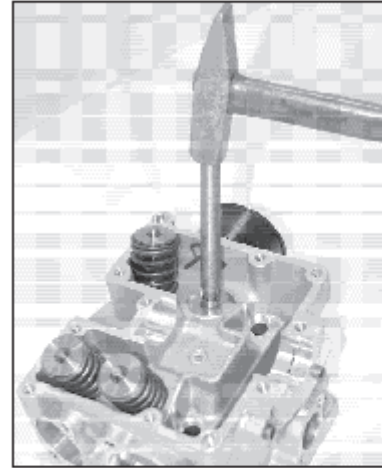
Installer la guide nouvelle d'en haut de la tête en utilisant le poinçon 1615130-01.
Avant de son montage la graisser. Monter des anneaux d'étanchéité nouveaux.

Den Kopf auf 200°C. in Ofen erwärmen.

Mit Hilfe des Stempels 1615130-01 die neue Führung von der Spitze des Kopfes installieren. Vor der Montierung, die Führung einölen. Neue Abdichtungsringe montieren.

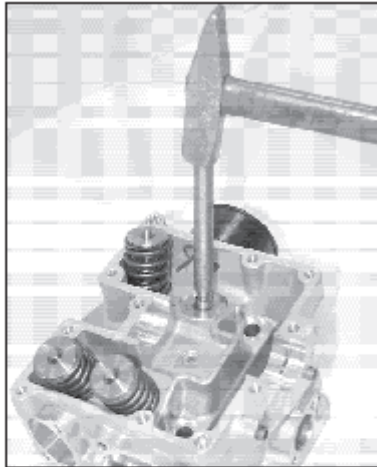
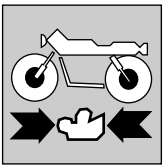
Caliente en horno la culata a 200°C.

Instale la nueva guía en la parte alta de la culata con la ayuda del punzón 1615130-01.
Antes del montaje aceite la guía. Monte nuevos anillos de estanqueidad.



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Usare l'alesatore 1517901-01 e lubrificare con olio da taglio quando la guida della valvola viene alesata. Ruotare l'alesatore al momento di rimuoverlo, in modo da non provocare delle rigature longitudinali.



Quando si sostituisce la guida, la sede valvola deve essere ripassata.

Use reamer 1517901-01 and cutting oil when the valve guide is reamed. Turn the reamer when it is removed, so that no longitudinal scratches occur.



When a valve guide is replaced, the valve seat must be refaced.

Utiliser l'âlésoir 1517901-01 et graisser avec huile de coupe pendant l'âlésage de la guide. Tourner l'âlésoir pour le dégager de façon à ne pas avoir des striures longitudinales.



Pendant le remplacement de la guide, roder le siège de soupape.

Die Reibahle 1517901-01 benutzen und mit Schneidöl schmieren, wenn die Führung des Ventils gereibt wird. Wenn die Reibahle weggenommen wird, soll sie so gedreht werden, dass sie keine Längsrillen verursacht.

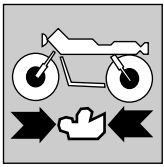


Wenn die Führung ersetzt wird, soll der Ventilsitz nachgearbeitet werden.

Use el escariador 1517901-01 y lubrique con aceite de corte cuando se está puliendo la guía de válvula. Gire el escariador en el momento de removerlo a fin de no provocar rayaduras longitudinales.

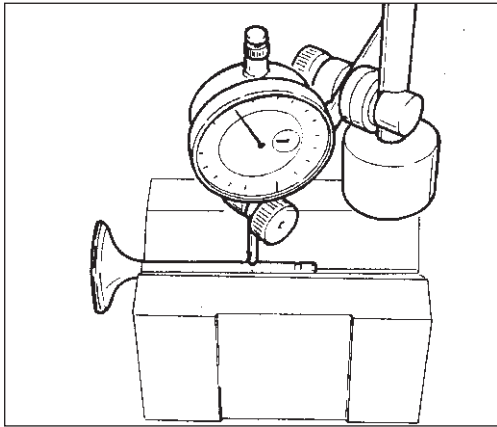


Cuando se substituye la guía, se debe rectificar el asiento de la válvula.



REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Valvola

Controllare che lo stelo e la superficie di contatto con la sede valvola siano in buone condizioni. Non devono apparire vaiolature, incrinature, deformazioni o tracce di usura. Eseguire poi le seguenti verifiche:

- Verificare la deviazione dello stelo valvola appoggiandola su di un riscontro a "V" e misurando l'entità della deformazione con un comparatore.
Limite di servizio: 0,05 mm.

Valve

Check that the valve stem and contact surfaces are in good condition. There should be no pitting, cracks, distortions or signs of wear. Carry out the following checks:

- Check the valve stem for distortion by resting it on a Vee block and measuring the distortion with a comparator.
Wear limit: 0.0019 in.

Soupape

Contrôler que la tige et la surface de contact avec le siège de soupape soient en bon état. Elles ne doivent pas présenter de points de rouille, de déformations ou de traces d'usure. Ensuite, effectuer les contrôles suivants:

- Contrôler la tige de la soupape en la posant sur un support en "V" et en mesurant la valeur de la déformation avec un comparateur.
Limite de service: 0,05 mm.

Ventil

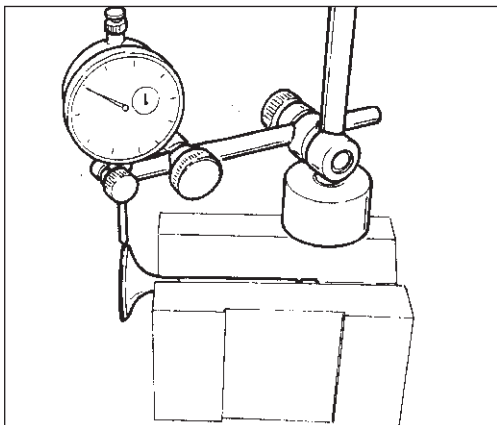
Den einwandfreien Zustand des Ventilschafts und der Berührungsfläche mit dem Ventilsitz überprüfen. Kraterscheinunge, Riefen, Risse, Verformungen oder Verschleisserscheinungen dürfen nicht auftreten. Nun führe man folgende Kontrollen durch:

- den Ventilschaft auf einem "V"-Bezug auflegen und mit Hilfe einer Messuhr auf Verformungen überprüfen.
Zulässiger Grenzwert: 0,05 mm.

Válvula

Controle que el vástago y la superficie de contacto con el asiento de la válvula estén en buenas condiciones. No tienen que notarse porosidades, rajaduras, deformaciones o indicios de desgaste. Ejecute luego estas comprobaciones:

- Compruebe la desviación del vástago de la válvula apoyándola sobre un soporte en "V" y midiendo la entidad de la deformación con un comparador.
Limite de servicio: 0,05 mm.



- Verificare la concentricità della testa sistemando un comparatore ad angolo retto con la testa e ruotando la valvola su di un riscontro a "V".
Limite di servizio: 0,03 mm.

- Check the concentricity of the valve head by resting an angle comparator against the head and then rotate the valve in a Vee block.
Wear limit: 0.0012 in.

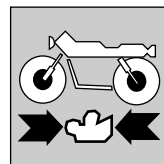
- Contrôler la concentricité de la tête de soupape en plaçant un comparateur perpendiculairement à celle-ci et en tournant la soupape sur un support en "V".
Limite de service: 0,03 mm.

- die Konzentrität des Zylinderkopfes überprüfen, indem man eine Messuhr rechteckig auf dem Zylinderkopf positioniert und das Ventil auf dem "V"-Bezug dreht.
Zulässiger Grenzwert: 0,03 mm.

- Compruebe la concentricidad de la culata colocando un comparador en ángulo recto con la culata y girando la válvula sobre un soporte en V.
Limite de servicio: 0,03 mm.

REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Molla valvola

L'indebolimento delle molle provoca una diminuzione della potenza erogata dal motore ed è spesso responsabile del rumore e delle vibrazioni provenienti dal meccanismo delle valvole. Controllare la loro lunghezza libera "L". Se il limite di servizio indicato è superato sostituire le molle.

Molla interna: L= 37 mm - Limite di servizio: 35 mm

Molla esterna: L= 41.5 mm - Limite di servizio: 40 mm



Sostituire tutte le molle delle valvole anche se una sola è oltre il limite di servizio.

Valve spring

Weakening of the valve springs causes a loss of engine power and is often the cause of excessive noise and vibration from valve gear. Check the free length "L". If this does not correspond to the prescribed limits then substitute the springs.

Internal spring: L= 1.46 in. - Wear limit: 1.38 in.

External spring: L= 1.63 in. - Wear limit: 1.57 in.



If it is necessary to change one of the springs then all the other springs should also be changed.

Ressort soupape

L'affaiblissement des ressorts provoque une diminution de la puissance transmise par le moteur et s'accompagne souvent de bruits et de vibrations provenant du mécanisme des soupapes. Contrôler leur longueur "L". Les ressorts doivent être remplacés si leur longueur dépasse la limite de service.

Ressort intérieur: L= 37 mm - Limite de service: 35 mm

Ressort extérieur: L= 41.5 mm - Limite de service: 40 mm



Remplacer tous les ressorts des soupapes, même si un seul dépasse la limite de service.

Ventilfeder

Die Schwächung der Feder bewirkt eine Reduzierung der Motorleistung und hat im Grossteil der Fälle ein Geräusch bzw. Schwingungen am Mechanismus der Ventile zur Folge. Die freie Federlänge "L" überprüfen; liegt der gemessene Wert über dem zulässigen Grenzwert, so sind die Federn zu wechseln.

Interne Feder: L= 37 mm - zulässiger Grenzwert: 35 mm

Externe Feder: L= 41.5 mm - zulässiger Grenzwert: 40 mm



Überschreitet auch nur eine Ventilfeder den zulässigen Grenzwert, so sind sämtliche Federn zu ersetzen.

Resorte de válvula

El aflojamiento de los resortes provoca una disminución de la potencia suministrada por el motor y a menudo es la causa de ruidos y vibraciones provenientes del mecanismo de las válvulas. Controle su longitud libre "L". Si el límite de servicio indicado ha sido sobrepasado, sustituya los resortes.

Resorte interior: L= 37 mm - Límite de servicio: 35 mm

Resorte exterior: L= 41.5 mm - Límite de servicio: 40 mm



Substituya todos los resortes de las válvulas aún si sólo uno se encuentra más allá de límite de servicio.

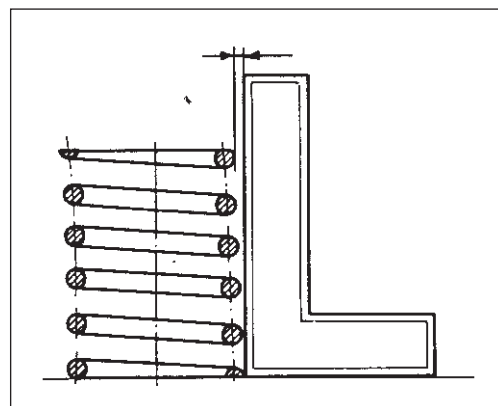
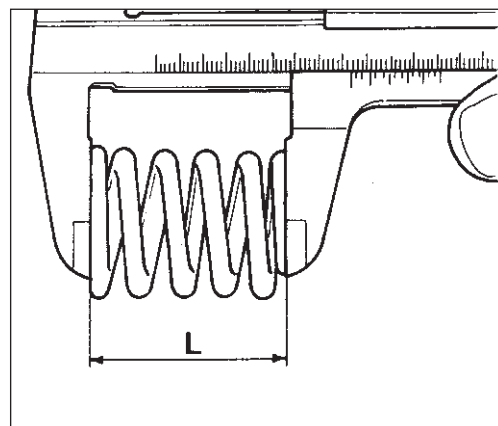
Controllare l'ortogonalità delle molle valvole.
L'errore non deve superare 1,5 mm per parte.

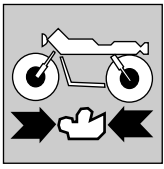
Check the squareness of the valve springs.
The spring should not deviate by more than 0.059 in. either side.

Contrôler que les ressorts des soupapes soient bien perpendiculaires.
L'erreur ne doit pas dépasser 1,5 mm de chaque côté.

Die senkrechte Ausrichtung der Ventildfedern überprüfen.
Die max. zulässige Abweichung beträgt 1,5 mm pro Seite.

Controle la ortogonalidad de los resortes de las válvulas.
El error no debe sobrepasar 1,5 mm por parte.





**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Installazione valvole

Lubrificare con olio le guide e lo stelo delle valvole al momento dell'installazione.
Montare l'anello di tenuta, le molle e lo scodellino.

Installation of valves

Lubricate the valve guides and valve stem with oil when the valve is installed.
Install the seal ring, the springs and the cup.

Installation des soupapes

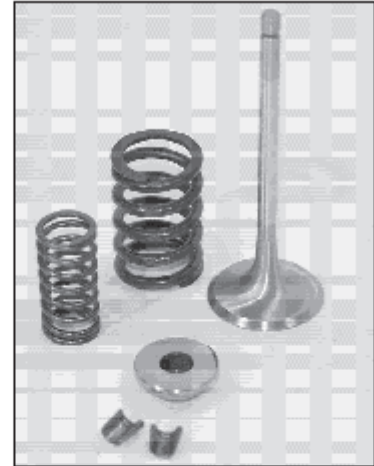
Pendant l'installation, graisser avec huile les guides et les tiges des soupapes.
Monter l'anneau d'étanchéité, les ressorts et la cuvette.

Ventilinstallation

Die Führungen und die Spindel der Ventile bei der Installation einschmieren.
Den Abdichtungsring, die Feder und den Teller montieren.

Instalación válvula

Lubrique con aceite las guías y el vástago de las válvulas en el momento de la instalación.
Monte el anillo de estanqueidad, los resortes y el casquillo.



Usare gli attrezzi N. 1519792-01 e 1517484-01 rispettivamente per comprimere le molle delle valvole ed installare i semiconi.

Non comprimere più del necessario le molle e non danneggiare la testa cilindro.

Use tools N. 1519792-01 and 1517484-01 to compress the valve springs and can install halves cones.

Do not compress the valve springs more than necessary. Do not damage the cylinder head.

Utiliser les outils N. 1519792-01 pour comprimer les ressorts des soupapes et 1517484-01 pour installer les semi-cônes.

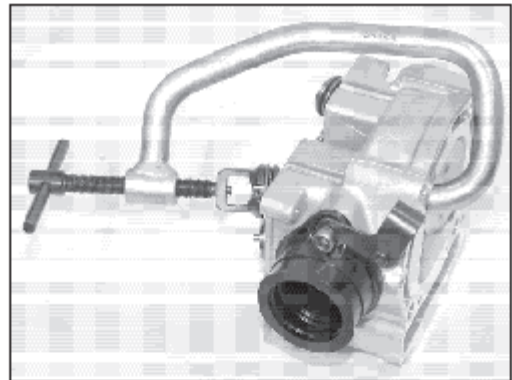
Ne pas comprimer trop les ressorts et ne pas endommager la tête du cylindre.

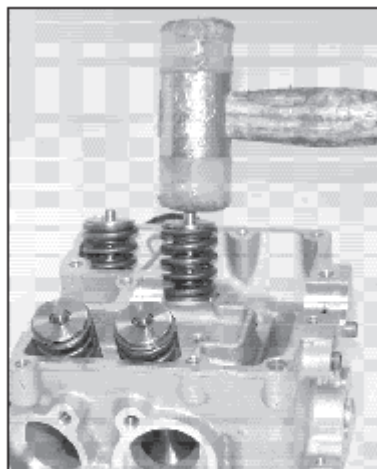
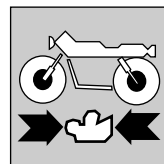
Um die Feder der Ventile zu drücken und die Kegelstücke zu installieren, Werkzeuge N. 1519792-01 und 1517484-01 verwenden.

Die Feder nicht mehr als nötig drücken und den Zylinderkopf nicht beschädigen.

Use las herramientas N. 1519792-01 y 1517484-01 respectivamente para comprimir los resortes de las válvulas e instalar los semiconos.

No comprima más de lo necesario los resortes y no dañe la culata.





Battere leggermente sullo stelo della valvola con un martello in plastica per posizionare in sede i semiconi.

Il colpo deve essere dato in cima allo stelo, per non scentrare la valvola.

Tap gently on the valve stem with a plastic hammer to make the cotters seat.

Hit straight on the top of the valve stem so that the valve stem doesn't get out of true.

Taper doucement sur la tige de soupape avec un marteau en plastique pour placer dans son siège les clavettes.

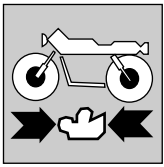
Taper sur la tête de tige pour ne pas excentrer la soupape.

Auf die Ventilspindel leicht mit einem Plastikhammer schlagen, um die Kegelstücke in den Sitz einzuführen.

Den Schlag soll auf der Spitze der Spindel gegeben werden, so wird das Ventil nicht ausmittig.

Bata ligeramente en el vástago de la válvula con un martillo de plástico para posicionar en sus asientos los semiconos.

El golpe se debe dar en la parte superior del vástago para no descentrar la válvula.



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Controllo del bilanciere

Controllare il gioco tra bilanciere e relativo perno. Misurare il diametro interno del bilanciere e quello esterno del perno calcolando il gioco. Gioco massimo 0,1 mm. Se risulta superiore, sostituire le due bussole del bilanciere.

Inspection of rocker arm

Check the clearance between the rocker arm and the rocker arm shaft. Measure the inner diameter (ID) of the rocker arm and the outer diameter (OD) of the rocker arm shaft and accurately determine the clearance. Maximum clearance 0,04 in. If greater, replace the two rocker arm bushings.

Contrôle du culbuteur

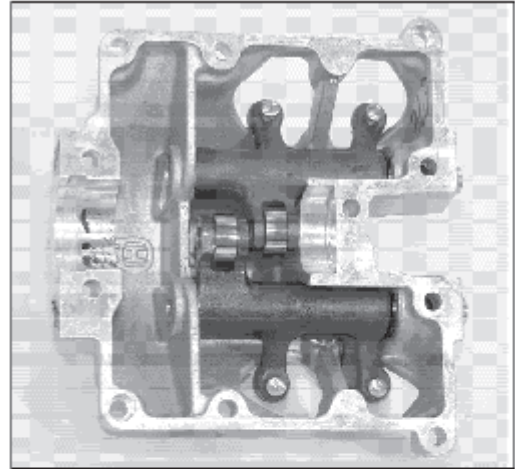
Contrôler le jeu entre le culbuteur et le pivot relatif. Mesurer le diamètre intérieur du culbuteur et le diamètre extérieur du pivot en calculant le jeu. Jeu maximum 0,1 mm. En présence d'un jeu supérieur, remplacer les deux douilles du culbuteur.

Prüfung des Kipphebels

Das Spiel zwischen Kipphebel und Zapfen prüfen. Innendurchmesser des Kipphebels und den Außendurchmesser des Zapfens messen und dabei das Spiel rechnen. Das maximale Spiel beträgt 0,1 mm. Wenn es höher ist, die zwei Buchsen des Kipphebels ersetzen.

Control del balancín

Controla el juego entre balancín y su correspondiente perno. Mida el diámetro interior del balancín y el exterior del perno calculando el juego. Juego máximo 0,1 mm. Si resulta superior, substituya los dos manguitos del balancín.



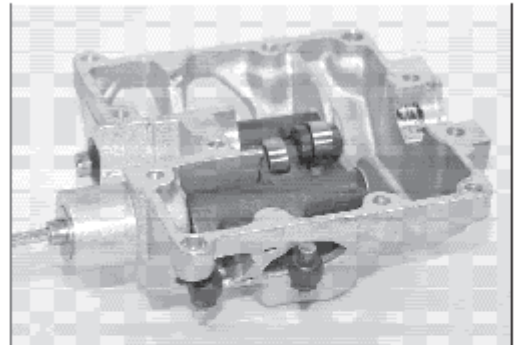
Per evitare la rotazione, inserire nel perno del bilanciere la vite fissaggio coperchio testa, rimuovere le due viti e, con l'ausilio dell'estrattore N. 1514134, togliere i tappi.

Insert the head cover screw inside the rocker arm shaft (to avoid its rotation), remove the two screws and, using puller N. 1514134, remove the plugs.

Afin d'éviter la rotation du culbuteur, insérer dans le pivot du culbuteur la vis de fixation couvercle tête, enlever les deux vis et enlever les bouchons en utilisant l'extracteur N. 1514134.

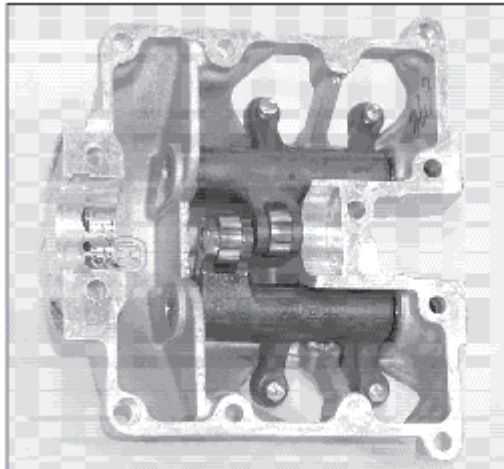
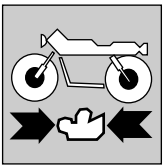
Um die Drehung zu vermeiden, die Feststellschraube des Kopfdeckels in den Zapfen des Kipphebels einführen; die zwei Schrauben mit Hilfe des Ausziehers N. 1514134 wegnemen; die Stöpseln abnehmen.

Para evitar la rotación introduzca en el perno del balancín el tornillo de fijación de la tapa de la culata, remueva los dos tornillos y con la ayuda del extractor N. 1514134, quite los tapones.



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



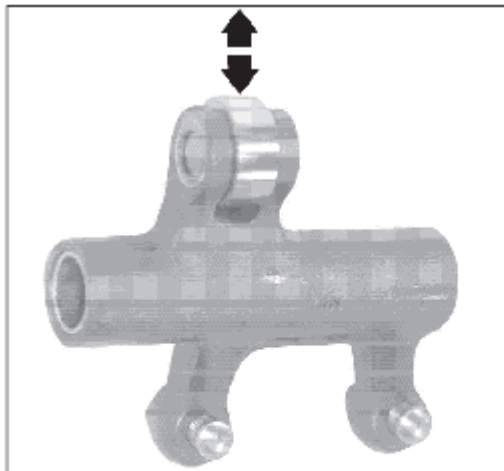
Usare una chiave a brugola per estrarre i perni dei bilancieri. Rimuovere i bilancieri.

Use an allen key or similar to push out the rocker arm shafts. Remove the rocker arms.

Utiliser une clé hexagonale pour extraire les pivot des culbuteurs. Dégager les culbuteurs.

Zum Herausnehmen der Kipphebelbozen ist ein Inbusschlüssel zu verwenden. Kipphebel entfernen.

Use una llave hexagonal para extraer los pernos de los balancines. Remueva los balancines.



Verificare che il bilanciere non presenti rotture.

Controllare inoltre che il cuscinetto a rullini sia intatto e non presenti gioco.
Controllare l'usura dei registri valvole.

Check the rocker arms for cracks.

Also check the cam rollers. They must be intact and without play.
Check valve adjusters wear.

Vérifier que le culbuteur ne soit pas endommagé.

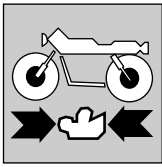
Contrôler que le palier à rouleaux soit intact et qu'il n'ait aucun jeu.
Contrôler l'usure des registres des soupapes.

Einen Inbusschlüssel benutzen, um die Zapfen der Kipphebel herauszuziehen. Die Kipphebel wegnehmen.

Sich vergewissern, dass der Kipphebel keine Schäden aufweist, dass das Nadellager vollkommen ist und kein Spiel hat.
Der Verschleiss der Ventileinstellung prüfen.

Compruebe que el balancin no presente roturas.

Además controle que el cojinete de agujas esté intacto y no presente juego.
Controle el desgaste de los ajustes de las válvulas.



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Camma decompressore avviamento

Controllare la camma del decompressore di avviamento e, se necessario, sostituirla.
In presenza di perdite d'olio, sostituire l'anello OR.

Starter decompressor cam

Check the starter decompressor cam, change if needed.
If there is an oil leak, change the o-ring.

Comme décompresseur de démarrage

Contrôler la came du décompresseur de démarrage et la remplacer s'il le faut.
En présence de pertes d'huile, remplacer l'anneau OR.

Anlaufdekompressorsnocken

Den Anlaufdekompressorsnocken kontrollieren und, wenn notwendig, ersetzen.
Wenn es Ölverluste gibt, den O-Ring ersetzen.

Leva descompresor arranque

Controla la leva del descompresor de arranque y, si fuera necesario, sustitúyala.
Si hubiese pérdidas de aceite, sustituya el anillo OR.

Albero a camme

Controllare che le superfici di lavoro degli eccentrici siano prive di striature, solchi, scalini ed ondulazioni. Le camme troppo usurate sono spesso la causa di una irregolare messa in fase che riduce la potenza del motore. Inserire l'albero a camme tra due contrappunti e con due comparatori verificare la deviazione. Limite di servizio: 0,1 mm.

- Misurare con un micrometro l'altezza "H" delle camme

H a nuovo = 34 mm.

Limite massimo: 33,7 mm.

Camshaft

Check that cam surfaces are scored, stepped, grooved etc.
Excessively worn cams are often the cause of bad engine timing thus reducing engine power. Insert the camshaft between two references and then check deviation using two comparators.

Wear limit: 0.0039 in.

Measure the cam height "H" with a micrometer.

H (new) = 1.34 in.

Wear limit: 1.32 in.

Arbre à cames

Contrôler que les surfaces de travail des excentriques ne présentent pas de rainures, d'escaliers et d'ondulations. Les cames trop usées sont souvent à l'origine d'une mauvaise synchronisation qui diminue la puissance du moteur. Introduire l'arbre à cames entre deux supports et mesurer la déviation avec un comparateur.

Limite de service: 0,1 mm.

- Mesurer la hauteur des cames "H" en utilisant un micromètre.

La came neuve = 34 mm.

Limite maximum: 33,7 mm.

Nockenwelle

Die Arbeitsflächen der Nocken müssen frei von Reifen, Rillen, Kratzern oder Blasen sein. Nocken mit zu hohem Verschleiss sind in vielen Fällen für unregelmässige Phaseneinstellungen verantwortlich, die Motorleistung einschränken. Die Nockenwelle zwischen zwei Reitstockspitzen positionieren und mit Hilfe zweier Messuhren die Abweichung bestimmen.

Grenzwert: 0,1 mm.

- Mit einem Mikrometer die Nockenhöhe messen "H".

modell 610

H neu = 34 mm.

Zulässiger Grenzwert: 33,7 mm.

Eje de levas

Controla que las superficies de trabajo de las excéntricas no presenten estrías, arañazos, escalones y ondulaciones. Las levas demasiado gastadas a menudo constituyen la causa de una irregular puesta en fase que reduce la potencia del motor. Introduce el eje de levas entre dos contrapuntas y con dos comparadores compruebe la desviación.

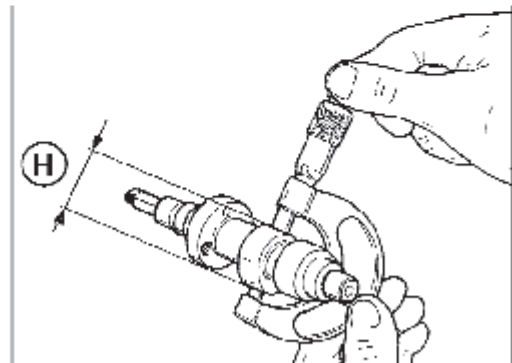
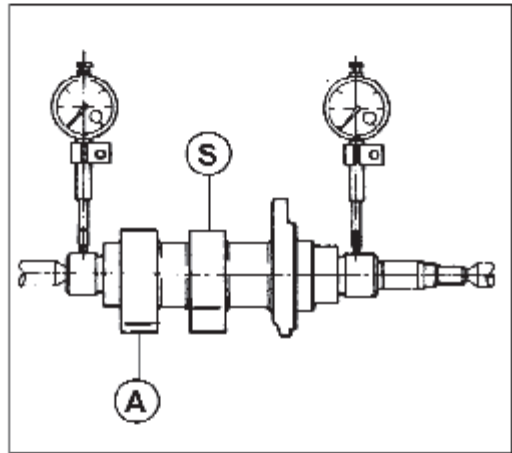
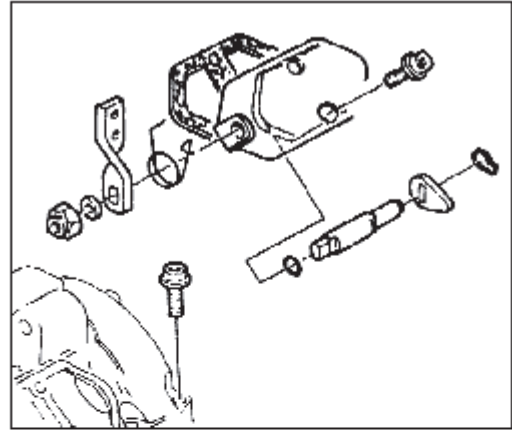
Limite de servicio: 0,1 mm.

- Mida con un micrometro la altura de las levas "H".

modelos 610

H nueva = 34 mm.

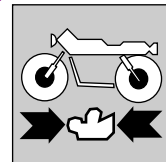
Limite máximo: 33,7 mm.



A: Aspirazione, Inlet, Admission, Ansaugseite, Aspiration.
S: Scarica, Exhaust, Erlasspement, Auspuffseite, Escape.

**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

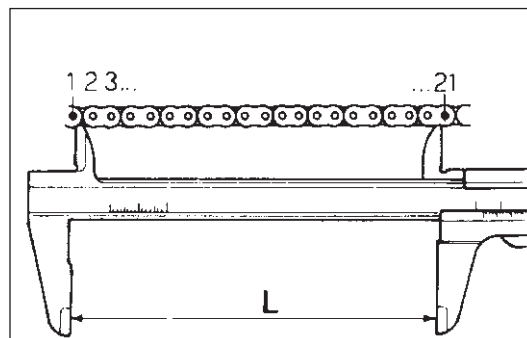


Catena e ingranaggi distribuzione

Verificare ad ogni revisione del motore lo stato di usura dei denti degli ingranaggi distribuzione e dei rulli della catena. Se i denti risultano eccessivamente consumati sostituire i tre organi. Verificare, tendendo la catena per togliere ogni allentamento, la lunghezza di 20 passi (21 perni). Riscontrando una usura oltre il limite prescritto di solo uno dei tre componenti la distribuzione, procedere alla sostituzione di tutti.

Camshaft chain and gearing

At every engine overhaul the wear of the camshaft gear teeth and the chain rollers should be checked. If the teeth are badly worn then replace the three components. Hold the chain taut and check the length of 20 links (21 pins). If any one of three cam drive components is found to be worn then all three components should be replaced.



Chaîne et engrenages de distribution

A chaque révision du moteur, contrôler l'état des dents des engrenages de distribution et des rouleaux de la chaîne. Si les dents sont excessivement usées, il faut remplacer les trois organes. Tendre la chaîne de façon à ce qu'elle ne présente aucun fléchissement et contrôler la longueur de 20 pas (21 maillons). Si seulement un élément de la distribution est usé, il faut remplacer l'ensemble.

Kette und Ventilsteuerungsgetriebe

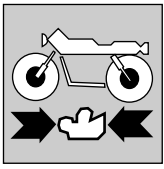
Bei jeder Motorüberholung den Verschleiss der Ventilsteuerungsverzahnungen und der Kettenrollen überprüfen. Bei unzulässigem Verschleiss der Zähne, die drei Elemente austauschen. Die Kette spannen und die Länge von 20 Teilungen (21 Zapfen) überprüfen. Bei einem unzulässig hohen Verschleiss auch nur eines dieser drei Elemente, sind alle drei Elemente auszutauschen.

Cadena de engranajes distribución

Compruebe cada vez que haga la revisión del motor, el estado de desgaste de los dientes de los engranajes de la distribución y de los rodillos de la cadena. Si los dientes resultaran excesivamente gastados, substituya los tres órganos. Compruebe, tendiendo la cadena para quitar todo aflojamiento, la longitud de 20 pasos (21 pernos). Si comprobara un desgaste superior al límite prescrito aún en uno solo de los tres componentes de la distribución, proceda a la substitución de todos.

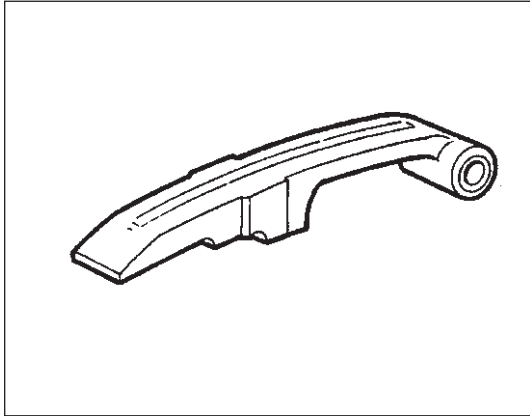
STANDARD / STANDARD STANDARD/ STANDARD ESTANDAR	LIMITE DI SERVIZIO WEAR LIMIT LIMITE DE SERVICE ZULÄSSIGER GRENZWERT LIMITE DE SERVICIO
155,5 mm (6.12 in)	158 mm (6.22 in)





**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Tendicatena distribuzione

I tendicatena devono essere sostituiti quando il materiale di usura è deteriorato ed è visibile la parte metallica nella zona inferiore dei rilevatori di usura.

Camchain tensioner

The camchain tensioners should be replaced when the wear material is worn through and metal is visible in the bottom of the wear marks.

Tendeur de chaîne de la distribution

Remplacer les tendeurs de chaîne lorsque le matériel est détérioré et on peut voir la partie métallique dans la zone inférieure des détecteurs d'usure.

Steuerkettenspanner

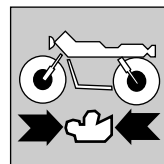
Die Kettenspanner sollen ersetzt werden, wenn der Verschleissstoff beschädigt ist und die metallische Seite im Niederteil der Verschleissfühlergeräte sichtbar ist.

Tensor de cadena de la distribución

Los tensores de cadena tienen que substituirse cuando el material de desgaste está deteriorado y resulta visible la parte metálica en la zona inferior de los detectores de desgaste.

**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Cilindro

Controllare che le pareti siano perfettamente lisce. Effettuare la misurazione del diametro del cilindro a tre diverse altezze ed in due direzioni a 90° tra loro, ottenendo così il valore di conicità e di ovalizzazione.

Max. conicità (limite di usura): 0,05 mm.

Max. ovalizzazione (limiti di usura): 0,05 mm.

Se il limite di usura supera questi valori sostituire la canna cilindro col pistone; non è possibile rettificarla in quanto è stata sottoposta a un trattamento che le conferisce particolare durezza.

Il cilindro è contraddistinto da un colore indicante la classe di appartenenza; l'accoppiamento cilindro-pistone deve essere sempre fatto tra classi di appartenenza uguali.

Cylinder

The cylinder liner bore should be completely smooth. To obtain the taper and the ovality of the cylinder liner bore take measurements at three different heights and in two positions at 90° to each other.

Max taper (wear limit): 0.0019 in.

Max ovality (wear limit): 0.0019 in.

If the wear limits are greater than those prescribed, then replace the cylinder liner with the piston; reboring is not possible since the cylinder liner has been given a special hardening treatment.

The cylinder liner has been marked with a colour or a letter to indicate its category; cylinder liner and piston should always belong to the same category.

Cylindre

Contrôler que les parois soient parfaitement lisses. Mesurer le diamètre du cylindre en trois points et dans deux directions à 90° de façon à obtenir la valeur de la conicité et de l'ovalisation.

Conicité maxi (limite d'usure): 0,05 mm.

Ovalisation maxi (limite d'usure): 0,05 mm.

Si la limite d'usure dépasse ces valeurs, il faut remplacer la chemise et le piston. La chemise ne peut pas être rectifiée du fait qu'elle a été soumise à un traitement de dureté.

Le cylindre a une couleur qui se réfère à sa classe d'appartenance; l'accouplement cylindre-piston doit toujours être effectué entre mêmes classes d'appartenance.

Zylinder

Überprüfen, ob die Wände völlig glatt sind. Der Zylinderdurchmesser muss dazu an drei verschiedenen Höhen und in zwei um 90° zueinander verschobenen Richtungen gemessen werden, um die Konizität und die Ovalität zu bestimmen.

Max. Konizität (Verschleissgrenze): 0,05 mm.

Max. Ovalität (Verschleissgrenze): 0,05 mm.

Übersteigt der gemessene Wert die Verschleissgrenze, so ist der Zylinderbuchse ist nicht möglich, da dieser durch eine spezielle Wärmebehandlung gehärtet wurde.

Der Zylinder ist mit einer Farbe gekennzeichnet, der einer bestimmten Klasse entspricht; die Paarung von Zylindern und Zylinderköpfen muss daher immer mit Elementen der selben Klasse erfolgen.

Cilindro

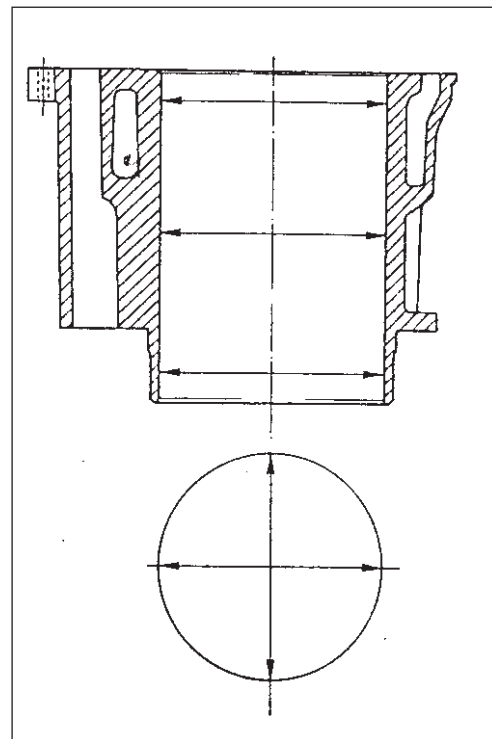
Controle que las paredes sean perfectamente lisas. Efectúe la medida del diámetro del cilindro a tres alturas distintas y en dos direcciones a 90° entre ellas, obteniendo de esta manera el valor de conicidad y de ovalización.

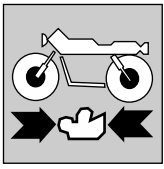
Máx. conicidad (límite de desgaste): 0,05 mm.

Máx. ovalización (límite de desgaste): 0,05 mm.

Si el límite de desgaste va más allá de estos valores, substituya la camisa con el pistón cilindro; no es posible retificarla puesto que ha sido sometido a un tratamiento que le confiere dureza particular.

El cilindro está marcado con un color que indica la clase a la que pertenece; el acoplamiento cilindro-pistón se debe hacer siempre entre clases iguales.





**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Pistone

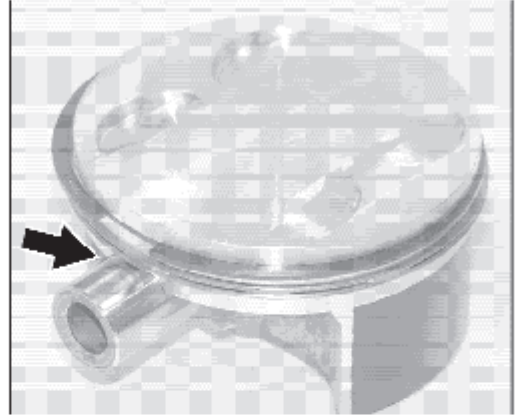
Pulire accuratamente il cielo del pistone e le cave dei segmenti dalle incrostazioni carboniose. Procedere ad un accurato controllo visivo o dimensionale del pistone; non devono apparire tracce di forzamenti, rigature, crepe o danni di sorta.

Quando si sostituisce un pistone è necessario sostituire anche lo spinotto e la bussola per piede di biella. Il pistone deve appartenere alla stessa classe di selezione della canna.

Piston

Thoroughly clean the piston crown and piston ring grooves of any carbon deposits. Carry out a visual check and a measurement check of the piston, there should be no signs of scoring, excessive wear, cracks or other damage.

When a piston is replaced the gudgeon pin and small end bushing should also be changed. The piston should belong to the same category as the cylinder liner.



Piston

Nettoyer soigneusement la partie supérieure du piston ainsi que les rainures des segments pour éliminer toutes les incrustations de carbone. Examiner le piston qui ne doit pas porter de traces de forçements, de rayures, de fendillements ou autres.

Quand on remplace un piston, il faut également remplacer le tourillon et la douille du pied de bielle. Le piston doit appartenir à la même classe de sélection que le cylindre.

Kolben

Den Kolbenboden und die Kolbenringsitze von Kohlerückständen befreien. Eine sorgfältige Sichtkontrolle und Masskontrolle am Kolben durchführen; Klemmstellen, Kratzer, Risse oder ähnliche Beschädigungen sind nicht zulässig.

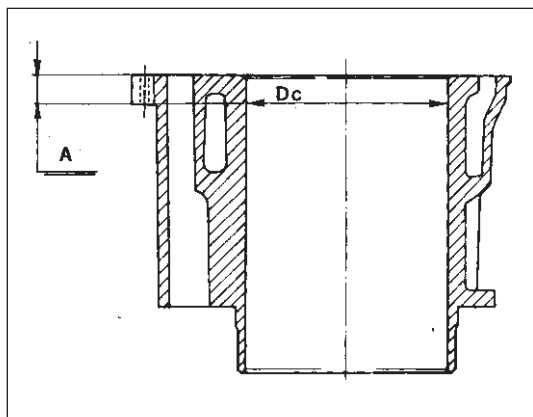
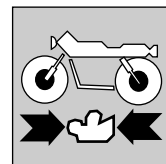
Bei Einsatz eines neuen Kolbens ist auch der Kolbenbolzen und die Pleuelkopfbuchse auszutauschen. Der Kolben muss der selben Klasse des Zylinders angehören.

Pistón

Limpie minuciosamente el cielo del pistón y las ranuras de los segmentos quitando las incrustaciones carbonosas. Proceda a un minucioso control visual y dimensional del pistón; no tienen que aparecer indicios de forzamientos, rayaduras, grietas o daños de cualquier tipo.

Al substituir el pistón hay que substituir también el eje del pistón y el manguito para el pie de biela. El pistón tiene que ser de la misma clase de selección de la camisa del cilindro.





Accoppiamento cilindro-pistone

I gruppi cilindro-pistone sono forniti accoppiati; se inavvertitamente si fossero scambiati tra di loro cilindri e pistoni di alcuni gruppi, occorre procedere al rilevamento dei relativi diametri nel modo sottoindicato:

Diametro canna cilindro

Effettuare la misurazione del diametro interno (Dc), con l'ausilio di un micrometro per interni, alla distanza "A" dalla sommità di 10 mm.

Cylinder piston fitting

The cylinder and piston are supplied matched; if by chance cylinder liners and pistons become mismatched then measure their diameters as follows:

Cylinder liner bore

Use an internal micrometer (Dc) and take the reading at "A" distance from the top 0.39 in.

Accouplement cylindre-piston

Les groupes cylindre-piston sont fournis accouplés; si des cylindres et des pistons ont été intervertis par erreur, il faudra mesurer leurs diamètres comme suit:

Diamètre chemise-cylindre

Mesurer le diamètre intérieur à l'aide d'un micromètre pour intérieurs (Dc) à la distance "A" du sommet de 10 mm.

Paarung Zylinder-Kolben

Die Baugruppe Zylinderbuchse-Kolben kommt bereits gepaart zur Auslieferung; bei unbeabsichtigtem Vertauschen der Zylinderbuchsen und Kolben sind die betreffenden Durchmesser wie folgt zu bestimmen:

Zylinderbuchsedurchmesser

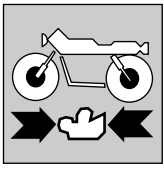
Den Innendurchmesser (Dc) mit Hilfe einer Innenmikrometerschraube am Abstand "A" von der Spitze messen 10 mm.

Acoplamiento cilindro-pistón

Los grupos cilindro-pistón se entregan acoplados; si por acaso se hubieran cambiado entre sí cilindros y pistones de algunos grupos, es necesario proceder a anotar los relativos diámetros como se indica a continuación:

Diámetro camisa cilindro

Efectúe la medida del diámetro interior con la ayuda de un micrómetro para interiores (Dc), a la distancia "A" desde la parte superior de 10 mm.



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

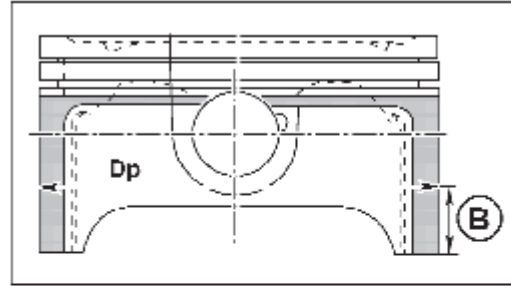
Diametro pistone
Rilvare il diametro del pistone (Dp) alla distanza "B" dalla base (16,5 mm). Il gioco di accoppiamento risulterà $D_c - D_p$.

Piston diameter
Measure the piston diameter (Dp) at 0.65 in. from the bottom. The clearance is $D_c - D_p$.

Diamètre du piston
Relever le diamètre du piston (Dp) à la distance "B" de la base (16.5 mm). Le jeu d'accouplement sera $D_c - D_p$.

Kolbendurchmesser
Den Kolbendurchmesser (Dp) am Abstand "B" von der Grundlage messen (16.5 mm). Das Passungsspiel wird $D_c - D_p$ sein.

Diámetro pistón
Registre el diámetro del pistón (Dp) a la distancia "B" de la base (16.5 mm). El juego de acoplamiento resultará $D_c - D_p$.



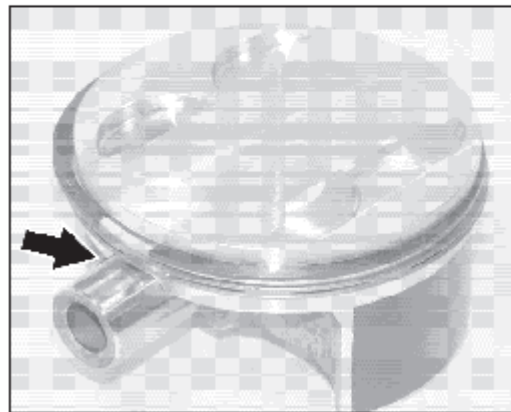
GIOCO / CLEARANCE JEU / SPIEL JUEGO	LIMITI DI SERVIZIO W/LAR LIMIT LIMITE DE SERVICE ZU ASSIGER GRENZWERT LIMIT OF SERVICE
0,040 - 0,060 mm (0.00157 - 0.00236 in)	0,120 mm (0.0047 in)

Spinotto

Lo spinotto deve essere perfettamente levigato, senza rigature, scalini o colorazioni bluastre dovute a surriscaldamento. Sostituendo lo spinotto è necessario sostituire anche la bussola del piede di biella. Effettuare il controllo e la pulizia dello spinotto almeno ogni 10 gare.

Gudgeon pin

The gudgeon pin should be perfectly smooth without scoring, grooving or bluish discoloration caused by overheating. If it is necessary to replace the gudgeon pin then the small end bushing should also be changed. When the engine is disassembled, check the piston pin and clean it if necessary, or every 10 races.



Tourillon

Le tourillon doit être parfaitement poli, sans rayures, aspérités ou colorations bleuâtres dues au surchauffement. Quand on remplace le tourillon, il faut également remplacer la douille du pied de bielle.

A l'occasion de l'ouverture du moteur, effectuer un contrôle du goujon piston et, le cas échéant, le nettoyer, ou après 10 courses.

Kolbenbolzen

Der Kolbenbolzen muss völlig glatt, ohne Kratzer, Riefen oder blaue Färbungen aufgrund von Überhitzung sein. Beim Austausch des Kolbenbolzens muss auch die Pleuellkopfbuchse neu eingesetzt werden.

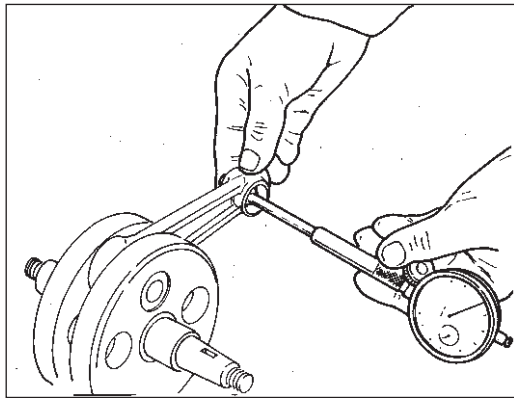
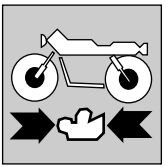
Die Überprüfung und die Reinigung des Kolbenbolzens bei jeder Öffnung des Motors durchführen, oder Alle 10 Wettbewerben.

Eje del pistón

El eje del pistón tiene que estar perfectamente pulido, sin rayaduras, escalones ni coloraciones azuladas debidas a sobrecalentamiento. Al substituir el eje del pistón hay que substituir también el manguito del pie de biela.

efectuar el control y la limpieza de la cruceta del émbolo cada vez que se abre el motor, o bien cada 10 carreras.





Accoppiamento spinotto-piede di biella

Il gioco di accoppiamento al montaggio deve essere di: $0,012 \div 0,027$ mm.
Il limite massimo di usura ammesso è di: 0,055 mm.

Gudgeon pin/connecting rod small end clearance

Clearances at assembly should be: $0.00047 \div 0.00106$ in.
Max. admissible wear limit: 0.0022 in.

Accouplement tourillon-douille pied de bielle

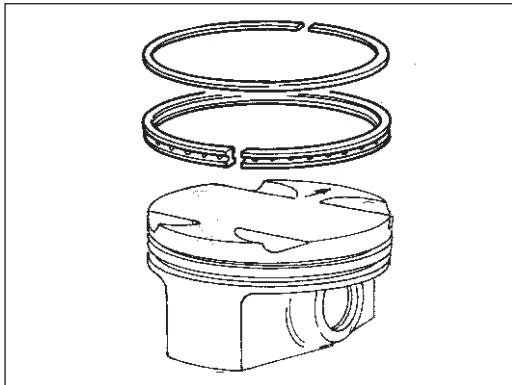
Le jeu d'accouplement au montage doit être de: $0,012 \div 0,027$ mm.
La limite maximum d'usure admise est de: 0,055 mm.

Paarung Bolzen-Pleuelkopfbuchse

Das Paarungsspiel bei der Montage beträgt: $0,012 \div 0,027$ mm.
Die max. zulässige Verschleissgrenze beträgt: 0,055 mm.

Acoplamiento eje del pistón - pie de biela

El juego de acoplamiento en el momento del montaje tiene que ser de:
 $0,012 \div 0,027$ mm.
El límite máximo de desgaste admitido es de: 0,055 mm.



Segmenti

Non devono presentare tracce di forzamenti o rigature.
I pistoni di ricambio vengono forniti completi di segmenti e spinotto.

Piston rings

The piston rings should not show signs of excessive wear or scoring.
Spacer pistons are supplied complete with rings and gudgeon pins.

Segments

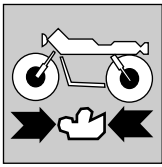
Ils ne doivent pas porter de traces de forcements ni de rayures.
Les pistons de rechange sont fournis avec les segments et le tourillon.

Kolbenringe

Dürfen keine Klemmstellen oder Kratzer aufweisen.
Die Ersatzkolben kommen komplett mit Bolzen und Kolbenringen zur Auslieferung.

Segmentos

No tienen que presentar rastros de forzamientos o rayaduras.
Los pistones de recambio se entregan completos de segmentos y eje.



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Accoppiamento segmenti-cave sul pistone

Usando uno spessimetro misurare il gioco assiale delle fasce elastiche.
La stampigliatura "TOP" va sempre rivolta verso l'alto nell'accoppiamento pistonc-segimenti.

Piston ring/Piston rings groove clearance

Use a feeler gauge to check the axial play of the rings in the groove. The "TOP" marking should always be uppermost.

Accouplements segments-rainure sur le piston

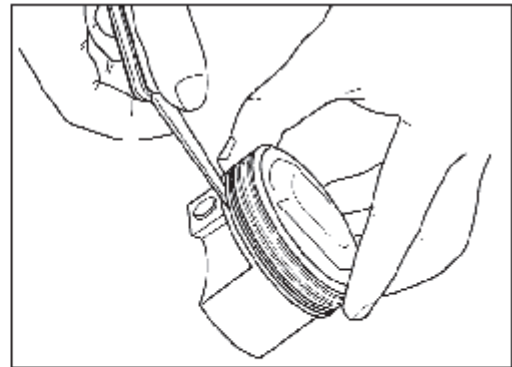
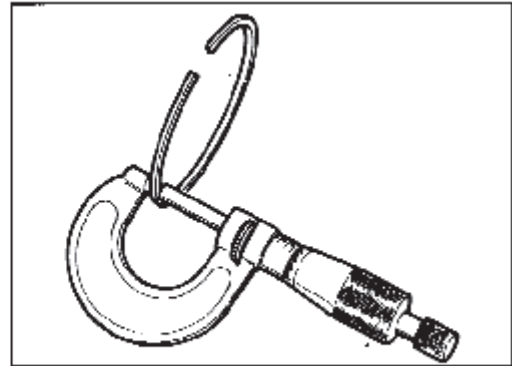
En utilisant un épaisseurmètre, mesurer le jeu axial des segments.
L'inscription "TOP" doit toujours être orientée vers le haut pour l'accouplement piston-segments.

Paarung Kolbenringe-Kolbenringzitze

Mit Hilfe eines Dickenmessers bestimme man das Axialspiel der Kolbenringe.
Bei der Paarung Kolben-Kolbenringe muss die Beschriftung "TOP" immer nach oben ausgerichtet sein.

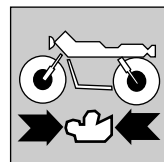
Acoplamiento ranuras de segmento en el pistón

Usando un espesimetro mida el juego axial de las bandas elásticas.
La marca "TOP" tiene que estar siempre hacia arriba en el acoplamiento pistón-segmentos.



	GIOCO AL MONTAGGIO NOMINAL SIZE JEU AU MONTAGE MONTAGESPIEL JUEGO EN EL MONTAJE	LIMITE DI USURA WEAR LIMIT LIMITE D'USURE VERSCHLEISSGRENZE LIMITE DE DESGASTE
SEGMEN TO RING SEGMENTI KOLBENRING SEGMENTO	0,030-0,062 mm (0,00118-0,0024 in)	0,275 mm (0,0088 in.)
RASCHIATO IO OIL SCRAPER RACLEURS D'HUILE OIL ABSTREIFRING RASCADOR DE ACEITE	0,020-0,055 mm (0,00078-0,00216 in)	0,180 mm (0,007 in.)





Accoppiamento segmenti-cilindro

Introdurre il segmento nella zona più bassa del cilindro (dove l'usura è minima) avendo cura di posizionarlo bene in "squadro" e misurare la distanza tra le due estremità del segmento.

Piston rings/cylinder clearance

Introduce the ring into the lower part of the cylinder (i.e. where there is least wear), ensure that the ring is squared up and then check the ring end gap.

Accouplement segments-cylindre

Introduire le segment dans la partie la plus basse du cylindre (où l'usure est minimum) en veillant à le positionner parfaitement "en équerre" et mesurer la distance entre les deux extrémités du segment.

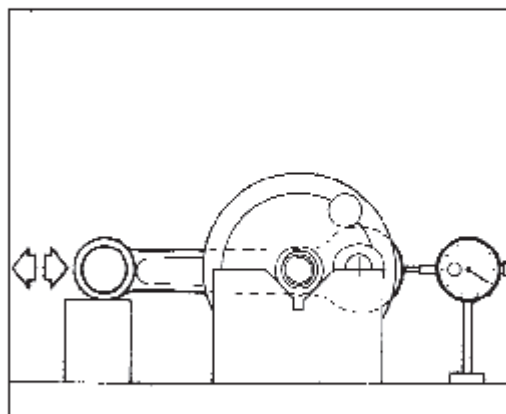
Paarung Kolbenringe-Zylinder

Den Kolbenring in den unteren Abschnitt des Zylinders (wo der minimale Verschleiß vorhanden ist) einführen und korrekt ausrichten; nun wird der Abstand zwischen den beiden Enden des Kolbenrings gemessen.

Acoplamiento segmentos-cilindro

Introduzca el segmento en la zona más baja del cilindro (donde el desgaste es mínimo) teniendo cuidado con posicionarlo bien "en ángulo recto" y mida la distancia entre los dos extremos del segmento.

	NORMALE NORMAI NORMAI NORMAL NORMAI	LIMITE DI SERVIZIO WLAR LIMITI LIMITE DE SERVICE ZUJ ASSIGHEREN/WHRI LIMITE DE SERVICIO
SEGMENTO RING SEGMENI KOLBENRING SEGMENTO	0,20-0,40 mm (0.078-0.0158 in.)	0,7 mm (0.0275 in.)
RASCHIATORI OILSCRAPER RACLEURS D'HUILE OLASIS REIF-RING RASCADOR DE ACEITE	0,30-0,60 mm (0.0118-0.0236 in.)	0,80 mm (0.0315 in.)



Gioco radiale testa di biella

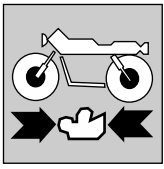
Connetting rod big end radial clearance

Jeu radial tête de bielle

Radialspiel des Pleuelkopfes

Juego radial cabeza de biela

STANDARD STANDARD STANDARD STANDARD STANDARD	LIMITE MAX DI USURA MAX WLAR LIMITI LIMITE MAX. DI USURA MAX VERSCHLEISSGRENZE LIMITE MAX DE DESGASTE
0,026-0,036 mm (0.00102-0.00141 in.)	0,080 mm (0.00315 in.)

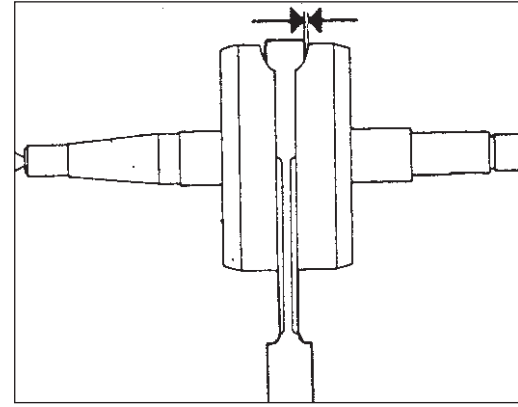


**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Gioco assiale testa di biella
Connetting rod big end side clearance
Jeu axial tête de bielle
Axialspiel des Pleuelkopfes
Juego axial cabeza de biela

STANDARD STANDARD STANDARD STANDARD ESTANDAR	LIMITE MAX DI USURA MAX WEAR LIMIT LIMITE MAX. D'USURE MAX. VERSCHLEISSGRENZE L'IMITE MAS DE DESGASTE
0,40÷0,80 mm (0.0157÷0.0315 in)	0,90 mm (0.0354 in)



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.

Vilèbrequin

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

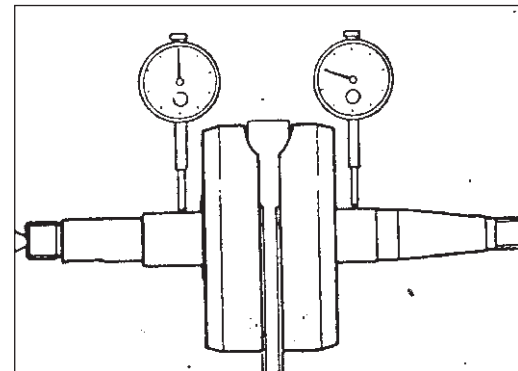
Die Kurbelzapfen und die Bankzapfen dürfen keine Rillen oder Riefen haben; die Gewinden, die Keilsitze und die Nuten müssen einwandfrei sein.

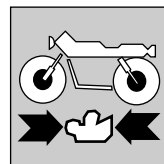
Eje motor

Los pernos de bancada no tienen que presentar arañazos o rayaduras; las roscas, los asientos de las chavetas y las ranuras tienen que estar en buenas condiciones.

Disassamento albero motore
Crankshaft out-of-axis
Décentrage vilèbrequin
Abweichung der Motorwelle
Eje motor fuera de eje

STANDARD STANDARD STANDARD STANDARD ESTANDAR	LIMITE MAX DI USURA MAX WEAR LIMIT LIMITE MAX. D'USURE MAX. VERSCHLEISSGRENZE L'IMITE MAS DE DESGASTE
al di sotto di 0,02 mm under 0.00078 in au dessous de 0,02 mm unter 0,02 mm inferior de 0,02 mm	0,05 mm (0.0019 in)





Sostituzione bussola piede di biella

La sostituzione della bussola deve essere effettuata utilizzando un punzone appropriato ed una pressa.

Prima del montaggio, applicare sulla superficie esterna della bussola del grasso al bisolfuro di molibdeno.

Inserire la bussola dal lato contraddistinto dal marchio dell'elefantino ed assicurarsi che i fori della bussola coincidano con quelli della biella.

Connecting rod small end bush replacement

The bush should be replaced using a correct size punch and drift.

Before the assembly, smear the bush outside surface with molybdenum disulfide grease. Insert the bush from the side marked with the elephant and check that the bush holes coincide with the ones of the rod.

Remplacement douille de pied de bielle

Remplacer la douille en utilisant un poinçon convenable et une presse.

Avant le montage, appliquer à la surface extérieure de la douille de la graisse au bisulfure de molybdène.

Insérer la douille du côté marqué de l'éléphant et s'assurer que les trous de la douille coïncident avec ceux de la bielle.

Ersetzung der Pleuelkopfbuchse

Die Buchse soll mit Hilfe eines Stempels und einer geeigneten Presse ersetzt werden. Vor der Montierung, Molybdändisulfidöl auf die Aussenfläche der Buchse anlegen.

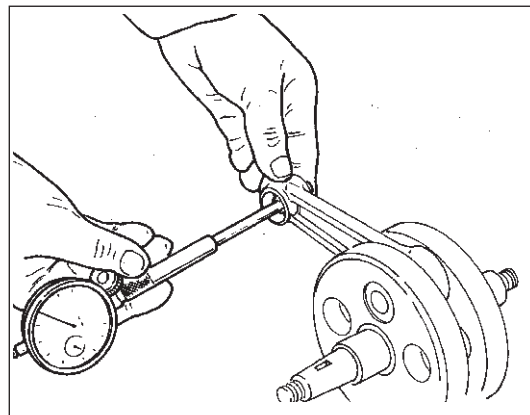
Die Buchse von der Seite mit dem Zeichen des kleinen Elefant einführen; die Löcher der Buchse sollen mit denen der Pleuelstange zusammentreffen.

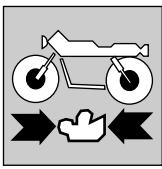
Substitución manguito pie de biela

La substitución del manguito se debe efectuar utilizando un punzón adecuado y una prensa.

Antes del montaje, aplique en la superficie exterior del manguito grasa al bisulfuro de molibdeno.

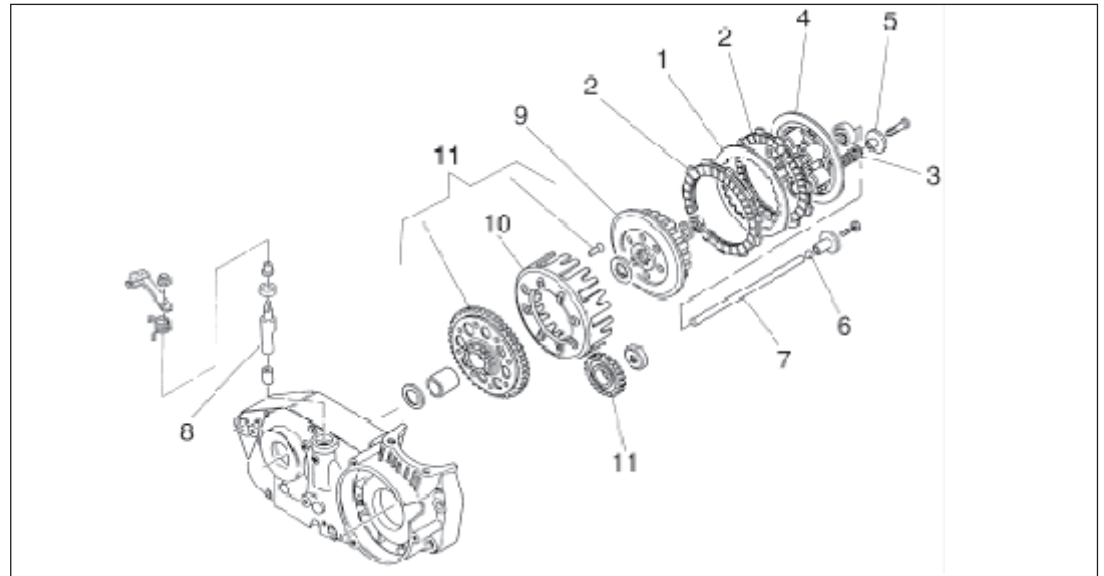
Introduzca el manguito por la parte marcada con la marca del elefantito y asegúrese de que los orificios del manguito coincidan con los de la biela.





**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Gruppo frizione.-Trasmissione primaria.

Controllare che tutti i componenti del gruppo frizione siano nelle migliori condizioni. I dischi frizione non devono presentare tracce di bruciature, 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.-Trasmission primaire.

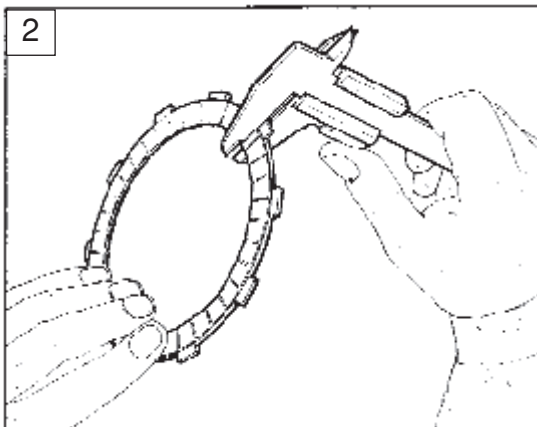
Vérifier si toutes les pièces du groupe embrayage sont dans les meilleures conditions. Les disques embrayage ne doivent pas présenter des traces de brûlure, rainures ou déformations; les disques de frottement doivent avoir un épaisseur selon les indications du tableau.

Kupplungseinheit.-Stirnradpaar.

Alle Bestandteile auf gutem Zustand prüfen. Die Kupplungsscheiben dürfen keine Brandspuren, Rillen oder Verformungen aufweisen. Die Stärke der Reibsscheiben ist auf der Tabelle gezeigt.

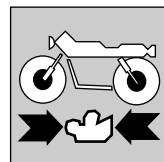
Grupo embrague.-Transmisión primaria.

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 previstos de material de fricción deben tener un espesor según las indicaciones de la tabla.



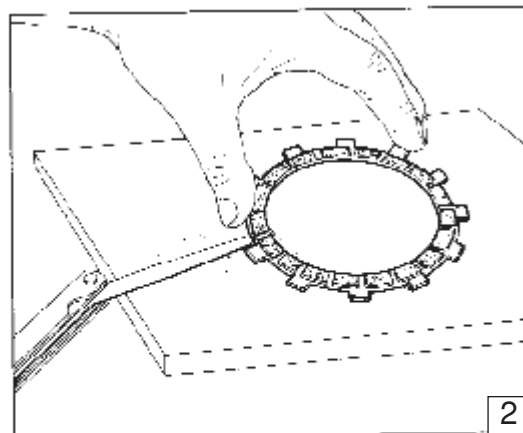
**Spessore disco d'attrito.
Friction disc thickness.
Epaisseur disque de frottement.
Abweichung der Motorwelle.
Espesor disco de fricción.**

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleißgrenze / Limite máx. de desgaste
3 (0.118in.)	2,9 (0.114 in.)



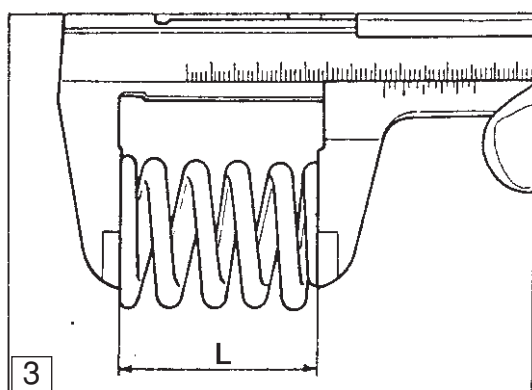
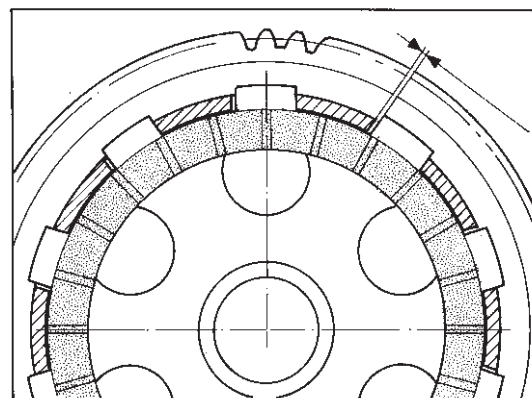
**Distorsione disco frizione.
Friction disc distortion.
Distortion disque embrayage.
Verformung der Kupplungsscheibe.
Distorsión disco embrague.**

	Standard / Standard Standard / Standard Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usura / Max. Verschleißgrenze Limite máx. de desgaste
2 Disco garantito Disc with friction material Disque garni Belagte 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.)
1 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 (0.0098 in.)



**Gioco scatola frizione-disco d'attrito
Clutch housing-friction disc clearance
Jeu boîte embrayage, disque de frottement
Stärke der Reibsscheibe
Juego caja embrague-disco de fricción**

STANDARD STANDARD STANDARD STANDARD ESTANDAR	LIMITE MAX DI USURA MAX WEAR LIMIT LIMITE MAX. D'USURE MAX. VERSCHLEISSGRENZE L'IMITE MAS DE DESGASTE
0,45÷0,55 mm (0.0177÷0.0216 in)	0,75 mm (0.0295 in)



Molla frizione

Misurare la lunghezza libera "L" di ogni molla con un calibro.
Molla nuova: L= 37,3 mm. Limite di servizio: 35,5 mm.
Sostituire qualsiasi molla che superi il limite di servizio.

Clutch spring

Check the free length "L" of each spring with a gauge.
New spring: L= 1.47 in. Wear limit: 1.40 in.
Replace any spring which does not meet with this specification.

Ressort embrayage

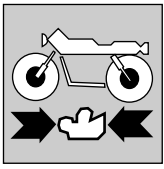
Mesurer la longueur libre "L" de chaque ressort en utilisant un calibre.
Ressort neuf: L= 37,3 mm. Limite de service: 35,5 mm.
Remplacer tous les ressorts qui dépassent la limite de service.

Kupplungsfeder

Die freie Länge jeder Feder "L" mit einer Lehre messen.
Neue Feder: L= 37,3 mm. Zulässiger Grenzwert: 35,5 mm.
Jede Feder, die den zulässigen Grenzwert überschreitet, ersetzen.

Resorte embrague

Mida la longitud libre "L" de cada resorte con un calibre.
Resorte nuevo: L= 37,3 mm. Limite de servicio: 35,5 mm.
Substituya todo resorte que sobrepase el límite de servicio.



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

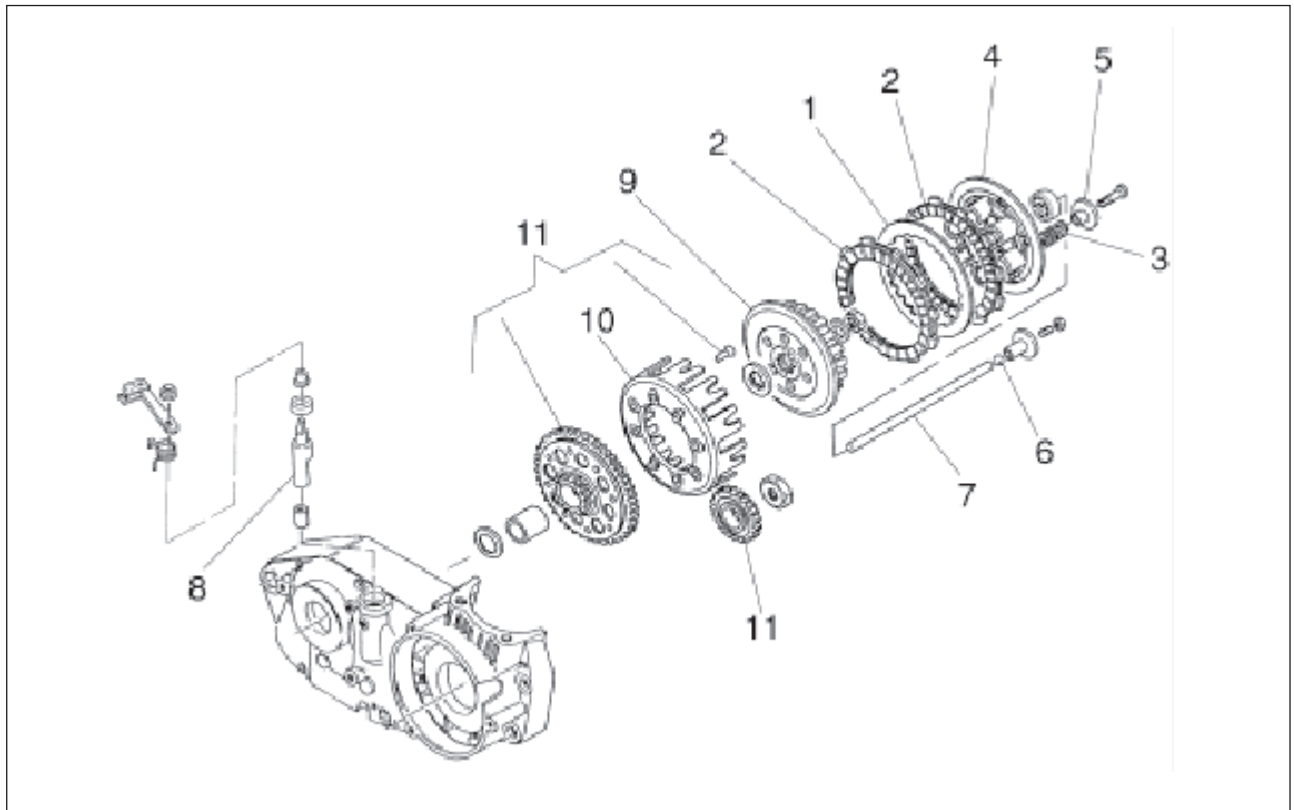
Verificare che i seguenti particolari non presentino tracce di usura o rotture.
In caso contrario, effettuare la sostituzione.

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.

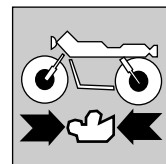
Prüfen, daß die folgenden Details keine Spuren von Wucher oder Brechen vorstellen.
Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

Verificar que las siguientes piezas no presenten trazas de destaste o rotura.
En caso contrario, sustituir las piezas.



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



- 4- Piatto spingidisci, Clutch disc pressure plate, Pousse disques embrayage, Kupplungdruckplatte, Plato empuia discos embrague
- 5- Piattello frizione, Clutch plate, Plteau embrayage, Kupplungsteller, Placa embrague
- 6- Sfera, Ball, Bille, Kugel, Esfera
- 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 portadisci 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.

Check the housing grooves of discs without friction material for wear or failure.
If worn or breaked, 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.

- 10- Campana frizione, Clutch disc housing, Cage embrayage, Kupplungskorb, Campana embrague

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 breaked, 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.

- 11- Coppia ingranaggi trasmissione primaria, Set of matched primary, Engrenages transmission primaire, Stirnraderpaar, Grupo engranages transmisión primaria

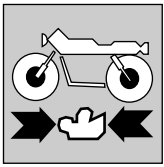
Verificare le condizioni dei denti degli ingranaggi che non devono presentare tracce di usura o rotture.
In caso contrario, effettuare la sostituzione.

Check the teeth gear for wear and failure.
If worn or breaked, 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

<http://husqy.forumsactifs.com>

Pompa olio

Rimuovere dalla pompa (6) la vite (1), il coperchietto (2), l'albero (3) ed i rotori (4) e (5). Pulire i rotori e rimontare i particolari sopraccitati.

NOTA: prima del rimontaggio applicare olio motore sui rotori e sull'albero.

Oil pump

Remove pump (6), screw (1), cover (2), shaft (3), and rotors (4) and (5). Clean the rotors and reassemble the above mentioned elements.

Warning: Anoint the rotors and the shaft with Engine oil.

Pompe à huile

Oter la pompe (6), la vis (1), le couvercle (2), l'arbre (3) et les rotors (4) et (5). Nettoyer les rotors et reassembler tous ces éléments.

Attention: Enduire les rotors et l'arbre avec huile moteur.

Ölpumpe

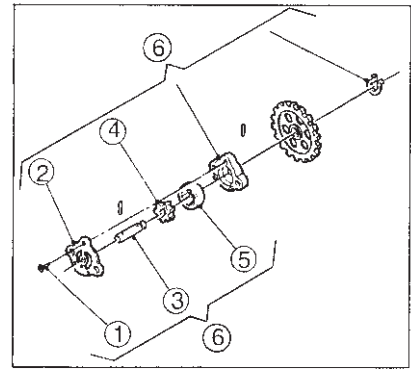
Die Pumpe (6), die Schraube (1), den Deckel (2), die Welle (3) und die Rotore (4) und (5) abnehmen. Die Rotore reinigen und die obengenannten Teile wieder einbauen.

ANMERKUNG: vor dem Wiedereinbau ist Motoröl auf die Rotore und der Welle anzubringen.

Bomba de aceite

Retirar la bomba (6), el tornillo (1), la tapa (2), el eje (3) y los rotores (4) y (5). Limpiar los rotores y volver a montar las piezas antedichas.

NOTA: antes de volver a montar las piezas, lubricar con aceite para motores los rotores y el eje.



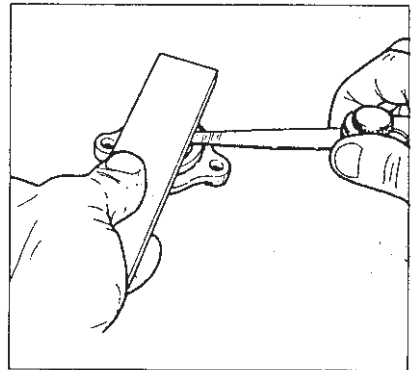
Verificare inoltre che il piano di appoggio del corpo pompa non presenti solchi, scalini o rigature.

Check that the pump mounting surface is not scored, grooved or pitted.

De plus, contrôler que le plan d'appui du corps de la pompe ne présente pas de rainures, de rayures ou d'escaliers.

Ausserdem ist zu überprüfen, ob die Auflagefläche des Pumpenkörpers Rillen, Reifen oder Kratzer aufweist.

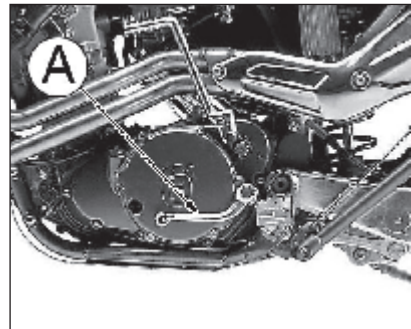
Compruebe, además, que la superficie de apoyo del cuerpo de la bomba no presente surcos, escalones o rayas.



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.



Gearbox.

Check the condition of frontil enggaging 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/O. 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 conplying with tolerances prescribed and control pedal (A) is not damaged.

Boîte de vitesse.

Vérifier si les dents d'embrayage frontal des engrenages sont en parfaites conditions. Vérifier si les engranages a 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 mecanisme d'embrayage des vitesses sont en bonnes conditions.

Vérifier si la larguer des rainures du sélecteur est dans les tolérances spécifiées et que le levier commande de vitesse, (A) je ne sois pas endommagé

Getriebe.

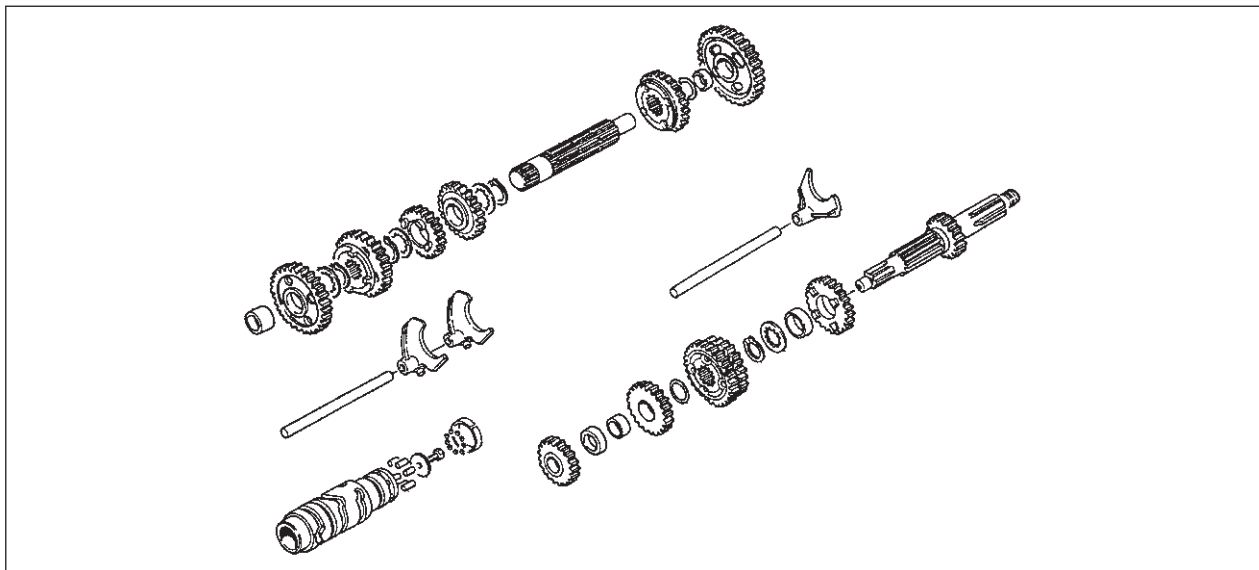
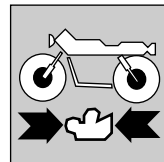
Den Zustand der Stirnkupplungsklaunen kontrollieren, die einwcindefrei die leerlaufzahnräder prüfen, sie müssen sich frei auf ihren Wellen drehen und gleichzeitig darf das Spiel 0,10 mm nicht überbohten. Die Wellengewinde und-nuten müssen in perfektem Zustand sein. Weiter auch den guten Zustand der Teile ingeschaltgetriebes Gründlicht überprüfen. Die Breite der Vorgelegunnten muß innerhalb der vorgeschriebenen Toleranz und daß dem Schalthebel (A) nicht geschadet wird.

Cambio de la velocidad.

Controlar las condiciones ce los dientes de acoplamiento frontal de los engranaies que deben estar en perfecto estado; controlar que los engranaies sueltos rueden libremente sobre sus propios eies y, contemporaneamente, no hagan un juego superior a 0,10 mm. Los fileteados y las ranuras de los eies 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 prescritis y que la palanca mando cambio (A) no sea perjudicada.



Forcelle e ingranaggi selezione marce

Ispezionare visivamente le forcelle selezione marce, ogni forcella piegata deve essere sostituita. Una forcella piegata causa difficoltà nell'innesto delle marce e permette il loro disinnesto improvviso sotto carico.

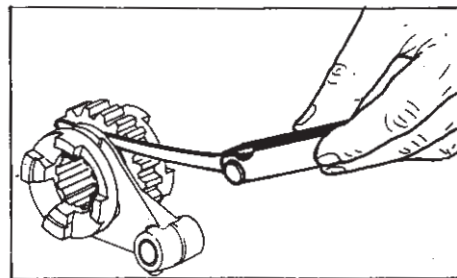
Controllare con uno spessimetro il gioco di ogni forcella del cambio nella scanalatura del proprio ingranaggio. Se il limite di servizio viene superato da uno qualunque dei tre ingranaggi, determinare se si deve sostituire l'ingranaggio o la forcella del cambio misurandone lo spessore "S" e la larghezza "L" della scanalatura dell'ingranaggio.

Larghezza scanalatura ingranaggio nuovo: $L = 4.000 \div 4.075$ mm.

Spessore pattino forcella nuova: $S = 3,90 \div 3,95$ mm.

Gioco tra forcella e ingranaggio nuovi: $0,050 \div 0,175$ mm.

Limite di servizio: 0,2 mm.



Gear selector fork and gearing

Carry out a visual inspection of the gear selector forks; any bent forks should be replaced. A bent fork will make gear changing difficult and can cause the gear to disengage without notice under power.

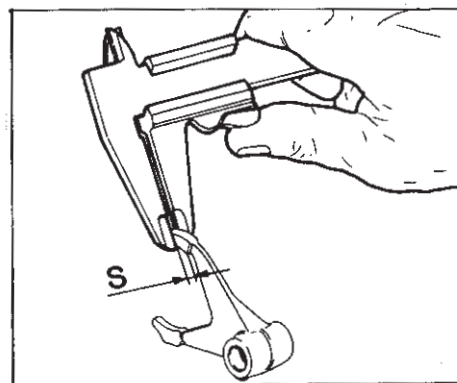
Use a feeler gauge to check the clearance between each selector fork and the groove on its gear. If the prescribed wear limit is exceeded for any one of the three gears then it is necessary to establish whether the gear or the selector fork it so be changed; this can be done by measuring the thickness "S" and the width "L" of the gear groove.

Width of the gear groove (new): $L = 0.157 \div 0.160$ in..

Thickness fork slide (new): $S = 0.153 \div 0.155$ in..

Clearance between fork and rear (new): $0.00197 \div 0.0069$ in.

Wear limit: 0.0079 in.



Fourchettes et engrenages de la boîte de vitesse

Examiner les fourchettes de la boîte; toutes les fourchettes pliées doivent être remplacées parce qu'elles rendent difficiles la prise de la vitesse et risquent de se déclencher sous charge.

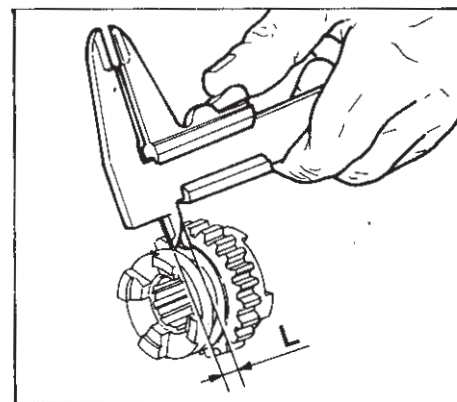
En utilisant un épaisseurmètre, contrôler le jeu de chaque fourchette avec la rainure de l'engrenage relatif. Si la limite de service est dépassée par l'un des trois engrenages, il faut remplacer l'engrenage ou la fourchette; pour déterminer l'élément à remplacer, mesurer l'épaisseur "S" et la largeur "L" de la rainure de l'engrenage.

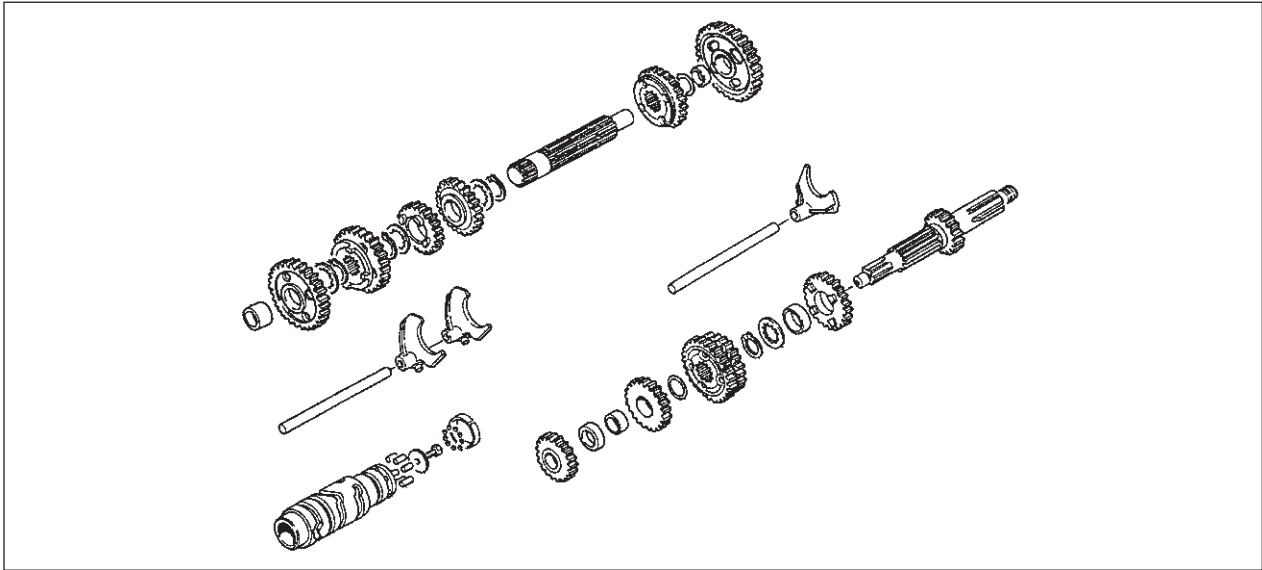
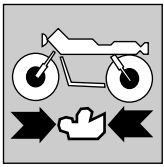
Largueur de la rainure d'un engrenage neuf: $L = 4.000 \div 4.075$ mm.

Épaisseur patin d'une fourchette neuve: $S = 3,90 \div 3,95$ mm.

Jeu entre fourchette et engrenage neuf: $0,050 \div 0,175$ mm.

Limite de service: 0,2 mm.





Gabeln und Räderpaare zur Gangschaltung

Sichtprüfung an den Schaltgabeln durchführen; eventuell verformte Gabeln sind auszutauschen. Ein gebogene Gabel hat eine schwierige Gangschaltung zur Folge bzw. bewirkt bei Betätigung die Gangausrückung.

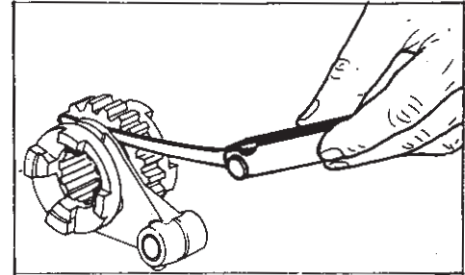
Mit Hilfe eines Dickenmessers das Spiel jeder Schaltgabel in der Nut des entsprechenden Räderpaars überprüfen. Wird der zulässige Grenzwert bei einem der drei Räderpaare überschritten, so ist entweder das Räderpaar oder die Gabel auszutauschen; dazu misst man die Dicke "S" und die Breite "L" der Nut am Räderpaar.

Breite der Nut bei neuem Räderpaar: $L = 4.000 \div 4.075$ mm.

Backendicke neue Gabel: $S = 3,90 \div 3,95$ mm.

Spiel zwischen neuer Gabel und neuem Räderpaar: $0,050 \div 0,175$ mm.

Zulässiger Grenzwert: 0,2 mm.



Horquillas y engranajes selección marchas

Inspeccione visualmente las horquillas de selección de las marchas, cada horquilla curvada debe substituirse. Una horquilla curvada causa dificultad para el embrague de las marchas y permite el desembrague de las mismas al improviso bajo carga.

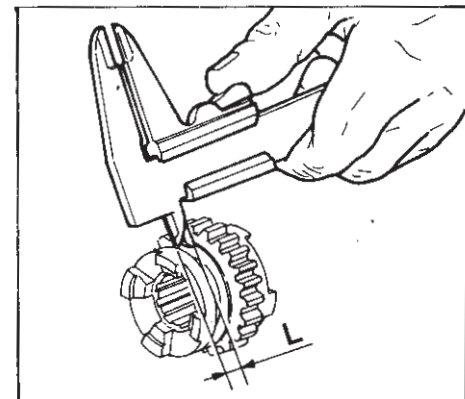
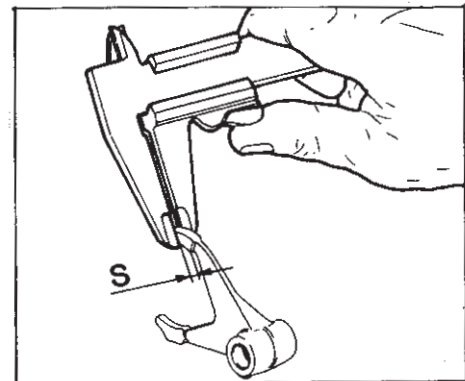
Controle con un espesímetro el juego de cada horquilla del cambio en la ranura de su propio engranaje. Si el límite de servicio se sobrepasa en cualquiera de los tres engranajes, hay que determinar si se debe substituir el engranaje o la horquilla del cambio midiendo el espesor "S" y la anchura "L" de la ranura del engranaje.

Anchura ranura engranaje nuevo: $L = 4.000 \div 4.075$ mm.

Espesor patín horquilla nueva: $S = 3,90 \div 3,95$ mm.

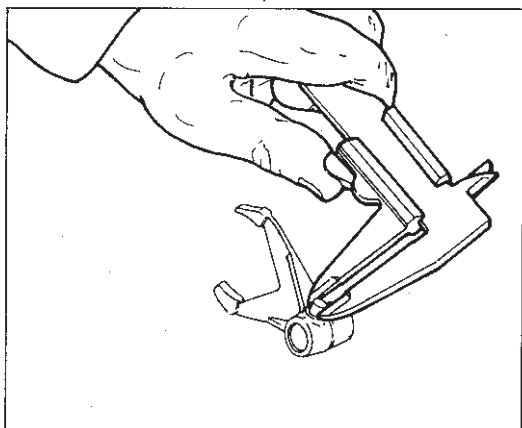
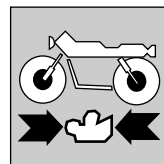
Juego entre horquilla y engranaje nuevos: $0,050 \div 0,175$ mm.

Límite de servicio: 0,2 mm.



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

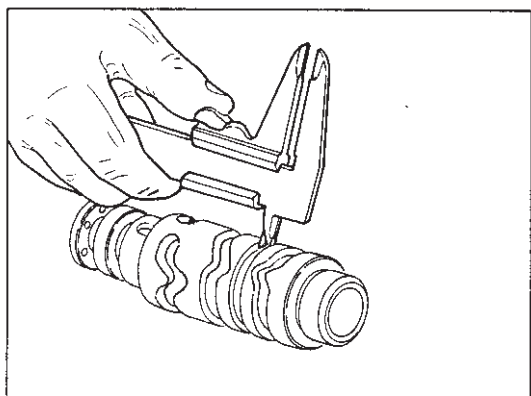
<http://husqy.forumsactifs.com>



Determinare il gioco esistente tra perno di azionamento della forcella e scanalatura sul tamburo comando forcelle rilevando le due quote con un calibro. Se il limite di servizio viene superato, stabilire, confrontandoli con i valori dei componenti nuovi, quale particolare deve essere sostituito.

Gioco tra perno forcella e scanalatura sul tamburo con componenti nuovi:
0,100÷0,378 mm. Limite di servizio: 0,75 mm.
Diametro perno forcella nuovo: 7,742÷7,800 mm.
Larghezza scanalatura del tamburo: 7,900÷8,120 mm.

Check the clearance between the selector pin and the selector drum groove by measuring the two clearances with a gauge. If the wear limit is exceeded then establish which part is to be replaced by comparing values with new parts. Clearance between selector pin and drum grooving, with new components: 0.004÷0.0149 in. Wear limit: 0.029 in. Selector fork pin (new): 0.305÷0.307 in. Width of drum groove: 0.311÷0.319 in.



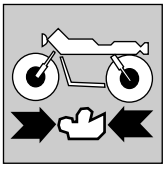
Mesurer le jeu entre l'arbre d'actionnement de la fourche et la rainure du tambour en relevant les deux cotes avec un calibre. Si la limite de service est dépassés, il faut remplacer l'un des deux éléments. Pour déterminer l'éléments à remplacer, il faut comparer les valeurs mesurées avec les valeurs relatives à des pièces neuves. Jeu entre l'axe de la fourchette et la rainure sur le tambour lorsque les pièces sont neuves:

0,100÷0,378 mm. Limite de service: 0,75 mm.
Diamètre de l'axe d'une fourchette neuve: 7,742÷7,800 mm.
Largueur de la rainure du tambour: 7,900÷8,120 mm.

Das Spiel zwischen dem Gabelzapfen und der Nut auf der Trommel zur Gabelsteuerung mit Hilfe einer Lehre bestimmen. Bei Überschreiten des zulässigen Grenzwertes sind die Messwerte mit jenen der neuen Bauteile zu vergleichen; dann bestimme man, welches Bauteil auszuwechseln ist. Spiel zwischen Gabelstift und Nut auf der Trommel mit neuen Bauteilen:

0,100÷0,378 mm. Zulässiger Grenzwert: 0,75 mm.
Durchmesser neuer Gabelzapfen: 7,742÷7,800 mm.
Breite der Nut auf der Trommel: 7,900÷8,120 mm.

Determine el juego que hay entre perno de accionamiento de la horquilla y ranura en el tambor mando horquillas registrando las dos cotas con un calibre. Si se sobrepasa el límite de servicio, establezca, confrontándolos con los valores de los componentes nuevos, qué parte debe ser substituida. Juego entre perno horquilla y ranura en el tambor con componentes nuevos:
0,100÷0,378 mm. Limite de servicio: 0,75 mm.
Diámetro perno horquilla nueva: 7,742÷7,800 mm.
Anchura ranura del tambor: 7,900÷8,120 mm.



REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

Tamburo comando forcelle

Verificare lo stato di usura dei perni di supporto del tamburo; non devono presentare solchi, bave o deformazioni. Verificare il gioco esistente tra perni e alloggiamento sul carter, se dovesse risultare superiore a 0,10 mm (limite di servizio) sostituire il componente più usurato.

Selector drum

Check the wear of the pins supporting the drum, these should not be scored, pitted or distorted. Check the play between the pins and their locations in the casing; if the wear limit is greater than 0.0039 in. then replace the most worn components.

Tambour de commande de fourchettes

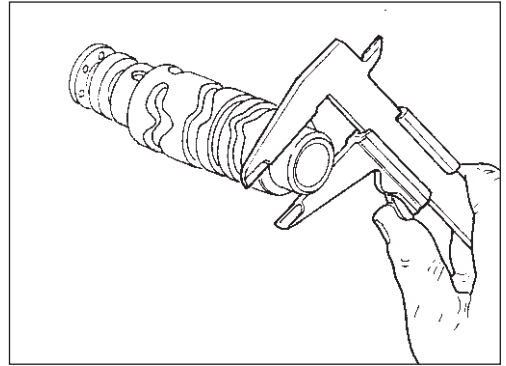
Contrôler les arbres de support du tambour qui ne doivent pas présenter de rainures, de barbes ou de déformations. Contrôler le jeu entre les arbres et le logement sur le carter; si le jeu est supérieur à 0,10 mm (limite de service), il faut remplacer l'élément le plus usé.

Trommel der Gabelsteuerung

Die Supportstifte der Trommel auf Verschleiss überprüfen; diese dürfen weder Rillen, noch Grate oder Verformungen aufweisen. Das Spiel zwischen Stift und Sitz am Gehäuse überprüfen; liegt dieses über 0,10 mm (zulässiger Grenzwert), so ist das Bauteil mit dem höchsten Verschleiss auszutauschen.

Tambor mando horquillas

Compruebe el estado de desgaste de los pernos de soporte del tambor; no tienen que presentar arañazos, rebabas o deformaciones. Compruebe el juego que hay entre pernos y alojamiento en el cárter; si resultase superior a 0,10 mm (límite de servicio) sustituya el componente más gastado.

