

SMR 630

SMR 630

Libretto uso
e manutenzione

Owner's manual

Livret d'utilisation
et d'entretien

Betriebsanleitung

Manual de uso
y mantenimiento

 Husqvarna

 **Husqvarna**

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 evolutivo dei propri prodotti. Le illustrazioni riportate sono indicative e potrebbero non corrispondere esattamente al particolare trattato. È vietata la riproduzione anche parziale della presente pubblicazione senza autorizzazione scritta.

1ª Edizione (02-04)

*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. **MV Agusta Motorcycles 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 (02-04)

MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese décline toute responsabilité pour 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.

1ère édition (02-04)

*Die **MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese** lehnt jegliche Verantwortung für eventuelle Fehler ab, welche bei der Zusammenstellung dieses Handbuchs 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 Weitergegebenen 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 (02-04)

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.

1ª Edición (02-04)



SMR 630

CARATTERISTICHE - USO - MANUTENZIONE
SPECIFICATIONS - OPERATION - MAINTENANCE
CARACTERISTIQUES - UTILISATION - ENTRETIEN
MERKMALE - GEBRAUCH - WARTUNG
CARACTERISTICAS - USO - MANTENIMIENTO



PRESENTAZIONE

Benvenuti nella famiglia motociclistica Husqvarna!

La Vostra nuova motocicletta Husqvarna è stata progettata e costruita per essere la migliore della sua categoria. Le istruzioni di questo manuale sono state preparate per fornire una guida semplice e chiara alla manutenzione del motociclo. Per ottenere da esso le migliori prestazioni, si raccomanda di seguire attentamente quanto riportato su questo manuale. In esso sono racchiuse le istruzioni per effettuare le necessarie operazioni di manutenzione. Le informazioni riguardanti le riparazioni o le manutenzioni più specifiche o di maggiore entità sono contenute nel Manuale di Servizio Husqvarna che è possibile richiedere con il n° di codice riportato alla pagina 218. Interventi di questo genere richiedono il lavoro di meccanici esperti e l'uso di apposite attrezzature. Il Vostro Concessionario Husqvarna ha i ricambi originali, l'esperienza e tutte le attrezzature necessarie per renderVi un ottimo servizio.

Ricordare infine che il “Manuale di uso e manutenzione” ed il “Libretto di registrazione vendita” devono considerarsi parti integranti del motociclo e come tali rimanere allegati allo stesso anche in caso di rivendita.

Questo motociclo utilizza componenti progettati e realizzati grazie a sistemi e tecnologie d'avanguardia e sperimentati nelle competizioni. Nelle motociclette da competizione ogni particolare è verificato dopo ogni gara al fine di garantire sempre le migliori prestazioni. Per il corretto funzionamento del motociclo è necessario attenersi alla tabella di controllo e manutenzione riportata a pag. 238.

PRESENTATION

Welcome to the Husqvarna motorcycling Family!

Your new Husqvarna motorcycle is designed and manufactured to be the finest in its field. The instructions in this book have been prepared to provide a simple and understandable guide for your motorcycle's operation and care.

Follow the instructions carefully to obtain maximum performance and your personal motorcycling pleasure. Your owner's manual contains instructions for owner care and maintenance. Information covering repair of major units such as engine, transmission, etc. is provided in the Husqvarna Service Manual. The information concerning details or main work of repair or maintenance are described in the Husqvarna Service Manual. This manual is available upon request by stating the code number set on page 218. Work of this kind requires the attention of a skilled mechanic and the use of special tools and equipment. Your Husqvarna dealer has the facilities, experience and original parts necessary to properly render this valuable service.

This “Owner's Manual” and the “Purchase Registration Booklet” are parts and parcels of the motorcycle, hence, they have to remain with the motorcycle even when sold to another user.

This motorcycle uses components designed thanks to systems and state of the art technologies which are thereafter tested in competition.

In competition motorcycles, every detail is verified after each race in order to always guarantee better performance. For correct functioning of the vehicle, it is necessary to follow the maintenance and control table found on page 238.

PRESENTATION

Bienvenus dans la famille motocycliste Husqvarna! Votre nouvelle moto Husqvarna a été projetée et construite pour qu'elle soit la meilleure dans son genre. Les instructions de service ci-incluses ont été préparées pour vous fournir un guide d'entretien et de fonctionnement simple et clair.

Afin d'obtenir les meilleures performances de votre moto, veuillez suivre attentivement les instructions ici contenues, qui sont les plus simples à suivre pour les opérations d'entretien. Toutes les informations concernant les réparations et l'entretien particuliers sont contenues dans ce livret de service Husqvarna. Les informations détaillées concernant les réparations ou l'entretien sont décrites dans le Manuel de Service Husqvarna. Ce manuel est à disposition sur demande. Indiquer toujours le numéro de code placé aux page 218. Interventions de ce feure exigent le travail de mécaniciens expérimentés et l'emploi d'outillages spécial.

Votre Concessionnaire Husqvarna en sus des pièces de rechange originales, a l'expérience et tous les outils nécessaires à vous rendre un service excellent.