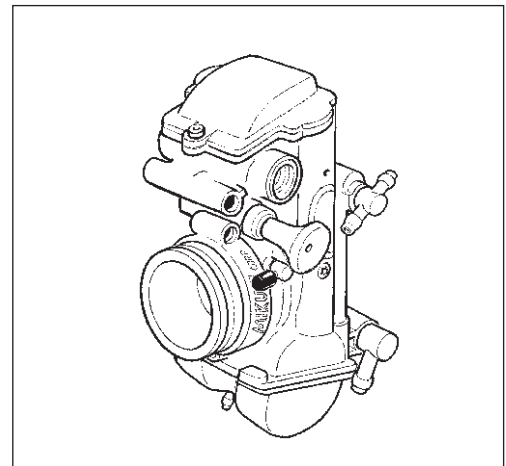


Revisione carburatore

Lavare accuratamente con benzina ed asciugare con aria compressa tutti i componenti del carburatore. Pulire accuratamente tutti i getti ed i condotti esclusivamente con aria compressa, non usare mai punte o fili metallici. Controllare che la valvola a saracinesca sia in buone condizioni e che scorra liberamente nel proprio alloggiamento ma senza gioco eccessivo. Controllare che lo spillo conico ed il polverizzatore siano in buone condizioni, controllare che la valvola a spillo faccia perfetta tenuta.

Carburetor overhauling

Thoroughly wash with petrol and dry with compressed air all carburetor components. Thoroughly clean all jets and ducts with compressed air only. Never use tips of metal wires. Check that the gate valve is in good condition and runs freely in its housing but without excessive clearance. Check that the pin and spray nozzle are in good conditions. Check that the pin valve has a good seal.



Revision carburateur

Laver tous les éléments du carburateur soigneusement avec de l'essence et les essuyer à l'air comprimé. Nettoyer tous les gicleurs et les conduites seulement avec de l'air comprimé, sans employer des pointes ou du fil métallique. Vérifier si la soupape est en bonnes conditions et glisse librement dans son emplacement, toutefois sans trop de jeu. Vérifier si la pointe conique et le pulvérisateur sont en bonnes conditions et si la vanne pointeau est parfaitement à tenue.

Revision des Vergaser

Alle Bauteile des Vergasers sorgfältig mit Benzin waschen und mit Druckluft trocknen. Alle Düsen und Kanalleitungen sorgfältig nur mit Druckluft reinigen; nie Stahlspitzen oder Drähte verwenden. Das Schieberventil auf einwandfreien Zustand prüfen und darauf achten, dass es frei und ohne übermässiges Spiel in seiner Aufnahme gleitet. Darauf achten, dass die Kegelnadel und der Zerstäuber in gutem Zustand sind; das Nadelventil auf perfekte Dichtigkeit prüfen.

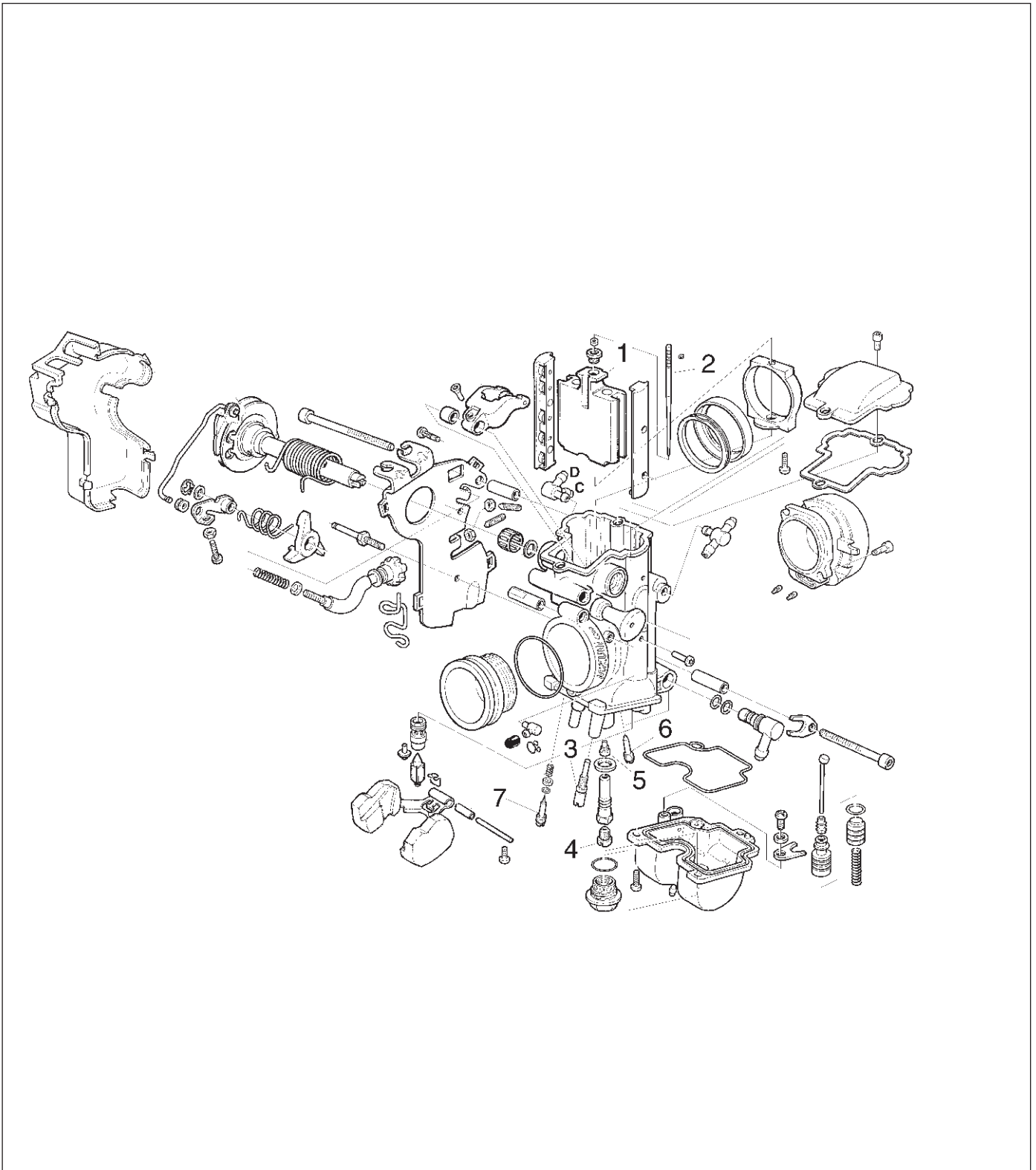
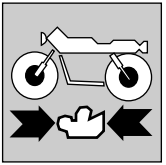
Revisión carburador

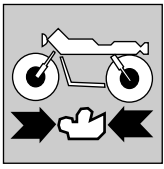
Lave minuciosamente con gasolina y seque con aire comprimido todos los componentes del carburador. Limpie minuciosamente todos los surtidores y los conductos exclusivamente con aire comprimido, no use nunca puntas ni alambres. Controle que la válvula de compuerta esté en buenas condiciones y que se deslice libremente en su alojamiento sin excesivo juego. Controle que la espiga cónica y el pulverizador estén en buenas condiciones, controle que la válvula de aguja sea perfectamente estanca.



REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>





**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

TARATURA CARBURATORE

Rif.	Denominazione	TMR 41
1	Valvola gas	1.0
2	Spillo conico/tacca di fissaggio	52/2 ^a
3	Getto del minimo (□)	27,5
4	Getto del massimo (●)	175
5	Polverizzatore (▲)	P6
6	Getto pompa di ripresa (△)	30
7	Vite aria aperta di giri	3
	Diametro diffusore (mm)	41

CARBURETTOR SETTING

Ref.	Part	TMR 41
1	Throttle valve	1.0
2	Tapered needle/needle position (notch)	52/2 nd
3	Idle jet (□)	27,5
4	Main jet (●)	175
5	Spray nozzle (▲)	P6
6	Accelerator pump jet (△)	30
7	Air screw, open by 'n' turns	3
	Diffuser diameter (in.)	41

TARAGE DU CARBURATEUR

Réf.	Désignation	TMR 41
1	Valve gaz	1.0
2	Pointeau conique/fixation	52/2 ^{ème}
3	Gicleur du ralenti (□)	27,5
4	Gicleur du maximum (●)	175
5	Pulvérisateur (▲)	P6
6	Gicleur pompe de reprise (△)	30
7	Vis air ouverte de tours	3
	Diamètre diffuseur (mm)	41

EINSTELLUNG DES VERGASERS

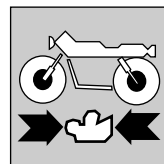
Rif.	Benennung	TMR 41
1	Gasventil	1.0
2	Kegelnadel/Befestigungskerbe	52/2
3	Leerlaufdüse (□)	27,5
4	Vollastdüse (●)	175
5	Zerstäuber (▲)	P6
6	Düse Beschleunigungspumpe (△)	30
7	Drehzahl-Luftschraube	3
	Durchmesser Luftdüse (mm)	41

CALIBRADO DEL CARBURADOR

Ref.	Denominación	TMR 41
1	Válvula de mariposa	1.0
2	Espiga cónica/muesca de fijación	52/2
3	Surtidor del ralenti (□)	27,5
4	Surtidor máximo (●)	175
5	Pulverizador (▲)	P6
6	Surtidor bomba de aceleración (△)	30
7	Tornillo aire abierto de revol	3
	Diámetro difusor (mm)	41

**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



(●): in dotazione 167,5 - 170 - 172,5 - 177,5
(□): in dotazione 25 - 27,5 - 30 - 35,5 - 35
(▲): in dotazione 680P-3, 680P-5
(△): in dotazione 35

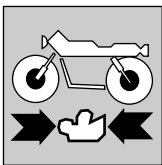
(●): on dotation 167,5 - 170 - 172,5 - 177,5
(□): on dotation 25 - 27,5 - 30 - 35,5 - 35
(▲): on dotation 680P-3, 680P5
(△): on dotation 35

(●): en dotation 167,5 - 170 - 172,5 - 177,5
(□): en dotation 25 - 27,5 - 30 - 35,5 - 35
(▲): en dotation 680P-3, 680P5
(△): en dotation 35

(●): Ausrüstungsteile 167,5 - 170 - 172,5 -
177,5
(□): Ausrüstungsteile 25 - 27,5 - 30 - 35,5 - 35
(▲): Ausrüstungsteile 680P-3, 680P5
(△): Ausrüstungsteile 35

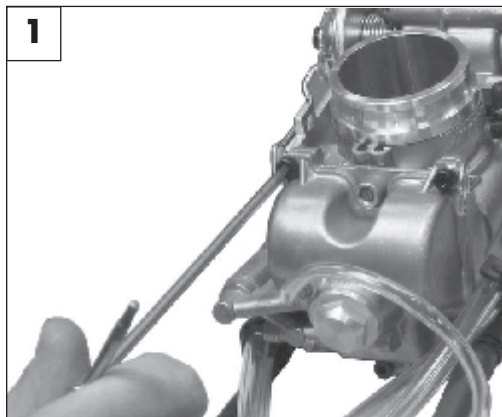
(●): en dotacion 167,5 - 170 - 172,5 - 177,5
(□): en dotacion 25 - 27,5 - 30 - 35,5 - 35
(▲): en dotacion 680P-3, 680P5
(△): en dotacion 35





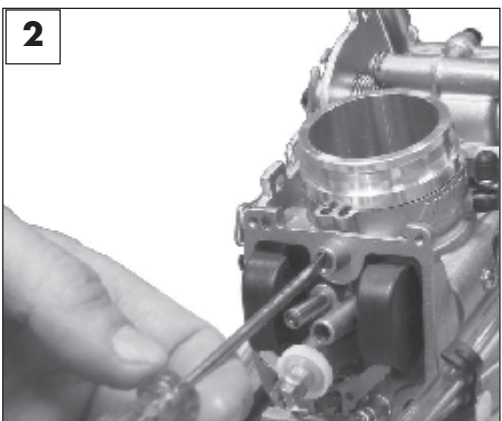
REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



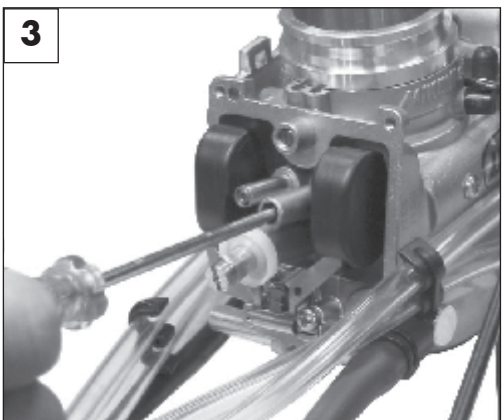
1

Rimuovere la vaschetta del galleggiante.
Remove the floater chamber.
Oter la cuvette du flotteur.
Den Schwimmergehäuse entfernen.
Remover la cubeta del flotador.



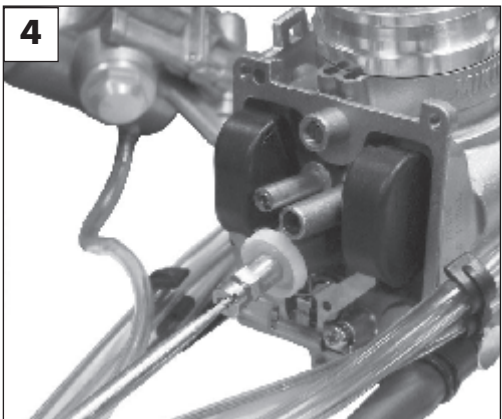
2

Rimuovere la vite di regolazione titolo miscela.
(posizione standard: ruotare la vite fino alla posizione di tutto chiuso quindi tornare indietro di 3 giri).
Remove the fuel-air mixture adjusting screw.
(standard adjustment: turn the screw clockwise until the fully closed position is reached then turn back of 3 turns).
Oter la vis de réglage du mélange.
(réglage standard: ôter le vis de réglage jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte ensuite, retourner le en arrière de 2 tours).
Den Einstellschraube der Mischungsstärke entfernen.
(Will man die Standardjustierung wiederherstellen, das Stellglied in Uhrzeigersinn bis zum Anschlag drehen, danach um 3 Umdrehungen zurückdrehen).
Remover el tornillo de regulación de la mezcla.
(calibrado estandar: gire el tornillo de ajuste hasta la posición completamente cerrada, luego vulva atrás de 3 vueltas).



3

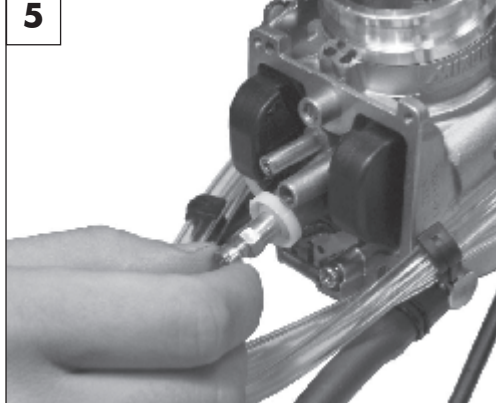
Rimuovere il getto del minimo (taratura standard: 27,5).
Remove the idle jet (standard adjustment: 27,5).
Oter le cicleur du ralenti (réglage standard: 27,5).
Den Leerlaufdüse entfernen (Standardjustierung: 27,5).
Remover el inyector del ralentí (calibrado estandar: 27,5).

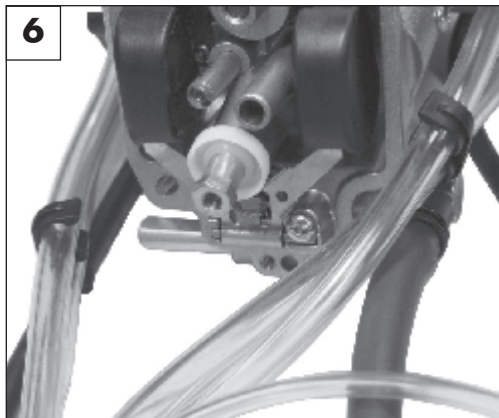
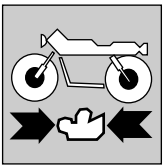


4

Rimuovere il getto del massimo (taratura standard: 175).
Remove the main jet (standard adjustment: 175).
Oter le cicleur du maximum (réglage standard: 175).
Den Vollastdüse entfernen (Standardjustierung: 175).
Remover el inyector del máximo (calibrado estandar: 175).

5





6

6-7-8

Rimuovere il perno del galleggiante, il galleggiante e lo spillo chiusura carburante.

Controllare che questi particolari non siano piegati o danneggiati: se così fosse, sostituirli.

Dopo il montaggio dello spillo sul galleggiante, controllare che quest'ultimo scorra liberamente nel carburatore.

Remove the floater pin, the floater and the needle valve.

Check these parts for bends or damages: replace them, if necessary.

After installing the needle valve on the floater, check the floater moves smoothly.

Oter le pivot du flotteur, le flotteur et le pointeau fermeture essence.

Contrôler que ces particuliers ne soient pas pliés ou endommagés: si ainsi fosses, les remplacer.

Après l'assemblage du pointeau sur le flotteur, contrôler que ce dernier je coule dans le carburateur librement.

Den Schwimmerbolzen, den Schwimmer und den Nadelventil entfernen.

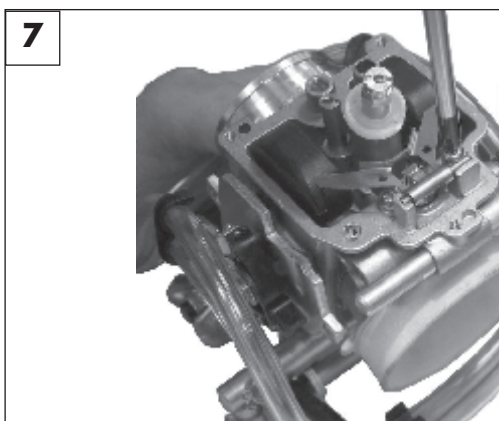
Kontrollieren, daß diese Details nicht bogen oder beschädigt: er so Gruben, sie ersetzen.

Nach der Montage des Nadelventil auf der Schwimmer, kontrollieren, daß dieses letzte fließt frei im Vergaser.

Remove el perno del flotador, el flotador y el alfiler cierre carburante.

Controlar que estos detalles no sean doblados o dañados: si así fosses, reemplazarlos.

Después del montaje del alfiler en el flotador, controlar que este último corra libremente en el carburador.



7

9

Rimuovere il coperchio della valvola gas.

Remove throttle valve cover.

Oter le couvercle de la soupape des gaz.

Den Gasventildeckel entfernen.

Remove la tapa de la válvula del gas.



8

10

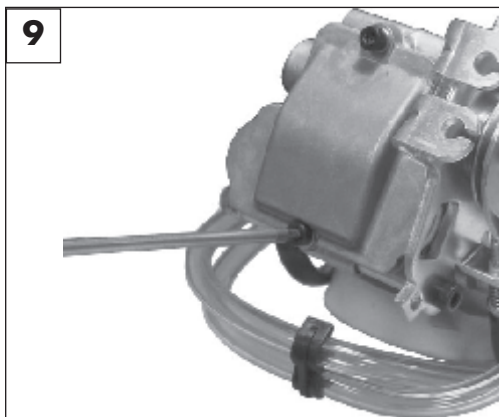
Rimuovere il fermo superiore dello spillo conico sulla valvola gas.

Remove the metering pin-throttle valve upper fastening bolt.

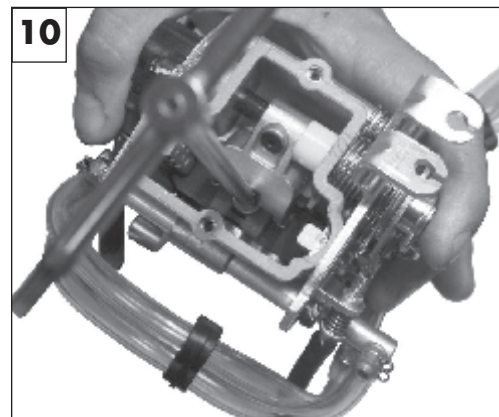
Oter la vis d'arrêt supérieur de le pointeau conique sur la soupape des gaz.

Den schraube entfernen von ich halte des Kegelnadel auf der Gasventil höher an.

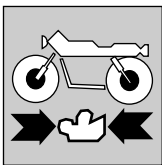
Remove el tornillo de firme superior del alfiler cónico sobre la válvula del gas.



9

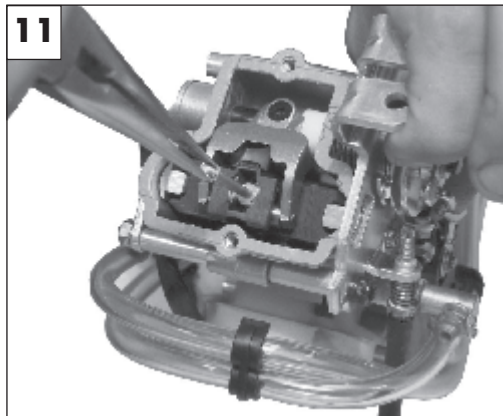


10



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



11

11-12

Rimuovere lo spillo conico con il relativo fermaglio (taratura standard: 52/2°).
Controllare che non sia piegato o usurato: se così fosse, sostituirlo.

Remove the metering pin and its retaining clip (standard adjustment: 52/2nd).

Check for bends or wear: replace it, if necessary.

Oter le pointeau conique avec le arret relatif (réglage standard: 52/2eme).

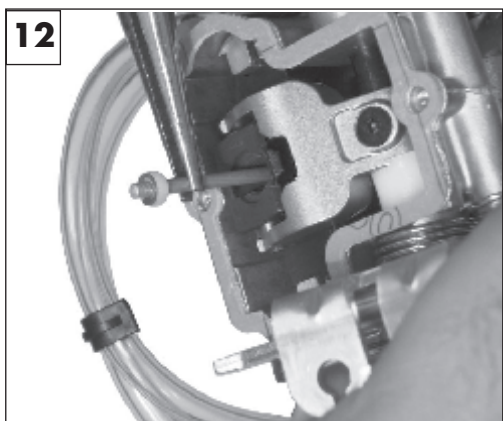
Contrôler que pointeau conique ne soit pas pliée ou usagé: si c'était ainsi, le remplacer.

Den Kegelnadel mit dem entsprechenden Haltering entfernen (Standardjustierung: 52/2).

Kontrollieren, daß der Kegelnadel nicht bog oder verbraucht: wenn so Gruben, ihn ersetzen.

Remove el alfiler cónico con el relativo anillo de retención (calibrado estandar: 52/2).

Controlar que el alfiler cónico no sea doblado o se gastado: si así fosos, reemplazarlo.



12

13

Rimuovere la vite che fissa la leva superiore.

Remove the upper lever fastening screw.

Oter la vis qui fixe le levier supérieur.

Den schraube, den der höhere Hebel befestigt, entfernen.

Remove el tornillo que fija la palanca superior.

14

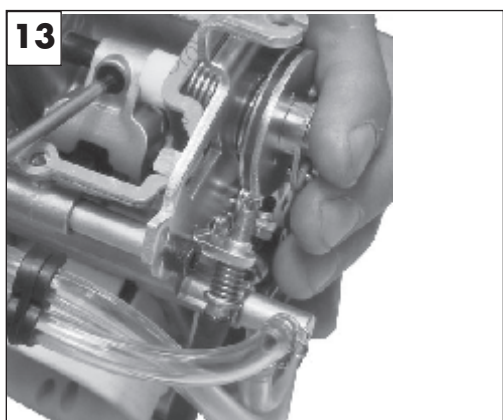
Rimuovere la leva superiore.

Remove the upper lever.

Oter le levier supérieur.

Den höheren Hebel entfernen.

Remove la palanca superior.



13

15

Rimuovere la valvola gas (taratura standard: 1,0).

Controllare che si muova liberamente nel corpo carburatore: in caso di bloccaggio, sostituire.

Remove the throttle valve (standard adjustment: 1,0).

Check for the free movement into the carburettor body: in case of stick, replace the throttle valve.

Oter la soupape des gaz (réglage standard: 1,0).

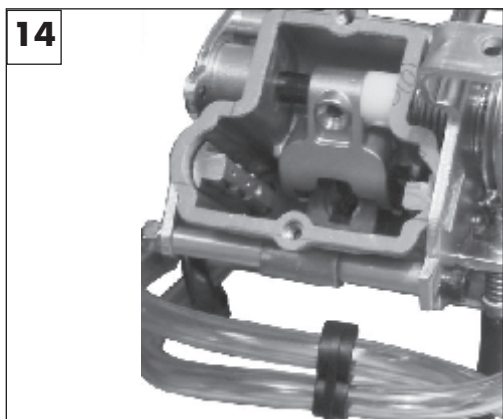
Contrôler que la soupape gaz se remue dans le carburateur librement: en cas de blocage, remplacer.

Den Gasventil entfernen (Standardjustierung: 1,0).

Kontrollieren, daß der Gasventil es bewegt frei im Vergaser: in Fall von Blockierung, sie ersetzen.

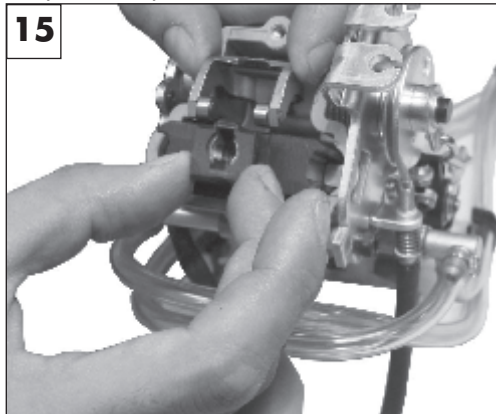
Remove la válvula del gas (calibrado estandar: 1,0).

Controlar que el válvula del gas se mueva libremente en el carburador: en caso de bloqueo, reemplazar.



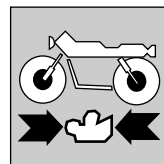
14

15



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



RACCORDO SCATOLA FILTRO CARBURATORE

Verificare che il raccordo (A) tra scatola filtro e carburatore non presenti rotture o crepe. In caso contrario effettuare la sostituzione.

AIR FILTER BOX - CARBURETOR MANIFOLD

Vérifier que le raccord (A) entre boîte filtre air et carburateur ne présente pas ruptures ou lézards. En cas contraire, effectuer la substitution.

RACCORD BOITE FILTRE AIRE - CARBURATEUR

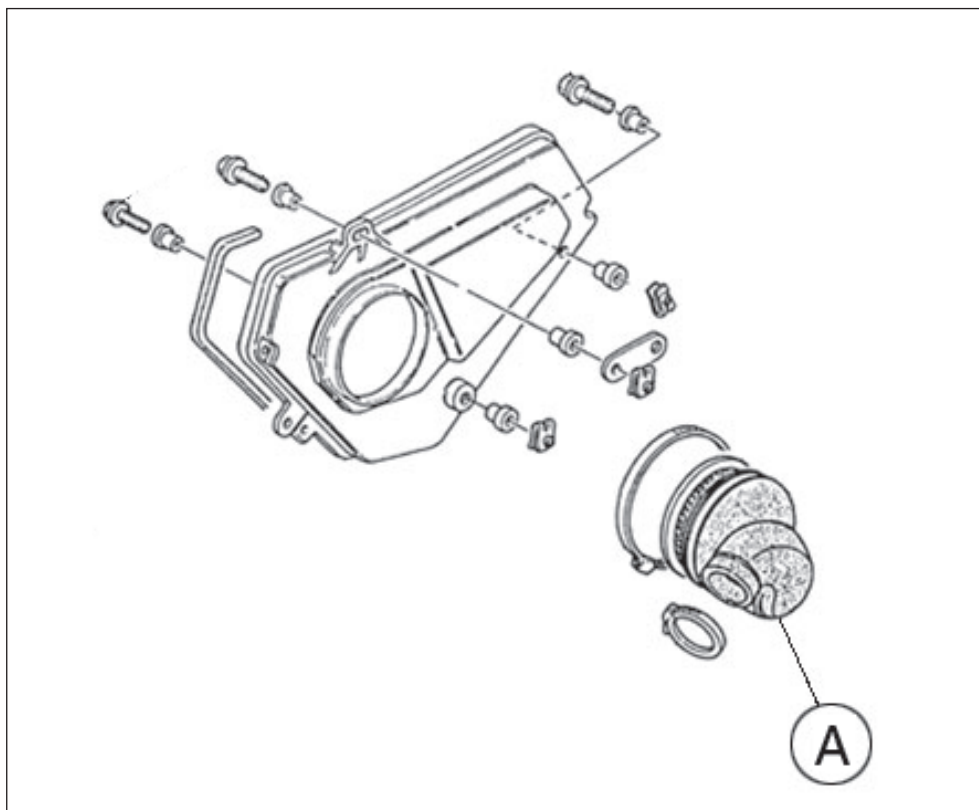
Check the air filter box-carburetor manifold (A) for wear or failure. If worn or broken, replace it.

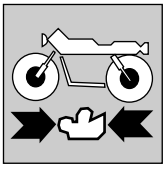
LUFFILTER - VERGASER ANSCHLUSS

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.





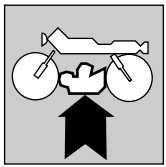
**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAULING
REVISION MOTOR
MOTORUEBERHOLUNG
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

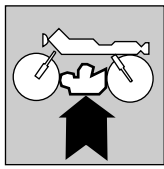
<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

H





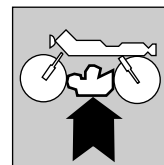
RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY

<http://husqy.forumsactifs.com>

Norme generali	H. 4	General directions	H. 4
Istruzioni di montaggio e lubrificazione	H. 5	Instructions for assembly and lubrication	H. 5
Rimontaggio albero motore	H. 9	Reassembly of crankshaft	H. 9
Rimontaggio cambio	H.12	Reassembly of transmission	H.12
Rimontaggio del carter	H.17	Reassembly of crankcase	H.17
Rimontaggio gruppo comando cambio e frizione	H.20	Reassembly of gearshift mechanism and clutch	H.20
Registrazione frizione	H.21	Clutch adjustment	H.21
Rimontaggio ingranaggi distribuzione e trasmissione primaria	H.22	Reassembly of cam chain and drive gear sprockets	H.22
Rimontaggio pompa olio	H.22	Reassembling the oil pump	H.22
Rimontaggio alberi leve cambio e avviamento	H.23	Reassembly of gear shaft and kickstarter shaft	H.23
Rimontaggio volano	H.26	Reassembly of flywheel	H.26
Rimontaggio pistone e cilindro	H.27	Reassembly of piston and cylinder	H.27
Rimontaggio testa cilindro	H.28	Reassembly of cylinder head	H.28
Rimontaggio tendicatena distribuzione	H.30	Reassembly of cam-chain tensioner	H.30
Rimontaggio girante pompa acqua	H.30	Reassembly of water pump impeller	H.30
Rimontaggio coperchio testa cilindro	H.31	Reassembly of cylinder head cover	H.31
Rimontaggio corpo pompa acqua	H.33	Reassembly of pump housing	H.33

RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

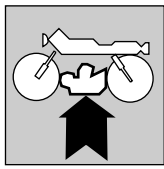
<http://husqy.forumsactifs.com>



Normes générales H. 4	Allgemeine Vorschriften H. 4
Instructions pour l'assemblage et la lubrification H. 5	Anweisungen zur Montage und Schmierung H. 6
Remontage arbre moteur H. 9	Wiederzusammensetzung der Antriebswelle H. 9
Remontage boîte des vitesses H.12	Wiederzusammensetzung des Getriebes H.12
Rassemblage du carter H.17	Wiederzusammensetzung des Kastens H.17
Rassemblage du groupe de commande boîte des vitesses et embrayage H.20	Wiederzusammensetzung der Getriebegruppe und der Kupplung H.20
Reglage de l'embrayage H.21	Kupplungseinstellung H.21
Remontage des engrenages de la distribution et transmission primaire H.22	Wiederzusammensetzung der Ventilsteuerungs- und Antriebszahnräder H.22
Remontage de la pompe à huile H.22	Ölpumpen-Wiederzusammensetzung H.22
Remontage des arbres leviers changement de vitesse et démarrage H.23	Wiederzusammensetzung der Getriebe- und Anlaufwellen H.23
Remontage du volant H.26	Wiederzusammensetzung des Schwungrades H.26
Remontage du piston et cylindre H.27	Wiederzusammensetzung des Kolbens und des Zylinders H.27
Remontage de la tête cylindre H.28	Wiederzusammensetzung des Zylinderkopfes H.28
Remontage du tendeur de chaîne de distribution H.30	Wiederzusammensetzung des Kettenspanners H.30
Remontage de la couronne mobile pompe à eau H.30	Wiederzusammensetzung des Wasserpumpenrades H.30
Remontage du couvercle tête cylindre H.31	Wiederzusammensetzung des Zylinderkopfdeckels H.31
Remontage corps pompe à eau H.33	Wiederzusammensetzung des Wasserpumpenkörpers H.33

Normas generales H. 4
Instrucciones para el montaje y la lubricación H. 6
Para volver a montar el eje motor H. 9
Para volver a montar el cambio H.12
Para volver a montar el cárter H.17
Para volver a montar el grupo mando cambio y embrague H.20
Regulación embrague H.21
Para volver a montar los engranajes de la distribución y transmisión primaria H.22
Montaje de la bomba de aceite H.22
Para volver a montar los ejes, palancas cambio y arranque H.23
Para volver a montar el volante H.26
Para volver a montar el pistón y el cilindro H.27
Para volver a montar la culata del cilindro H.28
Para volver a montar el tensor de cadena distribución H.30
Para volver a montar el rotor de la bomba del agua H.30
Para volver a montar la tapa de la culata del cilindro H.31
Para volver a montar el cuerpo bomba del agua H.33





RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

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.

Consigliamo pertanto la sostituzione in particolar modo dei cuscinetti 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 paragrafo "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.

It is advisable to replace those bearings which undergo the greatest wear and tear especially in view of the fact that generally speaking they are difficult to check for wear.

What above is suggested in addition to the size verification of the single components, 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 un spécifique nombre d'heures de travail.

Il est conseillé de remplacer les roulements soumis à de fortes contraintes, surtout si l'on considère qu'il est extrêmement difficile de contrôler leur état.

Ceci est conseillé additionnellement aux contrôles dimensionnés 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 prescrites.

Allgemeine Vorschrift

Zum Zusammenbau des Motors muß man in zur ausbau umgekehrter Reihenfolge vorgehen. Die von uns spezifisch arwähnten, jeweiligen Arbeiten sind aber geneau zu beachten. Man darf nie vergessen, daß Dichtungen, Oelabdichtungen, Metallsperrungen, Dichtscheiben in unformbarem Verskstoff (Kupfer, Aluminium, Faser usw.) und selbstsichernde Muttern immer auszuwechseln sind.

Die Lager sind für eine bestimmte Anzahl Arbeitsstunden bemest und gerechnet worden.

Daher empfehlen wir den Austausch insbesondere der stark beanspruchten Lager, da eine Verschleisskontrolle derselben sehr schwierig wäre.

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 Anziehmomenten anziehen.

Normas generales

Para volver a montar ejecute en sentido inverso todo lo que ha sido mostrado para el desmontaje, pero poniendo mucha atención en cada una de las operaciones que indicamos especificamente. Le recordamos que las guarniciones, detenedor de aceite, topes metálicos, arandelas de estanqueidad de material deformable (cobre, aluminio, fibras, etc.) y tuercas autobloqueantes tendrán que ser siempre substituidos.

Los cojinetes han sido dimensionados y calculados para un determinado número de horas de trabajo.

Por tanto aconsejamos en especial la substitución de los cojinetes sujetos a los más gravosos esfuerzos incluso por la dificultad que existe de controlar el desgaste correspondiente.

Todo esto se sugiere como añadidura a los controles dimensionales de cada uno e los componentes previstos en el capítulo especial (véase el párrafo "REVISION MOTOR").

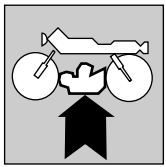
Es de gran importancia que se limpien minuciosamente todos los componentes; los cojinetes y las demás partes sujetas a desgaste tendrán que lubricarse con aceite motor antes del montaje.

Tornillos y tuercas tienen que ser bloqueados a los pares de torsión prescriptos.



**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



ISTRUZIONI DI MONTAGGIO E LUBRIFICAZIONE

Istruzioni di montaggio

PARTICOLARE	PROCEDURA
- Volano-cono albero motore - Manovellismo - Albero motore-carter - Basamento - Coperchio testa cilindro-testa cilindro - Perno leva albero avviamento - Bilancieri-coperchio testa cilindro - Guarnizione carter	Sgrassare con tricloretoano Montare con olio con viscosità engler A 50°C=3 Inserire l'albero nei cuscinetti Punzonare riferimento per statore con attrezzo N. 800080126 Guarnizione liquida "LOCTITE 510" (Pianermetic) Pressare Montare rasamento per ottenere gioco assiale di 0,1 ÷ 0,3 mm Incollare i due semicarter con "Permatex Super 300" oppure "Hylomar PL 32 medio"
- Molla per selettore comando cambio - Segmenti pistone	Montare con l'apertura verso il centro motore Orientare le aperture in modo da ottenere un angolo di 180° in asse con lo spinotto
- Statore-basamento - Raccordo di aspirazione-testa cilindro	Allineare la tacca dello statore con quella sul basamento Montare con sigillante "THREE BOND 1104"

INSTRUCTIONS FOR ASSEMBLY AND LUBRICATION

Instructions for assembly

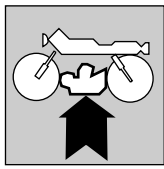
COMPONENT	PROCEDURE
- Flywheel - crankshaft cone - Crank gear - Crankshaft - Sump - Base - Cylinder head cap-Cylinder head - Start shaft lever pin - Rocker arms-Cylinder head cover - Casing gasket	Degrease by trichloroethane Mount with 50°C=3 ENGLER engine oil Insert the shaft into the bearings Punch the stator ref. by tool no. 800080121 "Loctite 510" liquid gasket (Pianermetic) Press Fit the shim for an axial play of 0.1 ÷ 0.3 mm Glue the two half casings by "Permatex Super 300" or "Average Hylomar PL 32"
- Spring for gearshift - Piston rings	Fit it with the opening towards the engine center Orient the openings as to obtain an angle of 180° on the same axis as the pin
- Stator - Base - Suction union-Cylinder head	Align the stator notch to the notch on the base Fit using "THREE BOND 1104" seal

INSTRUCTIONS POUR L'ASSEMBLAGE ET LUBRIFICATION

Instructions pour l'assemblage

ELÉMENT	PROCÉDURE
- Volant-Cône arbre moteur - Mécanisme à manivelle - Arbre moteur-Carter - Soubassement - Couvercle de la tête cylindre - Tête cylindre - Pivot du levier arbre démarrage - Balancier-Couvercle de la tête cylindre - Joint du carter	Degraissee par trichloroéthane Enduire avec huile moteur 50°C=3 ENGLER Insérer l'arbre dans les paliers Poinçonner le repère du stator par l'outil n. 800080121 Joint liquide "Loctite 510" (Pianermetic) Presser Monter la cale pour avoir un jeu axial de 0.1 ÷ 0.3 mm Coller les deux demi-carter Avec "Permatex Super 300", ou "Hylomar PL 32 moyen"
- Ressort pour sélecteur de	La monter avec l'ouverture vers le centre commande boîte des vitesses du moteur
- Segments du piston	Orienter les ouvertures de façon à obtenir un angle de 180° sur l'axe du goujon
- Stator-Soubassement - Raccord de suction-Tête cylindre	Aligner l'encoche du stator à l'encoche du soubassement Monter avec colle pour sceller "THREE BOND 1104"





WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

ANWEISUNGEN ZUR MONTAGE UND SCHMIERUNG

Montage-Anweisungen

TEIL	VERFAHREN
- Schwungrad - Motorwellenkegel	Mit Triclorethan entfetten
- Kurbelbetrieb	Mit Öl mit ENGLER-Viskosität zu 50°C=3 einbauen
- Motorwelle - Abdeckung	Die Welle in die Lager einsetzen
- Grundgestell	Referenz für Stator mit Werkzeug Nr. 800080121 stanzen
- Zylinderkopfdeckel - Zylinderkopf	Flüssigdichtung "LOCTITE 510" (Pianermetic)
- Hebelzapfen der Anlasswelle	Drücken
- Kipphebel - Zylinderkopfdeckel	Zwischenlegscheibe montieren zur Erhaltung eines Axialspiels von 0,1±0,3 mm.
- Abdeckungs-Dichtung	Die beiden halbabweckungen mit "PERMATEX SUPER 300" oder "HYLOMAR PL 32 MEDIO" kleben
- Feder für Gangschaltungswähler	Mit der Öffnung zur Motormitte gerichtet montieren
- Kolbenringe	Die Öffnungen derart ausrichten, dass ein Winkel von 180° in Achse mit dem Bolzen erhalten wird
- Stator - Grundgestell	Die Statorkerbe mit denen des Grundgestekks ausrichten
- Ansaug-Anschlussstück-Zylinderkopf	Mit Dichtmasse "THRE BOND 1104" montieren.

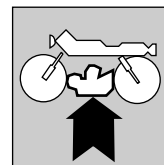
INSTRUCCIONES PARA EL MONTAJE Y LA LUBRICACIÓN

Instrucciones para el montaje

PIEZA	PROCEDIMIENTO
- Volante - Cono eje motor	Engrasar con tricloroetano
- Manivelismo	Montar con aceite que tenga una viscosidad Engler a 50 °C = 3
- Eje motor - cárter	Introducir el eje en los cojinetes
- Base	Punzonar referencia para estator con herramienta n° 80008012
- Tapa culata cilindro - culata cilindro	Empaquetadura líquida Loctite 510 (Pianermetic)
- Perno palanca eje arranque	Prensar
- Balancines tapa culata cilindro	Montar la laminilla de ajuste para obtener un juego axial de 0,1±0,3 mm
- Empaquetadura cárter	Pegar los dos semicárteres con Permatex Super 300 o con Hylomar PL 32 Medio
- Muelle para selector de mando cambio	Montar con la apertura hacia el centro del motor
- Segmentos del pistón	Orientar las aperturas a fin de obtener un ángulo de 180° en eje con el pasador
- Estator - base	Alinear la muesca del estator con aquella en la base
- Unión de aspiración - culata cilindro	Montar con sellador THREE BOND 1104

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



ISTRUZIONI DI LUBRIFICAZIONE

PUNTI DI LUBRIFICAZIONE	LUBRIFICANTE
- Cuscinetto a rullini-perno-testa di biella	Olio motore
- Pistone-canna cilindro	Spruzzare olio motore
- Valvola	Olio motore
- Camma albero distribuzione	Olio motore
- Perni bilanciere	Olio motore
- Prigionieri-dadi	Olio motore
- Bussola campana frizione	Olio motore
- Ingranaggi-alberi	Olio motore
- Anelli "OR"	Olio motore oppure grasso
- Perno comando frizione	Olio motore
- Bussole albero comando o cambio- albero comando avviamento	Olio motore
- Accoppiamenti acciaio su acciaio nel cambio	Olio motore
- Anelli di tenuta	Grasso
- Albero comando frizione	Grasso
- Spinotto-piede di biella	Olio motore

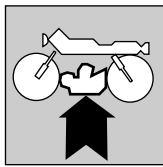
INSTRUCTIONS FOR LUBRICATION

LUBRICATING POINTS	LUBRICANT
- Roller bearing - Pin - Connecting rod small end	Engine oil
- Piston - Cylinder liner	Spray with Engine oil
- Valve	Engine oil
- Timing shaft cam	Engine oil
- Rocker arm pins	Engine oil
- Stud bolts-Nuts	Engine oil
- Clutch bell bush	Engine oil
- Gears-Shafts	Engine oil
- O-Rings	Engine oil or grease
- Clutch control pin	Engine oil
- Start control shaft	Engine oil
- Steel on steel couplings inside the gearbox	Engine oil
- O-Rings	Grease
- Clutch control shaft	Grease
- Pin-Connecting rod small	Engine oil

INSTRUCTIONS POUR LA LUBRIFICATION

POINTS À GRAISSER	LUBRIFICANT
- Palier à rouleaux-Goujon-Tête de bielle	Huile moteur
- Piston-Chemise du cylindre	Enduire avec huile moteur
- Soupape	Huile moteur
- Came de l'arbre de distribution	Huile moteur
- Pivot du balancier	Huile moteur
- Douille d'embrayage	Huile moteur
- Engrenages-Arbres	Huile moteur
- Bagues d'étanchéité	Huile moteur ou graisse
- Goujon d'embrayage	Huile moteur
- Douilles de l'arbre boîte des vitesses	Huile moteur
- Arbre de démarrage	Huile moteur
- Accouplements acier/acier dans la boîte des vitesses	Huile moteur
- Bagues d'étanchéité	Graisse
- Abre d'embrayage	Graisse
- Goujon-Pied de bielle	Huile moteur





WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

SCHMIERUNGS-ANWEISUNGEN

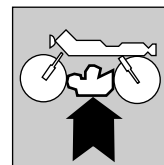
SCHMIERUNGSPUNKTE	SCHMIERMITTEL
- Nadellager - Zapfen - Pleuelfluss	MOTORÖL
- Kolben - Zylinder-Buchse	MOTORÖL spritzen
- Ventil	MOTORÖL
- Verteilung Wellennocken	MOTORÖL
- Kipphebel - Zapfen	MOTORÖL
- Stiftschrauben - Muttern	MOTORÖL
- Kupplungs-Glockenbuchse	MOTORÖL
- Zahnräder - Wellen	MOTORÖL
- „OR“-Ringe	MOTORÖL oder FETT
- Kupplungs-Schaltungs-Zapfen	MOTORÖL
- Gangschaltungs-Wellenbuchse - Anlass-Schaltungswelle	MOTORÖL
- Stahl auf Stahl-Kupplungen in der Gangschaltung	MOTORÖL
- Dichtungsringe	FETT
- Kupplungs-Schaltungswelle	FETT
- Bolzen - Pleuelkopf	MOTORÖL

INSTRUCCIONES PARA LA LUBRICACION

PUNTOS DE LUBRICACION	LUBRICANTE
- Cojinete de rodillos - perno - cabeza de biela	Aceite para motor
- Pistón - caña cilindro	Rociar aceite para motor
- Válvula	Aceite para motor
- Leva del eje de distribución	Aceite para motor
- Pernos balancín	Aceite para motor
- Espárragos - tuercas	Aceite para motor
- Casquillo campana embrague	Aceite para motor
- Engranajes - ejes	Aceite para motor
- Aros "OR"	Aceite para motor o grasa
- Perno mando embrague	Aceite para motor
- Casquillos eje mando cambio - eje mando arranque	Aceite para motor
- Acoplamiento acero sobre acero en el cambio de marchas	Aceite para motor
- Aros selladores	Grasa
- Eje mando embrague	Grasa
- Pasador - pie de biela	Aceite para motor

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Rimontaggio albero motore

Pulire le canalizzazioni di lubrificazione. Lubrificare il perno di biella con olio motore ed inserirlo nel semivolano.

Reassembly of crankshaft

Clean the lubrication ducts. Lubricate the crankpin with motor oil and place it in the flywheel.

Remontage arbre moteur

Nettoyer les canalisations de lubrification. Graisser avec huile de goujon et le placer dans le demi-volant.

Wiederzusammensetzung der Antriebswelle

Die Schmierkanäle reinigen. Den Zapfen mit Motoröl einschmieren und ihn ins Halbschwungrad einführen.

Para volver a montar el eje motor

Limpiar los canales de lubricación. Lubrique el perno con aceite motor e introdúzcalo en el semivolante.

Inserire il cuscinetto a rullini e lubrificare quest'ultimo con olio motore. Montare la biella ed il secondo semivolano allineando i semivolani mediante una squadra.

Fit the roller bearing and lubricate with engine oil. Fit the connecting rod and the second half-flywheel. See that the half-flywheels are aligned using a triangle. Join all the elements using a press.

Insérer le palier à rouleaux et le graisser par huile moteur. Monter la bielle et le deuxième demi-volant en alignant les demi-volants au moyen d'une équerre. Joindre tous les éléments au moyen d'une presse.

Die Rollenlager einsetzen und diese mit Motoröl schmieren. Die Pleuelstange und das zweite Halbschwungrad montieren; die Halbschwungräder mit einem Winkeldreieck ausrichten. Schließlich die Teile unter Zuhilfenahme einer Presse zusammenfügen.

Introducir el cojinete de rodillos y lubricarlo con aceite de motor. Montar la biela y el segundo semivolante alineando los semivolantes con una escuadra. Por último unir las partes con el auxilio de una prensa.

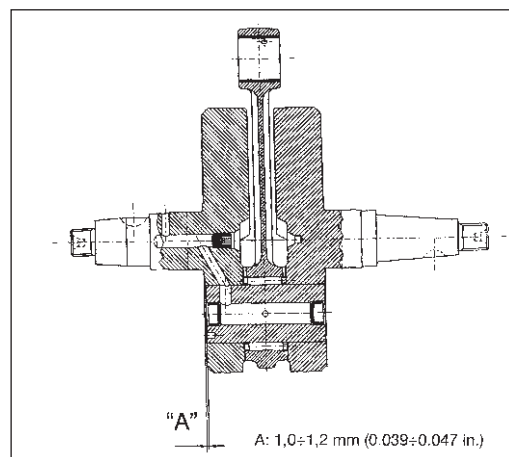
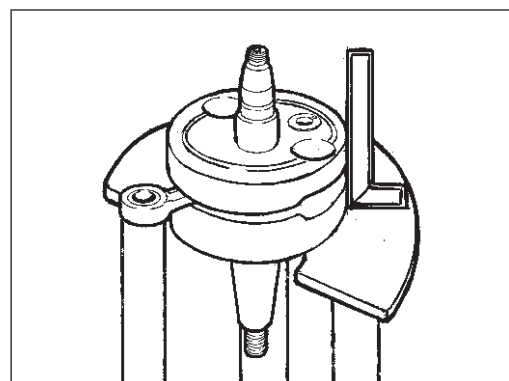
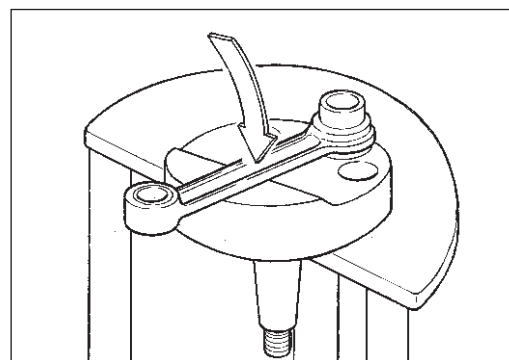
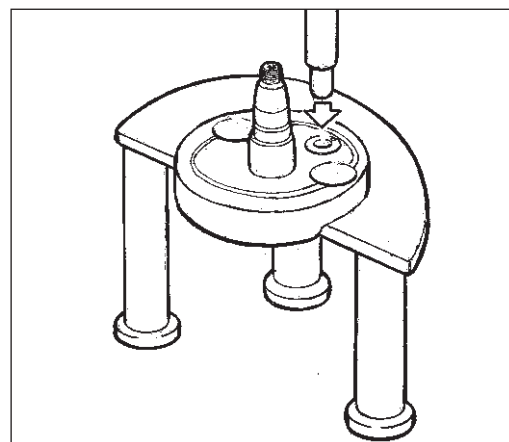
Unire i semivolani senza che le estremità del perno fuoriescano. Nel piantaggio del perno, rispettare la quota "A" indicata sulla figura.

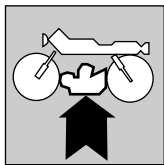
Press the crank discs together to the same distance as the length of the crankpin. Respect measure "A" shown on figure when fitting the coupling pin.

Rassembler le demi-volants et veiller à ce que les extrémités du goujon ne sortent pas. Au montage du goujon, respecter la mesure "A" montrée en figure.

Die Halbschwungräder verbinden, ohne die Endungen des Zapfens austreten zu lassen. Beim Einschlagen des Zapfens die in der Abbildung angegebene "A"-Quote einhalten.

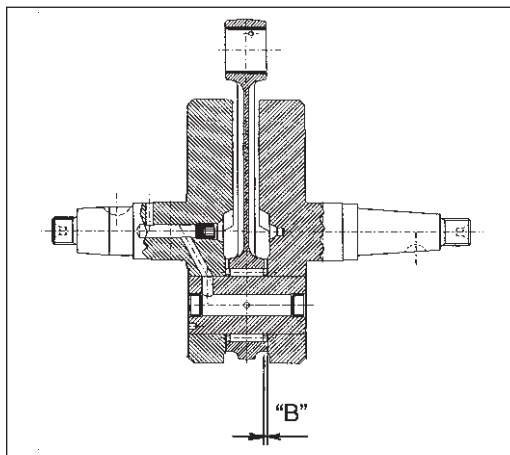
Una los semivolantes sin que sobresalgan los extremos del perno. Cuando se coloca el perno, respetar la cota "A" indicada en el dibujo.





**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



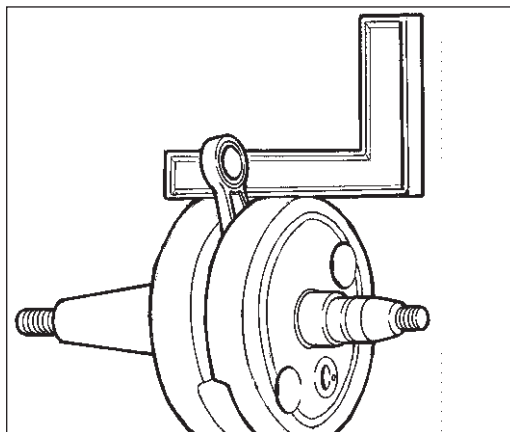
Verificare il gioco assiale della biella nei volani che deve essere $0,4 \pm 0,8$ mm.

Check the connecting rod side float into the flywheels. It must be $0,4 \pm 0,8$ mm (0.0157 \pm 0.0315 in).

Vérifier que le jeu axial de la bielle dans les volants soit $0,4 \pm 0,8$ mm.

Das Längsspiel der Pleuelstange in den Halbschwungrädern prüfen: es soll $0,4 \pm 0,8$ mm betragen.

Compruebe el juego axial de la biela en los volantes que tiene que ser de $0,4 \pm 0,8$ mm.



Raddrizzare l'albero motore con l'ausilio di un martello in rame.

Controllare l'allineamento dei semivolani con una squadra posta a 90° rispetto al perno di biella.

Make an initial alignment of the flywheel using a copper hammer.

Check the alignment over the crank discs with a scale places 90° from the crankpin.

Dresser l'arbre moteur à l'aide d'un marteau en cuivre.

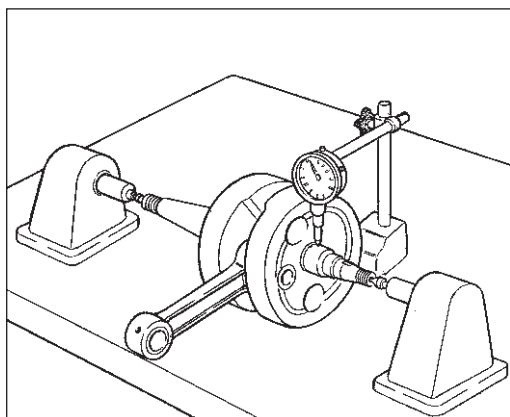
Contrôler l'alignement des demi-volants à l'aide d'une équerre placée à 90° au regard de l'axe de bielle.

Mit Hilfe eines Kupferhammers die Antriebswelle aufrichten.

Die Fluchtung der Halbschwungräder mit einem 90° zum Kurbelzapfen gestzten Winkel prüfen.

Enderece el eje motor con la ayuda de un martillo de cobre.

Controle la alineación de los semivolantes usando una escuadra colocada a 90° respecto al perno de biela.



Controllare la scenteratura dell'albero motore che, rilevata in corrispondenza delle superfici di appoggio dei cuscinetti, non deve superare 0,02 mm.

Check the alignment of the crankshaft between centers.

Runout may not exceed 0.02 mm (0.0008 in) at the bearing positions.

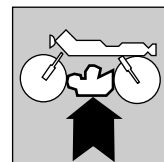
Contrôler l'excentration de l'arbre moteur qui ne doit pas dépasser 0,02 mm. en correspondance des surfaces d'appui des paliers.

Die Rundlaufabweichung der Antriebswelle prüfen; auf den Auflageflächen soll sie nicht mehr als 0,02 mm betragen.

Controle el descentrado del eje motor que, registrado en coincidencia de las superficies de apoyo de los cojinetes, no debe ir más allá de 0.02 mm.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Misurare l'altezza "B" tra cuscinetto e piano appoggio guarnizione su entrambi i semicarteri.

Misurare la larghezza "A" dell'albero motore.

Considerando che lo spessore della guarnizione "C" è 0,4 mm e che il gioco tra albero motore e basamento deve essere di 0,4 mm, lo spessore della rondella di rasamento "D" da impiegare risulta dalla seguente differenza:

["B" (su entrambi i lati) + "C"] - ("A" + 0,4 mm)

Le rondelle di basamento sono disponibili nei seguenti spessori:

- 0,3 mm (codice 8A0028183)
- 0,5 mm (codice 8C0028183)
- 0,6 mm (codice 8D0028183)
- 0,8 mm (codice 8F0028183)
- 1,0 mm (codice 8H0028183)

Measure height "B" between the bearing and joint face on the two crankcase halves.

Measure width "A" of the crankshaft.

Taking into account that joint "C" thickness is 0.4 mm. and the play between crankshaft and base has to be 0.4 mm., shim washer "D" thickness to be used is given by difference:

["B" (on both sides) + "C"] - ("A" + 0.4 mm)

Shim washers are available in the following thicknesses:

- 0,3 mm - 0.0118 in. (code 8A0028183)
- 0,5 mm - 0.0197 in. (code 8C0028183)
- 0,6 mm - 0.0236 in. (code 8D0028183)
- 0,8 mm - 0.0315 in. (code 8F0028183)
- 1,0 mm - 0.0394 in. (code 8H0028183)

Measures la hauteur "B" entre palier et la surface du joint sur les deux semi-carteri.

Measures la largeur "A" de l'arbre moteur.

En tenant compte que l'épaisseur du joint "C" est 0,4 mm. et que le jeu entre arbre moteur et carter doit être 0,4 mm., l'épaisseur de la rondelle à user sera donné par la différence:

["B2 (sur les deux côtés) + "C"] - ("A" + 0,4 mm)

Les rondelles d'épaisseur sont disponibles dans les mesures suivantes:

- 0,3 mm (cod. 8A0028183)
- 0,5 mm (cod. 8C0028183)
- 0,6 mm (cod. 8D0028183)
- 0,8 mm (cod. 8F0028183)
- 1,0 mm (cod. 8H0028183)

Den Abstand "B" zwischen Lager und Dichtungsauflegeebene auf beide Kastenhälfte messen.

Die Breite "A" der Antriebswelle messen.

Da Die Dicke der Dichtung "C" 0,4 mm beträgt und das Spiel zwischen Antriebswelle und Kubelgehäuse bei 0,4 mm liegen soll, ergibt sich die Dicke der zu verwendenden Ausgleichscheibe "D" aus dem folgenden Unterschied:

["B" (auf beiden Seiten) + "C"] - ("A" + 0,4 mm)

Die ausgleichscheiben haben folgende Dicken:

- 0,3 mm (Bez. 8A0028183)
- 0,5 mm (Bez. 8C0028183)
- 0,6 mm (Bez. 8D0028183)
- 0,8 mm (Bez. 8F0028183)
- 1,0 mm (Bez. 8H0028183)

Mide la altura "B" entre cojinete y superficie de apoyo de la guarnición en los dos semicárteris.

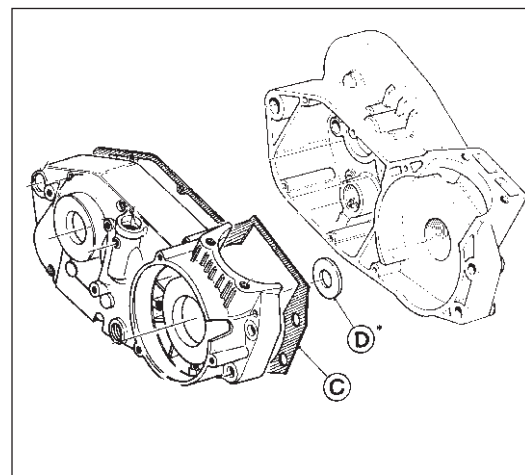
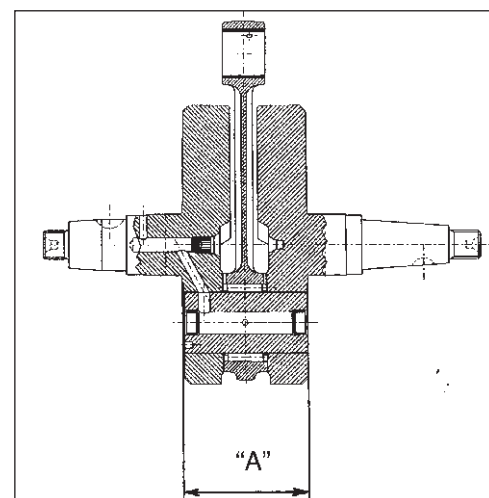
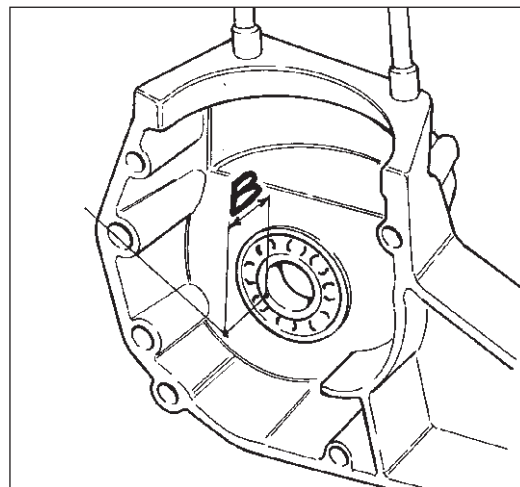
Mida la anchura "A" del eje motor.

Considerando que el espesor de la guarnición "C" es de 0,4 mm y que el juego entre eje motor y bancada tiene que ser de 0,4 mm, el espesor de la arandela de tope "D" a usar resulta de la siguiente diferencia:

["B" (a ambos lados) + "C"] - ("A" + 0,4 mm)

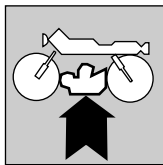
Las arendeals de tope se encuentran disponibles en los siguientes espesores:

- 0,3 mm (código 8A0028183)
- 0,5 mm (código 8C0028183)
- 0,6 mm (código 8D0028183)
- 0,8 mm (código 8F0028183)
- 1,0 mm (código 8H0028183)



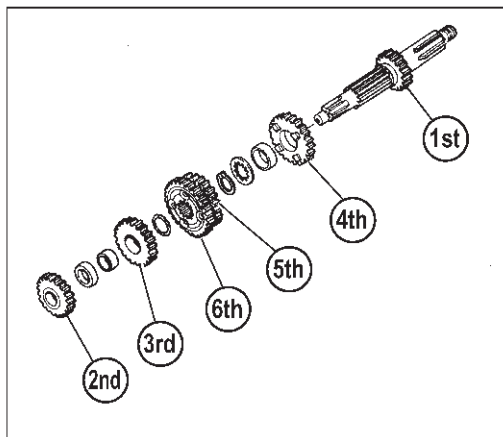
* Lato destro
On R.H. Side
Côté droit
Rechte Seite
Lado derecho





RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Rimontaggio cambio

Qualora si fossero smontati gli alberi del cambio, i paragrafi che seguono illustrano la sequenza di rimontaggio.

Reassembly of transmission

If the gear shafts have been disassembled, the following paragraphs show the reassembly sequence.

Remontage boîte des vitesses

Si les arbres de la boîte des vitesses ont été démontés, les paragraphes suivants montrent la séquence de rassemblement.

Wiederzusammensetzung des Getriebes

Wenn die Rücklaufwellen abmontiert werden, lesen Sie die folgenden Abschnitten, die die Phasen der Wiederzusammensetzung erläutern.

Para volver a montar el cambio

En el caso de que se hubiesen desmontado los ejes del cambio, los párrafos a continuación ilustran la sucesión en la fase para volver a montar.

Albero primario

Montare l'ingranaggio della 4ª velocità (*) sulla bronzina, poi la rondella e l'anello di fermo. La rondella deve essere inserita tra l'ingranaggio e l'anello di fermo.

Main shaft

Mount the 4th gear (*) on the brass bushing and after that a washer and a circlip. The washer should be between the gear and the circlip.

Arbre primaire

Monter l'engrenage de 4ème vitesse (*) sur le coussinet de bielle ensuite, la rondelle et l'anneau ressort. Placer la rondelle entre l'engrenage et la bague d'arrêt.

Hauptwelle

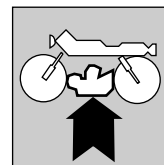
Den 4. Gang (*) auf das Bronzelager montieren, dann die Scheibe und den Haltering. Die Scheibe soll zwischen dem Gang und dem Haltering eingeführt werden.

Eje principal

Monte el engranaje de la 4ª velocidad (*) en el cojinete de bronce, luego la arandela y el anillo e tope. La arandela tiene que insertarse entre el engranaje y el anillo de tope.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



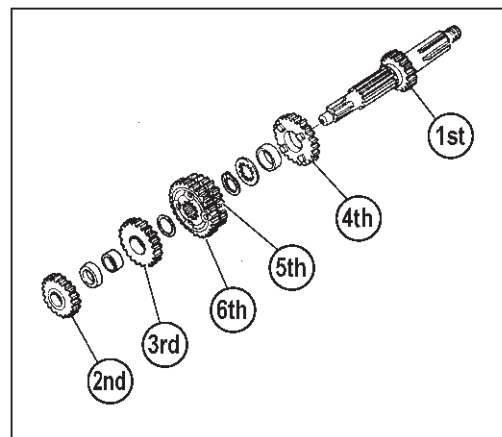
Montare l'ingranaggio della 5ª e della 6ª, quindi la rondella e la bronzina per l'ingranaggio della 3ª.

Mount the 5th-6th gear and after that, a washer and the brass bushing for 3rd gear.

Monter l'engrenage de 5ème et 6ème vitesse, la rondelle et le coussinet de biel pour l'engrenage de 3ème.

Den 5. und den 6. Gang montieren, dann die Scheibe und das Bronzelager für den 3. Gang.

Monte el engranaje de la 5ª y de la 6ª, luego la arandela y el cojinete de bronce para el engranaje de la 3ª.



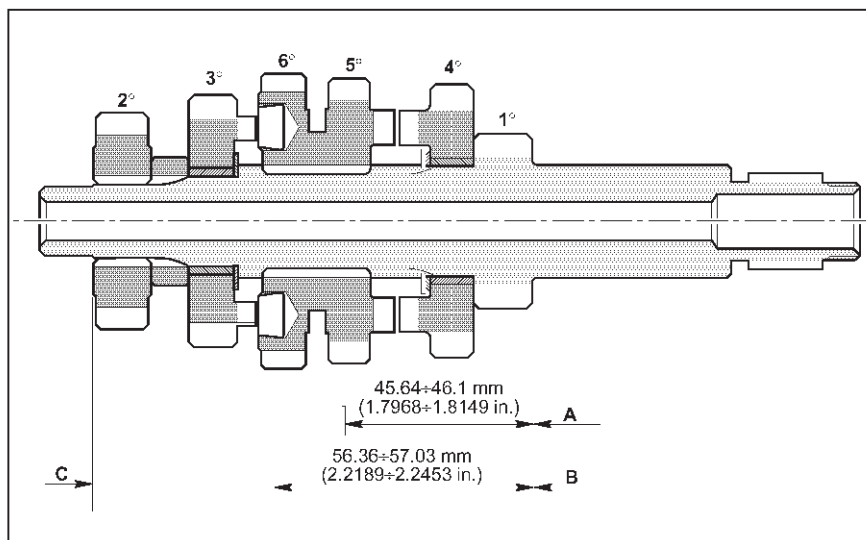
Montare l'ingranaggio della 3ª ed il distanziale in acciaio.

Mount 3rd gear and the steel spacer.

Monter l'engrenage de 3ème vitesse et l'entretoise en acier.

Den 3. Gang und das Stahldistanzstück montieren.

Monte el engranaje de la 3ª y el separador de acero.



Montare l'ingranaggio della 2ª.

Mount 2nd gear.

Monter l'engrenage de 2ème.

Den 2. Gang montieren.

Monte el engranaje de la 2ª.

A= Con 4ª innestata
4th gear engaged
avec la 4ème vitesse embrayée
mit 4º ang eigesetzt
con 4º embrague

B= Con 3ª innestata
4rd gear engaged
avec la 3ème vitesse embrayée
mit 3º ang eigesetzt
con 3º embrague

C= 2ª allineata alla battuta albero
2nd gear aligned with shaft broaching
Engrenage 2ème marche en ligne avec le brochage de l'arbre
Getriebe zweiten Ganges, ausgerichtet mit dem Wellentaumen
2º apoyado al tope eye

Albero primario completo.

Main shaft complete.

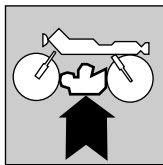
Arbre primaire complet.

Vorgelegewelle.

Eje principal completo.

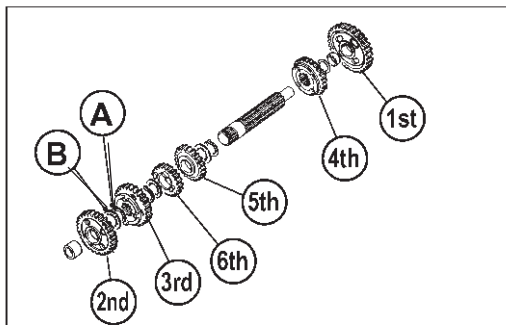
Marcia - Gear Vitesse - Ang Velocidad	Z=
1º	13
2º	16
3º	19
4º	23
5º	25
6º	27





RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Albero secondario

Montare la rondella (A) e l'anello di fermo (B).
La rondella deve essere inserita prima dell'anello di fermo.

Auxiliary shaft

Mount the washer (A) and the circlip (B).
Note that the washer should be mounted before the circlip.

Arbre secondaire

Monter la rondelle (A) et la bague d'arrêt (B).
Insérer la rondelle avant la bague d'arrêt.

Vorgelegewelle

Die Scheibe (A) und den Haltering (B) montieren.
Zuerst soll die Scheibe eingeführt werden, dann der Haltering.

Eje auxiliar

Monte la arandela (A) y el anillo de tope (B).
La arandela tiene que introducirse antes del anillo de retención.

Montare l'ingranaggio della 3^a come mostra la figura.

Mount 3rd gear. The flange should point against the sprocket.

Monter l'engrenage de 3^{ème} vitesse d'après la figure.

Den 3. Gang montieren (S. Abbildung).

Monte el engranaje de la 3^o como muestra la figura.

Montare l'anello di fermo, la rondella e l'ingranaggio della 6^a.
La rondella deve trovarsi tra l'ingranaggio e l'anello di fermo.
Mettere del grasso grafitato sull'ingranaggio della 6^a.

Mount the circlip, washer and 6th gear.
The washer should be between gear and circlip.
Put graphite grease under 6th gear.

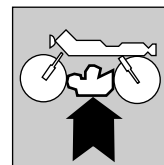
Monter la bague d'arrêt, la rondelle et l'engrenage de 6^{ème}.
Placer la rondelle entre l'engrenage et la bague d'arrêt.
Étaler de la graisse graphitée sur l'engrenage de 6^{ème} vitesse.

Den Haltering, die Scheibe und den 6. Gang montieren.
Die Scheibe soll zwischen dem Gang und dem Haltering sein.
Graphitiertes Schmierfett auf den 6. Gang anlegen.

Monte el anillo de retención, la arandela y el engranaje de la 6^o.
La arandela tiene que encontrarse entre el engranaje y el anillo de retención.
Ponga grasa grafitada en el engranaje de la 6^o.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



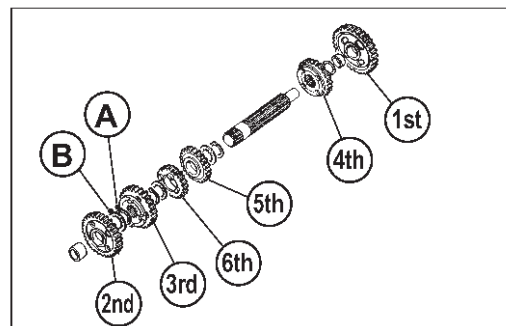
Montare l'ingranaggio della 5^a, la rondella e l'anello di fermo. La rondella deve trovarsi tra l'ingranaggio e l'anello di fermo.
Mettete del grasso grafitato sull'ingranaggio della 5^a. Gli ingranaggi della 5^a e della 6^a dovranno ruotare liberamente l'uno contro l'altro.

Mount 5th gear, washer and circlip. Washer should be between gear and circlip. Put grease under 5th gearwheel; 5th and 6th gear should rotate freely against each other.

Monter l'engrenage de 5^{ème} vitesse, la rondelle et la bague d'arrêt. Placer la rondelle entre l'engrenage et la bague.
Etaler de la graisse graphitée sur l'engrenage de 5^{ème} vitesse et s'assurer que les engrenages de 5^{ème} et 6^{ème} tournent sans contrainte l'un contre l'autre.

Den 5. Gang, die Scheibe und den Haltering montieren.
Die Scheibe soll zwischen dem Rad und dem Haltering sein.
Graphitiertes Schmierfett auf den 5. Gang anlegen.
Der 5. und der 6. Gang sollen frei gegeneinander drehen.

Monte el engranaje de la 5^º, la arandela y el anillo de retención. La arandela tiene que encontrarse entre el engranaje y el anillo de retención.
Ponga grasa grafitada en el engranaje de la 5^º. Los engranajes de la 5^º y de la 6^º tienen que girar libremente uno contra el otro.



Montare l'ingranaggio della 4^a, la rosetta e la bussola in ottone della 1^a. La flangia sulla 4^a deve essere rivolta verso l'ingranaggio della 5^a.

Mount 4th gear, washer and brass bushing for 1st gear. The flange on 4th gear, should engage the 5th gear.

Monter l'engrenage de 4^{ème} vitesse, la rondelle et la douille en laiton de 1^{ère} vitesse. La bride sur la 4^{ème} doit être tournée vers l'engrenage de 5^{ème}.

Den 4. Gang, die Unterlegscheibe und die Messingbuchse des 1. Ganges montieren; Der Flansch auf dem 4. Gang soll nach dem 5. Gang gewandt sein.

Monte en engranaje de la 4^º, la roseta y el manguito de latón de la 1^º. La brida en la 4^º tiene que estar dirigida hacia el engranaje de la 5^º.

Montare l'ingranaggio della 1^a, il lato con lo smusso deve essere rivolto verso l'ingranaggio della 4^a.

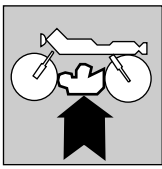
Mount 1st gear, the side with bevel should face 4th gear.

Monter l'engrenage de 1^{ère} vitesse en tournant le côté biseauté vers l'engrenage de 4^{ème}.

Den 1. Gang montieren, die Schrägkante soll nach dem 4. Gang gewandt sein.

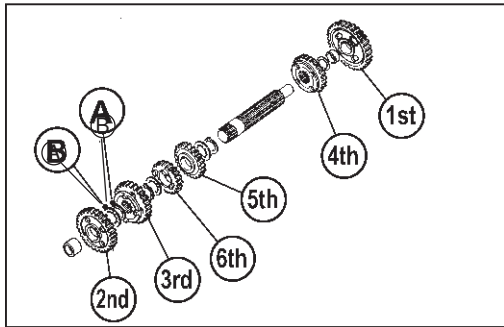
Monte el engranaje de la 1^º, el lado biselado tiene que estar dirigido hacia el engranaje de la 4^º.





RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



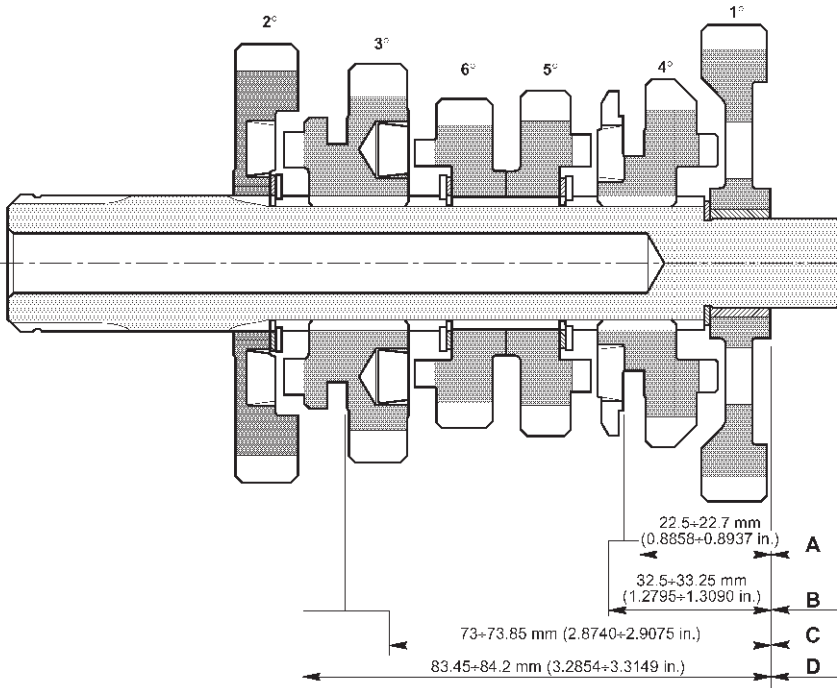
Montare l'ingranaggio della 2^a, applicare della grafite sotto di esso. Il lato con la scanalatura deve essere rivolto verso l'ingranaggio della 3^a.

Mount 2nd gear, put graphite grease under it. The side with slots should face 3rd gear.

Monter l'engrenage de 2^{ème} vitesse en étalant de la graphite au dessous de l'engrenage. Tourner le côté rainé vers l'engrenage de 3^{ème}.

Den 2. Gang montieren und darunter Graphit anlegen. Die Seite mit der Nut soll nach dem 3. Gang gewandt sein.

Monte el engranaje de la 2^º, aplique grafito debajo del mismo. El lado con la ranura tiene que estar dirigido hacia el engranaje de la 3^º.



Albero secondario completo.
Auxiliary shaft complete.
Arbre secondaire complet.
Vollkommene Vorgelegewelle.
Eje auxiliar completo.

Marcia - Gear Vitesse - Ang Velocidad	Z=
1º	34
2º	29
3º	26
4º	24
5º	22
6º	20

A= Con 1^a innestata
B= Con 5^a innestata
C= Con 6^a innestata
D= Con 2^a innestata

A= 1st gear engaged
B= 5th gear engaged
C= 6th gear engaged
D= 2nd gear engaged

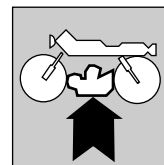
A= avec 1^{ème} vitesse embrayee
B= avec 5^{ème} vitesse embrayee
C= avec 6^{ème} vitesse embrayee
D= avec seconde vitesse embrayee

A= mit 1º ang eigesetzt
B= mit 5º ang eigesetzt
C= mit 6º ang eigesetzt
D= mit 2º ang eigesetzt

A= con 1º embrague
B= con 5º embrague
C= con 6º embrague
D= con 2º embrague

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Rimontaggio del carter

Riscaldare a circa 225°C e montare i cuscinetti a sfera nei due semicarter.
Pulire i piani di appoggio tra i semicarter e montare la guarnizione nel semicarter sinistro.

Reassembly of crankcase

Warm up at approx. 225°C, and fit the ball bearings into the two half-cases.
Clean the faces between the half-cases and fit the gasket on the left half-case.
Lubricate the main journal and fit the crankshaft on the left half-case.

Rassemblement du carter

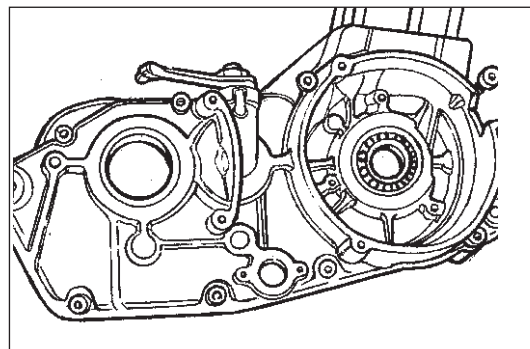
Chauffer à environ 225°C et monter les paliers à bille dans les deux demi-carter.
Nettoyer les plans d'appui entre les demi-carter, et monter le joint sur le demi-carter gauche.

Wiederzusammensetzung des Kastens

Auf ungefähr 225°C aufheizen und die Kugellager in die beiden Halbabdeckungen montieren.
Die Auflageflächen zwischen den Halbabdeckungen reinigen und die Dichtung in die linke Halbabdeckung einsetzen.

Para volver a montar el cárter

Calentar hasta aproximadamente 225 °C y montar los cojinetes de bolas en los dos semicárteres.
Limpiar las superficies de apoyo entre los semicárteres y montar la empaquetadura en el semicárter izquierdo.



Montare i cuscinetti nel basamento.

Install the ball bearings in the crankcase.

Monter les paliers du carter de façon.

Die Lager ins Kurbelgehäuse montieren.

Monte los cojinetes en la bancada de manera.

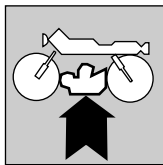
Lubrificare con grasso il perno di banco e montare l'albero motore nel semicarter sinistro.

Lubricate the crankshaft journal with grease and assemble the shaft in the left crankcase half.

Enduire de graisse le tourillon et monter l'arbre moteur dans le demi-carter gauche.

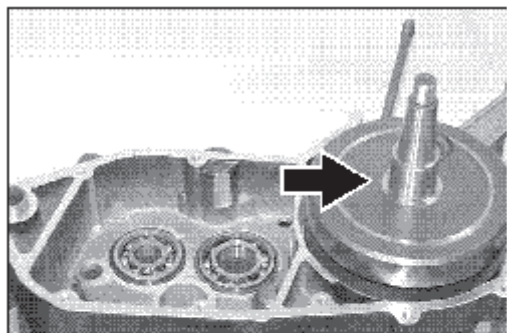
Mit Fett den Bankzapfen schmieren und die Motorwelle in die linke Halbabdeckung montieren.

Lubricar con grasa el perno de bancada y montar el eje motor en el semicárter izquierdo.



RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



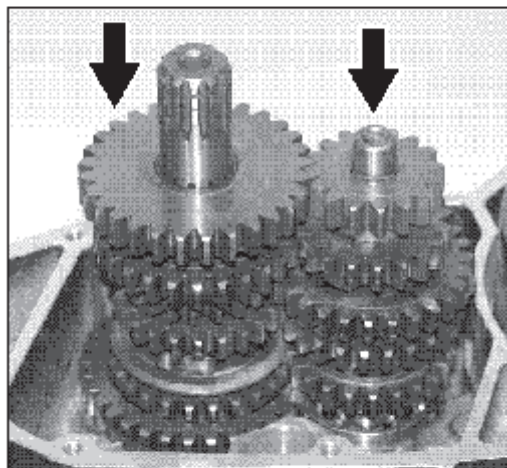
Rovesciare il semicarter e montare la rosetta di rasamento sull'albero motore.

Then turn the crankcase half upside down. Place the distance washer on the crankshaft.

Renverser le demi-carter et monter la rondelle d'épaisseur sur l'arbre moteur.

Die Gehäusehälfte umkehren und die Unterlegscheibe auf die Antriebswelle montieren.

Invierta el semicárter y monte la roseta de espesor en el eje motor.



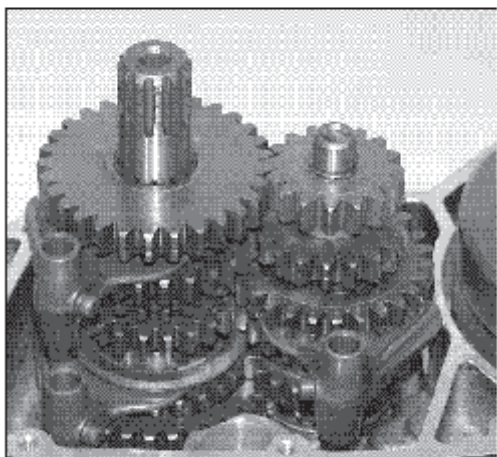
Installare il gruppo dei due alberi del cambio.

Install the two gearbox shafts as one unit.

Monter le groupe arbre de la boîte des vitesses.

Die Gruppe der zwei Getriebewellen installieren.

Instale el grupo de los dos ejes del cambio.



Installare le tre forcelle cambio. Ingrassare le superfici che si inseriscono negli ingranaggi.

Inserire il tamburo di selezione marce nella sua sede.

Inserire la molla per la sfera nella relativa vite, applicare del grasso sulla sfera e porre quest'ultima sulla molla. Rimontare tutti i particolari.

Install the three gear strikers. Put some grease on the surfaces that fit in the gear wheels.

Put the selector drum in its place.

Install the ball spring in its screw, apply some grease on the ball and place it on the spring. Reinstall all the components.

Monter les trois fourches de la meme boîte et graisser les dents des engrenages.

Monter le tambour sélecteur de vitesse dans son siège.

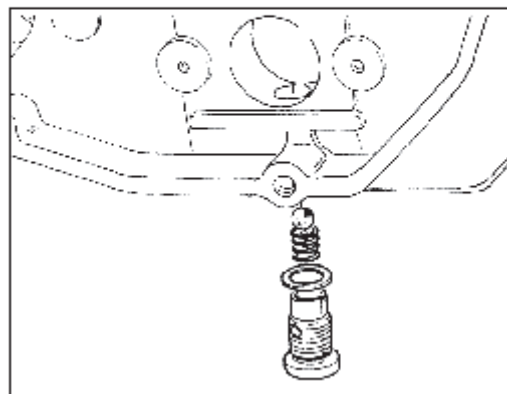
Monter le ressort de bille dans sa vis en étalant de la graisse sur la bille et en appuyant celle-ci sur le ressort. Remonter tous les éléments.

Die drei Schaltgabeln installieren. Die Flächen einschmierem, die sich in die Räder einführen.

Die Wählertrommel in ihren Sitz einführen. Die Feder für den Kugel in die geeignete Schraube einführen, dann Schmierfett auf den Kugel anlegen und den Kugel auf die Feder legen. Alle Teilen wiederzusammenbauen.

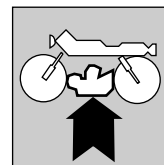
Instale las tres horquillas del cambio. Engrase las superficies que se introducen en los engranajes.

Introduzca el tambor de selección de las marchas en su asiento. Introduzca el resorte para la esfera en su correspondiente tornillo, aplique grasa en la esfera y coloque ésta en el resorte. Vuelva a montar todas las partes.



**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



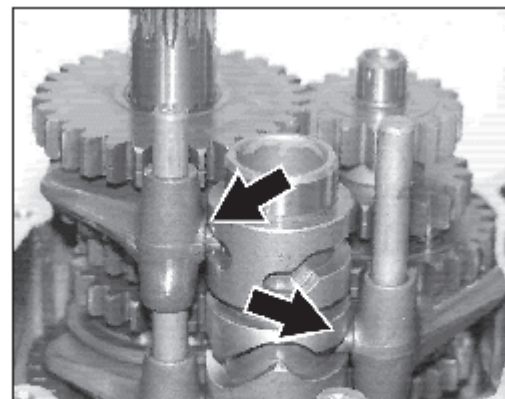
Installare gli alberi delle forcelle accertandosi che esse si muovano liberamente. Provare il gruppo cambio facendo girare il tamburo selezione marce.

Install the gear striker shafts. Make sure that the gear strikers move easily on the shafts. Check gearbox operation by turning the gear selector drum.

Monter les arbres des fourches et s'assurer qu'ils tournent sans contrainte. En faisant tourner le tambour sélecteur de vitesse, tester le groupe changement de vitesse.

Die Gabelwellen installieren; dabei sich vergewissern, dass sie sich frei bewegen. Die Getriebegruppe prüfen, indem man die Wählertrommel drehen lässt.

Instale los ejes de las horquillas asegurándose de que las mismas se muevan libremente. Pruebe el grupo cambio haciendo girar el tambor de selección de las marchas.



Applicare "PERMATEX SUPER 300" o "HYLOMAR PL32 medio" sulla superficie di appoggio della guarnizione, installare quest'ultima (nuova) e montare il semicarter destro. Per unire il basamento, riscaldare il semicarter a 100°C ed assemblare le due metà utilizzando un martello in plastica.

Serrare le viti.

Smear the supporting surface of the joint with "PERMATEX SUPER 300" or "HYLOMAR PL32 medio"; install the new joint and fit the right half case. In order to join the crankcase, warm the half case up to 100°C (212°F) and by striking with a plastic hammer join the two halves.

Tighten the allen bolts.

Etaler "PERMATEX SUPER 300" ou "HYLOMAR PL32 medio" sur la surface d'appui du joint. Monter le nouveau joint et le demi-carter droit. Pour assembler le carter, chauffer le demi-carter à 100°C et utiliser un marteau en plastique pour joindre les deux moitiés.

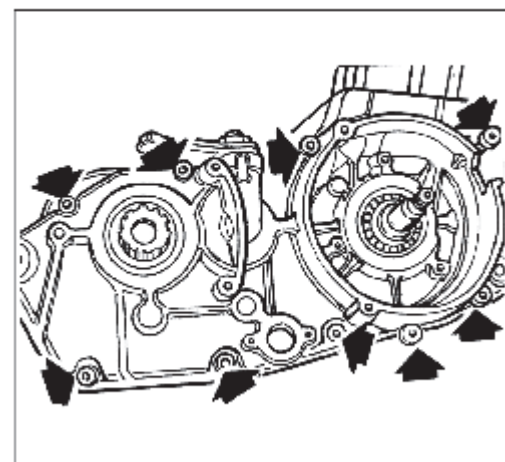
Serrer les vis.

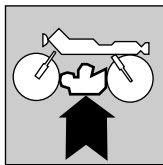
Auf den Angriffsflächen der Dichtung "PERMATEX SUPER 300" oder "HYLOMAR PL32 medio" Ähnliches anlegen, die neue Dichtung installieren und die rechte Gehäusehälfte montieren. Um das Kurbelgehäuse zu verbinden, ist die Gehäusehälfte auf 100°C zu erwärmen und die zwei Hälften mit Hilfe eines Plastikhammers zusammenzubauen.

Schrauben festmachen.

Aplique "PERMATEX SUPER 300" o "HYLOMAR PL32 medio" en la superficie de apoyo de la guarnición, instale ésta (nueva) y monte el semicarter derecho. Para unir la bancada, caliente el semicarter a 100° C y ensamble las dos mitades utilizando un martillo de plástico.

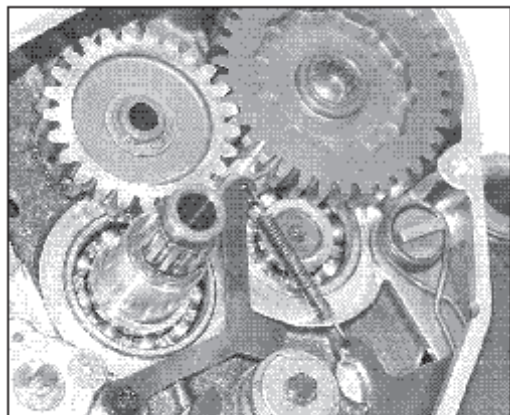
Apriete los tornillos.





**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Rimontaggio gruppo comando cambio e frizione

Il montaggio della frizione e del selettore marce deve essere effettuato operando inversamente rispetto allo smontaggio.
Serrare l'ingranaggio conduttore sull'albero motore e le viti delle molle frizione alla coppia prescritta.

Reassembly of gearshift mechanism and clutch

Assembly of the clutch and the gearshift mechanism should be done in reverse order to disassembly.
Tighten the driving gear on the crankshaft and the screws of the clutch springs to the required torque.

Rassemblement du groupe de commande boîte des vitesses et embrayage

Renverser les opération de démontage pour rassembler l'embrayage et le sélecteur des vitesses.
Serrer l'engrenage de l'arbre moteur et les vis des ressorts d'embrayage à la couple établie.

Wiederzusammensetzung der Getriebegruppe und der Kupplung

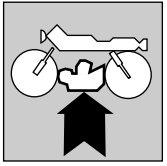
Um die Kupplung und den Getriebewähler zu montieren, in umgekehrter Reihenfolge zur Abmontierung verfahren.
Das Antriebsrad auf der Motorwelle und die Schrauben der Kupplungsfedern mit dem vorgeschriebenem Drehmoment anziehen.

Para volver a montar el grupo mando cambio y embrague

El montaje del embrague y del selector de las marchas tiene que efectuarse trabajando inversamente respecto al desmontaje.
Apretar el engranaje motor en el eje motor y los tornillos de los muelles de embrague con el par de apriete prescrito.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Registrazione frizione

Nel caso fossero stati sostituiti i dischi, dovrà essere ristabilita la corsa a vuoto di 3-5 mm della leva posta sul motore, come indicato a pagina D.12.

Clutch adjustment

If the discs have been replaced, the 3-5 mm idle stroke of the lever set on the engine must be reset, as indicated on page D.12.

Reglage de l'embrayage

Si les disques ont été remplacés, rétablir la course à vide de 3-5 mm du levier placé sur le moteur en opérant comme indiqué à page D.12.

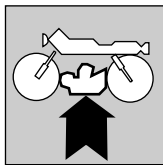
Kupplungseinstellung

Sind die Kupplungsscheibe ersetzt worden, ist es notwendig, den Leerhub (3-5 mm) des auf dem Motor befindlichen Hebels wiederherzustellen auf der Seite D. 13.

Regulación embrague

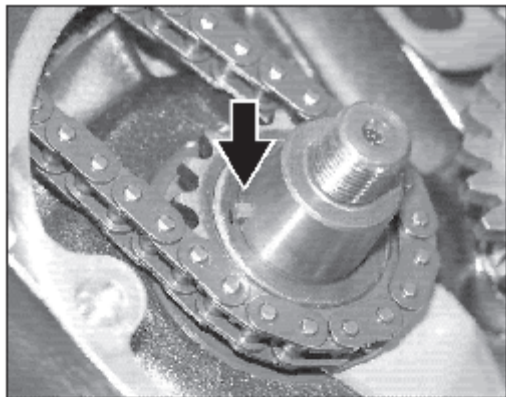
En el caso de que hubiesen sido substituidos los discos del embrague habrá que establecer nuevamente la carrera en vacío de 3-5 mm de la palanca colocada en el motor, como señalado a página D.13.





RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Rimontaggio ingranaggi distribuzione e trasmissione primaria

Riscaldare l'ingranaggio conduttore della distribuzione a circa 100°C e montarlo sull'albero motore. La linguetta di detto ingranaggio deve essere montata con l'estremità tagliata rivolta verso l'esterno. Montare la molla e l'ingranaggio della trasmissione primaria. Serrare il dado alla coppia prescritta.

Reassembly of cam chain and drive gear sprockets

Warm the cam-chain sprocket up to 100°C (212°F) and install it on the crankshaft. The key for the cam chain sprocket must be installed with the cut end out towards the drive gear. Install the spring and drive gear. Tighten the nut to the required torque.

Remontage des engrenages de la distribution et transmission primaire

Chauffer à 100°C environ l'engrenage de commande distribution et le monter sur l'arbre moteur. Monter la languette de cet engrenage avec l'extrémité coupée à l'extérieur.

Monter le ressort et l'engrenage transmission primaire. Serrer l'écrou à la couple établie.

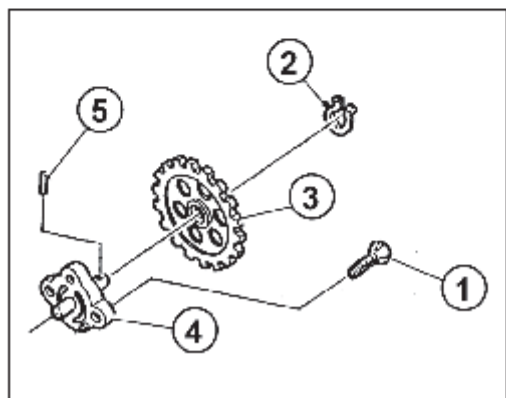
Wiederzusammensetzung der Ventilsteuerungs- und Antriebszahnäder

Das Antriebsrad der Steuerung auf etwa 100°C erwärmen und es auf die Antriebswelle zusammenbauen.

Die Zunge dieses Rades soll mit der geschnittenen Endung nach aussen zusammengebaut werden. Die Feder und das Rad des Hauptantriebs montieren. Die Mutter mit dem vorgeschriebenen Drehmoment festschrauben.

Para volver a montar los engranajes de la distribución y transmisión primaria

Caliente el engranaje conductor de la distribución a aproximadamente 100°C y móntelo en el eje motor. La lengüeta de dicho engranaje tiene que estar montada con la extremidad cortada hacia afuera. Monte el resorte y el engranaje de la transmisión primaria. Apretar la tuerca con el par de apriete prescrito.



Rimontaggio pompa olio

Rimontare la pompa (4) sul basamento mediante le viti (1). Rimontare il perno (5), l'ingranaggio (3) e l'anello elastico (2).

Reassembling the oil pump

Fit pump (4) on the base by screws (1). Fit pin (5), gear (3), and split ring (2).

Remontage de la pompe à huile.

Monter la pompe (4) sur le soubassement au moyen des vis (1). Monter le goujon (5), l'engrenage (3) et l'anneau ressort (2).

Ölpumpen-Wiederzusammensetzung

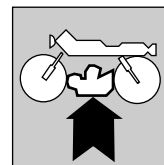
Die Pumpe (4) auf das Grundgestell mit den Schrauben (1) montieren. Den Zapfen (5), das Zahnrad (3) und den elastischen Ring (2) wieder montieren.

Montaje de la bomba de aceite

Montar de nuevo la bomba (4) en la base utilizando los tornillos (1). Montar de nuevo el perno (5), el engranaje (3) y el anillo elástico (2).

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Rimontaggio alberi leve cambio e avviamento

Verificare che l'albero non presenti tracce di usura sulla superficie del cuscinetto e nella scanalatura per il meccanismo di comando cambio.
Montare un nuovo anello OR e lubrificare l'albero con olio motore.
Introdurre l'albero nel coperchio e montare la leva del cambio in accordo con il contrassegno precedentemente effettuato.

Reassembly of gear shaft and kickstarter shaft

Check the shaft for wear on bearing surface and in the gear shift mechanism groove.
Mount a new O-ring and lubricate the shaft with motor oil.
Push the shaft into the cover and mount the gearshift.
Observe the alignment marks.

Remontage des arbres leviers changement de vitesse et démarrage

Contrôler que l'arbre n'aie pas de traces d'usure sur la surface du palier et dans la rainure pour le mécanisme de commande du changement de vitesse.
Remonter un nouveau anneau OR et graisser l'arbre avec huile moteur.
Insérer l'arbre dans le couvercle et monter le levier du changement de vitesse selon la marque précédemment effectuée.

Wiederzusammensetzung der Getriebe- und Anlaufwellen

Sich vergewissern, dass die Welle keine Verschleisspur auf der Fläche des Lagers und in der Nut für die Getriebegruppe aufweist.
Einen neuen O-Ring montieren und die Welle mit Motoröl einschmieren.
Die Welle in den Deckel einführen und den Schalthebel in Übereinstimmung mit den vorher angebrachten Kennzeichen montieren.

Para volver a montar los ejes, palancas cambio y arranque

Compruebe que el eje no presente rastros de desgaste en la superficie del cojinete y en la ranura para el mecanismo de mando del cambio.
Monte un nuevo anillo OR y lubrique el eje con aceite motor.
Introduzca el eje en la tapa y monte la palanca del cambio de acuerdo con la marca realizada anteriormente.



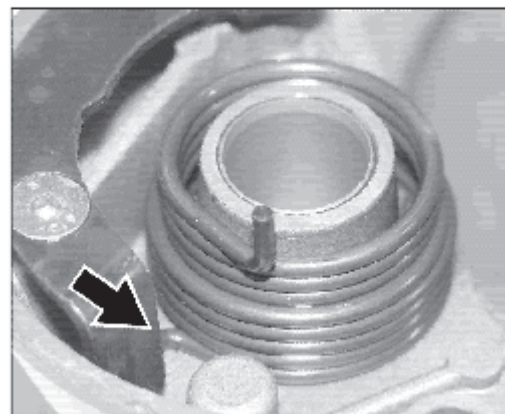
Montare dapprima la molla di ritorno nel coperchio trasmissione e, successivamente, l'albero di avviamento.
Accertarsi che la molla di ritorno si agganci nel foro della propria sede.

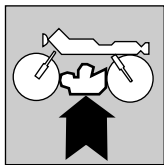
First place the return spring in the transmission cover, followed by the kickstarter shaft.
Be sure that the return spring hooks into the hole in the spring holder.

Avant tout, monter le ressort de rappel dans le couvercle transmission, ensuite, l'arbre démarreur. S'assurer que le ressort de rappel soit accroché dans le trou de son siège.
Monter la pédale de démarrage et tendre le ressort de rappel en tournant la pédale dans la direction de la flèche d'après la figure.

Zuerst die Rückzugsfeder und dann die Anlaufwelle in den Triebdeckel montieren. Prüfen, ob sich die Rückzugsfeder in das Loch ihres Sitzes einhakt.

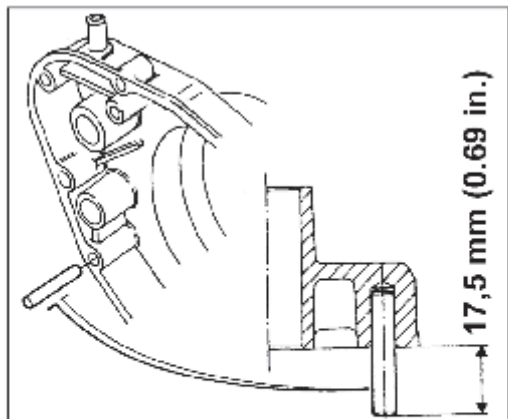
En primer lugar monte el resorte antagonista en la tapa de la transmisión y, a continuación, el eje de arranque.
Asegúrese de que el resorte antagonista se enganche en el orificio de su propio asiento.





RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



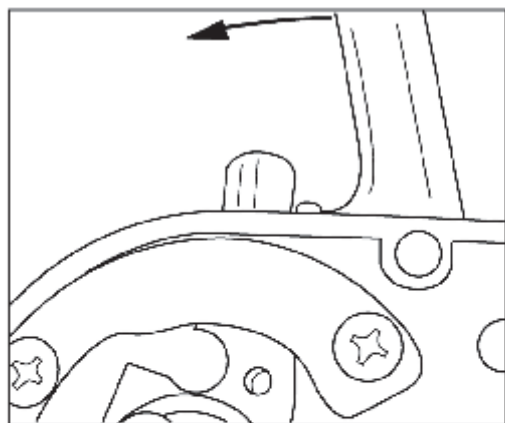
Nel caso sia stato rimosso il perno della molla del selettore, rimontarlo come indica la figura.

If the spring selector pin has been removed, reassemble as shown.

Au cas où le pivot du ressort sélecteur a été ôté, le remonter suivant les instructions données dans la figure.

Falls der Zapfen der Wählerfeder abgenommen worden ist, die Montage vornehmen, wie in der Abbildung gezeigt.

En el caso de que se haya sacado el perno del muelle del selector, vuélvalo a montar como indica la figura.



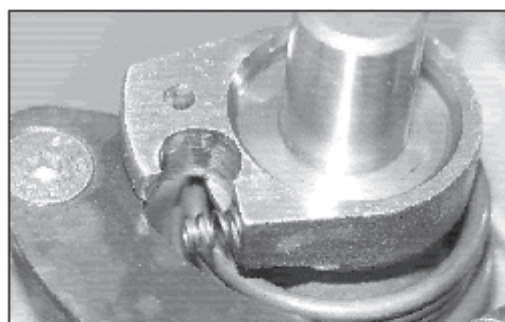
Montare provvisoriamente il pedale di avviamento, e tendere la molla di ritorno ruotando il pedale come indicato dalla freccia della figura.

Mount the kickstarter temporary and tension the return spring by rotating the pedal according to the arrow in the picture.

Monter la pédale de démarrage et tendre le ressort de rappel en tournant la pédale d'après la flèche dans la figure.

Den Kickstarter vorläufig einsetzen und die Rückstellfeder spannen, indem man den Kickstarter in der von dem Pfeil in der Abbildung gezeigten Richtung dreht.

Monte provisionalmente el pedal de arranque y tense el resorte antagonista girando el pedal como indica la flecha en la figura.

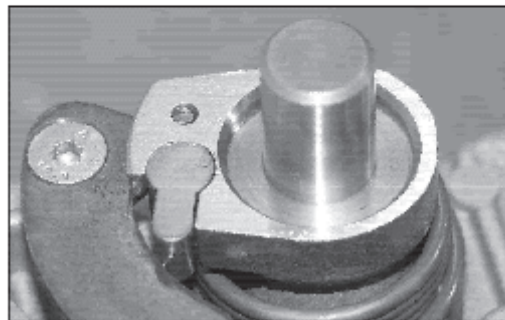


Montare la molla ed il nottolino.
Lasciare che la molla faccia ritornare l'albero nella posizione di fermo.
Accertarsi che l'albero sia sempre inserito nel coperchio.

Replace spring and catch.
Let the kickstarter shaft rotate by spring force backwards to the stop position.
Be sure the shaft stays pushed hard into the cover.

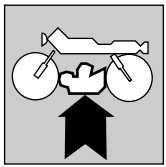
Monter le ressort et le cliquet et permettre au ressort de retourner l'arbre dans la position de repos.
S'assurer que l'arbre soit toujours enclenché au couvercle.

Die Feder und die Klinke montieren.
Die Feder soll jetzt die Welle zur Standstellung rückkehren lassen.
Sich vergewissern, dass die Welle in dem Deckel eingeführt ist.
Monte el resorte y el trinquete.
Deje que el resorte haga volver el eje a su posición de parada.
Asegúrese de que el eje esté siempre introducido en la tapa.



**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



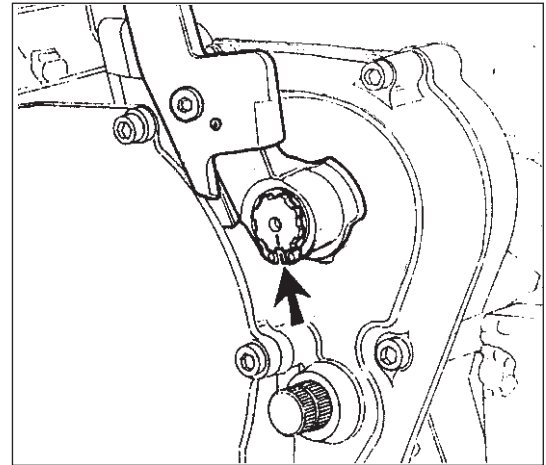
Lubrificare e rimontare il pedale di avviamento nella esatta posizione in accordo con i contrassegni effettuati precedentemente.
Montare l'anello di fermo verificandone il corretto posizionamento nella scanalatura.

Lubricate and reassemble the kickstarter in the proper position observing the alignment marks.
Mount the circlip and check that it is correctly seated in the groove.

Lubrifier et remonter la pédale de démarrage dans la juste position selon les marques précédemment effectuées.
Monter la bague d'arrêt et contrôler que sa position dans la rainure soit correcte.

Den Kickstarter in die richtige Stellung schmieren und montieren. Die Kennzeichen beachten.
Den Haltering montieren und dabei seine richtige Stellung in der Nut kontrollieren.

Lubrificar y reensamblar el pedal de arranque en su exacta posición de acuerdo con las marcas efectuadas anteriormente.
Monte el anillo de retención comprobando su correcto posicionamiento en la ranura.



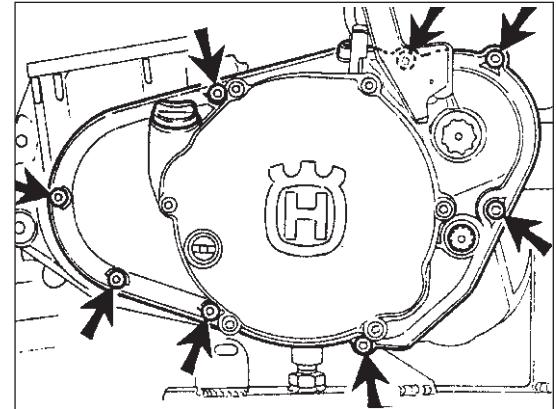
Montare il coperchio trasmissione.

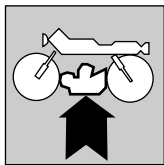
Mount transmission cover.

Monter le couvercle transmission.

Den Triebdeckel montieren.

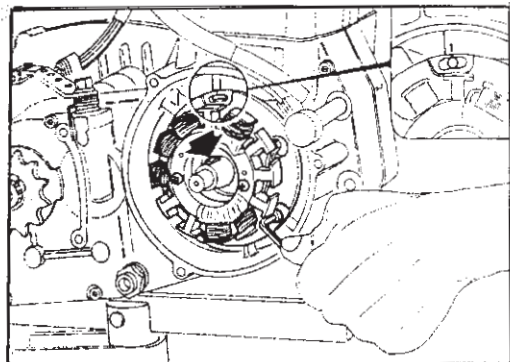
Monte la tapa de la transmisión.





**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

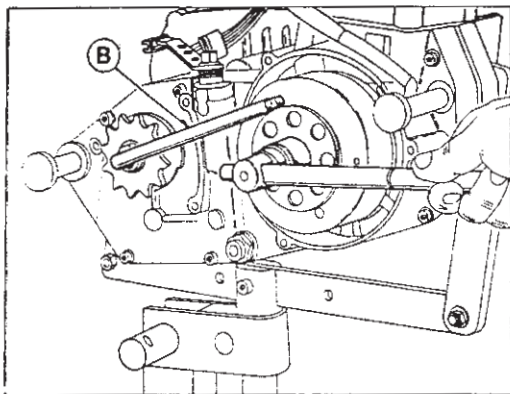


Rimontaggio volano

Montare lo statore allineandone il riferimento con quello esistente sul semicarter destro. Inserire il passacavo nella sede sul semicarter e serrare le tre viti di fissaggio. Montare la linguetta sull'albero motore e rimontare il rotore. Mantenendo fermo il rotore con l'attrezzo (B) cod. 1517949-02, avvitare il dado e serrarlo alla coppia prescritta.

Reassembly of flywheel

Mount the stator plate so its mark and R.H. half crankcase mark are aligned. Fit the fly wheel grommet on the crankcase. Tighten the three stator fastening screws. Reassembly the Woodruff key and the rotor on the crankshaft. Holding the rotor with the tool (B) No. 1517949-02, mount the nut and tighten it to the correct torque.



Remontage volant

Monter le stator en alignant le repère avec celui gravé sur le demi-carter droit. Insérer le passe-fil dans son siège sur le demi-carter et serrer les trois vis de fixation. Monter la languette sur l'arbre moteur et remonter le rotor. En serrant le rotor par l'outil (B) code 1517949-02, serrer l'écrou à la couple prescrite.

Schwungradmontage

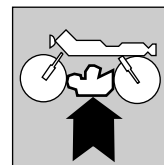
Den Stator montieren und beachten, dass der Bezug mit dem Bezug auf der rechten Gehäusehälfte fluchtet. Den Kabeldurchgang in seinen Sitz auf der Gehäusehälfte einführen und die drei Befestigungsschrauben anziehen. Die Zunge auf die Motorenwelle montieren und den Rotor wieder anbringen. Den Rotor mit Hilfe des Werkzeugs (B) Nr. 1517949-02 festhalten und die Mutter mit dem angegebenen Anzugsmoment anziehen.

Para volver a montar el volante motor

Monte el estator alineando la referencia con la existente en el semicárter derecho. Introduzca el pasacables en el asiento del semicárter y apriete los tres tornillos de fijación. Monte la lengüeta en el eje motor y vuelva a montar el rotor. Manteniendo firme el rotor con la herramienta (B) cód. 1517949-02, atornille la tuerca y apriétela al par prescripto.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Montare i segmenti del pistone orientando la luce degli stessi in modo che risulti un angolo di 180° in asse con lo spinotto.

Il contrassegno TOP deve essere rivolto verso l'alto.

Fit the piston rings by orienting their port at an angle of 180° on the same axis of the connecting pin.

The mark "TOP" must be turned highwards.

Monter les segments du piston et orienter leur ouverture de façon à avoir un angle de 180° sur l'axe du goujon.

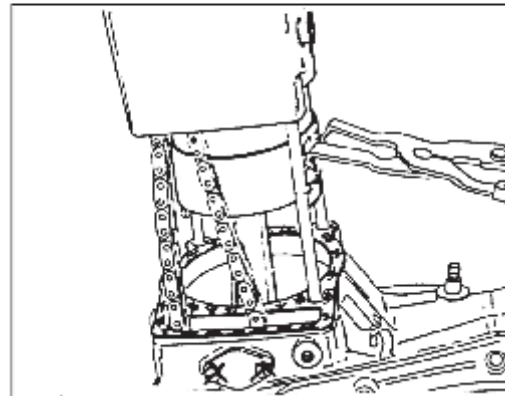
La marque TOP doit être tournée en haut.

Die Kolbenringe einbauen und das Spiel derselben derart ausrichten, daß sich ein Winkel von 180° in Achse mit dem Bolzen ergibt.

Achtung: Das Kennzeichen TOP soll nach oben gewandt sein.

Montar los segmentos del pistón orientando su luz de manera que se forme un ángulo de 180° en eje con el pasador.

La marca TOP tiene que estar dirigida hacia arriba.



Rimontaggio pistone e cilindro

Installare una nuova guarnizione base cilindro.

Montare il pistone lubrificando con olio; installare l'attrezzo per comprimere i segmenti del pistone (1519793-01) ed il supporto del pistone (1517483-01). Assicurarsi che la freccia sul pistone sia orientata in avanti.

Lubrificare la canna del cilindro e spingerla sopra i segmenti. Togliere gli attrezzi precedentemente impiegati.

Reassembly of piston and cylinder

Install a new base gasket.

Install the piston, lubricate the piston with oil and install the piston ring compressor 1519793-01 and the piston support 1517483-01. Make sure that the arrow on the piston is pointing forward.

Lubricate the cylinder and push it down over the piston rings. Remove the piston ring compressor and the support.

Remontage du piston et cylindre

Installer un nouveau joint sur la base du cylindre.

Monter le piston après l'avoir graissé avec huile; installer l'outil pour comprimer les segments du piston (1519793-01) et le support du piston (1517483-01). S'assurer que la flèche sur le piston soit orientée en avant.

Graisser le cylindre et le pousser au dessus des segments. Enlever les outils utilisés.

Wiederzusammensetzung des Kolbens und des Zylinders

Eine neue Dichtung installieren.

Den Kolben montieren, indem man mit Öl einschmiert; Werkzeug 1519793-01 installieren, um die Kolbenringe zu drücken; dann den Kolbenhalter installieren (1517483-01).

Sich vergewissern, dass der Pfeil auf dem Kolben nach vorn gewandt ist. Die Zylinderbuchse einschmieren und sie über die Kolbenringe schieben. Die benutzten Werkzeuge wegnehmen.

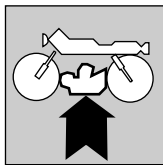
Para volver a montar el pistón y el cilindro

Instale una nueva guarnición base cilindro.

Monte el pistón lubricado con aceite; instale la herramienta para apretar los segmentos del pistón (1519793-01) y el soporte pistón (1517483-01).

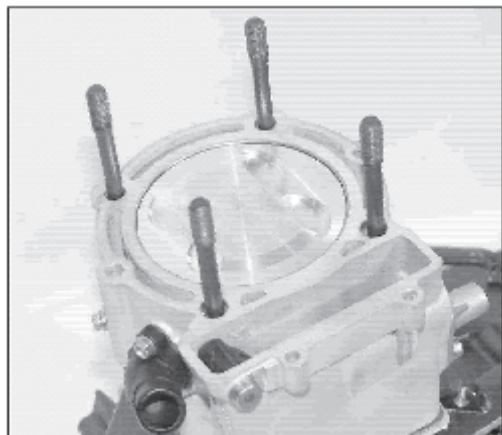
Asegúrese de que la flecha en el pistón esté orientada hacia adelante.

Lubrique la camisa del cilindro y empújela sobre el segmento. Quite las herramientas usadas anteriormente.



RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Rimontaggio testa cilindro

Usare sempre una nuova guarnizione della testa al montaggio. Montare la testa.

Reassembly of cylinder head

Always use a new gasket head when assembling. Assemble the cylinder head.

Remontage de la tête cylindre

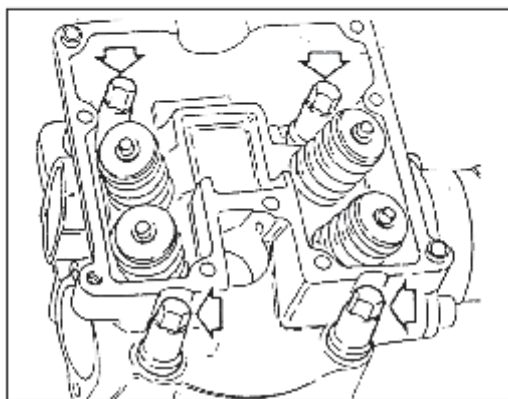
Utiliser toujours une nouveau joint. Monter la tête.

Wiederzusammensetzung des Zylinderkopfes

Bei der Wiederzusammensetzung immer eine neue Kopfdichtung verwenden. Den Zylinderkopf montieren.

Para volver a montar la culata del cilindro

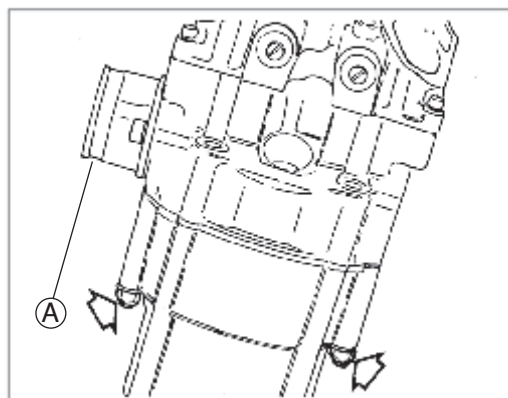
Use siempre una guarnición nueva para la culata cuando ejecute el montaje. Montar la culata.



Serrare i dadi della testa in senso incrociato e gradualmente. Non dimenticare i due dadi sotto il cilindro e le viti inferiori cilindro-testa. Serrare i dadi della testa ed i due inferiori alla coppia prescritta. Qualora si fosse smontato il raccordo di aspirazione (A) dalla testa cilindro, applicare su di esso, prima del rimontaggio, un leggero strato di "THREE BOND 1104".

Tighten the cylinder head nuts criss-cross and in steps. Don't forget the two nuts under the cylinder and the two lower screws fastening the cylinder to the cylinder head. Tighten the cylinder head nuts and the two lower nuts to the required torque. If the suction union (A) of the cylinder head has been dismantled, anoint the union with "Three bond 1104" before fitting it in its place.

Croiser le serrage des écrous de la tête en avançant par degrés. Ne pas oublier les deux écrous qu'ils se trouvent sous le cylindre et les vis inférieurs qui fixent le cylindre à la tête du cylindre. Serrer les écrous de la tête et les deux écrous inférieurs à la couple établie. Si le raccord de suction (A) de la tête cylindre a été désassemblé, avant l'assemblage enduire le raccord avec "Three bond 1104".

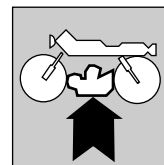


Schritt- und gekreuzweise die Muttern des Kopfes klemmen. Nicht vergessen: die zwei Muttern unter den Zylinder und die Schrauben unter den Zylinder und den Kopf festmachen. Die Kopfmutter und die beiden unteren Muttern mit dem vorgeschriebenen Drehmoment anziehen. Falls das Ansaug-Anschlußstück (A) des Zylinderkopfes ausgebaut wurde, ist auf dieses, vor dem Wiedereinbau, eine leichte Schicht von "THREE BOND 1104" anzubringen.

Apriete las tuercas de la culata en sentido cruzado y gradualmente. No olvides las dos tuercas que se encuentran bajo el cilindro y los dos tornillos inferiores que fijan el cilindro a la culata cilindro. Apretar las tuercas de la culata y las dos inferiores con el par de apriete prescrito. En el caso de que se hubiera desmontado la unión de aspiración (A) de la culata del cilindro, aplicar en ella, antes de volver a montarla, una ligera capa de Three Bond 1104.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



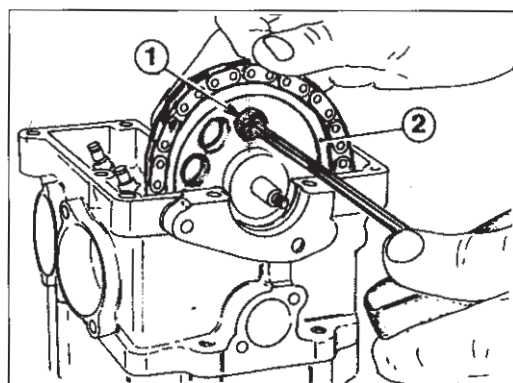
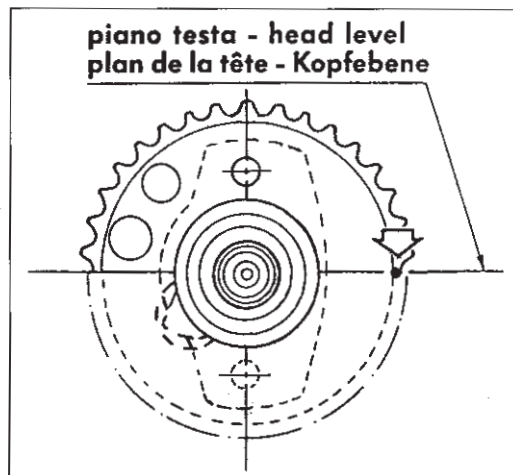
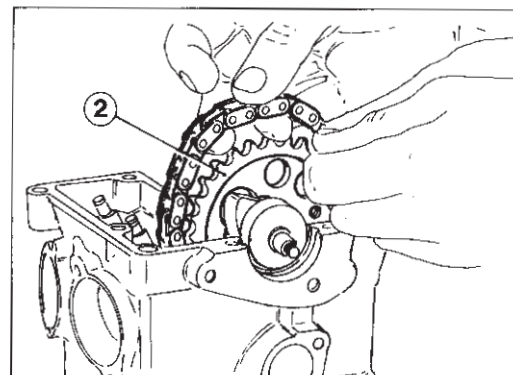
Posizionare il pistone al P.M.S. al termine della fase di compressione.
Inserire l'ingranaggio (2) nell'albero a camme facendo passare il dentino alzavalvola nell'apposita asola che si trova sull'ingranaggio. Installare l'albero a camme e la relativa rosetta sulla testa inserendolo nella catena. Montare la catena sull'ingranaggio e ruotare l'albero per allineare la bulinatura posta sulla destra dell'ingranaggio con il piano della testa, come indica la figura. Sostituire le due viti (1) e serrarle alla coppia prescritta dopo aver applicato "Loctite 242".

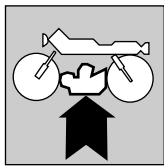
Put the piston at TDC on compression stroke.
Mount the gear (2) on the camshaft by passing the valve lifter cam trough the slot on the cam-gear.
Fit the camshaft and the washer on the cylinder head, and set the camshaft on the chain. Set the chain on the gear and turn the shaft to align the chasing on the right of the gear to the head face, (see figure). Replace the two cam-gear screws (1) and tighten them to the required torque using "Loctite 242".

Mettre le piston au P.M.H. à la fin de la phase de compression.
Insérer l'engrenage (2) dans l'arbre à cames en passant la dent lève-soupape dans la boutonnière spéciale se trouvant sur l'engrenage.
Installer l'arbre à cames et la rondelle sur la tête et les insérer dans la chaîne.
Montez la chaîne sur l'engrenage et tournez l'arbre pour cadrer le bulinage placé à droite de l'engrenage avec le plan de la culasse; (voir la figure). Remplacer les deux vis (1) et les serrer à la couple établie après avoir appliqué "Loctite 242".

Am Ende der Dekompressionsphase den Kolben auf den OT stellen.
Das Radpaar (2) in die Nockenwelle einführen und den Ventilzahn in das dazu geeignete Langloch auf dem Radpaar durchgehen lassen. Die Nockenwelle und die entsprechende Unterlegscheibe auf den Kopf installieren und in die Kette einsetzen. Die Kette auf das Radpaar montieren und die Welle so drehen, dass die Punzierung auf der rechten Seite des Radpaars mit der Kopfebene übereinstimmt, wie in der Abbildung gezeigt. Die zwei Schrauben (1) ersetzen und sie mit dem vorgeschriebenen Drehmoment nach Anbringen von Loctite 242 anziehen.

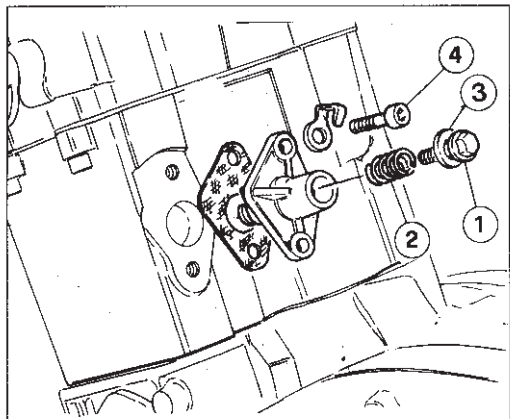
Posicione el pistón en el P.M.S. al final de la fase de compresión.
Introduzca el engranaje (2) en el árbol de levas haciendo pasar el diente de la válvula en la hembrilla que se encuentra en el engranaje. Instalar el árbol de levas y la arandela correspondiente en la culata introduciéndolo en la cadena. Montar la cadena sobre el engranaje y mover el eje para alinear la burilatura puesta a la recha del engranaje con el plano de la cabeza, como indicado en la figura. Sustituya los dos tornillos (1) y apriételos el par de apriete prescrito después de aplicar "Loctite 242".





**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Rimontaggio tendicatena distribuzione

Arretrare il perno tendicatena, rimontare il tendicatena mediante le due viti (4) ed i inserire successivamente la molla (2), la rosetta (3) e la vite posteriore (1).

Reassembly of cam-chain tensioner

Back the pin for tightening the chain, reassemble the cam-chain tensioner with (4) its two screws and after insert spring (2), washer (3) and rear bolt (1).

Remontage du tendeur de chaîne de distribution.

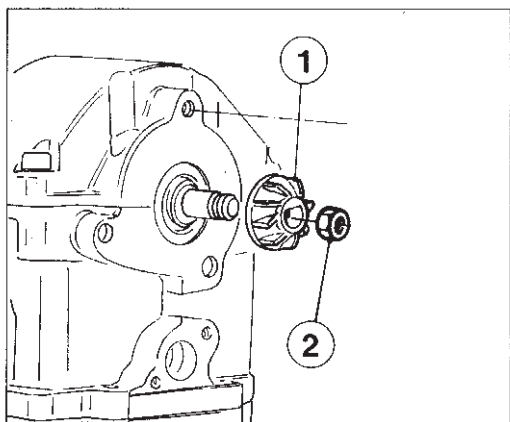
Reculer le pivot tendeur de chaîne, remonter le tendeur de chaîne à l'aide des deux vis (4) et ensuite, insérer le ressort (2), la rondelle (3) et la vis arrière (1).

Wiederzusammensetzung des Kettenspanners

Den kettenspannenden Zapfen zurückbringen, durch die zwei Schrauben (4) den Kettenspanner zusammenbauen. Dann die Feder (2), den Scheibe (3) und die hintere Schraube einführen (1).

Para volver a montar el tensor de cadena distribución

Lleve hacia atrás el perno tensor de cadena, vuelva a montar el tensor de cadena mediante los dos tornillos (4) e inserte luego el resorte (2), el anillo OR (3) y el tornillo trasero (1).



Rimontaggio girante pompa acqua

Montare la girante (1) sull'albero a camme ed il relativo dado (2) serrandolo alla coppia prescritta.

Reassembly of water pump impeller

Mount the impeller (1) on camshaft and nut (2) to the required torque.

Remontage de la couronne mobile pompe à eau

Monter la couronne mobile (1) sur l'arbre à cames avec l'écrou (2) à la couple établie

Wiederzusammensetzung des Wasserpumpenrades

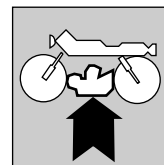
Das Pumpenrad auf die Nockenwellen (1) und dann den mutter (2) montieren dem vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Para volver a montar el rotor de la bomba del agua

Monte el rotor (1) en el eje de levas y su correspondiente tuerca (2) el par de apriete prescrito.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Rimontaggio coperchio testa cilindro

Montare il bilanciere e spingere all'interno il relativo perno ed il tappo, lubrificando tutte le superfici interessate.

Nota

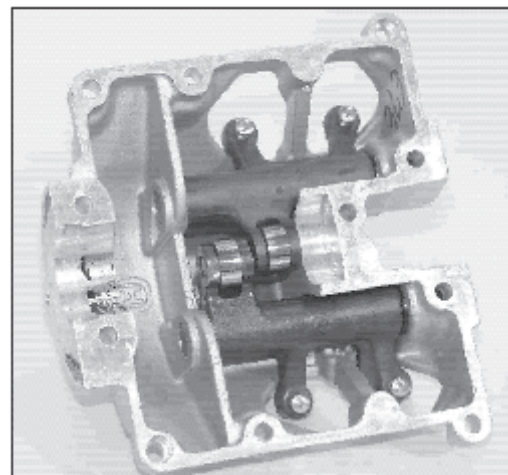
Ricordare che i fori nel coperchio della testa cilindro, nel tappo e nel perno del bilanciere devono trovarsi allineati. Montare la vite nel tappo serrandola alla coppia prescritta.

Reassembly of cylinder head cover

Mount the rocker arm and push in the rocker arm shaft and the plug, lubricate all bearing surfaces.

Note

Remember that the holes in the cylinder head cover and the plug and in the rocker arm shaft must be in line. Install the screw in the plug to the required torque.



Remontage du couvercle tête cylindre

Monter le culbuteur et pousser à l'intérieur le pivot et le bouchon en graissant toutes les surfaces intéressées.

Note

Se rappeler que les trous du couvercle tête cylindre, du bouchon et du pivot du culbuteur doivent être alignés. Monter la vis dans le bouchon à la couple établie.

Wiederzusammensetzung des Zylinderkopfdeckels

Den Kipphebel montieren und den bezüglichlichen Zapfen und den Stöpsel nach innen schieben. Die betreffenden Oberflächen einschmieren.

Achtung

Erinnern Sie sich, dass die Löcher im Deckel des Zylinderkopfes, im Stöpsel und im Zapfen des Kipphebels eingereiht sein sollen. Die Schraube des Stöpsels montieren dem vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

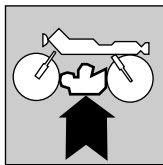
Para volver a montar la tapa de la culata del cilindro

Monte el balancín y empuje hacia adentro el relativo perno y tapón y lubricando todas las superficies correspondientes.

Nota

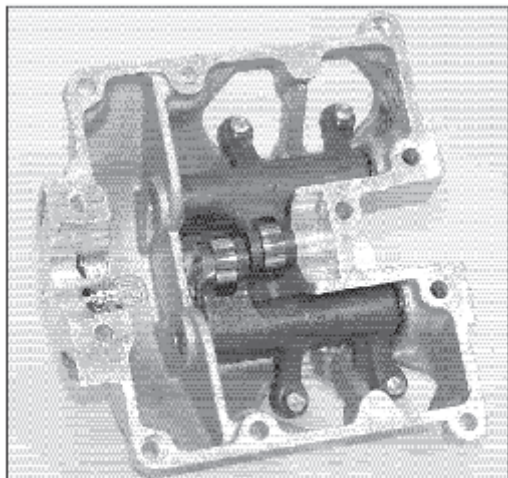
Recuerde que los orificios de la tapa de la culata del cilindro, del tapón y del perno del balancín tienen que estar alineados. Monte el tornillo en el tapón el par de apriete prescrito.





**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



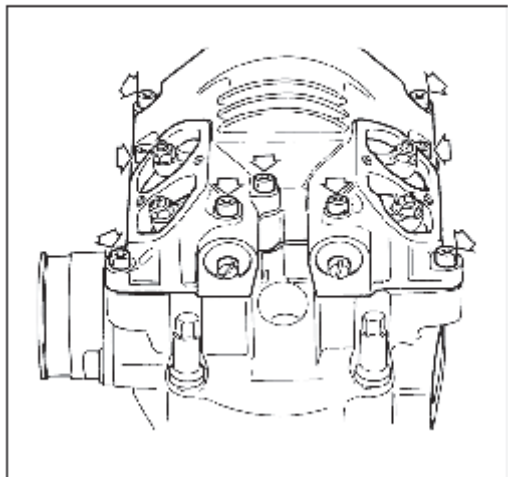
Pulire con solvente le superfici di appoggio della guarnizione sulla testa cilindro e sul coperchio testa. Applicare una guarnizione liquida (Loctite N. 510 o similare) su una superficie e montare il coperchio.

Clean the gasket surfaces on both the cylinder head and the cylinder head cover with solvent. Apply liquid gasket (Loctite N. 510 - Pianimetric or similar) to one surface and mount the cover.

Nettoyer avec solvant les surfaces d'appui des joints tête cylindre et couvercle tête. Étaler un joint liquide (Loctite N. 510 ou similaire) sur une surface et monter le couvercle.

Die Angriffsflächen der Dichtung auf dem Zylinderkopf und auf dem Deckeldopf mit Lösemittel reinigen. Auf eine Fläche eine flüssige Dichtung (Loctite N. 510 oder etwas Ähnliches) anlegen und den Deckel montieren.

Limpie con solvente las superficies de apoyo de la guarnición en la cula a del cilindro y en la tapa de la culata. Aplique una guarnición líquida (Loctite N. 510 o similar) en una superficie y monte la tapa.



Bloccare tutte le viti in senso incrociato e gradualmente alla coppia prescritta.

Torque all screws criss-cross and in steps to the required torque.

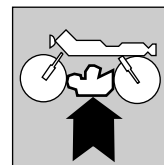
Bloquer toutes les vis. Croiser le serrage de toutes les vis et par degrés à la couple établie.

Schritt- und gekreuztweise die Schrauben festmachen dem vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Bloquee todos los tornillos en sentido cruzado y gradualmente el par de apriete prescrito.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Rimontaggio corpo pompa acqua

Dopo averli opportunamente ingrassati, inserire due nuovi anelli OR (8) nelle sedi del distanziale (7). Montare il distanziale portandolo in battuta. Montare un nuovo anello OR esterno (8) sull'estremità del distanziale. Pulire la superficie di appoggio della guarnizione, montare la guarnizione (3), le bussole (6) ed il corpo pompa (2). Serrare le viti (1) alla coppia prescritta.

Reassembly of pump housing

Grease and assemble two new "O" rings (8) on the spacer (7). Mount the spacer then grease and assemble a new external "O" ring (8) on the spacer end. Clean the gasket surface, apply the gasket (3), the bushes (6) and the pump housing (2). Torque all screws (1) to the required torque.

Remontage corps pompe à eau

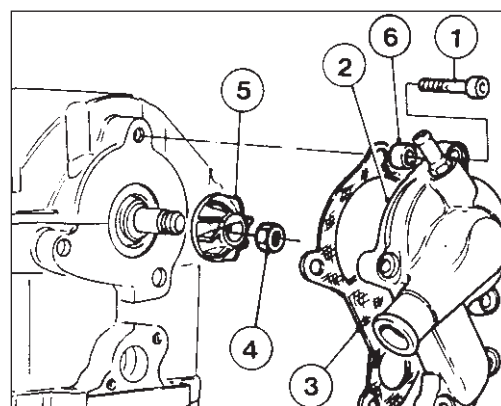
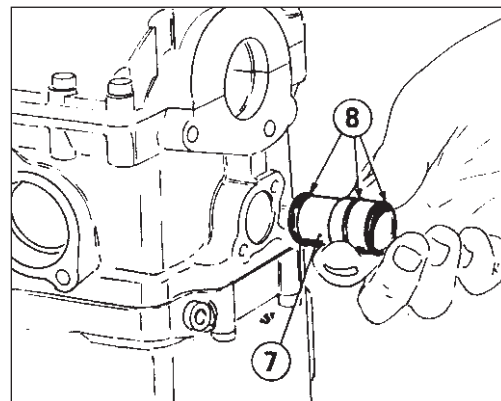
Après avoir graissé les deux bagues d'étanchéité nouveaux (8), les insérer dans les sièges de l'entretoise (7). Monter l'entretoise à contre. Monter une nouvelle bague d'étanchéité extérieure (8) sur l'extrémité de l'entretoise. Nettoyer la surface d'appui du joint, monter le joint (3), les douilles (6) et le corps pompe (2). Serrer les vis (1) à la couple établie.

Wiederzusammensetzung des Wasserpumpenkörpers

Nachdem sie gefettet worden sind, zwei neue O-Ringe (8) in die Sitze des Distanzstückes (7) einführen. Den Distanzring bis zum Anschlag montieren. Einen neuen äusseren O-Ring (8) auf das Ende des Distanzringes anbringen. Die Auflagefläche der Dichtung reinigen, die Dichtung (3), die buchsen (6) und den Pumpenkoerper (2) montieren. Schrauben mit dem vorgeschriebenen (1) Drehmoment anziehen.

Para volver a montar el cuerpo bomba del agua

Después de engrasar convenientemente los dos nuevos anillos OR (8), introdúzcalos en los asientos del separador (7). Monte el separador llevándolo a la posición de bloqueo. Monte un nuevo anillo OR exterior (8) en el extremo del separador. Limpie la superficie de apoyo de la guarnición, monte la guarnición (3), los manguitos (6) y el cuerpo bomba (2). Aprete los tornillos (1) el par de apriete prescrito.



Ultimato il rimontaggio del motore, registrare il gioco delle valvole, il decompressore, l'anticipo accensione.

Rimontare il motore sul telaio, ripristinando i collegamenti del circuito di raffreddamento ed i montaggi precedentemente rimossi.

When the engine reassembly is complete, adjust the valve clearance, the decompressor and the spark advance.

Reassemble the engine in the frame; reassemble the cooling system, and fit everything that had been previously removed.

Une fois le moteur assemblé, régler le jeu des soupapes, le décompresseur, l'avance à l'allumage.

Remonter le moteur sur le chassis et brancher le circuit de refroidissement.

Remonter les parties précédemment enlevées.

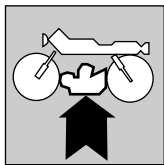
Nach der Wiederzusammensetzung des Motors, Ventilspiel, Dekompressor und Zuendvorverstellung einstellen.

Motor auf den Rahmen montieren, Kuehldreislauf wieder verbinden und vorher abgenommene Montagen wieder zusammensetzen.

Terminado de volver a montar el motor, ajuste el juego de las válvulas, el descompresor, el avance al encendido.

Volver a montar el motor sobre el bastidor, restableciendo las conexiones del circuito de enfriamiento y los montajes quitados en precedencia.





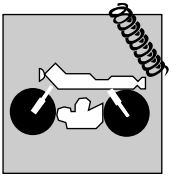
**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



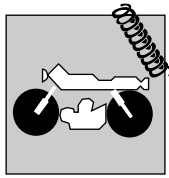
**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS

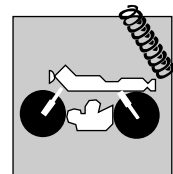
<http://husqy.forumsactifs.com>

Telaio.....	l. 4	Frame	l. 4
Ruota anteriore	l. 6	Front wheel	l. 6
Stacco ruota anteriore.....	l. 7	Removing the front wheel	l. 7
Stacco forcella anteriore.....	l. 8	Removing the front fork.....	l. 8
Sospensione anteriore.....	l.10	Front suspension.....	l.10
Istruzioni di servizio per forcella Ø 45 U.S.D	l.11	Instructions for forks Ø 45 USD	l.22
Ruota posteriore	l.66	Rear wheel.....	l.66
Stacco ruota posteriore	l.67	Removing the rear wheel.....	l.67
Sospensione posteriore	l.68	Rear suspension	l.68
Stacco ammortizzatore posteriore	l.69	Removing the rear shock absorber	l.69
Revisione molla	l.70	Overhauling the spring.....	l.70
Smontaggio e revisione forcellone oscillante	l.72	Removing and overhauling the swing arm	l.72
Revisione perno forcellone.....	l.74	Overhauling the swing arm pin	l.74
Revisione bilanciere e tirante		Overhauling the rocker arm and the tie	
sospensione posteriore.....	l.74	rod of the rear suspension.....	l.74
Revisione ruota anteriore e posteriore	l.75	Overhauling the front and rear wheels.....	l.75
Piegatura perno ruota	l.77	Bending the wheel pin.....	l.77
Nippli dei raggi ruota.....	l.77	Nipples of the wheel spokes	l.77
Deformazione cerchio ruota anteriore e posteriore	l.78	Deformation of the rear and front wheel rim	l.78
Corona posteriore	l.79	Rear crown	l.79

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**

<http://husqy.forumsactifs.com>

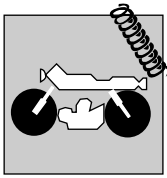


Cadre	l. 4	Rahmen	l. 4
Roue avant	l. 6	Vorderrad	l. 6
Enlèvement de la roue avant	l. 7	Abstand Vorderrad	l. 7
Enlèvement de la fourche avant	l. 9	Abstand Vordergabel	l. 9
Suspension avant	l.10	Vordere Federung	l.10
Instructions de service pour fourches Ø 45 USD	l.33	Dienstanweisungen für Gabel Ø45 U.S.D.	l.44
Roue arrière	l.66	Hinterrad	l.66
Enlèvement de la roue arrière	l.67	Abstand Hinterrad	l.67
Suspension arrière	l.68	Hintere Federung	l.68
Enlèvement de l'amortisseur arrière	l.69	Abstand hinterer Schwingungsdämpfer	l.69
Revision du ressort	l.70	Federüberholung	l.70
Démontage et révision fourche oscillante	l.73	Ausbau und Überprüfung Schwingungsgabel	l.73
Révision pivot fourche	l.74	Überprüfung Gabelstift	l.74
Révision balancier et tirant de la suspension arrière	l.74	Überprüfung Kipphebel und Zugstange hinterer Federung	l.74
Révision roue avant et arrière	l.76	Überprüfung Vorder-/Hinterrad	l.76
Pliage du pivot roue	l.77	Biegung des Radstiftes	l.77
Nipples des rayons roue	l.77	Nippel der Radspeichen	l.77
Déformation jante de roue avant et arrière	l.78	Verformung der vorderen und hinteren Radfelgen	l.78
Couronne arrière	l.79	Hintere Krone	l.79

Bastidor	l. 4
Rueda delantera	l. 6
Desmontaje rueda delantera	l. 7
Desmontaje horquilla delantera	l. 9
Horquilla delantera	l.10
Instrucciones de servicio para horquillas Ø 45 U.S.D. ..	l.55
Rueda trasera	l.66
Desmontaje rueda trasera	l.67
Amortiguador trasero	l.68
Desmontaje amortiguador trasero	l.69
Revision del muelle	l.70
Desmontaje, revisión y remontaje horquilla oscilante ..	l.73
Revisión perno horquilla	l.74
Revisión balancín y tirante amortiguador trasero	l.74
Revisión rueda delantera y trasera	l.76
Plegado perno rueda	l.77
Niples de los radios de rueda	l.77
Deformación llanta rueda delantera y trasera	l.78
Corona trasera	l.79

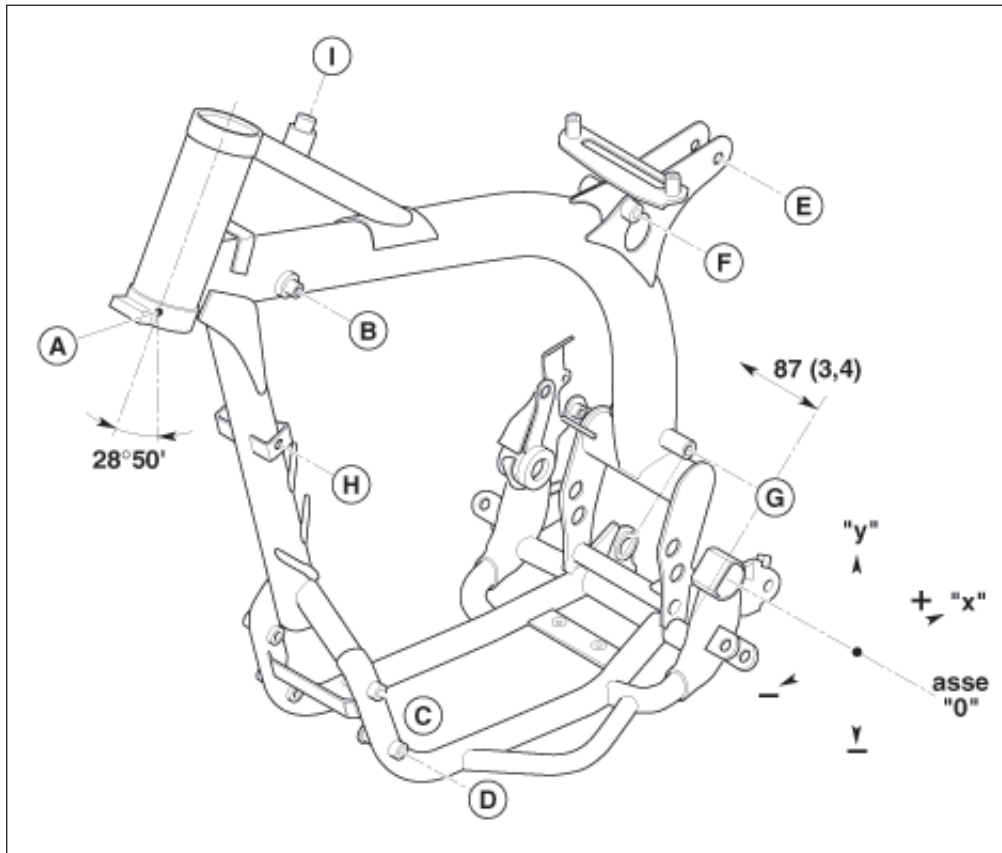
POINTS DE GRAISSAGE/SCHMIERUNGSPUNKTE/PUNTOS DE LUBRICACIÓN	LUBRIFIANT/SCHMIERMITTEL/LUBRICANTE
Pivot roue arrière/Hinterer Radzapfen/Perno rueda trasera	● Graisse/Fett/Grasa
Pivot fourche/Gabelzapfen/Perno horquilla	● Graisse/Fett/Grasa
Vis suspension arrière/Hintere Federungsschrauben/Tornillos suspensión 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**

www.husqvarna.com



ASSE AXIS AXE ACHSE EJE	"X"	"Y"
A	-576,8 (22.7)	+501,6 (19.7)
B	-488 (19.2)	+447 (17.6)
C	-382 (15)	+44 (1.7)
D	-360,5 (14.2)	-27 (1.06)
E	+95 (3.7)	+349,5 (13.7)
F	-19 (0.75)	+352 (13.8)
G	+27 (1.06)	+85 (3.3)
H	-459,7 (18.1)	+323,5 (12.7)
I	-627 (24.7)	+396 (15.6)
L	87 (3.4)	
α°	angolo asse di sterzo steering axis angle angle de l'axe de braquage Abwinkelung der Lenkachse angulo de eje de direcci3n	
$=$	28°50'	

STANDARD mm (in.)

Controllare che i gruppi riportati sulla figura non presentino rotture o siano danneggiati. In caso contrario, effettuare la sostituzione.

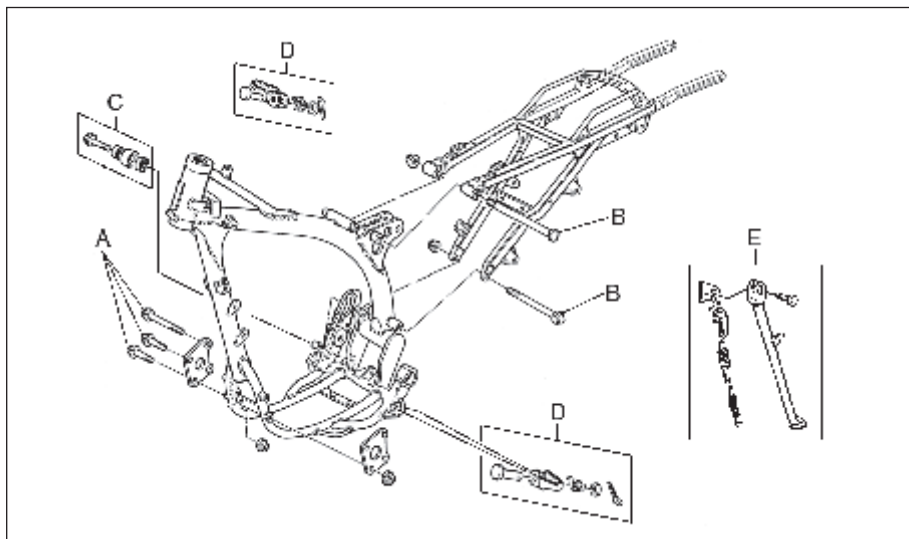
- A. PERNI FISSAGGIO MOTORE
- B. PERNI FISSAGGIO TELAIPO POSTERIORE
- C. RULLO GUIDACATENA-CUSCINETTO
- D. APPOGGIAPIEDI-PERNI-MOLLE
- E. CAVALLETTO LATERALE- MOLLE

Check the assemblies shown on the picture for wear or failure. If worn or broken, replace them.

- A. ENGINE FASTENING BOLTS
- B. REAR FRAME FASTENING BOLTS
- C. CHAIN GUIDE ROLLER-BEARING
- D. FOOTRESTS-PIVOTS-SPRINGS
- E. SIDE STAND- SPRINGS

Contr3ler que les groupes report3s sur l'illustration ne pr3sentent pas de ruptures ou ils soient endommag3s. En cas contraire, effectuer la substitution.

- A. PIVOTS DE FIXATION MOTEUR
- B. PIVOTS DE FIXATION CADRE ARRIERE
- C. ROULEAU TENDEUR DE CHAINE-ROULEMENT
- D. REPOSE PIED- PIVOTS -RESSORTS
- E. BEQUILLE LATERALE- RESSORTS



Kontrollieren, da3 die auf die Figur dargestellten Gruppen keine Brechen vorstellen oder wird geschadet. Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

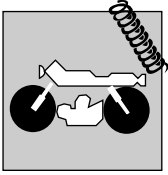
- A. MOTOR BEFESTIGUNSBOLZENS
- B. HINTERE RAHMEN BEFESTIGUNSBOLZENS
- C. KETTENSPIGUNGSRULLER-LAGER
- D. FUSSRASTEHALTER-BOLZENS-FEDER
- E. SEITENSTANDER- FEDER

Controlar que los grupos indicados sobre la figura no presenten roturas o sean perjudicados. En caso contrario, efectuar la sustituci3n.

- A. TORNILLOS FIJACI3N MOTOR
- B. TORNILLOS FIJACI3N 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**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Telaio

Il telaio è del tipo monotrave in tubi in acciaio a sezione circolare, sdoppiantesi all'altezza dello scarico. 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.



IMPORTANT - I telai molto danneggiati devono essere sostituiti.

Frame

The frame is of the round section single beam type, and splits on a level with the exhaust. 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

Le cadre est du type monopoutre en tubes d'acier de section circulaire, se doublant à la hauteur de l'échappement. 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

Das Gestell ist des Einträgartyps aus Rundschnitt-Stahlrohren, und entdoppelt sich in Höhe des Auspuffs. 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.

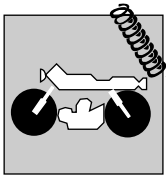
Bastidor

El bastidor es del tipo univiga en tubos de acero de sección circular, que se dividen a la altura del escape. Bastidor trasero de aleación ligera. Para un control general, consultar la figura. Las dimensiones especificadas permiten establecer si el bastidor requiere una nueva alineación o el remplazo.



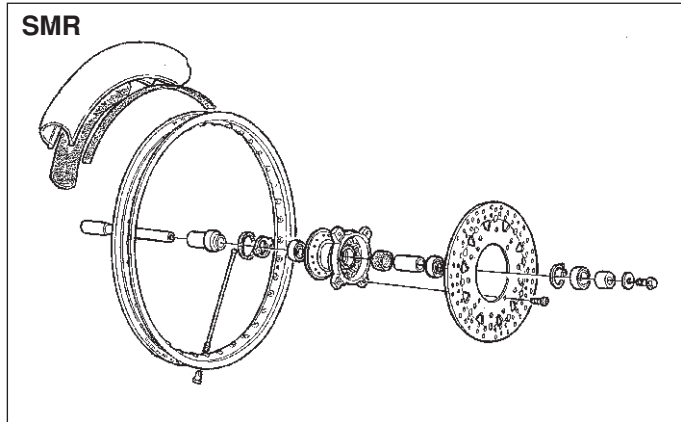
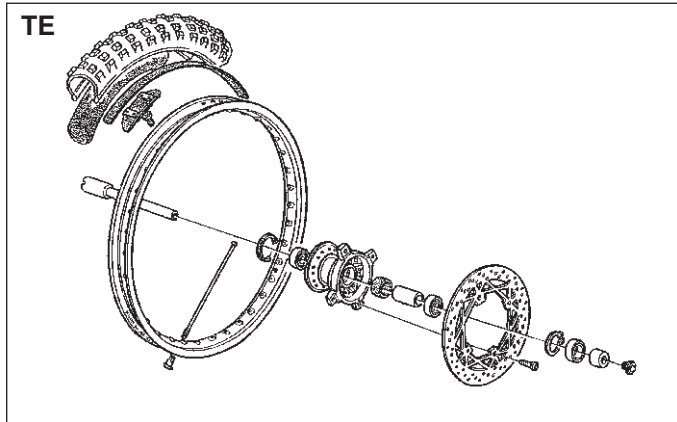
IMPORTANT - Los bastidores muy perjudicados deben ser reemplazados.





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

www.husqy.forumsactifs.com



Ruota anteriore

Mozzo e cerchio in lega leggera con raggi in acciaio ad alta resistenza.
Cerchio marca TAKASAGO (TE); BEHR (SMR)
Dimensioni 1,6"x21" (TE); 3,5"x17" (SMR)
Pneumatico marca MICHELIN o PIRELLI (TE);
PIRELLI o DUNLOP (SMR)
Tipo ENDURO Comp. 3 o MT 83 SCORPION (TE);
MTR 01 Dragon o D207TL (58W) (SMR)
Dimensioni 90/90x21" (TE)
120/70x17" (SMR)
Pressione pneumatico 0,9÷1,0 kg/cm² (TE);
1,4 Kg/cm² (solo pilota)(*)
1,8 Kg/cm² (solo pilota)(●)
2,0 Kg/cm² (pilota e passeggero)(SMR)(●)

Front wheel

Hub and rim in light alloy with tensile steel spokes.
Rim make TAKASAGO (TE); BEHR (SMR)
Size 1,6"x21" (TE); 3,5"x17" (SMR)
Tyre make ..MICHELIN or PIRELLI (TE); PIRELLI or DUNLOP (SMR)
Type ENDURO Comp. 3 or MT 83 SCORPION (TE);
MTR 01 Dragon or D207TL (58W) (SMR)
Size 90/90x21" (TE)
120/70x17" (SMR)
Pressures 12,8÷14,2 psi (TE);
19.9 psi (rider only)(*)
25.6 psi (rider only)(●)
28.4 psi (rider and passenger)(SMR)(●)

Roue avant

Moyeu et jante en alliage léger avec rayons en acier à résistance élevée.
Jante marque TAKASAGO (TE); BEHR (SMR)
Dimensions 1,6"x21" (TE); 3,5"x17" (SMR)
Pneu marque MICHELIN ou PIRELLI (TE);
PIRELLI ou DUNLOP(SMR)
Type ENDURO Comp. 3 ou MT 83 SCORPION (TE);
MTR 01 Dragon ou D207TL (58W) (SMR)
Dimensions 90/90x21" (TE)
120/70x17" (SMR)
Pression pneu 0,9÷1,0 kg/cm² (TE);
1,4 Kg/cm² (seul conducteur)(*)
1,8 Kg/cm² (seul conducteur)(●)
2,0 Kg/cm² (conducteur et passager)(SMR)(●)

Vorderrad

Nabe und Felge aus Leichtmetall mit Speichen aus hochwertigem Stahl.
Felge Marke TAKASAGO (TE); BEHR (SMR)
Abmessungen 1,6"x21" (TE); 3,5"x17" (SMR)
Reifenmarke MICHELIN oder PIRELLI (TE);
PIRELLI o der DUNLOP(SMR)
Typ ENDURO Comp. 3 oder MT 83 SCORPION (TE);
MTR 01 Dragon oder D207TL (58W) (SMR)
Abmessungen 90/90x21" (TE)
120/70x17" (SMR)
Reifendruck 0,9÷1,0 kg/cm² (TE);
1,4 Kg/cm² (nur Fahrer)(*)
1,8 Kg/cm² (nur Fahrer)(●)
2,0 Kg/cm² (Fahrer und passagier)(SMR)(●)

Rueda delantera

Cubo y llanta de aleación ligera con radios de acero de alta resistencia.
Llanta marca TAKASAGO (TE); BEHR (SMR)
Dimensiones 1,6"x21" (TE); 3,5"x17" (SMR)
Neumático marca MICHELIN o bien PIRELLI (TE);
PIRELLI o bien DUNLOP (SMR)
Tipo ENDURO Comp. 3 o bien MT 83 SCORPION (TE);
MTR 01 Dragon o bien D207TL (58W) (SMR)
Dimensiones 90/90x21" (TE);
120/70x17" (SMR)
Presión neumático 0,9÷1,0 kg/cm² (TE);
1,4 Kg/cm² (sólo con el piloto)(*)
1,8 Kg/cm² (sólo con el piloto)(●)
2,0 Kg/cm² (con el piloto y el pasajero)(SMR)(●)

(*) In caso di impiego agonistico
(●) Uso stradale

(*) in case of racing use
(●) Road use

(*) en case d'un emploi pour activités sportive.
(●) Usage routie

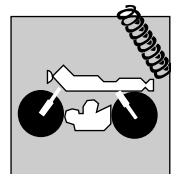
(*) bei wettennen ist die anzunwendende.
(●) für Straßen Gebrauch

(*) en caso de uso en carreras.
(●) Para uso vial



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

<http://husqy.forumsactifs.com>



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.

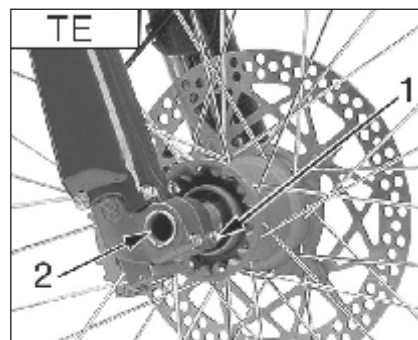
Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso inserendo il disco freno nella pinza.

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.

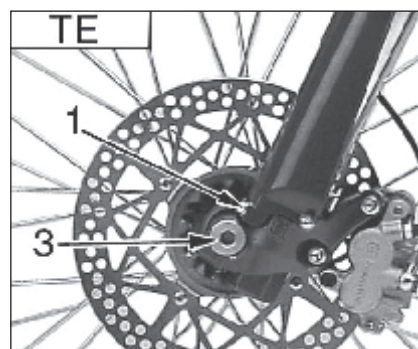
To reassemble, reverse the above procedure remembering to insert the disc into the caliper.

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.

Desserrez 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.

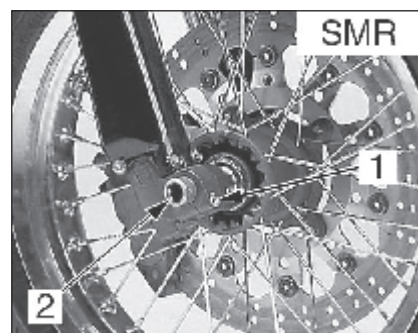
Pour le remontage, effectuer les mêmes opérations, mais en sens inverse, en introduisant le disque dans l'étrier.

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.



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.

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 Hebel der Vorderradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremssattelkleinbolben zu vermeiden.

Legen Sie das Vorderrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab.

Hebel soweit pumpen, bis die Beläge die Bremsscheibe.



Remoción 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.

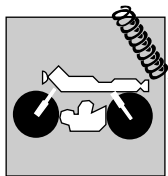
Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso introduciendo el disco en la pinza

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

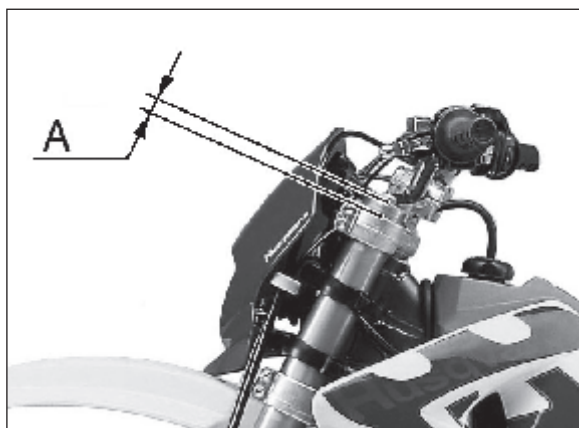
mes/husqy.forumsactifs.com

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 (WR) al copristelo;
- 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 magnete sul disco freno e sensore sulla pinza freno.

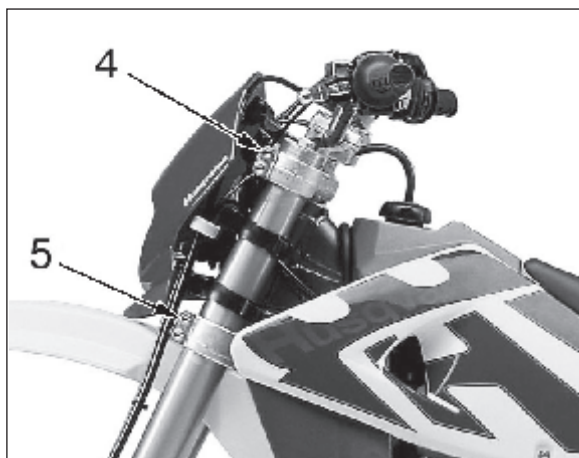
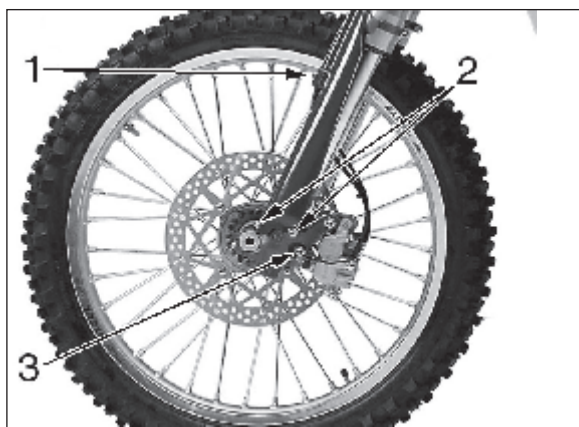


Removing the front fork

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 (WR) clamp on the fork tube guard;
- 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)

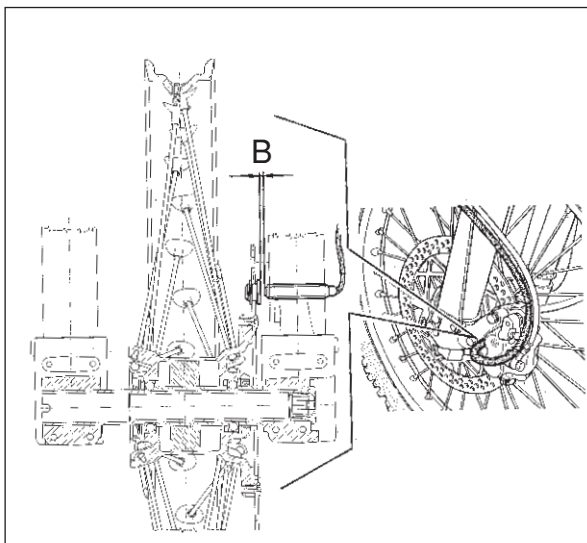
- 1- Amiant
- 2 - Palpeur

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)

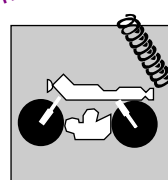
- 1- Magnet
- 2 - Sensor

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 du l'instrument (WR) au couvre-tige;
- 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-captteur 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 entfernen (1), Bremsenrohrleitung und Instrumentenkabel Befestigungsbügelbolzen (WR) al Schaftabdeckung;
- Den Bremssattel 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.

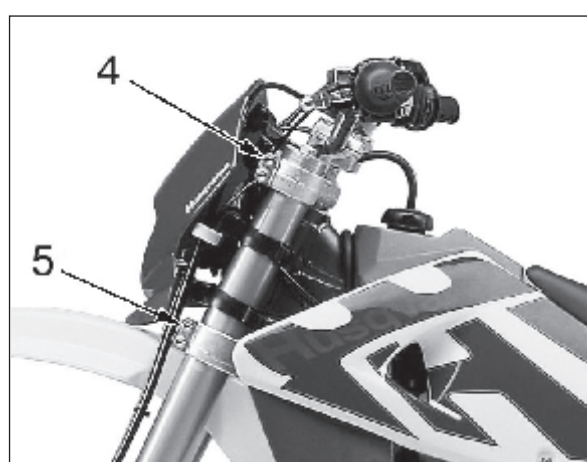
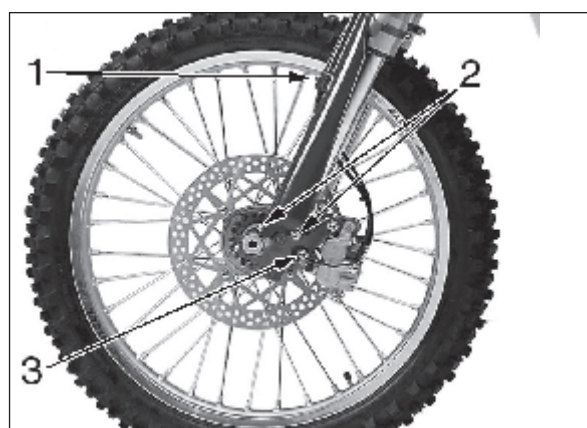
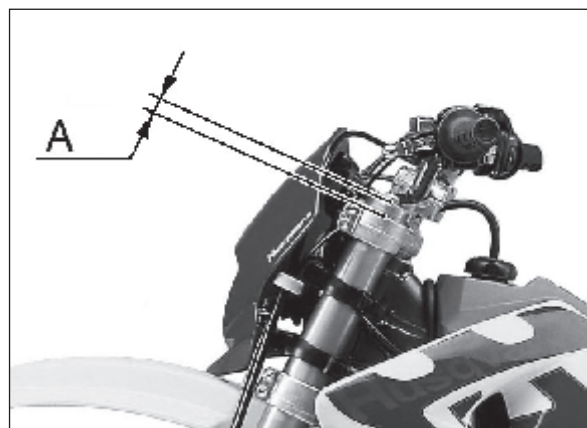
Kontrollieren, zur Remontage, die Entfernung "B" zwischen Magnet auf die Bremsscheibe und Sensor auf der Bremssattel.

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 (1), la placa de la tubería delantera y el cable instrumento (WR) 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 "Remoció 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)

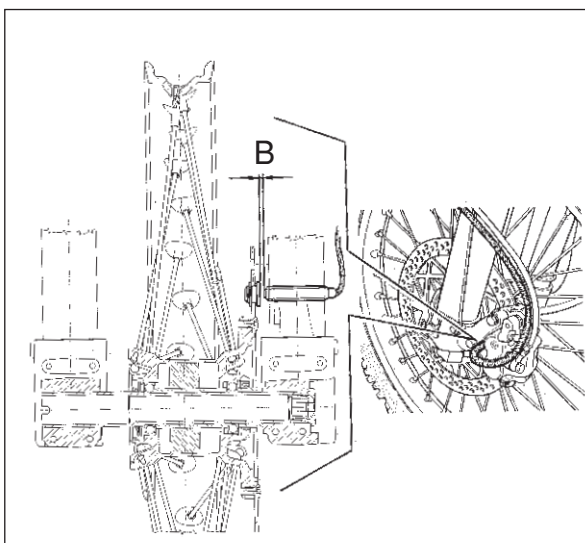
- 1- Amiant
- 2 - Palpeur

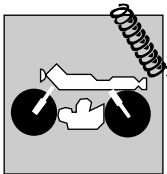
A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)

- 1- Magnet
- 2 - Sensor

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)

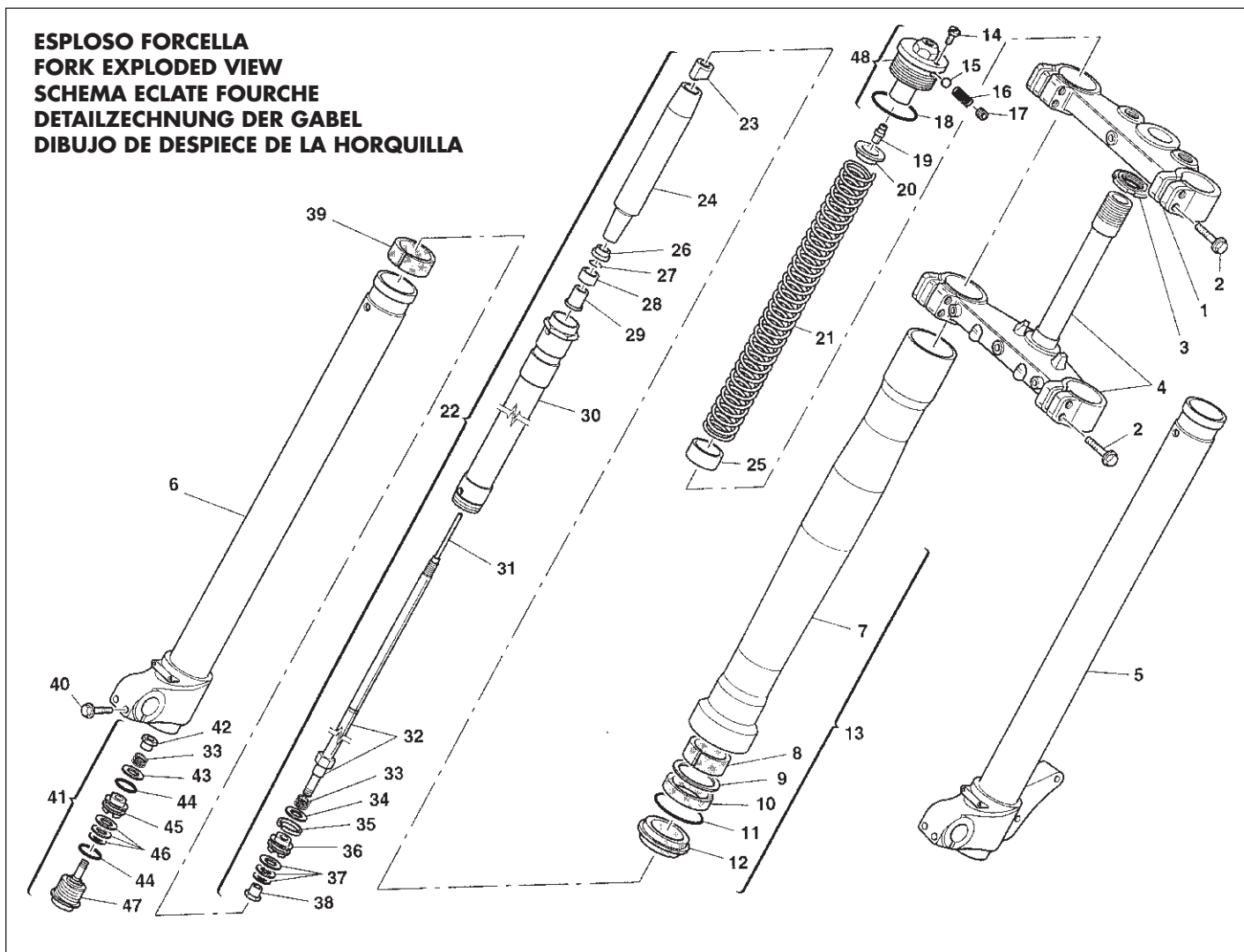
- 1- Imán
- 2 - Sensor





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

www.husqvarna-forumsactifs.com



Sospensione anteriore

La sospensione anteriore è una MARZOCCHI "U.S.D." teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato; steli di 45 mm di diametro. L'escursione della ruota sull'asse delle gambe è di 250 mm (SMR) o 300 mm (TE).

Front suspension

The front suspension unit is a MARZOCCHI "MAGNUM" telescopic hydraulic fork with advanced axle with 1.77 in. diameter stanchions. Wheel travel along the legs is 9.84 in. (SMR) or 11.81 (TE).

Suspension avant

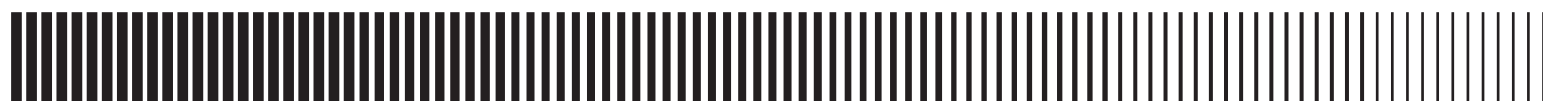
La suspension avant est une MARZOCCHI "MAGNUM" téléhydraulique avec axe avancé à montants de 45 mm de diamètre. L'excursion de la roue sur l'axe des branches est de 250 mm (SMR) ou 300 mm (TE).

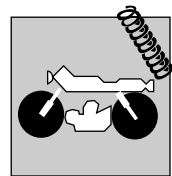
Vorderradfederung

Bei der Vorderradaufhängung handelt es sich um eine MARZOCCHI "MAGNUM" telehydraulischer Gabel mit verlängertem Zapfen und Schäfte von 45 mm Durchmesser. Die Radfederung entlang der Beinachse beträgt 250 mm (SMR) oder 300 mm (TE).

Suspensión delantera

La suspensión delantera es una MARZOCCHI "MAGNUM" telehidráulica de perno avanzado con vástagos de 45 mm de diámetro. La carrera de la rueda sobre el eje de las patas es de 250 mm (SMR) o bien 300 mm (TE).





ISTRUZIONI DI SERVIZIO PER FORCELLA Ø45USD

GENERALITA'

Forcella teleidraulica a steli rovesciati con molla per carico statico e sistema di smorzamento multivalvola.

Nella fase di compressione lo smorzamento idraulico viene realizzato da una speciale valvola posta sul fondo di ogni stelo, nella fase di stensione 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.

Vite per lo spurgo dell'aria interna posto sul tappo superiore di ogni stelo.

Boccola di scorrimento asta ammortizzatore flottante.

TUBI PORTANTI: in acciaio speciale ad alta resistenza, con trattamento di cromatura superficiale.

PORTASTELO: in lega di alluminio lavorata con CNC.

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: in acciaio a passo costante; sono disponibili in diverse lunghezze e differenti carichi statici (vedi tabella).

OLIO: MARZOCCHI SAE 7,5 Art. 55 00 13 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.

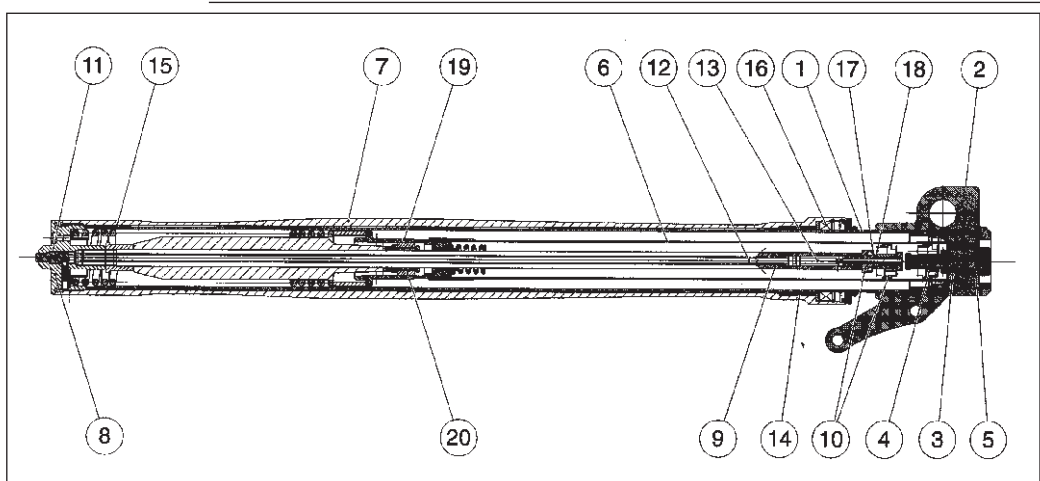
Per climi particolarmente rigidi utilizzare olio MARZOCCHI SAE 5 Art. 55 00 03.

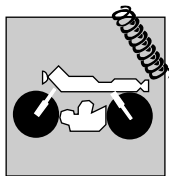
TABELLA MOLLE

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 un 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
3.8	800091607
4.0	800098790
4.2	800091609
4.5	800091610
4.8	800091611
5.0	800095263

FIG. 1

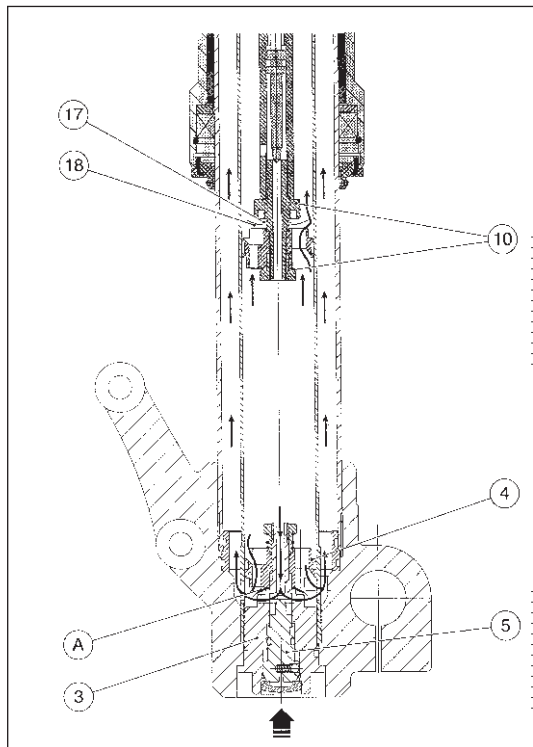




TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

http://www.husqvarna.com/forumsactifs.com

FIG.2



FUNZIONAMENTO

Il funzionamento idraulico di questa forcella utilizza un sistema multivalvola, già collaudato nella precedente MAGNUM, ma 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.

Per comprendere meglio il funzionamento della sospensione abbiamo differenziato le parti in movimento, vincolate alla ruota (fondo scuro), da quelle che rimangono solidali al telaio del motociclo (fondo chiaro). Con frecce direzionali sono rappresentati i passaggi o i movimenti che l'olio è costretto a compiere nelle varie fasi di lavoro (vedi FIG. 1).

La parte in movimento di ogni stelo è costituita da un tubo portante (1) avvitato sul portaruota (2); al suo interno è fissata la valvola di fondo (3) dotata di pistone (4) a lamelle e di registro a vite della compressione (5). Internamente al tubo portante è fissata la custodia della cartuccia (6).

La parte solidale al telaio è costituita da un portastelo esterno (7) chiuso superiormente dal tappo (8). Solidale al tappo (8) per mezzo di un'asta (9) troviamo il pompante (10) della cartuccia (6). Sul tappo è collocato la vite di registro dell'estensione (11) che aziona, attraverso un'asta interna (12) di rinvio, uno spillo conico (13) posto immediatamente sopra al pompante.

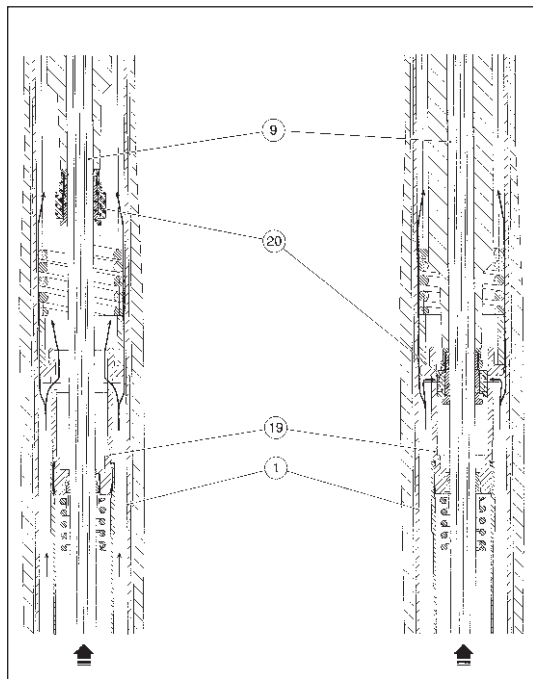
La lubrificazione delle boccole di scorrimento (14 e 15) e dell'anello di tenuta (16) è assicurato dalla presenza di fluido nella camera compresa tra tubo portante (1) e portastelo (7). Il flusso dell'olio in detta camera avviene attraverso due grandi fori ricavati sulla sommità del tubo portante (1), immediatamente sotto alla boccola (15).

Attraverso i registri a vite (5 e 11) è possibile calibrare l'area di passaggio del fluido in uscita dalla cartuccia modificando in questo modo la risposta della sospensione nella fase di compressione e/o estensione. Ogni posizione di registrazione è identificabile da un "click".

Partire sempre dalla posizione di massimo smorzamento (registro completamente avvitato in senso orario) per effettuare ogni registrazione.

Piccoli incrementi dello smorzamento produrranno effetti sensibili se effettuati su entrambi gli steli.

FIG.3A FIG.3B



Esaminiamo ciò che avviene in ogni stelo nella fase di COMPRESIONE o ANDATA (vedi FIG. 2).

L'olio presente nella cartuccia viene compresso dal movimento del pompante (10) e trova sfogo solo attraverso le aole di passaggio ricavate nel pistone (4) e attraverso il canale centrale della valvola di fondo (3).

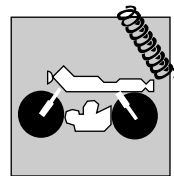
Questo passaggio è regolato dalla resistenza opposta dalle lamelle (A), poste inferiormente al pistone, e dalla posizione del puntale conico della vite di registro (5).

Per poter modificare lo smorzamento in questa fase, oltre ad intervenire sulla vite di registro (5) è possibile modificare la composizione del pacco di lamelle (A) utilizzando elementi di diverso spessore e diametro disponibili a ricambio. In questa fase una parte di olio, passando attraverso i canali aperti del pompante (10) vince il contrasto della contromolla superiore (17) e, sollevando la lamella (18), va a compensare il volume di asta entrata nella cartuccia.

L'olio fuoriuscito dalla cartuccia passa in una camera esterna in comunicazione con la parte superiore dello stelo depressurizzata (vedi FIG. 3A).

La comunicazione tra detta camera e la zona superiore dello stelo avviene velocemente attraverso le aree di passaggio ricavate tra tappo custodia (19) e tubo portante (1) e attraverso quattro grandi fori ricavati sulla parte superiore del tappo custodia.

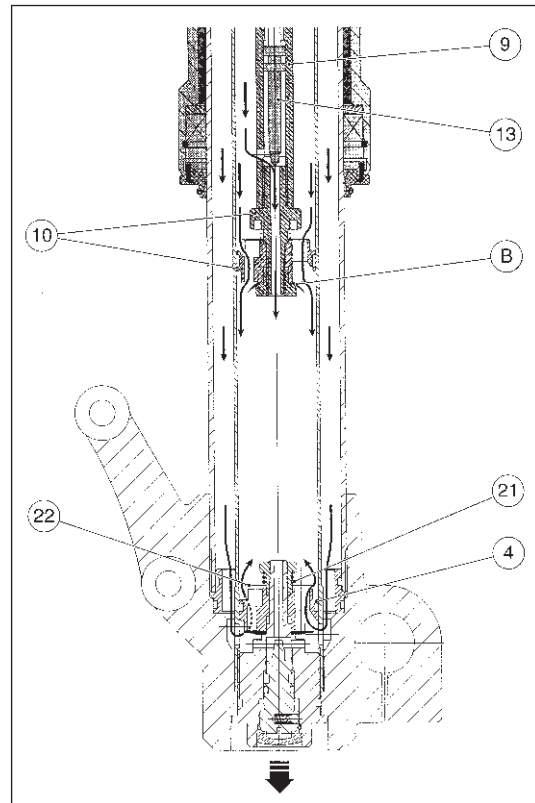
Sull'asta (9) è fissato il tampone di fondo (20) con uno speciale anello flottante esterno che, in situazioni di massimo affondamento (vedi FIG. 3B), oltre a determinare il fine corsa dello stelo occlude i quattro fori di passaggio olio attraverso il tappo custodia (19) rallentando ulteriormente la compressione dello stelo.



Esaminiamo ora ciò che avviene in ogni stelo nella fase di ESTENSIONE o RITORNO. **FIG.4**

L'estensione della molla spinge verso il basso il tubo portante determinando una richiesta di olio all'interno della cartuccia (vedi FIG. 4).

La compressione del volume di olio presente nella camera superiore al pompante (10) determina la spinta che apre le lamelle (B) poste nella parte inferiore del pistone del pompante. Per modificare lo smorzamento in questa fase è possibile variare il pacco delle lamelle (B) come descritto per il pistone (4). Oltre al passaggio descritto, l'olio viene spinto all'interno dell'asta (9) e può defluire nella camera inferiore al pompante attraversando l'area determinata dalla posizione dello spillo conico (13). La dimensione di questa area può essere modificata variando la posizione della vite di registro dell'estensione (11). Il riempimento della camera inferiore al pompante è attuato, in questa fase, anche dal passaggio di olio attraverso le asole del pistone (4). La spinta dell'olio vince la resistenza della contromolla (21) e solleva la lamella (22) consentendo il passaggio dalla camera esterna a quella interna della custodia (6).



NORME GENERALI PER UNA CORRETTA REVISIONE

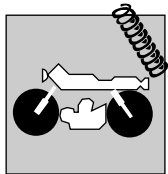
1. Dopo uno smontaggio completo, utilizzare sempre per il rimontaggio guarnizioni nuove.
2. Per il serraggio di due viti o dadi vicini, seguire sempre la sequenza 1-2-1, cioè tornare a serrare la prima vite (1) dopo aver serrato la seconda (2).
3. Utilizzare per la pulizia solvente non infiammabile e preferibilmente biodegradabile.
4. Prima del rimontaggio, lubrificare sempre con olio per forcelle tutte le parti in contatto relativo.
5. Sui labbri degli anelli di tenuta applicare sempre grasso prima del rimontaggio.
6. 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.

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	1. Usura anello di tenuta 2. Tubo portante rigato 3. Anello sporco	1. Sostituire 2. Sostituire il tubo e l'anello di tenuta 3. Pulire o sostituire
Perdita d'olio dal fondo dello stelo	1. Guarnizione OR della valvola di fondo rovinata 2. Valvola di fondo lenta 3. Guarnizione OR della vite di registro compressione rovinato	1. Sostituire 2. Serrare 3. Sostituire
La forcella si dimostra troppo morbida in ogni condizione di registrazione	1. Basso livello olio 2. Molla fuori servizio 3. Viscosità olio troppo bassa	1. Ripristinare il livello olio 2. Sostituire la molla 3. Cambiare la viscosità dell'olio
La forcella si dimostra troppo dura in ogni condizione di registrazione	1. Livello olio troppo alto 2. Viscosità olio troppo alta	1. Ripristinare il livello olio 2. Cambiare la viscosità dell'olio
La forcella non reagisce alle variazioni di registro	1. Spillo interno all'asta bloccato 2. Vite registro compressione bloccato 2. Olio con impurità 3. Valvole ammortizzatore intasate da impurità	1. Pulire o sostituire l'asta 2. Smontare e pulire 2. Pulire e sostituire l'olio 3. Smontare e pulire
Perdita di rigidità degli steli usurati	Boccole di scorrimento	Sostituire

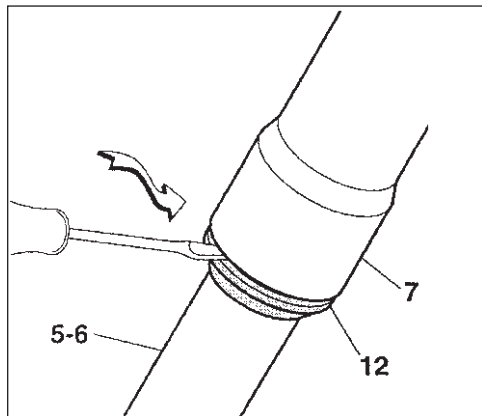




**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

mes/husqy.forumsactifs.com

FIG.5



MANUTENZIONE

Consigli per la manutenzione

Questa forcella rappresenta il frutto di anni di esperienza maturata su tutti i più importanti campi di gara. Nonostante rappresenti un prodotto tecnicamente sofisticato, non necessità di interventi di manutenzione particolari. Dato l'uso prettamente agonistico a cui è indirizzata, detti interventi risultano di estrema semplicità e non necessitano di attrezzature speciali.

Operazioni di manutenzione generale	Utilizzo	
	Competitivo	Non competitivo
1- Pulizia raschiapolvere: CROSS e REGOLARITA'	Dopo ogni gara	Dopo ogni utilizzo
2- Sostituzione olio: CROSS REGOLARITA'	Dopo 6 ore Dopo 30 ore	Dopo 20 ore Dopo 60 ore
3- Sostituzione anelli di tenuta: CROSS REGOLARITA'	Dopo 6 ore Dopo 30 ore	Dopo 20 ore Dopo 60 ore
4- Spurgo aria: CROSS e REGOLARITA'	Dopo ogni gara	Mensilmente

N.B.: Nell'utilizzo su fango o sabbia eseguire le operazioni ad intervalli inferiori (- 30%)

NOTA I numeri di riferimento di questo capitolo si riferiscono ai componenti dell'esplosore forcella raffigurato a pag. I.31.

1- Pulizia raschiapolvere (FIG. 5)

NOTE

Questa operazione è possibile con steli montati sul motociclo.
 Non sono necessari attrezzi particolari.
 Munirsi di grasso siliconato spray.

PROCEDURA

Pulire i tubi portanti prima di eseguire questa operazione.

Con un piccolo cacciavite scalzare il raschiapolvere (12) dal portastelo (7), evitando di rigare il tubo portante (5-6).

Abbassare lungo il tubo portante il raschiapolvere e con un getto di aria compressa pulire l'interno del raschiapolvere e la sede sul portastelo.

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.

Riposizionare il raschiapolvere nel portastelo.

2- Sostituzione olio

NOTE

Questa operazione non è possibile con steli montati sul motociclo.

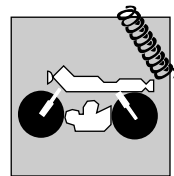
Attrezzi necessari: 2 chiavi esagonali da 19 mm, righello o calibro.

Coppia di serraggio tappo su asta ammortizzatore: 10 Nm.

Coppia di serraggio controdado su tappo: 30 Nm.

Coppia di serraggio tappo su portastelo: 25 Nm.

Confezione da 1,5 Lt. di olio prescritto.



SCARICO OLIO

FIG. 6

Prima di rimuovere gli steli dalla base e dalla testa di sterzo, con la chiave da 19 mm, allentare il tappo superiore (48) di ogni portastelo (7).

Rimuovere gli steli dal motociclo.

Svitare completamente il tappo (48) ed abbassare lentamente il portastelo (7) sul tubo portante (5-6).

FIG. 6

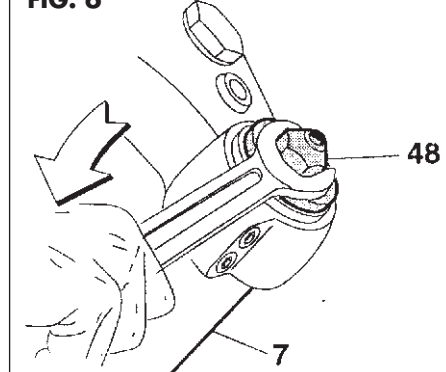


FIG. 7

Comprimere la molla (21) fino a rendere accessibile il controdado (23).

Riutilizzando la chiave precedentemente usata, mantenere fermo il tappo (48) quindi sbloccare il controdado (23) con l'altra chiave da 19 mm.

Svitare completamente e rimuovere il tappo (48) dall'estremità dell'asta ammortizzatore.

FIG. 7

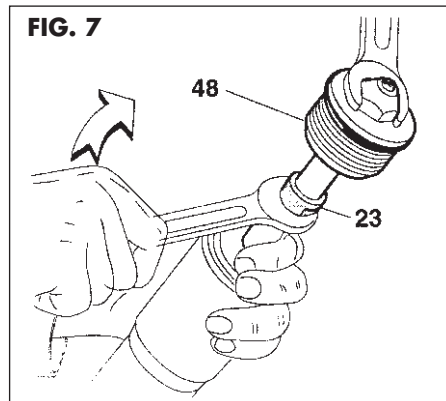


FIG. 8

Sfilare lo scodellino guidamolla (20), la molla (21) e il tubetto di prearica (25).

Sfilare dall'estremità dell'asta ammortizzatore (32) l'astina interna di rinvio (31).

FIG. 8

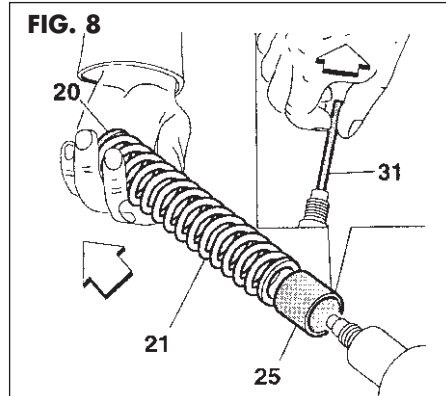


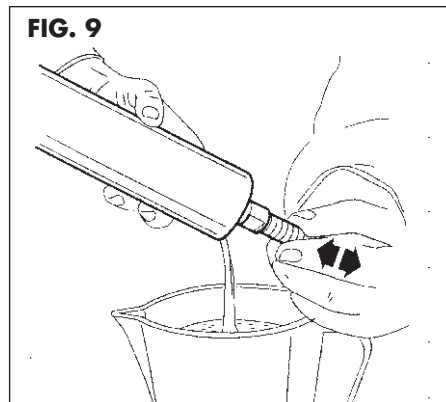
FIG. 9

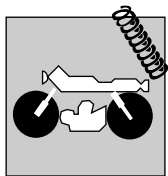
Svuotare lo stelo dall'olio contenuto al suo interno. Per facilitare lo svuotamento dell'olio contenuto nell'ammortizzatore interno, pompare con l'asta varie volte. **ATTENZIONE:** orientare l'estremità dello stelo verso un contenitore per evitare che il getto d'olio in pressione che uscirà dall'asta provochi danni all'operatore o a chi si trova nelle vicinanze. Evitare di disperdere l'olio esausto nell'ambiente.

Osservando l'aspetto, la densità e la quantità dell'olio esausto è possibile valutare le condizioni degli elementi di tenuta e di guida. Se l'olio si presenta denso e scuro e sono presenti particelle solide è necessario procedere alla sostituzione delle boccole di guida. Se l'olio presenta una densità normale ma la quantità uscita dallo stelo è molto inferiore a quella prescritta è necessario sostituire gli anelli di tenuta.

IMPORTANTE: Evitare assolutamente di introdurre per la pulizia solventi infiammabili o corrosivi che potrebbero danneggiare le guarnizioni di tenuta: eventualmente utilizzare un solvente non infiammabile o ad alto punto di infiammabilità. Per evacuare completamente il solvente, soffiare con aria compressa l'interno dello stelo.

FIG. 9

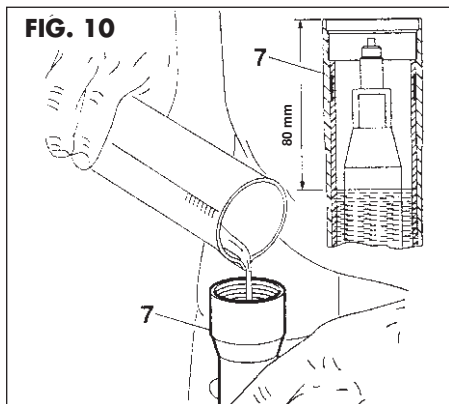




TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

http://www.husqvarna.com

FIG. 10



CARICO OLIO

FIG. 10

Portare a fondo corsa il portastelo (7) sul tubo portante (5-6).
Versare 2/3 del quantitativo prescritto di olio nel tubo portante e riempire anche il canale interno dell'asta ammortizzatore.
Tappare l'asta con un dito ed effettuare alcune corse, sollevando e poi spingendo l'asta, per riempire completamente l'ammortizzatore interno.
Installare l'astina interna di rinvio (31) e versare olio nel tubo portante portando il livello a 80 mm dalla sommità del portastelo (7).
Lasciare riposare per qualche minuto e poi ricontrollare il volume d'aria.
IMPORTANTE: un volume d'aria inferiore o superiore, o un tipo di olio diverso da quello prescritto possono modificare il comportamento della forcella in ogni fase.

FIG. 11

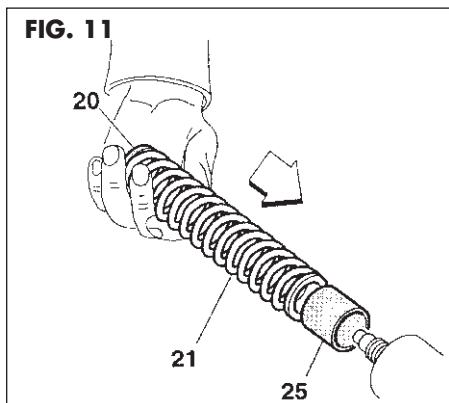


FIG. 11

Inserire nel seguente ordine nello stelo: il tubetto di precarica (25), la molla (21) e lo scodellino guidamolla (20).
IMPORTANTE: i tubetti di precarica vanno sempre montati sotto alla molla.

FIG. 12

Avvitare a mano il tappo (48) sull'estremità dell'asta ammortizzatore.
Comprimere la molla per rendere accessibile il controdado (23).
Utilizzando le chiavi dello smontaggio bloccare il tappo (48) sull'asta ammortizzatore.
Serrare poi il controdado (23) contro il tappo (48).

FIG. 12

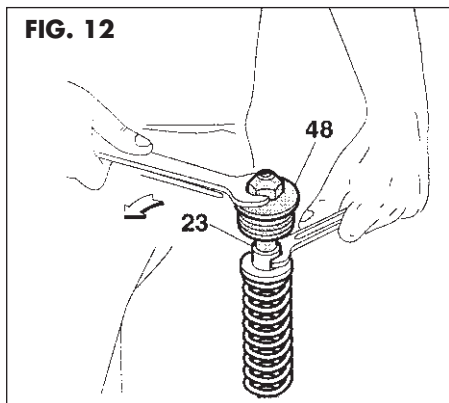
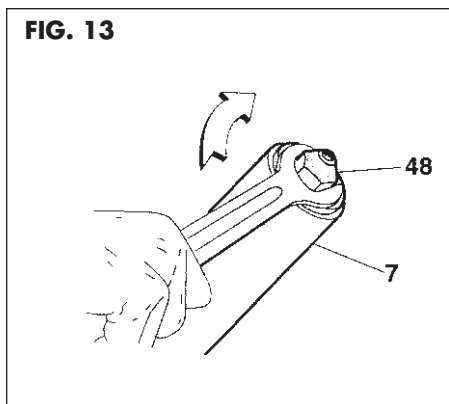


FIG. 13

Lubrificare la guarnizione OR (18) sul tappo (48).
Sollevare il portastelo (7) e imboccarlo sul tappo (48) facendo attenzione a non rovinare la guarnizione OR (18).
Serrare il tappo (48) sul portastelo (7).

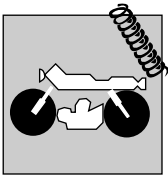
FIG. 13



3- Sostituzione anelli di tenuta

NOTE

Questa operazione non è possibile con steli montati sul motociclo.
Attrezzi necessari: 2 chiavi esagonali da 19 mm, introduttore anello di tenuta Cod. R5080AC, righello o calibro.
Coppia di serraggio tappo su asta ammortizzatore: 10 Nm.
Coppia di serraggio controdado su tappo: 30 Nm.
Coppia di serraggio tappo su portastelo: 25 Nm.
N° 2 anelli di tenuta nuovi.



SMONTAGGIO

Eseguire le operazioni dalla FIG.6 alla FIG. 9, riportate al paragrafo precedente.

FIG. 14

Rimuovere con l'utilizzo di un piccolo cacciavite il raschiapolvere (12) dalla sommità del portastelo (7).

FIG. 15

Con lo stesso cacciavite, sfilare l'anello di fermo (11) dell'anello di tenuta (10) sul portastelo.

FIG. 16

Sfilare il portastelo (7) dal tubo portante (5-6). Per separare i due elementi è necessario tirarli energicamente. Con questa operazione verranno rimossi dal portastelo l'anello di tenuta (10), lo scodellino (9) e la boccola di guida (8).

FIG. 17

Rimuovere la boccola di guida (39) dal tubo portante facendo leva con l'estremità di un cacciavite piatto inserito nella fessura della boccola. Rimuovere poi dal tubo portante la boccola di guida (8), lo scodellino (9), l'anello di tenuta (10), l'anello di fermo (11) e il raschiapolvere (12).
IMPORTANTE: gli anelli di tenuta rimossi non vanno più rimontati. Prima di procedere al rimontaggio, verificare le condizioni delle boccole di guida: se risultano rigate o graffiate sostituirle. Verificare il rivestimento in teflon: deve essere presente in almeno 3/4 della superficie totale. In caso contrario sostituirle.

RIMONTAGGIO

FIG. 18

Applicare all'estremità del tubo portante (5-6) nastro adesivo per evitare il danneggiamento delle guarnizioni di tenuta. Inserire sul tubo portante nel seguente ordine: il raschiapolvere (12), l'anello di fermo (11), l'anello di tenuta (10), lo scodellino (9) e la boccola di guida (8). Rimuovere il nastro dall'estremità del tubo portante eliminando eventuali tracce di adesivo.

FIG. 19

Introdurre l'estremità del cacciavite piatto nella fessura della boccola di guida (39) per imboccarla sul tubo portante: accompagnarla a mano nell'apposita sede sul tubo.

FIG. 20

Introdurre delicatamente il tubo portante (5-6) provvisto di boccola nel portastelo (7). Accompagnare fino al contatto con il portastelo la boccola di guida (8), lo scodellino (9) e l'anello di tenuta (10).

FIG. 21

Montare sul tubo portante (5-6) l'attrezzo introduttore Cod. R5080AC e con questo spingere in sede la boccola di guida (8), lo scodellino (9) e l'anello di tenuta (10).

FIG. 22

Installare l'anello di fermo (11) verificando che risulti perfettamente inserito nella gola del portastelo e facendo molta attenzione a non rigare il tubo portante. Rimontare il raschiapolvere (12). Procedere al caricamento dell'olio e al rimontaggio degli elementi rimossi come descritto al paragrafo precedente dalla FIG. 10 alla FIG. 13.

FIG. 14

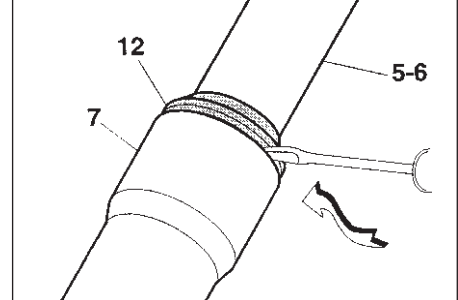


FIG. 15

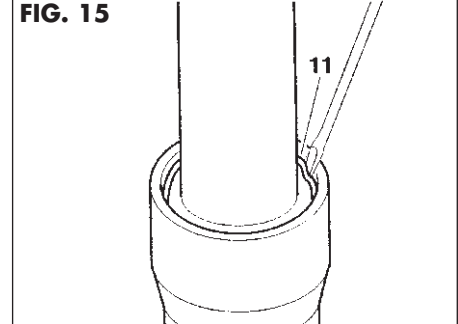


FIG. 16

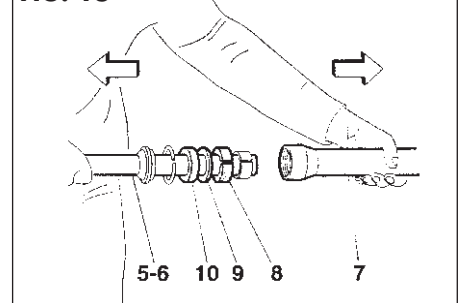


FIG. 17

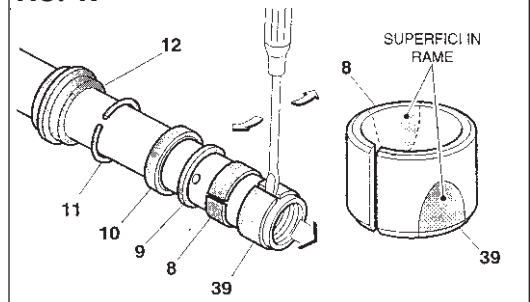
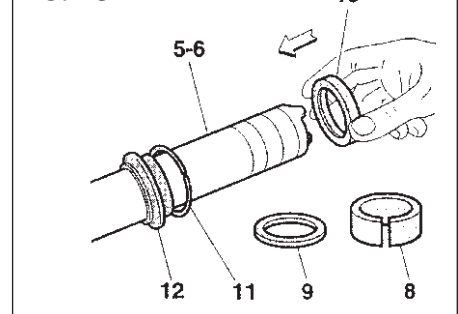
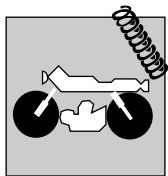


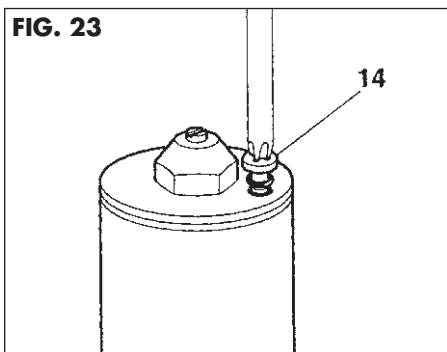
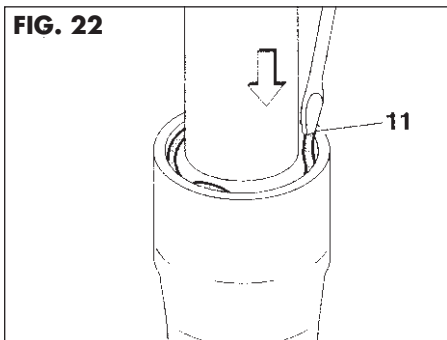
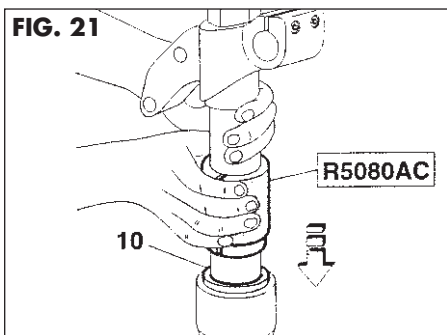
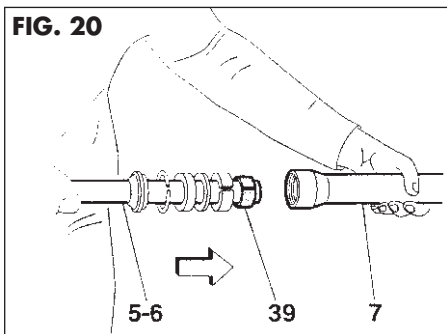
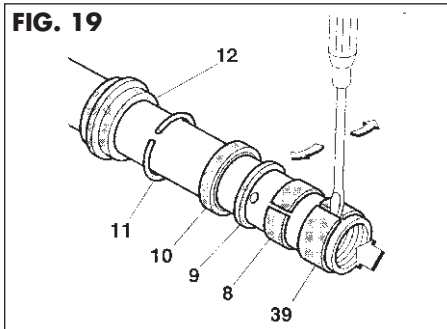
FIG. 18





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

http://husqy.forumsactifs.com



4- Spurgo aria (FIG.23)

NOTE

Questa operazione deve essere eseguita con steli completamente estesi (ruota anteriore sollevata da terra), montati sul motociclo.

PROCEDURA

Mensilmente o dopo ogni gara, è necessario svitare le viti di spurgo (14) posta sulla sommità di ogni portastelo, per scaricare la pressione che può crearsi all'interno degli steli. Questa pressione è generata dall'aria che può entrare negli steli durante l'utilizzo e che, per la particolare conformazione degli anelli di tenuta, non riesce ad uscire causando un malfunzionamento della forcella.

A fine operazione, serrare nuovamente le viti di spurgo (14).

INSTALLAZIONE

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.

- Installare i portastelo nella base e nella testa di sterzo posizionandoli alla stessa altezza.
- Serrare le viti di fissaggio dei portastelo sulla base e sulla testa di sterzo alla coppia di 25 Nm, seguendo la procedura 1-2-1 illustrata in precedenza.
- Serrare le viti di fissaggio del perno ruota sui portaruota alla coppia di 10 Nm, con procedura 1-2-1.

SCOMPOSIZIONE

NOTE

I numeri di riferimento di questo capitolo si riferiscono ai componenti dell'esplosione forcella raffigurato a pag. I.41.

Questo capitolo illustra le operazioni di scomposizione degli steli già rimossi dalla base e dalla testa di sterzo.

Prima di procedere alla scomposizione degli elementi è necessario eseguire una accurata pulizia degli steli per evitare che particelle di sporco possano rovinare le superfici di scorrimento o di tenuta.

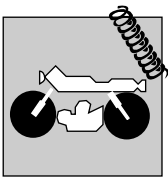
Attrezzi necessari:

- chiavi esagonale da 12-18 e 19 mm;
 - chiave a bussola da 21 mm;
 - attrezzo bloccaggio custodia ammortizzatore Cod. R5081AA;
- Coppia di serraggio dado su asta e su viti di fondo: 10 Nm

1-Smontaggio e scomposizione portastelo

Per rimuovere il tappo superiore (48) e la molla (21) dallo stelo, eseguire le operazioni riportate al paragrafo "2- Sostituzione olio" del capitolo "MANUTENZIONE", dalla FIG. 6 alla FIG. 9.

Per separare il portastelo (7) dal tubo portante (5-6) e per rimuovere il gruppo di tenuta dal portastelo e le boccole di guida, eseguire le operazioni riportate al paragrafo "3- Sostituzione anelli di tenuta" del capitolo "MANUTENZIONE", dalla FIG. 14 alla FIG. 17.



2- Scomposizione tubo portante

FIG. 24

Bloccare il portaruota del tubo portante (5-6) in una morsa provvista di ganasce di protezione. Introdurre l'attrezzo Cod. R5081AA nell'asta ammortizzatore per bloccare la rotazione della custodia (30). Ruotare l'attrezzo per inserire i due innesti nell'estremità esagonale della custodia e fermarlo inserendo un perno nei due fori opposti. Con la chiave a bussola da 21 mm svitare la vite di fondo (47). Rimuovere il gruppo valvola di fondo (41) con la relativa guarnizione OR (44).

FIG. 24

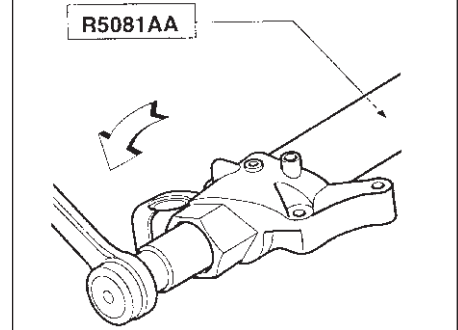


FIG. 25

Sfilare delicatamente il gruppo ammortizzatore (22) dal tubo portante (5-6). Svitare e rimuovere il controdado (23) e sfilare dall'asta ammortizzatore il guidamolla (24).

FIG. 25

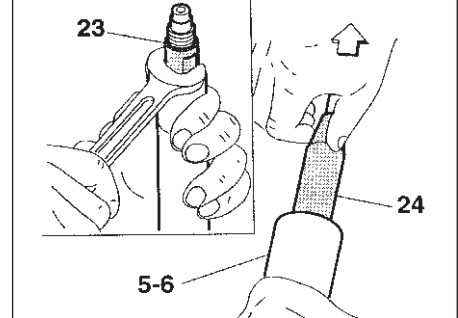


FIG. 26

Per poter operare sul pompante dall'ammortizzatore è necessario rimuovere i componenti del tampone di fine corsa: tenere bloccata la bussola superiore (26) con la chiave esagonale da 18 mm e svitare la bussola inferiore (29) con quella da 17 mm. Sfilare dall'asta ammortizzatore la bussola superiore (26) e la boccola flottante (28) del tampone di fine corsa.

FIG. 26

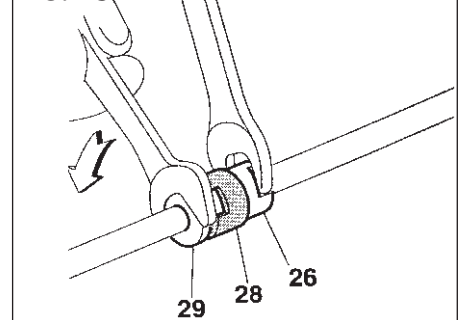


FIG. 27

Con un piccolo cacciavite scalzare l'anello di fermo (27) dall'asta ammortizzatore (32). Rimuovere dall'asta, evitando di rigarla, l'anello di fermo (27) e la bussola inferiore (29).

FIG. 27

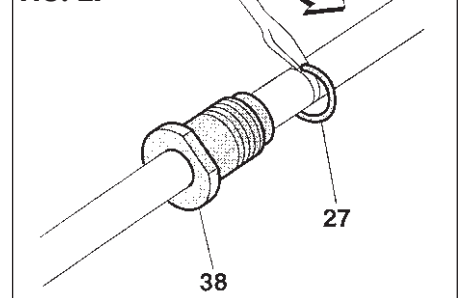
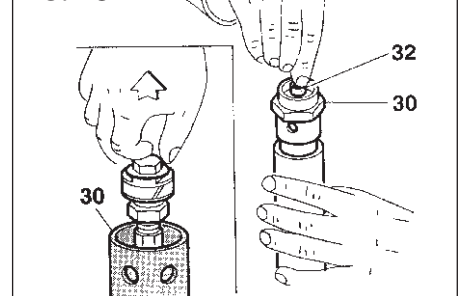


FIG. 28

Spingere l'asta (32) dentro alla custodia (30) per poter sfilare il pompante completo dal basso.

FIG. 28



3- Modifica taratura estensione

FIG. 29

Bloccare in morsa la parte fresata (chiave 17) dell'asta ammortizzatore (32) evitando di serrare eccessivamente. Svitare con la chiave da 12 mm il dado (38) di fissaggio del pompante che determina lo smorzamento nella fase di ESTENSIONE. Sfilare tutti i componenti del pompante riponendoli nella successione di smontaggio. Verificare lo stato di usura del segmento (35) del pistone (36): se risulta rovinato, sostituirlo. Per variare la taratura originale si può modificare il pacco delle lamelle (37). Rimontare tutti i componenti nell'ordine inverso allo smontaggio. Fare particolare attenzione all'orientamento del pistone (36): il lato con le asole deve essere opposto al pacco lamelle (37). Un orientamento errato comprometterebbe il funzionamento della forcella. Bloccare il dado (38) alla coppia di serraggio prescritta.

4- Modifica taratura compressione

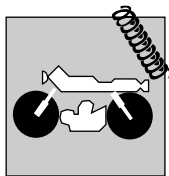
FIG. 30

Bloccare in morsa la parte esagonale della vite di fondo (47) evitando di serrare eccessivamente. Svitare con la chiave da 12 mm il dado (42) di fissaggio del gruppo di smorzamento nella fase di COMPRESSIONE. Sfilare tutti i componenti riponendoli nella successione di smontaggio. Per variare la taratura originale si può modificare il pacco delle lamelle (46). All'interno della vite (47) è montato un tappo di protezione e il registro della compressione. Evitare lo smontaggio di questo componente: in caso di malfunzionamento del registro, sostituire la valvola di fondo (41) completa. Rimontare tutti i componenti nell'ordine inverso allo smontaggio. Fare particolare attenzione all'orientamento del pistone (45): il lato con le asole deve essere opposto al pacco lamelle (46). Un orientamento errato comprometterebbe il funzionamento della forcella. Bloccare il dado (42) alla coppia di serraggio prescritta.

5- Scomposizione tappo portastelo (FIG. 31)

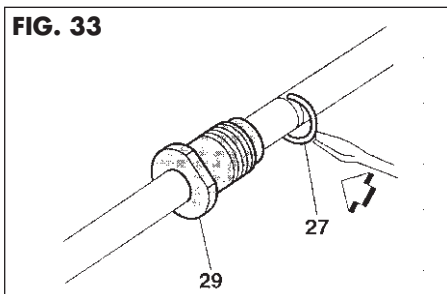
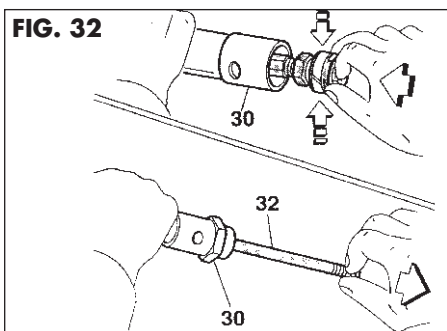
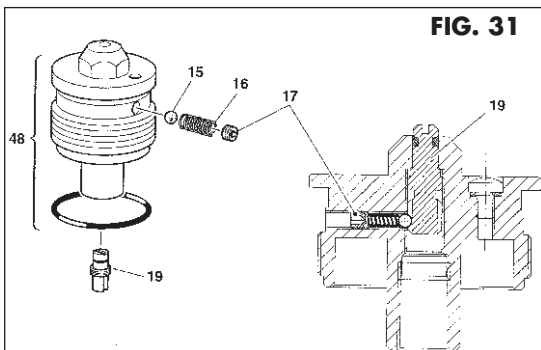
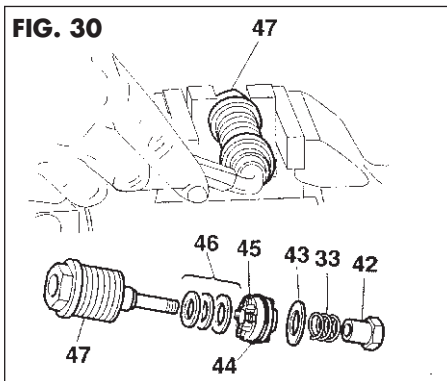
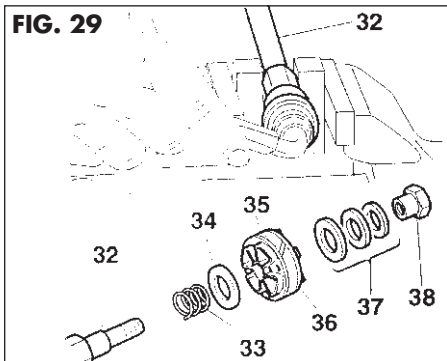
All'interno del tappo (48) del portastelo (7) è montata la vite di registro (19)





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

http://husqy.forumsactifs.com



della fase di ESTENSIONE. Per rimuoverla dal tappo è necessario svitare il grano (17) e sfilare la molla (16) e la sfera (15). Con un cacciavite piccolo ruotare in senso orario la vite di registro (19) fino a farla uscire dal tappo. Prima del rimontaggio ingrassare l'anello OR sulla vite (19) e la sfera (15). Applicare un frenafili debole sul grano (17). Inserire la vite di registro (19) all'interno della sede del tappo (48); tenerla spinta e contemporaneamente ruotarla in senso antiorario, fino a battuta, da sopra il tappo. Introdurre la sfera (15) e la molla (16) ed avvitare il grano sul tappo fino a garantire il "click".

RICOMPOSIZIONE

NOTE

Tutti i componenti prima del rimontaggio vanno lavati accuratamente ed asciugati con aria compressa.

Attrezzi necessari:

- chiavi esagonale da 12-18 e 19 mm;
- chiave a bussola da 21 mm;
- attrezzo bloccaggio custodia ammortizzatore Cod. R5081AA;
- introduttore anello di tenuta Cod. R5080AC.

Coppia di serraggio tampone di fine corsa: 30 Nm.

Coppia di serraggio vite di fondo: 50 Nm.

Coppia di serraggio tappo su asta ammortizzatore: 10 Nm.

Coppia di serraggio controdado su tappo: 30 Nm.

Coppia di serraggio tappo su portastelo: 25 Nm.

1- Ricomposizione gruppo ammortizzatore

FIG. 32

Introdurre l'asta con pompante nella custodia (30). Per agevolare l'inserimento comprimere il segmento (35) del pistone (36) con le dita e imboccarlo nella custodia. Sfilare l'asta (32) dalla parte superiore della custodia (30).

FIG. 33

Introdurre nell'asta (32) la bussola inferiore (29) del tampone di fine corsa, dal lato con presa di chiave, e portarla in basso fino a superare la gola dell'asta. Installare l'anello di fermo (27) nella gola dell'asta (32).

FIG. 34

Portare la bussola inferiore (29) a contatto con l'anello di fermo (27) quindi introdurre nell'asta la boccia flottante (28) dal lato con gli scassi per il passaggio olio. Inserire la bussola superiore (26) ed avvitare su quella inferiore. Bloccare la bussola superiore con la chiave da 18 mm e serrare la bussola inferiore alla coppia prescritta.

FIG. 35

Inserire nell'asta (32) il guidamolla (24) con la parte di diametro inferiore. **IMPORTANTE:** un montaggio errato del guidamolla pregiudica il funzionamento della forcella nelle condizioni di fine corsa in compressione. Avvitare a mano, a fine corsa, il controdado (23) sull'asta ammortizzatore.

2- Rimontaggio valvola di fondo e gruppo ammortizzatore

(FIG.36)

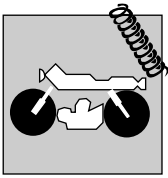
Ingrassare le guarnizioni OR (44), sul pistone (45) e sulla vite di fondo (47). Spingere il gruppo ammortizzatore, precedentemente assemblato, fino in battuta dentro al tubo portante e imboccare a mano la valvola di fondo (41). Introdurre nell'asta l'attrezzo Cod. R5081AA per bloccare la custodia ammortizzatore (30) quindi serrare la vite di fondo (47) alla coppia prescritta.

3- Rimontaggio portastelo su tubo portante

Per il rimontaggio del gruppo di tenuta sul portastelo e per l'assemblaggio del portastelo sul tubo portante seguire le indicazioni riportate al paragrafo "3-Sostituzione anelli di tenuta" del capitolo "MANUTENZIONE" dalla FIG. 18 alla FIG. 22.

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



REGOLAZIONE

Taratura STANDARD in compressione: dalla posizione di tutto chiuso, svitare di 23 scatti

Taratura STANDARD in estensione: dalla posizione di tutto chiuso, svitare di 10 click

FIG. 37

La regolazione del freno in COMPRESSIONE è possibile agendo con un cacciavite piatto sul registro a vite (A), posto in fondo ad ogni stelo. Per avere accesso al registro è necessario rimuovere il tappo di protezione (B). Per modificare il posizionamento del registro partire SEMPRE dalla posizione di tutto chiuso. Tale posizione si ottiene ruotando il registro fino al bloccaggio in senso orario. Svitare poi in senso antiorario il registro fino alla posizione desiderata.

Ogni posizione di registrazione è identificata da un "click".

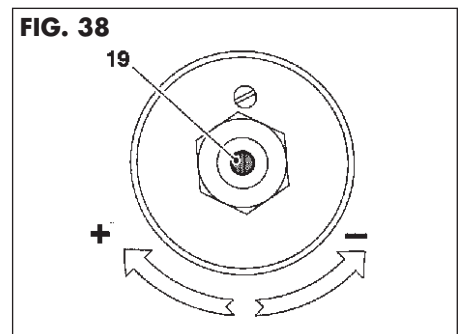
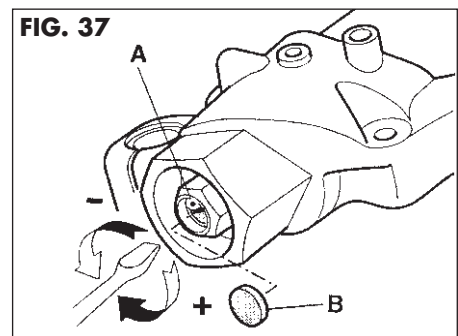
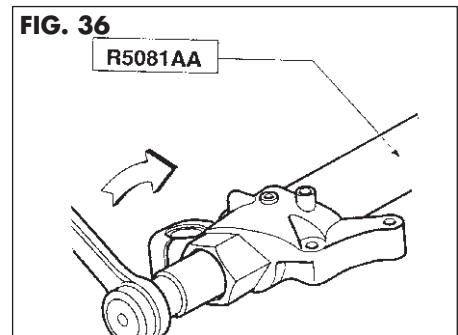
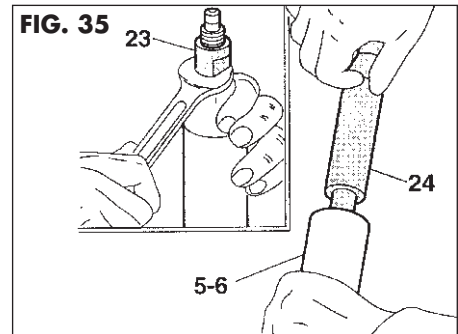
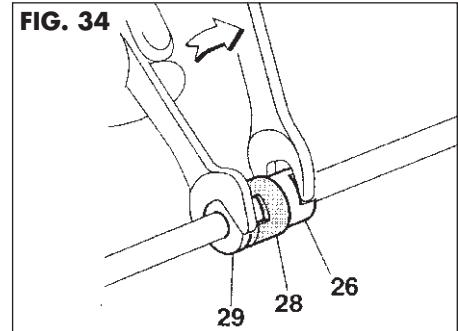
IMPORTANTE: non forzare il registro oltre le posizioni di apertura e chiusura massima.

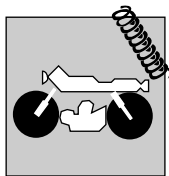
FIG. 38

La regolazione del freno in ESTENSIONE è possibile agendo con un piccolo cacciavite piatto sulla vite di registro (19), posta sopra ad ogni stelo. Per modificare il posizionamento del registro partire SEMPRE dalla posizione di tutto chiuso. Tale posizione si ottiene avvitando la vite di registro fino al bloccaggio in senso orario. Svitare poi in senso antiorario la vite di registro fino alla posizione desiderata.

Ogni posizione di registrazione è identificata da un "click".

IMPORTANTE: non forzare la vite di registro oltre le posizioni di apertura e chiusura massima.





mes/husqy.forumsactifs.com

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

INSTRUCTIONS FOR USE OF Ø45USD FORK

GENERAL

Remote hydraulic fork with reversed legs with static load spring and cartridge multivalve damping system.

During the compression stage, the hydraulic damping is performed by a special valve at the bottom of each, whereas during the rebound stage it is performed by a cartridge inside each stanchion. Each fork leg is equipped with an outer adjuster for compression and rebound.

Bleeder screw on the top plug of each leg.

Sliding bushing for floating damping rod.

STANCHION TUBES: special high resistance stainless steel, surface chrome plating.

SLIDER: aluminum alloy, CNC machined.

SLIDING BUSHINGS: Teflon, free from static friction.

SEALS: computer designed oil seals ensure the highest seal during compression and minimum friction during rebound

SPRINGS: stainless steel with steady pitch, available in different lengths for different static loads (see table).

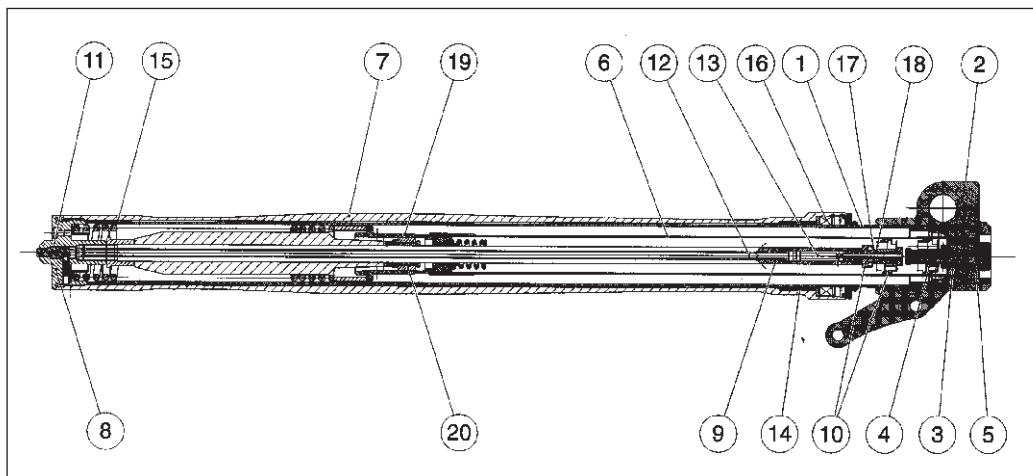
OIL: MARZOCCHI SAE 7.5 Ref. 550013. Special formula with no foam building. It keeps the viscosity features unchanged in every working condition: free from static friction. For particularly cold climates use oil "MARZOCCHI - SAE 5 Ref. 550003.

SPRING TABLE

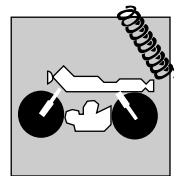
The static load of the fork is determined by the spring, positioned at the top of each leg: by changing either spring features or pre-load sleeve length a different suspension behavior is obtained without changing the hydraulic features. The following table describes the "spring+pipe" kit available as spare part.

COSTANT K (N/mm)	CODE
3.8	800091607
4.0	800098790
4.2	800091609
4.5	800091610
4.8	800091611
5.0	800095263

FIG. 1



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



FORK WORKING

The hydraulic system of this fork relies on multivalves; a system already tested in the past MAGNUM but with different features as both legs have the same setting. Therefore, each leg represents a complete suspension system to be considered as such when adjusting.

In order to give a better explanation on how the suspensions work, the moving parts (dark background), dependant on the wheel, are different from the parts fixed to the motorbike frame (light background); any oil flowing or movement in the different working stages is represented by means of arrows (see FIG. 1).

The moving part of each leg is formed by a stanchion (1) secured to the slider (2); having inside a foot valve (3) equipped with a piston (4) with washers and a compressor screw adjuster (5). The cartridge body (6) is secured inside the stanchion.

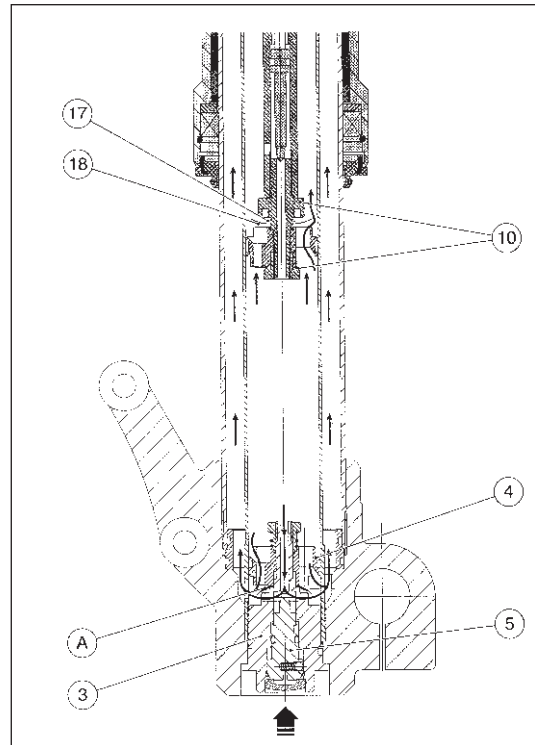
Parts fixed to the frame consist of an outer slider (7) closed at the top by the plug (8). The inner pumping element (10) of the cartridge (6) is secured to the upper plug (8) of the stanchion tube by means of a rod (9). A rebound screw adjuster (11) located on the plug operates an inner push-rod (12) that in turn displaces a conical pin (13) placed right on top of the pumping element.

The lubrication of the sliding bushings (14 and 15) and the seal ring (16) is guaranteed by the fluid into the chamber between the stanchion tube (1) and the slider (7). The oil flows into this chamber through two big holes on the stanchion top (1), just under the bushing (15).

Turn the screw adjusters (5 and 11) to set the fluid flowing outlet, in this way the suspension response during compression and/or rebound can be changed. Each adjustment will "click" in position.

Always start with max. damping position (adjuster completely screwed clockwise) for any adjustments. Small damping increments will produce big effects if made in both fork legs.

FIG.2



Let's see what happens in each leg during COMPRESSION (see FIG. 2).

The oil into the cartridge is compressed by the movement of the pumping element (10) and can flow only through the holes in the piston (4) and the middle groove of the foot valve (3).

This passage is adjusted by the action of the washers (A), under the piston, and the position of the conical pin of the screw adjuster (5).

In order change the fork damping at this stage, apart from turning the screw adjuster (5), also change the washer setting (A) by using washers of different thickness and diameter among the available ones.

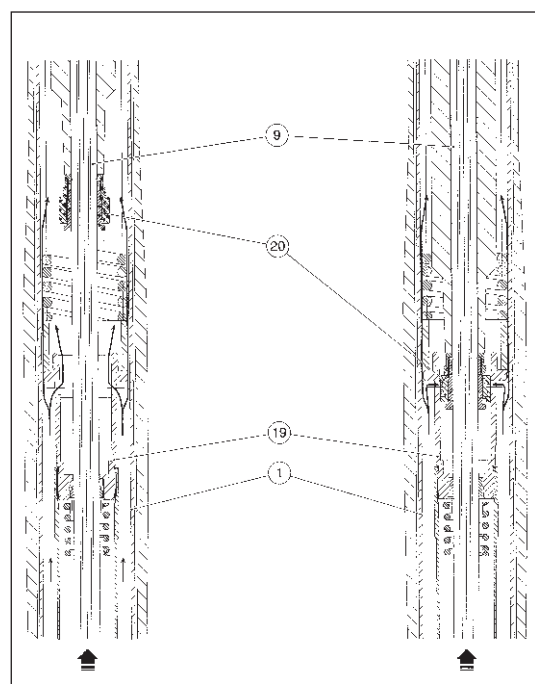
In this phase, some oil, flowing through the open channels of the pumping element (10) wins over the action of the upper return spring (17) and, lifting the washer (18), compensates the inlet volume in the cartridge.

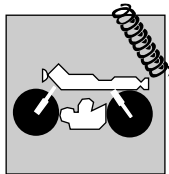
The oil coming out of the cartridge then flows into an outer chamber communicating with the depressurized leg top (see FIG.3A).

The chamber and the leg top are linked together thanks to the passage areas between body plug (19) and stanchion (1) and four big holes on the body plug top.

The rebound bumper (20) is on the rod (9). It has a special outer floating ring, which in case of very hard compressions (see FIG. 3B), apart from working as end of stroke for the fork leg, closes the four oil holes of the body plug (19), thus slowing down the rod compression to a greater extent.

FIG.3A FIG.3B





MES/husqy.forumsactifs.com

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

Let's see what happens in each leg during REBOUND.

Spring rebound action pushes the stanchion downwards, thus causing an oil need into the cartridge (see FIG. 4).

The compression of the oil volume into the chamber over the pumping element (10) pushes the washers (B) at the pumping element piston bottom to open. To change the fork damping now, the washer setting (B) can be changed, as describe for the piston (4).

Apart from flowing through the above passage, the oil is pushed into the rod (9) and can flow out of the chamber at the pumping element bottom through the area outlined by the position of the conical pin (13). The size of this area can be changed by turning the rebound screw adjuster (11). The chamber at the pumping element bottom is also filled with the oil flowing through the piston slots (4). The oil flow wins over the action of the return spring (21) and lifts the washer (22), thus allowing the oil to flow from the outer chamber into the body inner chamber. (6).

GENERAL RULES FOR A PROPER OVERHAULING

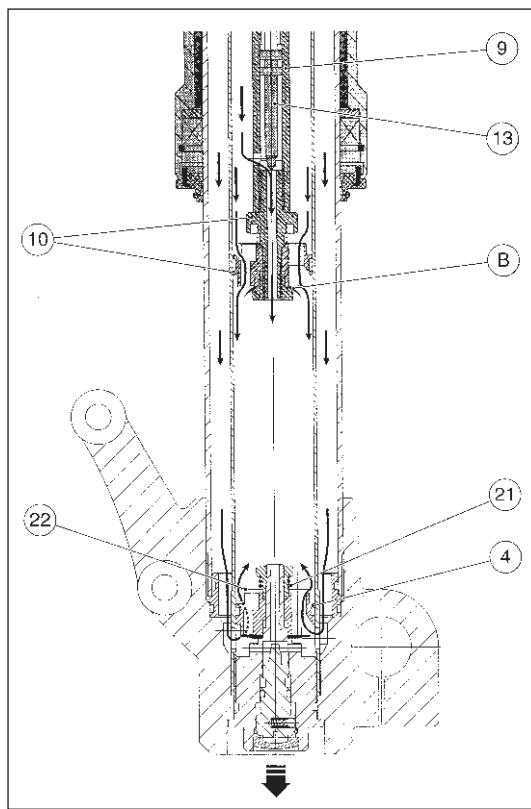
1. After a total disassembly, always use new seals during the reassembly stage.
2. Always follow the sequence 1-2-1 when tightening two screws or nuts close one to each other, i.e. always tighten the first screw (1) after tightening the second screw (2).
3. Use non-inflammable and possibly biodegradable solvent when cleaning.
4. Always lubricate all parts in relative contact with fork oil before reassembling.
5. Always grease the oil seal lips before reassembling.
6. Use only metric wrenches and not inch wrenches. Inch wrenches could have sizes, which are similar to millimeter wrenches but could damage the screws, thus being impossible to loosen them.

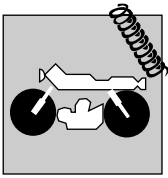
TROUBLESHOOTING GUIDE

This section deals with some troubles, which can occur when using this fork. Possible causes are mentioned as well as recommendations on how to possibly solve the problem. Always read the following table before performing any fork fixing.

TROUBLE	CAUSE	REMEDIES
Oil leakage from the oil seal	1. Oil seal wear 2. Scored stanchion tube 3. Dirty seal	1. Change oil seal 2. Change the tube and the oil seal 3. Clean or replace
Foot oil leakage	1. Foot valve OR damaged 2. Loose foot valve 3. OR of the compression screw	1. Change the seal 2. Tighten the screw 3. Change the seal adjuster damaged
The fork is too soft under any adjustment conditions	1. Low oil level 2. Broken spring 3. Too low oil viscosity	1. Top up 2. Change the spring 3. Use a different oil viscosity
The fork is too hard under any adjustment conditions	1. Too high oil level 2. Too high oil viscosity	1. Restore the oil level 2. Use a different oil viscosity
The fork has no reactions when adjustment changes are made	1. Inner rod pin blocked 2. Blocked compression 2. Oil with foreign bodies 3. Foreign bodies occluding damper valves	1. Clean or change the rod 2. Disassemble and clean screw adjuster 2. Clean and change oil 3. Disassemble and clean
Decreased leg stiffness	Sliding bushing wear	Change sliding bushing

FIG.4





MAINTENANCE

Maintenance recommendations

This fork is the result of years of experience made on the most important racing tracks. Even though it is a high technology product, no particular maintenance is needed. Since it is designed for a sporting use, maintenance is very easy to perform and needs no special tools.

Routine maintenance	Use	
	Competition	Not competition
1- Dust seal cleaning: CROSS and ROAD	After every race	After every ride
2- Oil change: CROSS ROAD	After 6 hours After 30 hours	After 20 hours After 60 hours
3- Oil seal change: CROSS ROAD	After 6 hours After 30 hours	After 20 hours After 60 hours
4- Air bleeding: CROSS and ROAD	After every ride	Every month

Note: On muddy or sandy terrain forks should be checked after shorter periods of time (-30%) than those shown in the above table.

Note: reference numbers in this chapter refer to the parts belonging to the fork exploded view on page I.31.

1- Dust seal cleaning (FIG. 5)

NOTE

There is no need to disassemble the fork legs to clean the dust seal.

No special tools are required.

Use silicone grease spray.

PROCEDURE

Before cleaning the dust seal, clean the stanchion tubes

Remove the dust seal (12) from the slider (7). Do not score the stanchion tube (5-6).

Lower the dust seal down the stanchion and clean the inner side of the dust seal and its seat in the slider with compressed air.

Never use metal tools to remove the dirt. Pump the slider slightly up and down and remove any possible dirt from the stanchions. Lubricate the dust seal and the visible part of the oil seal.

Reposition the dust seal in the stanchion.

2- Oil change

NOTE

To change the oil, the fork legs must be disassembled.

Required tools: no. 2 19-mm Allen wrenches, scale or gauge.

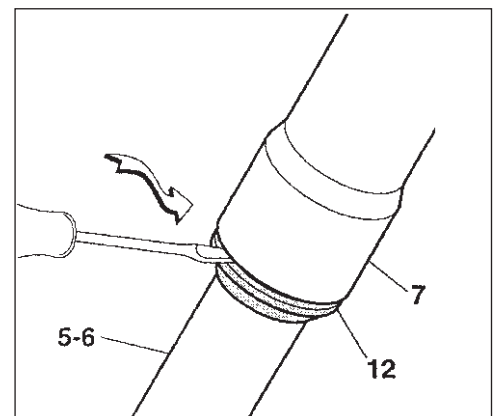
Tightening torque for damper rod: 10 Nm.

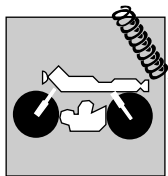
Tightening torque for plug check nut: 30 Nm.

Tightening torque for slider plug: 25 Nm.

1.5 lt. of recommended oil.

FIG.5

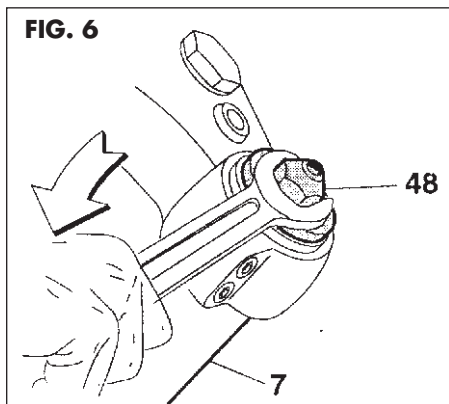




TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

mes/husqy.forumsactifs.com

FIG. 6



OIL DRAIN

FIG. 6

Before removing the fork legs from the steering crown and the steering head, loosen the upper plug (48) of each slider (7) with the 19-mm wrench. Remove the fork legs from the motorcycle.

Fully unscrew the plug (48) and lower the slider (7) down the stanchion (5-6) slowly.

FIG. 7

Compress the spring (21) until the check nut (23) can be reached.

Keep firmly the plug (48) with the wrench previously used and then loosen the check nut (23) with the other 19-mm wrench.

Remove the plug (48) from the damper rod.

FIG. 7

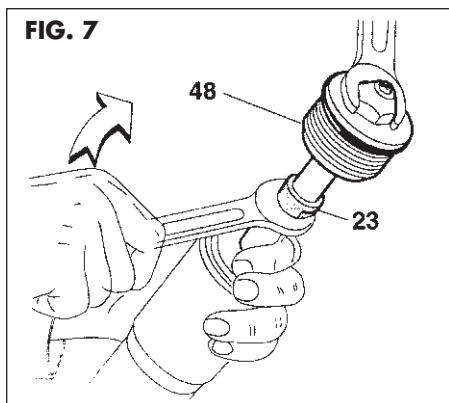


FIG. 8

Pull out the retaining cup (20), the spring (21) and the pre-load sleeve (25).

Pull out the inner push-rod (31) from the damper rod (32).

FIG. 9

Let the oil come out of the leg. For an improved drainage from the inner damper, pump several times with the rod.

IMPORTANT: put the leg into a container so that the pressurized oil does not hit the operator or other people nearby. Recycle the exhausted oil in compliance with current laws.

Operating conditions of the seals and guiding elements can be assessed by examining the exhausted oil features, its density and quantity. If the oil is dense and dark and contains foreign bodies, the pilot bushing must be changed. If the oil has a regular density but the quantity, which has come out of the leg, is remarkably under the indicated one, change the oil seals.

IMPORTANT: never use inflammable or corrosive solvents for cleaning, they might damage the oil seals. If necessary, use a non-inflammable solvent, or with a high flash point. Blow compressed air into the leg to fully remove the solvent.

FIG. 8

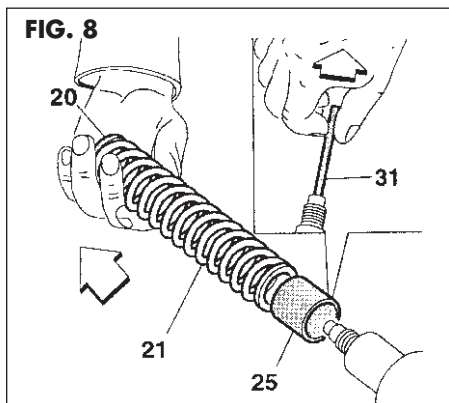
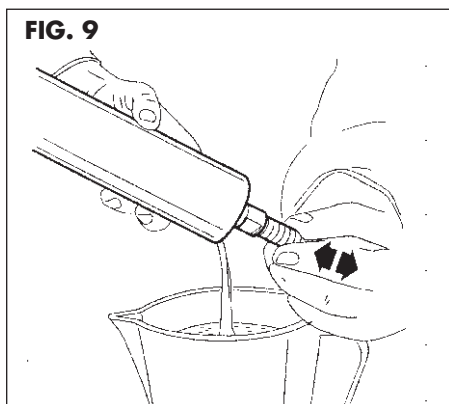
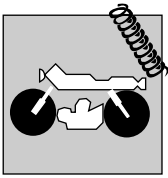


FIG. 9





OIL FILLING

FIG. 10

Position the slider (7) to its end of stroke against the stanchion tube (5-6).
 Pour 2/3 of the indicated oil quantity into the stanchion. Fill also the inner duct of the damper rod.
 Close the rod with a finger and pump the rod in order to perform some strokes, so that the inner damper gets completely full with oil.
 Fit the inner push-rod (31) and fill the stanchion with oil up to 80 mm from the slider top (7).
 Allow some minutes and then check the air volume once again.
IMPORTANT: either a lower or higher air volume or an oil type different from the indicated one can affect the fork behavior in any phase.

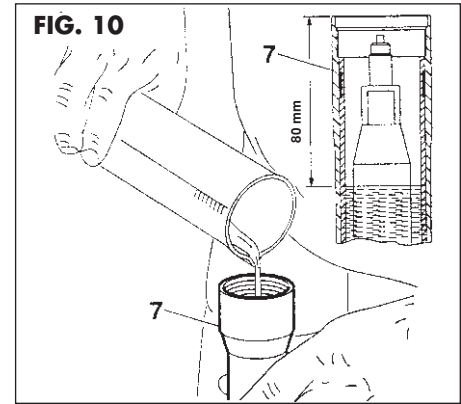


FIG. 11

Fit the following parts into the leg according to the given order: pre-load sleeve (25), spring (21) and retaining cup (20).
IMPORTANT: pre-load sleeve must always be fitted under the spring.

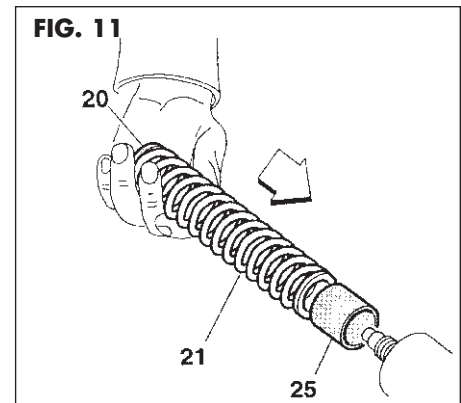


FIG. 12

Screw the plug (48) on the damper rod by hand.
 Compress the spring so that the check nut (23) can be reached.
 Keep firmly the plug (48) on the damper rod with the wrenches previously used for disassembling the fork
 Tighten the check nut (23) on the plug (48).

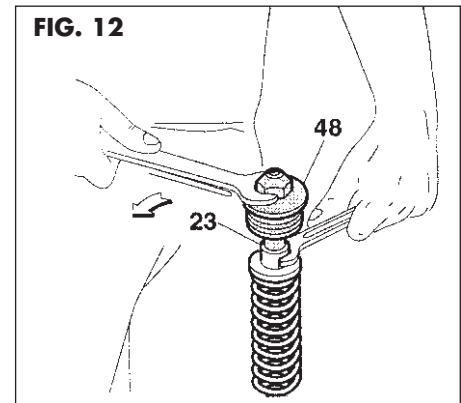
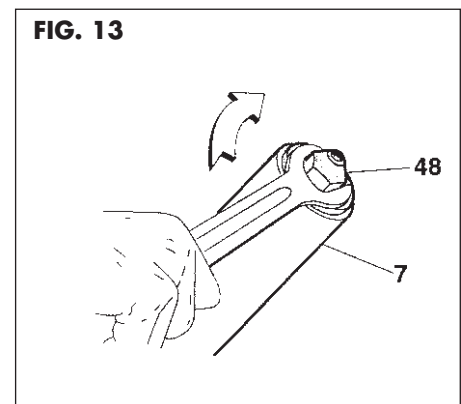


FIG. 13

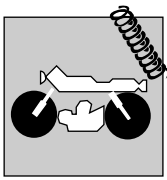
Lubricate the OR (18) on the plug (48).
 Lift the slider (7) and insert it into the plug (48). Do not damage the OR (18).
 Tighten the plug (48) on the slider (7).



3- Oil seal change

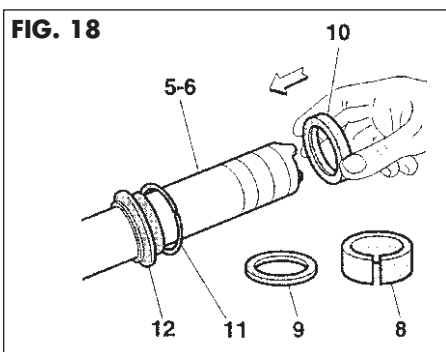
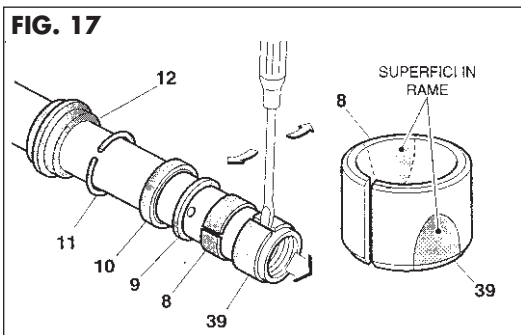
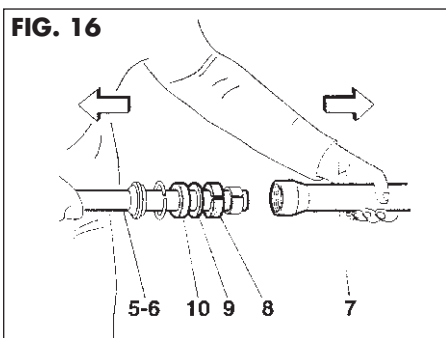
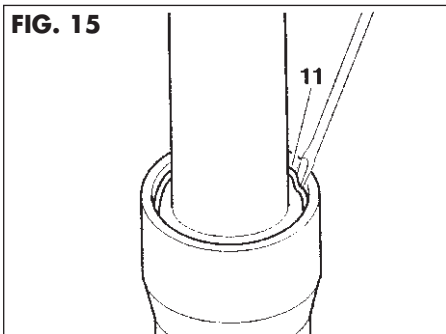
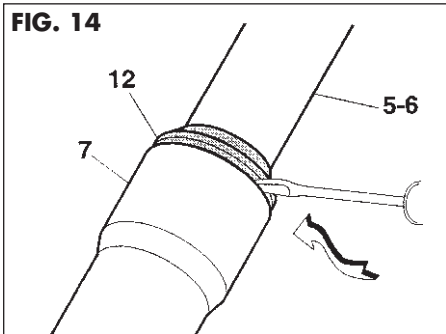
NOTE

To change the oil seals, the fork legs must be disassembled.
 Required tools: no. 2 19-mm Allen wrenches, seal ring pusher -part no. R5080AC, scale or gauge.
 Tightening torque for damper rod: 10 Nm.
 Tightening torque for plug check nut: 30 Nm.
 Tightening torque for slider plug: 25 Nm.
 No. 2 new oil seals



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

http://husqvarnaforums.com



DISASSEMBLY

Follow the instructions from FIG.6 to FIG. 9, as indicated in the above paragraph.

FIG. 14

Remove the dust seal (12) from the slider top (7) with a small screwdriver

FIG. 15

Use the same screwdriver and remove the stop ring (11) of the oil seal (10) on the slider.

FIG. 16

Pull out the slider (7) from the stanchion tube (5-6). Pull vigorously to pull the two parts apart. In this way, oil seal (10), cup (9) and pilot bushing (8) will be removed from the slider.

FIG. 17

Remove the pilot bushing (39) from the stanchion with a flat screwdriver inserted in the bushing slot.

Then, remove pilot bushing (8), cup (9), oil seal (10), stop ring (11) and dust seal (12) from the stanchion.

IMPORTANT: once removed, oil seals shall never be reused.

Check for proper operating conditions of the pilot bushings before reassembling. Should they be scored or scratched, change them. Check for proper conditions of the Teflon coating; it must be on at least $\frac{2}{3}$ of the total surface. If not, change the bushing.

REASSEMBLY

FIG. 18

Put some adhesive tape onto the stanchion top (5-6) to avoid any damages to the oil seals.

Fit the following parts into the stanchion according to the given order: dust seal (12), stop ring (11), oil seal (10), cup (9) and pilot bushing (8).

Remove the tape and any possible glue residue.

FIG. 19

Insert a flat screwdriver into the pilot bushing slot (39) and fit it into the stanchion: put the bushing into its seat by hand.

FIG. 20

Gently fit the stanchion (5-6) with the bushing into the slider (7). Pilot bushing (8), cup (9) and oil seal (10) should rest against the slider.

FIG. 21

Fit the pusher part no. R5080AC on the stanchion tube (5-6) and push pilot bushing (8), cup (9) and oil seal into their seat (10).

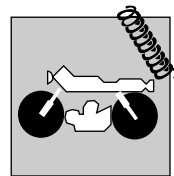
FIG. 22

Fit the stop ring (11). Make sure it is perfectly seated into the slider groove. Also, make sure not to scratch the stanchion.

Fit the dust seal. (12).

Fill with oil and reassemble all removed parts as described in the previous paragraph, from FIG. 10 to FIG. 13.

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



4- Air bleeding (FIG.23)

NOTE

Perform this operation with legs fully in rebound (front wheel up from the soil), still fitted in the motorcycle.

PROCEDURE

Every month or after each ride, unscrew the bleeder screw (14) on the top of each slider, to depressurize the legs. This pressure is produced by the air trapped inside while riding. Due to the special oil seal shape, the air cannot go out, thus causing some fork problems.

When finished, tighten the bleeder screws (14).

INSTALLATION

IMPORTANT: the fork should be assembled on the frame in compliance with the motorcycle Manufacturer's specifications as far as the steering elements and the wheel fastening are concerned. An improper assembly can jeopardize both rider's safety and life.

- Assemble the stanchion tubes in the lower + upper crown and position them at the same height.
- Tighten the fastening screws of the stanchion tubes on the lower + upper crown using a torque of 25 Nm, following the above 1-2-1 procedure.
- Tighten the locking nuts of the wheel pin on the sliders using a torque of 10 Nm, following the above 1-2-1 procedure.

DISASSEMBLY

NOTE

The reference numbers in this chapter refer to the parts belonging to the fork exploded view on page I.41.

This chapter deals with the disassembly procedures for the legs already removed from the crown and steering head.

Before disassembling, carefully clean the legs to avoid any damage to sliding or sealing parts due to dirt.

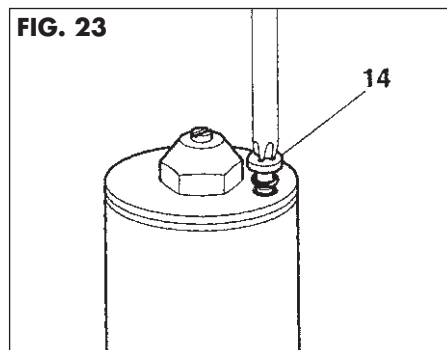
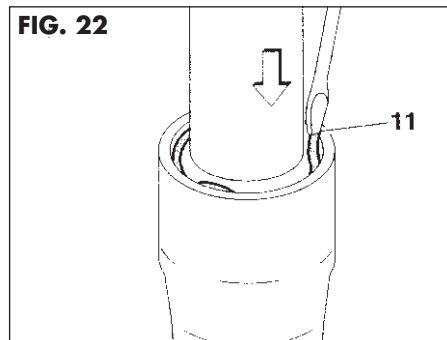
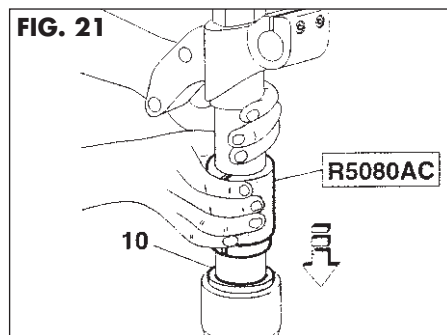
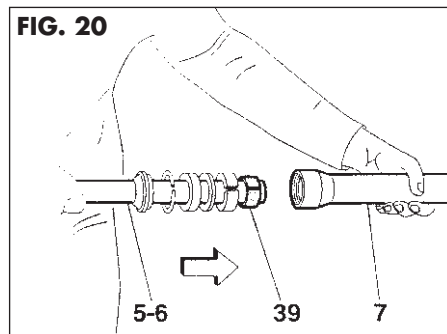
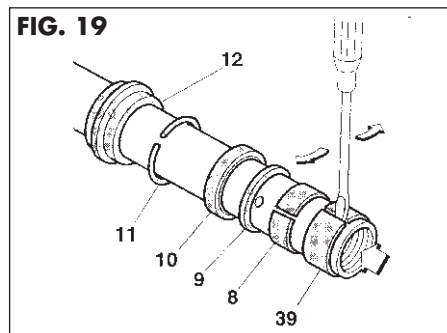
Required tools:

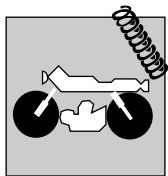
- 12-18mm and 19 mm Allen wrenches;
- 21-mm socket wrench;
- proper tool to block the damper body, part no. R5081AA;
- Tightening torque for check nut on rod and foot screw 10 Nm

1-Slider disassembly

Follow the instructions as indicated in paragraph "2- Oil change", chapter "MAINTENANCE", from FIG. 6 to FIG. 9, to remove the upper plug (48) and the spring (21) from the leg.

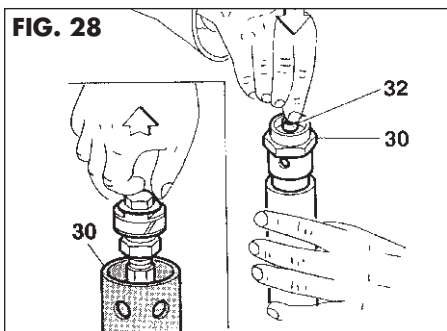
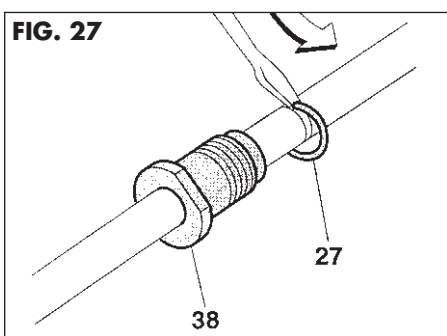
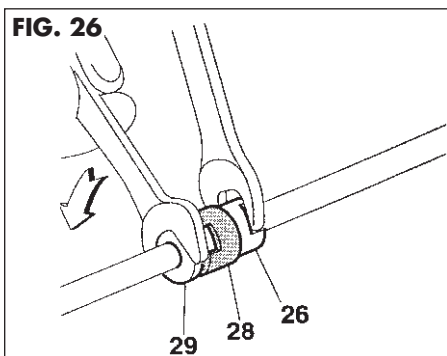
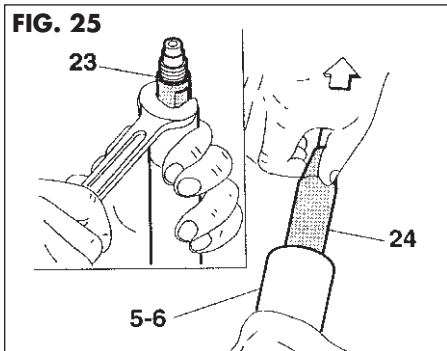
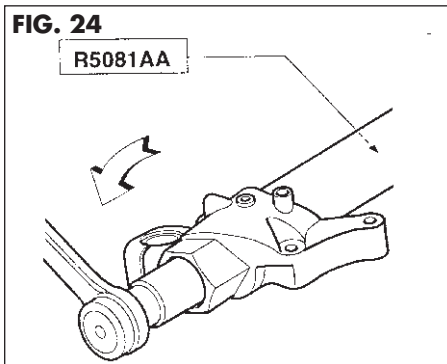
Follow the instructions as indicated in paragraph "3- Oil seal change", chapter "MAINTENANCE", from FIG. 14 to FIG. 17, to remove the slider (7) from the stanchion (5-6) and the slider seals and the pilot bushings.





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

www.husqvarna.com
www.husqvarnaforums.com



2- Stanchion disassembly FIG. 24

Fix the slider of the stanchion tube (5-6) into a vice equipped with protection jaws. Insert the tool with part no. R5081AA into the damper rod to prevent the body (30) from turning. Turn the tool to insert the two couplings in the body hex. end and stop it by inserting a pin in the two opposite holes. Unscrew the foot screw (47) with the 21-mm socket wrench. Remove the foot valve unit (41) complete with OR (44).

FIG. 25

Gently withdraw the damper unit (22) from the stanchion tube (5-6). Unscrew and remove the check nut (23) and remove the spring guide (24) from the damper rod.

FIG. 26

In order to reach the pumping element from the damper, the rebound bumper parts must be removed first: keep firmly the upper bushing (26) with the 18-mm Allen wrench and unscrew the lower bushing (29) with the 17-mm wrench. Remove the upper bushing (26) and the floating bushing (28) of the rebound buffer from the damper rod

FIG. 27

Remove the stop ring (27) from the damper rod (32) with a small screwdriver. Remove the stop ring (27) and the lower bushing (29) from the rod making sure not to scratch it.

FIG. 28

Push the rod (32) into the body (30) so that the complete pumping element can be pulled out from the bottom.

3- Rebound setting change FIG. 29

Fix the milled side (wrench 17) of the damper rod (32) into a vice. Do not overtighten.

Unscrew the locking nut (38) of the pumping element for damping during REBOUND with the 12-mm wrench.

Remove all pumping element parts and put them down in the disassembly order. Make sure the ring (35) of the piston (36) is not worn out; replace it, if damaged. In order to change the original setting, modify the set of washers (37).

Reassemble all parts following the reverse order. Pay particular attention to the piston position (36): its slotted side must be opposite to the set of washers (37). An improper piston position will cause troubles to the fork.

Tighten the nut (38) as indicated.

4- Compression setting change FIG. 30

Fix the hex. side of the foot screw (47) in a vice. Do not overtighten.

Unscrew the locking nut (42) of the COMPRESSION damping unit with the 12-mm wrench.

Remove all parts and place them according to their disassembly order.

Change the set of washers (46) to change the original setting.

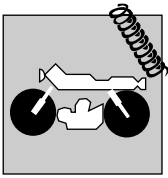
A protection plug and the compression adjuster are inside the screw (47). Do not remove this part; should the adjuster not work properly, then change the complete foot valve (41).

Reassembly all parts in the reverse order. Pay particular attention to the piston position (45); its slotted side must be opposite to the set of washers (46). An improper piston position will cause troubles to the fork.

Tighten the nut (42) as indicated.

5- Slider plug disassembly FIG. 31

The REBOUND adjusting screw (19) is fitted inside the plug (48) of the slider (7). Remove the dowel (17), the spring (16) and the ball (15) first to remove the screw. Turn the adjusting screw (19) clockwise with a small screwdriver until it can be



withdrawn from the plug.

Lubricate the OR on the screw (19) and the ball (15) before reassembling.

Spread light glue on the dowel (17).

Insert the adjusting screw (19) into the plug seat (48); push it down while turning counter clockwise until it locks.

Insert the ball (15) and the spring (16) and then screw the dowel on the plug until it clicks in position.

REASSEMBLY

NOTE

Before reassembling all components, they should be carefully washed and dried with compressed air.

Required tools:

- 12-, 18- and 19-mm Allen wrench;
- 21-mm socket wrench;
- proper tool to block the damper body, part no. R5081AA;
- oil seal pusher, part no. R5080AC.

Tightening torque for rebound bumper: 30 Nm

Tightening torque for foot screw: 50 Nm

Tightening torque for damper rod plug: 10 Nm

Tightening torque for plug check nut: 30 Nm

Tightening torque for slider plug: 25 Nm

1- Damping unit reassembly

FIG.32

Insert the rod with the pumping element into the damper body (30). For a smoother insertion, press the ring (35) of the piston (36) with your hand and fit into the damper body.

Pull out the rod (32) from the damper body top (30).

FIG. 33

Insert the rod (32) and the lower bushing (29) of the rebound bumper from the keyed side and push it down beyond the rod groove. Fit the stop ring (27) into the rod groove (32).

FIG. 34

Position the lower bushing (29) so that it rests against the stop ring (27) and then fit the floating bushing (28) into the rod from the side with oil holes.

Insert the upper bushing (26) and screw it with the lower one.

Keep the upper bushing with the 18-mm wrench and tighten the lower bushing at the indicated torque.

FIG. 35

Insert the spring guide (24) into the rod (32) from the side with smaller diameter.

IMPORTANT: if the spring guide is improperly fitted, the fork end of stroke during compression will be defective. Tighten the check nut (23) on the damper rod by hand.

2- Foot valve and damping unit reassembly FIG.36

Lubricate the ORs (44) on the piston (45) and the foot screw (47).

Push the damper unit (previously reassembled) until it rests against the stanchion tube and insert the foot valve (41) by hand.

Insert the tool with part no. R5081AA into the rod to keep the damper body (30), then tighten the foot screw (47) as indicated.

3- Slider and stanchion reassembly

To assembly the seal unit on the slider and the slider on the stanchion follow the instructions of paragraph "3-Oil seal change", chapter "MAINTENANCE" from FIG. 18 to FIG. 22.

FIG. 29

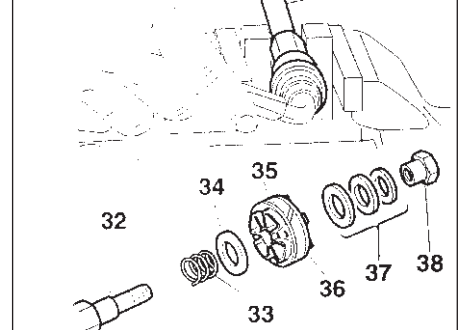


FIG. 30

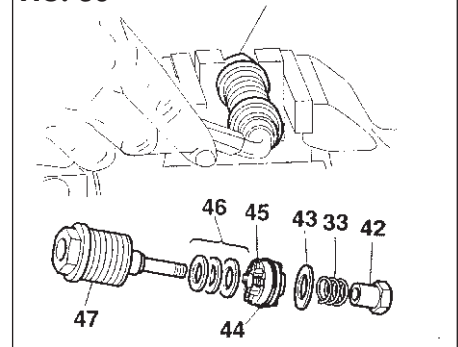


FIG. 31

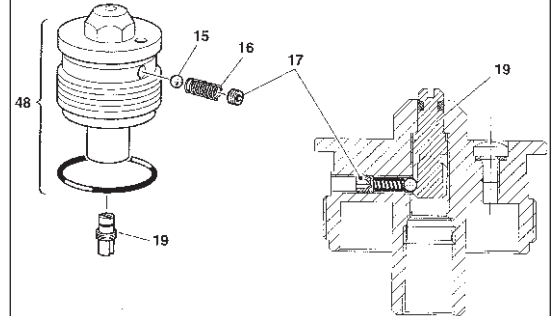


FIG. 32

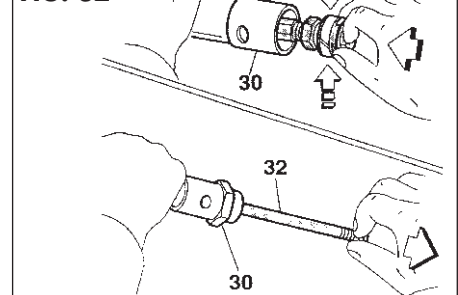
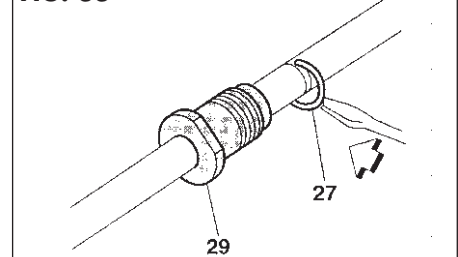
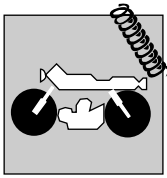


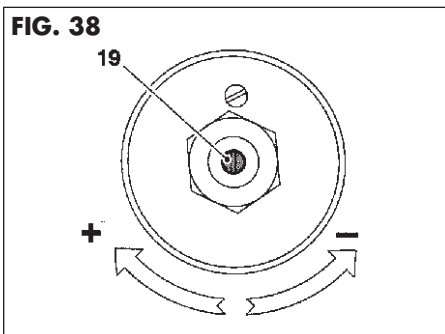
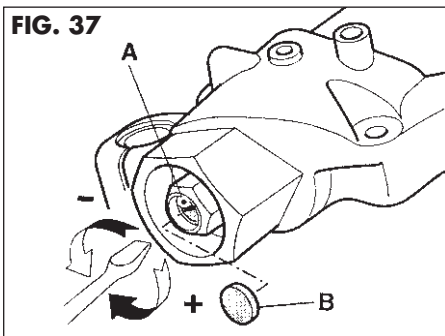
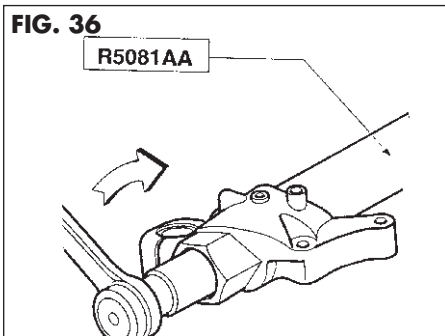
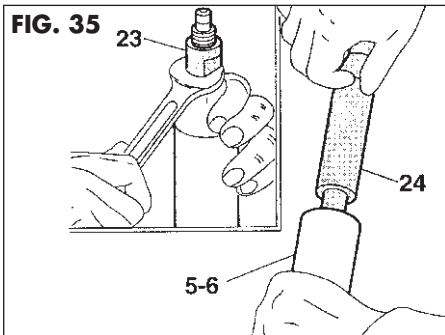
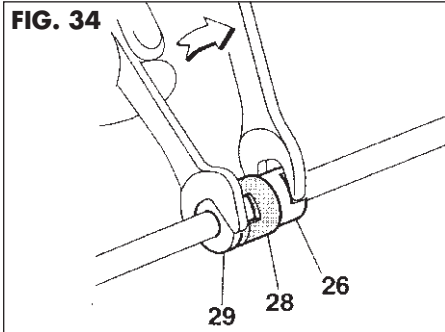
FIG. 33





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

http://husqy.forumsactifs.com



ADJUSTMENT

STANDARD setting for COMPRESSION: when in "completely closed" position, unscrew by 23 clicks

STANDARD setting for REBOUND: when in "completely closed" position, unscrew by 10 clicks

FIG. 37

Damping rate during COMPRESSION can be adjusted by turning the screw adjuster (A), at the bottom of each leg, with a flat screwdriver. To reach the adjuster, remove the protection plug (B) first. When adjusting, ALWAYS start with the "completely closed" position, which can be reached by turning the adjuster completely clockwise until it locks. Then, turn the screw counter clockwise to the required position.

Each adjustment "clicks" in position.

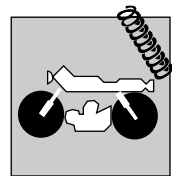
IMPORTANT: Do not force the adjuster beyond the maximum closing and opening position.

FIG. 38

Damping rate during REBOUND can be adjusted by turning the screw adjuster (19) on the top of each leg with a small flat screwdriver. In order to change the adjustment unit position, ALWAYS start with the "completely closed" position, which can be reached by turning clockwise the adjuster until it locks. Turn the adjuster counter clockwise until the wished position is reached.

Each adjustment "clicks" in position.

IMPORTANT: Do not force the adjuster beyond the maximum closing and opening position.



INSTRUCTIONS POUR FOURCHE Ø45USD

GENERALITES

Fourche téléhydraulique à fourreaux renversés avec ressort pour charge statique et système d'amortissement multivannes.

En phase de compression l'amortissement hydraulique est déterminé par une vanne spéciale située sur le fond de chaque fourreau, en phase d'extension, il s'effectue au moyen d'une cartouche située à l'intérieur de chaque plongeur.

Chaque fourreau est doté de vis de réglage externes pour le réglage des phases de compression et d'extension.

Vis de purge d'air située sur le bouchon supérieur de chaque fourreau.

Bague flottante de glissement tige amortisseur.

PLONGEURS: en acier spécial à résistance élevée, avec enrobage superficiel en chrome.

PORTE-FOURREAU: en alliage d'aluminium usiné par CNC.

BAGUES DE GLISSEMENT: avec report en Téflon, sans frottement au premier départ.

JOINTS: les joints d'étanchéité conçus par ordinateur assurent une étanchéité maximum en compression et un frottement minimum en extension.

RESSORT: en acier à pas constant, disponibles dans différentes longueurs et charges statiques (voir tableau).

HUILE: MARZOCCHI SAE 7,5 Art. 550013 selon une formule spéciale qui prévient la formation de mousse et maintient les caractéristiques de viscosité constantes quelles que soient les conditions de fonctionnement; sans frottement au premier départ. En cas de climats particulièrement rigoureux, utiliser de l'huile "MARZOCCHI SAE 5" Art. 550003.

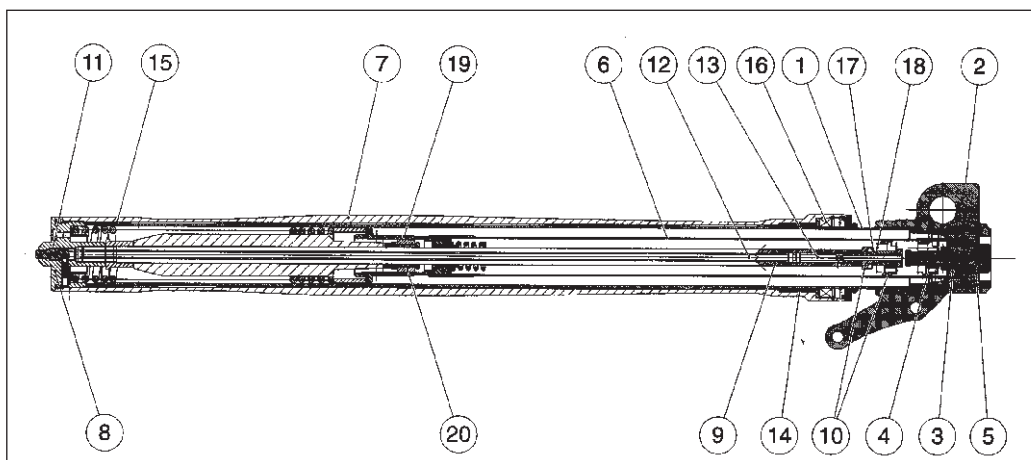
TABLEAU RESSORTS

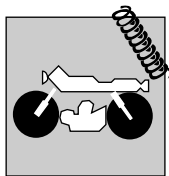
La charge statique de la fourche est déterminée par le ressort, positionné au niveau de la partie supérieure de chaque fourreau: en en modifiant les caractéristiques ou en modifiant la longueur du tube qui en définit la précharge, il est possible d'obtenir un comportement différent de la suspension, sans intervenir sur l'aspect hydraulique.

Le tableau suivant indique le nécessaire "ressort + tube" à disposition comme pièces de rechange.

CONSTANTE K (N/mm)	CODE
3.8	800091607
4.0	800098790
4.2	800091609
4.5	800091610
4.8	800091611
5.0	800095263

FIG. 1

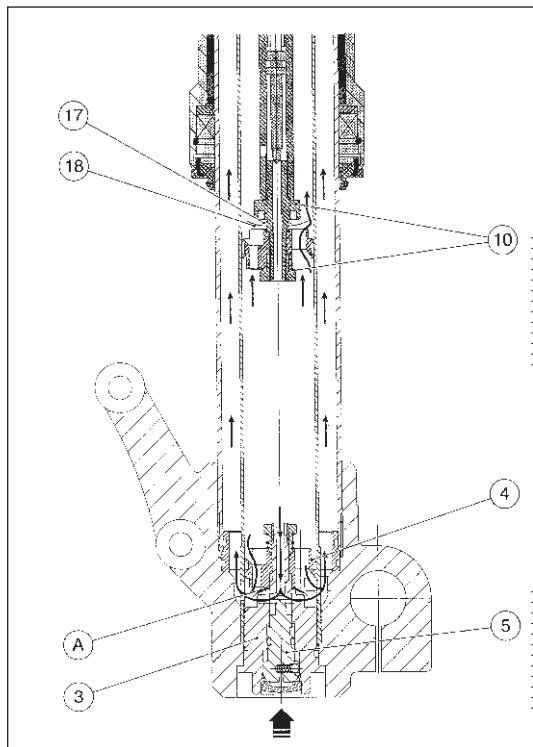




TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

http://husqy.forumsactifs.com

FIG.2



FONCTIONNEMENT

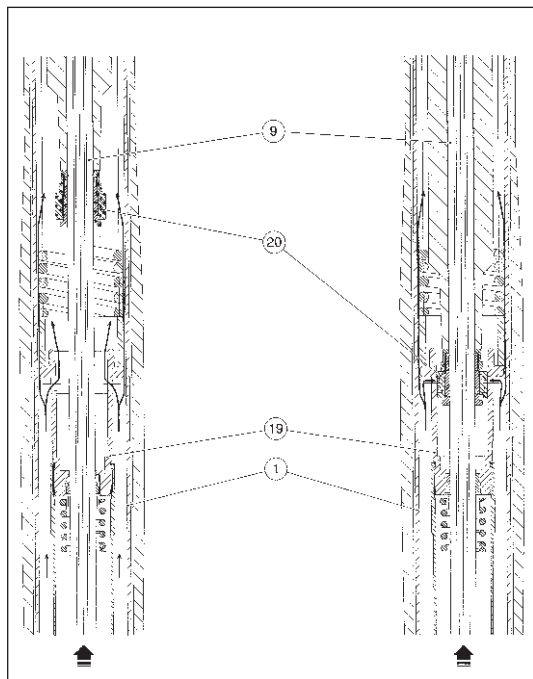
Le fonctionnement hydraulique de cette fourche est basé sur un système multivannes, déjà testé sur la série MAGNUM précédente, cependant il se distingue par la configuration identique des deux fourreaux. Par conséquent, chaque fourreau constitue un système de suspension complet auquel il est nécessaire de se référer lors de chaque réglage. Pour mieux comprendre le fonctionnement de la suspension, nous avons distingué les pièces en mouvement, dépendantes de la roue (fond foncé) et celles qui demeurent solidaires du châssis de la moto (fond clair). Les flèches indiquent les passages ou les mouvements que l'huile accomplit pendant les différentes phases de fonctionnement.

La partie en mouvement de chaque fourreau est constituée d'un plongeur (1), vissé sur le porte-roue (2); à l'intérieur est fixée la vanne de fond (3) dotée d'un piston (4) à lamelles et d'une vis de réglage de la compression (5). A l'intérieur du plongeur est fixé le boîtier de la cartouche (6). La partie solidaire du châssis est constituée d'un porte-fourreau externe (7) fermé par un bouchon (8) au niveau de la partie supérieure. La tige amortisseur (10) de la cartouche (6) est solidaire du bouchon (8) au moyen d'une tige (9). Sur le bouchon se trouve la vis de réglage de l'extension (11) qui actionne, au moyen d'une tige interne (12) de renvoi, un pointeau conique (13) situé immédiatement sur la tige amortisseur.

La lubrification des bagues de glissement (14 et 15) et du joint d'étanchéité (16) est garantie par la présence de fluide dans la chambre située entre le plongeur (1) et le porte-fourreau (7). Le flux de l'huile dans cette chambre s'effectue à travers deux grands orifices situés au sommet du plongeur (1), immédiatement sous la bague (15). Les vis de réglage (5 et 11) permettent de calibrer la zone de passage du fluide à la sortie de la cartouche en modifiant ainsi la réponse de la suspension au cours de la phase de compression et/ou d'extension. Chaque position de réglage est identifiable par un "click".

Toujours partir de la position d'amortissement maximum (vis de réglage complètement vissée dans le sens des aiguilles d'une montre) pour effectuer chaque réglage. De petites augmentations de l'amortissement produisent des effets sensibles lorsqu'elles sont effectuées au niveau des deux fourreaux.

FIG.3A FIG.3B



Examinons ce qui se produit dans chaque fourreau au cours de la phase de COMPRESSION ou ALLER (voir FIG. 2).

L'huile présente dans la cartouche est comprimée par le mouvement de la tige amortisseur (10) et s'écoule uniquement à travers les boutonnières de passage présentes dans le piston (4) et à travers le canal central de la vanne de fond (3).

Ce passage est régulé par la résistance opposée par les lamelles (A), situées au niveau de la partie inférieure du piston, et par la position du pointeau conique de la vis de réglage (5).

Pour modifier l'amortissement au cours de cette phase, outre l'intervention sur la vis de réglage (5), il est possible de modifier la composition de l'ensemble de lamelles (A) en utilisant des éléments d'épaisseur et de diamètre différents, disponibles comme pièces détachées.

Au cours cette phase une partie de l'huile, en passant à travers les canaux ouverts de la tige amortisseur (10) élimine le contraste du contre-ressort supérieur (17) et, en soulevant la lamelle (18), compense le volume de tige introduite dans la cartouche.

L'huile évacuée par la cartouche passe dans une chambre externe qui communique avec la partie supérieure du fourreau dépressurisé (voir FIG. 3A).

La communication entre cette chambre et la zone supérieure du fourreau s'effectue rapidement à travers les zones de passage situées entre le bouchon du boîtier (19) et le plongeur (1) ainsi qu'à travers d'autres grands orifices situés sur la partie supérieure du bouchon boîtier.

Sur la tige (9) est fixé le tampon de fond (20) avec une bague flottante externe spéciale qui, en situation de plongeon maximum (voir FIG. 3B), outre la détermination de la fin de course du plongeur, ferme les quatre orifices de passage de l'huile au moyen du bouchon boîtier (19), en ralentissant ainsi ultérieurement la compression du fourreau.

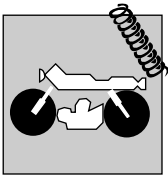
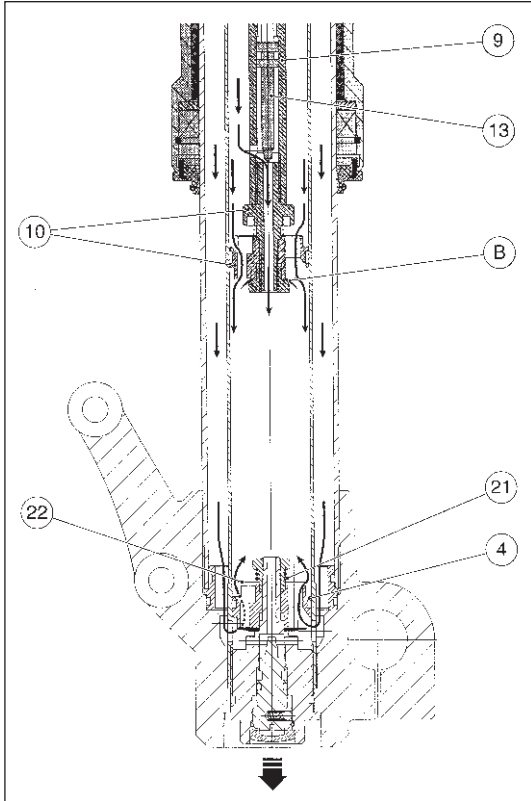


FIG.4



Examinons à présent qui se passe dans chaque fourreau en phase d'EXTENSION ou RETOUR.

L'extension du ressort pousse le plongeur vers le bas, provoquant ainsi un appel d'huile à l'intérieur de la cartouche (voir FIG. 4). La compression du volume d'huile présent dans la chambre au dessus de la tige amortisseur (10) détermine la poussée qui ouvre les lamelles (B) situées au niveau de la partie inférieure du piston de la tige amortisseur. Pour modifier l'amortissement au cours de cette phase, il est possible de modifier l'ensemble de lamelles (B), comme décrit pour le piston (4). Outre le passage décrit, l'huile est poussée à l'intérieur de la tige (9) et peut s'écouler dans la chambre au dessous de la tige amortisseur en traversant la zone déterminée par la position du pointeau conique (13). La dimension de cette zone peut être modifiée en variant la position de la vis de réglage de l'extension (11). Le remplissage de la chambre en dessous de la tige amortisseur s'effectue aussi, au cours de cette phase, par le passage de l'huile à travers les boutonnières du piston (4). La poussée de l'huile élimine la résistance du contre-ressort (21) et soulève la lamelle (22), permettant ainsi le passage de la chambre externe à la chambre interne du boîtier (6).

INSTRUCTIONS GENERALES POUR UNE REVISION CORRECTE

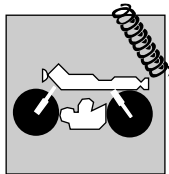
1. Après un démontage complet, utiliser des joints neufs pour le remontage.
2. Pour le serrage de deux vis ou de deux écrous proches l'un de l'autre, suivre toujours la séquence de travail 1-2-1. Autrement dit, resserrer à nouveau la première vis (1) après avoir serré la deuxième (2).
3. Pour le nettoyage, utiliser toujours un solvant ininflammable et si possible biodégradable.
4. Avant le remontage, lubrifier avec de l'huile pour fourche tous les composants.
5. Appliquer toujours de la graisse sur les bords des joints d'étanchéité avant le remontage.
6. Utiliser uniquement des clés métrique et non en pouces. Les clés en pouces peuvent présenter des dimensions identiques à celles en millimètres mais elles peuvent endommager les vis et rendre le dévissage impossible.

INCONVENIENTS-CAUSES-REMEDES

Ce paragraphe signale quelques inconvénients susceptibles de se présenter lors de l'utilisation de la fourche, indique la cause éventuelle et suggère la façon d'y remédier. Toujours consulter ce tableau avant d'effectuer toute intervention sur la fourche.

INCONVENIENT	CAUSE	REMEDE
Fuite d'huile du joint d'étanchéité	1. Usure joint d'étanchéité 2. Plongeur rayé 3. Bague sale	1. Remplacer 2. Remplacer le plongeur le joint d'étanchéité 3. Nettoyer ou remplacer
Fuite d'huile du fond du fourreau	1. Joint torique de la vanne de fond endommagé 2. Vanne de fond relâchée 3. Joint torique de la vis de réglage compression endommagé	1. Remplacer 2. Serrer 3. Remplacer
La fourche est trop souple dans toutes les conditions de réglage	1. Niveau d'huile bas 2. Ressort hors service 3. Faible viscosité de l'huile	1. Rétablir le niveau d'huile 2. Remplacer le ressort 3. Changer la viscosité de l'huile
La fourche est trop dure dans toutes les conditions de réglage	1. Niveau d'huile trop élevé 2. Viscosité huile trop élevée	1. Rétablir le niveau d'huile 2. Changer la viscosité de l'huile
La fourche ne réagit pas aux variations de réglage	1. Pointeau à l'intérieur de la tige bloqué 2. Vis de réglage compression bloquée 2. Huile avec impuretés 3. Vannes amortisseur obstruées par des impuretés	1. Nettoyer ou remplacer la tige 2. Démontez et nettoyez 2. Filtrer et remplacer l'huile 3. Démontez et nettoyez
Perte de rigidité des fourreaux	Bagues de glissement usées	Remplacer





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

mes@husqy.forumsactifs.com

ENTRETIEN

Conseils d'entretien

Cette fourche est le résultat de nombreuses années d'expérience sur les plus importants terrains de compétitions. Bien qu'elle soit techniquement sophistiquée, elle ne nécessite pas d'interventions d'entretien particulières. Au contraire, étant donné qu'elle s'adresse aux sportifs amateurs, ces interventions sont extrêmement simples et ne nécessitent pas d'équipements spéciaux.

Opérations d'entretien général	Utilisation	
	Compétition	Hors compétition
1- Nettoyage cache-poussière: CROSS et REGULARITE	Après chaque compétition	Après chaque utilisation
2- Vidange d'huile: CROSS REGULARITE	Après 6 heures Après 30 heures	Après 20 heures Après 60 heures
3- Remplacement joints d'étanchéité: CROSS REGULARITE	Après 6 heures Après 30 heures	Après 20 heures Après 60 heures
4- Purge air: CROSS et REGULARITE	Après chaque compétition	Tous les mois

N.B.: En cas d'utilisation sur boue ou sur sable, effectuer les opérations à des intervalles inférieurs (- 30%)

REMARQUE: Les numéros de référence de ce chapitre se réfèrent aux composants du schéma éclaté fourche page I.31.

1- Nettoyage cache-poussière (FIG. 5)

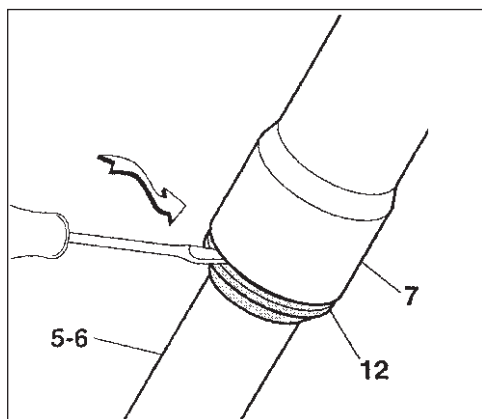
REMARQUES

Il est possible d'effectuer cette opération avec les fourreaux montés sur la moto.

Aucun équipement particulier n'est nécessaire.

Prévoir une bombe de graisse au silicone

FIG.5



PROCEDURE

Nettoyer les plongeurs avant d'effectuer cette opération.

A l'aide d'un petit tournevis, ôter le cache-poussière (12) du porte-fourreau (7) en évitant de rayer le plongeur (5-6).

Abaisser le cache-poussière le long du plongeur et, avec un jet d'air comprimé, nettoyer l'intérieur du cache-poussière et le logement sur le porte-fourreau.

Il est nécessaire d'éviter absolument d'utiliser des outils métalliques pour éliminer les particules de saleté. Faire effectuer une brève course aux fourreaux et ôter les éventuelles impuretés des plongeurs.

Lubrifier le cache-poussière et la surface visible du joint d'étanchéité avec de la graisse au silicone.

Repositionner le cache-poussière dans le porte-fourreau.

2- Vidange d'huile

REMARQUES

Il n'est pas possible d'effectuer cette opération lorsque les fourreaux sont montés sur la moto.

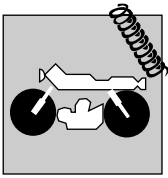
Outils nécessaires: 2 clés hexagonales de 19 mm, règle ou calibre.

Couple de serrage bouchon sur tige amortisseur: 10 Nm.

Couple de serrage contre-écrou sur bouchon: 30 Nm.

Couple de serrage bouchon sur porte-fourreau: 25 Nm.

Un bidon de 1,5 l d'huile conseillée.



VIDANGE D'HUILE

FIG. 6

Avant d'enlever les fourreaux de la base et de la tête de direction, à l'aide de la clé de 19 mm, desserrer le bouchon supérieur (48) de chaque porte-fourreau (7). Enlever les fourreaux de la moto.
Dévisser complètement le bouchon (48) et abaisser lentement le porte-fourreau (7) sur le plongeur (5-6).

FIG. 7

Comprimer le ressort (21) jusqu'à ce que le contre-écrou (23) soit accessible. En utilisant de nouveau la clé précédente, maintenir le bouchon (48) immobile puis débloquer le contre-écrou (23) à l'aide de l'autre clé de 19 mm. Dévisser complètement et enlever le bouchon (48) de l'extrémité de la tige amortisseur.

FIG. 8

Oter la cuvette de guidage ressort (20), le ressort (21) et le tube de précharge (25).
Oter la tige interne de renvoi (31) de l'extrémité de la tige amortisseur (32).

FIG. 9

Vider l'huile du fourreau. Pour faciliter la vidange de l'huile présente dans l'amortisseur interne, pomper plusieurs fois à l'aide de la tige.
ATTENTION: orienter l'extrémité du fourreau vers un conteneur afin d'éviter que le jet d'huile sous pression qui sort de la tige ne provoque des dommages à l'opérateur ainsi qu'aux personnes se trouvant à proximité.
Eviter de déverser l'huile usagée dans l'environnement.
En observant l'aspect, la densité et la quantité d'huile usagée, il est possible d'évaluer les conditions des éléments d'étanchéité et de glissement. Si l'huile est dense et sombre, avec des particules solides, il est nécessaire de procéder au remplacement des bagues de glissement. Si l'huile est de densité normale mais que la quantité écoulee du fourreau est nettement inférieure à la quantité prescrite, il est nécessaire de remplacer les joints d'étanchéité.
IMPORTANT: Au cours du nettoyage, éviter absolument d'introduire des solvants inflammables ou corrosifs, susceptibles d'endommager les joints d'étanchéité: éventuellement, utiliser un solvant non inflammable ou à point d'inflammabilité élevé. Pour évacuer complètement le solvant, souffler de l'air comprimé à l'intérieur du fourreau.

FIG. 6

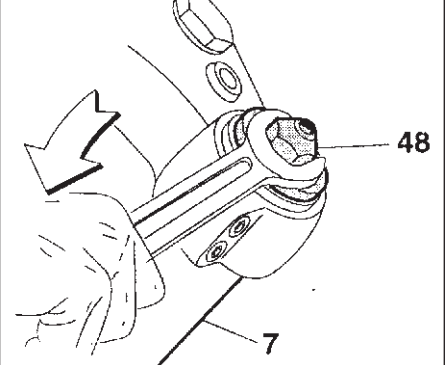


FIG. 7

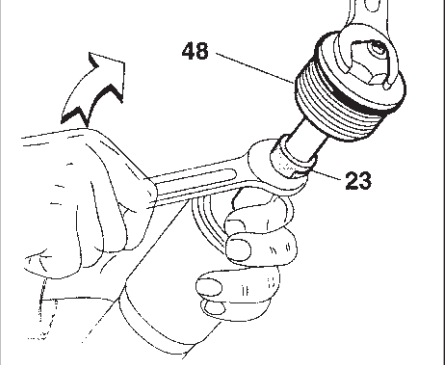


FIG. 8

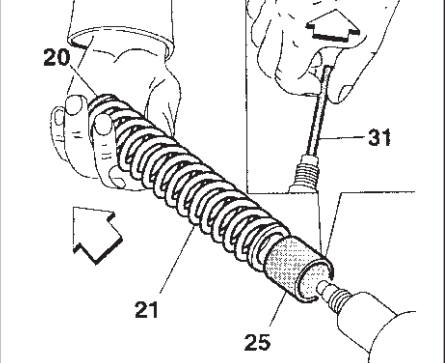
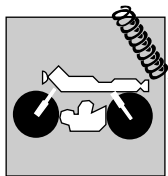


FIG. 9

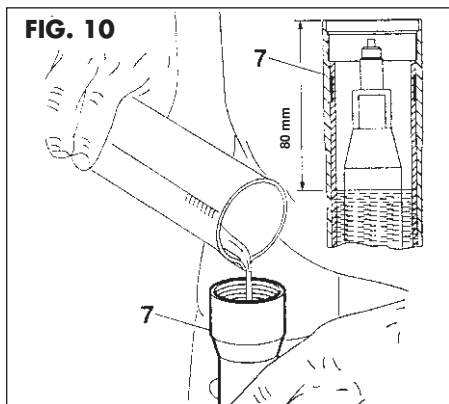




TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

mes/husqy.forumsactifs.com

FIG. 10



REPLISSAGE HUILE

FIG. 10

Positionner le porte-fourreau (7) en fin de course sur le plongeur (5-6).
Verser 2/3 de la quantité d'huile conseillée dans le plongeur et remplir aussi le canal interne de la tige amortisseur.
Boucher la tige avec un doigt et effectuer quelques courses, en soulevant puis en poussant la tige, afin de remplir complètement l'amortisseur interne.
Installer la tige interne de renvoi (31) et verser l'huile dans le plongeur en portant le niveau à 80 mm du sommet du porte-fourreau (7).
Laisser reposer quelques minutes puis contrôler de nouveau le volume d'air.
IMPORTANT: un volume d'air inférieur ou supérieur, ou un type d'huile autre que celui conseillé peuvent modifier le comportement de la fourche quelle que soit la phase.

FIG. 11

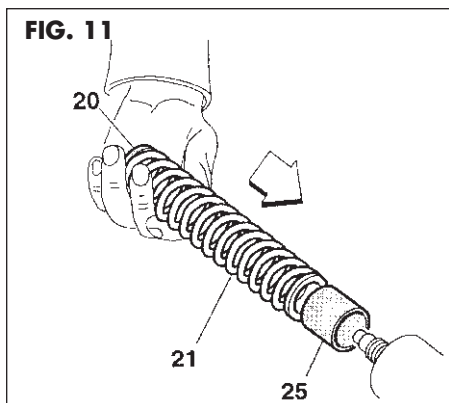


FIG. 11

Introduire dans le fourreau, dans l'ordre suivant: le tube de précharge (25), le ressort (21) et la cuvette de guidage ressort (20).
IMPORTANT: les tubes de précharge doivent toujours être montés sous le ressort.

FIG. 12

Visser manuellement le bouchon (48) sur l'extrémité de la tige amortisseur.
Comprimer le ressort jusqu'à ce que le contre-écrou (23) soit accessible.
En utilisant les clés de démontage, bloquer le bouchon (48) sur la tige amortisseur.
Ensuite, serrer le contre-écrou (23) contre le bouchon (48).

FIG. 12

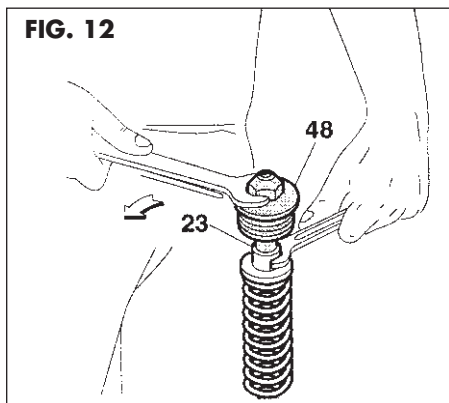
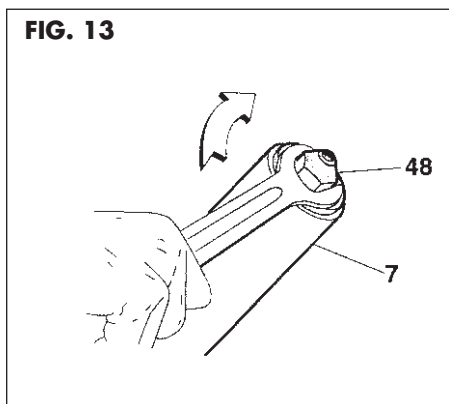


FIG. 13

Lubrifier le joint torique (18) situé sur le bouchon (48).
Soulever le porte-fourreau (7) et l'emboîter sur le bouchon (48) en faisant attention de ne pas endommager le joint torique (18).
Serrer le bouchon (48) sur le porte-fourreau (7).

FIG. 13



3- Remplacement joints d'étanchéité

REMARQUES

Il n'est pas possible d'effectuer cette opération lorsque les fourreaux sont montés sur la moto.

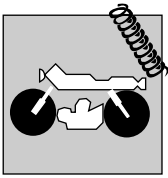
Outils nécessaires: 2 clés hexagonales de 19 mm, introducteur joint d'étanchéité Code R5080AC, règle ou calibre.

Couple de serrage bouchon sur tige amortisseur: 10 Nm.

Couple de serrage contre-écrou sur bouchon: 30 Nm.

Couple de serrage bouchon sur porte-fourreau: 25 Nm.

N° 2 joints d'étanchéité neufs.



DEMONTAGE

Exécuter les opérations de la FIG.6 à la FIG. 9, indiquées au paragraphe précédent.

FIG.14

A l'aide d'un petit tournevis, ôter le cache-poussière (12) du sommet du porte-fourreau (7).

FIG. 15

Avec le même tournevis, ôter la bague de butée (11) du joint d'étanchéité (10) sur le porte-fourreau.

FIG. 16

Oter le porte-fourreau (7) du plongeur (5-6). Pour séparer les deux éléments, il est nécessaire de les firer énergiquement. Cette opération permet d'enlever du porte-fourreau, le joint d'étanchéité (10), la cuvette (9) et la bague de glissement (8).

FIG. 17

Enlever la bague de glissement (39) du plongeur en faisant levier avec l'extrémité d'un tournevis plat introduit dans la fisure de la bague.

Ensuite, enlever du plongeur la bague de glissement (8), la cuvette (9), le joint d'étanchéité (10), la bague de butée (11) et le cache-poussière (12).

IMPORTANT: les joints d'étanchéité enlevés ne doivent plus être remontés.

Avant de procéder au remontage, vérifier les conditions des bagues de glissement: en cas de rayures ou d'égratignures, les remplacer. Contrôler le revêtement en Téflon: il doit être présent sur au moins 3/4 de la surface totale. Dans le cas contraire, le remplacer.

REMONTAGE

FIG. 18

Appliquer du ruban adhésif à l'extrémité du plongeur (5-6) afin d'éviter d'endommager les joints d'étanchéité.

Sur le plongeur, introduire dans l'ordre suivant le cache-poussière (12), la bague de butée (11), le joint d'étanchéité (10), la cuvette (9) et la bague de glissement (8). Enlever le ruban adhésif de l'extrémité du plongeur et éliminer les éventuels traces de colle.

FIG. 19

Introduire l'extrémité du tournevis plat dans la fissure de la bague de glissement (39) afin de l'emboîter sur le plongeur, l'accompagner manuellement dans le logement approprié sur le plongeur.

FIG. 20

Introduire délicatement le plongeur (5-6), avec la bague, dans le porte-fourreau (7). Accompagner jusqu'au contact avec le porte-fourreau, la bague de glissement (8), la cuvette (9) et le joint d'étanchéité (10).

FIG. 21

Monter sur le plongeur (5-6) l'outil introducteur Code R5080AC et, à l'aide de celui-ci pousser la bague de glissement (8), la cuvette (9) et le joint d'étanchéité dans le logement (10).

FIG. 22

Installer la bague de butée (11) en vérifiant qu'elle soit parfaitement introduite dans la gorge du porte-fourreau et en faisant très attention de ne pas rayer le flotteur. Remonter le cache-poussière (12).

Procéder au remplissage de l'huile puis au remontage des éléments enlevés, comme décrit au paragraphe précédent, de la FIG. 10 à la FIG. 13.

FIG. 14

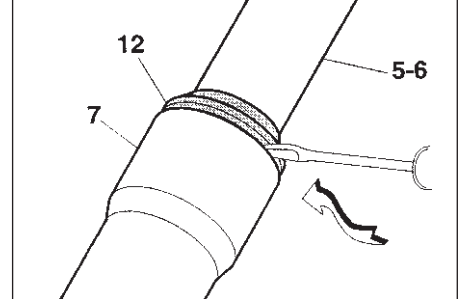


FIG. 15

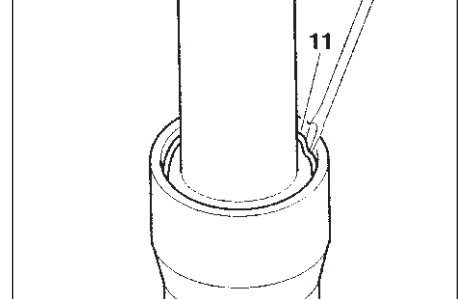


FIG. 16

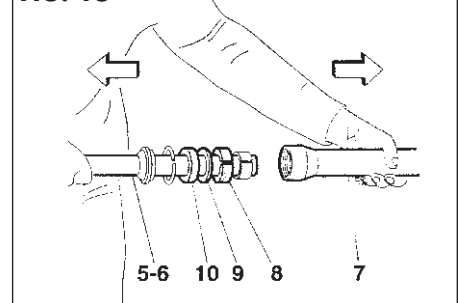


FIG. 17

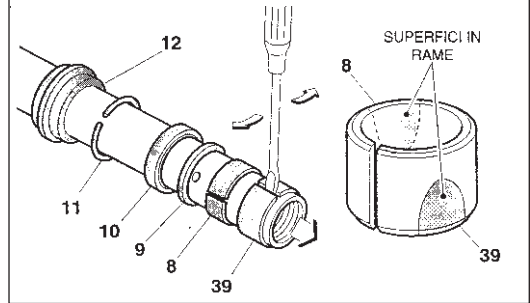
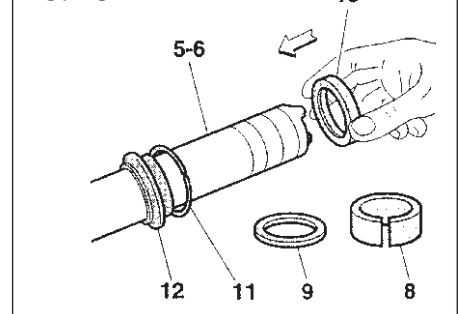
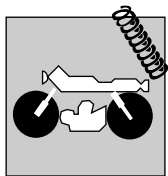


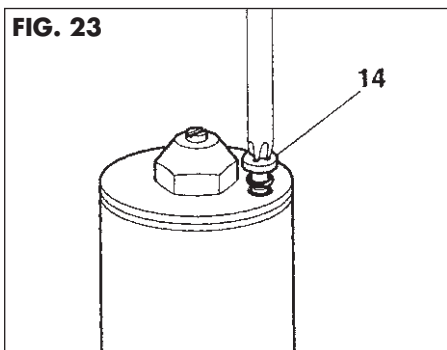
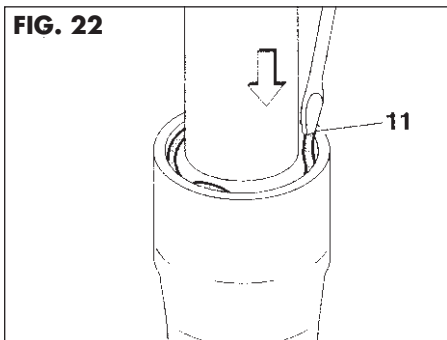
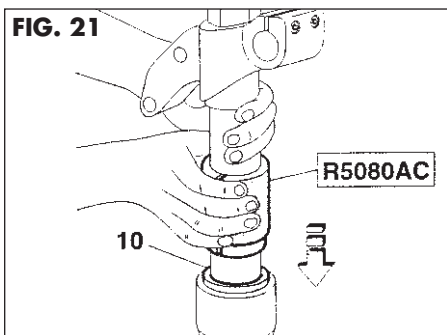
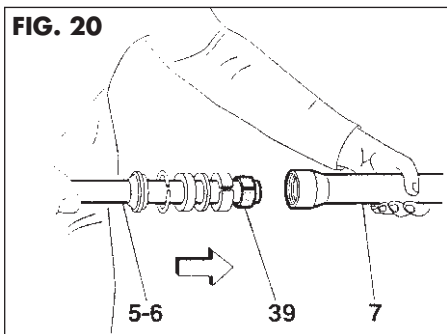
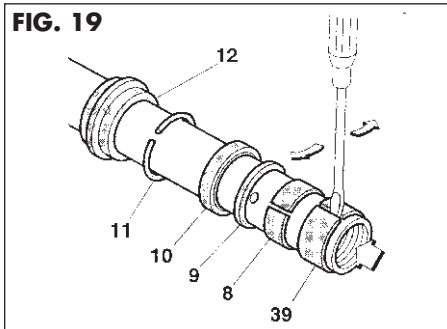
FIG. 18





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

mes/husqy.forumsactifs.com



4- Purge air (FIG.23)

REMARQUES

Cette opération doit être effectuée avec les fourreaux complètement détendus (roue avant soulevée du sol) et montés sur la moto.

PROCEDURE

Tous les mois, ou après chaque compétition, il est nécessaire de dévisser la vis de purge (14) située au sommet de chaque porte-fourreau afin d'évacuer la pression susceptible de se créer à l'intérieur des fourreaux.

Cette pression est générée par l'air qui peut entrer dans les fourreaux durant l'utilisation et, vu la forme particulière des joints d'étanchéité, ne réussit pas à s'évacuer, provoquant ainsi un mauvais fonctionnement de la fourche.

Une fois l'opération effectuée, serrer de nouveau les vis de purge (14).

INSTALLATION

ATTENTION: L'installation de la fourche sur le châssis doit être exécutée dans le respect des spécifications du fabricant de la moto en ce qui concerne les organes de direction, de freinage ainsi que la fixation de la roue. Un montage incorrect peut nuire à la sécurité du pilote.

- Installer le porte-fourreau dans la base et dans la tête de direction en les positionnant à la même hauteur.
- Serrer les vis de fixation des porte-fourreau sur la base et sur la tête de direction au couple de 25 Nm, en suivant la procédure 1-2-1 indiquée précédemment.
- Serrer les vis de fixation de l'axe roue sur les porte-roue au couple de 10 Nm, en suivant la procédure 1-2-1.

DECOMPOSITION

REMARQUES

Les numéros de référence de ce chapitre se réfèrent aux composants du schéma éclaté fourche, page I.41.

Ce chapitre explique les opérations de décomposition des fourreaux une fois enlevés de la base et de la tête de direction.

Avant de procéder à la décomposition des éléments, il est nécessaire d'effectuer un nettoyage soigné des fourreaux afin d'éviter que des particules de saleté puissent endommager les surfaces de glissement ou d'étanchéité.

Outils nécessaires:

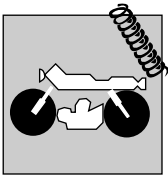
- clés hexagonales de 12-18 et 19 mm;
- clé à douille de 21 mm;
- outil de blocage boîtier amortisseur Code R5081AA;

Couple de serrage écrou sur tige et sur vis de fond: 10 Nm

1-Démontage et décomposition porte-fourreau

Pour enlever le bouchon supérieur (48) et l'écrou (21) du fourreau, effectuer les opérations indiquées paragraphe "2- Vidange d'huile" du chapitre "ENTRETIEN", de la FIG. 6 à la FIG. 9.

Pour séparer le porte-fourreau (7) du plongeur (5-6) et pour enlever le groupe d'étanchéité du porte-fourreau ainsi que les bagues de glissement, effectuer les opérations indiquées paragraphe "3- Remplacement joints d'étanchéité" du chapitre "ENTRETIEN", de la FIG. 14 à la FIG. 17.



2- Décomposition plongeur FIG. 24

Bloquer le porte-roue du plongeur (5-6) dans un étau avec mâchoires de protection. Introduire l'outil Code R5081AA dans la tige amortisseur afin de bloquer la rotation du boîtier (30). Tourner l'outil pour introduire les deux emboîtements dans l'extrémité hexagonale du boîtier et l'arrêter en introduisant un goujon dans les deux orifices opposés. A l'aide de la clé à douille de 21 mm dévisser la vis de fond (47). Enlever le groupe vanne de fond (41) avec le joint torique correspondant (44).

FIG. 25

Oter délicatement le groupe amortisseur (22) du plongeur (5.6). Dévisser et enlever le contre-écrou (23) et enlever de la tige amortisseur le guide ressort (24).

FIG.26

Pour pouvoir opérer sur la tige amortisseur, il est nécessaire d'enlever les composants du tampon de fin de course: maintenir la douille supérieure bloquée (26) à l'aide de la clé hexagonale de 18 mm et dévisser la douille inférieure (29) avec celle de 17 mm. Oter de la tige amortisseur la douille supérieure (26) et la bague flottante (28) du tampon de fin de course.

FIG. 27

A l'aide d'un petit tournevis, enlever la bague de butée (27) de la tige amortisseur (32). Oter de la tige, en évitant de la rayer, la bague de butée (27) et la douille inférieure (29).

FIG. 28

Pousser la tige (32) dans le boîtier (30) afin d'enlever la tige amortisseur complète par le bas.

3- Modification réglage extension FIG. 29

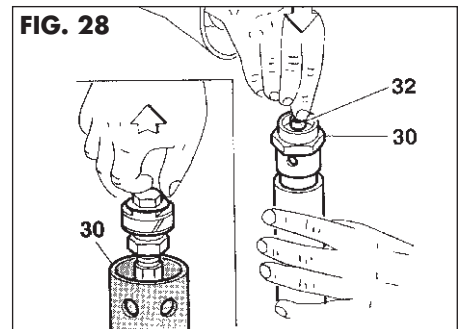
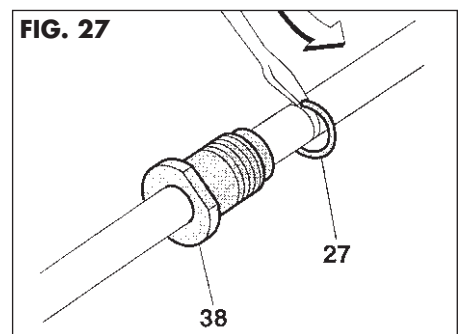
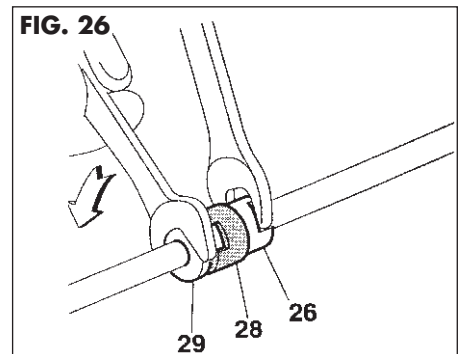
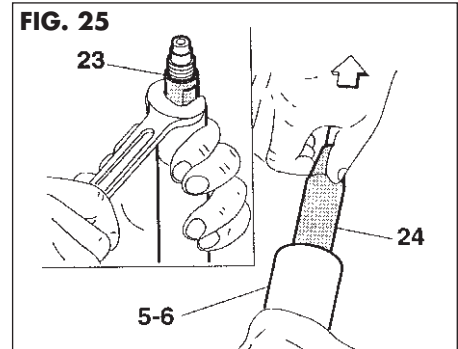
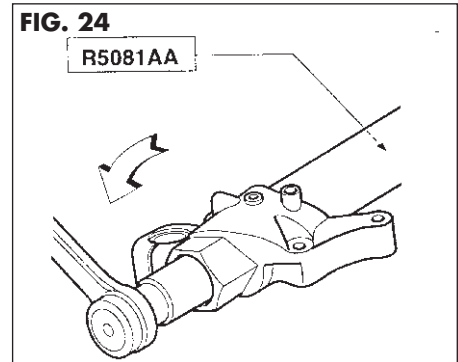
Dans un étau, bloquer la partie fraisée (clé 17) de la tige amortisseur (32) en évitant de serrer excessivement. A l'aide de la clé de 12 mm, dévisser l'écrou (38) de fixation de la tige amortisseur qui détermine l'amortissement au cours de la phase d'EXTENSION. Enlever tous les composants de la tige amortisseur en les positionnant selon la suite de démontage. Vérifier l'état d'usure du segment (35) du piston (36), le remplacer si nécessaire. Pour modifier le réglage d'origine, il est possible de modifier l'ensemble de lamelles (37). Remonter tous les composants dans l'ordre inverse par rapport à celui de démontage. Prêter une attention particulière à l'orientation du piston (36): le côté avec boutonnières doit être opposé à l'ensemble lamelles (37). Une mauvaise orientation est susceptible de compromettre le fonctionnement de la fourche. Bloquer l'écrou (38) au couple de serrage indiqué.

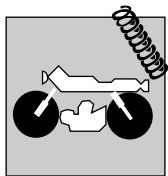
4- Modification du réglage compression FIG.30

Bloquer dans un étau la partie hexagonale de la vis de fond (47) en évitant de serrer excessivement. A l'aide de la clé de 12 mm, dévisser l'écrou (42) de fixation du groupe d'amortissement en phase de COMPRESSION. Enlever tous les composants en les positionnant selon la suite de démontage Pour modifier le réglage d'origine, il est possible de modifier l'ensemble de lamelles (46). A l'intérieur de la vis (47) se trouve un bouchon de protection ainsi que le réglage de la compression. Eviter de démonter ce composant; en cas de mauvais fonctionnement du réglage, remplacer la vanne de fond (41) complète. Remonter tous les composants dans l'ordre inverse par rapport à celui de démontage. Prêter une attention particulière à l'orientation du piston (45): le côté avec boutonnières doit être opposé à l'ensemble lamelles (46). Une mauvaise orientation est susceptible de compromettre le fonctionnement de la fourche. Bloquer l'écrou (42) au couple de serrage indiqué.

5- Décomposition bouchon porte-fourreau (FIG. 31)

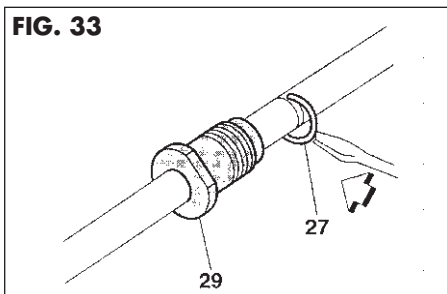
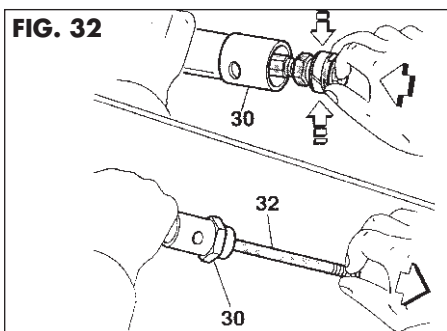
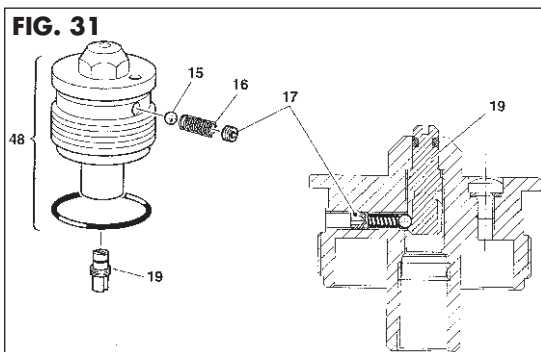
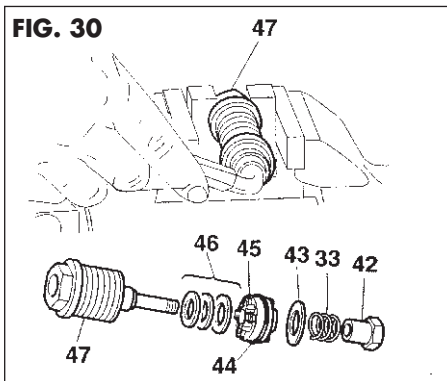
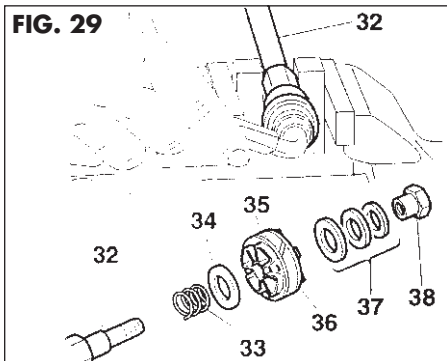
A l'intérieur du bouchon (48) du porte-fourreau (7) est montée la vis de réglage





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

mes/husqy.forumsactifs.com



(19) de la phase d'EXTENSION. Pour la séparer du bouchon, il est nécessaire de dévisser la vis sans tête (17) et d'enlever le ressort (16) ainsi que la bille (15). A l'aide d'une petite tournevis, tourner la vis de réglage (19) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle sorte du bouchon. Avant de procéder au remontage, graisser le joint torique sur la vis (19) ainsi que la bille (15).

Appliquer un limiteur de filet faible sur la vis sans tête (17). Introduire la vis de réglage (19) à l'intérieur du logement du bouchon (48); la maintenir poussée et, simultanément la tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, jusqu'en butée, depuis le dessus du bouchon. Introduire la bille (15) et le ressort (16) puis visser la vis sans tête sur le bouchon jusqu'au "click".

RECOMPOSITION

REMARQUES

Avant le remontage, il est nécessaire de laver soigneusement tous les composants et de les sécher à l'air comprimé. Outils nécessaires:

- clés hexagonales de 12-18 et 19 mm;
- clé à douille de 21 mm;
- outil de blocage boîtier amortisseur code R5081AA;
- introducteur joint d'étanchéité Code R5080AC.

Couple de serrage tampon de fin de course: 30 Nm.

Couple de serrage vis de fond: 50 Nm.

Couple de serrage bouchon sur tige amortisseur: 10 Nm.

Couple de serrage contre-écrou sur bouchon: 30 Nm.

Couple de serrage bouchon sur porte-fourreau: 25 Nm.

1- Remontage groupe amortisseur FIG.32

Introduire la tige amortisseur dans le boîtier (30). Pour faciliter l'introduction, comprimer le segment (35) du piston (36) avec les doigts et l'emboîter dans le boîtier. Oter la tige (32) depuis la partie supérieure du boîtier (30).

FIG. 33

Introduire dans la tige (32) la douille inférieure (29) du tampon de fin de course, du côté avec prise de clé, et la porter vers le bas, jusqu'à ce qu'elle dépasse la gorge de la tige. Installer la bague de butée (27) dans la gorge de la tige (32).

FIG. 34

Positionner la douille inférieure (29) en contact avec la bague de butée (27) puis introduire dans la tige la douille flottante (28) du côté avec les canaux pour le passage de l'huile. Introduire la douille supérieure (26) et la visser sur la douille inférieure. Bloquer la douille supérieure à l'aide de la clé de 18 mm et serrer la douille inférieure au couple prescrit.

FIG. 35

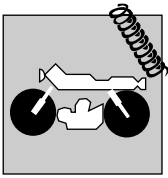
Introduire dans la tige (32) le guide-ressort (24) avec la partie de diamètre inférieur. **IMPORTANT:** un montage incorrect du guide-ressort nuit au fonctionnement de la fourche en conditions de fin de course en compression. Visser manuellement, en fin de course, le contre-écrou (23) sur la tige amortisseur.

2- Remontage vanne de fond et groupe amortisseur (FIG.36)

Graisser les joints toriques (44), sur le piston (45) et sur la vis de fond (47). Pousser le groupe amortisseur, précédemment assemblé, jusqu'à arriver en butée dans le plongeur puis emboîter manuellement la vanne de fond (41). Introduire l'outil Code R5081AA dans la tige pour bloquer le boîtier amortisseur (30) puis serrer la vis de fond (47) au couple prescrit.

3- Remontage porte-fourreau sur plongeur

En ce qui concerne le remontage du groupe d'étanchéité sur le porte-fourreau et l'assemblage du porte-fourreau sur le plongeur, suivre les indications du paragraphe "3- Remplacement joints d'étanchéité" du chapitre "ENTRETIEN" de la FIG. 18 à la FIG. 22.



REGLAGE

Réglage STANDARD en compression: depuis la position complètement fermée, dévisser de 23 click.

Réglage STANDARD en extension: depuis la position complètement fermée, dévisser de 10 click.

FIG. 37

Il est possible de régler le frein en COMPRESSION en agissant à l'aide d'un tournevis plat sur la vis de réglage (A) située au fond de chaque fourreau. Pour accéder à cette vis de réglage, il est nécessaire d'enlever le bouchon de protection (B). Pour modifier le positionnement de la vis, TOUJOURS partir de la position complètement fermée. Pour obtenir cette position, tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au blocage. Ensuite la dévisser dans le sens contraire jusqu'à la position désirée.

Chaque position de réglage est identifiée par un "click"

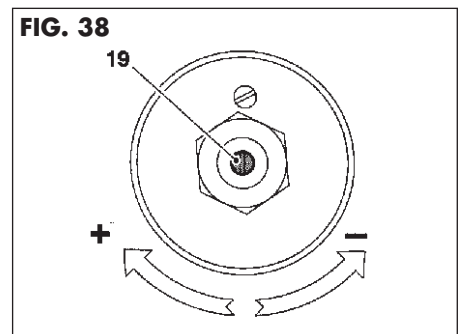
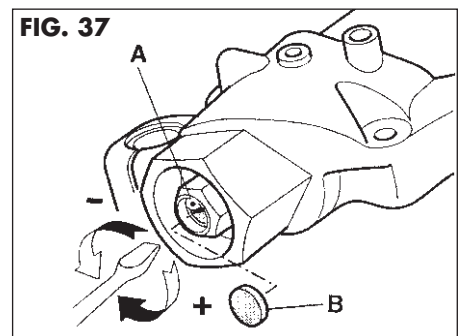
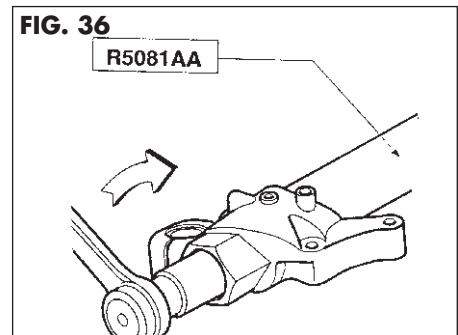
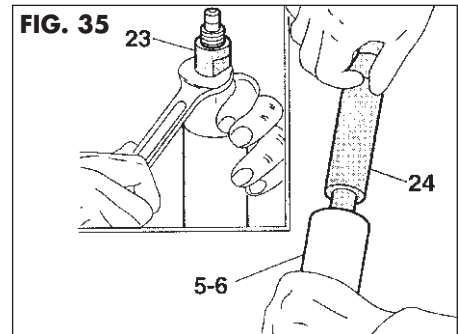
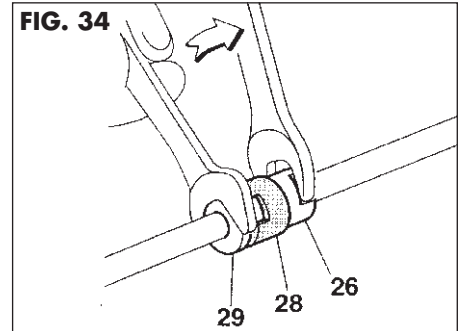
IMPORTANT: ne pas forcer la vis de réglage au delà des positions d'ouverture et de fermeture maximum.

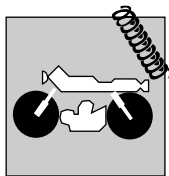
FIG. 38

Il est possible de régler le frein en EXTENSION en agissant à l'aide d'un tournevis plat sur la vis de réglage (19) située au dessus de chaque fourreau. Pour modifier le positionnement de la vis, TOUJOURS partir de la position complètement fermée. Pour obtenir cette position, tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au blocage. Ensuite la dévisser dans le sens contraire jusqu'à la position désirée.

Chaque position de réglage est identifiée par un "click"

IMPORTANT: ne pas forcer la vis de réglage au delà des positions d'ouverture et de fermeture maximum.





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

http://husqy.forumsactifs.com

ANWENDUNGS-ANLEITUNGEN DER GABEL Ø45USD

ALLGEMEINES

Telehydraulische Gabel mit gekippten Schäften und Feder zur statischen Belastung sowie Multiventil-Dämpfungssystem. Während des Verdichtungshubs erfolgt die hydraulische Dämpfung über ein Spezialventil, daß sich am Boden jedes Schaftes befindet. Während des Ausfederungshubs erfolgt sie durch Anwendung eines inneren Einsatzes in jedem Tragrohr.

Jeder Schaft ist mit externen Reglern zur Einstellung des Verdichtungs- und des Ausfederungshubs versehen. Die Schraube zum internen Luftablaß befindet sich auf dem oberen Pfropfen jedes Schaftes. Gleitbuchse der schwimmenden Dämpferstange.

TRAGROHRE : aus Spezial- und hochwiderstandsfähigem Stahl mit Oberflächen-Verchromung-Behandlung.

SCHAFTHALTER : aus Alulegierung, bearbeitet mit CNC.

GLEITBUCHSE : mit Teflon-Auflage, frei von Anlaufreibung.

DICHTUNGEN : am Computer entworfene Dichtungsringe gewährleisten die maximale Dichtung während des Verdichtungshubs und die minimale Dichtung während des Ausfederungshubs.

FEDERN : aus Stahl konstanter Steigung; stehen in verschiedenen Längen und unterschiedlichen statischen Belastungen zur Verfügung. (Siehe Tabelle).

ÖL : MARZOCCHI SAE 7,5 Art. 55 00 13 : Spezialformel ; verhindert die Schaumbildung und hält die Viskositäts-Eigenschaften unter jeglicher Arbeitsbedingung unverändert ; frei von Anlaufreibung.

Bei besonders strengen Klimas Öl MARZOCCHI SAE 5 Art. 55 00 03 benutzen.

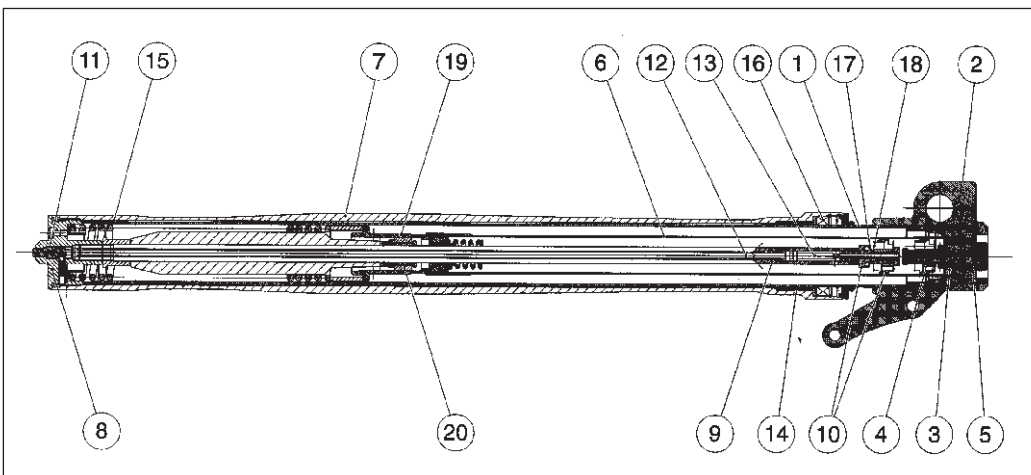
FEDER-TABELLE

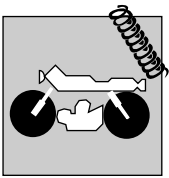
Die statische Belastung der Gabel erfolgt über die Feder, die sich im oberen Teil jedes Schaftes befindet. Durch Veränderung der Eigenschaften oder Längenänderung des kleinen, die Vorladung bestimmenden Rohres, kann ein anderes Verhalten der Federung, ohne Eingriff auf die hydraulische Beschaffenheit, erhalten werden.

Die folgende Tabelle führt die Eigenschaften der verfügbaren Federn auf.

KONSTANTE K (N/mm)	CODE
3.8	800091607
4.0	800098790
4.2	800091609
4.5	800091610
4.8	800091611
5.0	800095263

ABB. 1





BETRIEB

Der hydraulische Betrieb dieser Gabel wendet ein Multiventil-System an, das bereits in der vorhergehenden MAGNUM abgenommen wurde, aber es unterscheidet sich durch die gleiche Konfiguration der beiden Schäfte. Jeder Schaft bildet ein komplettes Federungssystem, auf das Bezug zu nehmen ist, wenn eine Einstellung vorgenommen wird.

Zum besseren Verstehen des Betriebs der Federung wurden die sich in Bewegung befindlichen Teile, die die Räder betreffen (dunkler Hintergrund) von denen, die fest am Motorradrahmen verbunden sind (weißer Hintergrund), unterschieden. Mit Richtungspfeilen wurden die Durchläufe oder Bewegungen, die das Öl in den verschiedenen Arbeitsphasen durchführt, (siehe ABB.1) dargestellt.

Der sich in Bewegung befindliche Teil jedes Schaftes besteht aus einem Tragrohr (1), das auf dem Radhalter (2) geschraubt ist. Im Schaftinnern ist das Bodenventil (3), mit Lamellen-Kolben (4) und Kompressions-Schraubregler (5) versehen, befestigt. Im Innern des Tragrohres ist das Einsatz-Gehäuse (6) befestigt.

Der feste Teil am Rahmen besteht aus einem externen Schafthalter (7), der oberhalb durch den Pfropfen (8) geschlossen ist. Fest am Pfropfen (8) durch eine Stange (9) befindet sich das Pumpenelement (10) des Einsatzes (6). Auf dem Propfen ist die Ausfederungs-Einstellschraube (11) angebracht, die über eine interne Vorgelege-Stange (12), eine Kegelnadel (13), die sich gleich über dem Pumpenelement befindet, betätigt. Die Schmierung der Gleitbuchsen (14 und 15) und des Dichtungsringes (16) ist durch das Vorhandensein von Flüssigkeit in der Kammer zwischen Tragrohr (1) und Schafthalter (7) gewährleistet. Der Ölzufluß in die genannte Kammer erfolgt durch zwei große Bohrungen auf der Krone des Tragrohres (1), gleich unter der Buchse (15). Über die Schraubregler (5 und 11) besteht die Möglichkeit, die Durchlaufläche der Flüssigkeit aus dem Einsatz einzustellen, wodurch das Ansprechen der Federung in der Kompressionsphase und/oder Ausfederung verändert werden kann. Jede Einstellposition ist durch ein "Klick" erkennbar. Immer von der Position der maximalen Dämpfung (Regler vollkommen im Uhrzeigersinn aufgeschraubt) zur Durchführung jeder Einstellung, ausgehen. Kleine Erhöhungen der Dämpfung erzeugen empfindliche Wirkungen, wenn sie auf beiden Schäften durchgeführt werden.

Sehen wir, was in jedem Schaft in der KOMPRESSIONS- oder GANGPHASE (siehe ABB. 2) geschieht. Das im Einsatz vorhandene Öl wird durch die Bewegung des Pumpenelements (10) komprimiert und findet nur durch die im Kolben (4) vorhandenen Durchlauf-Langlöcher und durch den zentralen Kanal des Bodenventils (3) Auslaß. Dieser Durchlauf wird durch den von den Lamellen (A) geleiteten Widerstand, die sich unterhalb des Kolbens befinden und von der Position des kegelförmigen Stösselschaftes der Einstellschraube (5) eingestellt. Zur Veränderung der Dämpfung in dieser Phase, außer dem Eingriff auf die Einstellschraube (5), kann die Zusammensetzung des Lamellenpakets (A) durch Anwendung von Elementen unterschiedlicher Dicke und Durchmesser, die als Ersatzteile zur Verfügung stehen, verändert werden. In dieser Phase überwindet ein Teil des Öls, das durch die offenen Kanäle des Pumpenelements fließt, den Widerstand der oberen Gegenfeder (17) und gleicht durch Anheben der Lamelle (18) das Volumen der in den Einsatz eingefahrenen Stange aus. Das aus dem Einsatz fließende Öl läuft in eine externe Kammer, die mit dem oberen Teil des vom Druck abgelassenen Schaftes in Verbindung steht. Die Verbindung zwischen dieser Kammer und dem oberen Bereich des Schaftes erfolgt schnell durch die zwischen dem Kapsel-Pfropfen (19) und dem Tragrohr (1) vorhandenen Durchlauf-Flächen und durch vier große Löcher auf dem oberen Teil des Kapsel-Pfropfens.

Auf der Stange (9) ist der Bodenstopfen (20) mit einem schwimmenden Spezial-Außenring befestigt, der im Zustand der maximalen Senkung (siehe ABB. 3B), nicht nur das Schaft-Hubende bestimmt sondern auch die vier Öldurchlauflöcher durch den Kapsel-Pfropfen (19) verschließt und weiterhin das Einfedern des Schaftes verzögert.

ABB.2

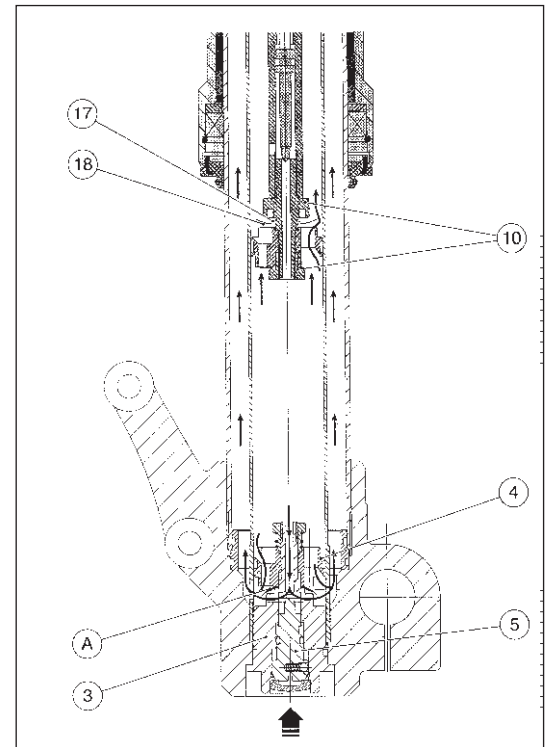
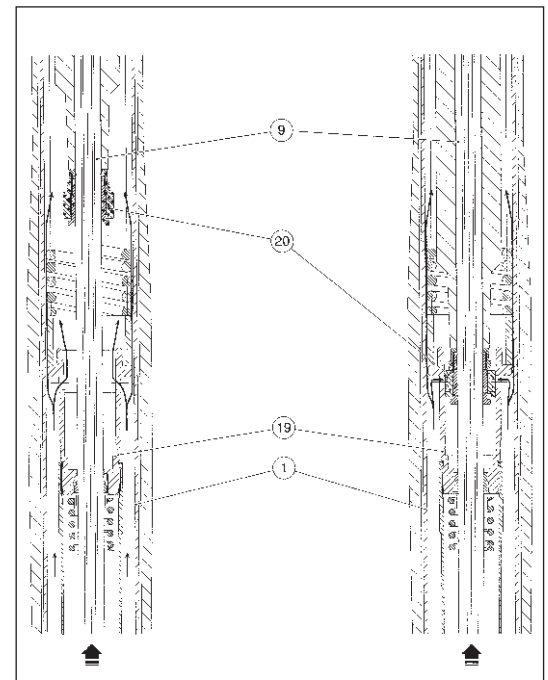
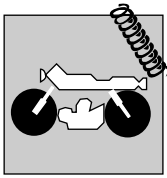


ABB.3A ABB.3B



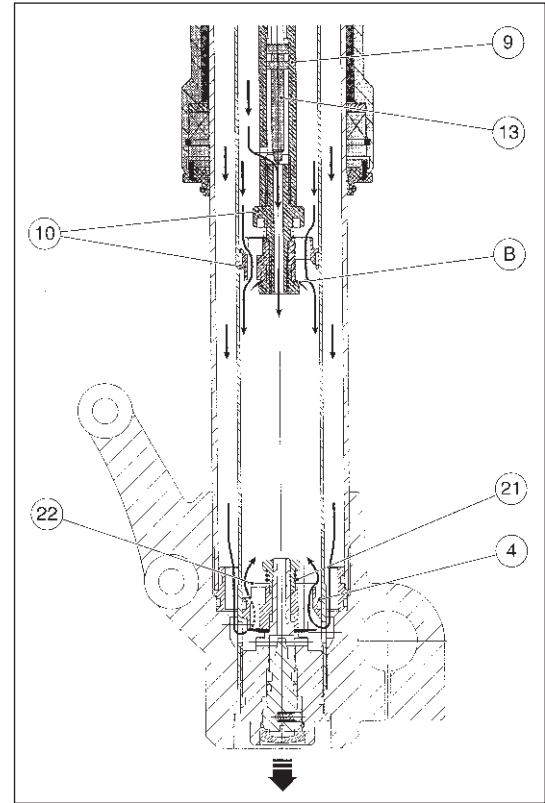


husqy.forumsactifs.com

TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

Jetzt sehen wir, was in jedem Schaft in der AUSFEDERUNGS- oder RÜCKKEHR-PHASE geschieht. Die Ausdehnung der Feder drückt das Tragrohr nach unten und bestimmt eine Ölerfordernis im Innern des Einsatzes (siehe ABB. 4). Die Kompression der in der Kammer über dem Pumpenelement (10) vorhandenen Ölmenge bestimmt den Schub, der die Lamellen (B), auf dem unteren Teil des Kolbens des Pumpenelements, öffnet. Zur Änderung der Dämpfung in dieser Phase ist es möglich, das Lamellenpaket (B), wie für den Kolben (4) beschrieben, zu verändern. Außer des beschriebenen Durchlaufs wird das Öl im Innern der Stange (9) vorgeschoben und kann in die untere Kammer vom Pumpenelement, durch den von der Stellung der Kegelnadel (13) bestimmten Bereich fließen. Die Größe dieser Fläche kann durch Änderung der Position der Ausfederungs-Einstellschraube (11) geändert werden. Die Füllung der unteren Kammer vom Pumpenelement erfolgt in dieser Phase auch durch den Öldurchlauf durch die Langlöcher des Kolbens (4). Der Öldruck überwindet den Widerstand der Gegenfeder (21), hebt die Lamelle (22) an und gestattet den Durchlauf von der Außenkammer zur Innenkammer der Kapsel (6).

ABB.4



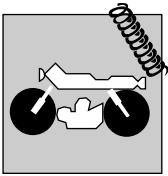
ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN FÜR EINE RICHTIGE ÜBERPRÜFUNG

1. Nach einem kompletten Ausbau, für den Wiedereinbau immer neue Dichtungen benutzen.
2. Zum Anziehen zweier naheliegender Schrauben oder Muttern, immer die Sequenz 1-2-1 anwenden, d.h., die erste Schraube (1) erneut anziehen, nachdem die zweite Schraube (2) angezogen wurde.
3. Für die Reinigung nicht entzündbare und vorzugsweise biologisch abbaubare Lösemittel benutzen.
4. Vor dem Wiedereinbau immer alle Teile in entsprechender Berührung mit Gabelöl schmieren.
5. Auf die Lippen der Dichtungsringe immer vor dem Wiedereinbau Fett anbringen.
6. Nur metrische Schlüssel und nicht in Zoll benutzen. Die Schlüssel mit Zollmaßen können ähnliche Abmessungen als jene in Millimeter haben, können aber die Schrauben beschädigen und das Ausschrauben unmöglich machen.

STÖRUNGEN - URSACHEN - BEHEBUNGEN

Dieser Paragraph enthält einige Störungen, die während der Gabelanwendung auftreten können, zeigt die Ursachen an, die sie hervorgerufen haben können und schlägt eventuelle Behebungen vor. Immer in dieser Tabelle nachsehen, bevor auf die Gabel eingegriffen wird.

STÖRUNG	URSACHE	BEHEBUNG
Ölverlust aus Dichtungsring	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dichtungsring-Verschleiß 2. gerieftes Tragrohr 3. verschmutzter Ring 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Auswechseln 2. Rohr und Dichtungsring auswechseln 3. Reinigen und auswechseln
Ölverlust aus Schaffboden	<ol style="list-style-type: none"> 1. Defekte OR-Dichtung des Bodenventils 2. Gelockertes Bodenventil 3. Defekte OR-Dichtung der Kompressions-Einstell-Schraube 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Auswechseln 2. Anziehen 3. Auswechseln
Die Gabel erweist sich als zu weich in jedem Einstell-Zustand	<ol style="list-style-type: none"> 1. Niedriger Ölstand 2. Feder außer Betrieb 3. zu niedrige Öl-Viskosität 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ölstand wiederherstellen 2. Feder austauschen 3. Öl-Viskosität wechseln
Die Gabel erweist sich als zu hart in jedem Einstell-Zustand	<ol style="list-style-type: none"> 1. zu hoher Ölstand 2. zu hohe Öl-Viskosität 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ölstand wiederherstellen 2. Öl-Viskosität wechseln
Die Gabel reagiert nicht auf die Regler-Veränderungen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nadel im Inneren der Stange blockiert 2. Kompressions-Einstell-schraube blockiert 2. Öl mit Fremdstoffe 3. Dämpferventil durch Fremdstoffe verstopft 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Stange reinigen und austauschen 2. Ausbauen und reinigen 2. Reinigen und Öl wechseln 3. Ausbauen und reinigen
Stiftheitsverlust der Schäfte	Gleitbuchse abgenutzt	Auswechseln.



WARTUNG

Ratschläge für die Wartung

Diese Gabel ist das Ergebnis jahrelanger Erfahrung auf allen wichtigen Wettrennplätzen. Obgleich es sich um ein technisch sofiestiziertes Produkt handelt, bedarf es keiner besonderen Wartungseingriffe. In Anbetracht der ausschließlichen Benutzung bei Wettrennen, für welche die Gabel vorgesehen ist, sind diese Eingriffe von extremer Einfachheit und bedürfen keiner Spezialwerkzeuge.

Allgemeine Wartungsvorgänge	Benutzung	
	Wettrennen	Nicht-Wettrennen
1. Staubabschaber-Reinigung CROSS und REGULARITÄT	Nach jedem Wettrennen	Nach jeder Benutzung
2. Ölwechsel : CROSS REGULARITÄT	Nach 6 Stunden Nach 30 Stunden	Nach 20 Stunden Nach 60 Stunden
3. Dichtungsringwechsel : CROSS REGULARITÄT	Nach 6 Stunden Nach 30 Stunden	Nach 20 Stunden Nach 60 Stunden
4. Luftablaß : CROSS und REGULARITÄT	Nach jedem Wettrennen	Monatlich

ANMERKUNG :: Bei Benutzung auf Schlamm oder Sand sind die Vorgänge in kürzeren Intervallen (-30 %) durchzuführen.

HINWEIS : Die Referenznummern dieses Kapitels beziehen sich auf die Komponenten der Gabel-Zeichnung auf Seite I.31.

1-Staubabschaber-Reinigung (ABB. 5)

HINWEIS

Dieser Vorgang ist bei auf dem Motorrad montierten Schäften möglich.

Es sind keine Spezial-Werkzeuge erforderlich.

Silikon-Fett-Spray zur Hand haben.

VERFAHREN

Die Tragrohre vor der Ausführung dieses Vorgangs reinigen.

Mit einem kleinen Schraubenzieher den Staubabschaber (12) vom Schaffhalter (7) abziehen. Es ist zu verhindern, das Tragrohr (5-6) zu ritzen. Den Staubabschaber längs des Tragrohres herunterziehen und mit einem Druckluftstrahl das Innere des Staubabschabers und den Schaffhaltersitz reinigen. Auf keine Fälle Metall-Werkzeuge zur Entfernung der Schmutzpartikel benutzen. Die Schäfte einen kurzen Hub ausführen lassen und von den Tragrohren die eventuelle Verunreinigungen entfernen. Den Staubabschaber und die sichtbare Fläche des Dichtungsringes mit Silikon-Fett schmieren.

Den Staubabschaber wieder in den Schaffhalter einsetzen.

2-Ölwechsel

HINWEIS

Dieser Vorgang ist nicht bei auf dem Motorrad montierten Schäften durchführbar.

Erforderliche Werkzeuge : Zwei 19 mm Sechskantschlüssel, Lineal oder Lehre.

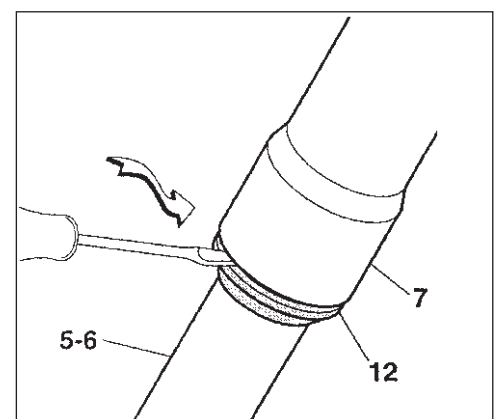
Anzugsmoment des Propfens auf der Dämpferstange : 10 Nm.

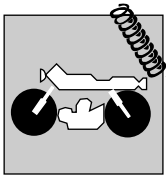
Anzugsmoment der Gegenmutter auf dem Pfropfen : 30 Nm.

Anzugsmoment des Pfropfens auf dem Schaffhalter : 25 Nm

1,5 l Dose des vorgeschriebenen Öls.

ABB.5

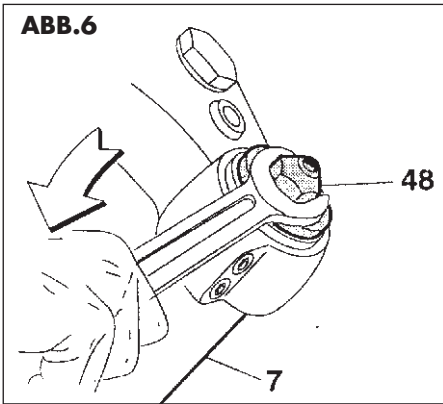




TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

mes/husqy.forumsactifs.com

ABB.6



ÖLABLASS

ABB. 6

Vor der Entnahme der Schäfte aus dem Lenkboden und aus dem Lenkkopf, mit einem 19mm Schlüssel den oberen Pfropfen (48) jedes Schafthalters (7) lösen.

Die Schäfte aus dem Motorrad entnehmen.

Den Pfropfen (48) komplett ausschrauben und den Schafthalter (7) langsam nach unten auf das Tragrohr (5-6) drücken.

ABB.7

Die Feder (21) zusammendrücken, bis die Gegenmutter (23) zugänglich wird.

Den vorher benutzten Schlüssel erneut anwenden, den Pfropfen (48) festhalten und dann die Gegenmutter (23) mit dem anderen 19 mm Schlüssel lösen.

Vollständig ausschrauben und den Pfropfen (48) aus dem Dämpferstangenende entfernen.

ABB.8

Den Federführungs-Teller (20), die Feder (21) und das Vorladeröhrchen (25) abziehen.

Vom Dämpferstangenende (32) die interne Vorgelegestange (31) abziehen.

ABB.9

Das im Schaft-Innern befindliche Öl ablassen. Zur Erleichterung des Ablasses des im Dämpfer-Innern vorhandenen Öls mit der Stange mehrmals pumpen.

ACHTUNG : Das Schaftende gegen einen Behälter richten, damit das aus der Stange abgelassene, unter Druck stehende Öl dem Bediener oder Nahestehenden keinen Schaden zufügt. Das verbrauchte Öl nicht in der Umgebung vergießen.

Bei Betrachtung des Aussehens, der Dichte und der Menge des verbrauchten Öls können die Zustände der Dichtungs- und Führungselemente bewertet werden. Erweist sich das Öl als dick und dunkel und sind feste Partikel vorhanden ist es erforderlich, die Führungsbuchse auszutauschen. Hat das Öl eine normale Dichte, aber die aus dem Schaft ausgetretene Menge ist viel geringer als die vorgeschriebene, ist es erforderlich, die Dichtungsringe auszutauschen.

WICHTIG : Es ist absolut zu vermeiden, zur Reinigung entzündbare oder korrosive Lösemittel, die die Dichtungen beschädigen könnten, zu verwenden. Eventuell ein nicht entzündbares Lösemittel oder eines mit hohem Flammpunktprüfer benutzen. Zur vollständigen Entfernung des Lösemittels, das Schaftinnere mit Druckluft ausblasen.

ABB.7

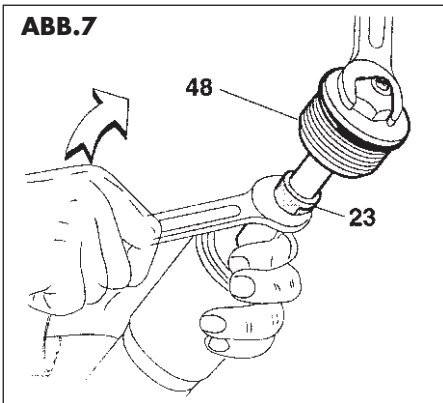


ABB.8

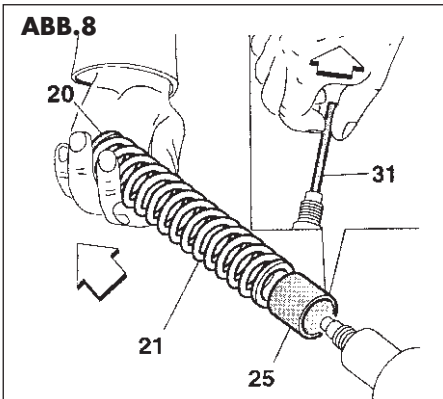
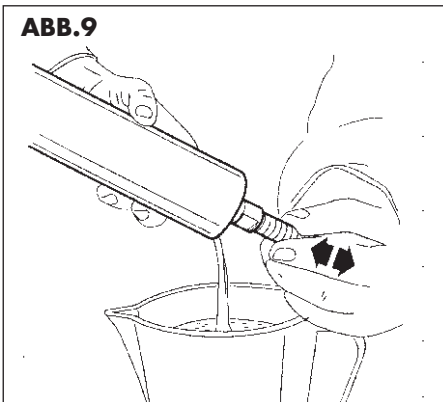
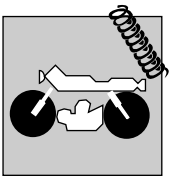


ABB.9





ÖLAUFFÜLLUNG

ABB. 10

Den Schafthalter (7) auf dem Tragrohr (5-6) zum Hubende bringen.

2/3 der vorgeschriebenen Öl-Menge in das Tragrohr füllen und ebenfalls den Innenkanal der Dämpfer-Stange füllen.

Die Stange mit einem Finger zuhalten und einige Hube, unter Heben und anschließendem Drücken der Stange, zur kompletten Auffüllung des internen Dämpfers, durchführen.

Die interne Vorgelege-Stange (31) einbauen, Öl in das Tragrohr füllen und den Stand auf 80 mm vom Schafthalterende (7) bringen.

Für einige Minuten ruhen lassen und erneut das Luftvolumen überprüfen.

WICHTIG : ein niedrigeres oder höheres Luftvolumen oder ein anderer als der vorgeschriebene Öltyp können das Verhalten der Gabel in jeder Phase verändern.

ABB. 11

In der folgenden Reihenfolge in den Schaft einsetzen : das Vorladeröhrchen (25), die Feder (21) und den Federführungs-Teller (20).

WICHTIG : Die Vorlade-Röhrchen müssen immer unter der Feder montiert werden.

ABB. 12

Den Pfropfen (48) manuell auf dem Dämpferstangen-Ende montieren.

Die Feder zusammendrücken, damit die Gegenmutter (23) zugänglich wird.

Mit dem Ausbau-Schlüssel den Pfropfen (48) auf der Dämpferstange befestigen.

Dann die Gegenmutter (23) gegen den Pfropfen (48) anziehen.

ABB. 13

Die OR-Dichtung auf dem Pfropfen (48) schmieren.

Den Schafthalter (7) anheben und auf den Pfropfen (48) ansetzen, unter Beachtung, die OR-Dichtung (19) nicht zu beschädigen.

Den Pfropfen (48) auf den Schafthalter (7) festschrauben.

3. Austausch der Dichtungsringe

HINWEIS

Dieser Vorgang ist bei auf dem Motorrad montierten Schäften nicht möglich.

Erforderliche Werkzeuge : zwei 19 mm Sechskantschlüssel, Dichtungsringeinsatzer Cod. R5080AC, Lineal oder Lehre.

Anzugsmoment Pfropfen auf Dämpferstange : 10 Nm

Anzugsmoment Gegenmutter auf Pfropfen : 30 Nm

Anzugsmoment Pfropfen auf Schafthalter : 25 Nm

Nr. 2 neue Dichtungsringe

ABB. 10

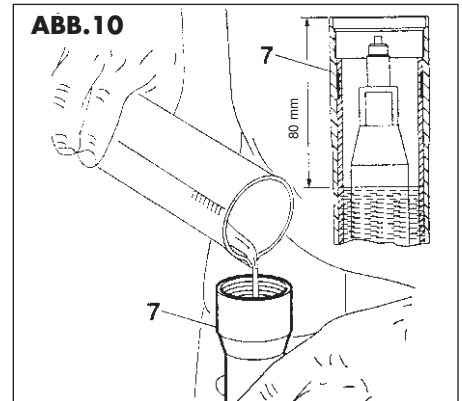


ABB. 11

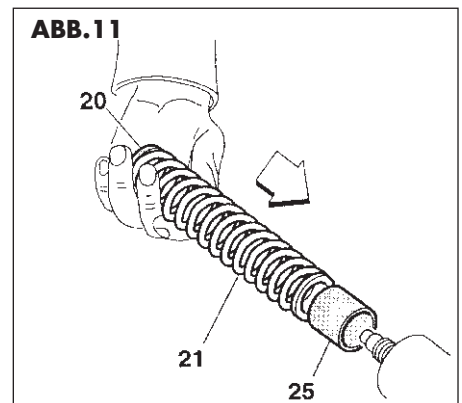


ABB. 12

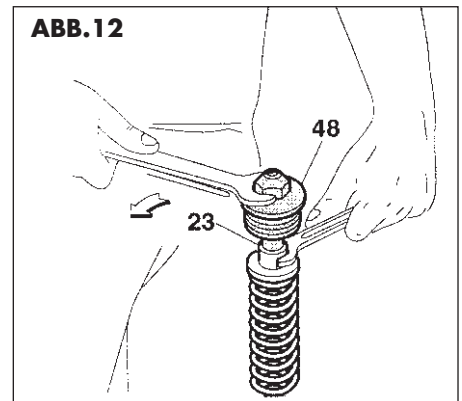
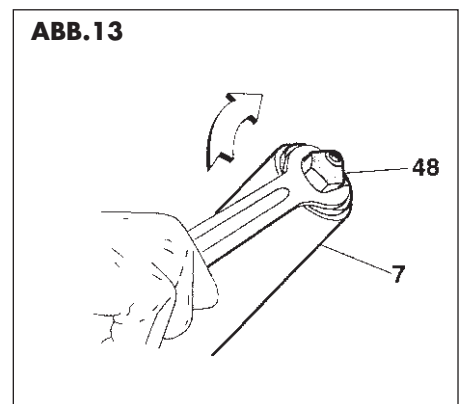
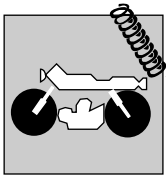


ABB. 13

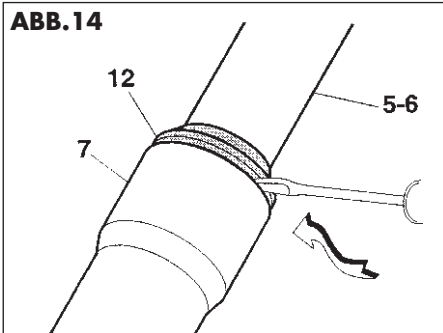




TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

http://husqy.forumsactifs.com

ABB.14



AUSBAU

Die im vorhergehendem Paragraph angegebenen Vorgänge von ABB.6 bis ABB. 9 ausführen.

ABB.14

Mit einem kleinen Schraubenzieher den Staubabschaber (12) vom Endstück des Schafthalters (7) abziehen.

ABB : 15

Mit dem gleichen Schraubenzieher den Befestigungsring (11) des Dichtungsringes (10) auf dem Schafthalter abziehen.

ABB.15

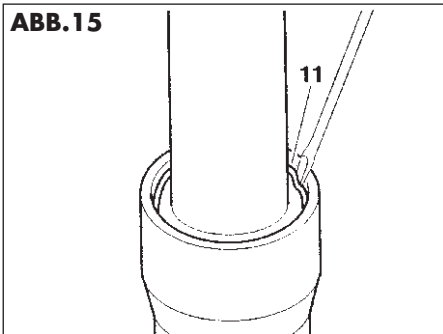


ABB.16

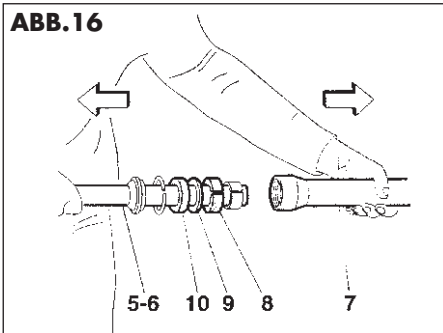
Den Schafthalter (7) vom Tragrohr (5-6) abziehen. Zur Trennung der beiden Elemente ist es erforderlich, diese kräftig zu ziehen. Mit diesem Vorgang werden vom Schafthalter der Dichtungsring (10), der Teller (9) und die Führungsbuchse (8) entfernt.

ABB.17

Die Führungsbuchse (39) vom Tragrohr, durch Heben mit einer flachen, in den Buchsenschlitz eingesetzten Schraubenzieherspitze, abnehmen. Anschließend vom Tragrohr die Führungsbuchse (8), den Teller (9), den Dichtungsring (10), den Befestigungsring (11) und den Staubabschaber (12) abnehmen.

WICHTIG : Die abgenommenen Dichtungsringe dürfen nicht wieder montiert werden. Vor dem Wiedereinbau, die Zustände der Führungsbuchsen überprüfen. Falls sie gerieft oder zerkratzt sind, austauschen. Die Teflon-Auflage überprüfen : sie muß wenigstens auf 3 / 4 der gesamten Fläche vorhanden sein. Andernfalls austauschen.

ABB.16



WIEDEREINBAU

ABB. 18

An der Spitze des Tragrohrs (5-6) einen Klebstreifen anbringen, damit eine Beschädigung der Dichtungen vermieden wird. Auf dem Tragrohr in folgender Reihenfolge einsetzen : den Staubabschaber (12), den Befestigungsring (11) ; den Dichtungsring (10), den Teller (9) und die Führungsbuchse (8). Den Klebstreifen von der Tragrohrspitze abnehmen und eventuelle Klebstoffspuren beseitigen.

ABB. 19

Die Spitze eines flachen Schraubenziehers in den Schlitz der Führungsbuchse (39) zur Ansetzung auf dem Tragrohr einsetzen : manuell in den dazu vorgesehenen Sitz auf dem Rohr führen.

ABB. 20

Vorsichtig das Tragrohr (5-6) mit der Buchse in den Schafthalter (7) einsetzen. Die Führungsbuchse (8), den Teller (9) und den Dichtungsring (10) bis zur Berührung des Schafthalter begleiten.

ABB.17

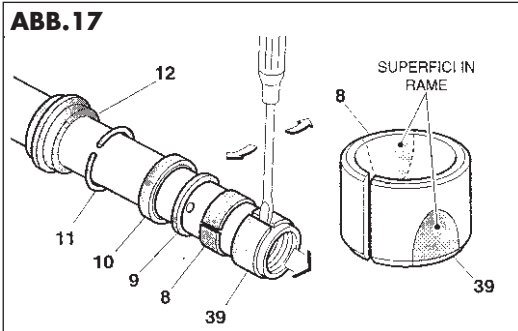


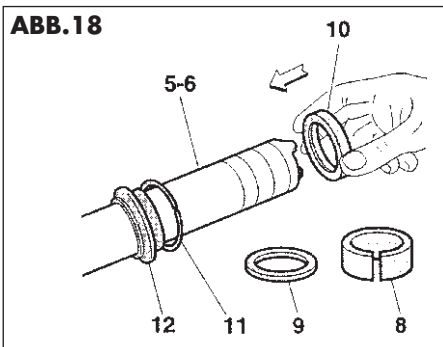
ABB. 21

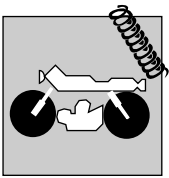
Auf dem Tragrohr (5-6) das Einsetz-Werkzeug Cod. R5080AC montieren und mit diesem die Führungsbuchse (8), den Teller (9) und den Dichtungsring (10) in Sitz drücken.

ABB.22

Den Befestigungsring (11) einsetzen und überprüfen, daß er perfekt in der Rinne des Schafthalters eingesetzt ist. Sorgfältig darauf achten, daß das Tragrohr nicht geritzt wird. Den Staubabschaber (12) wieder einbauen. Zur Öl-Einfüllung und zum Wiedereinbau der ausgebauten Elemente, wie im vorhergehendem Paragraph von ABB. 10 bis ABB.13 beschrieben, vorgehen.

ABB.18





4. Luft-Auslaß (ABB. 23)

HINWEIS

Dieser Vorgang muß immer bei komplett ausgestreckten, auf dem Motorrad montierten Schäften, (mit vom Boden abgehobenem Vorderrad) erfolgen .

VERFAHREN

Monatlich oder nach jedem Wettrennen ist es erforderlich, die Ablassschraube (14) auf der Spitze jedes Schaffhalters aufzuschrauben, um den Druck, der sich in den Schäften bilden kann, abzulassen. Dieser Druck wird durch die Luft erzeugt, die in die Schäfte während der Benutzung eintreten kann und die, wegen der besonderen Gestaltung der Dichtungsringe, nicht austreten kann und eine Störung der Gabel verursacht.

Nach beendetem Vorgang die Ablassschrauben (14) erneut anziehen.

EINBAU

ACHTUNG : Der Einbau der Gabel auf dem Rahmen muß immer unter Beachtung der Merkmale des Motorrad-Herstellers erfolgen, soweit es die Lenk-Brems- und Radbefestigungs-Elemente betrifft. Ein unrichtiger Einbau kann die Sicherheit und Unversehrtheit des Piloten in Frage stellen.

- Den Schaffhalter in den Lenk-Boden und -Kopf einsetzen und in der gleichen Höhe ausrichten.

-Die Befestigungsschrauben des Schaffhalters auf dem Lenk-Boden und -Kopf mit einem Drehmoment von 25 Nm anziehen, unter Beachtung des vorher beschriebenen 1-2-1-Verfahrens.

-Die Befestigungsschrauben des Radstiftes auf den Radhaltern mit einem Drehmoment von 10 Nm, mit 1-2-1-Verfahren, anziehen.

ZERLEGUNG

HINWEIS

Die Referenzzahlen dieses Kapitel beziehen sich auf die Komponenten der Gabel-Zeichnung, die auf Seite dargestellt ist.

In diesem Kapitel werden die Zerlegungsvorgänge der bereits aus dem Lenk-Boden und -Kopf entnommenen Schäften angegeben.

Vor der Zerlegung der Elemente ist eine sorgfältige Reinigung der Schäfte erforderlich, damit verhindert wird, daß Schmutzteilchen die Gleit- oder die Dichtungsflächen beschädigen können.

Erforderliche Werkzeuge :

- 12mm - 18mm und 19 mm Sechskantschlüssel
 - 21 mm Buchsenschlüssel
 - Werkzeug zur Befestigung des Dämpfergehäuses Cod. R5081AA ;
- Anzugsmoment Mutter auf Stange und auf Bodenschraube : 10 Nm.

1-Ausbau und Zerlegung des Schaffhalters

Zur Abnahme des oberen Pfropfens (48) und der Feder (21) vom Schaft sind die Vorgänge, wie in Paragraph "2 Ölwechsel" des Kapitels "WARTUNG" von ABB. 6 bis ABB. 9 angegeben, auszuführen.

Zur Trennung des Schaffhalters (7) vom Tragrohr (5-6) und zur Entfernung der Dichtungsgruppe vom Schaffhalter und den Führungsbuchsen, sind die Vorgänge, wie in Paragraph "3 - Austausch der Dichtungsringe" des Kapitels "WARTUNG" von ABB.14 bis ABB.17 angegeben, durchzuführen.

ABB.19

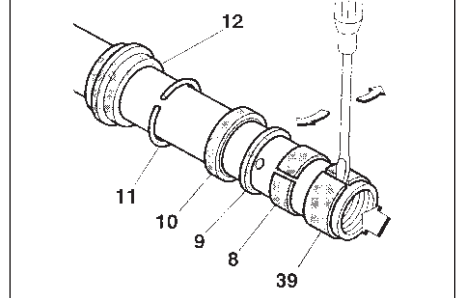


ABB.20

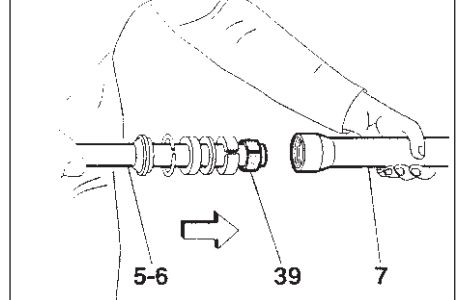


ABB.21

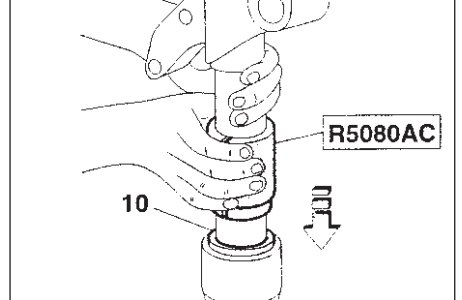


ABB.22

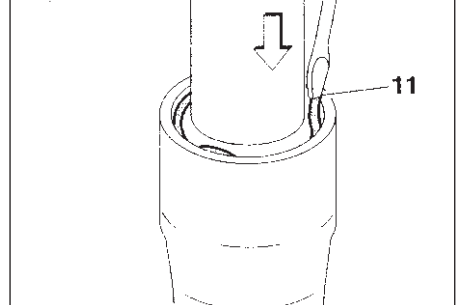
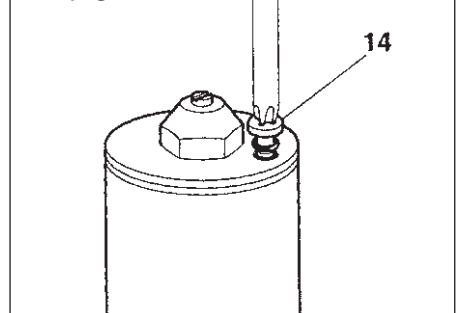
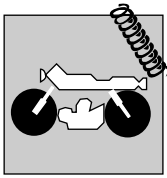


ABB.23

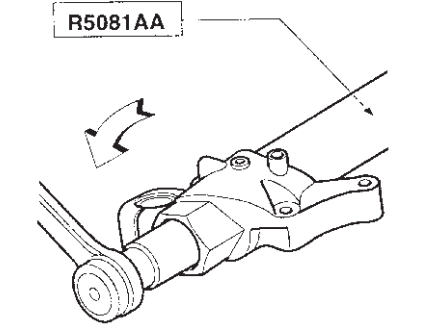




TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

http://husqy.forumsactifs.com

ABB.24



2- Zerlegung des Tragrohres (ABB. 24)

Den Radhalter des Tragrohres (5-6) in einem Schraubstock mit Schutzbacken einspannen. Das Werkzeug Cod. R5081AA in die Dämpferstange zur Blockierung der Drehung des Gehäuses (30) einsetzen. Das Werkzeug zum Einfügen der beiden Kupplungen in das Sechskant-Endstück des Gehäuses drehen, es durch Einsetzen eines Stiftes in die beiden dazu vorgesehenen Bohrungen, anhalten. Mit dem 21 mm Buchenschlüssel die Bodenschraube (47) ausschrauben. Die Bodenventilgruppe (41) mit der entsprechenden OR-Dichtung (44) abnehmen.

ABB. 25

Vorsichtig die Dämpfergruppe (22) aus dem Tragrohr (5-6) ziehen. Die Gegenmutter (23) lösen und abnehmen und aus der Dämpferstange die Federführung (24) abziehen.

ABB.25

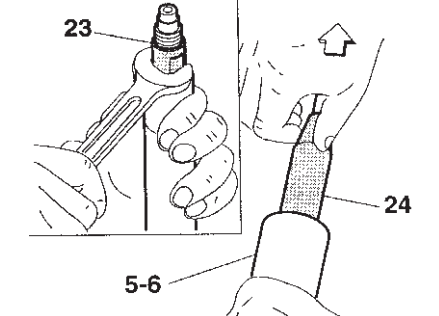


ABB. 26

Um auf dem Pumpenelement vom Dämpfer arbeiten zu können, ist es erforderlich, die Komponenten des Anschlagpuffers zu entfernen : die obere Buchse (26) mit einem 18 mm Sechskantschlüssel festhalten und die untere Buchse (29) mit einem 17 mm Sechskantschlüssel ausschrauben. Von der Dämpferstange die obere Buchse (26) und die Schwebebuchse (28) des Anschlagpuffers abziehen.

ABB.27

Mit einem kleinen Schraubenzieher den Befestigungsring (27) von der Dämpferstange (32) abziehen. Von der Stange, ohne diese zu riefeln, den Befestigungsring (27) und die untere Buchse (29) abnehmen.

ABB.26

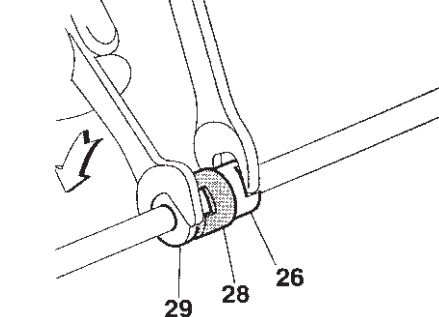


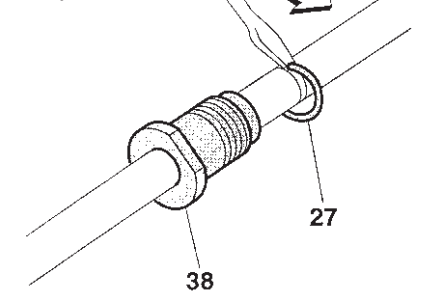
ABB. 28

Zum Abziehen des gesamten Pumpenelements von unten, die Stange (32) in das Gehäuse (30) drücken.

3- Änderung der Ausfederungs-Eichung (ABB. 29)

Den gefrästen Teil (Schlüssel 17) der Dämpferstange (32) im Schraubstock einspannen und verhindern, nicht zu stark zu klemmen. Mit dem 12 mm Schlüssel die Befestigungsmutter (38) des Pumpenelements, das die Dämpfung in der AUSFEDERUNGS-Phase bestimmt, ausschrauben. Die Komponenten des Pumpenelements abziehen und in der Reihenfolge des Ausbaus anordnen. Den Verschleißzustand des Kolbenrings (35) des Kolbens (36) überprüfen ; falls beschädigt, austauschen. Zur Änderung der Original-Eichung kann das Lamellenpaket (37) verändert werden. Alle Komponenten in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen. Besonders die Ausrichtung des Kolbens (36) beachten ; die Seite mit den Langlöchern muß entgegengesetzt zum Lamellenpaket (37) sein. Eine falsche Ausrichtung könnte die Gabelfunktion beeinträchtigen. Die Mutter (38) mit dem vorgeschriebenem Anzugsmoment festschrauben.

ABB.27



4- Änderung der Kompressions-Eichung (ABB.30)

Den Sechskantteil der Bodenschraube (47) in den Schraubstock einspannen und vermeiden, zu fest anzuziehen. Mit dem 12 mm Schlüssel die Befestigungsmutter (42) der Dämpfergruppe in der KOMPRESSIONS-Phase ausschrauben. Alle Komponenten abziehen und in der Reihenfolge des Ausbaus anordnen. Zur Änderung der Original-Eichung kann das Lamellenpaket (46) verändert werden.

Im Innern der Schraube (47) ist ein Schutzstopfen und der Kompressions-Regler montiert. Den Ausbau dieser Komponenten vermeiden : im Falle einer Störung am Regler ist das gesamte Bodenventil (41) auszutauschen.

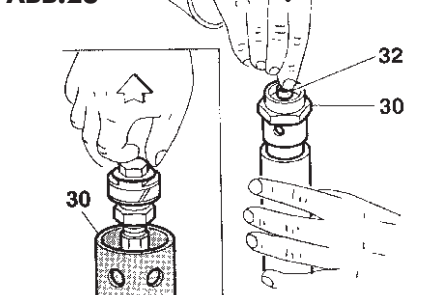
Alle Komponenten in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen. Die Ausrichtung des Kolbens (45) besonders beachten ; die Seite mit den Langlöchern muß entgegengesetzt zum Lamellenpaket (46) sein. Eine falsche Ausrichtung könnte die Gabelfunktion beeinträchtigen.

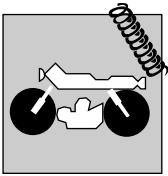
Die Mutter (42) mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festschrauben.

5- Zerlegung des Schaffhalterpfropfens (ABB.31)

Im Innern des Pfropfens (48) des Schaffhalters (7) ist die Einstellschraube (19) der AUSFEDERUNGS-Phase montiert. Zur Entnahme aus dem Pfropfen ist es

ABB.28





erforderlich, den Stift (17) auszuschrauben und die Feder (16) und die Kugel (15) abzuziehen. Mit einem kleinen Schraubenzieher die Einstellschraube (19), bis zum Austritt aus dem Pfropfen, im Uhrzeigersinn drehen. Vor dem Wiederausammenbau den OR-Ring auf der Schraube (19) und der Kugel (15) einfetten. Eine leichte Gewindesicherung am Stift (17) anbringen. Die Einstellschraube (19) im Innern des Pfropfsitzes (48) einsetzen ; diese gedrückt halten und gleichzeitig entgegen dem Uhrzeigersinn bis zum Anschlag über dem Pfropfen drehen. Die Kugel (15) und die Feder (16) einsetzen und den Stift auf dem Pfropfen einschrauben, bis ein "Klick" zu vernehmen ist.

WIEDERZUSAMMENSETZUNG

ANMERKUNGEN

Alle Komponenten sind vor dem Wiederausammenbau sorgfältig zu waschen und mit Druckluft zu trocknen.

Erforderliche Werkzeuge :

- 12mm - 18 mm und 19 mm Sechskantschlüssel ;
- 21 mm Buchenschlüssel ;
- Werkzeug zur Dämpfergehäuse-Befestigung Cod. R5081AA ;
- Dichtungsring-Einsetzer Cod. R5080AC.

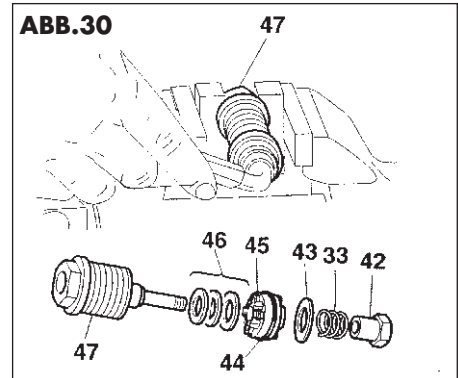
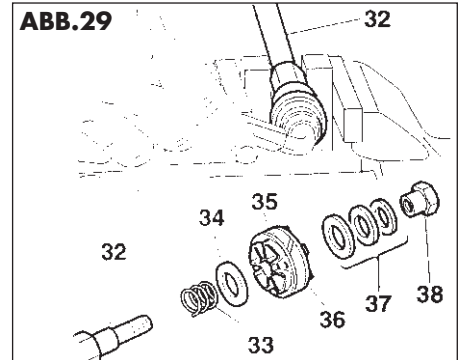
Anzugsmoment Anschlagpuffer: 30 Nm.

Anzugsmoment Bodenschraube : 50 Nm.

Anzugsmoment Pfropfen auf Dämpferstange : 10 Nm.

Anzugsmoment Gegenmutter auf Pfropfen : 30 Nm

Anzugsmoment Pfropfen auf Schafthalter : 25 Nm.



1-Wiederausammenbau der Dämpfergruppe (ABB. 32)

Die Stange mit dem Pumpenelement in das Gehäuse (30) einsetzen. Zur Erleichterung des Einsetzens ist der Kolbenring (35) des Kolbens (36) mit den Fingern zusammendrücken und in das Gehäuse einzuführen. Die Stange (32) aus dem oberen Teil des Gehäuses (30) herausziehen.

ABB. 33

In die Stange (32) die untere Buchse (29) des Anschlagpuffers, von der Schlüsselgriffseite aus, einsetzen und nach unten bis über die Stangenrinne führen. Den Befestigungsring (27) in der Stangenrinne (32) einsetzen.

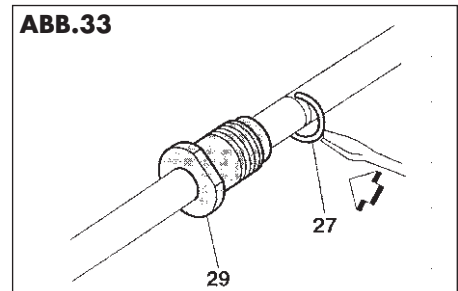
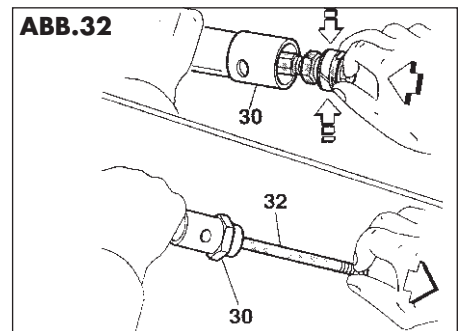
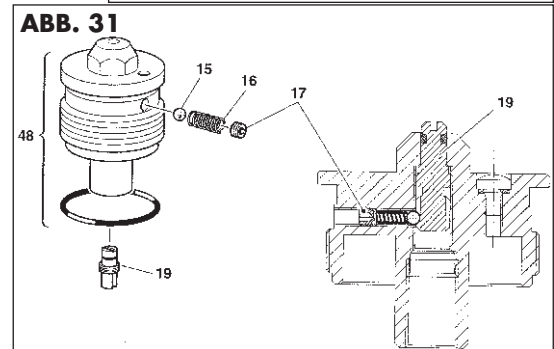
ABB. 34

Die untere Buchse (29) in Berührung mit dem Befestigungsring (27) bringen und dann in die Stange die Schwebbuchse (28), von der Seite mit den Löchern für den Öldurchfluß, einsetzen. Die obere Buchse (26) einsetzen und diese auf der unteren festschrauben. Die obere Buchse mit einem 18 mm Schlüssel blockieren und die untere Buchse mit dem vorgeschriebenem Anzugsmoment festschrauben.

ABB. 35

In die Stange (32) die Federführung (24) mit der Seite des geringeren Durchmessers einsetzen.

WICHTIG : Ein falscher Einbau der Federführung beeinträchtigt den Betrieb der Gabel in den Kompressions-Hubende-Zuständen. Die Gegenmutter (23) auf der Dämpferstange manuell bis zum Hubende einschrauben.



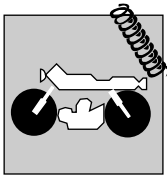
2-Wiedereinbau des Bodenventils und der Dämpfergruppe (ABB. 36)

Die OR-Dichtungen (44) auf dem Kolben (45) und auf der Bodenschraube (47) einfetten. Die vorher zusammengebaute Dämpfergruppe bis zum Anschlag im Tragrohr drücken und manuell das Bodenventil (41) einsetzen. In die Stange das Werkzeug Cod. R5081AA zur Befestigung des Dämpfergehäuses (30) einsetzen, dann die Bodenschraube (47) mit dem vorgeschriebenem Anzugsmoment anziehen.

3- Wiedereinbau des Schafthalters auf dem Tragrohr

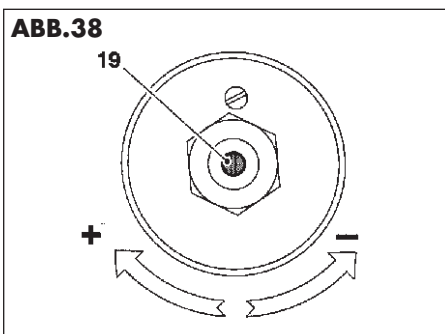
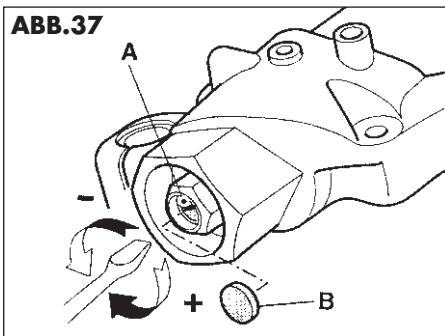
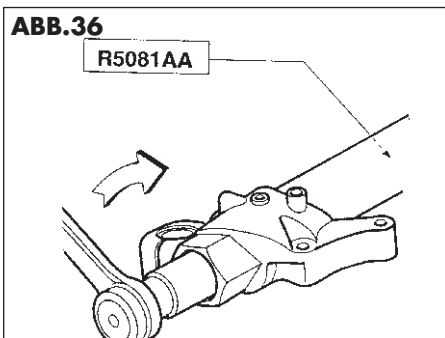
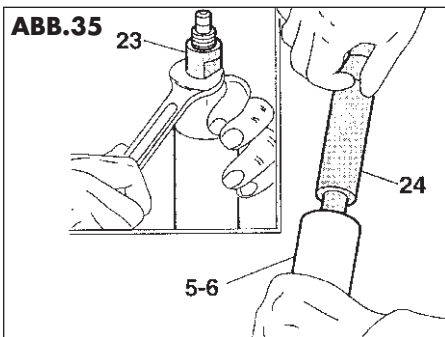
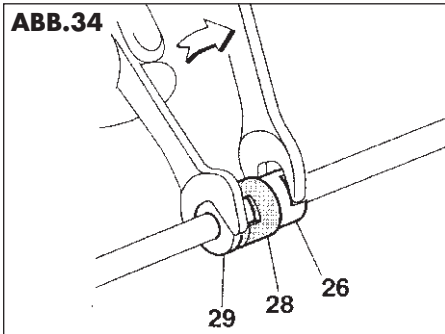
Zum Wiedereinbau der Dichtungsgruppe auf dem Schafthalter und zum Zusammenbau des Schafthalters auf dem Tragrohr sind die im Paragraph "3-Austausch der Dichtungsringe" des Kapitels "WARTUNG" von ABB. 18 bis ABB. 22 gegebenen Anweisungen zu befolgen.





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



EINSTELLUNG

STANDARD-Eichung bei Kompression : von der Position vollständig geschlossen, um 23 Klick ausschrauben.

STANDARD-Eichung bei Ausfederung : von der Position vollständig geschlossen, um 10 Klick ausschrauben.

ABB. 37

Die Einstellung der Bremse bei KOMPRESSIION kann mit einem flachen Schraubenzieher auf dem Schraubregler (A) erfolgen. Zum Zugriff auf den Regler ist es erforderlich, den Schutzstopfen (B) zu entfernen. Zur Änderung der Positionierung des Reglers, IMMER von der Position vollständig geschlossen ausgehen. Diese Position wird durch Drehen des Reglers im Uhrzeigersinn bis zur Blockierung erhalten. Dann den Regler entgegen dem Uhrzeigersinn bis auf die gewünschte Position ausschrauben.

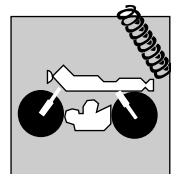
Jede Einstellposition ist durch ein "Klick" erkennbar.

WICHTIG: Den Regler nicht über die maximale Öffnungs- und Schließungspositionen zwingen.

ABB. 38

Die Einstellung der Bremse bei AUSFEDERUNG kann mit einem flachen Schraubenzieher auf der Einstellschraube (19), die sich über jedem Schaft befindet, erfolgen. Zur Änderung der Positionierung des Reglers, IMMER von der Position vollständig geschlossen ausgehen. Diese Position wird durch Drehen der Einstellschraube im Uhrzeigersinn bis zur Blockierung erhalten. Dann die Einstellschraube entgegen dem Uhrzeigersinn bis auf die gewünschte Position ausschrauben. Jede Einstellposition ist durch ein "Klick" erkennbar.

WICHTIG: Den Regler nicht über die maximale Öffnungs- und Schließungspositionen zwingen.



INSTRUCCIONES DE SERVICIO PARA HORQUILLA Ø45USD

GENERALIDAD

Horquilla telehidráulica de vástagos invertidos con muelle de carga estática y sistema de amortiguación multiválvula. En la fase de compresión, la amortiguación hidráulica se realiza mediante una válvula especial situada en el fondo de cada vástago, en la fase de extensión se produce mediante el uso de un cartucho al interior de cada tubo portante. Cada vástago dispone de registros para ajustar la fase de compresión y de extensión. Tornillo para aliviar el aire interno, situado en el tapón superior de cada vástago. Casquillo flotador de deslizamiento de la vara amortiguador.

TUBOS PORTANTES: en acero especial de alta resistencia, con tratamiento de cromado superficial.

PORTAVÁSTAGO: en aleación de aluminio mecanizada con CNC.

CASQUILLOS DE DESLIZAMIENTO: con agregación de teflón, exentes de fricción de primera separación.

EMPAQUETADURAS: anillos aisladores diseñados por ordenador que aseguran el máximo sellado en compresión y la mínima fricción en extensión.

MUELLES: en acero de paso constante; están disponibles en distintas longitudes y con distintas cargas estáticas (ver el cuadro).

ACEITE: MARZOCCHI SAE 7,5 Art. 55 00 13 con fórmula especial; elimina la formación de espuma y mantiene inalteradas las características de viscosidad en todas las condiciones operativas; exente de fricción de primera separación.

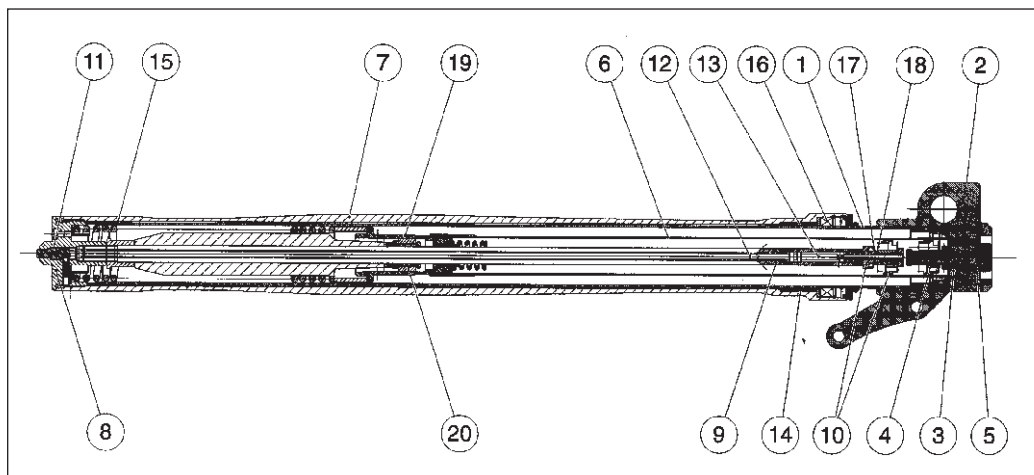
Para climas especialmente severos utilizar aceite MARZOCCHI SAE 5 Art. 55 00 03.

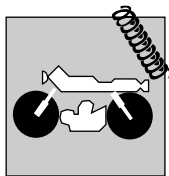
CUADRO DE MUELLES

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.

CONSTANTE K (N/mm)	CÓDIGO
3.8	800091607
4.0	800098790
4.2	800091609
4.5	800091610
4.8	800091611
5.0	800095263

FIG. 1

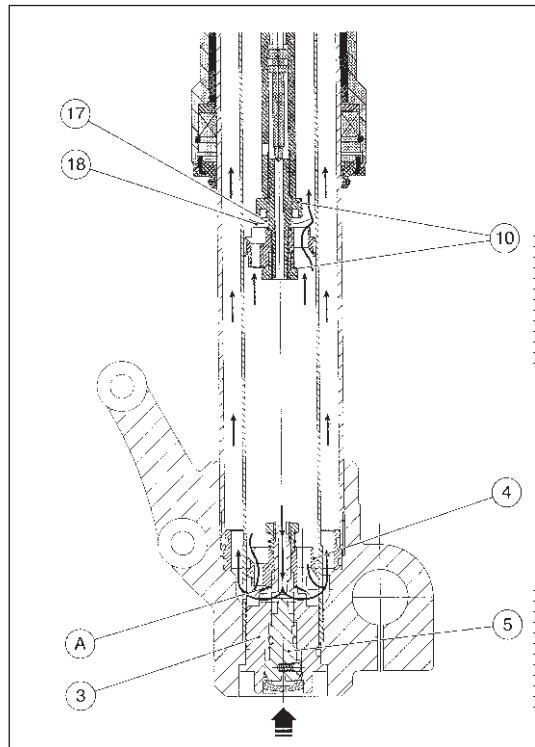




TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

http://husqy.forumsactifs.com

FIG.2



FUNCIONAMIENTO

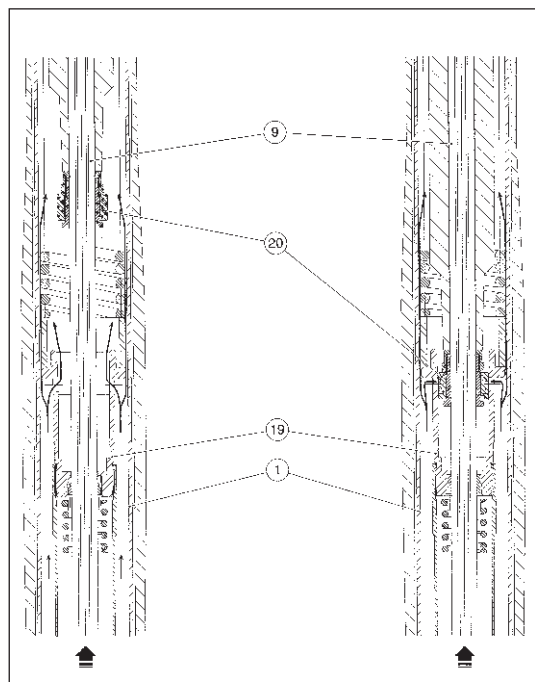
El funcionamiento hidráulico de esta horquilla explota un sistema multiválvula ya ensayado en la MAGNUM anterior pero que se distingue por la configuración igual de los dos vástagos. Cada vástago constituye, por lo tanto, un sistema completo de amortiguación al cual hacer referencia cuando se realiza un ajuste. Para comprender mejor el funcionamiento del amortiguador hemos diferenciado las partes en movimiento, vinculadas a la rueda (fondo oscuro), con respecto a las partes que quedan solidarias con el bastidor de la motocicleta (fondo claro). Con unas flechas de dirección se representan los pasajes o los movimientos que el aceite está obligado a efectuar en las distintas fases operativas (ver FIG. 1).

La parte en movimiento de cada vástago está constituida por un tubo portante (1) enroscado en el portarueda (2); dentro del tubo está asegurada la válvula de fondo (3) provista de émbolo (4) de láminas y de registro de tornillo de la compresión (5). Dentro del tubo portante está asegurado el estuche del cartucho (6). La parte solidaria con el bastidor está compuesta por un portavástago exterior (7) cerrado por arriba mediante el tapón (8). Solidario con el tapón (8), mediante una vara (9), encontramos el bombeador (10) del cartucho (6). En el tapón está situado el tornillo de registro de la extensión (11) el cual acciona, mediante la vara interna (12) de transmisión, una aguja cónica (13) situada inmediatamente encima del bombeador.

La lubricación de los casquillos de deslizamiento (14 y 15) y del anillo aislador (16) está asegurada por la presencia de fluido en la cámara comprimida entre tubo portante (1) y portavástago (7). El flujo del aceite en dicha cámara se produce a través de dos grandes agujeros presentes en la cumbre del tubo portante (1), inmediatamente debajo del casquillo (15). Mediante los registros de tornillos (5 y 11) es posible calibrar el área de pasaje del fluido que sale del cartucho modificando, de esta manera, la respuesta del amortiguador en la fase de compresión y/o de extensión. Cada posición de registro queda individuada por un "click". Para efectuar el ajuste, partir siempre de la posición de amortiguación máxima (registro completamente atornillado en sentido horario).

Pequeños incrementos de la amortiguación producirán efectos sensibles si efectuados en ambos vástagos.

FIG.3A FIG.3B



Examinemos ahora lo que pasa en cada vástago durante la fase de COMPRESIÓN, o IDA, (ver FIG. 2). El aceite presente en el cartucho es comprimido por el movimiento del bombeador (10) y encuentra alivio sólo a través de los ojales de pasaje presentes en el émbolo (4) y a través del canal central de la válvula de fondo (3). Este pasaje está regulado por la resistencia opuesta de las láminas (A), situadas en la parte baja del émbolo, y por la posición de la punta cónica del tornillo de registro (5). Para poder modificar la amortiguación en esta fase, además de maniobrar el tornillo de registro (5) es posible también modificar la composición del paquete de láminas (A) utilizando elementos de distinto espesor y diámetro, disponibles como repuesto.

Durante esta fase una parte del aceite, pasando por los canales abiertos del bombeador (10) logra superar la fuerza del contramuelle superior (17) y, levantando la lámina (18), va a compensar el volumen de vara que ha entrado en el cartucho.

El aceite que sale del cartucho pasa a una cámara exterior que se comunica con la parte superior del vástago que se encuentra despresurizada (ver FIG. 3A).

La comunicación entre dicha cámara y la zona superior del vástago se produce rápidamente a través de las áreas de pasaje presentes entre el tapón estuche (19) y el tubo portante (1) y a través de los cuatro grandes agujeros presentes en la parte superior del tapón estuche.

En la vara (9) está asegurado el tope de fondo (20) con un anillo flotador especial externo que, en situaciones de máximo hundido (ver FIG. 3B), además de determinar el final de carrera del vástago, tapa los cuatro agujeros de pasaje del aceite a través del tapón estuche (19) reduciendo ulteriormente la velocidad de compresión del vástago.

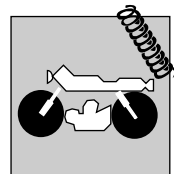
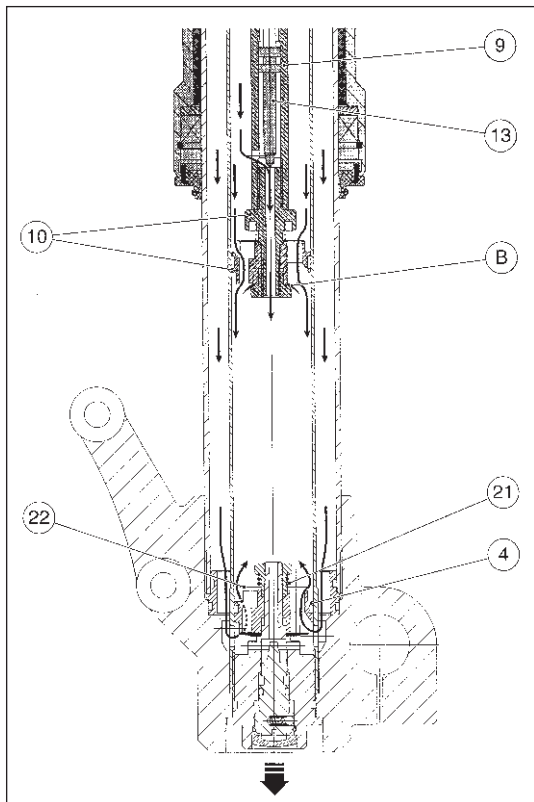


FIG.4



Examinemos ahora lo que pasa en cada vástago durante la fase de EXTENSIÓN, o VUELTA.

La extensión del muelle empuja hacia abajo el tubo portante, determinando una demanda de aceite al interior del cartucho (ver FIG. 4).

La compresión del volumen de aceite presente en la cámara encima del bombeador (10) determina el empuje que abre las láminas (B) situadas en la parte inferior del émbolo del bombeador. Para modificar la amortiguación durante esta fase es posible modificar el paquete de láminas (B) tal y como descrito hablando del émbolo (4). Además del pasaje descrito, el aceite es empujado al interior de la vara (9) y puede fluir a la cámara debajo del bombeador atravesando el área determinada por la posición de la aguja cónica (13). El tamaño de esta área se puede modificar cambiando la posición del tornillo de registro de la extensión (11). El llenado de la cámara debajo del bombeador es realizado, durante esta fase, también por el pasaje de aceite a través de los ojales del émbolo (4). El empuje del aceite supera la resistencia del contramuelle (21) y levanta la lámina (22) permitiendo el pasaje desde la cámara exterior a la cámara interior del estuche (6).

NORMAS GENERALES PARA UNA REVISIÓN CORRECTA

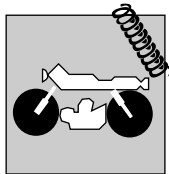
1. Después del desmontaje completo, para el sucesivo montaje utilizar siempre empaquetaduras nuevas.
2. Para el apriete de dos tornillos o tuercas próximos, seguir siempre la secuencia 1-2-1, es decir volver a apretar el primer tornillo (1) después de haber apretado el segundo (2).
3. Para la limpieza utilizar solvente no inflamable y preferentemente biodegradable.
4. Antes de volver a montar es preciso lubricar siempre con aceite para horquillas todas las partes en contacto relativo.
5. En los labios de los anillos selladores, aplicar siempre grasa antes de volver a montar.
6. Utilizar sólo llaves métricas y no en pulgadas. Las llaves con medidas en pulgadas pueden tener tamaño parecido a las de milímetros pero pueden perjudicar los tornillos impidiendo sucesivamente su desenroscado.

INCONVENIENTES - CAUSAS - REMEDIOS

Este párrafo presenta algunos inconvenientes que se pueden presentar durante el uso de la horquilla, se indican las causas que pueden haberlos ocasionado y sugiere el eventual remedio. Consultar siempre este cuadro antes de efectuar operaciones en la horquilla.

INCONVENIENTE	CAUSA	REMEDIO
Pérdida de aceite por el anillo sellador	1. Desgaste del anillo sellador 2. Tubo portante rayado 3. Anillo sucio	1. Reemplazar 2. Reemplazar el tubo y el anillo sellador 3. Limpiar o reemplazar
Pérdida de aceite por el fondo del vástago	1. Empaquetadura OR estropeada de la válvula de fondo 2. Válvula de fondo floja 3. Empaquetadura OR estropeada del tornillo de registro de la compresión	1. Reemplazar 2. Apretar 3. Reemplazar
La horquilla resulta demasiado blanda en todas las condiciones de registro	1. Nivel bajo del aceite 2. Muelle fuera de servicio 3. Viscosidad del aceite demasiado baja	1. Restablecer el nivel del aceite 2. Reemplazar el muelle 3. Cambiar la viscosidad del aceite
La horquilla resulta demasiado dura en todas las condiciones de registro	1. Nivel excesivo del aceite 2. Viscosidad del aceite demasiado alta	1. Restablecer el nivel del aceite 2. Cambiar la viscosidad del aceite
La horquilla no reacciona a las variaciones de registro	1. Aguja bloqueada al interior de la vara 2. Tornillo de registro de la compresión bloqueado 2. Aceite con impurezas 3. Válvulas amortiguador atascadas por impurezas	1. Limpiar o reemplazar la vara 2. Desmontar y limpiar 2. Limpiar y reemplazar el aceite 3. Desmontar y limpiar
Pérdida de rigidez de los vástagos	Casquillos de deslizamiento desgastados	Reemplazar





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

http://husqy.forumsactifs.com

MANTENIMIENTO

Consejos para el mantenimiento

Esta horquilla es el fruto de años de experiencia acumulada en todos los principales terrenos de competición. No obstante sea un producto técnicamente sofisticado, no requiere operaciones especiales de mantenimiento. Dado el uso principalmente deportivo para el cual está prevista, dichas intervenciones son muy sencillas y no requieren herramientas especiales.

Operaciones de mantenimiento general

	Uso	
	Competición	No competición
1 - limpieza rascapolvo: CROSS y REGULARIDAD	Después de cada carrera	Después de cada uso
2 - Sustitución aceite: CROSS REGULARIDAD	Al cabo de 6 horas Al cabo de 30 horas	Al cabo de 20 horas Al cabo de 60 horas
3 - Sustitución de los anillos selladores: CROSS REGULARIDAD	Al cabo de 6 horas Al cabo de 30 horas	Al cabo de 20 horas Al cabo de 60 horas
4 - Alivio aire: CROSS y REGULARIDAD	Después de cada carrera	Mensualmente

N.B.: Cuando se corre con barro o arena es preciso efectuar estas operaciones con un intervalo más breve (-30%).

NOTA: Los números de referencia de este capítulo se refieren a los componentes del dibujo de despiece de la horquilla mostrado en la fig. I.31.

1 - Limpieza rascapolvo (FIG. 5)

NOTAS

Esta operación se puede efectuar con los vástagos montados en la motocicleta.

No se requieren herramientas especiales.

Conseguir grasa silicónica en spray.

PROCEDIMIENTO

Limpiar los tubos portantes antes de efectuar esta operación.

Con un destornillador pequeño quitar el rascapolvo (12) del portavástago (7), evitando rayar el tubo portante (5-6).

Bajar el rascapolvo a lo largo del tubo portante y con un chorro de aire comprimido limpiar el interior del rascapolvo y la sede en el portavástago.

Evitar terminantemente el uso de herramientas metálicas para efectuar las operaciones de limpieza. Hacer recorrer un breve trayecto a los vástagos y eliminar eventuales impurezas de los tubos portantes. Lubricar con grasa silicónica el rascapolvo y la superficie visible del anillo sellador.

Volver a colocar el rascapolvo en el portavástago.

2 - Sustitución del aceite

NOTA

No es posible efectuar esta operación con los vástagos montados en la motocicleta.

Herramientas necesarias: 2 llaves hexagonales de 19 mm, regla o calibre.

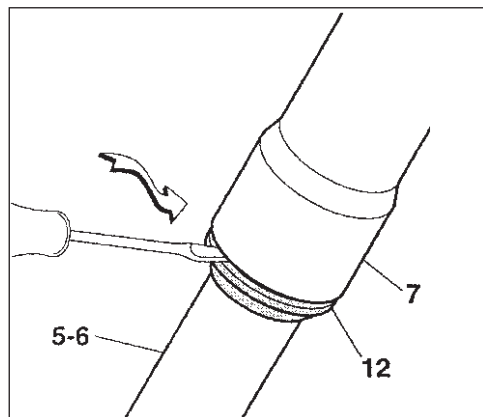
Par de apriete del tapón en la vara amortiguador: 10 Nm.

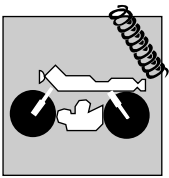
Par de apriete contratuerca en tapón: 30 Nm.

Par de apriete tapón en portavástago: 25 Nm.

Envase de 1,5 litros del aceite indicado.

FIG.5





VACIADO DEL ACEITE

FIG. 6

Antes de retirar los vástagos de la base y de la cabeza de dirección es preciso, con la llave de 19 mm, aflojar el tapón superior (48) de cada portavástago (7). Retirar los vástagos de la motocicleta. Desroscar completamente el tapón (48) y bajar despacio el portavástago (7) en el tubo portante (5-6).

FIG. 7

Comprimir el muelle (21) hasta conseguir acceder a la contratuerca (23). Utilizando la llave anterior mantener quieto el tapón (48) y desbloquear la contratuerca (23) utilizando para ello la otra llave de 19 mm. Desroscar completamente y quitar el tapón (48) por el extremo de la vara amortiguador.

FIG. 8

Extraer el casquete guíamuelle (20), el muelle (21) y el tubito de precarga (25). Extraer, por el extremo de la vara amortiguador (32), la varilla interna de transmisión (31).

FIG. 9

Vaciar el aceite contenido al interior del vástago. Para facilitar el vaciado del aceite contenido en el amortiguador interno, bombear varias veces con la vara. **ATENCIÓN:** orientar el extremo del vástago en dirección de un contenedor a fin de evitar que el chorro del aceite a presión, que saldrá por la vara, perjudique al operario o a quien se encuentre cerca de él. No tirar el aceite agotado al medio ambiente. Observando el aspecto, la densidad y la cantidad del aceite agotado es posible evaluar las condiciones de los elementos selladores y de guía. Si el aceite se presenta denso y oscuro y hay partículas sólidas, es necesario proceder a la sustitución de los bujes de guía. Si el aceite presenta una densidad normal pero la cantidad que ha salido del vástago es muy inferior a la prescrita, es necesario reemplazar los anillos selladores. **IMPORTANTE:** Es preciso evitar el uso, para la limpieza, de solventes inflamables o corrosivos que pueden perjudicar las empaquetaduras selladoras; a ser necesario, utilizar un solvente no inflamable o con un alto punto de inflamabilidad. Para vaciar completamente el solvente es preciso soplar con aire comprimido el interior del vástago.

FIG. 6

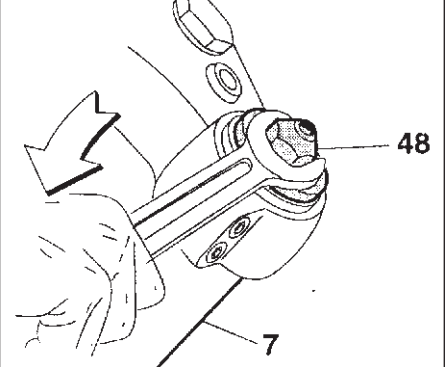


FIG. 7

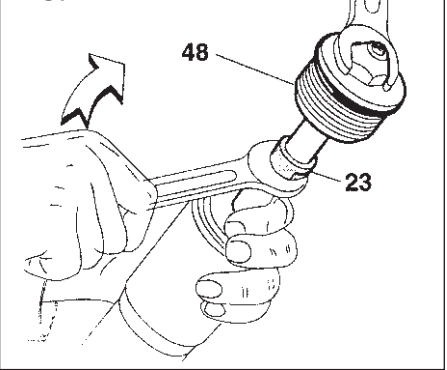


FIG. 8

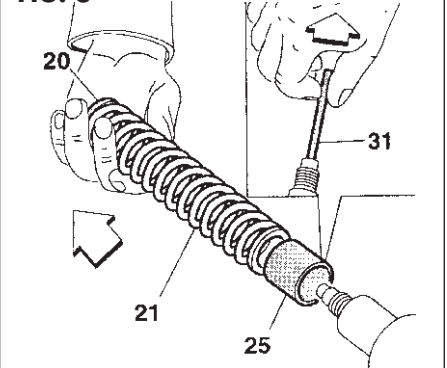
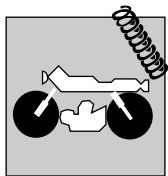


FIG. 9

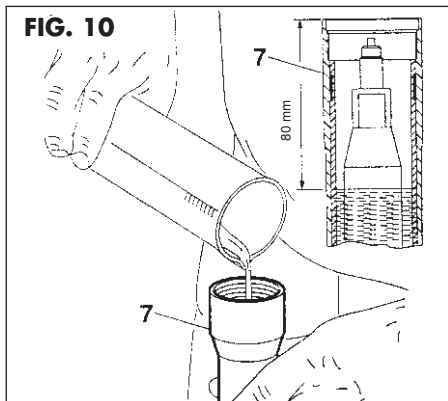




TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

http://husqy.forumsactifs.com

FIG. 10



CARGA DEL ACEITE

FIG. 10

Llevar a tope de carrera el portavástago (7) en el tubo portante (5-6).
Verter 2/3 de la cantidad de aceite prescrito en el tubo portante y llenar también el canal interior de la vara amortiguador.

Tapar la vara con un dedo y efectuar unos vaivenes levantando y seguidamente empujando la vara, a fin de llenar completamente el amortiguador interno.

Instalar la varilla interna de transmisión (31) y verter aceite en el tubo portante hasta alcanzar el nivel de 80 mm con respecto al tope del portavástago (7).

Dejar reposar unos minutos y seguidamente comprobar de nuevo el volumen de aire.

IMPORTANTE: un volumen de aire inferior o superior, o un tipo de aceite distinto del indicado, puede modificar el comportamiento de la horquilla durante todas las fases.

FIG. 11

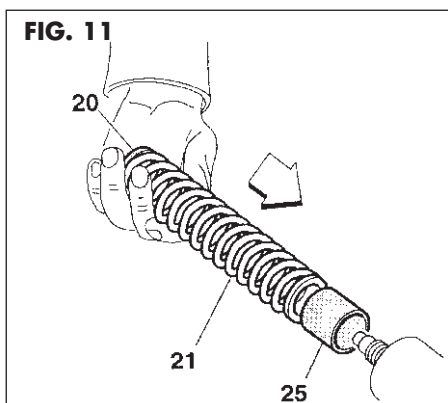


FIG. 11

Introducir en el vástago con arreglo al orden siguiente: el tubito de precarga (25), el muelle (21) y el casquete guíamuelle (20).

IMPORTANTE: los tubitos de precarga tienen que montarse siempre debajo del muelle.

FIG. 12

Enroscar a mano el tapón (48) en el extremo de la vara amortiguador.

Comprimir el muelle para tener acceso a la contratuerca (23).

Utilizar las mismas llaves que para el desmontaje para bloquear el tapón (48) en la vara amortiguador.

Seguidamente apretar la contratuerca (23) contra el tapón (48).

FIG. 12

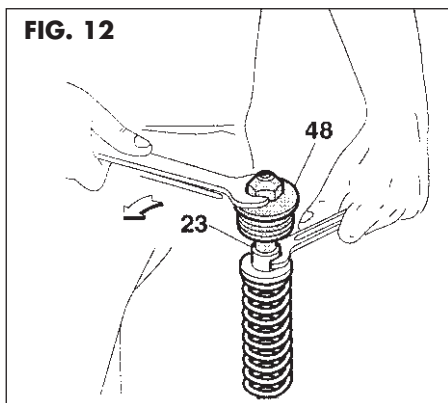


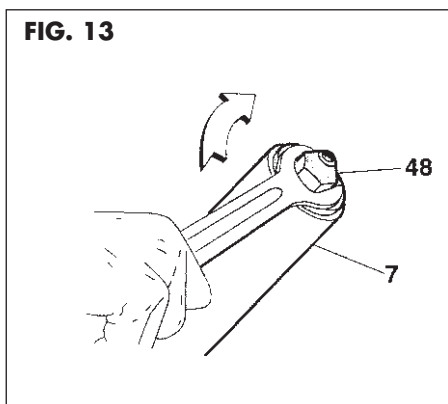
FIG. 13

Lubricar la empaquetadura OR (18) en el tapón (48).

Levantar el portavástago (7) y encajarlo en el tapón (48) teniendo cuidado en no estropear la empaquetadura OR (18),

Apretar el tapón (48) en el portavástago (7).

FIG. 13



3 - Sustitución de los anillos selladores

NOTAS

No es posible efectuar esta operación con los vástagos montados en la motocicleta.

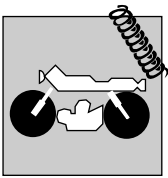
Herramientas necesarias: 2 llaves hexagonales de 19 mm, introduccion de anillo sellador Cód. R5080AC, regla o calibre.

Par de apriete del tapón en la vara amortiguador: 10 Nm.

Par de apriete contratuerca en tapón: 30 Nm.

Par de apriete tapón en portavástago: 25 Nm.

Nº 2 anillos selladores nuevos.



DESMONTAJE

Efectuar las operaciones indicadas en las figuras de 6 a 9, presentadas en el párrafo anterior.

FIG. 14

Con un pequeño destornillador retirar el raspapolvo (12) por la parte de arriba del portavástago (7).

FIG. 14

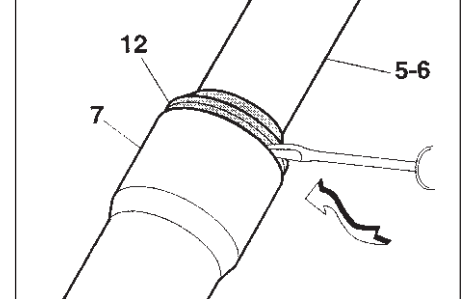


FIG. 15

Con el mismo destornillador extraer el anillo de retén (11) del anillo sellador (10) en el portavástago.

FIG. 15

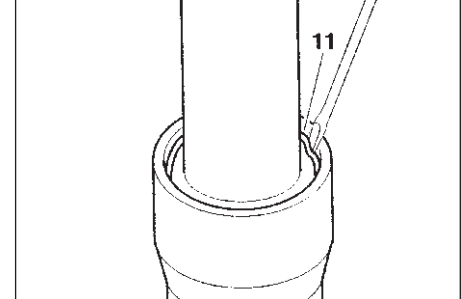


FIG. 16

Extraer el portavástago (7) del tubo portante (5-6). Para separar los dos elementos es preciso tirar fuerte de ellos. Con esta operación se quitan del portavástago el anillo sellador (10), el casquete (9) y el casquillo de guía (8).

FIG. 16

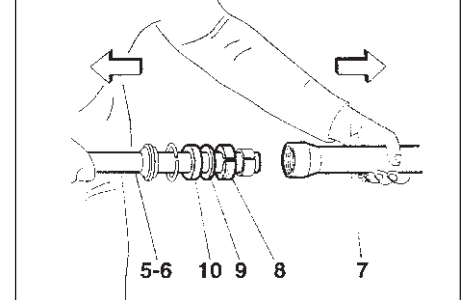


FIG. 17

Retirar el casquillo de guía (39) del tubo portante haciendo palanca con la punta de un destornillador plano, introducida en la ranura del casquillo. Seguidamente quitar del tubo portante el casquillo de guía (8), el casquete (9), el anillo sellador (10), el anillo de retén (11) y el raspapolvo (12).

IMPORTANTE: nunca hay que volver a montar los anillos selladores removidos. Antes de volver a montar el conjunto, es preciso comprobar las condiciones de los casquillos de guía: si están rayados o rasgados es preciso reemplazarlos. Examinar el revestimiento en teflón: tiene que cubrir por lo menos 3/4 de la superficie total. De lo contrario es preciso sustituirlo.

MONTAJE

FIG. 18

Aplicar, en el extremo del tubo portante (5-6), cinta adhesiva para evitar que se estropeen las empaquetaduras selladoras.

Con el siguiente orden introducir en el tubo portante: el raspapolvo (12), el anillo de retén (11), el anillo sellador (10), el casquete (9) y el casquillo de guía (8).

Quitar la cinta adhesiva del extremo del tubo portante, eliminando eventuales rastros de adhesivo.

FIG. 17

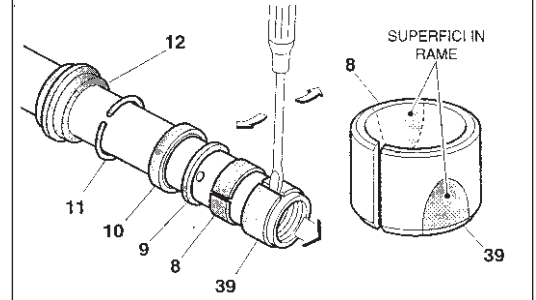


FIG. 19

Introducir la punta plana del destornillador en la ranura del casquillo de guía (39) para encajarlo en el tubo portante: acompañar a mano el casquillo hasta colocarlo en la sede prevista en el tubo.

FIG. 20

Introducir despacio el tubo portante (5-6), provisto de casquillo, en el portavástago (7). Acompañar el casquillo de guía (8), el casquete (9) y el anillo sellador (10) hasta el contacto con el porta vástago.

FIG. 18

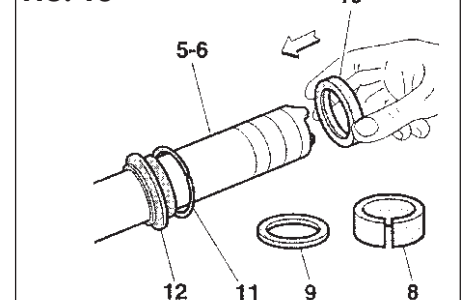


FIG. 21

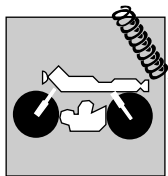
Montar, en el tubo portante (5-6), la herramienta introductora Cód. R5080AC y con ella empujar hasta que entren en su sede el casquillo de guía (8), el casquete (9) y el anillo sellador (10).

FIG. 22

Instalar el anillo de retén (11) comprobando que quede perfectamente introducido en la garganta del portavástago y teniendo mucho cuidado en no rayar el tubo portante.

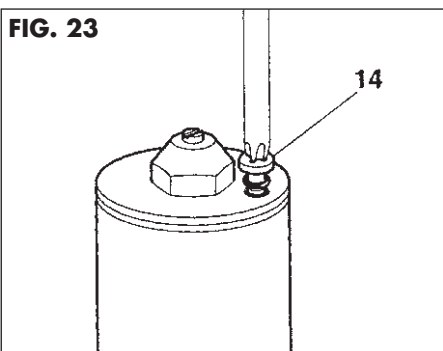
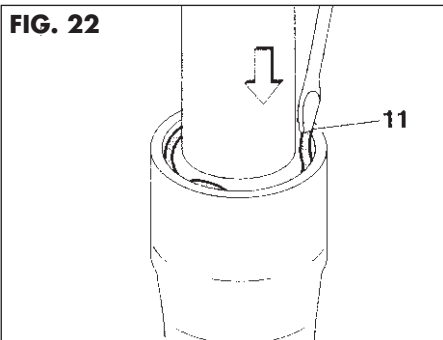
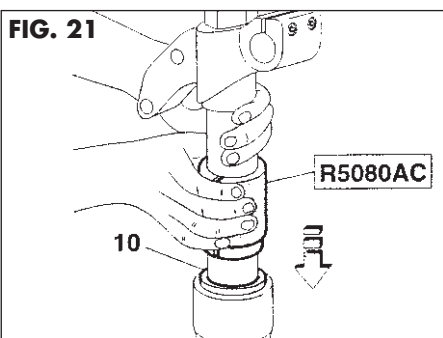
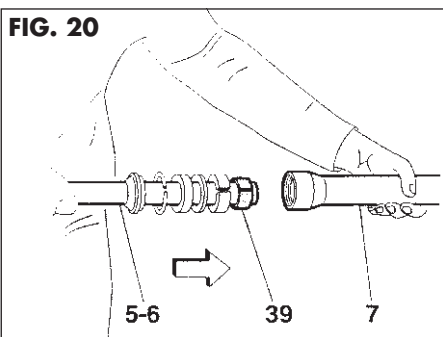
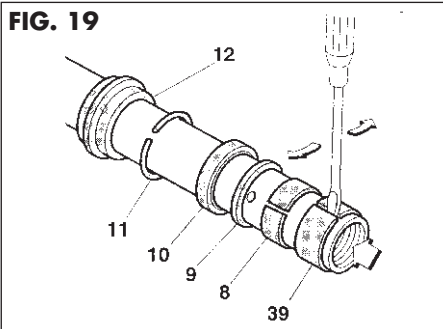
Montar de nuevo el raspapolvo (12).

Proceder a la carga del aceite y al montaje de los elementos retirados tal y como descrito en el párrafo anterior en las figuras de la 10 a la 13.



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

mes/husqy.forumsactifs.com



4 - Alivio del aire (FIG. 23)

NOTAS

Esta operación tiene que ser efectuada con los vástagos completamente extendidos (rueda delantera levantada del suelo), montados en la motocicleta.

PROCEDIMIENTO

Mensualmente, o después de cada carrera, es necesario desenroscar el tornillo de alivio (14) situado en la cumbre de cada portavástago, a fin de descargar la presión que puede generarse al interior de los vástagos. Esta presión es generada por el aire que puede entrar en los vástagos durante el uso y que, por la forma especial de los anillos selladores, no logra salir ocasionando el funcionamiento anómalo de la horquilla.

Al final de la operación es preciso apretar de nuevo los tornillos de alivio (14).

INSTALACIÓN

ATENCIÓN: La instalación de la horquilla en el bastidor tiene que ser efectuada siguiendo las especificaciones del fabricante de la motocicleta en cuanto a los órganos de dirección, de frenado y a la sujeción de la rueda. Un montaje no correcto puede perjudicar la seguridad y la incolumidad del piloto.

- Instalar los portavástagos en la base y en la cabeza de dirección, colocándolos a la misma altura.

- Apretar los tornillos sujetadores de los portavástagos en la base y en la cabeza de dirección, con un par de apriete de 25 Nm, según el procedimiento 1-2-1 ilustrado anteriormente.

- Apretar los tornillos sujetadores del perno de la rueda en los portarueda, con un par de apriete de 10 Nm, según el procedimiento 1-2-1.

DESCOMPOSICIÓN

NOTAS

Los números de referencia de este capítulo se refieren a los componentes del dibujo de despiece de la horquilla mostrado en la pág.

Este capítulo ilustra las operaciones de descomposición de los vástagos ya retirados de la base y de la cabeza de dirección.

Antes de proceder a la descomposición de los elementos es preciso efectuar una esmerada limpieza de los vástagos a fin de impedir que partículas de suciedad puedan estropear las superficies de deslizamiento o de sellado.

Herramientas necesarias:

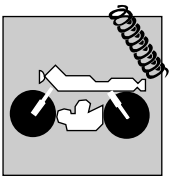
- llaves hexagonales de 12-18 y 19 mm;
- llave Allen de 21 mm;
- herramienta para bloquear el estuche amortiguador Cód. R5081AA.

Par de apriete de la tuerca en la vara y en el tornillo de fondo: 10 Nm.

1 - Desmontaje y descomposición del portavástago

Para retirar el tapón superior (48) y el muelle (21) del vástago, es preciso efectuar las operaciones indicadas en el párrafo "2 - Sustitución del aceite" en el capítulo "MANTENIMIENTO", desde la FIG. 6 a la FIG. 9.

Para separar el portavástago (7) del tubo portante (5-6) y para retirar el grupo sellador del portavástago y los casquillos de guía, es preciso efectuar las operaciones indicadas en el párrafo "3 - Sustitución de los anillos selladores" del capítulo "MANTENIMIENTO", desde la FIG. 14 a la FIG. 17.



2 - descomposición del tubo portante FIG. 24

Bloquear el portarueda del tubo portante (5-6) en una mordaza provista de teleras protectoras. Introducir la herramienta Cód. R5081AA en la vara amortiguador para bloquear el giro del estuche (30). Girar la herramienta para introducir los dos insertos en el extremo hexagonal del estuche y pararla introduciendo un perno en los dos agujeros opuestos. Con la llave Allen de 21 mm, desenroscar el tornillo de fondo (47). Retirar el grupo válvula de fondo (41) con su respectiva empaquetadura OR (44).

FIG. 25

Extraer despacio el grupo amortiguador (22) del tubo portante (5-6). Desenroscar y retirar la contratuerca (23) y extraer de la vara amortiguador el guámuelle (24).

FIG. 26

Para poder actuar sobre el bombeador desde el amortiguador, es necesario remover los componentes del tapón de final de carrera: mantener bloqueado el casquillo superior (26) por medio de la llave hexagonal de 18 mm y enroscar el casquillo inferior (29) utilizando la llave de 17 mm. Extraer de la vara amortiguador el casquillo superior (26) y el casquillo flotador (28) del tapón de final de carrera.

FIG. 27

Con un destornillador pequeño descalzar el anillo de retén (27) de la vara amortiguador (32). Retirar de la vara, evitando que se raye, el anillo de retén (27) y el casquillo inferior (29).

FIG. 28

Empujar la vara (32) dentro del estuche (30) para poder extraer por abajo el bombeador completo.

3 - Modificación del ajuste de extensión FIG. 29

Bloquear en la mordaza la parte fresada (llave 17) de la vara amortiguador (32) evitando aprietes excesivos. Desenroscar con la llave de 12 mm la tuerca (38) de sujeción del bombeador que determina la amortiguación en la fase de EXTENSIÓN. Extraer todos los componentes del bombeador dejándolos de lado en el orden de desmontaje. Comprobar el estado de desgaste del aro (35) del émbolo (36): si está estropeado es preciso reemplazarlo. Para cambiar el ajuste original se puede modificar el paquete de láminas (37). Volver a montar todos los componentes en orden inverso al de desmontaje. Tener mucho cuidado en la orientación del émbolo (36): el lado con los ojales tiene que estar opuesto al paquete de láminas (37). Una orientación errada compromete el funcionamiento de la horquilla. Bloquear la tuerca (38) con el par de apriete indicado.

4 - Modificación del ajuste de compresión FIG. 30

Bloquear en la morsa la parte hexagonal del tornillo de fondo (47) evitando aprietes excesivos. Con la llave de 12 mm desenroscar la tuerca (42) sujetadora del grupo de amortiguación en la fase de COMPRESIÓN. Extraer todos los componentes dejándolos de lado en el orden de desmontaje. Para cambiar el ajuste original se puede modificar el paquete de láminas (46). Dentro del tornillo (47) hay montado un tapón de protección y el registro de la compresión. Evitar el desmontaje de este componente: en caso de funcionamiento anómalo del registro es preciso reemplazar la válvula de fondo (41) completa. Volver a montar los componentes en el orden inverso al de desmontaje. Tener mucho cuidado en la orientación del émbolo (45): el lado con los ojales tiene que estar opuesto al paquete de láminas (46). Una orientación errada compromete el funcionamiento de la horquilla. Bloquear la tuerca (42) con el par de apriete indicado.

5 - Descomposición del tapón portavástago (FIG. 31)

Dentro del tapón (48) del portavástago (7) está montado el tornillo de registro

FIG. 24

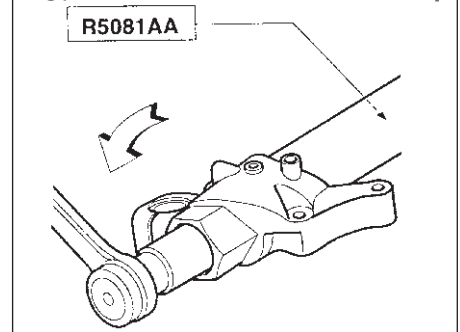


FIG. 25

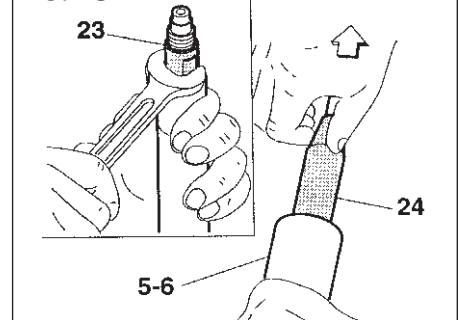


FIG. 26

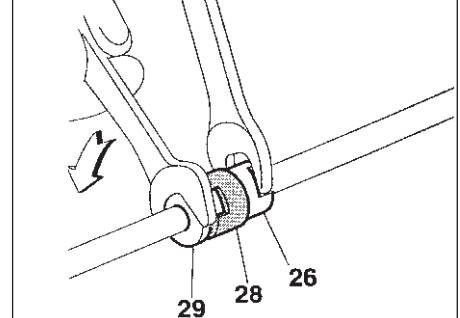


FIG. 27

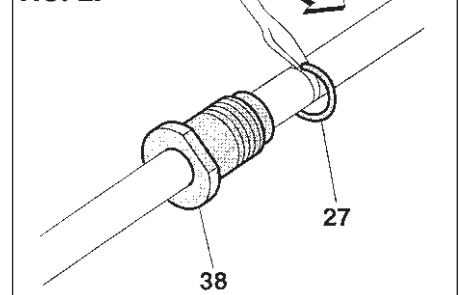
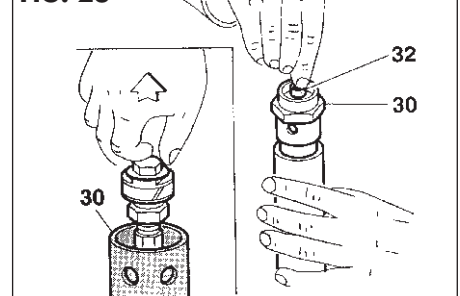
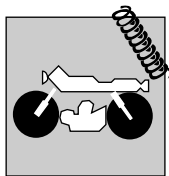


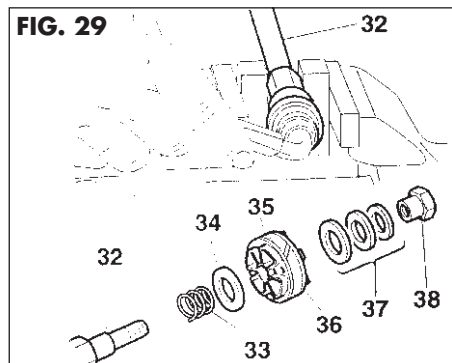
FIG. 28





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

http://husqy.forumsactifs.com



(19) de la fase de EXTENSIÓN. Para retirarlo del tapón es preciso desenroscar el perno (17) y extraer el muelle (16) y la esfera (15). Con un destornillador pequeño girar en sentido horario el tornillo de registro (19) hasta hacerlo salir del tapón. Antes de volver a montar es preciso engrasar el anillo OR en el tornillo (19) y la esfera (15). Aplicar un frenarosca débil en el perno (17). Introducir el tornillo de registro (19) en la sede del tapón (48); mantenerlo empujado y al mismo tiempo girarlo en sentido antihorario, hasta el tope, por encima del tapón. Introducir la esfera (15) y el muelle (16) y enroscar el perno en el tapón hasta oír el "click".

RECOMPOSICIÓN

NOTAS

Antes de volver a montar es preciso lavar esmeradamente y secar con aire comprimido todos los componentes.

Herramientas necesarias:

- llave hexagonal de 12-18 y 19 mm;
- llave Allen de 21 mm;
- herramienta bloqueadora del estuche amortiguador Cód. R5081AA;
- introductor del anillo aislador Cód. R5080AC.

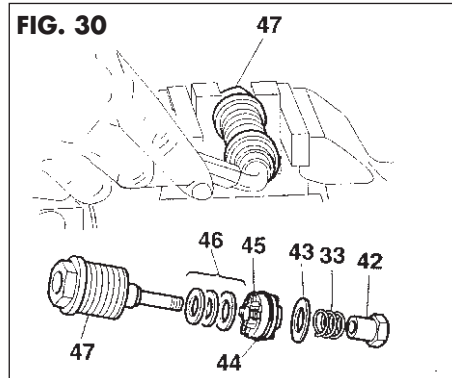
Par de apriete del tapón final de carrera: 30 Nm.

Par de apriete tornillo de fondo: 50 Nm.

Par de apriete tapón en vara amortiguador: 10 Nm.

Par de apriete contratuerca en tapón: 30 Nm.

Par de apriete tapón en portavástago: 25 Nm.



1 - Recomposición grupo amortiguador

FIG. 32

Introducir la vara con bombeador en el estuche (30). Para facilitar la introducción es preciso comprimir el aro (35) del émbolo (36) con los dedos y encajarlo en el estuche. Extraer la vara (32) por la parte superior del estuche (30).

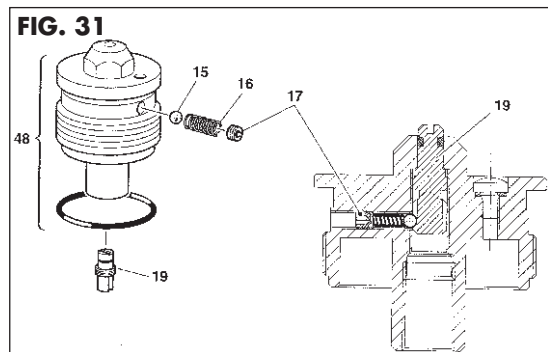


FIG. 33

Introducir en la vara (32) el casquillo inferior (29) del tapón de final de carrera, por el lado con toma de llave, y llevarlo abajo hasta superar la garganta de la vara. Instalar el anillo de retén (27) en la garganta de la vara (32).

FIG. 34

Llevar e casquillo inferior (29) en contacto con el anillo de retén (27) y seguidamente introducir en la vara el casquillo flotador (28) por el lado con las ranuras para el pasaje del aceite. Introducir el casquillo superior (26) y enroscarlo en el inferior. Bloquear el casquillo superior con la llave de 18 mm y apretar el casquillo inferior con el par de apriete indicado.

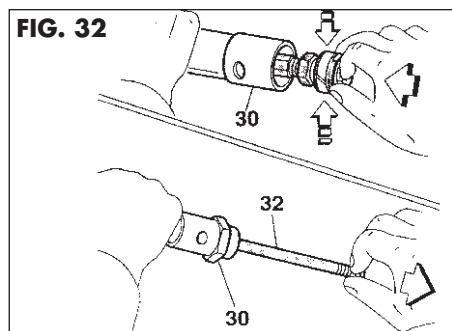
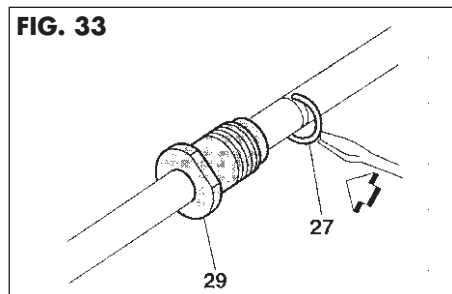


FIG. 35

Introducir en la vara (32) el guíamuelle (24) con la parte de diámetro menor. **IMPORTANTE:** un montaje errado del guíamuelle perjudica el funcionamiento de la horquilla en las condiciones de final de carrera en compresión. Enroscar a mano, hasta el tope, la contratuerca (23) en la vara amortiguador.

2 - Montaje de la válvula de fondo y del grupo amortiguador (FIG. 36)

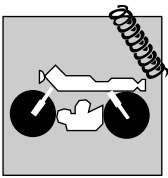
Engrasar las empaquetaduras OR (44) en el émbolo (45) y en el tornillo de fondo (47). Empujar el grupo amortiguador, ensamblado con anterioridad, hasta el tope dentro del tubo portante y encajar a mano la válvula de fondo (41). Introducir en la vara la herramienta Cód. R5081AA para bloquear el estuche amortiguador (30) y seguidamente apretar el tornillo de fondo (47) con el par de apriete indicado.



3 - Montaje del portavástago en el tubo portante

Para el montaje del grupo sellador en el portavástago y para montar el portavástago en el tubo portante, atenerse a las indicaciones presentadas en el párrafo "3 - Sustitución de los anillos selladores" del capítulo "MANTENIMIENTO" desde la FIG. 18 a la FIG. 22.

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



AJUSTE

Ajuste STANDARD en compresión: desde la posición de todo cerrado, desenroscar 23 "click".

Ajuste STANDARD en extensión: desde la posición de todo cerrado, desenroscar 10 "click".

FIG. 37

El ajuste del freno en COMPRESIÓN es posible maniobrando, con un destornillador plano, el registro de tornillo (A), situado en el fondo de cada vástago. Para acceder al registro es preciso quitar el tapón protector (B). Para modificar la posición del registro es preciso partir SIEMPRE de la posición de todo cerrado. Esta posición se consigue girando el registro hasta el tope en sentido horario. Seguidamente desenroscar el registro en sentido antihorario hasta alcanzar la posición deseada.

Cada posición de registro queda indicada por un "click".

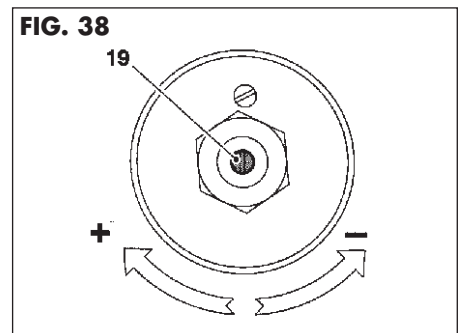
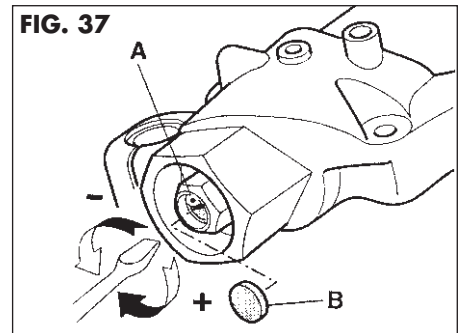
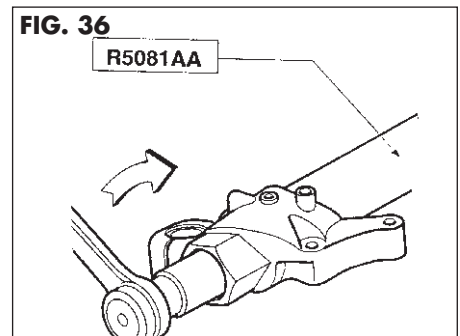
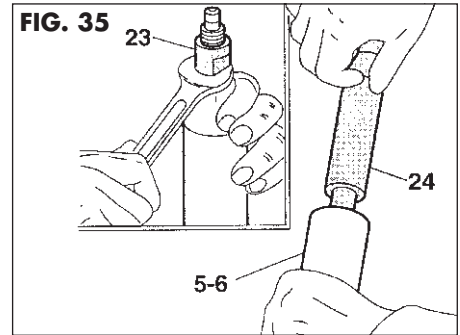
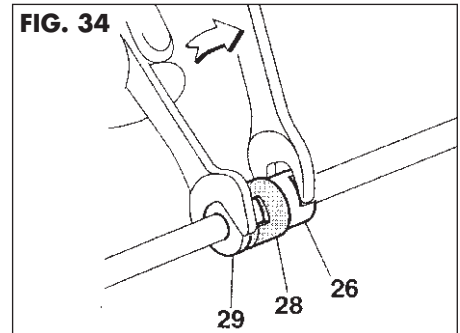
IMPORTANTE: no forzar el registro más allá de las posiciones máximas de apertura y cierre.

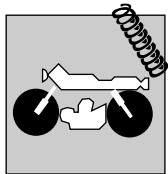
FIG. 38

El ajuste del freno en EXTENSIÓN es posible maniobrando, con un pequeño destornillador plano, el tornillo de registro (19) situado encima de cada vástago. Para modificar la posición del registro es preciso partir SIEMPRE de la posición de todo cerrado. Esta posición se consigue girando el tornillo de registro hasta el tope en sentido horario. Seguidamente desenroscar el registro en sentido antihorario hasta alcanzar la posición deseada.

Cada posición de registro queda indicada por un "click".

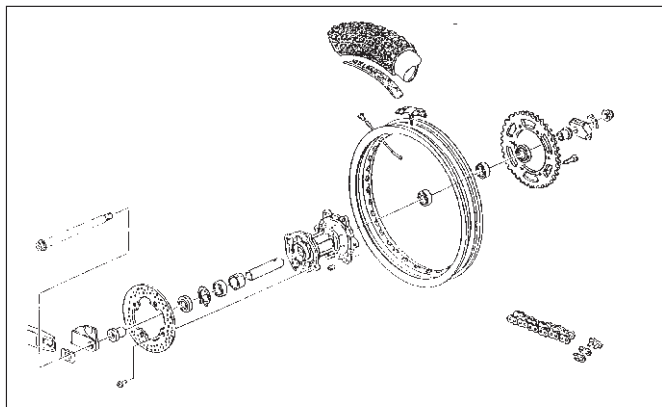
IMPORTANTE: no forzar el registro más allá de las posiciones máximas de apertura y cierre.





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

http://husqy.forumsactifs.com



Ruota posteriore

Mozzo e cerchio in lega leggera con raggi in acciaio ad alta resistenza.

- Cerchio marcaTAKASAGO (TE) BEHR (SMR)
- DimensioniEXCEL 2,15"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)
- Pneumatico marca PIRELLI o DUNLOP (SMR);
 MICHELIN e PIRELLI (TE);
- TipoENDURO Comp. 3 oppure MT 83 SCORPION (TE);
 MT R01 Dragon o D207 TL (66W) (SMR)
- Dimensioni140/80x18" (TE); 150/60-17" (SMR)
- Pressione pneumatico.....0,8 ÷ 0,9 Kg/cm² (TE);
 1,6 Kg/cm² (solo pilota)(*)
 2,0 Kg/cm² (solo pilota)(●)
 2,2 Kg/cm² (pilota e passeggero)(SMR)(●)

Rear wheel

Hub and rim in light alloy with high tensile steel spokes.

- Rim makeTAKASAGO (TE) BEHR (SMR)
- SizeEXCEL 2,15"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)
- Type makePIRELLI or DUNLOP (SMR);
 MICHELIN and PIRELLI (TE);
- Type.....ENDURO Comp. 3 or MT 83 SCORPION (TE); NHS (62);
 MT R01 Dragon or D207 TL (66W) (SMR)
- Size140/80x18" (TE); 150/60-17" (SMR)
- Pressure0,8 ÷ 0,9 Kg/cm² (TE);
 22.7 psi (rider only)(*)
 28.4 psi (rider only)(●)
 31.3 psi (rider and passenger)(SMR)(●)

(*) In caso di impiego agonistico
 (●) Uso stradale

(*) in case of racing use
 (●) Road use

(*) en case d'un emploi pour activités sportive.
 (●) Usage routie

(*) bei wettennen ist die anzuwendende.
 (●) für Straßen Gebrauch

(*) en caso de uso en carreras.
 (●) Para uso vial

Roue arrière

Moyeu et jante en alliage léger, avec rayons en acier à résistance élevée.

- Jante marqueTAKASAGO (TE) BEHR (SMR)
- DimensionsEXCEL 2,15"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)
- Pneu marquePIRELLI ou DUNLOP (SMR);
 MICHELIN et PIRELLI (TE);
- TypeENDURO Comp. 3 ou MT 83 SCORPION (TE);
 MT R01 Dragon ou D207 TL (66W) (SMR)
- Dimensions140/80x18" (TE); 150/60-17" (SMR)
- Pression pneu0,8 ÷ 0,9 Kg/cm² (TE);
 1,6 Kg/cm² (seul conducteur)(*)
 2,0 Kg/cm² (seul conducteur)(●)
 2,2 Kg/cm² (conducteur et passager)(SMR)(●)

Hinterrad

Nabe und Felge aus Leichtmetall mit Speichen aus hochwertigem Stahl.

- Felge MarkeTAKASAGO (TE) BEHR (SMR)
- AbmessungenEXCEL 2,15"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)
- ReifenmarkePIRELLI oder DUNLOP (SMR);
 MICHELIN und PIRELLI (TE);
- TypENDURO Comp. 3 oder MT 83 SCORPION (TE);
 MT R01 Dragon oder D207 TL (66W) (SMR)
- Abmessungen140/80x18" (TE); 150/60-17" (SMR)
- Reifendruck.....0,8 ÷ 0,9 Kg/cm² (TE);
 1,6 Kg/cm² (nur Fahrer)(*)
 2,0 Kg/cm² (nur Fahrer)(●)
 2,2 Kg/cm² (Fahrer und passagier)(SMR)(●)

Rueda trasera

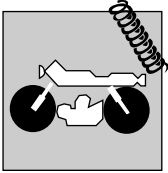
Cubo y llanta de aleación ligera con radios de acero de alta resistencia.

- Llanta marcaTAKASAGO (TE) BEHR (SMR)
- DimensionesEXCEL 2,15"x18" (TE); 4,25"x17" (SMR)
- Neumático marcaPIRELLI o bien DUNLOP (SMR);
 MICHELIN y PIRELLI (TE);
- Tipo.....ENDURO Comp. 3 o bien MT 83 SCORPION (TE);
 MT R01 Dragon o bien D207 TL (66W) (SMR)
- Dimensiones140/80x18" (TE); 150/60-17" (SMR)
- Presión neumático0,8 ÷ 0,9 Kg/cm² (TE);
 1,6 Kg/cm² (sólo con el piloto)(*)
 2,0 Kg/cm² (sólo con el piloto)(●)
 2,2 Kg/cm² (con el piloto y el pasajero)(SMR)(●)



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

<http://husqy.forumsactifs.com>



Smontaggio ruota posteriore

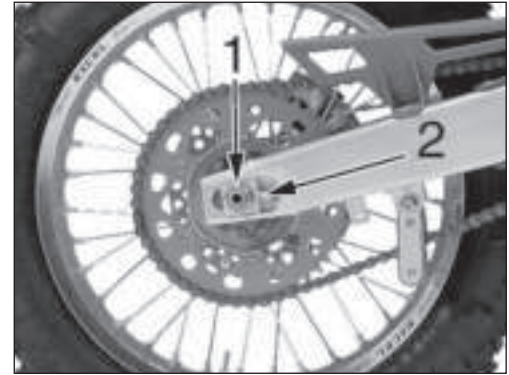
Svitare il dado (1) del perno ruota e sfilare quest'ultimo; non è necessario allentare i tendicatena (2), in questo modo il valore di tensione della catena risulterà inalterato dopo il rimontaggio. Sfilare la ruota completa facendo attenzione ai distanziali posti ai lati del mozzo. Per il rimontaggio 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

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 arrière

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 remontage. Extraire la roue complète, en prêtant attention aux entretoises positionnées aux cotés du moyeu.

Pour le remontage, effectuer les mêmes opérations, mais en sens inverse, en introduisant le disque dans l'étrier.

Avis

Lorsque la roue est démontée, ne pas baisser la pédale 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 la pédale du frein jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact de disque.

Abnehmen des Hinterrads

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 Bremssattelkleinbolben zu vermeiden.

Legen Sie das Hinterrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab.

Pedal soweit pumpen, bis die Beläge die Bremsscheibe

Remoción rueda trasera

Destornille la tuerca (1) del perno rueda y extraiga éste. No es necesario aflojar el tensor de cadena (2); de esta manera, el valor de tensión de la cadena resultará inalterado después de volver a montarlo. Extraiga la rueda tra sera completa teniendo cuidado con los separadores colocados a los lados del cubo rueda.

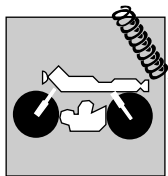
Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso introduciendo el disco en la pinza

Note

Cuando la rueda está desmontada, no tire el pedal del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza.

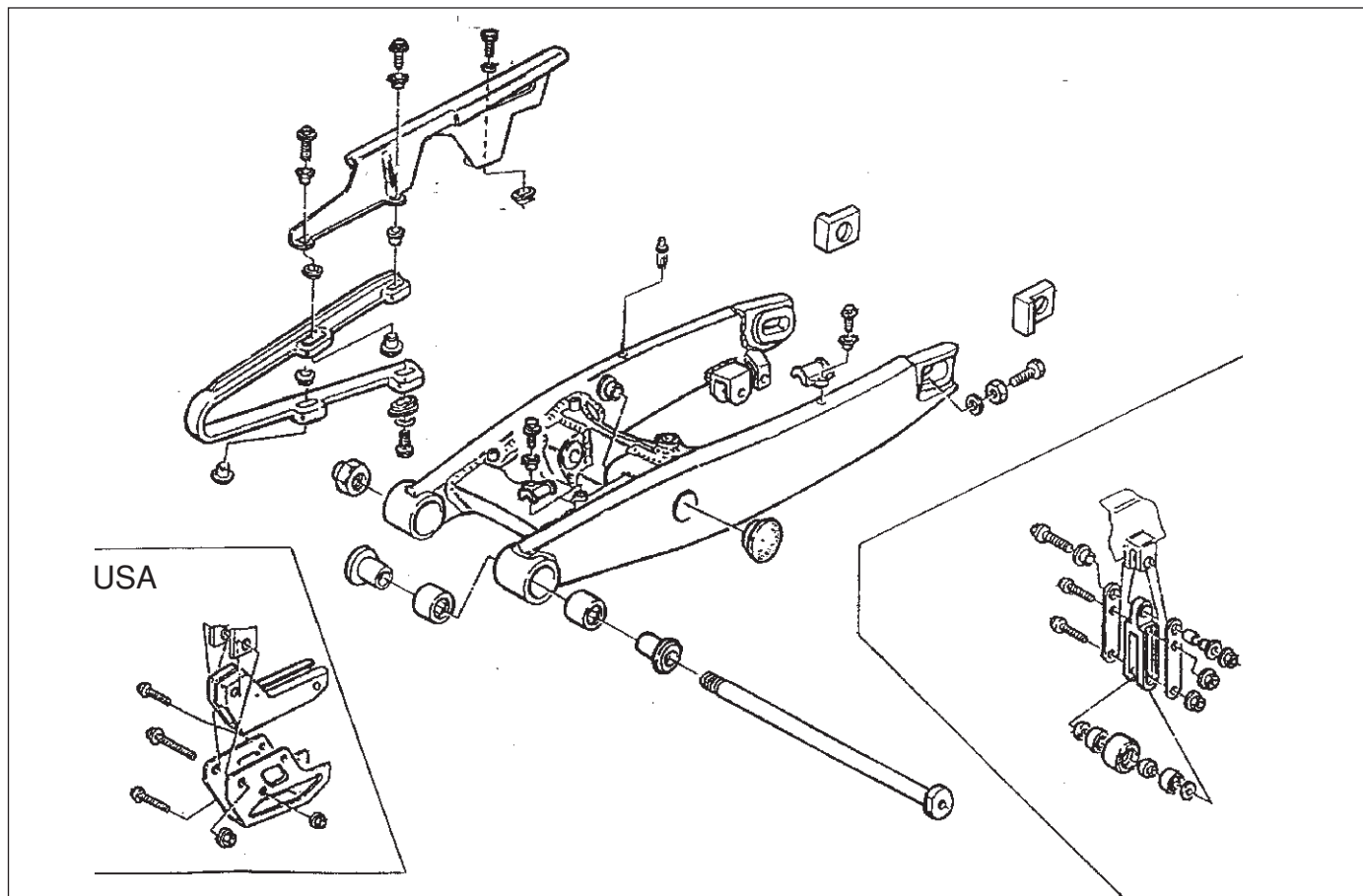
Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco hacia arriba.

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 RÄEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

mes@husqy.forumsactifs.com



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, o 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

La type de suspension arrière de ce motocycle 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 condisions 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.

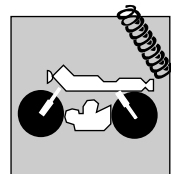
Hinterradfederung

Der Hinterradfederungstyp dieses Motorrads wird SOFT-DAMP genannt. Es besteht aus einem Stössdämpfer, einem Gelenksatz und einer Schwunggabel. Die Vorspannung de Stössdämpferfeders 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.

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



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 fleeing 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

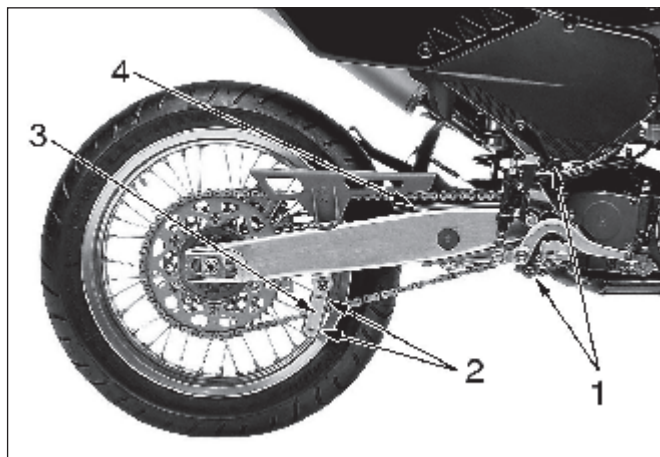
Den Verschleiß der obengenannten Teile überprüfen und falls erforderlich, austauschen.

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 | 1- Chain tension roller |
| 2- Rullo guidacatena | 2- Chain driving roller |
| 3- Guidacatena | 3- Chain guide |
| 4- Pattino catena | 4- Chain slider |

- | | |
|---------------------------------|-------------------------|
| 1- Rouleau tendeur de chaîne | 1- Kettenspannungsrolle |
| 2- Rouleau de guidage de chaîne | 2- Kettenführungsrolle |
| 3- Guidage de chaîne | 3- Kettenführung |
| 4- Patin de chaîne | 4- Kettenschuh |

- | |
|-----------------------------|
| 1- Rodillo tensor de cadena |
| 2- Rodillo guíacadena |
| 3- Guíacadena |
| 4- Patín cadena |

Stacco ammortizzatore posteriore

Rimuovere la sella, i pannelli laterali ed il silenziatore di scarico come descritto al capitolo "E" Operazioni generali (pagg. E3, E5, E6). Rimuovere i fissaggi (1, 2) e l'ammortizzatore.

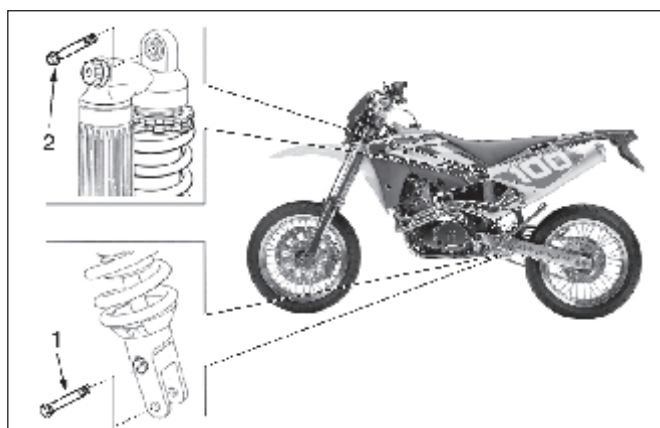
Removal of rear shock absorber

Remove the saddle, the side panels and the exhaust muffler, as described in chapter "E" Main works (pages E3-E5-E6). Remove fasteners (1, 2) and shock absorber.

Démontage amortisseur arrière

Oter la selle, les panneaux latéraux et le silencieux d'après la description au chapitre "E" Opérations Générales (pages E3-E5-E6).

Enlever les fixations (1 et 2) et l'amortisseur.

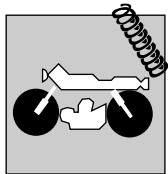


Ausbau des hinteren Stosdämpfers

Den Sattel, die Seitenpaneele und den Schalldämpfer, wie im Kapitel "Allgemeine Vorgänge (Seiten E3, E5, E6) beschrieben, abnehmen. Befestigungen (1, 2) und Stoßdämpfer entfernen.

Para sacar el amortiguador trasero

Retirar el sillín, los paneles laterales y el silenciador de escape tal y como descrito en el capítulo "E" Operaciones Generales (pág. E3, E5, E6). Remueva las fijaciones (1, 2) y el amortiguador.



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

mes/husqy.forumsactifs.com



REVISIONE MOLLA

Prima di procedere allo smontaggio misurare la molla in sede.
Smontaggio molla: nel bloccare l'ammortizzatore nella morsa non deformarlo. Allentare la controgghiera e la ghiera, lo scodellino di appoggio della molla e la molla.

OVERHAULING THE SPRING

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.

REVISION DU RESSORT

Avant le démontage, mesurer le ressort 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.



FEDERÜBERHOLUNG

Vor Demontage die Feder in ihrem Sitz messen.
Federdemontage: den Stoßdämpfer bei der Arbeit nicht verformen. Gegennutmutter, Nutmutter, Federteller und Feder lösen.

REVISION DEL MUELLE

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.



Misurare la lunghezza libera della molla.
LIMITE DI SERVIZIO: TE 255 mm; SMR 245 mm
Sostituire la molla se la lunghezza risulta inferiore al limite di servizio.

Measure the free length of the spring.
USEFUL LIMIT: TE 10.04 in.; SMR 9.64 in.
When the spring length is lower than the useful limit, replace the spring.

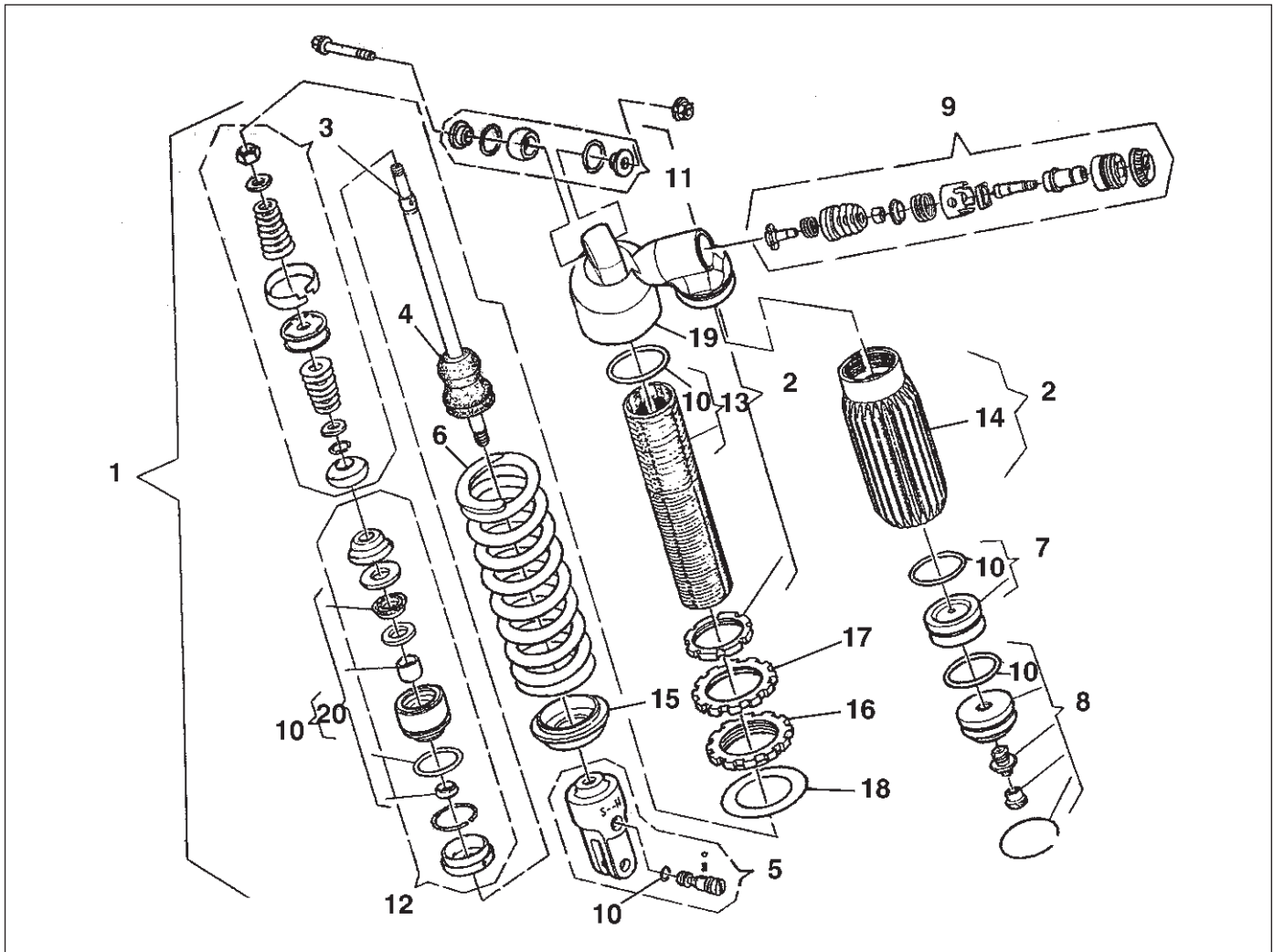
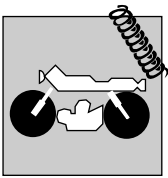
Mesurer la longueur libre du ressort.
Limite de service: TE 255 mm; SMR 245 mm
Remplacer le ressort lorsque la longueur est inférieure à la limite de service.

Die freie Länge der Feder messen.
BETRIEBSGRENZE: TE 255 mm; SMR 245 mm
Falls die Länge die Betriebsgrenze unterschreitet, Feder ersetzen.

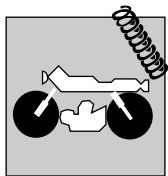
Medir la longitud libre del muelle
LIMITE DE SERVICIO: TE 255 mm; SMR 245 mm
Sustituir el muelle si la longitud resulta inferior al límite se servicio.

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
 FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
 CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
 RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER
 BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

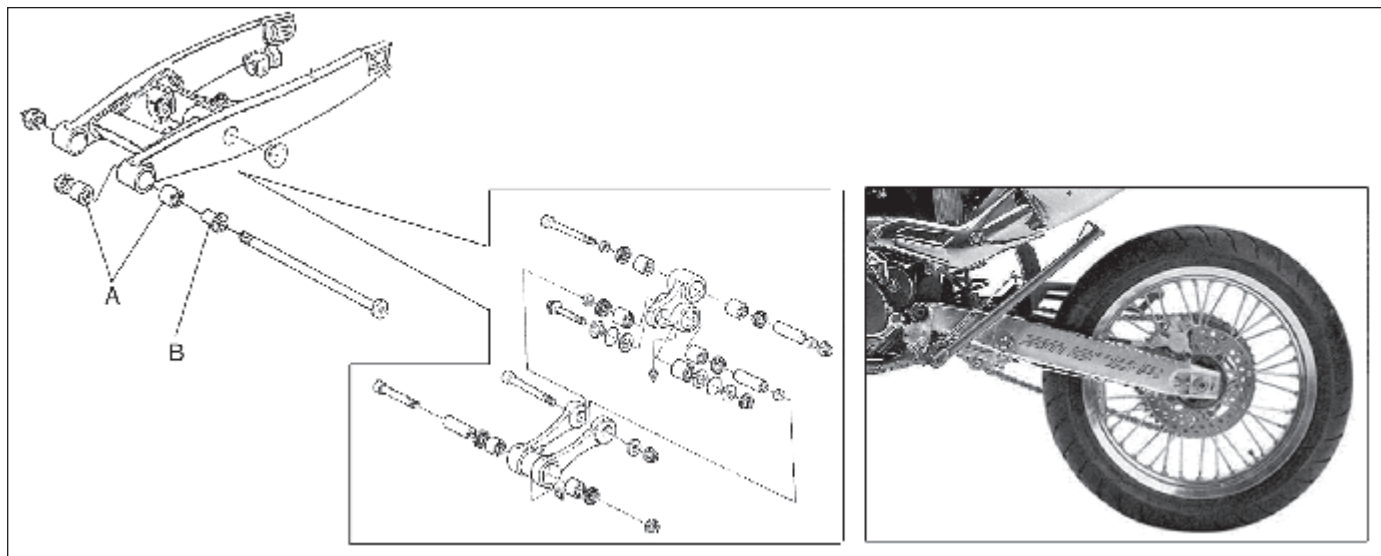


- | | | | | |
|----------------------------------|---------------------|-----------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|
| 2. Gruppo corpo | 2. Damper case assy | 2. Groupe corps amortisseur | 2. Stossdämpferkörper Kpl. | 2. Corpo amortiguador compl. |
| 3. Gruppo stelo | 3. Rod assy | 3. Groupe tige | 3. Pumpenstückgruppe | 3. Grupo espiga |
| 4. Tampone | 4. Pad | 4. Tampon | 4. Stopfen | 4. Tampon |
| 5. Gruppo forcella | 5. Fork assy | 5. Groupe fourche | 5. Gabelgruppe Kpl. | 5. Grupo horquilla |
| 6. Molla | 6. Spring | 6. Ressort | 6. Feder | 6. Resorte |
| 7. Diaframma | 7. Diaphragm | 7. Diaphragme | 7. Biegeplatte | 7. Diaframa |
| 8. Gruppo serbatoio | 8. Tank assy | 8. Groupe reservoir | 8. Tankgruppe Kpl. | 8. Grupo deposito simpl. |
| 9. Gruppo regolazione | 9. Adjuster set | 9. Groupe réglage | 9. Reglergruppe Kpl. | 9. Grupo regulacion |
| 10. Gruppo guarnizioni | 10. Gasket set | 10. Groupe garnitures | 10. Dichtungssatz | 10. Grupo juntas |
| 11. Gruppo snodo | 11. Ball joint assy | 11. Groupe joint a rotule | 11. Kugelgenkgruppe Kpl. | 11. Grupo articulacion esferica |
| 12. Gruppo guida stelo | 12. Guide rod assy | 12. Groupe guide tige | 12. Pumpenstückführungsgruppe | 12. Grupo guja espiga |
| 13. Corpo ammortizzatore | 13. Damper case | 13. Corp amortisseur | 13. Stossdämpferkörper | 13. Corpo amortiguador |
| 14. Serbatoio | 14. Tank | 14. Reservoir | 14. Tank | 14. Deposito |
| 15. Fondello | 15. Bottom | 15. Fond | 15. Bodenscheibe | 15. Casquillo |
| 16. Ghiera | 16. Ring nut | 16. Embout | 16. Nutmutter | 16. Virola |
| 17. Ghiera | 17. Ring nut | 17. Embout | 17. Nutmutter | 17. Virola |
| 18. Rosetta per molla | 18. Washer | 18. Rondelle | 18. Scheibe | 18. Arandela |
| 19. Supporto serbatoio | 19. Tank support | 19. Support reservoir | 19. Gastankhalterung | 19. Soporte deposito |
| 20. Gruppo guarnizioni per stelo | 20. Rod gasket set | 20. Jeu joints pour tige | 20. Dichtungssatz für Pumpenstück | 20. Serie juntas por espiga |



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

http://husqy.forumsactifs.com



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 fulcraggio del bilanciere al forcellone e sfilare detta vite dal lato destro;
- svitare il dado sul lato destro 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.

In caso di sostituzione dei cuscinetti, inserirli in sede utilizzando appositi tamponi.



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 R.H. side of the fork pin and extract the pin from the opposite side; remove the fork by pulling it back.

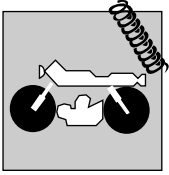
Check parallelism of the fork pin (see paragraph "Fork pin overhauling") and check by hand the wear state of the needle bushes (A) and the relevant bushings (B); rotate the bushing inside the bearing; in case any friction or noise is noticed, replace.

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.



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 droite;
- dévisser l'écrou situé à droite 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 Kappen auf der Seiten der Gabel entfernen.
- Die Mutter am der Schraube der Schwinge lösen und den Schraube rechts herausziehen.
- Die Mutter an der rechten 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 ausgewechselt 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 derecho del eje horquilla y deshilar este último del lado opuesto; remover la horquilla tirándola hacia atrás.

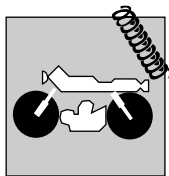
Verificar el paralelismo del eje de la horquilla (ver parágrafo "Révisión eje horquilla") y controlar a mano el estado de desgaste de los estuches a rodillos (A) y del relativo calibre (B); rotar el calibre dentro al cojinete: si se advierte resistencia o ruido, sustituir.



Las empacaduras y los cojinetes removidos deben ser siempre sustituidos.

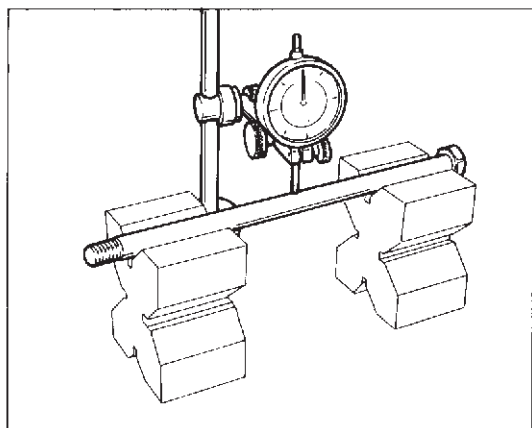


Aplicar grasa al interno de los cojinetes antes de montarlos.



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

http://www.husqvarna.com



Revisione perno forcellone.

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.

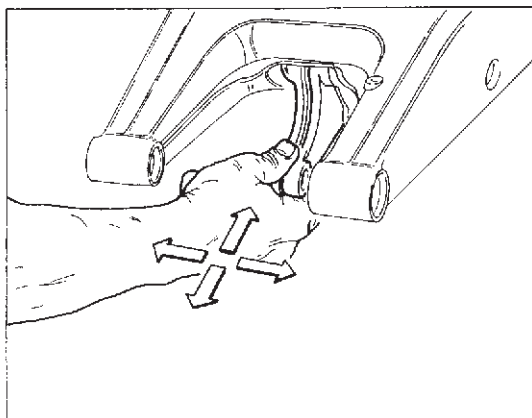
Contrôler la valeur de la distorsion du pivot de la fourche en utilisant un comparateur. Placer le pivot sur deux supports identiques. Faire tourner le pivot et déplacer horizontalement l'instrument en lisant la valeur de la distorsion; limite de service: 0,30 mm.

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. Situar 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.

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.

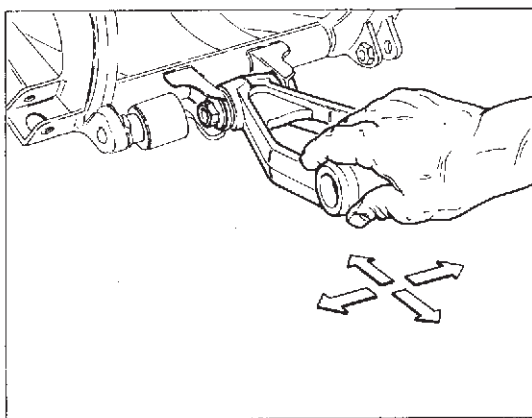
With the rocking lever and the tie rod still mounted on the fork and on the frame respectively, manually check their radial and axial play, pulling these parts in any direction. The rocking lever and tie rod have been designed with a certain amount of axial play in order to allow the shock absorber to 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.

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).

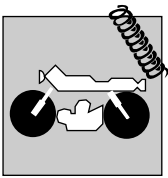
Ueberholung der Schwingen und des Zugstabes der hinteren Aufhaengung.

Mit Schwingen 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 des Schwingen 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 Schwingen bzw. vom Fahrgestell abzumontieren und der Verschleiss des internen Distanzstücks (A) bzw. der Lager zu kontrollieren (B).

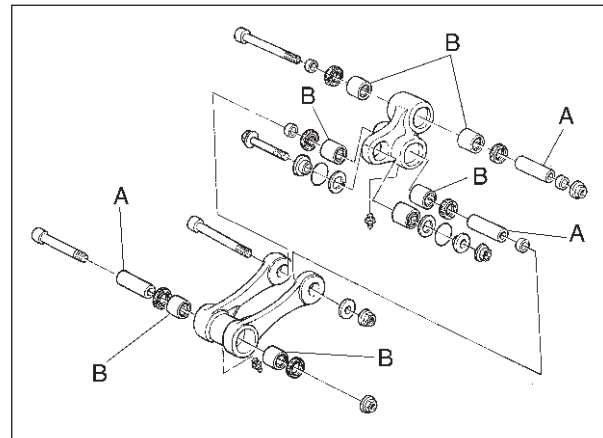


Revisión del balancines y del tirante suspensión posterior.

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 permitir 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).



- **Applicare grasso all'interno dei cuscinetti prima di montarli.**
- **Apply some grease inside the bearings before assembly.**
- **Graisser l'intérieur des paliers avant de les monter.**
- **Die Lager innen mit Schmierfett schmieren, bevor man sie einsetzt.**
- **Aplicar grasa al interno de los cojinetes antes de montarlos.**



Revisione ruota anteriore e posteriore.

Verificare lo stato di usura dei cuscinetti del mozzo. Riscontrando 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:

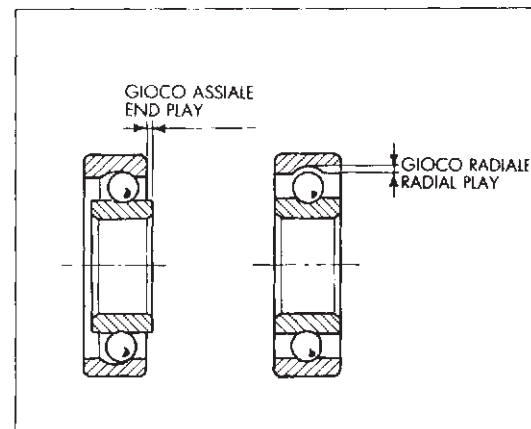
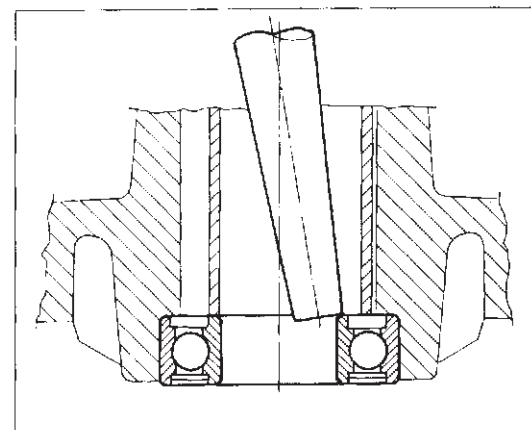
- lay the hub on a flat support with hole, allowing for the passage of the removed bearing.
- use a hammer and a pin to exercise pressure only on the bearing inner ring (see fig.) up to its removal;
- continuously change the pressure position so to get an extraction as regular as possible;
- extract the spacer and perform the same operations for the other bearing.

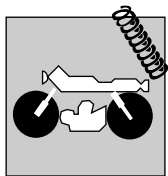
● **Removed bearings must not be reassembled.**

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.

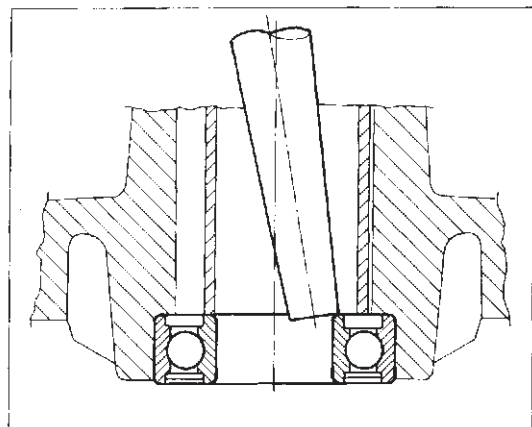
● **After every intervention on wheels their balancing is advisable.**





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

http://husqy.forumsactifs.com



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:

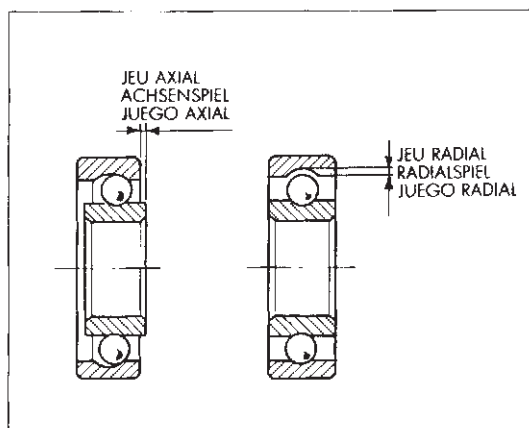
- poser le moyeu sur un support plat avec un orifice pour le passage du palier qu'on enlève;
- utiliser un marteau et un goujon pour faire pression exclusivement sur l'anneau intérieur du roulement (voir fig.) jusqu'à obtenir la sortie;
- changer continuellement le point de pression de façon à obtenir une extraction la plus régulière possible;
- retirer l'entretoise et procéder de la même façon pour l'autre palier.

● Les roulements enlevés ne doivent pas être installés de nouveau.

Si on installe des roulements 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.



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 linear zu haben;
- das Distanzstück ausziehen und wie oben auch 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 Kratzer sein muß. Das Gehäuse vor dem Lagereinbau beschmieren, dann das Lager durch einen Rohrpuffer völlig hineindrücken, 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.

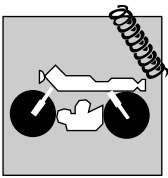
● Los cojinetes que se han quitado no deben remontarse.

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.

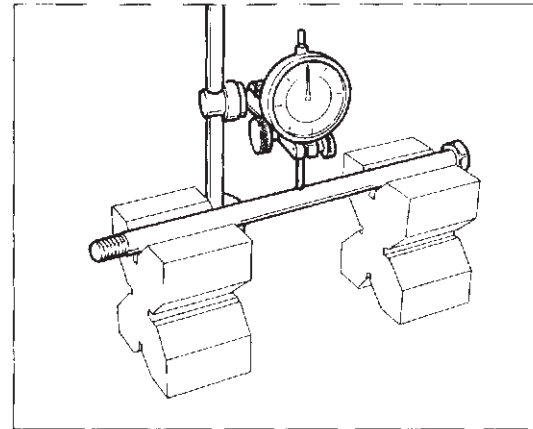
Biegung des Radzapfens.

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 spoko key.

Nipples des rayons de roue.

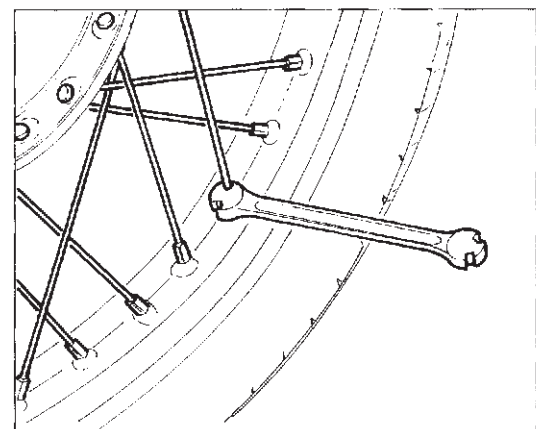
S'assurer que tous les nipples soient bien serrés et, si nécessaire, les serrer à nouveau en utilisant un clé spéciale.

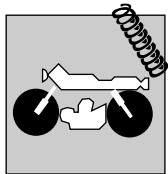
Nippel der Radspeichen.

Sämtliche Nippel müssen gut gespannt sein; falls erforderlich sind sie mit dem speziellen Schlüssel anzuziehen.

Empalmes de los radios de la rueda.

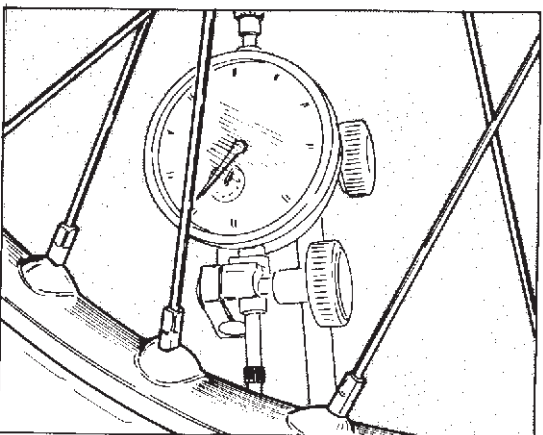
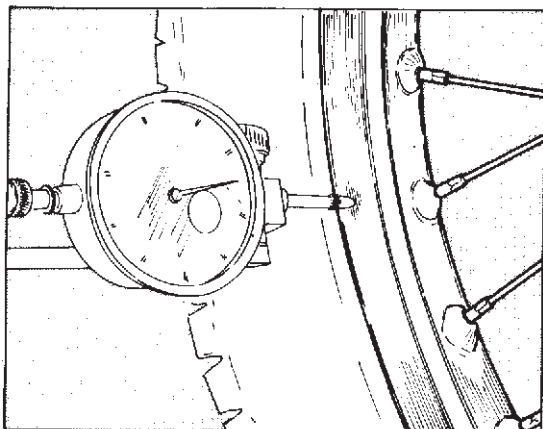
Asegurarse de que todos los empalmes estén bien apretados y si fuese necesario apretarlos utilizando la llave específica.





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

http://husqy.forumsactifs.com



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.

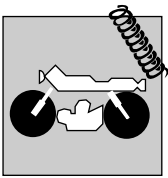
In der nachstehenden Tabelle ist der für die Felgen gültige Kontrollwert angegeben. Schleudern und zu starke Exzentrizität sind im allgemeinen auf einen Verschleiß der Lager zurückzuführen. In diesem Fall muß man die Lager auswechseln. Sollte die Störung auch danach weiterhin auftreten, muß man die Felge 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	



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 moyeau; 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 verschliessen ist, geht man wie folgt vor:

- die sechs Schrauben und ihre Nutmutter für die Befestigung am Radnabe ausschrauben; den Kranz ausziehen.

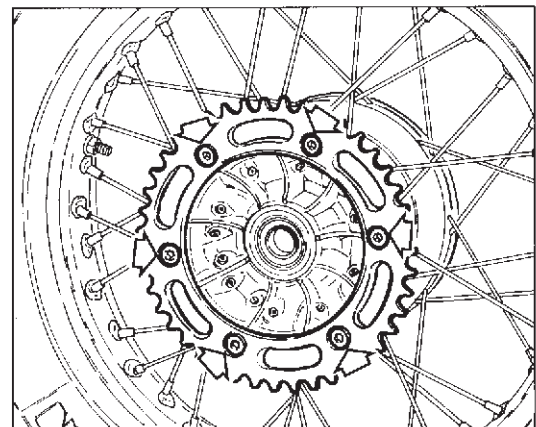
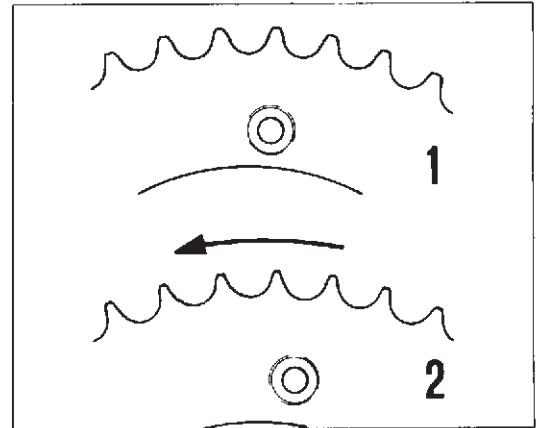
Bei jeder Auswechslung des Kranzes muss man auch Ritzel und Treibkette auswechseln.

Corona posterior.

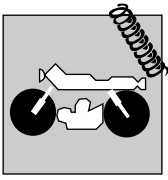
La figura al lado muestra el perfil de los dientes en condiciones de usura normal y excesiva. Si la corona es excesivamente consumida proceder a la sustitución operando en este modo:

- desenroscar los seis tornillos y relativos tuercas de fisaje 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 eccessivo

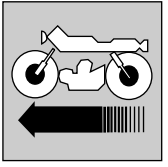


**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄEDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

husqy.forumsactifs.com

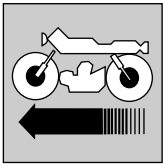
**FRENI
BRAKES
FREINS
BREMSEN
FRENOS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

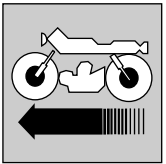




**FRENI
BRAKES
FREINS
BREMSSEN
FRENOS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Impianto frenante	L. 3
Pinze e pompe freno.....	L. 3
Disco freno	L. 4
Controllo usura e sostituzione pastiglie freno.....	L. 5
Spurgo impianto frenante anteriore	L. 7
Spurgo impianto frenante posteriore	L.12
Braking system	L. 3
Brake calipers and pumps	L. 3
Disc brake	L. 4
Wear check and replacement of brake pads.....	L. 5
Front braking system bleeding	L. 8
Draining the rear breaking system	L.12
Installation freinante	L. 3
Etriers et pompe du frein	L. 3
Disque frein	L. 4
Contrôle de l'usure et remplacement des pastilles du freins	L. 5
Nettoyage du système de freinage	L. 9
Vidange installation freinante arrière	L.12
Bremsanlage	L. 3
Bremssättel an Pumpen.....	L. 3
Bremsscheibe	L. 4
Verschleiß Kontrolle und Auswechseln der Bremsbeläge	L. 6
Leerung des Bremsesystems	L.10
Entleerung der hinteren Bremsanlage	L.13
Instalación frenante	L. 3
Pinza y bomba freno	L. 3
Disco freno	L. 4
Control desgaste y sustición pastillas freno	L. 6
Purga instalación frenante delantera	L.11
Purga instalación frenante trasera	L.13



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 per il contenimento del liquido (incorporato sulla pompa stessa per il freno anteriore e separato per il freno posteriore). Entrambe le pinze, con pastiglie flottanti, lavorano su dischi di acciaio fissati al mozzo ruota.

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.

Braking system

The braking systems is divided into two completely independent circuits. Each system is provided with a caliper connected to a hydraulic control pump with tank for the fluid (incorporated on the pump for the rear brake and separated for the rear one). Both calipers, with floating pads, work on steel discs fastened to the wheel hub.

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.

Installation freinante

L'installation freinante est divisée en deux circuits entièrement indépendants l'un de l'autre. Chaque installation est douée d'un étrier connecté à une pompe à commande hydraulique, avec un réservoir pour le liquide (encasté sur la même pompe pour le frein avant et séparé pour le frein arrière). Les deux étriers, avec pastilles flottantes, agissent sur des disques en acier fixés au moyeu roue.

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.

Bremsanlage

Die Bremsanlage ist in zwei ganz unabhängigen Kreisen eingeteilt. Jede Anlage ist mit einem Sattel ausgestattet, welcher mit einer hydraulisch gesteuerten Pumpe angeschlossen ist, die mit einem Tank (eingebaut auf derselben Pumpe für die vordere Bremse, und getrennt für die hintere Bremse) für die Sammlung der Flüssigkeit ausgestattet ist. Beide Sättel, mit schwimmenden Beläge, arbeiten auf zu der Radnabe befestigten Stahlscheiben.

Bremssättel und Pumpen

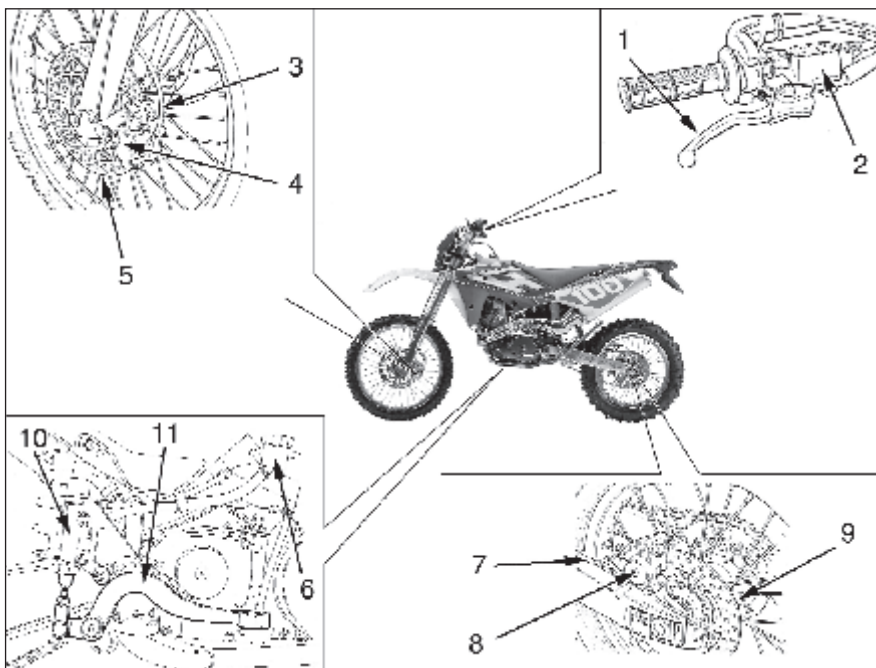
Die Herstellerfirma der Bremssättel und der Bremspumpen, unter Berücksichtigung der Wichtigkeit der Sicherheit, die dieses Bestandteil betrifft, empfiehlt, in keiner Weise auf das Innere der Bremssättel oder der Pumpe einzuwirken. Eine nicht korrekt ausgeführte Überholungsarbeit kann die Sicherheit des Fahrers und des Mitfahrers beeinträchtigen. Die Arbeiten beschränken sich auf den Ersatz der Bremsbeläge und der dazugehörigen Befestigungsbestandteile, desweiteren auf die Abiaßeinheit.

Instalación frenante

La instalación frenante está dividida en dos circuitos totalmente independientes. Cada instalación está dotada de una pinza conectada a una bomba de mando hidráulico con depósito para contener el líquido (incorporado en dicha bomba para el freno delantero y separado para el freno trasero). Ambas pinzas, con pastillas flotantes, trabajan sobre discos de acero fijados en el cubo de la rueda.

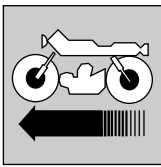
Pinza y bomba freno.

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.



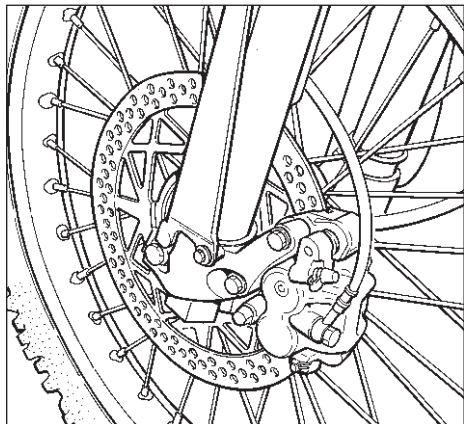
TE

- | | |
|---|---|
| 1- Leva comando freno anteriore | 1. Schalthebel der vorderen Bremse |
| 2- Pompa freno anteriore con serbatoio olio | 2. Pumpe der vorderen Bremse mit Öltank |
| 3- Tubazione anteriore | 3. Vordere Leitung |
| 4- Pinza anteriore | 4. Vordere Zange |
| 5- Disco freno anteriore | 5. Vordere Bremsscheibe |
| 6- Serbatoio olio freno posteriore | 6. Öltank der hinteren Bremse |
| 7- Tubazione posteriore | 7. Hintere Leitung |
| 8- Pinza posteriore | 8. Hintere Zange |
| 9- Disco freno posteriore | 9. Hintere Bremsscheibe |
| 10- Pompa freno posteriore | 10. Hintere Bremsenpumpe |
| 11- Pedale comando freno posteriore | 11. Schaltpedal der hinteren Bremse |
-
- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. Front brake control lever | 1 - Palanca mando freno delantero |
| 2. Front brake pump with oil tank | 2 - Bomba freno delantero con depósito aceite |
| 3. Front pipes | 3 - Tubería delantera |
| 4. Front caliper | 4 - Pinza delantera |
| 5. Front brake disk | 5 - Disco freno delantero |
| 6. Rear brake oil tank | 6 - Depósito aceite freno delantero |
| 7. Rear pipe | 7 - Tubería trasera |
| 8. Rear caliper | 8 - Pinza trasera |
| 9. Rear brake disk | 9 - Disco freno trasero |
| 10. Rear brake pump | 10 - Bomba freno trasero |
| 11. Rear brake control pedal | 11 - Pedal mando freno trasero |
-
- | | | | |
|---|-------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Levier de commande frein avant | 3. Tuyauterie avant | 5. Disque frein avant | 7. Tuyauterie arrière |
| 2. Pompe frein avant avec réservoir d'huile | 4. Etrier avant | 6. Réservoir huile du frein arrière | 8. Etrier arrière |
| 3. Tuyauterie avant | 5. Disque frein avant | 7. Tuyauterie arrière | 9. Disque frein arrière |
| 4. Etrier avant | 6. Réservoir huile du frein arrière | 8. Etrier arrière | 10. Pompe frein arrière |
| 5. Disque frein avant | 7. Tuyauterie arrière | 9. Disque frein arrière | 11. Pédales de commande frein arrière |
| 6. Réservoir huile du frein arrière | 8. Etrier arrière | 10. Pompe frein arrière | |
| 7. Tuyauterie arrière | 9. Disque frein arrière | 11. Pédales de commande frein arrière | |



FRENI BRAKES FREINS BREMSSEN FRENOS

<http://husqy.forumsactifs.com>



Disco 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: mm 260 (TE, TC); mm 320 (SMR)

Spessore del disco anteriore (a nuovo): mm 3,0 (TE, TC); mm 4,0 oppure 5,0 (SMR)

Spessore del disco al limite di usura: mm 2,5 (TE, TC); mm 3,5 oppure 4,5 (SMR)

Diametro disco freno posteriore: mm 220

Spessore del disco posteriore (a nuovo): mm 4,0

Spessore del disco al limite di usura: mm 3,5

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.

Disc brake

A regular check of brake disc condition is most important; the disc should be absolutely clean without any traces of rust, oil, grease or dirt and should not be excessively scored.

Front brake disc diameter: 10.24 in. (TE, TC); 12.6 in. (SMR)

Front brake disc thickness (when new): 0.118 in. (TE, TC); 0.157 in. or 0.197 in. (SMR)

Brake disc thickness at wear limit: 0.098 in. (TE, TC); 0.138 in. or 0.177 in. (SMR)

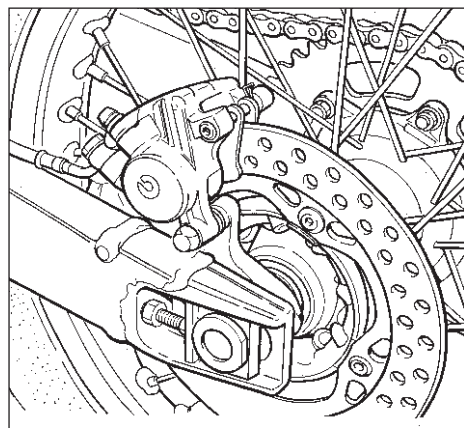
Rear brake disc diameter: 8.66 in.

Rear brake disc thickness (when new): 0.157 in.

Brake disc thickness at wear limit: 0.138 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).

Loosen the six fixing screws to remove the disc from the rim. When reassembling, accurately clean the supporting surfaces and tighten the screws to the torque required.



Disque frein

Il est important de contrôler le disque qui doit être parfaitement propre, c'est-à-dire sans rouille, graisse ou autre saleté; sa surface ne doit présenter aucune striure.

Diamètre disque frein avant: mm 260 (TE, TC); mm 320 (SMR)

Épaisseur du disque frein avant (disque neuf): mm 3,0 (TE, TC); mm 4,0 ou 5,0 (SMR)

Épaisseur du disque (limite d'usure): mm 2,5 (TE, TC); mm 3,5 ou 4,5 (SMR)

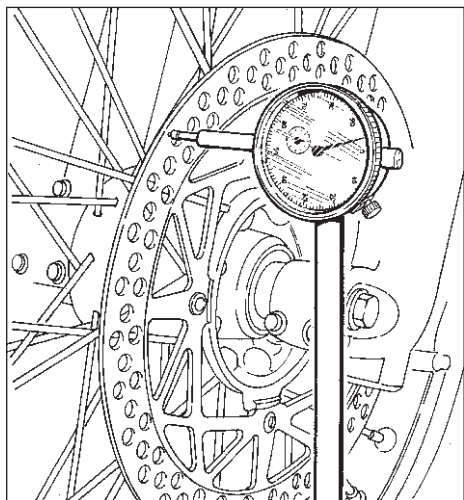
Diamètre disque frein arrière: mm 220

Épaisseur du disque frein arrière (disque neuf): mm 4,0

Épaisseur du disque (limite d'usure): mm 3,5

Le voilure des disques ne doit pas dépasser 0,15 mm (vérifier cette mesure avec un comparateur quand le disque est monté sur la jante).

Desserrer les six vis de fixation pour ôter le disque de la jante. Avant le remontage, nettoyer soigneusement les surfaces d'appui et serrer les vis à la couple de serrage requise.



Bremsscheibe

Besonders wichtig ist die Kontrolle der Bremsscheiben die völlig sauber bleiben muss, d.h. ohne Rost, Öl-, Fettrückstände oder Schmutz und keine tiefen Rillen aufweisen darf.

Durchmesser der vord. Bremsscheibe: mm 260 (TE, TC); mm 320 (SMR)

Dicke der vord. Bremsscheibe (neue Scheibe): mm 3,0 (TE, TC); mm 4,0 oder 5,0 (SMR)

Dicke der Bremsscheibe (zulässige Verschleißgrenze): mm 2,5 (TE, TC);

mm 3,5 oder 4,5 (SMR)

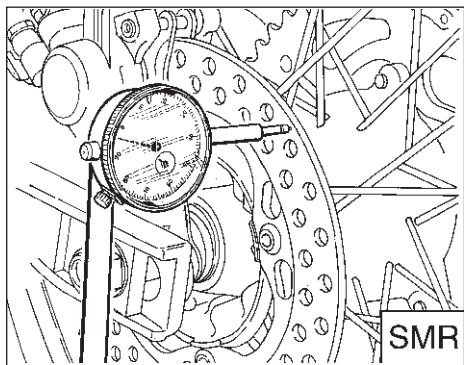
Durchmesser der hint. Bremsscheibe: mm 220

Dicke der hint. Bremsscheibe (neue Scheibe): mm 4,0

Dicke der Bremsscheibe (zulässige Verschleißgrenze): mm 3,5

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 vom Radfelgen ist es erforderlich, die sechs Befestigungsschrauben auszusrauben. Beim Wiedereinbau die Auflageflächen sorgfältig reinigen und die Schrauben mit dem vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.



Disco freno

El control del disco es importante; el disco tiene que estar perfectamente limpio, o sea sin óxido, ni aceite ni grasa ni demás suciedad y no debe presentar rayaduras profundas.

Diámetro disco freno delantero: 260 mm (TE, TC); mm 320 (SMR)

Espesor del disco delantero (nuevo): 3,0 mm (TE, TC); mm 4,0 o bien 5,0 (SMR)

Espesor del disco al límite del desgaste: 2,5 mm (TE, TC); mm 3,5 o bien 4,5 (SMR)

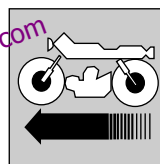
Diámetro disco freno trasero: 220 mm

Espesor del disco trasero (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 de la llanta rueda, proveer a destornillar los seis tornillos de fijación. Antes de volver a remontar, limpiar perfectamente las superficies de apoyo y después cerrar los tornillos con el par de torsión establecido.



Controllo usura e sostituzione pastiglie freno

(TE pag. L.6)

Controllare l'usura delle pastiglie.

Il limite di servizio "A" è: 3,8 mm.

Se detto limite è stato superato, sostituire le pastiglie in coppia.

(SMR pag. L.6)

a) Anteriormente lo spessore "A" non deve essere inferiore a quello evidenziato dalle tacche controllo usura;

b) Posteriormente lo spessore "A" non deve essere inferiore a 3,8 mm.

Se detto limite è stato superato, sostituire le pastiglie in coppia.

Accertarsi che non ci siano tracce di fluido freni o di olio sulle pastiglie o sui dischi. Pulire le pastiglie o i dischi da eventuali tracce di fluido o olio con alcool. Sostituire le pastiglie se non è stato possibile pulirle in modo soddisfacente.

MONTAGGIO PASTIGLIE

- Montare le nuove pastiglie freno.

- Rimontare i due perni (1) e le relative mollette (2).

Operando come sopra descritto, dopo la sostituzione delle pastiglie, non è necessario eseguire lo spurgo dell'impianto, ma è sufficiente azionare la leva di comando ripetutamente fino a riportare i pistoncini nella posizione normale.

● E' opportuno, nell'operazione di sostituzione delle pastiglie, togliere un po' di fluido dal serbatoio, poiché l'arretramento dei pistoncini nei cilindri potrebbe far traboccare il fluido dal serbatoio.

Wear check and replacement of brake pads

(TE pag. L.6)

Inspect pads for wear.

Service limit "A" is: 3,8 mm (0.15 in.).

If service limit is exceeded, always replace the pads in pairs.

(SMR pag. L.6)

a) In front: thickness "A" must never be lower than the one pointed out by the wear control notches.

b) At the back: thickness "A" must never be lower than 3,8 mm.

If service limit is exceeded, always replace the pads in pairs.

Be careful that no disc brake fluid or any oil gets on brake pads or discs. Clean off any fluid or oil that inadvertently gets on the pads or disc with alcohol.

Replace the pads with new ones if they cannot be cleaned satisfactorily.

PADS INSTALLATION

- Install new brake pads.

- Reassemble the two pins (1) and the springs (2).

If the above procedure is followed it will not be necessary to bleed the brake system after new pads have been fitted.

Pumping the brake lever several times is sufficient to return the pistons to their normal position.

● During the operation of pads replacement, it is advisable to remove a small quantity of fluid from reservoir, since piston backing inside cylinders could cause overflowing of fluid from reservoir.

Contrôle de l'usure et remplacement des pastilles du frein

(TE pag. L.6)

Contrôler l'usure des pastilles.

Limite de service "A": 3,8 mm.

Si cette limite est atteinte, remplacer les deux pastilles.

(SMR pag. L.6)

a) A l'avant: l'épaisseur "A" ne doit jamais être inférieure à celui indiqué par les encoches de contrôle de l'usure;

b) En arrière: l'épaisseur "A" ne doit jamais être inférieure à 3,8 mm.

Si cette limite est atteinte, remplacer les deux pastilles.

S'assurer qu'il n'y a pas trace de fluide des freins ou d'huile sur les pastilles ou les disques. Si nécessaire, les nettoyer avec de l'alcool.

Remplacer les pastilles lorsqu'un nettoyage soigneux n'est pas possible.

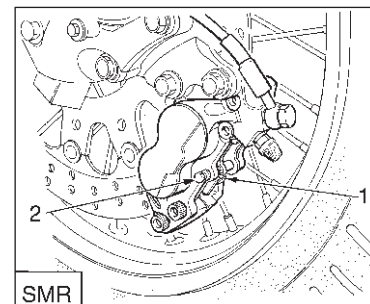
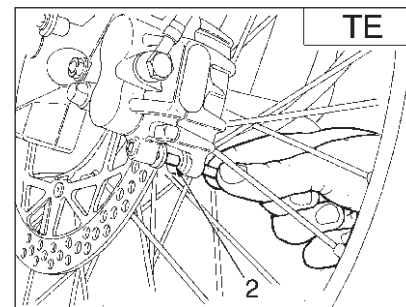
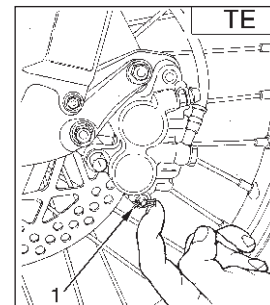
MONTAGE DES PASTILLES

- Monter les pastilles nouvelles.

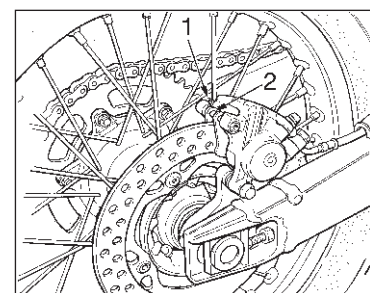
- Remonter les deux pivots (1) et les ressorts (2). En procédant comme ci-dessus, le circuit ne doit pas être purgé après la substitution de la pastille; il suffit d'actionner le levier de commande à plusieurs reprises jusqu'à ce que les pistons retournent à leur position normale.

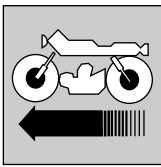
● S'il est nécessaire dans l'opération de remplacement des pastilles, d'enlever un peu de fluide du réservoir parce que le recule des pistons dans les cylindres pourrait faire déborder le fluide du réservoir.

**ANTERIORE - FRONT
AVANT - VORDERE - DELANTERO**



**POSTERIORE - REAR
ARRIERE - HINTERE - TRASERO**





Verschleiß Kontrolle und Auswechseln der Bremsbeläge

(TE)

Bremsbeläge auf Verschleiss prüfen.

Betriebsgrenze "A": 3,8 mm.

Bei Ueberschreitung der Betriebsgrenze Bremsbelaege paarweise ersetzen.

(SMR)

a) Vorn darf die Dicke "A" nicht unter jener liegen, die auf den Verschleißkontrollkerben hervorgehoben ist;

b) Hinten darf die Dicke "A" nicht geringer als 3,8 mm. sein.

Bei Ueberschreitung der Betriebsgrenze Bremsbelaege paarweise ersetzen.

Sich vergewissern, dass es keine Spur Bremsfluessigkeit oder Oel auf den Belaeegen oder auf den Scheiben gibt. Belaege und Scheibe von eventuell vorhandenen Spuren Fluessigkeit oder Oel mit alkohol reinigen. Wenn eine vollkommene Reinigung unmoeglich ist, Belaege ersetzen.

MONTAGE BREMSBELAEGE

- Die neuen Bremsbelaege montieren.

- Die zwei Zapfen (1) und die Feder (2) wiederanbringen.

Geht man wie oben beschrieben vor, so braucht die Bremsfluessigkeit nach dem Austausch der Beläge nicht abgelassen zu werden, sondern es genügt, den Bremshebel mehrmals zu betätigen, bis die Kleinkolben in die normale Stellung eingerastet sind.



Zur Vermeidung eines Ueberlaufs der Flüssigkeit aus dem Behälter, ist etwas Flüssigkeit beim Auswechseln der Bremsbeläge abfließen zu lassen.

Control desgaste y sustitución pastillas freno

(TE)

Controle el desgaste de las pastillas.

El límite de servicio "A" es: 3,8 mm.

Si este límite ha sido superado, substituya las pastillas en par.

(SMR)

a) Delante, el espesor "A" no debe ser nunca inferior al resaltado por las muescas de control del desgaste;

b) Detrás, el espesor "A" no debe ser inferior a 3,8 mm.

Si este límite ha sido superado, substituya las pastillas en par.

Asegúrese de que no haya restos de fluido de los frenos ni de aceite en las pastillas o en los discos. Limpie las pastillas o los discos de eventuales restos de fluido o aceite con alcohol isopropílico o etílico. Substituya las pastillas si no ha sido posible limpiarlas de manera satisfactoria.

MONTAJE PASTILLAS

- Monte las nuevas pastillas del freno.

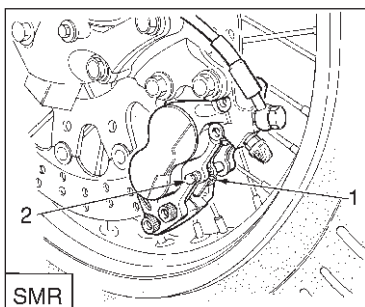
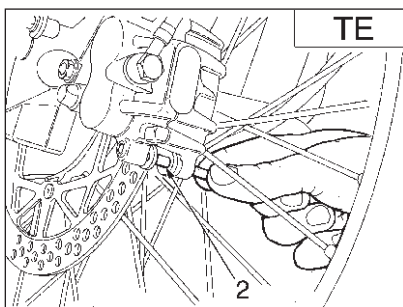
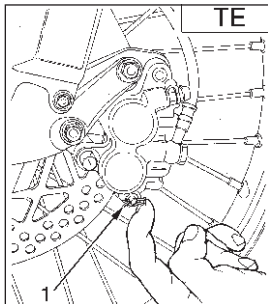
- Vuelva a montar los dos pernos (1) y las tenacillas (2).

Trabajando de la manera descrita más arriba, después de la substitución de las pastillas no es necesario ejecutar la purga de la instalación, basta con accionar la palanca de mando reiteradamente hasta volver a llevar los pistones a la posición normal.

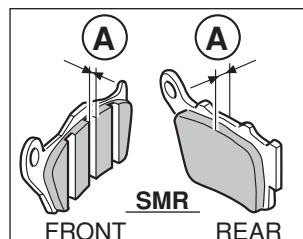
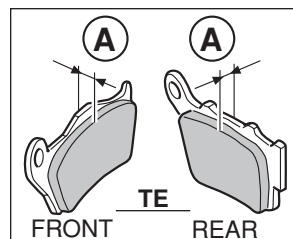
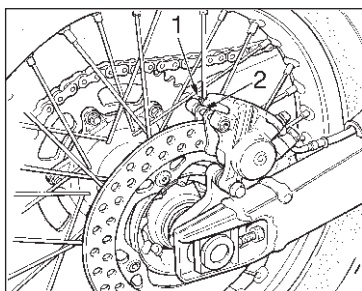


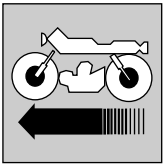
Es oportuno, cuando se substituyen las pastillas, quitar un poco de fluido del depósito, puesto que la posición hacia atrás de los pistones en los cilindros podría hacer desbordar el fluido del depósito.

ANTERIORE - FRONT AVANT - VORDERE - DELANTERO



POSTERIORE - REAR ARRIERE - HINTERE - TRASERO





Spurgo impianto frenante anteriore (TE)

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa della leva diventa lunga ed elastica.

Per effettuare lo spurgo operare nel modo seguente:

- Scollegare la pinza freno e posizionarla in modo tale che il fissaggio della tubazione (pompa-pinza) si trovi perpendicolare al terreno.
- Togliere il coperchio del corpo pompa.
- Togliere la membrana e riempire il serbatoio con nuovo fluido (DOT 4).
- 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 di spurgo, l'estremità del tubetto sia costantemente immersa nel fluido.
- Aprire la valvola di spurgo sulla pinza ed azionare la leva. Lasciare le pastiglie a contatto del disco.
- Durante questa operazione, si noterà la fuoriuscita di aria dal serbatoio della pompa freno; ciò è del tutto normale. Controllare la tubazione; quando si noterà la fuoriuscita di nuovo fluido, chiaro e senza bolle, chiudere la valvola di spurgo.
- Spingere a parte, con cura, le pastiglie utilizzando una leva per forzarle nella relativa sede sulla pinza.

Ripetere le operazioni sino a quando sia nella tubazione che nel serbatoio non saranno più visibili bolle d'aria.

Rimontare la protezione del disco anteriore procedendo inversamente rispetto allo smontaggio.



ATTENZIONE: 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.



NOTA: 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.

Spurgo impianto frenante anteriore (SMR)

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa della leva diventa lunga ed elastica.

Procedere nel modo seguente:

- rimuovere la pinza ed interporre al posto del disco uno spessore da 4 mm fissandolo con un elastico;
- posizionare la pinza con il fissaggio della tubazione perpendicolare al terreno supportandolo adeguatamente;
- togliere il coperchio (1) pompa sul manubrio e riempire con nuovo fluido DOT 4;
- 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);
- aprire la valvola di spurgo sulla pinza ed azionare ripetutamente la leva fino a quando si noterà, dal tubetto trasparente, la fuoriuscita di fluido chiaro e senza bolle; a questo punto chiudere la valvola di spurgo;
- rimontare il coperchietto della pompa sul manubrio e la pinza freno;
- rimuovere dal manubrio la pompa freno e metterla in posizione verticale, in linea con la tubazione;
- pompare lentamente con la leva una decina di volte per eliminare eventuali bolle d'aria che si trovassero nella parte alta della tubazione;
- rimontare la pinza sul manubrio ed effettuare un nuovo spurgo ripristinando il livello del fluido e serrando alla coppia prescritta la valvola sulla pinza.



Il liquido freni è corrosivo. In caso di contatto con gli occhi bagnarli abbondantemente con acqua.



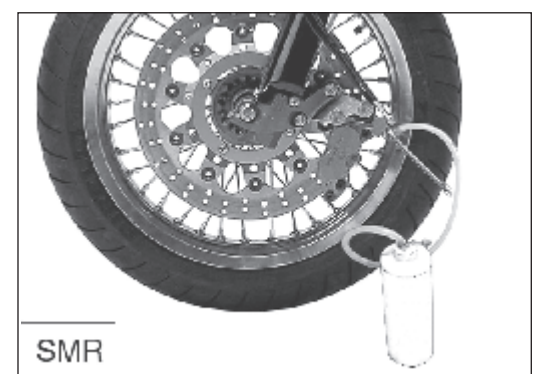
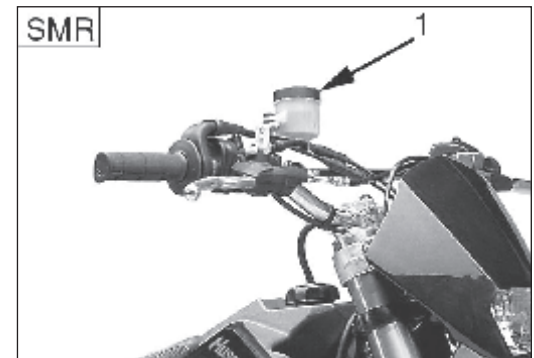
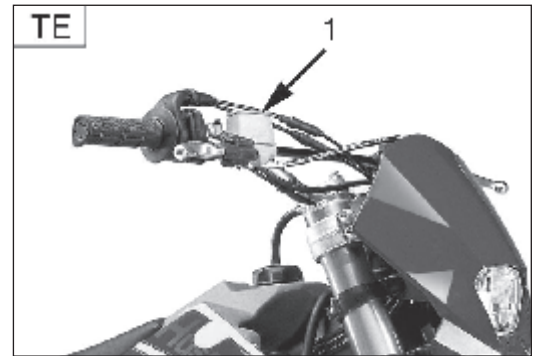
Durante lo spurgo dell'impianto il manubrio del motociclo deve essere girato verso sinistra. In questo modo il serbatoio pompa risulterà più alto, facilitando l'operazione di spurgo del circuito frenante.

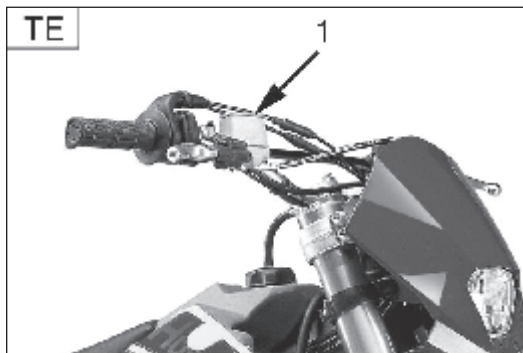
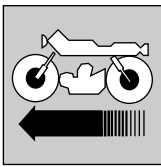


Nel caso il motociclo, durante una gara, subisca delle cadute, oppure in seguito a riparazioni di officina, manifesti elasticità della corsa della leva freno con conseguenti carenze dell'azione frenante, sarà opportuno ripetere lo spurgo del circuito come sopra descritto.



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 (TE)**

The braking system must be bled when, due to air in the circuit, the lever stroke is long and spongy.

To bleed the system:

- Disconnect the brake caliper and position it so that the pipe fitting (pump to caliper) is perpendicular to the ground.
- Remove the anti-emulsion disc and fill up the tank with new fluid (DOT 4).
- Attach a clear hose to bleed the valve and run into a clear glass container as shown in figure.
Make sure that the end of the hose is submerged in brake fluid during the entire bleeding operation.
- Open the bleed valve on the caliper and pump the lever. Allow the pads to contact the disc.
- During this operation, you'll notice that air bubbles will come out of the brake pump reservoir. This is normal. Watch the hose. When new, clear fluid, without bubbles, come out, close the bleed valve.
- Carefully pry the pads apart, using a soft pry bar, forcing them back into the caliper housing.

Repeat the entire sequence until no bubbles are seen at the hose or in reservoir.

Reassemble the front disc brake guard in the reverse order as was shown for dismating.



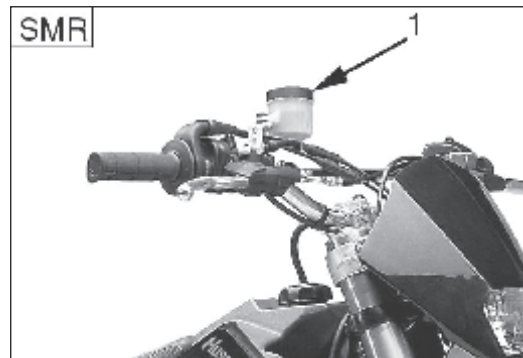
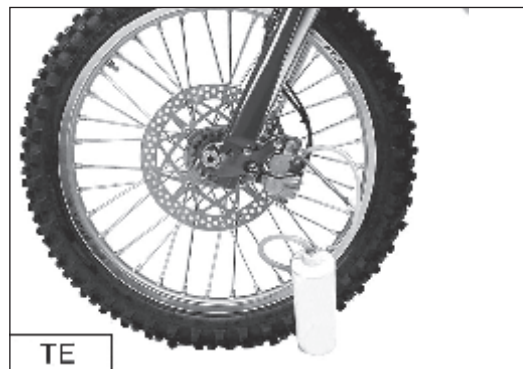
WARNING: During bleeding the motorcycle handle bar must be turned left. Thus, the pump tank will be higher, making easier the braking system bleeding.



N.B. Should the motorcycle, due to a fall during a competition or shop repairs, feature some elasticity of the brake lever stroke, with a subsequent braking efficiency decrease, you'll have to repeat the circuit bleeding as above described.



A screw to increase or decrease the clearance between lever and pump cylinder is contained in the brake lever: this adjustment is subjective and you'll use it according to your requirements.

**Front braking system bleeding (SMR)**

Bleed the braking circuit when the lever stroke gets stretchy due to the presence of air inside the circuit.

Work as follows:

- Remove the caliper and fit a 4 mm shim in place of the disc, fastening it by an elastic;
- Fit the caliper and the pipe fastening unit perpendicular to the ground, and support it conveniently;
- Remove pump cap (1) on the handlebar and fill up with the new fluid DOT4;
- Fit a transparent plastic pipe on the bleed valve of the caliper and plunge the other end of the pipe into a basin (check to make sure that, during the whole operation, the end of the pipe is fully plunged into the fluid);
- Open the bleed valve on the caliper and move the lever several times until the fluid, clear and without bubbles, comes out of the pipe; now close the bleed valve;
- Reassemble the pump cap on the handlebar and the brake caliper;
- Remove the brake pump from the handlebar and place it in vertical position, in line with the piping;
- Reassemble the pump on the handlebar, carry our another bleeding action, fill up with fluid, and tighten the valve on the caliper to the prescribed torque.



As the braking fluid is a very corrosive substance, in the case it comes in contact with your eyes wash them abundantly with water.



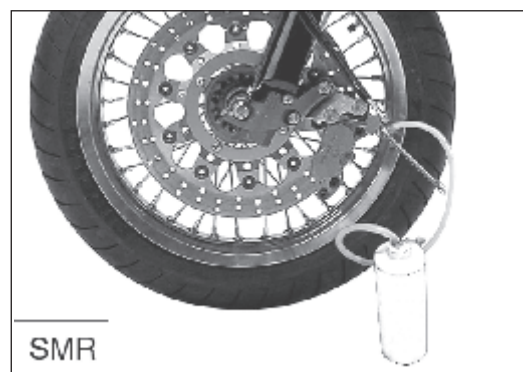
During the bleeding of the braking circuit keep the handlebar turned leftwards. This is the way to lift the pump tank and to make easier the bleeding of the braking system.

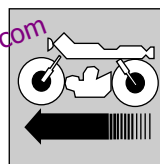


If the lever stroke gets stretchy and the braking action results as poor in the case of falls during competitions, or after repair work in shops, repeat the bleeding operation described above.



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.





Nettoyage du système de freinage (TE)

Le curage du système de freinage doit être effectué lorsque, à cause de présence d'air dans le circuit, la course du levier devienne longue et élastique.

Opérer comme suit:

- Détacher l'étrier du frein et le placer de telle façon que le fixage de la tubulure pompe-étrier, résulte perpendiculaire au sol.
 - Ôter le disque anti-émulsion et remplir le réservoir avec du fluide neuf (DOT 4).
 - Appliquer un tuyau en plastique transparente sur la soupape de curage de l'étrier et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.
- S'assurer que l'extrémité du tuyau, pendant l'opération de curage, soit toujours plongée dans le fluide.
- Ouvrir la soupape de curage sur l'étrier et actionner le levier. Garder les pastilles à contact du disque.
 - Pendant cette opération, il y aura la sortie d'air du réservoir de la pompe frein. Cela est normal. Contrôler la tubulure et à la sortie du nouveau fluide, clair et sans bulles, fermer la soupape de curage.
 - En utilisant un levier, éloigner soigneusement les pastilles et les forcer dans leur siège sur l'étrier.

Répéter les opérations jusqu'à ce que dans la tubulure et dans le réservoir, les bulles d'air ont disparu.

Remonter la protection du disque avant en renversant les opérations par rapport au démontage.



ATTENTION: Pendant le nettoyage du système, le guidon de la motocyclette devra être tourné à gauche. De cette façon, le réservoir de la pompe résultera plus haut, et ça facilitera le nettoyage du circuit de freinage.



NOTE: Dans le cas où la motocyclette, à cause d'une tombée pendant une compétition ou après des réparations, montre une élasticité de la course du levier frein et une conséquente diminution de l'effet de freinage, on devra répéter le nettoyage susmentionné du circuit.



Dans le levier du frein il y a une vis dont la fonction est celle d'accroître ou de diminuer le jeu entre le levier et le cylindre pompe: ce réglage est subjectif, pourtant ce sont les nécessités du pilote qui en détermineront l'entité.

Nettoyage du système de freinage (SMR)

Le curage du système de freinage se passe quand il y a de l'air dans le circuit. Dans ce cas la course du levier devient plus longue et souple.

Opérer comme suit:

- ôter l'étrier du frein et, au lieu du disque, placer une épaisseur de 4 mm à sa place, en le fixant par un élastique;
- positionner l'étrier et le groupe de fixation de la tuyauterie perpendiculaire au sol, en le supportant correctement;
- ôter le couvercle pompe (1) sur le guidon et remplir avec le nouveau fluide DOT4;
- placer un tuyau en plastique transparente sur la vanne de curage de l'étrier et insérer l'autre extrémité du tuyau dans une cuve (durant cette opération, assurez-vous que l'extrémité du tuyau soit toujours plongée dans le fluide);
- ouvrir la vanne de curage sur l'étrier et actionner maintes fois le levier jusqu'à ce que, à travers le tuyau transparent, on pourra noter la sortie du fluide (clair et sans bulles); maintenant fermer la vanne de curage;
- remonter le couvercle pompe sur le guidon et l'étrier du frein;
- ôter la pompe frein du guidon et la placer verticalement, en ligne avec la tuyauterie;
- par le levier, pomper lentement une dizaine de fois pour éliminer les bulles d'air se trouvant en haut de la tuyauterie;
- remonter la pompe sur le guidon et effectuer un nouveau curage, ensuite remplir la pompe en serrant la vanne sur l'étrier à la couple prévue.



Puisque le fluide des freins peut causer des irritations, éviter tout contact avec les yeux. Arroser soigneusement les yeux par de l'eau.



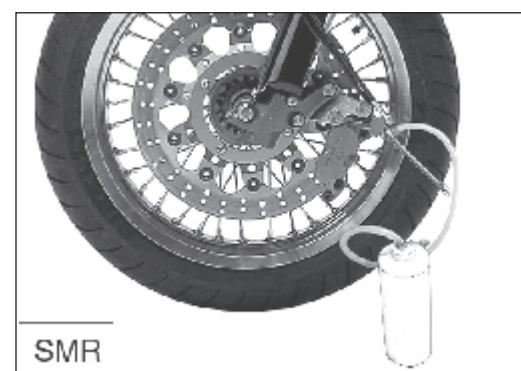
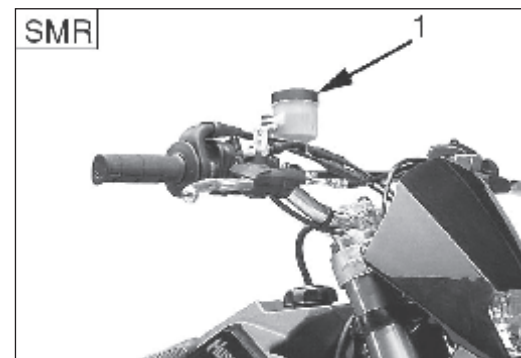
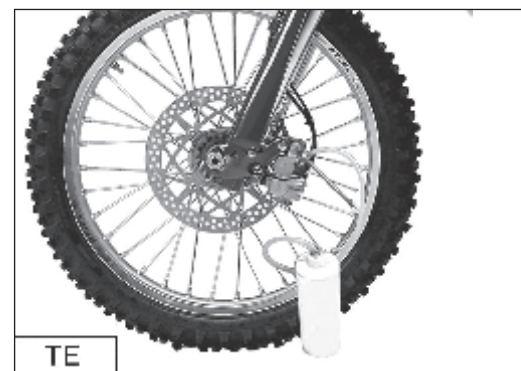
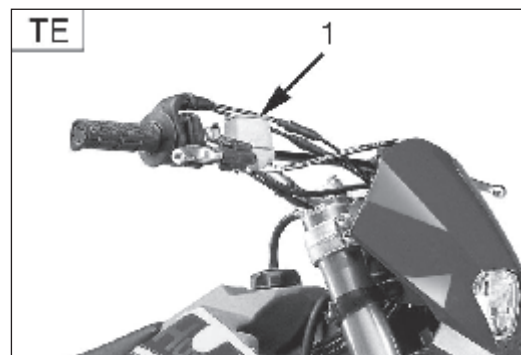
Durant le curage du système de freinage tourner le guidon à gauche. De cette façon le réservoir pompe résultera plus haut et le curage du circuit de freinage plus aisé.

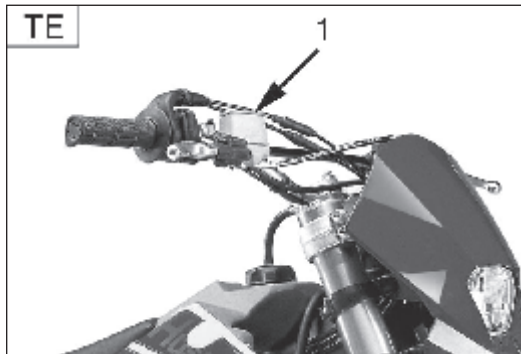
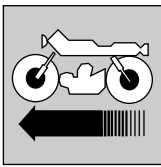


Si après une chute durant une compétition, ou à la suite d'opérations d'entretien à l'usine, la course du levier du frein résulterait plus souple avec un manque de l'action de freinage, il faudra répéter le curage du circuit.



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.





Leerung des Bremsesystems (TE)

Die Bremsanlage soll entleert werden, wenn der Hebelhub lang und elastisch wird, weil Luft im Kreislauf vorhanden ist.

Um die Anlage zu entleeren, wie folgt vorgehen:

- Bremszange befreien und sie so stellen, dass die Befestigung der Leitung (Pumpe-Zange) senkrecht zum Boden ist.
- Die emulsionshemmende Scheibe entfernen und den Behälter mit frischer Flüssigkeit füllen (DOT 4).
- Ein durchsichtiges Kunststoffröhrchen an das Zangenentleerungsventil anbringen und das andere Röhrchenende in einen Behälter einführen.
- Das Entleerungsventil losmachen und Hebel betätigen. Bremsbeläge in Berührung mit der Scheibe lassen.
- Bei dieser Operation kann man bemerken, dass Luft aus dem Behälter der Bremspumpe herausfließt; das alles ist ganz normal. Leitung kontrollieren; wenn neue, helle und luftfreie Flüssigkeit zu sehen ist, Entleerungsventil schließen.
- Bremsbeläge sorgfältig mit Hilfe eines Hebels in ihren Sitz auf der Zange schieben.
- Oben beschriebene Operationen solange wiederholen, bis keine Luftblase in Behälter und in der Leitung zu sehen sind.

Den Schutz der Vorderradscheibe in umgekehrter Reihenfolge montieren.



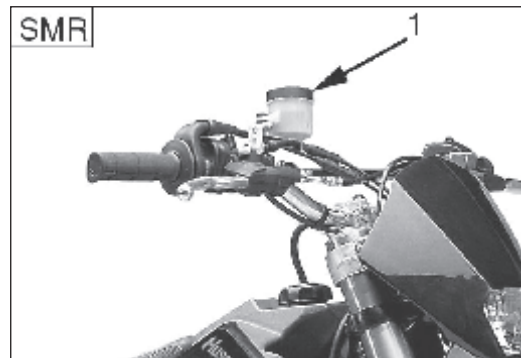
VORSICHT: Während der Leerung des Systems muss die Lenkstange nach links orientiert sein, damit der Pumpentank höher steht und die Leerungsoperation einfach ist.



VERMERK: Sollte das Motorrad, wegen eines Falles im Wettkampf oder einer Reparatur im Werkstatt, eine Elastizität des Bremsenhebelhubes mit einer Verminderung der Bremswirkung, wird man die Leerung des Systems wie oben aufgeführt wiederholen müssen.



Im Bremshebel befindet sich eine Schraube, deren Funktion ist, das Spiel zwischen Hebel und Bremszylinder zu erhöhen oder zu vermindern; diese Regelung ist subjektiv: der Fahrer wird selbst nach seinen Bedürfnissen diese Regelung vornehmen.



Leerung des Bremsesystems (SMR)

Der Ablauf der Bremsanlage muß dann durchgeführt werden, wenn aufgrund von Luft im Kreis, der Hebelhub lang und elastisch wird.

Folgendermaßen vorgehen:

- die Zange entnehmen und anstelle der Scheibe eine Dicke von 4 mm dazwischenlegen und die Dicke mit einem Gummiband befestigen;
- die Zange mit der Rohrleitungs-Befestigung senkrecht zum Boden positionieren und zweckmäßig abstützen;
- den Pumpendeckel (1) auf dem Lenker abnehmen und mit neuer DOT 4 Flüssigkeit auffüllen;
- ein durchsichtiges Kunststoffröhrchen auf das Ablassventil der Zange anbringen und das andere Ende des Röhrchens in einen Behälter einfügen (sicherstellen, daß während des gesamten Vorgangs das Röhrchenende ständig in der Flüssigkeit eingetaucht ist);
- das Ablassventil auf der Zange öffnen und wiederholt den Hebel betätigen, bis man den Austritt von heller, blasenloser Flüssigkeit aus dem durchsichtigen Röhrchen bemerkt; jetzt das Ablassventil schließen;
- den Pumpendeckel auf dem Lenker und die Bremszange wieder anbringen;
- vom Lenker die Bremspumpe abnehmen und diese in vertikale Position, in Ausrichtung mit der Rohrleitung, legen;
- langsam mit dem Hebel zehnmal pumpen, um eventuelle Luftblasen, die sich im oberen Teil der Rohrleitung befinden könnten, zu beseitigen;
- die Pumpe auf dem Lenker wieder anbringen, einen neuen Ablass durchführen, den Flüssigkeitsstand wiederherstellen und mit dem vorgeschriebenen Drehmoment das Ventil auf der Zange anziehen.



Die Bremsflüssigkeit ist korrosiv. Im Falle der Berührung mit den Augen, reichlich mit Wasser befeuchten.



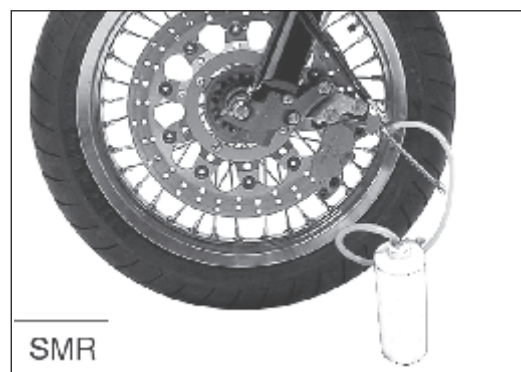
Während des Ablasses der Anlage muß der Motorradlenker immer nach links gedreht sein. Auf diese Weise befindet sich der Pumpenbehälter höher, wodurch der Bremskreisablassvorgang erleichtert wird.

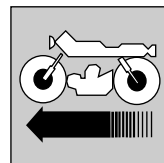


Falls das Motorrad während eines Wettrennens Stürzungen unterliegt, oder nach Werkstatt-Reparaturen Elastizität des Bremsenhebelhubes mit nachfolgendem Mangel der Bremsfähigkeit aufweisen sollte, ist es zweckmäßig, den Ablass des Kreises, wie oben beschrieben, zu wiederholen.



Der Ablass 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.





Purga instalación frenante delantera (TE)

La purga de la instalación frenante tiene que efectuarse cuando, a causa de la presencia de aire en el circuito, la carrera de la palanca se vuelve larga o elástica.

Para realizar la purga haga lo siguiente:

- Desprenda la pinza del freno y posicónela de manera que la fijación de la tubería (bomba-pinza) se encuentre perpendicular al terreno.
- Saque el disco antiemulsión y llene el depósito con fluido nuevo (DOT 4).
- Aplique un tubito transparente de plástico en la válvula de purga de la pinza, e introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente.
- Asegúrese de que, durante toda la operación de purga, la extremidad del tubito esté constantemente sumergida en el fluido.
- Abra la válvula de purga de la pinza y accione la palanca.
- Deje las pastillas en contacto con los discos.
- Durante esta operación, se notará la salida de aire del depósito de la bomba del freno; esto es normal. Controle la tubería; cuando se notará la salida del fluido nuevo, claro y sin burbujas, cierre la válvula de purga.
- Empuje, aparte, con cuidado las pastillas utilizando una palanca para forzarlas en los relativos asientos de la pinza.

Repita las operaciones hasta que tanto en la tubería como en el depósito ya no se vean burbujas de aire.

Vuelva a montar la protección del disco delantero procediendo inversamente respecto al desmontaje.



ATENCIÓN: Durante la purga de la instalación el manillar de la moto tiene que estar girado hacia la izquierda. De esta manera el depósito de la bomba quedará más alto, facilitando la operación de purga del circuito frenante.



NOTA: En el caso de que la moto, durante una competición, sufra caídas, o bien a continuación de reparaciones en el taller, manifiestara elasticidad de la carrera de la palanca del freno con las consiguientes faltas de la acción frenante, sería conveniente repetir la purga del circuito como se ha descrito anteriormente.



La purga no elimina completamente el aire presente en el circuito; las pequeñas cantidades restantes se eliminan automáticamente durante un breve periodo de uso de la moto; esto da por resultado una menor elasticidad y carrera de la palanca de mando.

Purga instalación frenante delantera (SMR)

La purga de la instalación de frenos tiene que efectuarse cuando, a causa de la presencia de aire en el circuito, la carrera de la palanca se vuelve larga y elástica.

Proceder de la siguiente manera:

- remover la pinza e interponer en lugar del disco una riostra de 4 mm. fijándola con un elástico;
- posicionar la pinza con el grupo de fijación de la tubería perpendicular al terreno soportándolo adecuadamente;
- remover la tapa (1) bomba en el manillar y llenar con fluido nuevo DOT 4;
- aplicar un tubo pequeño transparente en plástico sobre la válvula de purga de la pinza e introducir la otra extremidad del tubo en un contenedor (asegurarse de que durante la operación la extremidad del tubo esté constantemente inmersa en el fluido);
- abrir la válvula de purga en la pinza y accionar varias veces la palanca hasta que se note la salida de fluido claro y sin burbujas por el tubo transparente; ahora cerrar la válvula de purga;
- remontar la tapa de la bomba en el manillar y la pinza freno;
- remover del manillar la bomba freno y ponerla en posición vertical, en línea con la tubería;
- bombear lentamente con la palanca unas diez veces para eliminar eventuales burbujas de aire que se hallaran en la parte alta de la tubería;
- remontar la bomba en el manillar y efectuar una nueva purga restableciendo el nivel del fluido y apretando la válvula sobre la pinza al par prescrito.



El líquido de los frenos es corrosivo, en caso de contacto con los ojos aclarar abundantemente con agua.



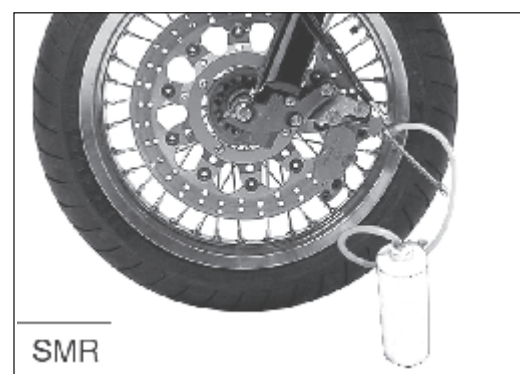
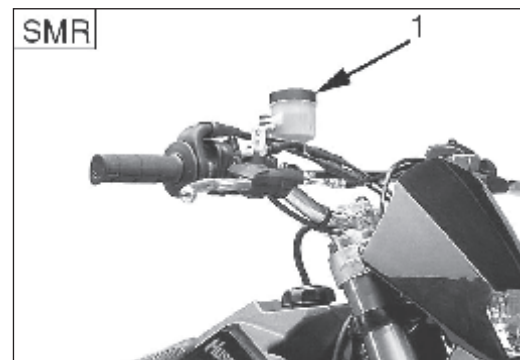
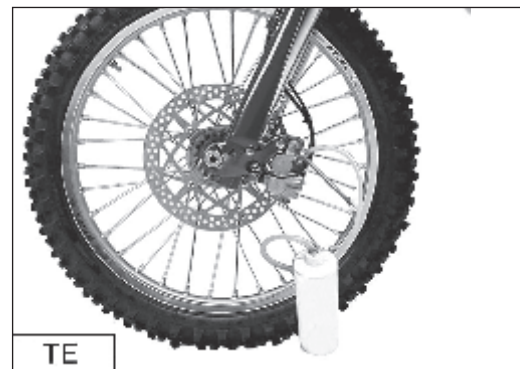
Durante la purga de la instalación, el manillar del motociclo tiene que estar girado hacia la izquierda. De esta manera el depósito bomba resultará más alto, facilitando la operación de purga del circuito de los frenos.

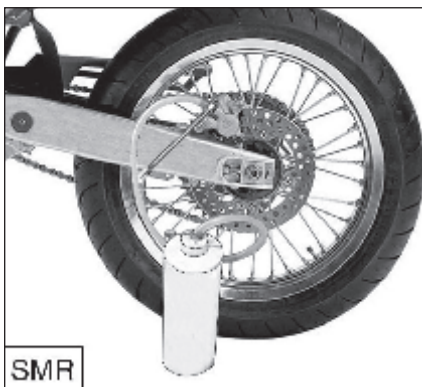
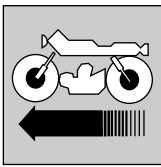


En caso de que el motociclo, durante una competición sufra alguna caída o como consecuencia de arreglos en el taller, manifieste elasticidad de la carrera de la palanca freno con consiguientes carencias de la acción de frenado, será oportuno repetir la purga del circuito como indicado arriba.



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.





Spurgo impianto frenante posteriore

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa del pedale diventa lunga ed elastica.

Per effettuare lo spurgo operare nel modo seguente:

- Rimuovere il coperchio del serbatoio, la membrana e riempire con fluido DOT 4.
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza, ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.
- Abbassare completamente il pedale.
- Allentare la valvola di spurgo lasciando fuoriuscire il fluido (all'inizio uscirà solamente aria), poi chiudere leggermente la valvola.
- Rilasciare il pedale ed attendere qualche secondo prima di ripetere l'operazione sino a quando dal tubetto uscirà solo fluido.
- Bloccare la valvola di spurgo alla coppia prescritta e controllare il livello del fluido nel serbatoio prima di rimontare il coperchio.

Se l'operazione di spurgo é stata eseguita correttamente la corsa del pedale non risulterà elastica.

In caso contrario, ripetere l'operazione.

Durante l'operazione di spurgo il livello del fluido nel serbatoio non deve mai scendere al di sotto del livello minimo.

Draining the rear braking system

The braking system must be bled when, due to air in the circuit, the pedal stroke is long and spongy.

To bleed the system:

- Remove the reservoir cover rubber boot and top up with DOT 4 brake fluid.
- Attach a clear plastic hose to the bleed valve on the caliper and turn the other end of the hose into a container.
- Depress the pedal and keep it full down.
- Loosen the bleed union letting out fluid (at first, only air will come out), then, closing the union slightly.
- Release the pedal and wait for a few seconds before repeating the operation until only fluid come out of the tube.
- Close the bleed union to the prescribed torque and check the fluid level inside the reservoir before replacing the cap.

If the bleeding operation has been done correctly, the pedal will have no mushy feel. If not, repeat the operation.

During the drain operation, the fluid level in the tank may never fall under the minimum level.

Vidange installation freinante arrièr

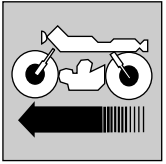
Le curage du système de freinage doit être effectué lorsque, à cause de présence d'air dans le circuit, la course du levier devienne longue et élastique.

Opérer comme suit:

- Enlever le couvercle du réservoir et la membrane, et remplir avec du nouveau fluide DOT 34.
- Appliquer un tuyau en plastique transparente sur la soupape de curage de l'étrier et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.
- Baisser complètement la pédale.
- Desserrer la soupape de curage en laissant couler le fluide (au début seulement de l'air ne sortira), ensuite, fermer un peu la soupape.
- Relâcher la pédale et attendre quelques secondes avant de répéter l'opération, jusqu'à ce que seulement du fluide ne sortira du tuyau.
- Bloquer la soupape de curage à la couple de serrage prévue et contrôler le niveau du fluide dans le réservoir avant de remonter le couvercle.

Si l'opération de curage a été effectuée correctement, la course de la pédale ne résultera pas élastique. Au cas contraire, répéter l'opération.

Pendant l'opération de vidange, le niveau du fluide dans le réservoir ne doit jamais descendre au dessous du niveau minimal.

**Entleerung der hinteren Bremsanlage**

Die Bremsanlage soll entleert werden, wenn der Hebelhub lang und elastisch wird, weil Luft im Kreislauf vorhanden ist.

Um die Anlage zu entleeren, wie folgt vorgehen:

- Behaeltersdeckel und Membran herausnehmen; Behaelter mit frischer Fluessigkeit DOT 4 fuellen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungsventil anbringen und das andere Roerchenende in einen Behaelter einfuehren.
- Fusshebel vollstaendig druecken.
- Das Entleerungsventil losmachen und Fluessigkeit abfliessen lassen (Am Anfang fliesst nur Luft ab); danach Ventil ein wenig schliessen. - Fusshebel lueften und ein wenig warten, bevor die Operation zu wiederholen, bis nur Fluessigkeit aus dem Rohr abfliesst.
- Entleerungsventil anziehen und dabei angegebenes Drehmoment beachten; bevor den Deckel zu montieren, Fluessigkeitsstand im Behaelter kontrollieren. Ist die Entleerung korrekt durchgefuehrt worden, wird der Fusshebelhub nicht mehr elastisch sein. Ist das nicht der Fall, Operation wiederholen.

Während der Entleerungsoperation darf das Flüssigkeitsniveau im Tank nie unter dem mindesten Niveau senken.

Purga instalación frenante trasera

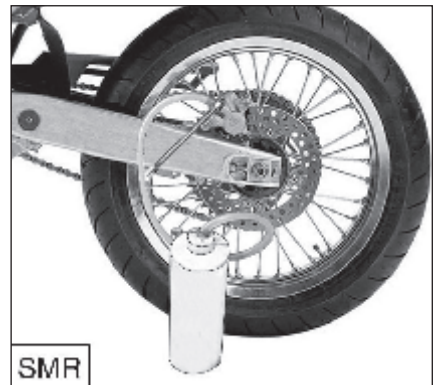
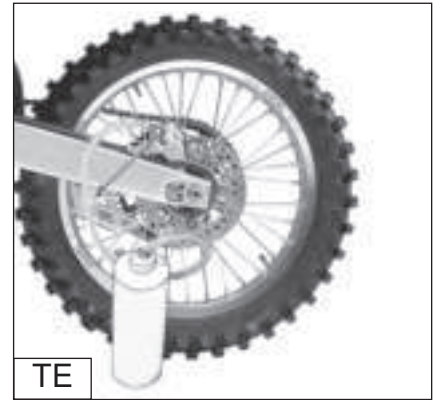
La purga de la instalación frenante se tiene que hacer cuando, a acusa de la presencia de aire en el circuito, la carrera del pedal se vuelve más larga y elástica.

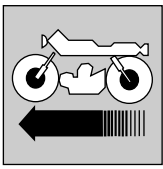
Para efectuar la purga haga lo siguiente:

- Remueva la tapa del depósito, la membrana y llene con fluido DOT 4.
- Aplique un tubito transparente de plástico en la válvula de purga de la pinza, e introduzca la otra extremidad del tubito en un recipiente.
- Baje completamente la palanca del pedal.
- Afloje la válvula de purga dejando salir el fluido (al inicio saldrá sólo aire), luego cierre ligeramente la válvula.
- Suelte el pedal y espere algunos segundos antes de repetir la operación hasta que del tubo salga sólo fluido.
- Bloquee la válvula de purga al par de torsión prescripto y controle el nivel del fluido del depósito antes de volver a montar la tapa.

Si la operación de purga ha sido cumplida correctamente, la carrera del pedal no resultará elástica. En caso contrario, repita la operación.

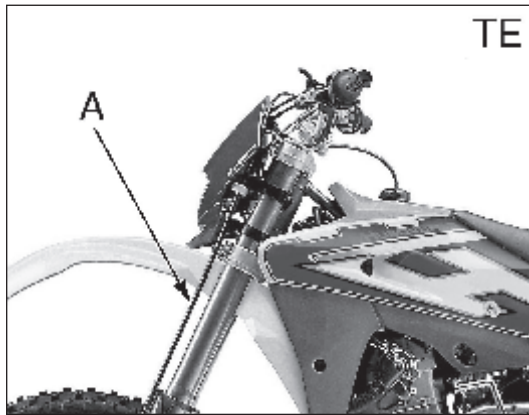
Durante la operación de purga el nivel del fluido en el depósito no tiene que llegat nunca por debajo del nivel mínimo.





**FRENI
BRAKES
FREINS
BREMSEN
FRENOS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



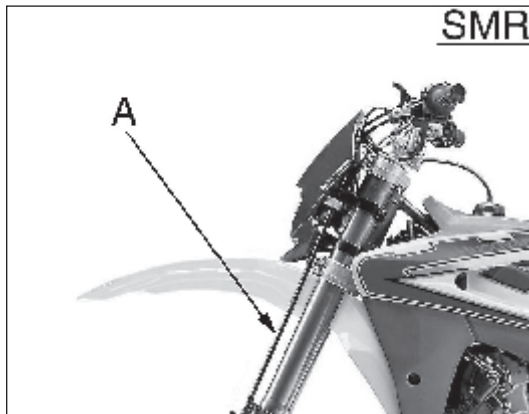
TE

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.

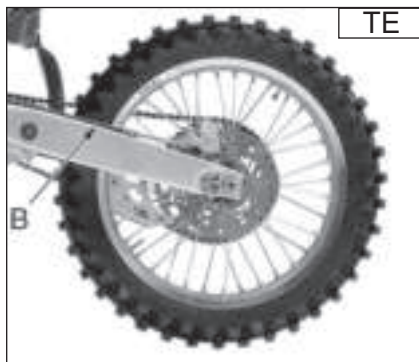
Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir " Fiche d'entretien périodique "): si sur les tuyaneries (A) et (B) il y a des signes d'usure ou ruptures, il sera nécessaire les remplacer.

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.

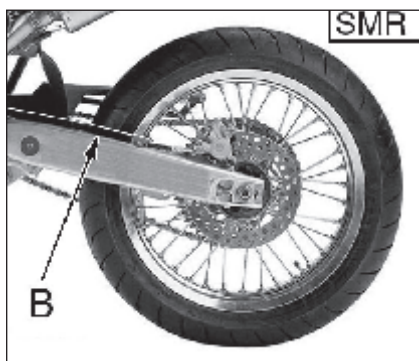


SMR

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.



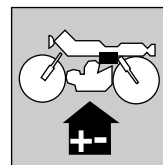
TE



SMR

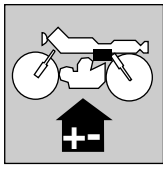
**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

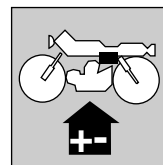




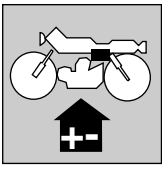
IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM

<http://husqy.forumsactifs.com>

Legenda schema elettrico (TE - SMR)	M. 5	Key to wiring diagram (TE - SMR)	M. 5
Legenda colore cavi (TE - SMR)	M. 6	Cable colour coding (TE - SMR)	M. 6
Legenda schema elettrico (USA)	M. 7	Key to wiring diagram (USA)	M. 7
Legenda colore cavi (USA)	M. 8	Cable colour coding (USA)	M. 8
Generatore	M.9	Generator	M.10
Trasduttore elettronico	M.9	Digital E.CU.	M.10
Regolatore di tensione	M.9	Voltage regulator	M.10
Candela di accensione	M.9	Spark plug	M.10
Controllo anticipo accensione	M.15	Ignition timing control	M.15
Diagramma di anticipo	M.17	Timing curve	M.17
Verifica statore alternatore	M.18	Checking the stator/alternator	M.18
Fanale anteriore	M.19	Headlamp	M.19
Kit cablaggio "Racing"	M.21	"Racing" main wiring harness	M.21



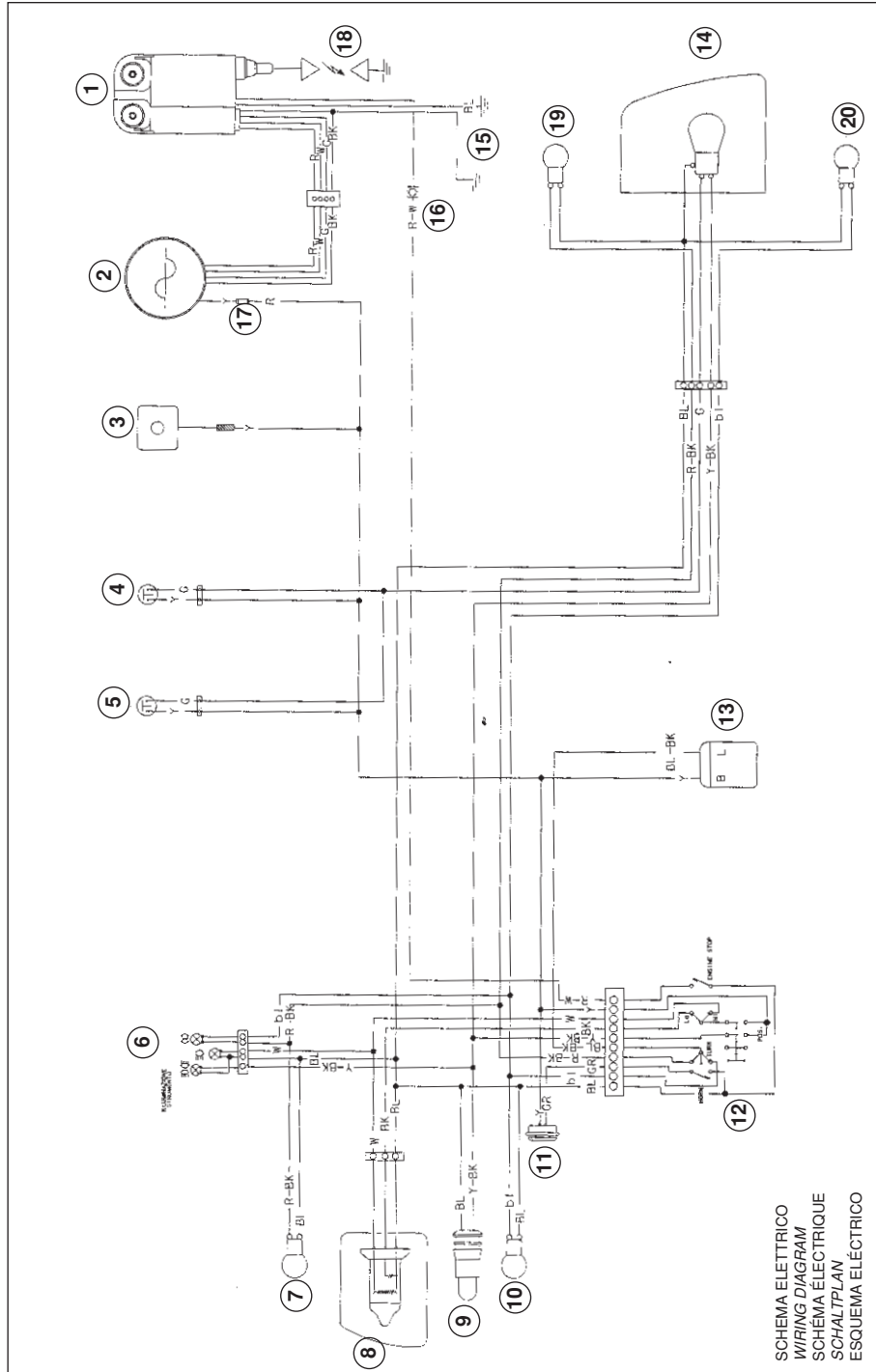
Légende schéma électrique (TE - SMR).....	M. 5	Schaltplan (TE - SMR).....	M. 5
Légende couleur câbles (TE - SMR).....	M. 6	Kabelfarben (TE - SMR).....	M. 6
Légende schéma électrique (USA).....	M. 7	Schaltplan (USA).....	M. 7
Légende couleur câbles (USA).....	M. 8	Kabelfarben (USA).....	M. 8
Générateur.....	M.11	Generator.....	M.12
Transducteur électronique.....	M.11	Elektronischer Meßwertgeber.....	M.12
Régulateur de tension.....	M.11	Spannungsregler.....	M.12
Bougie d'allumage.....	M.11	Zündkerze.....	M.12
Reglage avance allumage.....	M.15	Einstellung Zündungsvoreilung.....	M.16
Diagramme d'avance.....	M.17	Diagramm der Vorverstellung.....	M.17
Contrôle du stator/alternateur.....	M.18	Überprüfung des Alternator-Stators.....	M.18
Phare avant.....	M.19	Vorderscheinwerfer.....	M.20
Kit cables "Racing".....	M.21	"Racing" Kabel kit.....	M.21
Referencias esquema eléctrico (TE - SMR).....	M. 5		
Referencias colores de los cables (TE - SMR).....	M. 6		
Referencias esquema eléctrico (USA).....	M. 7		
Referencias colores de los cables (USA).....	M. 8		
Generador.....	M.13		
Transductor electrónico.....	M.13		
Regulador de tensión.....	M.13		
Bujía de encendido.....	M.13		
Regulacion anticipo accionamiento.....	M.16		
Diagrama de anticipo.....	M.17		
Verificación del estator del alternador.....	M.18		
Faro delantero.....	M.20		
Kit grupo cables "Racing".....	M.21		



**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**

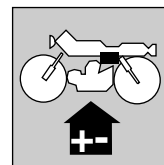
<http://husqy.forumsactifs.com>

TE, SMR - Escluso USA / USA excluded / Exclu USA / Nuhr USA / USA excludedo



**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>



TE, SMR - Escluso USA / USA excluded / Exclu USA / Nuhr USA / USA excluido

Legenda schema elettrico (TE-SMR escluso USA)

1. Trasduttore elettronico
2. Alternatore
3. Regolatore di tensione
4. Interruttore stop posteriore
5. Interruttore stop anteriore
6. Illuminazione strumento
7. Indicatore di direzione anteriore Dx.
8. Proiettore anteriore
9. Luci di posizione
10. Indicatore di direzione anteriore Sx.
11. Avvisatore acustico
12. Commutatore sinistro
13. Intermittenza indicatori di direzione
14. Fanalino posteriore
15. Massa telaio
16. Segnale stop motore
17. Uscita generatore
18. Candela
19. Indicatore di direzione posteriore Dx.
20. Indicatore di direzione anteriore Sx.

Caption of the electric diagram (TE-SMR USA excluded)

1. Electronic transducer
2. Alternator
3. Voltage regulator
4. Rear stop switch
5. Front stop switch
6. Instrument lighting
7. Right front turn indicator
8. Headlamp
9. Parking lights
10. Left front turn indicator
11. Horn
12. Left commutator
13. Turn indicator intermittence
14. Rear light
15. Frame earth
16. Engine stop signal
17. Generator output
18. Spark plug
19. Right rear turn indicator
20. Left rear turn indicator

Légende du schéma électrique (TE-SMR exclu USA)

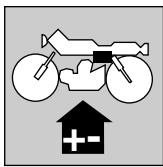
1. Transducteur électronique
2. Alternateur
3. Régulateur de tension
4. Interrupteur de stop arrière
5. Interrupteur de stop avant
6. Illumination instrument
7. Indicateur de direction avant droit
8. Phare
9. Feux de stationnement
10. Indicateur de direction avant gauche
11. Avertisseur acoustique
12. Commutateur gauche
13. Intermittance indicateurs de direction
14. Feu arrière
15. Terre cadre
16. Signal d'arrêt moteur
17. Sortie générateur
18. Bougie
19. Indicateur de direction arrière droit
20. Indicateur de direction arrière gauche

Beschriftung des elektrischen Planes (TE-SMR Nuhr USA)

1. Elektronischer Meßwertgeber
2. Alternator
3. Spannungsregler
4. Hinterer Stop-Schalter
5. Vorderer Stop-Schalter
6. Schlüsselschalter
7. Vorderer Rechts-Richtungsanzeiger
8. Vorderer Scheinwerfer
9. Parklicht
10. Vorderer Links-Richtungsanzeiger
11. Hupe
12. Linker Umschalter
13. Intermitenz-Richtungsanzeiger
14. Hinteres Licht
15. Gestell-Masse
16. Motor-Stop-Signal
17. Generator-Ausgang
18. Zündkerze
19. Hinteres rechter Blinker
20. Hinteres linker Blinker

Legenda del esquema eléctrico (TE-SMRUSA excluido)

1. Transductor electrónico
2. Alternador
3. Regulador de tensión
4. Interruptor stop trasero
5. Interruptor stop delantero
6. iluminación instrumento
7. Indicador de dirección delantero derecho
8. Faro delantero
9. Luces de posición
10. Indicador de dirección delantero izquierdo
11. Claxon
12. Conmutador izquierdo
13. Intermittencia indicadores de dirección
14. Faro trasero
15. Masa bastidor
16. Señal stop motor
17. Salida generador
18. Bujía
19. Indicador de dirección trasero derecho
20. Indicador de dirección trasero izquierdo



**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>

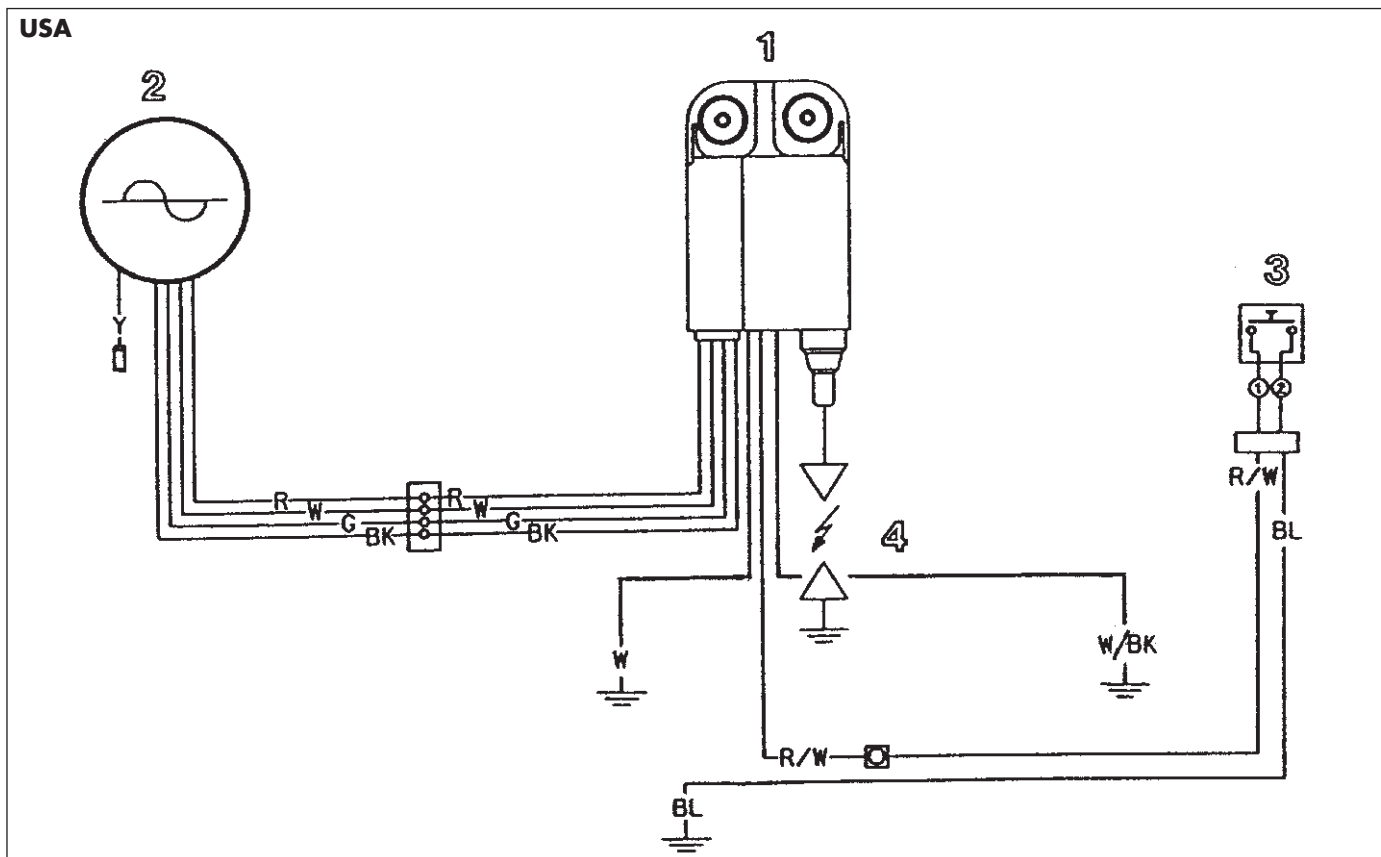
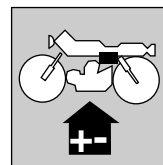
**Legenda colore cavi (TE-SMR escluso USA) / Cable colour coding (TE-SMR USA excluded)
Legende couleur câbles (TE-SMR exclu USA) / Kabelfarben (TE-SMR Nuhr USA)
Referencias colores de los cables (TE-SMR USA excluido)**

Pos. Pos.	Colore Colour	Pos. Pos.	Colore Colour
R	Rosso Red	BI	Azzurro Light Blue
W	Bianco White	Y-BK	Giallo-Nero Yellow-Black
G	Verde Green	BL-BK	Blu-Nero Blue-Black
BK	Nero Black		
Y	Giallo Yellow		
BL	Blu Blue		
GR	Grigio Grey		
R-W	Rosso-Bianco Red-White		
R-BK	Rosso-Nero Red-Black		

Pos. Pos. Pos.	Couleur Farbe Color	Pos. Pos. Pos.	Couleur Farbe Color
R	Rouge Rot Rojo	BI	Azur Hellblau Celeste
W	Blanc Weiss Blanco	Y-BK	Jaune-Noir Gelb-Schwarz Amarillo-Negro
G	Vert Grün Verde	BL-BK	Bleu-Noir Blau-Schwarz Azul-Negro
BK	Noir Schwarz Negro		
Y	Jaune Gelb Amarillo		
BL	Bleu Blau Azul		
GR	Gris Grau Gris		
R-W	Rouge-Blanc Rot-Weiss Rojo-Blanco		
R-BK	Rouge-Noir Rot-Schwarz Rojo-Negro		

**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>



LEGENDA SCHEMA ELETTRICO (USA)

1. Trasduttore digitale
2. Alternatore
3. Pulsante arresto motore
4. Candela

KEY TO WIRING DIAGRAM (USA)

1. Digital transducer
2. Alternator
3. Engine stop button
4. Spark plug

LEGENDE SCHEMA ELECTRIQUE (USA)

1. Transducteur digital
2. Alternateur
3. Pulsant arrêt du moteur
4. Bougie

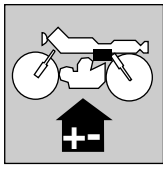
SCHALTPLAN (USA)

1. Digitalischer Meßwertgeber
2. Alternator
3. Motor Stop-Schalter
4. Zündkerze

REFERENCIAS ESQUEMA ELECTRICO (USA)

1. Transductor digitale
2. Alternador
3. Pulsador de parada motor
4. Buja





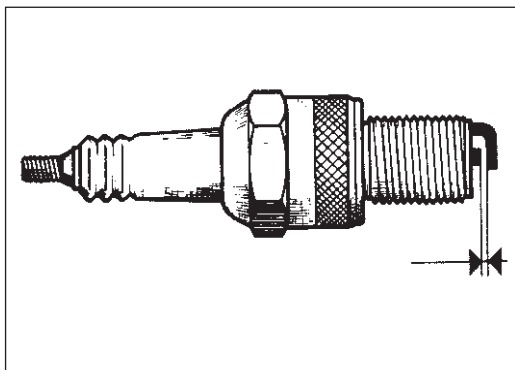
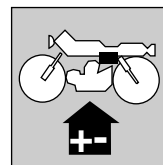
**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>

**Legenda colore cavi (USA) / Cable colour coding (USA)
Legende couleur câbles (USA) / Kabelfarben (USA)
Referencias colores de los cables (USA)**

Pos. Pos.	Colore Colour
R	Rosso Red
W	Bianco White
G	Verde Green
BK	Nero Black
R-W	Rosso-Bianco Red-White
Y	Giallo Yellow
BL	Azzurro Light Blue
W-BK	Bianco-Nero White-Black

Pos. Pos.	Couleur Farbe Color
R	Rouge Rot Rojo
W	Blanc Weiss Blanco
G	Vert Grün Verde
BK	Noir Schwarz Negro
R-W	Rouge-Blanc Rot-Weiss Rojo-Blanco
Y	Jaune Gelb Amarillo
BL	Azur Hellblau Celeste
W-BK	Blanc-Noir Weiss-Schwarz Blanco-Negro



Generatore (1)

E' costituito da un alternatore a 12V - 120W, situato nel coperchio laterale destro del motore.

Trasduttore elettronico (2)

Il dispositivo è fissato nella zona anteriore del motociclo, in prossimità del proiettore.

Regolatore di tensione (3)

Il regolatore di tensione è fissato su una piastrina posta nella parte inferiore del canotto di sterzo.

Candela di accensione (4)

La candela è NGK C7E o CHAMPION G59C (per impiego agonistico NGK C8E); la distanza fra gli elettrodi deve essere: $0,6 \pm 0,7$ mm.

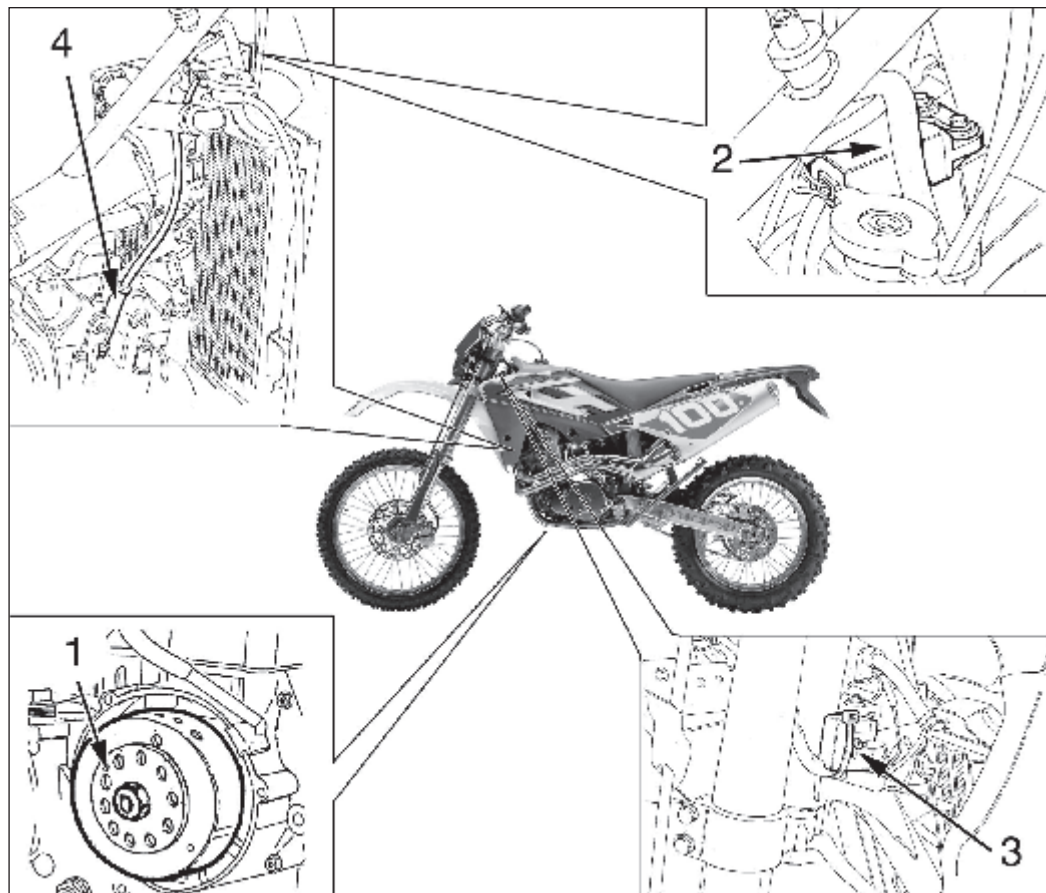
Pulire lo sporco intorno alla base della candela prima di rimuoverla.

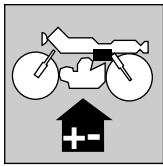
E' utile esaminare lo stato della candela, subito dopo averla tolta dalla sua sede, poichè i depositi e la colorazione dell'isolante forniscono utili indicazioni sul grado termico della candela, sulla carburazione, sull'accensione e sullo stato generale del motore.

Prima di procedere al rimontaggio della candela, eseguire una accurata pulizia degli elettrodi e dell'isolante usando uno spazzolino metallico.

Applcare grasso grafitato sul filetto della candela e avvitarla 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.





**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Generator (1)

It is consisting in a 12V - 120W alternator placed into the R.H. side cover of the engine.

Digital E.C.U. (2)

This device is set on the front of the motorcycle near the headlamp.

Voltage regulator (3)

The voltage regulator is placed on a small plate located on the lower side of the steering sleeve.

Spark plug (4)

Use NGK C7E or CHAMPION G59C (for competitions use NGK C8E) spark plugs; the spark plug gap is 0.023±0.027 in.

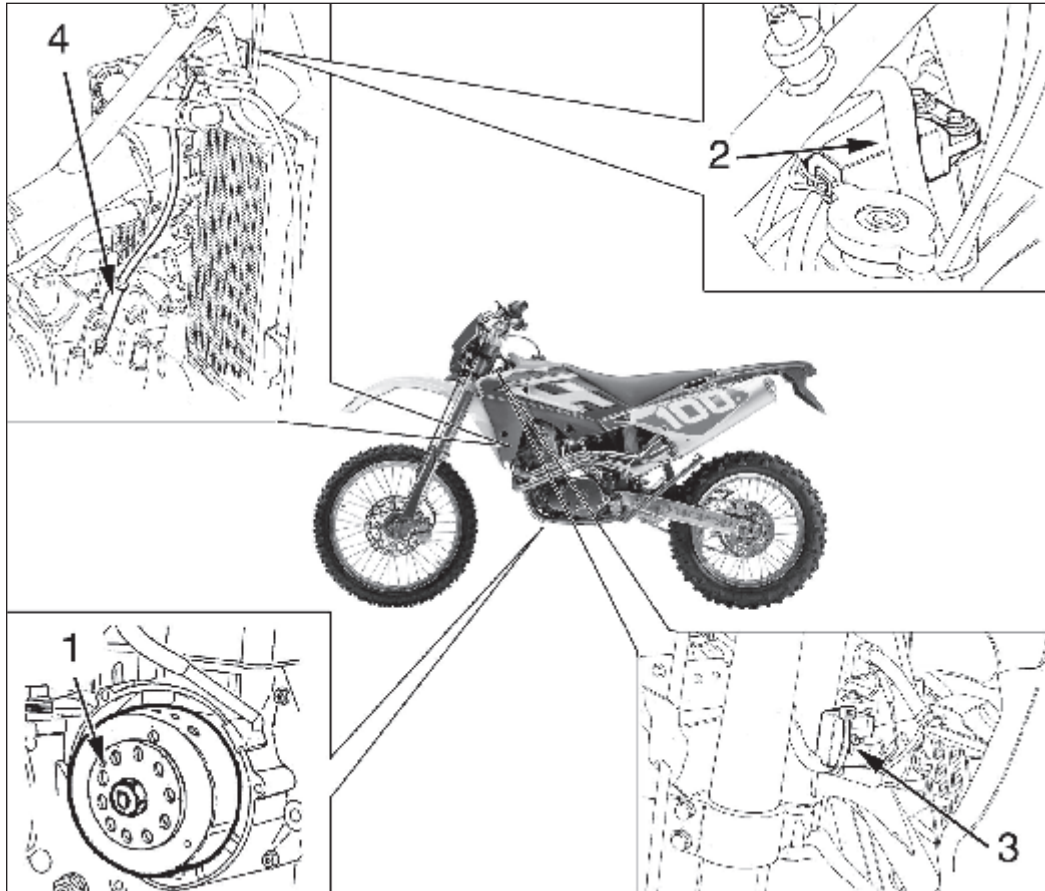
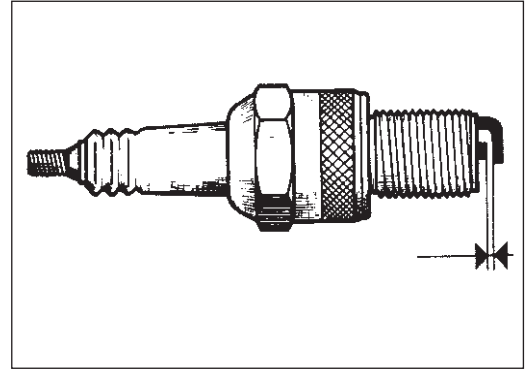
Clean the dirt away from the base of the spark plug before removing it from the cylinder.

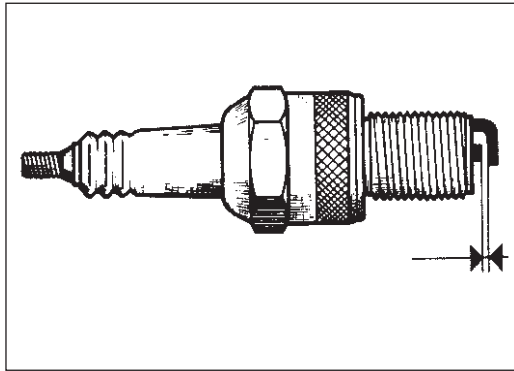
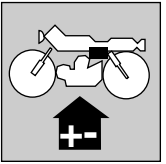
It is very useful to examine the state of the spark plug just after it has been removed from the engine since the deposits on the plug and the colour of the insulator provide useful indications concerning the heat rating of the plug, carburation, ignition and general engine condition.

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.





Générateur (1)

Il est formé par un alternateur a 12V - 120W, situé dans le couvercle latéral droit du moteur.

Transducteur électronique (2)

Ce dispositif est fixé devant la moto, près du phare.

Régulateur de tension (3)

Le régulateur de tension est fixé sur une plaque placée en la partie inférieure du manchon de direction.

Bougie d'allumage (4)

Bougie de type NGK C7E ou CHAMPION G59C (pour les compétitions NGK C8E); la distance entre les électrodes doit être de 0,6±0,7 mm.

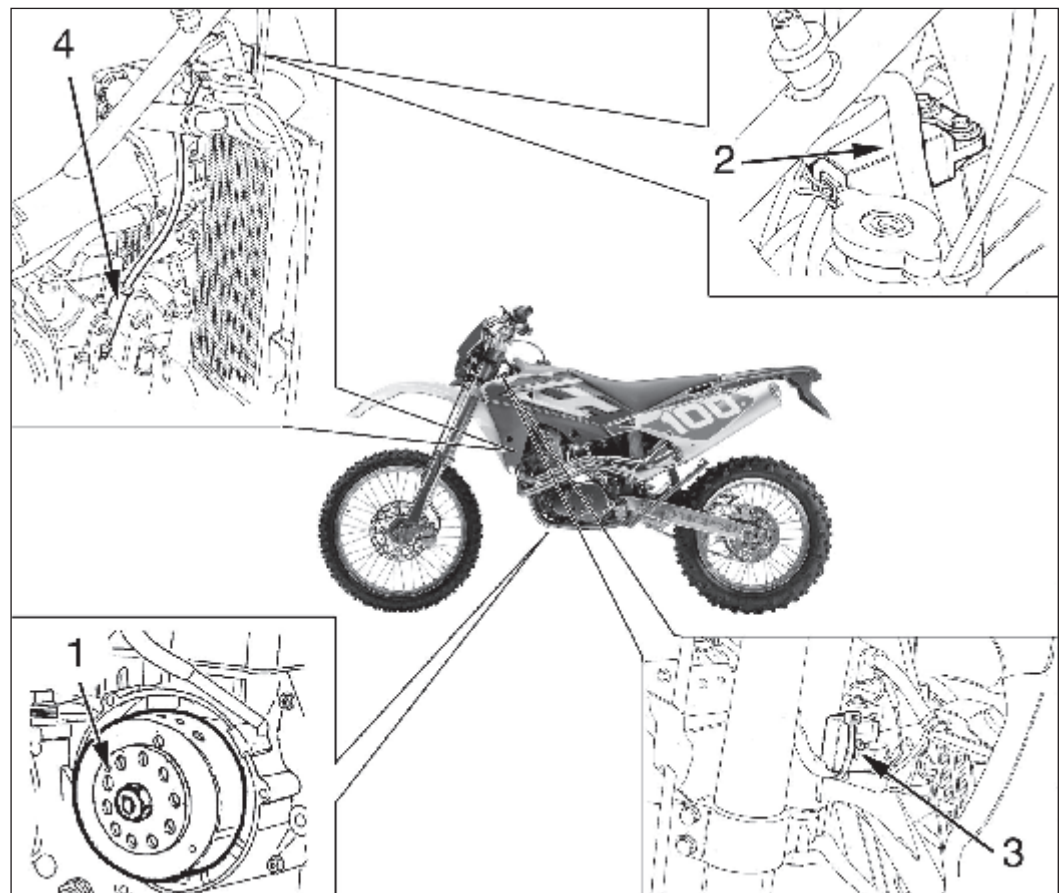
Nettoyer la saleté autour du siège de la bougie avant de la retirer.

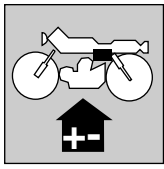
Il est conseillé d'examiner la bougie juste après son démontage puisque les dépôts et la coloration de l'isolant fournissent des renseignements utiles sur le degré thermique de la bougie, sur la carburation, sur l'allumage et sur l'état général du moteur.

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.





**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Generator (1)

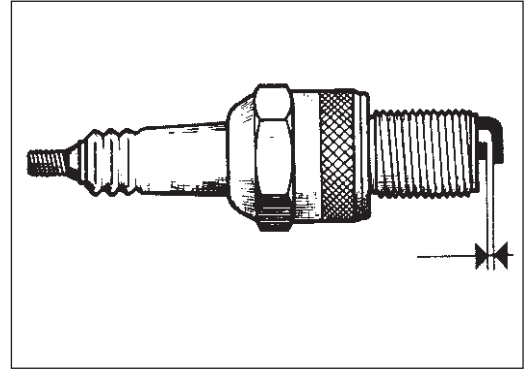
Bestehend aus einer Drehstromlichtmaschine 12V - 120W. Unter dem rechten Seitendeckel des Motors angeordnet.

Elektronischer Meßwertgeber (2)

Die Vorrichtung ist im vorderen Bereich in der Nähe des Scheinwerfers.

Spannungsregler (3)

Der Spannungsregler befindet sich auf einem Plättchen unten an der Steuerbühse.0



Zündkerze (4)

Folgende Kerze kommt zum Einsatz NGK C7E oder CHAMPION G59C (für weftkämpferische Aktivität NGK C8E); der Elektrodenabstand beträgt $0,6 \pm 0,7$ mm.

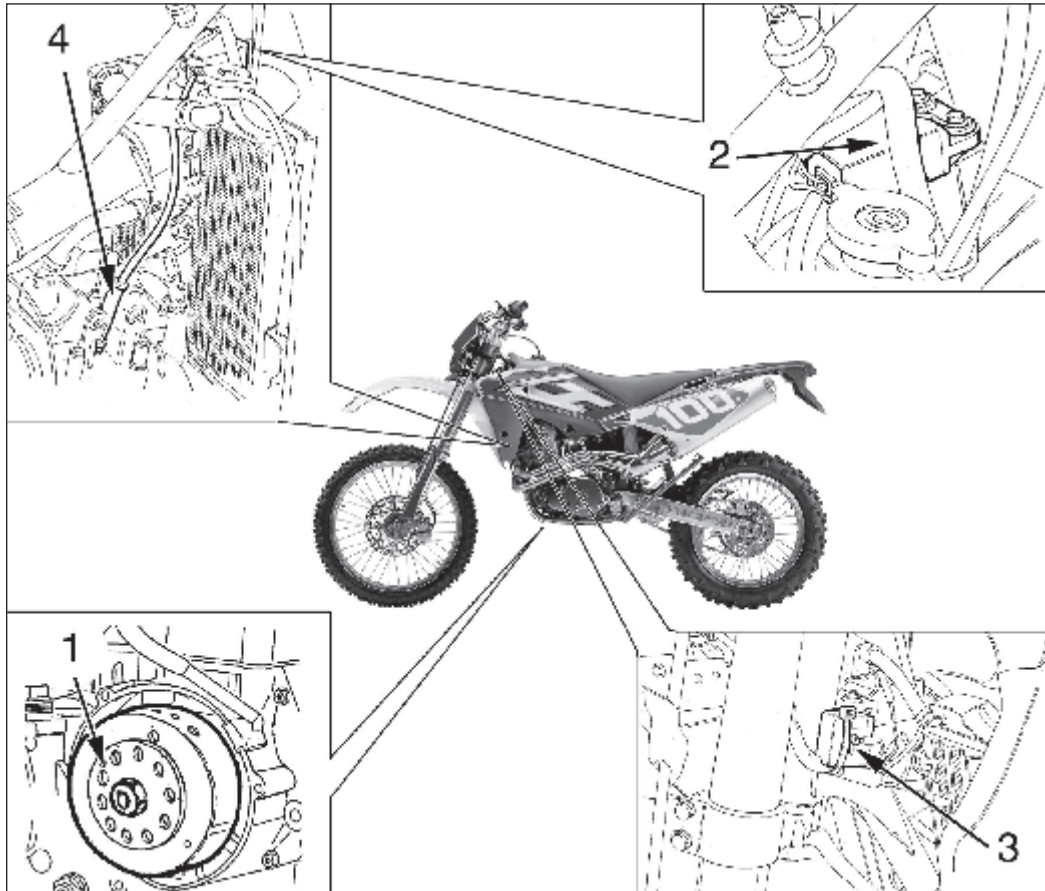
Den Kerzenboden reinigen bevor diese abgenommen wird.

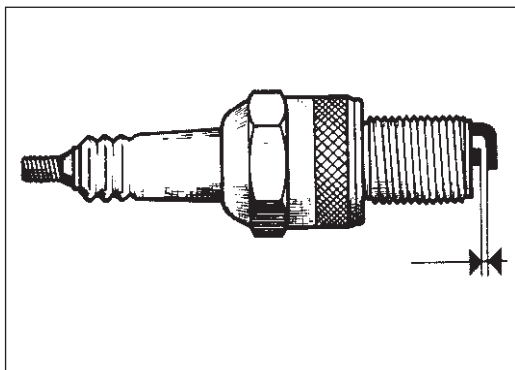
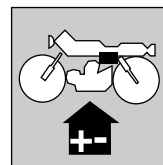
Es empfiehlt sich die Kerze sofort nach der Entnahme zu überprüfen, da die Ablagerungen und die Färbung der Isolierung Rückschlüsse auf den Wärmewert der Kerze, auf die Vergasung, die Zündung und auf den allgemeinen Zustand des Motors ermöglichen.

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.





Generador (1)

Está constituido por un alternador de 12V - 120W situado en la tapa lateral derecha del motor.

Transductor electrónico (2)

El dispositivo está fijado en la zona delantera de la moto, cerca del faro.

Regulador de tensión (3)

El regulador de tensión está fijado en una placa colocada en la parte inferior del tubo de dirección.

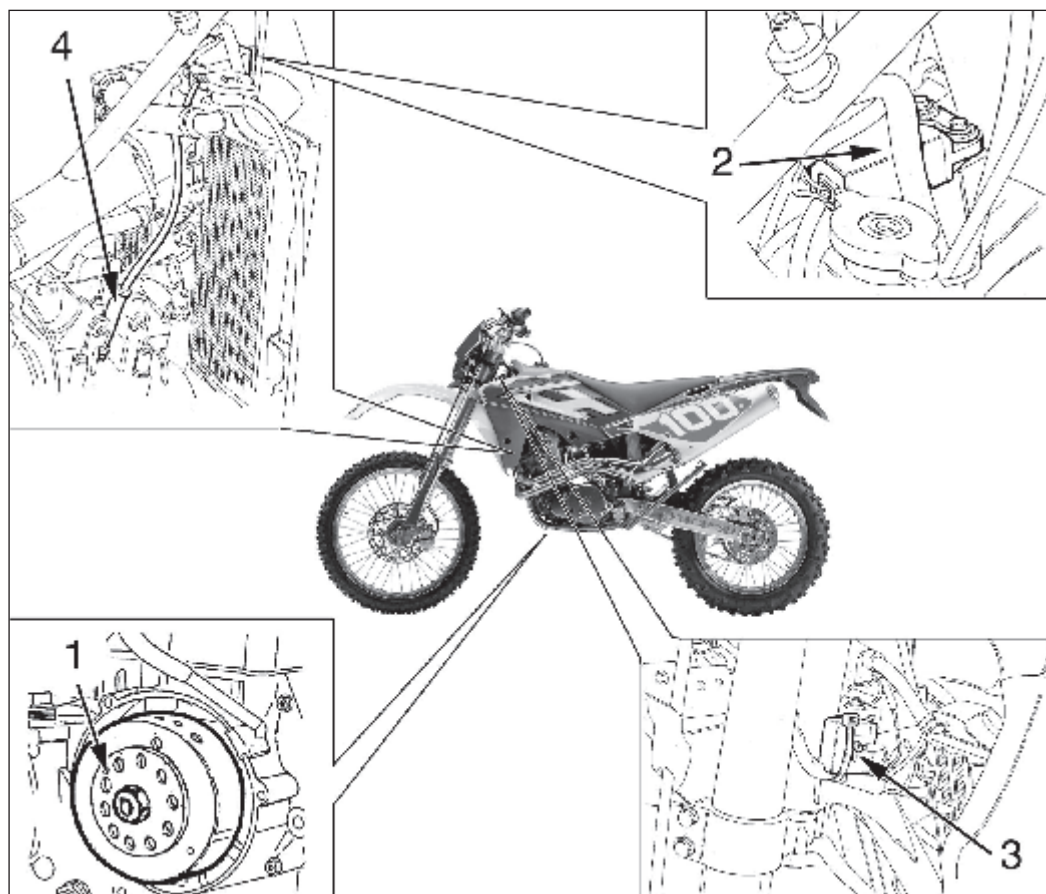
Bujía de encendido (4)

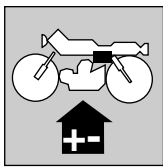
La bujía es NGK C7E o bien CHAMPION G59C (para empleo en competición NGK C8E); la distancia entre los electrodos tiene que ser 0,6÷0,7 mm.

Limpe la suciedad alrededor de la base de la bujía antes de removerla.

Es útil examinar el estado de la bujía inmediatamente después de quitarla de su asiento dado que los depósitos y la coloración del aislante suministran indicaciones útiles sobre el grado térmico de la bujía, sobre la carburación y el encendido y sobre el estado general del motor. Antes de volver a montar la bujía ejecute una minuciosa limpieza de los electrodos y del aislante usando un cepillo metálico. Aplique grasa grafitada en la rosca de la bujía y atornillela a mano a fondo, luego con una llave adecuada apriétela al par de torsión precripto.

La bujía que presente rajaduras en el aislante o que tenga los electrodos corroidos debe ser substituida.





**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**

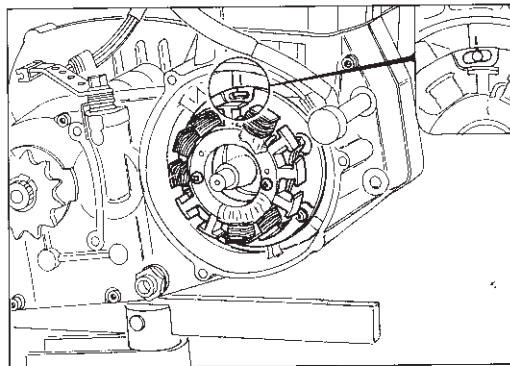
<http://husqy.forumsactifs.com>

Controllo anticipo accensione

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). Per eseguire questa operazione è necessario rimuovere il coperchio del semicaratter destro ed il rotore.

Nel caso si fossero sostituiti i semicaratters, l'albero motore o l'alternatore sarà necessario ripristinare la corretta condizione di anticipo operando nel modo seguente:

- montare lo statore allineandone il riferimento con quello esistente sul semicaratter destro e serrare le tre viti di fissaggio.
- montare la linguetta sull'albero motore e rimontare il rotore.
- mantenendo fermo il rotore con l'attrezzo (B) cod. 1517949-02, avvitare il dado e serrarlo alla coppia di serraggio prescritta. Rimontare il coperchio del semicaratter destro.

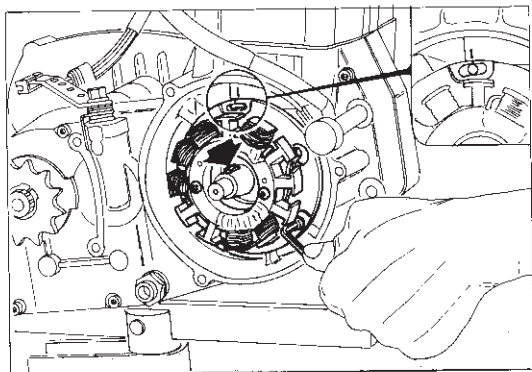


Checking the spark advance

For checking the spark advance, simply align the stator (near the upper fixing point), after removing the right half-casing cover and the rotor.

Whenever the half-casings, the crankshaft and the alternator have been replaced, reset the spark advance as follows:

- mount the stator plate so its mark and R.H. half crankcase mark are aligned and tighten the three stator fastening screws.
- reassembly the Woodruff key and the rotor on the crankshaft.
- holding the rotor with the tool (B) No. 1517949-02, mount the nut and tighten it to the correct tightening torque. Reassemble the right half-casing cover.

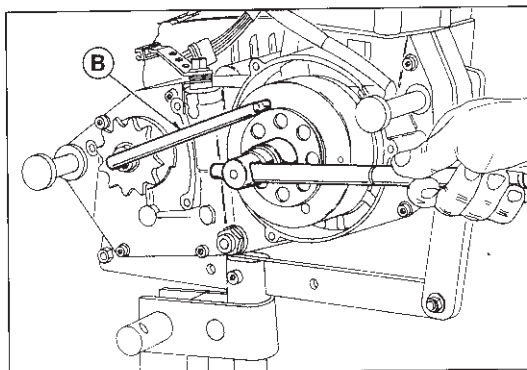


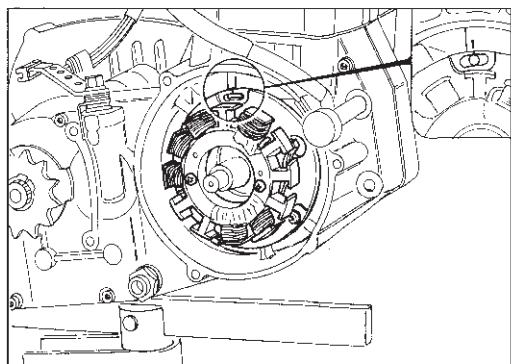
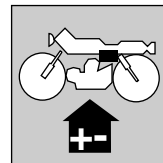
Contrôle de l'avance à l'allumage

Pour effectuer ce contrôle, il suffit de vérifier que le point de repère gravé sur le soubassement soit aligné avec celui se trouvant sur le stator (en correspondance du fixage supérieur).

Opérer comme suit: ôter le couvercle du demi-caratter droit et le rotor. Au cas où les demi-caratters, l'arbre moteur, ou l'alternateur aient été remplacés, il faudra rétablir la correcte condition d'avance en opérant comme suit:

- monter le stator en alignant le repère avec celui gravé sur le demi-caratter droit et serrer les trois vis de fixation.
- monter la languette sur l'arbre moteur et remonter le rotor.
- en serrant le rotor par l'outil (B) code 1517949-02, serrer l'écrou à la couple de serrage prescrite. Reassembler le couvercle du demicaratter droit.

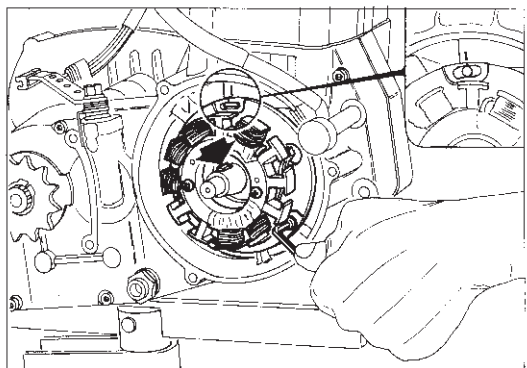




Kontrolle der Zündvorverstellung

Zur Kontrolle braucht man sich nur zu vergewissern, dass der Bezug auf dem Kurbelgehäuse dem Bezug auf dem Stator entspricht (entsprechend der oberen Befestigung). Dazu den Deckel der rechten Gehäusehälfte und den Rotor entfernen. Wenn die Gehäusehälfte und den Rotor entfernen. Wenn die Gehäusehälften, die Antriebswelle oder den Generator ersetzt werden, ist es notwendig, die korrekte Zündvorverstellung wiederherzustellen; wie folgt vorgehen:

- a) den Stator montieren und beachten, dass der Bezug mit dem Bezug auf der rechten Gehäusehälfte fluchtet und die drei Befestigungsschrauben anziehen.
- b) die Zunge auf die Motorenwelle montieren und den Rotor wieder anbringen.
- c) den Rotor mit Hilfe des Werkzeugs (B) Nr. 1517949-02 festhalten und die Mutter mit dem angegebenen Anzugsmoment anziehen. Deckel der rechten Gehäusehälfte wiederanbringen.

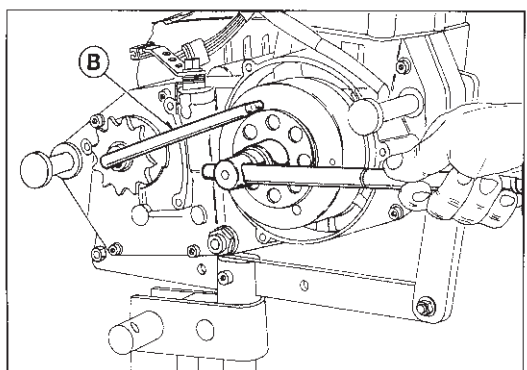


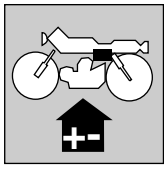
Control avance encendido

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 con la fijación superior). Para ejecutar esta operación hay que sacar la tapa del semicárter derecho y el rotor.

En el caso de que hubiesen sido sustituidos los semicárter, el eje motor o el alternador, restablezca la correcta condición de avance trabajando e la siguiente manera:

- a) monte el estator alineando la referencia con la existente en el semicárter derecho y apriete los tres tornillos de fijación.
- b) monte la lengüeta en el eje motor y vuelva a montar el rotor.
- c) manteniendo firme el rotor con la herramienta (B) cód. 1517949-02, atornille la tuerca y apriétela al par de torsión prescrito. Vuelva a montar la tapa del semicárter derecho.





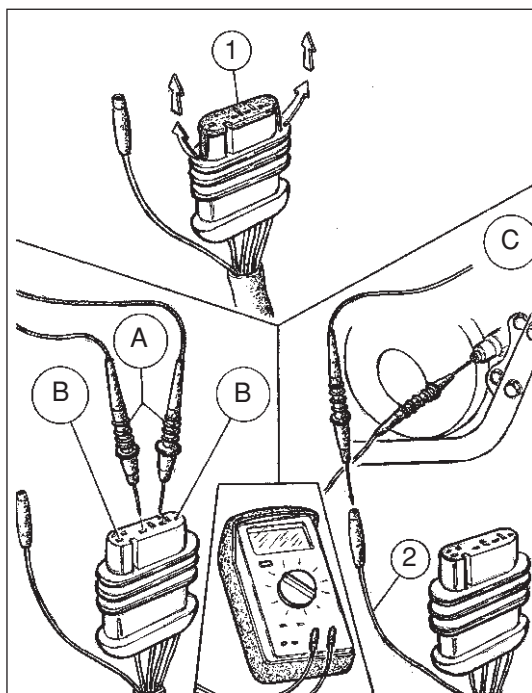
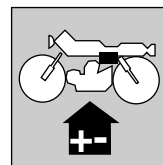
**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Regime motore
Engine r.p.m.
Nombre de tours moteur
Anzahl der Motordrehungen
Regime motor

Anticipo accensione prima P.M.S. (+/- 1°)
Ignition timing before T.D.C. (+/- 1°)
Avance à l'allumage après P.M.S. (+/- 1°)
Zündvorverstellung v.O.T.P. (+/- 1°)
Avance encendido antes P.M.S. (+/- 1°)

1800 r.p.m.	3°
2000 r.p.m.	22°
2500 r.p.m.	26°
3000 r.p.m.	21°
4000 r.p.m.	20°
4500 r.p.m.	21°
5000 r.p.m.	22,5°
6500 r.p.m.	24°
7000 r.p.m.	29,5°
7500 r.p.m.	33°
8000 r.p.m.	35°
8500 r.p.m.	34,5°
9000 r.p.m.	34°
9500 r.p.m.	33°
10000 r.p.m.	30°
10500 r.p.m.	28°



Verifica statore alternatore

Rimuovere il serbatoio carburante come descritto al capitolo "Operazioni generali", staccare il connettore dell'alternatore dalla linguetta sul lato destro del trave superiore del telaio e il cavo giallo (2) dal regolatore di tensione.

Scollegare il medesimo connettore dal trasduttore digitale e togliere la clip rossa (1) di protezione.

Verificare con un tester le resistenze dei seguenti cavi:

- A) cavi bianco e verde4,5 Ω;
- B) cavi rosso e nero5,7 Ω;

C) sul modello TE sgrassare e pulire accuratamente la testa di una delle viti di fissaggio del coperchio carter destro, posizionare un puntale del tester a massa su questa vite e l'altro puntale sul cavo giallo (2). La lettura dovrà risultare 0,8 Ω;

Checking the stator/alternator

Remove the fuel tank as described in chapter "Main work". Remove the alternator connector from the tang on the frame upper beam right side.

Remove the yellow cable (2) from the voltage regulator.

Disconnect this connector from the digital transducer, and remove the red clip (1) used as a protection.

By a tester, check the resistance of the following cables:

- A) White and green cables4,5 Ω;
- B) Red and black cablese5,7 Ω;

C) On model TE: accurately degrease and clean the head of one of the screws fixing the right case cover, then ground the tester ferrule on this screw, and the other ferrule on the yellow cable (2). The tester must display 0.8 Ω.

Contrôle du stator/alternateur

Oter le réservoir carburant d'après la description au chapitre "Opérations Générales".

Oter le connecteur de l'alternateur de la languette située sur le côté droit de la poutre supérieure du cadre et ôter le câble jaune (2) du régulateur de tension.

Débrancher ce connecteur du transducteur digital et ôter le collier rouge (1) de protection.

Au moyen d'un appareil d'essai, contrôler la résistance des câbles suivants:

- A) Câbles blanc et vert4.5 Ω;
- B) Câbles rouge et noir 5.7 Ω;

C) Sur le modèle TE: dégraisser et nettoyer soigneusement la tête d'une des vis de fixation couvercle du carter droit; placer la pointe de l'appareil d'essai à la masse sur cette vis et l'autre pointe sur le câble jaune (2). L'appareil doit afficher 0.8 Ω.

Überprüfung des Alternator-Statorts

Den Treibstofftank, wie im Kapitel "Allgemeine Vorgänge" beschrieben, abnehmen, den Verbinder des Alternators aus der Lasche auf der rechten Seite des oberen Gestellträgers und das gelbe Kabel (2) aus dem Spannungsregler abtrennen.

Den gleichen Verbinder aus dem digitalen Meßwertgeber abtrennen und den roten Schutzklipp (1) abnehmen.

Mit einem Universalinstrument die Widerstände der folgenden Kabel überprüfen:

- A) weiße und grüne Kabel4,5 Ω;
- B) rote und schwarze Kabel5,7 Ω;

C) auf dem Modell TE sorgfältig den Kopf einer der Befestigungsschrauben des rechten Abdeckungsdeckels entfetten und reinigen, eine Spitze des Instruments als Erde auf diese Schraube positionieren und den anderen Stift auf das gelbe Kabel (2). Das Ablesen sollte 0,8 Ω ergeben.

Verificación del estator del alternador

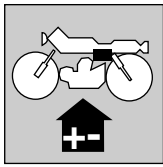
Retirar el depósito del carburante tal y como descrito en el capítulo "Operaciones Generales", desenchufar el conector del alternador de la lengüeta en el lado derecho de la viga superior del bastidor y el cable amarillo (2) del regulador de tensión.

Desenchufar el mismo conector del transductor digital y quitar el clip rojo (1) de protección.

Con un tester verificar las resistencias de los cables siguientes:

- A) cables blanco y verde4,5 Ω;
- B) cables rojo y negro5,7 Ω;

C) en el modelo TE desengrasar y limpiar esmeradamente la cabeza de uno de los tornillos de fijación de la tapa del cárter derecho, colocar una punta del tester a masa sobre este tornillo y la otra punta sobre el cable amarillo (2). La lectura deberá ser de 0,8 Ω.



IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

<http://husqy.forumsactifs.com>

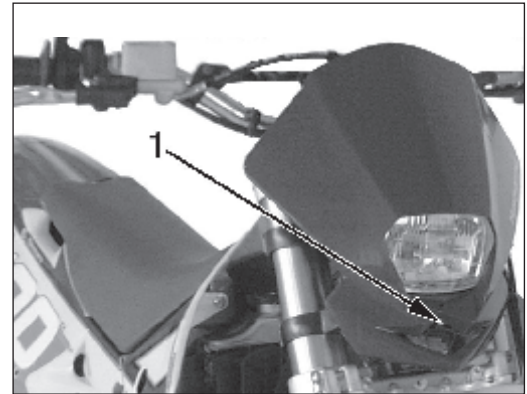
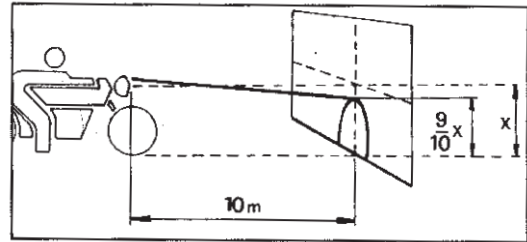
Fanale anteriore

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 $\frac{9}{10}$ dell'altezza da terra del centro del proiettore.

L'eventuale rettificazione dell'orientamento si può effettuare agendo sulla vite (1) per abbassare o alzare il fascio luminoso.



1. Vite registro in verticale

1. Adjusting screw horizontal

1. Vis de réglage vertical

Headlamp

The front headlamp is fitted a dipping bulb for main and dipped beams and a pilot/side lamp 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 right angles 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 $\frac{9}{10}$ 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 light beam.

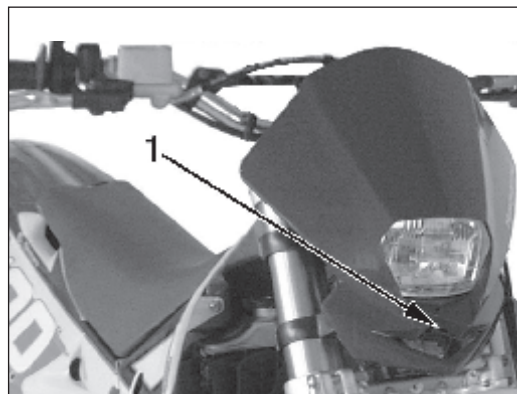
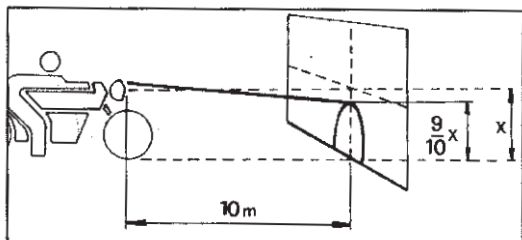
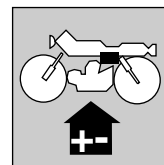
Phare avant

Le phare avant a une ampoule à deux filaments pour les feux de route et les feux de croisement, ainsi qu'une ampoule au siluro 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 $\frac{9}{10}$ 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.



1. Einstellungsschraube in senkrechter Richtung

1. Tornillo regulación en vertical

Vorderscheinwerfer

Der Vorderscheinwerfer verfügt über eine Lampe mit Scheinwerfer / Abblendung 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 Dunkelfläche und beleuchteter Fläche auf einer Höhe liegen, die 9/10 der Höhe des Scheinwerfermitte vom Boden nicht überschreitet.

Zur Änderung der Scheinwerfereinstellung die Schraube (1) drehen um den Lichtbündel zu erhöhen oder zu senken.

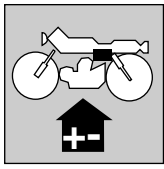
Faro delantero

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 de situación.

Especial atención hay que dedicar a la dirección 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 sea 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.

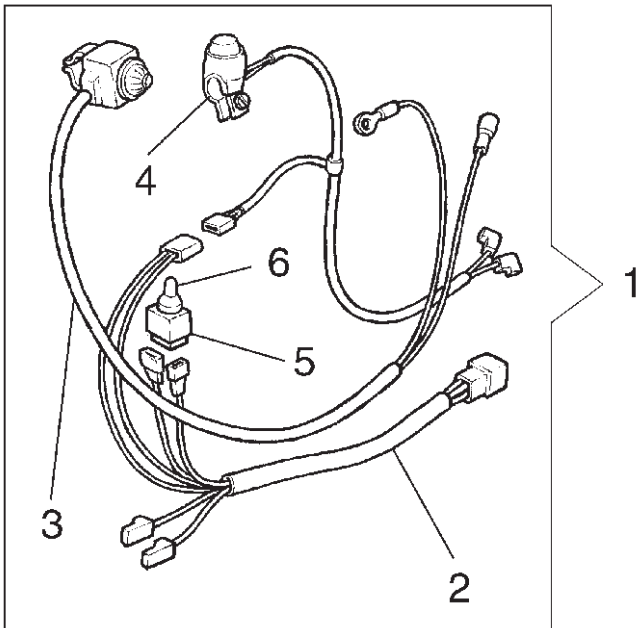
La eventual corrección de la orientación se puede efectuar actuando en el tornillo (1) para bajar o levantar el haz luminoso.



**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Kit cablaggio "Racing" (TE 570)



Kit cablaggio "Racing" (Part. N. 8000A1883)

- 1- Kit cablaggio
- 2- Cablaggio
- 3- Pulsante arresto motore
- 4- Pulsante avvisatore acustico
- 5- Interruttore luci
- 6- Cappuccio

"Racing" main wiring harness (Part. N. 8000A1883)

- 1- Wiring harness kit
- 2- Wiring harness
- 3- Engine stop button
- 4- Horn button
- 5- Lights switch
- 6- Rubber cap

Kit cables "Racing" (Part. N. 8000A1883)

- 1- Kit cables
- 2- Cables
- 3- Poussoir arret moteur
- 4- Poussoir avertisseur acoustique
- 4- Poussoir feu
- 6- Capouchon

"Racing"Kabel Kit (Part. N. 8000A1883)

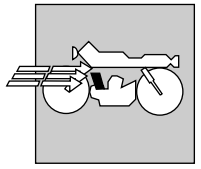
- 1-Kabel Kit
- 2- Kabel
- 4- Motorhanhalten Druckknopf
- 4- Hupe Knopf
- 5- Schalter
- 6- Gummihaube

Kit grupo cables "Racing" (Part. N. 8000A1883)

- 1- Kit grupo cables
- 2- Cables
- 3- Pùlsador parada motor
- 4- Pùlsador avisador acustico
- 5- Pùlsador luces
- 6- Capuchón

**RAFFREDDAMENTO MOTORE
ENGINE COOLING SYSTEM
REFROIDISSEMENT MOTEUR
MOTORKUEHLUNG
ENFRIAMIENTO MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



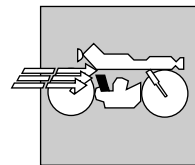
Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

N



**RAFFREDDAMENTO MOTORE
ENGINE COOLING SYSTEM
REFROIDISSEMENT MOTEUR
MOTORKUEHLUNG
ENFRIAMIENTO MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



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.

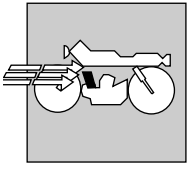
- **Beim Fehlen des Waermeaustauschtraeger (Wassers) zwischen Waermemasse und Kuehlerblock waere eine Ueberhitzung in der Gruppe Zylinder-Kolben unvermeidlich, mit danach folgendem Fressen und Beschädigung des Kurbelbetriebs (Antriebswelle).**

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.

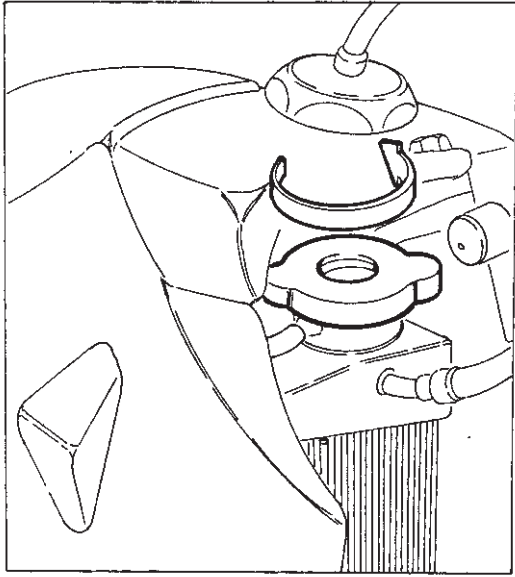
Para un buen funcionamiento del circuito de enfriamiento es muy importante controlar periódicamente el nivel del líquido.

- **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.**



**RAFFREDDAMENTO MOTORE
ENGINE COOLING SYSTEM
REFROIDISSEMENT MOTEUR
MOTORKUEHLUNG
ENFRIAMIENTO MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

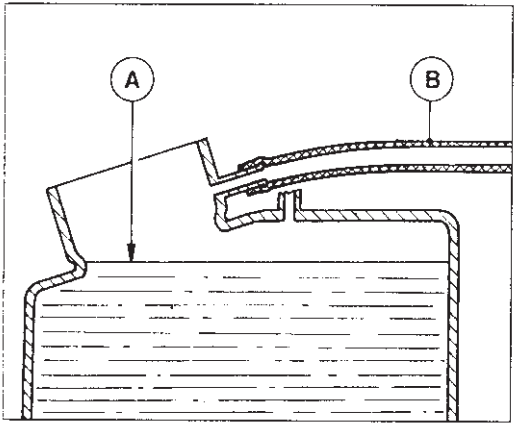


Riscontrando tuttavia surriscaldamento dal motore, verificare che il radiatore sia completamente pieno.
Il controllo del livello nel radiatore si deve eseguire a motore freddo (vedi paragrafo "Controllo livello liquido di raffreddamento").
Se per un qualsiasi motivo dovete operare a motore caldo, fate 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 Kuehlflüssigkeitsstandes").
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 Nebestehenden 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

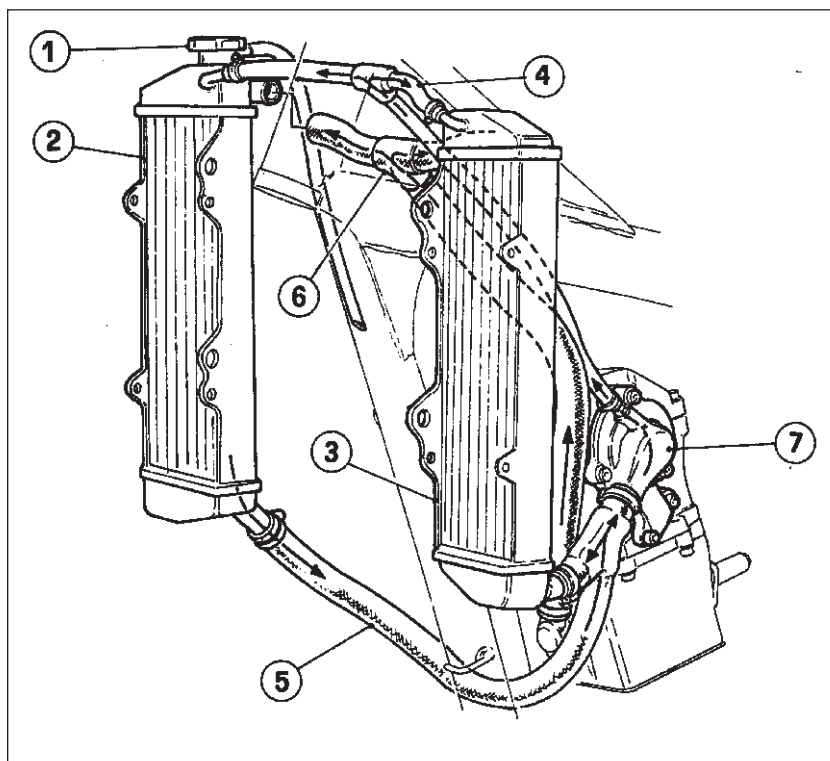
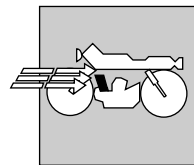
A. Nivel refrigerante
B. Tubo de purga

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**

<http://husqy.forumsactifs.com>



1. Tappo radiatore
2. Radiatore destro
3. Radiatore sinistro
4. Condotto superiore
5. Condotto inferiore
6. Condotto cilindro-radiatore
7. Coperchio pompa

1. Radiator cap
2. Right radiator
3. Left radiator
4. Upper hose
5. Lower hose
6. Radiator-cylinder hose
7. Pump cover

1. Capuchon du radiateur
2. Radiateur droit
3. Radiateur gauche
4. Conduite supérieure
5. Conduite inférieure
6. Conduite cylindre-radiateur
7. Couvercle pompe

1. Kühlerstopfen
2. Rechtsseitiger Kühler
3. Linksseitiger Kühler
4. Obere Leitung
5. Untere Leitung
6. Leitung Zylinder-Kühler
7. Pumpendeckel

1. Tapón radiador
2. Radiador derecho
3. Radiador izquierdo
4. Conducto superior
5. Conducto inferior
6. Conducto cilindro-radiador
7. Tapa bomba

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.

Cooling system

The cooling system is of the forced circulation type using a centrifugal pump, located on the left-hand side of the engine, and a vertical flow radiators.

Circuit de refroidissement

L'installation de refroidissement est du type sous pression avec pompe centrifuge située à gauche du moteur et radiateurs à débit vertical.

Kühlkreislauf

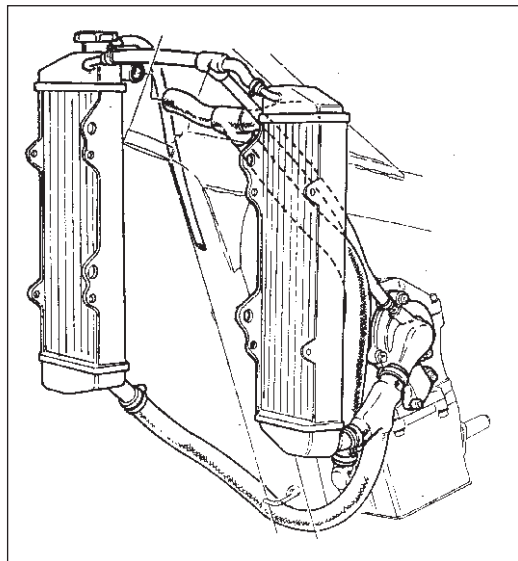
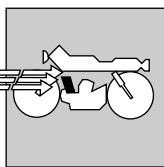
Dabei handelt es sich um eine Anlage mit Zwangsumlaufkühlung, mit Kreiselpumpe, die auf der linken Motorseite montiert ist und Senkrechtkühler.

Circuito de enfriamiento

La instalación de enfriamiento es del tipo de circulación forzada con bomba centrífuga situada en la parte izquierda del motor y radiadores de flujo vertical.

RAFFREDDAMENTO MOTORE ENGINE COOLING SYSTEM REFROIDISSEMENT MOTEUR MOTORKUEHLUNG ENFRIAMIENTO MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



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 engorgée ou abîmée pour plus de 20% de sa surface. Si la surface abîmée dépasse 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 foisonnements ou des durcissements causés par séchage des manchons, il sera nécessaire de les remplacer.

Ueberholung der Motorkühlanlage

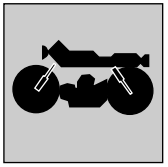
Stellt man zu hohen Temperaturen der Kühlflüssigkeit fest, dann ist der Kühlerblock nachzuprüfen. Falls Schlamm, Blätter, Inskte usw. den Luftzufluss verstopfen, dann muß man diese Hindernisse entfernen und dabei beachten, daß der Kühler nicht beschädigt wird. Eventuelle Verformungen sind zu berichtigen: so wird der Luftzufluss wiederhergestellt. Die Strahlungsfläche 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 líquido 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.

**PARTI OPTIONAL
OPTIONAL PARTS LIST
ELEMENTS EN OPTION
EXTRE-TEILE
PARTES OPCIONALES**

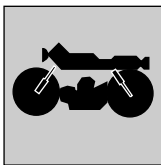
<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

P





PARTI OPTIONAL OPTIONAL PARTS LIST ELEMENTS EN OPTION EXTRE-TEILE PARTES OPCIONALES

<http://husqy.forumsactifs.com>

PARTI OPTIONAL (TE)

I seguenti particolari sono disponibili, a richiesta, presso il Vostro Concessionario:

DESCRIZIONE	CODICE Husqvarna
1 - Gruppo anelli di tenuta motore	800096881
2 - Manuale di officina	8000A2943
3 - Corona posteriore	
	8A0096837 (Z47)
	8B0096837 (Z48)*
	8C0096837 (Z49)
	8D0096837 (Z50)
	8E0096837 (Z51)
	8F0096837 (Z52)
4 - Pignone uscita cambio (12 denti)	800063827
Pignone uscita cambio (13 denti)	800063828
Pignone uscita cambio (14 denti)	800063829
Pignone uscita cambio (15 denti)	800063830
Pignone uscita cambio (17 denti)	800063832*
5 - Coppia pastiglie sinterizzate posteriori per terreni sabbiosi e fangosi	8A0079072
6 - Olio forcella (lattina da 1000 cc)	800080260
7 - Olio ammortizzatore (lattina da 500 cc)	800088231
8 - Kit molla K= 3,8 N/mm (più morbida) +distanziale	800091607
Kit molla K= 4,0 N/mm (più morbida) +distanziale	800091608
Kit molla K= 4,2 N/mm (più morbida) + distanziale	800091609
Kit molla K= 4,5 N/mm + distanziale	800091610*
Kit molla K= 4,8 N/mm (più dura) + distanziale	800091611
9 - Molla ammortizzatore K= 4,8 Kg/mm (più morbida)	800098567
Molla ammortizzatore K= 5,0 Kg/mm (più morbida)	800098568
Molla ammortizzatore K= 5,2 Kg/mm (più morbida)	800098569
Molla ammortizzatore K= 5,4 Kg/mm	800098570*
Molla ammortizzatore K= 5,6 Kg/mm (più dura)	800098571
10 - Catalogo ricambi	8000A2944
11 - Olio freni (lattina da 250 cc)	800071445
12 - Gruppo guarnizioni motore	800096880

OPTIONAL PARTS LIST (TE)

These optional parts may be ordered from your Dealer:

PART	Husqvarna Code number
1 - Engine seal set	800096881
2 - Service manual	8000A2943
3 - Rear sprocket	
	8A0096837 (Z47)
	8B0096837 (Z48)*
	8C0096837 (Z49)
	8D0096837 (Z50)
	8E0096837 (Z51)
	8F0096837 (Z52)
4 - Gearbox outlet pinion (12 teeth)	800063827
Gearbox outlet pinion (13 teeth)	800063828
Gearbox outlet pinion (14 teeth)	800063829
Gearbox outlet pinion (15 teeth)	800063830
Gearbox outlet pinion (17 teeth)	800063832*
5 - Rear sintered pad couple (for sandy and muddy grounds)	8A0079072
6 - Front fork oil (1000 cc container)	800080260
7 - Rear shock absorber oil (500 cc container)	800088231
8 - Spring kit K= 3,8 N/mm (softer) + spacer	800091607
Spring kit K= 4,0 N/mm (softer) + spacer	800091608
Spring kit K= 4,2 N/mm (softer) + spacer	800091609
Spring kit K= 4,5 N/mm + spacer	800091610*
Spring kit K= 4,8 N/mm (harder) + spacer	800091611
9 - Rear shock absorber spring K= 4,8 Kg/mm (softer)	800098567
Rear shock absorber spring K= 5,0 Kg/mm (softer)	800098568
Rear shock absorber spring K= 5,2 Kg/mm (softer)	800098569
Rear shock absorber spring K= 5,4 Kg/mm	800098570*
Rear shock absorber spring K= 5,6 Kg/mm (harder)	800098571
10 - Parts catalog	8000A2944
11 - Brakes oil (250 cc container)	800071445
12 - Engine gaskets	800096880

ELEMENTS EN OPTION (TE)

Sur demande, peuvent être fournis les éléments suivants:

DESCRIPTION	CODE
1 - Groupe bague moteur	800096881
2 - Manuel d'atelier	8000A2943
3 - Couronne arrière	
	8A0096837 (Z47)
	8B0096837 (Z48)*
	8C0096837 (Z49)
	8D0096837 (Z50)
	8E0096837 (Z51)
	8F0096837 (Z52)
4 - Pignon sortie boîte des vitesses (12 dents)	800063827
Pignon sortie boîte des vitesses (13 dents)	800063828
Pignon sortie boîte des vitesses (14 dents)	800063829
Pignon sortie boîte des vitesses (15 dents)	800063830
Pignon sortie boîte des vitesses (17 dents)	800063832*
5 - Couple de pastilles arrière frittées, terrains boueux et sableux	8A0079072
6 - Huile fourche (bidonde 1000 cc)	800080260
7 - Huile amortisseur (bidon de 500 cc)	800088231
8 - Kit Ressort fourche K= 3,8 N/mm (plus souple) + entretoise	800091607
Kit Ressort fourche K= 4,0 N/mm (plus souple) + entretoise	800091608
Kit Ressort fourche K= 4,2 N/mm (plus souple) + entretoise	800091609
Kit Ressort fourche K= 4,5 N/mm + entretoise	800091610*
Kit Ressort fourche K= 4,8 N/mm (plus raide) + entretoise	800091611
9 - Ressort amortisseur K= 4,8 Kg/mm (plus souple)	800098567
Ressort amortisseur K= 5,0 Kg/mm (plus souple)	800098568
Ressort amortisseur K= 5,2 Kg/mm (plus souple)	800098569
Ressort amortisseur K= 5,4 Kg/mm	800098570*
Ressort amortisseur K= 5,6 Kg/mm (plus raide)	800098571
10 - Catalogue pieces de rechange	8000A2944
11 - Huile freins (bidon de 250 cc)	800071445
12 - Joints moteur	800096880

EXTRA-TEILE (TE)

Folgende Teile werden auf Anfrage geliefert:

BESCHREIBUNG	Husqvarna-Bezeichnung
1 - Dichttringruppe Motor	800096881
2 - Werkstatt-Handbuch	8000A2943
3 - Hinterer Kranz	
	8A0096837 (Z47)
	8B0096837 (Z48)*
	8C0096837 (Z49)
	8D0096837 (Z50)
	8E0096837 (Z51)
	8F0096837 (Z52)
4 - Getriebezahnrads (12 Zähne)	800063827
Getriebezahnrads (13 Zähne)	800063828
Getriebezahnrads (14 Zähne)	800063829
Getriebezahnrads (15 Zähne)	800063830
Getriebezahnrads (17 Zähne)	800063832*
5 - Paar gesinterete Bremsbeläge Hinterradbremse fuer Sandpisten	8A0079072
6 - Gabeloel (Dose 1000 cc)	800080260
7 - Stossdaempferoel (Dose 500 cc)	800088231
8 - Federsatz K= 3,8 N/mm (weicher) +Distanzstuck	800091607
Fedsatz K= 4,0 N/mm (weicher) +Distanzstuck	800091608
Fedsatz K= 4,2 N/mm (weicher) + Distanzstuck	800091609
Fedsatz K= 4,5 N/mm + Distanzstuck	800091610*
Fedsatz K= 4,8 N/mm (haerter) + Distanzstuck	800091611
9 - Stossdaempferfeder K= 4,8 Kg/mm (weicher)	800098567
Stossdaempferfeder K= 5,0 Kg/mm (weicher)	800098568
Stossdaempferfeder K= 5,2 Kg/mm (weicher)	800098569
Stossdaempferfeder K= 5,4 Kg/mm	800098570*
Stossdaempferfeder K= 5,6 Kg/mm (haerter)	800098571
10 - Ersatzteilkatalog	8000A2944
11 - Bremsenoel (Dose 250 cc)	800071445
12 - Motordichtungen-Gruppe	800096880

PARTI OPTIONAL (SMR)

I seguenti particolari sono disponibili, a richiesta, presso il Vostro Concessionario:

DESCRIZIONE	CODICE Husqvarna
1 - Gruppo anelli di tenuta motore	800096881
2 - Manuale di officina	8000A2943
3 - Corona posteriore	
	8A0096837 (Z47)
	8B0096837 (Z48)*
	8C0096837 (Z49)
	8D0096837 (Z50)
	8E0096837 (Z51)
	8F0096837 (Z52)
4 - Pignone uscita cambio (12 denti)	800063827
Pignone uscita cambio (13 denti)	800063828
Pignone uscita cambio (14 denti)	800063829
Pignone uscita cambio (15 denti)	800063830
Pignone uscita cambio (17 denti)	800063832*
5 - Coppia pastiglie sinterizzate posteriori per terreni sabbiosi e fangosi	8A0079072
6 - Olio forcella (lattina da 1000 cc)	800080260
7 - Olio ammortizzatore (lattina da 500 cc)	800088231
8 - Kit molla K= 3,8 N/mm (più morbida) +distanziale	800091607
Kit molla K= 4,0 N/mm (più morbida) +distanziale	800091608
Kit molla K= 4,2 N/mm (più morbida) + distanziale	800091609
Kit molla K= 4,5 N/mm (più morbida) + distanziale	800091610
Kit molla K= 4,8 N/mm (più morbida) + distanziale	800091611
Kit molla K= 5,0 N/mm + distanziale	800095263*
9 - Molla ammortizzatore K= 4,8 Kg/mm (più morbida)	800098567
Molla ammortizzatore K= 5,0 Kg/mm (più morbida)	800098568
Molla ammortizzatore K= 5,2 Kg/mm (più morbida)	800098569
Molla ammortizzatore K= 5,4 Kg/mm	800098570*
Molla ammortizzatore K= 5,6 Kg/mm (più dura)	800098571
10 - Catalogo ricambi	8000A2944
11 - Olio freni (lattina da 250 cc)	800071445
12 - Gruppo guarnizioni motore	800096880

OPTIONAL PARTS LIST (SMR)

These optional parts may be ordered from your Dealer:

PART	Husqvarna Code number
1 - Engine seal set	800096881
2 - Service manual	8000A2943
3 - Rear sprocket	
	8A0096837 (Z47)
	8B0096837 (Z48)*
	8C0096837 (Z49)
	8D0096837 (Z50)
	8E0096837 (Z51)
	8F0096837 (Z52)
4 - Gearbox outlet pinion (12 teeth)	800063827
Gearbox outlet pinion (13 teeth)	800063828
Gearbox outlet pinion (14 teeth)	800063829
Gearbox outlet pinion (15 teeth)	800063830
Gearbox outlet pinion (17 teeth)	800063832*
5 - Rear sintered pad couple (for sandy and muddy grounds)	8A0079072
6 - Front fork oil (1000 cc container)	800080260
7 - Rear shock absorber oil (500 cc container)	800088231
8 - Spring kit K= 3,8 N/mm (softer) + spacer	800091607
Spring kit K= 4,0 N/mm (softer) + spacer	800091608
Spring kit K= 4,2 N/mm (softer) + spacer	800091609
Spring kit K= 4,5 N/mm (softer) + spacer	800091610
Spring kit K= 4,8 N/mm (softer) + spacer	800091611
Spring kit K= 5,0 N/mm + spacer	800095263*
9 - Rear shock absorber spring K= 4,8 Kg/mm (softer)	800098567
Rear shock absorber spring K= 5,0 Kg/mm (softer)	800098568
Rear shock absorber spring K= 5,2 Kg/mm (softer)	800098569
Rear shock absorber spring K= 5,4 Kg/mm	800098570*
Rear shock absorber spring K= 5,6 Kg/mm (harder)	800098571
10 - Parts catalog	8000A2944
11 - Brakes oil (250 cc container)	800071445
12 - Engine gaskets	800096880

ELEMENTS EN OPTION (SMR)

Sur demande, peuvent être fournis les éléments suivants:

DESCRIPTION	CODE
1 - Groupe bague moteur	800096881
2 - Manuel d'atelier	8000A2943
3 - Couronne arrière	
	8A0096837 (Z47)
	8B0096837 (Z48)*
	8C0096837 (Z49)
	8D0096837 (Z50)
	8E0096837 (Z51)
	8F0096837 (Z52)
4 - Pignon sortie boîte des vitesses (12 dents)	800063827
Pignon sortie boîte des vitesses (13 dents)	800063828
Pignon sortie boîte des vitesses (14 dents)	800063829
Pignon sortie boîte des vitesses (15 dents)	800063830
Pignon sortie boîte des vitesses (17 dents)	800063832*
5 - Couple de pastilles arrière frittées, terrains boueux et sableux	8A0079072
6 - Huile fourche (bidonde 1000 cc)	800080260
7 - Huile amortisseur (bidon de 500 cc)	800088231
8 - Kit Ressort fourche K= 3,8 N/mm (plus souple) + entretoise	800091607
Kit Ressort fourche K= 4,0 N/mm (plus souple) + entretoise	800091608
Kit Ressort fourche K= 4,2 N/mm (plus souple) + entretoise	800091609
Kit Ressort fourche K= 4,5 N/mm (plus souple) + entretoise	800091610
Kit Ressort fourche K= 4,8 N/mm (plus souple) + entretoise	800091611
Kit Ressort fourche K= 5,0 N/mm + entretoise	800095263*
9 - Ressort amortisseur K= 4,8 Kg/mm (plus souple)	800098567
Ressort amortisseur K= 5,0 Kg/mm (plus souple)	800098568
Ressort amortisseur K= 5,2 Kg/mm (plus souple)	800098569
Ressort amortisseur K= 5,4 Kg/mm	800098570*
Ressort amortisseur K= 5,6 Kg/mm (plus raide)	800098571
10 - Catalogue pieces de rechange	8000A2944
11 - Huile freins (bidon de 250 cc)	800071445
12 - Joints moteur	800096880

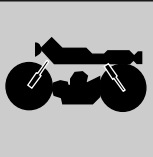
EXTRA-TEILE (SMR)

Folgende Teile werden auf Anfrage geliefert:

BESCHREIBUNG	Husqvarna-Bezeichnung
1 - Dichttringruppe Motor	800096881
2 - Werkstatt-Handbuch	8000A2943
3 - Hinterer Kranz	
	8A0096837 (Z47)
	8B0096837 (Z48)*
	8C0096837 (Z49)
	8D0096837 (Z50)
	8E0096837 (Z51)
	8F0096837 (Z52)
4 - Getriebezahnrads (12 Zähne)	800063827
Getriebezahnrads (13 Zähne)	800063828
Getriebezahnrads (14 Zähne)	800063829
Getriebezahnrads (15 Zähne)	800063830
Getriebezahnrads (17 Zähne)	800063832*
5 - Paar gesinterete Bremsbeläge Hinterradbremse fuer Sandpisten	8A0079072
6 - Gabeloel (Dose 1000 cc)	800080260
7 - Stossdaempferoel (Dose 500 cc)	800088231
8 - Federsatz K= 3,8 N/mm (weicher) +Distanzstuck	800091607
Fedsatz K= 4,0 N/mm (weicher) +Distanzstuck	800091608
Fedsatz K= 4,2 N/mm (weicher) +Distanzstuck	800091609
Fedsatz K= 4,5 N/mm (weicher) + Distanzstuck	800091610
Fedsatz K= 4,8 N/mm (weicher) + Distanzstuck	800091611
Fedsatz K= 5,0 N/mm + Distanzstuck	800095263*
9 - Stossdaempferfeder K= 4,8 Kg/mm (weicher)	800098567
Stossdaempferfeder K= 5,0 Kg/mm (weicher)	800098568
Stossdaempferfeder K= 5,2 Kg/mm (weicher)	800098569
Stossdaempferfeder K= 5,4 Kg/mm	800098570*
Stossdaempferfeder K= 5,6 Kg/mm (haerter)	800098571
10 - Ersatzteilkatalog	8000A2944
11 - Bremsenoel (Dose 250 cc)	800071445
12 - Motordichtungen-Gruppe	800096880

**PARTI OPTIONAL
OPTIONAL PARTS LIST
ELEMENTS EN OPTION
EXTRE-TEILE
PARTES OPCIONALES**

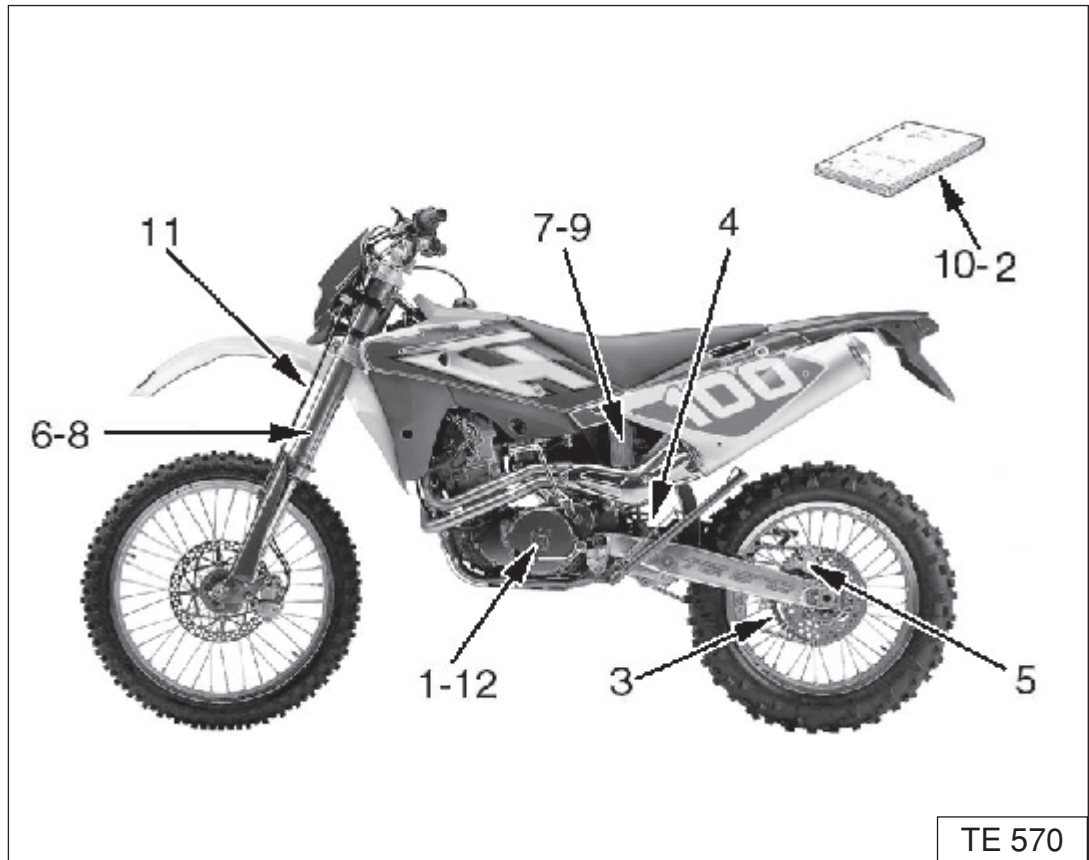
<http://husqy.forumsactifs.com>



PARTES OPCIONALES (TE)

Las siguientes partes se encuentran disponibles bajo pedido:

DESCRIPCION	CODE
1 - Grupo anillos motor	800096881
2 - Manual de oficina	8000A2943
3 - Corona trasera	
	8A0096837 (Z47)
	8B0096837 (Z48)*
	8C0096837 (Z49)
	8D0096837 (Z50)
	8E0096837 (Z51)
	8F0096837 (Z52)
4 - Piñón salida cambio (12 dientes)	800063827
Piñón salida cambio (13 dientes)	800063828
Piñón salida cambio (14 dientes)	800063829
Piñón salida cambio (15 dientes)	800063830
Piñón salida cambio (17 dientes)	800063832*
5 - Par de pastillas sinterizadas traseras para terrenos arenosos y barrocos	8A0079072
6 - Aceite horquilla (bote de 1000 cc)	800080260
7 - Aceite amortiguador (bote de 500 cc)	800088231
8 - Kit muelle K= 3,8 N/mm (más blando) + separador	800091607
Kit muelle K= 4,0 N/mm (más blando) + separador	800091608
Kit muelle K= 4,2 N/mm (más blando) + separador	800091609
Kit muelle K= 4,5 N/mm + separador	800091610*
Kit muelle K= 4,8 N/mm (más duro) + separador	800091611
9 - Resorte amortiguador K= 4,8 Kg/mm (más blando)	800098567
Resorte amortiguador K= 5,0 Kg/mm (más blando)	800098568
Resorte amortiguador K= 5,2 Kg/mm (más blando)	800098569
Resorte amortiguador K= 5,4 Kg/mm	800098570*
Resorte amortiguador K= 5,6 Kg/mm (más duro)	800098571
10 - Catalogo piezas de repuesto	8000A2944
11 - Aceite frenos (bote de 250 cc)	800071445
12 - Grupo guarniciones motor	800096880

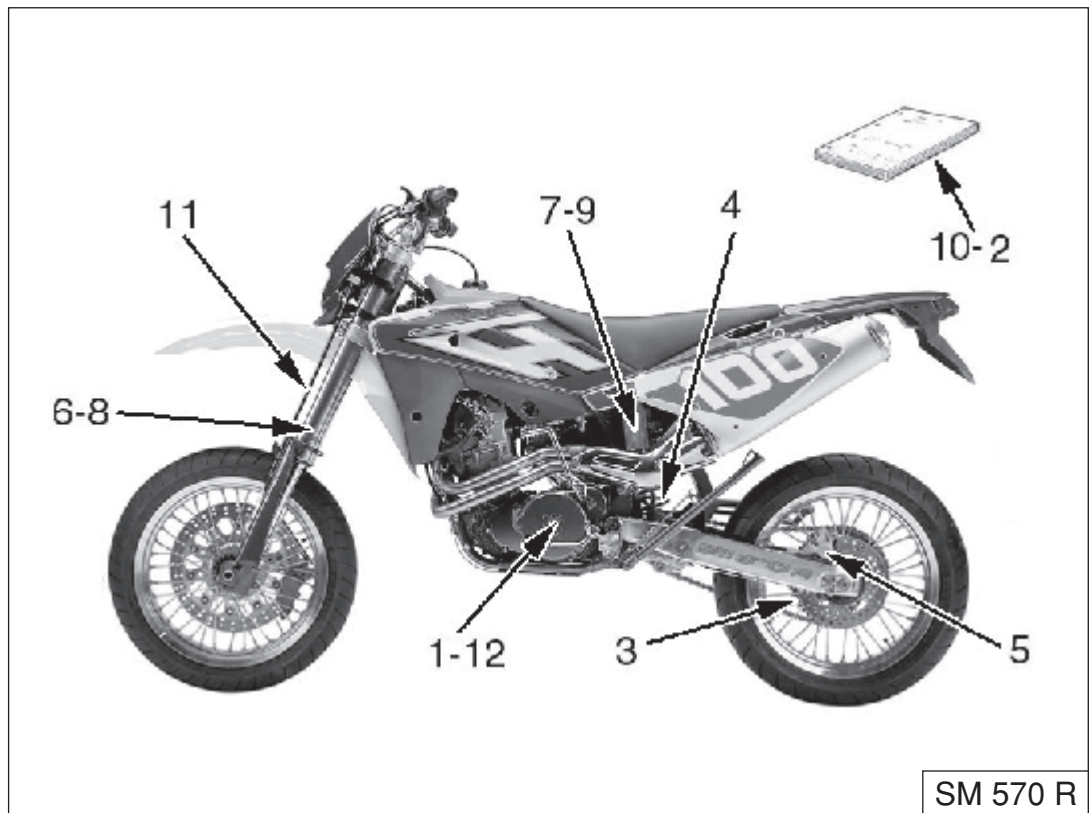


TE 570

PARTES OPCIONALES (SMR)

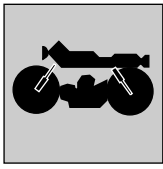
Las siguientes partes se encuentran disponibles bajo pedido:

DESCRIPCION	CODE
1 - Grupo anillos motor	800096881
2 - Manual de oficina	8000A2943
3 - Corona trasera	
	8A0096837 (Z47)
	8B0096837 (Z48)*
	8C0096837 (Z49)
	8D0096837 (Z50)
	8E0096837 (Z51)
	8F0096837 (Z52)
4 - Piñón salida cambio (12 dientes)	800063827
Piñón salida cambio (13 dientes)	800063828
Piñón salida cambio (14 dientes)	800063829
Piñón salida cambio (15 dientes)	800063830
Piñón salida cambio (17 dientes)	800063832*
5 - Par de pastillas sinterizadas traseras para terrenos arenosos y barrocos	8A0079072
6 - Aceite horquilla (bote de 1000 cc)	800080260
7 - Aceite amortiguador (bote de 500 cc)	800088231
8 - Kit muelle K= 3,8 N/mm (más blando) + separador	800091607
Kit muelle K= 4,0 N/mm (más blando) + separador	800091608
Kit muelle K= 4,2 N/mm (más blando) + separador	800091609
Kit muelle K= 4,5 N/mm (más blando) + separador	800091610
Kit muelle K= 4,8 N/mm (más blando) + separador	800091611
Kit muelle K= 5,0 N/mm + separador	800095263*
9 - Resorte amortiguador K= 4,8 Kg/mm (más blando)	800098567
Resorte amortiguador K= 5,0 Kg/mm (más blando)	800098568
Resorte amortiguador K= 5,2 Kg/mm (más blando)	800098569
Resorte amortiguador K= 5,4 Kg/mm	800098570*
Resorte amortiguador K= 5,6 Kg/mm (más duro)	800098571
10 - Catalogo piezas de repuesto	8000A2944
11 - Aceite frenos (bote de 250 cc)	800071445
12 - Grupo guarniciones motor	800096880



SM 570 R





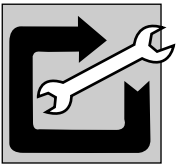
**PARTI OPTIONAL
OPTIONAL PARTS LIST
ELEMENTS EN OPTION
EXTRE-TEILE
PARTES OPCIONALES**

<http://husqy.forumsactifs.com>



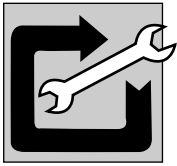
**ATTREZZATURA SPECIFICA
SPECIFIC TOOLS
OUTILLAGE SPECIAL
SPEZIFISCHE AUSRÜSTUNG
HERRAMIENTAS ESPECIFICAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



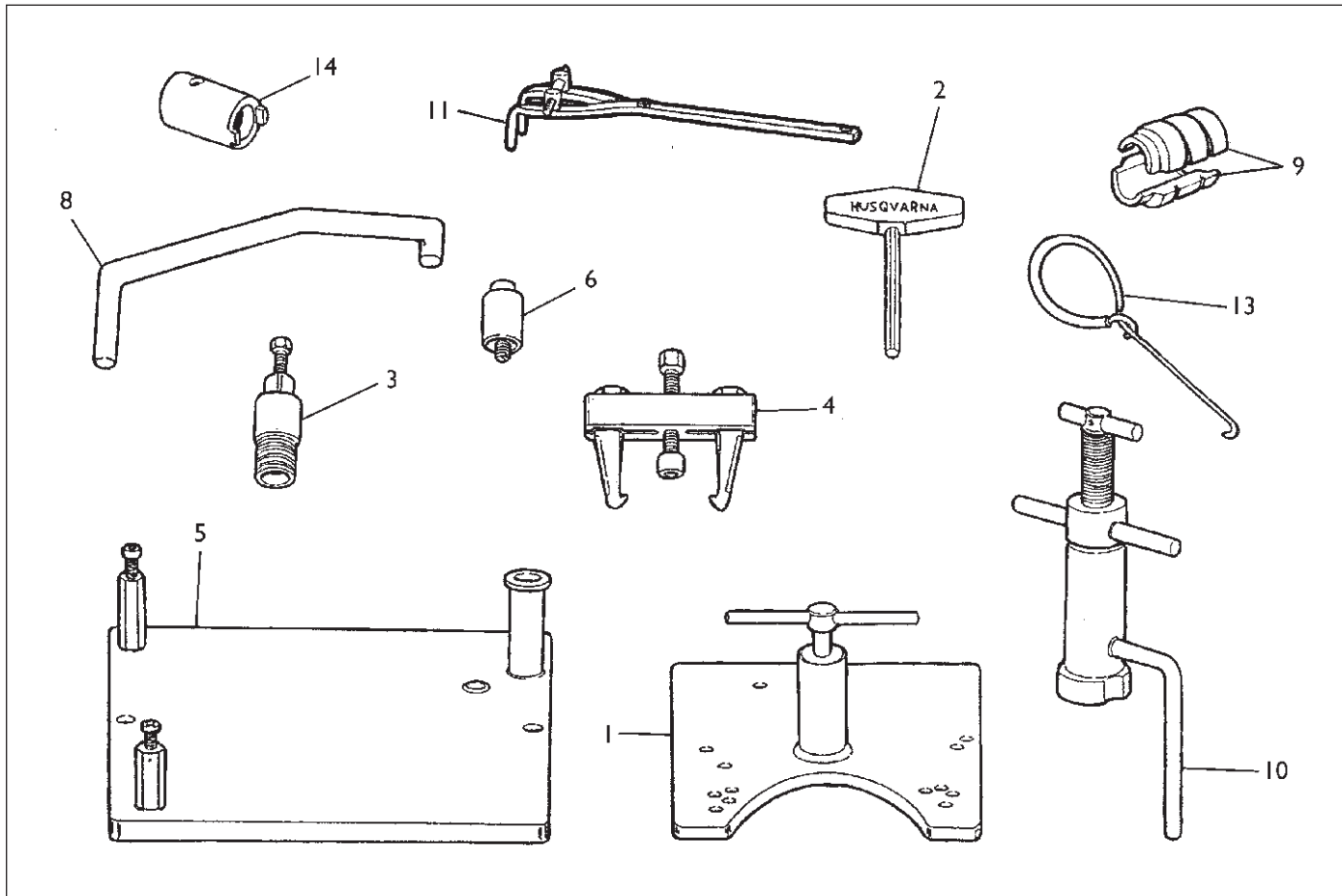
Sezione
Section
Section
Sektion
Sección





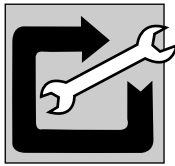
**ATTREZZATURA SPECIFICA
SPECIFIC TOOLS
OUTILLAGE SPECIAL
SPEZIFISCHE AUSRÜSTUNG
HERRAMIENTAS ESPECIFICAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

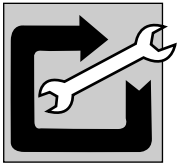


**ATTREZZATURA SPECIFICA
SPECIFIC TOOLS
OUTILLAGE SPECIAL
SPEZIFISCHE AUSRÜSTUNG
HERRAMIENTAS ESPECIFICAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



1	1517 94701	1 Estrattore basamento
2	1519 65301	1 Chiave per esagono incassato
3	1615 13302	1 Estrattore volano
4	1519 80501	1 Estratt. ingranaggio lato frizione
5	1515 59101	1 Supporto per montaggio
6	1514 13401	1 Estrattore braccio oscillante
8	1517 94902	1 Attrezzo per volano
9	8000 91288	1 Introduttore
10	8000 70637	1 Attrezzo mont. albero motore nel carter sinistro
11	8000 79015	1 Chiave di fermo mozzo frizione
13	1519 84701	1 Gancio per molle
14	8000 91289	1 Attrezzo blocca cartuccia
1	1517 94701	1 Crankcase puller
2	1519 65301	1 Allen wrench
3	1615 13302	1 Flywheel extractor
4	1519 80501	1 Clutch gear puller
5	1515 59101	1 Support for assy
6	1514 13401	1 Swing arm puller
8	1517 94902	1 Tool for flywheel
9	8000 91288	1 MIM Jaw
10	8000 70637	1 Installing tool. crankshaft left
11	8000 79015	1 Clutch hub retaining wrench
13	1519 84701	1 Spring hook
14	8000 91289	1 Pumping retainer
1	1517 94701	1 Extracteur carter
2	1519 65301	1 Clé hexagonale
3	1615 13302	1 Extracteur pour volant
4	1519 80501	1 Extract. engr. côté embrayage
5	1515 59101	1 Support pour montage
6	1514 13401	1 Extract. bras oscillant
8	1517 94902	1 Outil pour volant
9	8000 91288	1 Machoire
10	8000 70637	1 Outil pour montage vilebrequin dans le demicarter
11	8000 79015	1 Cléf d'arrêt moyeau embrayage
13	1519 84701	1 Crochet pour ressort
14	8000 91289	1 Arrêt pompage
1	1517 94701	1 Kurbelgehäuse-Auszieher
2	1519 65301	1 Sechskanteinsteckschlüssel
3	1615 13302	1 Auszieher für Schwungrad
4	1519 80501	1 Auszieher Kupplungszahnrads
5	1515 59101	1 Halterung für Montage
6	1514 13401	1 Schwingarm-Abzieher
8	1517 94902	1 Vorrichtung für Schwungrad
9	8000 91288	1 Zusatzbacke
10	8000 70637	1 Werkzeug für Montage der G. Kuurbelwelle im L. Gehäuse
11	8000 79015	1 Halterungsschlüssel der Kupplungsnahe
13	1519 84701	1 Federhaken
14	8000 91289	1 Klammer pumpen
1	1517 94701	1 Extractor cárter
2	1519 65301	1 Llave de Allen
3	1615 13302	1 Extractor volante
4	1519 80501	1 Extr. engran. lado fricción
5	1515 59101	1 Soporte por el montaje
6	1514 13401	1 Extractor brazo oscilante
8	1517 94902	1 Herramienta para volante
9	8000 91288	1 Tenaza
10	8000 70637	1 Herramienta mont. eje motor en el carter izq.
11	8000 79015	1 Llave bloquear cubo fricción
13	1519 84701	1 Gancho para resorte
14	8000 91289	1 Broche bombeadora



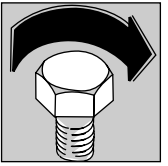
**ATTREZZATURA SPECIFICA
SPECIFIC TOOLS
OUTILLAGE SPECIAL
SPEZIFISCHE AUSRÜSTUNG
HERRAMIENTAS ESPECIFICAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>








**COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENT
PARES DE TORSION**

<http://husqy.forumsactifs.com>

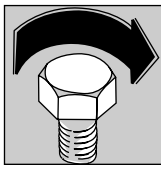


Sezione
Section
Section
Sektion
Sección



-  Serrare tutti i dadi e le viti alla corretta coppia di serraggio facendo uso di una chiave dinamometrica. Una vite o un dado serrato oltre il valore di coppia max. consentito, può danneggiarsi, sspanarsi o rompersi e quindi allentarsi completamente. La tabella elenca le coppie di serraggio delle principali viti e dadi, in relazione al diametro delle filettature, al passo ed allo specifico impiego. Tutti questi valori sono per impiego con filettature pulite con solvente.
-  Tighten all nuts and bolts with a torque wrench at the correct setting. Insufficient tightening of nuts or bolts can cause them to become damaged or loose leading to vehicle damage or injury to the rider. Overtightening a nut or bolt can strip its thread or cause breakage. The table shows the torque settings for the main nuts and bolts in relation to thread diameter, pitch and use. The above torque settings refer to threads which have been cleaned with solvent.
-  Serrer tous les écrous et les vis avec un clé dynamométrique en veillant à respecter les couples de serrage relatifs. Une vis ou un écrou insuffisamment serré peut s'endommager ou se desserrer complètement en risquant de causer des dommages à la moto ou de provoquer des accidents. Une vis ou un écrou serré plus fort que le couple maximum, peut s'endommager, se fausser ou se casser et donc s'abîmer complètement. Le tableau reporte les couples de serrages des principales vis et des principaux écrous en fonction du diamètre des filets, du pas et de l'emploi spécifique. Toutes ces valeurs se réfèrent à un filet préalablement nettoyé avec un solvant.
-  Sämtliche Muttern und Schrauben Hilfe eines Drehmomentschlüssels auf das korrekte Anzugsmoment festziehen. Eine ungenügend angezogene Schraube oder Mutter könnte sich völlig lösen und somit zur Beschädigung des Motorrads bzw. zur Gefährdung des Fahrers führen. Eine über das zulässige Anzugsmoment festgezogene Schraube oder Mutter kann brechen, das Gewinde abwürgen um sich dann völlig zu lösen. In der Tabelle sind die Anzugsmomente der wichtigsten Schrauben und Muttern mit dem entsprechenden Gewindedurchmesser, der Steigung und der speziellen Anwendung angeführt. Sämtliche angegebenen Werte beziehen sich auf mit Lösemittel gereinigte Gewinde.
-  Apriete todas las tuercas según el correcto par de torsión utilizando la llave dinamométrica. Un tornillo o una tuerca apretados insuficientemente, pueden dañarse o aflojarse completamente con el consiguiente daño para la moto y heridas para el motociclista, un tornillo o una tuerca apretados mucho más del valor de par máx. permitido, puede dañarse, ensancharse o romperse y por tanto aflojarse completamente. La tabla lista los pares de torsión de los principales tornillos y tuercas, en relación al diámetro de las roscas, al paso y al empleo específico. Todos estos valores son para empleos con roscas limpiadas con solvente.





COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE

<http://husqy.forumsactifs.com>

COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione Application Application	Filettatura Threading Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Dado fiss. testa cilindro <i>Cylinder head fastening nut</i> Ecrou de fixation culasse	M8x1,25	23,73÷26,28	2,42÷2,68	19,38÷19,38
Dado fiss. testa e cilindro <i>Cylinder head and cylinder fastening nut</i> Ecrou de fixation culasse et cylindre	M10x1,5 (□)	35,40÷38,34 +90°	3,61÷3,91 +90°	26,11÷28,28 +90°
Vite fiss. cilindro e testa <i>Cylinder and cylinder fastening nut</i> Vis de fixation cylindre et culasse	M6x1	10,39÷11,57	1,06÷1,18	7,66÷8,53
Vite fiss. tappo perno bilanciante <i>Rocker arm plug fastening screw</i> Vis de fixation bouchon pivot culbuteur	M6x1	3,24÷3,63	0,33÷0,37	2,39÷2,68
Vite fiss. coperchio regolazione valvole <i>Valve adjuster cover fastening screw</i> Vis de fixation couvercle de réglage valves	M6x1	6,67÷7,45	0,68÷0,76	4,92÷5,50
Dado fiss. registro valvole <i>Valve adjuster fastening nut</i> Ecrou de fixation réglage valve	M6x0,75	7,45÷8,24	0,76÷0,84	5,50÷6,07
Grano filettato per albero motore <i>Main shaft pinion threaded dowel</i> Goujon taraudé du pignon arbre moteur	M8x1,25 (*)	10,39÷11,57	1,06÷1,18	7,66÷8,53
Dado fiss. pignone albero motore <i>Crankshaft pinion fastening nut</i> Ecrou de fixation pignon arbre moteur	M14x1,25	85,32÷95,13	8,7÷9,7	62,93÷70,16

(□): "MOLIKOTE RAME"

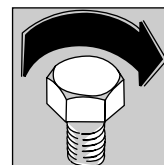
(*): "LOCTITE 242"

Applicazione Application Application	Filettatura Threading Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite fiss. ingranaggio condotto distribuzione <i>Valvetiming driven gear fastening screw</i> Vis de fixation engranage conduit distribution	M8x1,25 (*)	23,73÷26,28	2,42÷2,68	17,5÷19,38
Dado fiss. girante pompa acqua <i>Water pump impeller fastening nut</i> Ecrou de fixation couronne mobile pompe à eau	M5x0,8 (*)	4,8÷5,2	0,49÷0,53	3,54÷3,83
Vite fiss. tendicatena distribuzione <i>Valve timing chain tensioner fastening screw</i> Vis de fixation tendeur de chaine distribution	M6x1	4,31÷4,71	0,44÷0,48	3,18÷3,47
Vite fiss. piattino tendicatena distribuzione <i>Valve timing chain slider fastening screw</i> Vis de fixation patin tendeur de chain distribution	M8x1,25	11,47÷12,65	1,17÷1,29	8,46÷9,33
Tappo fiss. molla tenditore <i>Chain tensioner spring fastening plug</i> Bouchon de fixation ressort tendeur	M8x1	4,71÷5,1	0,48÷0,52	3,47÷3,76
Vite fermo folle <i>Neutral stop screw</i> Vis d'arrêt poin-mort	M14x1,5	23,73÷26,28	2,42÷2,68	17,5÷19,38
Tappo conico rampa olio <i>Oil incline conical plug</i> Bouchon conique pour huile	M14x1,5	23,73÷26,28	2,42÷2,68	17,5÷19,38
Vite fiss. flangia ingr. intermedio avviamento <i>Starting gear falinge fastening screw</i> Vis de fixation bride engrenage démarreur	M6x1	8,53÷9,51	0,87÷0,97	6,29÷7,02
Vite fiss. lamella valvola olio <i>Oil reed valve fastening screw</i> Vis de fixation lamelle valve à huile	M4x0,7	2,84÷3,04	0,29÷0,31	2,1÷2,24
Vite fiss. piastrina paraolio albero motore <i>Crankshaft seal ring plate fastening screw</i> Vis de fixation plaquette pare-huile arbre moteur	M6x1 (*)	7,65÷8,43	0,78÷0,86	5,64÷6,22
Vite fiss. fermo molla avviamento <i>Starting spring stop pin fastening screw</i> Vis de fixation arrêt ressort starter	M6x1 (*)	11,47÷12,65	1,17÷1,29	8,46÷9,33
Vite fiss. fermo leva avviamento <i>Starting pedal plate stop screw</i> Vis de fixation arrêt levier starter	M5x0,8	2,84÷3,04	0,29÷0,31	2,1÷2,24
Vite fiss. supporto leva avviamento <i>Starting pedal hub fastening screw</i> Vis de fixation support leveir starter	M5x0,8 (*)	4,80÷5,20	0,49÷0,53	3,54÷3,83
Vite fiss. coperchio frizione <i>Clutch cover fastening screw</i> Vis de fixation couvercle embrayage	M6x1	6,67÷7,45	0,68÷0,76	4,92÷5,50
Vite fiss. coperchio destro <i>Ring crankcase cover fastening screw</i> Vis de fixation couvercle droit	M6x1	4,31÷4,71	0,44÷0,48	3,18÷3,47

(*): "LOCTITE 242"

ANZIEHMOMENT PARES DE TORSION

<http://husqy.forumsactifs.com>



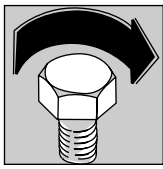
Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Befestigungsmutter Zylinderkopf</i> Tuerca fijación culata del cilindro <i>Befestigungsmutter Kopf und Zylinder</i>	M8x1,25	23,73÷26,28	2,42÷2,68	19,38÷19,38
Tuerca fijación culata y cilindro <i>Befestigungsschraube Zylinder und Kopf</i>	M10x1,5 (□)	35,40÷38,34 +90°	3,61÷3,91 +90°	26,11÷28,28 +90°
Tuerca fijación cilindro y culata <i>Befestigungsschraube Federkernstößel</i>	M6x1	10,39÷11,57	1,06÷1,18	7,66÷8,53
Tornillo fijación eje brazo oscilante <i>Befestigungsschraube Ventilinstelldeckel</i>	M6x1	3,24÷3,63	0,33÷0,37	2,39÷2,68
Tornillo fijación tapa ajusta valvula <i>Befestigungsmutter Ventilinstellglied</i>	M6x1	6,67÷7,45	0,68÷0,76	4,92÷5,50
Tornillo fijación registro valvula <i>Geschnittener Zapfen Motorwellenritzel</i>	M6x0,75	7,45÷8,24	0,76÷0,84	5,50÷6,07
Prisionero roscado piñón eje motor <i>Befestigungsmutter Antriebswellenritzel</i>	M8x1,25 (*)	10,39÷11,57	1,06÷1,18	7,66÷8,53
Tornillo fijación piñón eje de mando	M14x1,25	85,32÷95,13	8,7÷9,7	62,93÷70,16

(□): "MOLIKOTE RAME"
(*): "LOCTITE 242"

Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Befestigungsschraube angetriebenes Ventilsteuerung</i> Tornillo fijación engranaje conducido distribución <i>Befestigungsmutter Wasserpumpenrad</i>	M8x1,25 (*)	23,73÷26,28	2,42÷2,68	17,5÷19,38
Tuerca fijación rotor bomba de agua <i>Befestigungsschraube Kettenspanner Ventilsteuerung</i>	M5x0,8 (*)	4,8÷5,2	0,49÷0,53	3,54÷3,83
Tornillo fijación tensor para cadena distribución <i>Befestigungsschraube Kettenspannergleitbock Ventilsteuerung</i>	M6x1	4,31÷4,71	0,44÷0,48	3,18÷3,47
Tornillo fijación cursor del tensor para cadena distribución <i>Befestigungstößel Kettenspannerfeder</i>	M8x1,25	11,47÷12,65	1,17÷1,29	8,46÷9,33
Tornillo fijación resor del tensor <i>Halteschraube Leerlauf</i>	M8x1	4,71÷5,1	0,48÷0,52	3,47÷3,76
Tornillo de parada marcha en vacío <i>Kegelstößel Ölrampe</i>	M14x1,5	23,73÷26,28	2,42÷2,68	17,5÷19,38
Tapon conico difusor aceite <i>Befestigungsschraube Flansch Anlaufzwischenzahnrad</i>	M14x1,5	23,73÷26,28	2,42÷2,68	17,5÷19,38
Tornillo fijación arandela engr. intermedio de arranque <i>Befestigungsschraube Ölventillamelle</i>	M6x1	8,53÷9,51	0,87÷0,97	6,29÷7,02
Tornillo fijación lamina valvula aceite <i>Befestigungsschraube Ölabdichtungsplättchen Antriebswelle</i>	M4x0,7	2,84÷3,04	0,29÷0,31	2,1÷2,24
Tornillo fijación placa obturador del lubricante eje de mando <i>Befestigungsschraube Anlaufedersicherung</i>	M6x1 (*)	7,65÷8,43	0,78÷0,86	5,64÷6,22
Tornillo fijación parada resorte de arranque <i>Befestigungsschraube Anlaufhebelsicherung</i>	M6x1 (*)	11,47÷12,65	1,17÷1,29	8,46÷9,33
Tornillo fijación parada palanca de arranque <i>Befestigungsschraube Anlaufhebelstütze</i>	M5x0,8	2,84÷3,04	0,29÷0,31	2,1÷2,24
Tornillo fijación soporte palanca de arranque <i>Befestigungsschraube Kupplungsdeckel</i>	M5x0,8 (*)	4,80÷5,20	0,49÷0,53	3,54÷3,83
Tornillo fijación tapa embrague <i>Befestigungsschraube rechter Deckel</i>	M6x1	6,67÷7,45	0,68÷0,76	4,92÷5,50
Tornillo fijación tapa derecha	M6x1	4,31÷4,71	0,44÷0,48	3,18÷3,47

(*): "LOCTITE 242"





COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE

<http://husqy.forumsactifs.com>

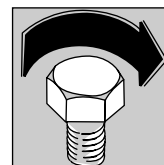
COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione Application Application	Filettatura Threading Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite fiss. coperchio pignone uscita cambio <i>Drive sprocket cover fastening screw</i> Vis de fixation couvercle pignon sortie boite des vitesses	M6x1	7,45±8,24	0,76±0,84	5,50±6,07
Taplo scarico olio <i>Oil drain plug</i> Bouchon de vidange huile	M22x1,5	56,9±62,8	5,8±6,4	41,9±46,3
Vite forata lubrificazione biella <i>Connecting rod driller screw</i> Vis percée de graissage bielle	M10x1,25 (*)	18,63±20,59	1,9±2,1	13,74±15,19
Vite forata per raccordo lubrificazione <i>Holed screw for lubrication union</i> Vis percée pour raccor lubricacion	M10x1	18,63±20,59	1,9±2,1	13,74±15,19
Vite fiss. raccordo carburatore <i>Carburetor manifold fastening screw</i> Vis de fixation raccord carburateur	M8x1,25	11,47±12,65	1,17±1,29	8,46±9,33
Vite fiss. levetta starter <i>Starting lever fastening screw</i> Vis de fixation levier starter	M5x0,8	5,59±6,18	0,57±0,63	4,12±4,56
Vite fiss. scatola filtro <i>Air filter box fastening screw</i> Vis de fixation boite filtre	M6x1	3,73±4,12	0,38±0,42	2,75±3,04
Vite fiss. coperchio scatola filtro <i>Air filter box cover fastening screw</i> Vis de fixation couvercle boite filtre	M6x1	3,24±3,63	0,33±0,37	2,39±2,68
Dado fiss. rotore volano <i>Flywheel rotor fastening nut</i> Ecrou de fixation rotor volant	M14x1,25	85,32±95,13	8,7±9,7	62,93±70,16
Vite fiss. statore <i>Stator plate fastening screw</i> Vis de fixation stator	M5x0,8 (*)	5,7±6,3	0,58±0,64	4,2±4,6
Candela accensione <i>Spark plug</i> Bougie d'allumage	M10x1 (□)	11,47±12,65	1,17±1,29	8,46±9,33
Vite fiss. bobina <i>H.t. coil fastening screw</i> Vis de fixation bobine	M6x1	4,8±5,2	0,49±0,53	3,54±3,83
Dado fiss. mozzo e campana frizione <i>Clutch housing and hub fastening screw</i> Ecrou de fixation moyeu et cloche d'embrayage	M18x1	58,84±64,73	6,0±6,6	43,4±47,74
Vite fiss. mozzo e disco premifrizione <i>Clutch pressure plate and hub fastening screw</i> Vis de fixation moyeu et disque d'embrayage	M6x1	9,51±10,49	0,97±1,07	7,02±7,74

(□): "MOLIKOTE RAME"
(*): "LOCTITE 242"

ANZIEHMOMENT PARES DE TORSION

<http://husqy.forumsactifs.com>

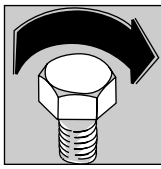


VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Befestigungsschraube Plezeldeckel am Getriebeausgang</i> Tornillo fijación piñon salida caja del cambio	M6x1	7,45÷8,24	0,76÷0,84	5,50÷6,07
<i>Ölablaßstopfen</i> Tapón vaciado aceite	M22x1,5	56,9÷62,8	5,8÷6,4	41,9÷46,3
<i>Gelochte Schraube für Pleuelschmierung</i> Tornillo agujereado para lubricacion biela	M10x1,25 (*)	18,63÷20,59	1,9÷2,1	13,74÷15,19
<i>Gelochte Schraube für Schmierungsanschluß</i> Tornillo perforado para empalme lubricación	M10x1	18,63÷20,59	1,9÷2,1	13,74÷15,19
<i>Befestigungsschraube Vergaserverbindung</i> Tornillo fijación empalme carburador	M8x1,25	11,47÷12,65	1,17÷1,29	8,46÷9,33
<i>Befestigungsschraube Starterhebel</i> Tornillo fijación palanca motor de arranque	M5x0,8	5,59÷6,18	0,57÷0,63	4,12÷4,56
<i>Befestigungsschraube Filtergehäuse</i> Tornillo fijación caja filtro	M6x1	3,73÷4,12	0,38÷0,42	2,75÷3,04
<i>Befestigungsschraube Filtergehäusedeckel</i> Tornillo fijación tapa caja filtro	M6x1	3,24÷3,63	0,33÷0,37	2,39÷2,68
<i>Befestigungsmutter Schwungradrotor</i> Tornillo fijación rotor volante	M14x1,25	85,32÷95,13	8,7÷9,7	62,93÷70,16
<i>Befestigungsschraube Stator</i> Tornillo fijación estator	M5x0,8 (*)	5,7÷6,3	0,58÷0,64	4,2÷4,6
<i>Zünderke</i> Bujía de encendido	M10x1(□)	11,47÷12,65	1,17÷1,29	8,46÷9,33
<i>Befestigungsschraube Spule</i> Tornillo fijación bobina	M6x1	4,8÷5,2	0,49÷0,53	3,54÷3,83
<i>Befestigungsmutter Nabe und Kupplungsglocke</i> Tuerca fijación cubo y cono embrague	M18x1	58,84÷64,73	6,0÷6,6	43,4÷47,74
<i>Befestigungsschraube Nabe und Kupplungsdruckscheibe</i> Tornillo fijación cubo y disco de embrague	M6x1	9,51÷10,49	0,97÷1,07	7,02÷7,74

(□): "MOLIKOTE RAME"
(*): "LOCTITE 242"





COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE

<http://husqy.forumsactifs.com>

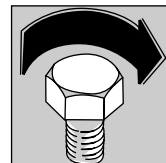
COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione Application Application	Filettatura Threading Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite registro frizione <i>Clutch adjusting screw</i> Vis de réglage embrayage	M6x1	2,84÷3,04	0,29÷0,31	2,1÷2,24
Dado fiss. leva comando frizione <i>Clutch control lever fastening nut</i> Ecrou de fixation levier embrayage	M8x1,25	7,6÷8,4	0,78÷0,86	5,6÷6,2
Vite fiss. saltarello comando cambio <i>Gear shifter pawl fastening screw</i> Vis de fixation cliquet embrayage	M6x1 (*)	8,5÷8,5	0,87÷0,97	6,3÷7
Vite fiss. leva avviamento <i>Starting lever fastening screw</i> Vis de fixation levier starter	M6x1	11,47÷12,65	1,17÷1,29	8,46÷9,33
Vite ferma rullini albero comando cambio <i>Gear shifter rollers stop screw</i> Vis d'arrêt rouleaux arbre boîte des vitesses	M6x1	10,39÷11,57	1,06÷1,18	7,66÷8,53
Raccordo su corpo pompa acqua <i>Water pump union</i> Raccord corps pompe à eau	M6x1	3,73÷4,12	0,38÷0,42	2,75÷3,04
Vite fiss. radiatori <i>Radiators fastening screw</i> Vis de fixation radiateurs	M6x1	6,67÷7,45	0,68÷0,76	4,92÷5,50
Vite fiss. piastra motore al telaio <i>Engine plate fastening screw</i> Vis de fixation plaque moteur	M8x1,25	33,3÷37,3	3,4÷3,8	24,5÷27,5
Vite fiss. superiore telaio posteriore <i>Rear frame upper fastening screw</i> Vis de fixation en haut cadre arrière	M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5
Vite fiss. inferiore telaio posteriore <i>Rear frame lower fastening screw</i> Vis de fixation en bas cadre arrière	M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5
Vite fiss. rullo catena <i>Chain roller fastening screw</i> Vis de fixation rouleau chaîne	M8x1,25	25,5÷28,5	2,6÷2,9	18,8÷21
Vite fiss. cavallotto freno anteriore <i>Front brake caliper fastening screw</i> Vis de fixation crampillon frein avant	M6x1	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8

(*): "LOCTITE 242"

ANZIEHMOMENT PARES DE TORSION

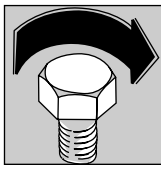
<http://husqy.forumsactifs.com>



VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicación	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Einstellschraube Kupplung</i> Tornillo ajuste embrague	M6x1	2,84÷3,04	0,29÷0,31	2,1÷2,24
<i>Befestigungsmutter Kupplungshebel</i> Tuerca fijación palanca de mando embrague	M8x1,25	7,6÷8,4	0,78÷0,86	5,6÷6,2
<i>Befestigungsschraube Schaltgetriebespermocken</i> Tornillo fijación retén de mando caja del cambio	M6x1 (*)	8,5÷8,5	0,87÷0,97	6,3÷7
<i>Befestigungsschraube Anlaufhebel</i> Tornillo fijación palanca de arranque	M6x1	11,47÷12,65	1,17÷1,29	8,46÷9,33
<i>Halteschraube Röllchen Schalgetriebeantriebswelle</i> Tornillo fparada rodillos eje de mando caja del cambio	M6x1	10,39÷11,57	1,06÷1,18	7,66÷8,53
<i>Verbindung auf Wasserpumpenkorper</i> Empalme sobre el cuerpo bomba de agua	M6x1	3,73÷4,12	0,38÷0,42	2,75÷3,04
<i>Befestigungsschraube Kühler</i> Tornillo fijación radiadores	M6x1	6,67÷7,45	0,68÷0,76	4,92÷5,50
<i>Befestigungsschraube Motorenplatte</i> Tornillo fijación placa motor	M8x1,25	33,3÷37,3	3,4÷3,8	24,5÷27,5
<i>Obere Befestigungsschraube Hinterrahmen</i> Tuerca fijación superior el bastidor trasero	M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5
<i>Untere Befestigungsschraube Hinterrahmen</i> Tornillo fijación inferior del bastidor trasero	M8x1,25	24,5÷26,5	2,5÷2,7	18,1÷19,5
<i>Befestigungsschraube Kettenrolle</i> Tornillo fijación rodeta cadena	M8x1,25	25,5÷28,5	2,6÷2,9	18,8÷21
<i>Befestigungsschraube Bügelbolzen Vorderradbremse</i> Tornillo fijación conexion freno delantero	M6x1	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8

(*): "LOCTITE 242"



COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE

<http://husqy.forumsactifs.com>

COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione Application Application	Filettatura Threading Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite fiss. tubazioni freni <i>Brake hoses fastening screw</i> Vis de fixation tujanteries freins	M10x1	18,1÷20,1	1,85÷2,05	13,4÷14,8
Vite fiss. cavallotto frizione <i>Clutch clamp fastening screw</i> Vis de fixation crampillon embrayage	M6x1	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8
Vite fiss. pedale freno posteriore <i>Rear brake pedal fastening screw</i> Vis de fixation pédale frein arrière	M10x1,25 (**)	39÷44	4,0÷4,5	29÷32,5
Vite fiss. pompa freno posteriore <i>Rear brake pump fastening screw</i> Vis de fixation pompe frein arrière	M6x1	9,8÷10,8	1,0÷1,1	7,2÷7,9
Vite fiss. serbatoio fluido freno <i>Brake fluid reservoir fastening screw</i> Vis de fixation réservoir fluide freins	M6x1	2,3÷2,5	0,24÷0,26	1,7÷1,9
Interruttore stop posteriore (TE, SMR) <i>Rear stop switch (TE, SMR)</i> Interrupteur feux de stop (TE, SMR)	M10x1,5	21,6÷24,5	2,2÷2,5	15,9÷18,1
Vite fiss. steli forcella <i>Ernt fork legs fastening screw</i> Vis de fixation tiges fourche	M8x1,25	23,5÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,8
Ghiera reg. cuscinetti sterzo (1° avvitamento) <i>Steering bearings adjusting (1st screwing)</i> Collier de réglage paliers guidon (1er vissage)	M25x1	3,2÷3,6	0,33÷0,37	2,4÷2,7
Dado perno di sterzo <i>Steering pivot fastening nut</i> Ecrou pivot guidon	M24x1	78,4÷88,3	8÷9	57,9÷65,1
Vite fiss. supporto manubrio (inferiore) <i>Handlebar holder fastening screw (inférieur)</i> Vis de fixation supports guidon supérieur	M10x1,5	19,6÷21,6	2,0÷2,2	14,5÷15,9
Vite fiss. morsetto manubrio (superiore) <i>Handlebar clamp fastening screw (upper)</i> Vis de fixation étai guidon (supérieur)	M8x1,25	27÷30	2,75÷3,05	20÷22
Vite protezione steli forcella <i>Front fork legs guard fastening screw</i> Vis de fixation tiges fourche	M5x0,8	7,4÷8,2	0,76÷0,84	5,5÷6,1
Vite fiss. cavalletto laterale <i>Side stand fastening screw</i> Vis de fixation caballet latéral	M8x1,25 (*)	11,18÷12,36	1,14÷1,26	8,2÷9,1

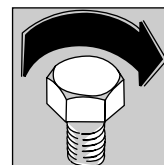
(**): "LOCTITE 270"
(*): "LOCTITE 243"

Applicazione Application Application	Filettatura Threading Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite fiss. anello protezione steli <i>Front fork legs guard ring fastening screw</i> Vis de fixation bague de protection tiges	M5x0,8	2,3÷2,6	0,24÷0,26	1,7÷1,9
Perno forcellone <i>Rear swing arm pivot</i> Pivot fourche	M16x1,5	117,7÷127,5	12÷13	86,8÷94
Ingrassatore <i>Greaser</i> Graisneur	M6x1	3,0÷3,04	0,29÷0,31	2,1÷2,2
Vite fiss. tirante sosp. post. al telaio <i>Frame rear suspension link fastening screw</i> Vis de fixation tirant suspension arrière cadre	M12x1,25	76,5÷84,3	7,8÷8,6	56,4÷62,2
Vite fiss. tirante sosp. post. al bilanciante <i>Horizontal link-vertical link fastening screw</i> Vis de fixation tirant arrière balancier	M12x1,25	76,5÷84,3	7,8÷8,6	56,4÷62,2
Vite fiss. bilanciante sosp. post. al forcellone <i>Swing arm vertical link fastening screw</i> Vis de fixation balancier suspension arrière	M12x1,25	76,5÷84,3	7,8÷8,6	56,4÷62,2
Vite fiss. ammortizzatore al bilanciante <i>Shock absorber- vertical link fastening screw</i> Vis de fixation amortisseur au balancier	M10x1,25	49÷54	5÷5,5	36,2÷39,8
Vite fiss. ammortizzatore al telaio <i>Frame shock absorber fastening screw</i> Vis de fixation amortisseur au cadre	M10x1,25	49÷54	5÷5,5	36,2÷39,8
Vite fiss. inferiore guidacatena (TE, SMR) <i>Chain guide rear fastening screw (TE, SMR)</i> Vis de fixation arrière guide-chaîne (TE, SMR)	M6x1	(*) 2	0,2	1,4
Vite fiss. superiore guidacatena (TE, SMR) <i>Chain guide upper fastening screw (TE, SMR)</i> Vis de fixation en haut guide-chaîne (TE, SMR)	M8x1,25	9,8÷10,8	1,0÷1,1	7,2÷7,9

(*): "LOCTITE 243"

ANZIEHMOMENT PARES DE TORSION

<http://husqy.forumsactifs.com>



VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Befestigungsschraube Leitung Bremse</i> Tornillos fijación tuberías frenos	M10x1	18,1÷20,1	1,85÷2,05	13,4÷14,8
<i>Befestigungsschraube Kupplungsbugelbolzen</i> Tornillo fijación conexión embrague	M6x1	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8
<i>Befestigungsschraube Hinterradbremsepedal</i> Tornillo fijación pedal freno trasero	M10x1,25 (**)	39÷44	4,0÷4,5	29÷32,5
<i>Befestigungsschraube Hinterradbremsepumpe</i> Tornillo fijación bomba freno trasero	M6x1	9,8÷10,8	1,0÷1,1	7,2÷7,9
<i>Befestigungsschraube Bremsflüssigkeitsbehälter</i> Tornillo fijación depósito fluido freno	M6x1	2,3÷2,5	0,24÷0,26	1,7÷1,95
<i>Schalter Hinterradbremselicht (TE, SMR)</i> Interruptor stop trasero (TE, SMR)	M10x1,5	21,6÷24,5	2,2÷2,5	15,9÷18,1
<i>Befestigungsschraube Gabelshafte</i> Tornillo fijación varillas horquilla	M8x1,25	23,5÷25,5	2,4÷2,6	17,3÷18,8
<i>Einstellzwinge Lenkungslager (1. Verschraubung)</i> Virola ajuste cojinetes guía (1° roscados)	M25x1	3,2÷3,6	0,33÷0,37	2,4÷2,7
<i>Mutter Lenkungszapfen</i> Tuerca eje de la guía	M24x1	78,4÷88,3	8÷9	57,9÷65,1
<i>Befestigungsschraube Lenkerstützen</i> Tornillo fijación soporte manillar (inferior)	M10x1,5	19,6÷21,6	2,0÷2,2	14,5÷15,9
<i>Befestigungsschraube Lenkerklemme</i> Tornillo fijación abrazadera del manillar (superior)	M8x1,25	27÷30	2,75÷3,05	20÷22
<i>Schraube Gabelschäfteschutz</i> Tornillo protección varillas horquilla	M5x0,8	7,4÷8,2	0,76÷0,84	5,5÷6,1
<i>Befestigungsschraube Sidestand</i> Tornillo fijación caballete lateral	M8x1,25 (*)	11,18÷12,36	1,14÷1,26	8,2÷9,1

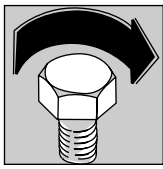
(**): "LOCTITE 270"

(*): "LOCTITE 243"

Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Befestigungsschraube Schäfteschutzring</i> Tornillo fijación anillo protección varillas	M5x0,8	2,3÷2,6	0,24÷0,26	1,7÷1,9
<i>Zapfen der grossen Gabel</i> Eje horquilla	M16x1,5	117,7÷127,5	12÷13	86,8÷94
<i>Fettbüchse</i> Lubricador	M6x1	3,0÷3,04	0,29÷0,31	2,1÷2,2
<i>Befestigungsschraube Hinterrauhängungsstange am Rahmen</i> Tornillo fijación tirante susp. trasera al bastidor	M12x1,25	76,5÷84,3	7,8÷8,6	56,4÷62,2
<i>Befestigungsschraube Hinterrauhängungsstange am Kipphebel</i> Tornillo fijación tirante sup. trasera al brazo oscilante	M12x1,25	76,5÷84,3	7,8÷8,6	56,4÷62,2
<i>Befestigungsschraube Hinterrauhängungskipphebel an grosser Gabel</i> Tornillo fijación brazo oscilante susp. trasera a la horquilla	M12x1,25	76,5÷84,3	7,8÷8,6	56,4÷62,2
<i>Befestigungsschraube Stossdämpfer am Kipphebel</i> Tornillo fijación amortiguador al brazo oscilante	M10x1,25	49÷54	5÷5,5	36,2÷39,8
<i>Befestigungsschraube Stossdämpfer am Rahmen</i> Tornillo fijación amortiguador al bastidor	M10x1,25	49÷54	5÷5,5	36,2÷39,8
<i>Hintere Befestigungsschraube Kettenführung (TE, SMR)</i> Tornillo fijación trasera guía-cadena (TE, SMR)	M6x1	(*) 2	0,2	1,4
<i>Obere Befestigungsschraube Kettenführung (TE, SMR)</i> Tornillo fijación superior guía-cadena (TE, SMR)	M8x1,25	9,8÷10,8	1,0÷1,1	7,2÷7,9

(*): "LOCTITE 243"





COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE

<http://husqy.forumsactifs.com>

COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione Application Application	Filettatura Threading Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite fiss. commutatore (TE, SMR) <i>Handlebar switch fastening screw (TE, SMR)</i> Vis de fixation commutateur (TE, SMR)	M5x0,8	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8
Vite fiss. parafrangente anteriore <i>Front fender fastening screw</i> Vis de fixation pare-boue avant	M6x1	10,3÷11,13	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Vite fiss. parafrangente post. <i>Rear fender fastening screw</i> Vis de fixation pare-boue arrière	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Vite fiss. protezione ammortizzatore <i>Rear shock absorber guard fastening screw</i> Vis de fixation protection amortisseur	M6x1	5,9	0,6	4,3
Vite fiss. pannello laterale destro <i>R.H. side panel fastening screw</i> Vis de fixation porte-numéro droit	M6x1	3,2÷3,6	0,33÷0,37	2,4÷2,7
Vite fiss. pannello laterale sinistro <i>L.H. side panel fastening screw</i> Vis de fixation porte-numéro gauche	M6x1	3,2÷3,6	0,33÷0,37	2,4÷2,7
Vite fiss. distanziale sella <i>Seat spacer fastening screw</i>	M6x1	5,9	0,6	4,3

(*): "LOCTITE 243"

Applicazione Application Application	Filettatura Threading Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite fiss. rubinetto carburante <i>Fuel cock fixing screw</i> Vis de fixation robinet carburant	φ 5,5	2,3÷2,5	0,24÷0,26	1,7÷1,9
Vite fiss. anteriore serbatoio <i>Fuel tank fastening screw</i> Vis de fixation avant réservoir	M6x1	9,3÷10,3	0,95÷1,05	0,95÷1,05
Vite fiss. disco freno anteriore <i>Front disc brake fastening screw</i> Vis de fixation disque frein avant	M6x1 (*)	13,7÷15,7	1,4÷1,6	10,1÷11,6
Vite fiss. perno ruota anteriore <i>Front wheel axle fastening screw</i> Vis de fixation pivot roue avant	M10x1,5	49÷54	5,0÷5,5	36,2÷39,8
Vite fiss. pinza freno anteriore <i>Front brake caliper fastening screw</i> Vis de fixation étrier frein avant	M8x1,25	23,3÷26,5	2,45÷2,75	17,3÷19,5
Nipplo fiss. raggio ruota <i>Wheel spoke fastening nipple</i> Nipple de fixation rayons roue	M4x0,75	4,2÷4,6	0,43÷0,47	3,1÷3,4
Vite fiss. disco freno posteriore <i>Rear brake disc fastening screw</i> Vis de fixation disque frein arrière	M6x1 (*)	13,7÷15,7	1,4÷1,6	10,1÷11,6
Dado fiss. corona posteriore <i>Rear sprocket fastening nut</i> Ecrou de fixation couronne arrière	M8x1,25 (*)	32,4÷36,3	3,3÷3,7	23,9÷26,8
Perno ruota posteriore <i>Rear wheel axle</i> Pivot roue arrière	M20x1,5	135,3÷149	13,8÷15,2	100÷110
Vite fiss. silenziatore di scarico <i>Exhaust silencer fastening screw</i> Vis de fixation silencieux d'échappement	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
NOTA: Dove non diversamente indicato, coppie di serraggio standard per le seguenti filettature If not otherwise specified, standard tightening torques for the following thread Sinon autrement indiqué, les couples de serrage standard pour les taraudages sont les suivantes	M5x0,8 M6x1 M8x1,25	5,6÷6,2 8,8÷9,8 21,6÷23,3	0,57÷0,63 0,9÷1 2,2÷2,4	4,1÷4,5 6,5÷7,2 16÷17,3

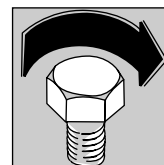
(*): "LOCTITE 243"

(*): "LOCTITE 242"



ANZIEHMOMENT PARES DE TORSION

<http://husqy.forumsactifs.com>



VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Befestigungsschraube Umschalter</i> (TE, SMR) Tornillo fijación conmutador (TE, SMR)	M5x0,8	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8
<i>Befestigungsschraube Vorderkotflügel</i> Tornillo fijación guardabarros delantero	M6x1	10,3÷11,13	1,05÷1,15	7,6÷8,3
<i>Befestigungsschraube Hinterkotflügel</i> Tornillo fijación guardabarros trasero	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
<i>Befestigungsschraube Stossdämpferschutz</i> Tornillo fijación protección amortiguador	M6x1	5,9	0,6	4,3
<i>Befestigungsschraube rechter Nummernträger</i> Tornillo fijación portanúmero derecho	M6x1	3,2÷3,6	0,33÷0,37	2,4÷2,7
<i>Befestigungsschraube linker Nummernträger</i> Tornillo fijación portanúmero izquierdo	M6x1	3,2÷3,6	0,33÷0,37	2,4÷2,7
<i>Befestigungsschraube Satteldistanzstück</i> Tornillo fijación espaciador sillín	M6x1	5,9	0,6	4,3

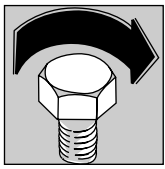
(*): "LOCTITE 243"

Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Befestigungsschraube Treibstoffhahn</i> Tornillo sujeción grifo carburante	φ 5,5	2,3÷2,5	0,24÷0,26	1,7÷1,9
<i>Vordere Befestigungsschraube Behälter</i> Tornillo fijación delantera del depósito	M6x1	9,3÷10,3	0,95÷1,05	0,95÷1,05
<i>Befestigungsschraube Vorderradbremsscheibe</i> Tornillo fijación disco freno delantero	M6x1 (*)	13,7÷15,7	1,4÷1,6	10,1÷11,6
<i>Befestigungsschraube Vorderradzapfen</i> Tornillo fijación eje rueda delantera	M10x1,5	49÷54	5,0÷5,5	36,2÷39,8
<i>Befestigungsschraube Vorderradbremssattel</i> Tornillo fijación zapata freno delantero	M8x1,25	23,3÷26,5	2,45÷2,75	17,3÷19,5
<i>Befestigungsnippel Radspeiche</i> Baquilla roscada fij. rayo de la rueda	M4x0,75	4,2÷4,6	0,43÷0,47	3,1÷3,4
<i>Befestigungsschraube Hinterradbremsscheibe</i> Tornillo fijación disco freno trasero	M6x1 (*)	13,7÷15,7	1,4÷1,6	10,1÷11,6
<i>Befestigungsmutter Hinterkranz</i> Tuerca fijación rueda catalina trasera	M8x1,25 (*)	32,4÷36,3	3,3÷3,7	23,9÷26,8
<i>Hinterradzapfen</i> Eje rueda trasera	M20x1,5	135,3÷149	13,8÷15,2	100÷110
<i>Befestigungsschraube Abgasschalldämpfer</i> Tornillo fijación silenciador de escape	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
<i>NOTA: Wenn nichts anders angegeben, Standardanzugsmomente für folgende Gewinde</i>	M5x0,8	5,6÷6,2	0,57÷0,63	4,1÷4,5
Si no contrariamente especificado, pares de apriete estándar para los fileteados siguientes	M6x1	8,8÷9,8	0,9÷1	6,5÷7,2
	M8x1,25	21,6÷23,3	2,2÷2,4	16÷17,3

(*): "LOCTITE 243"

(*): "LOCTITE 242"





**COPPIE DI SERRAGGIO
TORQUE WRENCH SETTINGS
COUPLES DE SERRAGE
ANZIEHMOMENT
FUERZAS DE TORSION**

<http://husqy.forumsactifs.com>



**NOTE PER MODELLI U.S.A./AUS
NOTES FOR U.S.A./AUS MODELS
NOTES POUR MODELES U.S.A./AUS
ANMERKUNG FÜR U.S.A./AUS MODELL
NOTE POR MODELOS U.S.A./AUS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

Z



NOTE PER MODELLI U.S.A./AUS
NOTES FOR U.S.A./AUS MODELS
NOTES POUR MODELES U.S.A./AUS
ANMERKUNG FÜR U.S.A./AUS MODELL
NOTE POR MODELOS U.S.A./AUS

<http://husqy.forumsactifs.com>

NOTES FOR USA MODEL



SMR 570 ENDURO



TE 570 ENDURO

DISCLAIMER OF WARRANTY

IN ACCEPTING DELIVERY OF THIS MOTORCYCLE THE BUYER OR TRANSFEREE ACKNOWLEDGES THAT HE HAS THOROUGHLY INSPECTED THE MOTORCYCLE, AND FURTHER AGREES TO ACCEPT THE MOTORCYCLE AS IS WITH ALL DEFECTS OR FAULTS, CONCEALED OR OBVIOUS. HE FURTHER AGREES THAT NO WARRANTIES ATTACH, EXPRESS OR IMPLIED, INCLUDING ANY WARRANTY OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR ANY PARTICULAR PURPOSE. THE BUYER OR TRANSFEREE INDEMNIFIES AND HOLDS HARMLESS **CAGIVA U.S.A.**, **MV Agusta Motorcycles S.p.A.**, THEIR AGENTS AND EMPLOYEES. FOR ANY FAILURE OF PERFORMANCE, COST OF SERVICE, OR REPAIR. THE BUYER FURTHER ACKNOWLEDGES THAT THIS MOTORCYCLE IS NOT INTENDED FOR USE ON PUBLIC STREETS, ROADS, HIGHWAYS, OR TRAILS UNDER PUBLIC JURISDICTION AND THAT USE ON SUCH MAY VIOLATE STATE AND FEDERAL LAW.

**NOTE PER MODELLI U.S.A./AUS
NOTES FOR U.S.A./AUS MODELS
NOTES POUR MODELES U.S.A./AUS
ANMERKUNG FUR U.S.A./AUS MODELL
NOTE POR MODELOS U.S.A./AUS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Noise emission warranty

Cagiva Motor S.p.A. 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. Warranty claims should be addressed to Cagiva U.S.A. 2003 MARYLAND ROAD.

WILLOW GROVE, PA 19090-4193
215-830-3300

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.

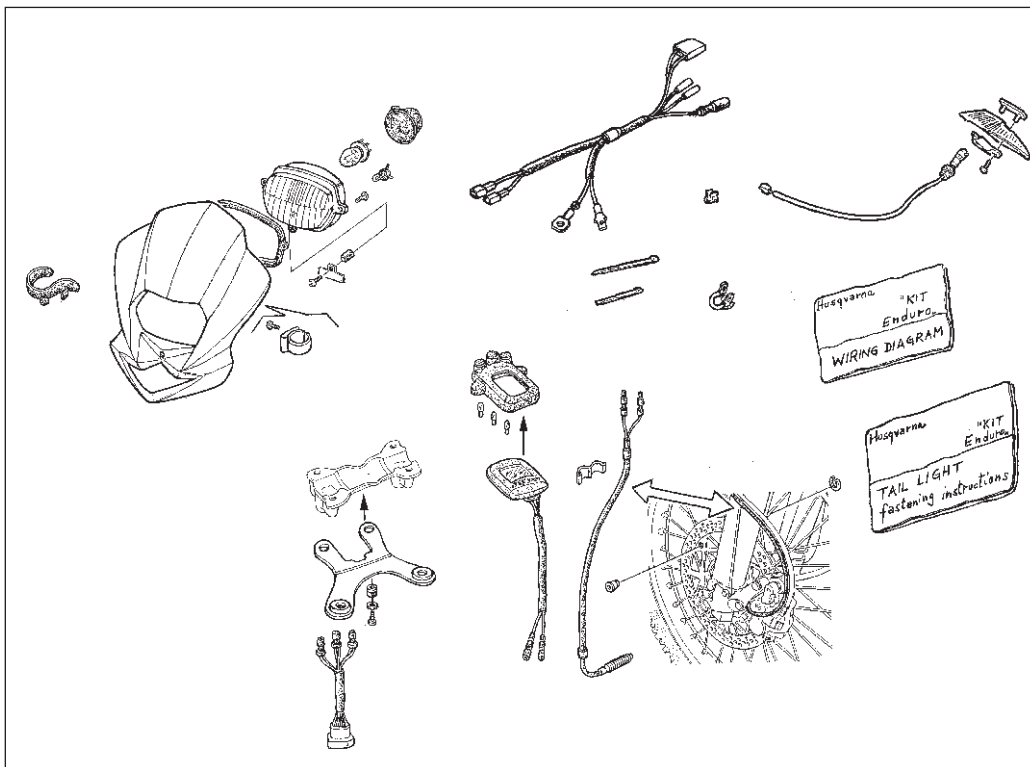
Warning statement

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.

TE: "ENDURO" KIT (Part. Nr. 8000A0436)

SMR: "ENDURO" KIT (Part. Nr. 8000A0814)



**NOTE PER MODELLI U.S.A./AUS
NOTES FOR U.S.A./AUS MODELS
NOTES POUR MODELES U.S.A./AUS
ANMERKUNG FÜR U.S.A./AUS MODELL
NOTE POR MODELOS U.S.A./AUS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

SPARK ARRESTER (USA)

The TE,SMR/USA muffler is equipped with a "Spark arrester" approved by the U.S. Forest Service. This muffler improves both the performance and the efficiency.

" SPARK ARRESTER" MAINTENANCE AND CLEANOUT INSTRUCTIONS

Proceed as follows:

A: Remove the screws (1) and the L.H. side panel (2).

B: Remove the spring (3), the two screws (4) 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.

C: remove the six rivets (5) and the endcap (6) 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.

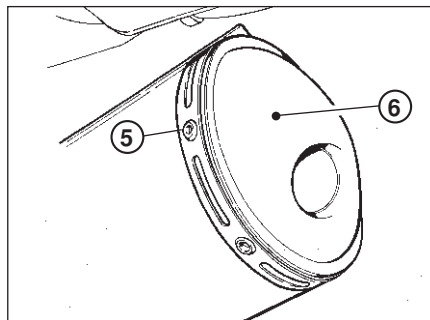
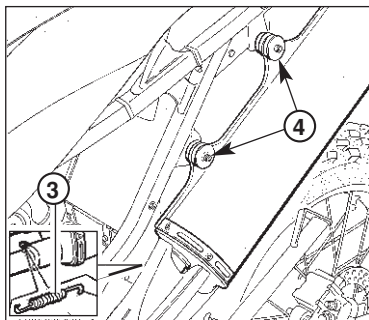
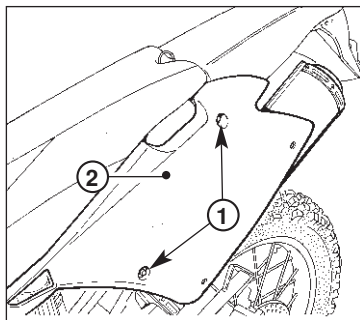
Due to the SPARK ARRESTER position on the silencer, if you need only to check the SPARK ARRESTER conditions you can:

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.



NOTES FOR "AUS" MODEL



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 U.S.A./AUS
NOTES FOR U.S.A./AUS MODELS
NOTES POUR MODELES U.S.A./AUS
ANMERKUNG FÜR U.S.A./AUS MODELL
NOTE POR MODELOS U.S.A./AUS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