Rappeler en outre que le “Livret d'utilisation et de entretien” et le “Carnet Rapport de Vente” font partie intégrantes du motocycle et donc rester joints aussi au même en cas de revente.

Cette motocyclette utilise des éléments projetés et réalisés grâce à systèmes et technologies d'avanguard et expérimentés dans les competitions.

Dans les motocyclette de competition, chaque détail est vérifié après toutes les races pour garantir les meilleur performances. Pour le correct fonctionnement de la motocyclette, c'est nécessaire suivre le tableau de control et maintien à la page 238.

EINFÜHRUNG

Ein Willkommen in der Familie der Motorradfahrer Husqvarna! Ihr neues Motorrad Husqvarna ist so entworfen und hergestellt worden, um das beste in seiner Klasse darzustellen. Die Anweisungen in diesem Handbuch sind vorbereitet worden, um Ihnen eine einfache und klare Anleitung für die Wartung des Motorrads zu geben.

Wenn Sie den Anweisungen dieses Handbuches genau folgen, werden Sie die besten Leistungen mit dem Motorrad erzielen. In diesem Handbuch finden Sie die Instruktionen für die notwendigen Arbeitsgänge für die Wartung. Anweisungen für Reparaturen und Wartungen besonderer Natur oder grösserer Ausmasse sind in dem Reparaturhandbuch Husqvarna enthalten.

Die Informationen bezüglich spezifischere Reparationen oder Wartungen, oder Reparationen oder Wartungen größeren Ausmaßes, sind in den Husqvarna Dienst-Betriebsanleitungen enthalten, die mit den auf den Seite 218 angegebenen Codenummern angefordert werden können. Eingriffe dieser Art erfordern den Einsatz erfahrener Arbeiter sowie entsprechende Ausrüstungen. Ihr Vertragshändler Husqvarna hat die Original-Ersatzteile, die Erfahrung und alle notwendigen Ausrüstungen, um Sie bestens zu bedienen.

SCHLIEßLICH ERINNERN, DAß DER BETREBSANLEITUNG" UND DIE " KAUF- ANMELDUNG HEFT" MUß INTEGRIERENDE GEBURTEN DES MOTORRADES BETRACHTET WERDEN UND DESHALB MÜSSEN SIE IMMER DAS FAHRZEUG BEGLEITEN, BEI AUCH VERKAUF.

Dieses Motorrad montiert bildend das sie gezeichnet wurden und es verwirklicht wurden danke zu Systemen und Technologien von Avantgarde und daß sie in den Wettkämpfen versucht wurden.

Um immer die besten Leistungen garantieren zu können, in dieser Typ von Motorrädern jedes besondere es wird nach jedem Wettkampf kontrolliert. Für das korrekte Funktionieren des Motorrads ist er notwendig den Hinweisen, die auf der Tabelle von Kontrolle und Wartung (zu Seite 239 sehen) sind, zu folgen.

PRESENTACION

Bienvenidos a la familia motociclista Husqvarna! Su nueva motocicleta Husqvarna ha sido proyectada y fabricada para destacar en su categoría. Las instrucciones de este manual han sido preparadas para

brindar una guía sencilla y clara para el mantenimiento de la motocicleta

Para obtener de la misma las mejores prestaciones, se recomienda seguir atentamente todo lo que se explica en este manual.

Aquí se encuentran las instrucciones para efectuar las operaciones necesarias de mantenimiento. Las informaciones que se refieren a las reparaciones o a un mantenimiento más específico se encuentran en el Manual de Servicio Husqvarna. Las informaciones relativas a arreglos o mantenimiento más específicos o de mayor entidad están indicadas en el manual de Servicio de Husqvarna que es posible pedir con el n. de código indicado a la pág. 219. Intervenciones de esta clase requieren el trabajo de mecánicos expertos y el uso de herramientas especiales. Su Concesionario Husqvarna tiene los recambios originales, la experiencia y todas las herramientas necesarias para brindarle el mejor servicio.

Recordar por fin que el "Manual de uso y mantenimiento" y el "Manual de registro de venta" tienen que considerarse partes integrantes del motociclo y como tales también quedar alegados al mismo en caso de reventa.

Esta motocicleta utiliza particular dibujados y realizados gracias a sistemas y a tecnologías de punta y experimentados en las competiciones.

En las motocicletas de competición cada detalle es averiguado después de cada competición para siempre garantizar las mejores prestaciones.

Por el correcto funcionamiento del motociclo, es necesario atenerse al tablero de control y manutención indicado a pág. 239).



AVVERTENZE IMPORTANTI

IMPORTANT NOTICES

AVIS IMPORTANT



1) Il modello **SMR 630** è un motociclo DA **COMPETIZIONE** garantito esente da difetti di funzionamento; la tabella di manutenzione consigliata per uso agonistico è riportata a pagina 238.

1) The **SMR 630** model is a guaranteed **COMPETITION** motorcycle exempt from functional defects, the suggested maintenance table for competition use is shown on page 238.

1) le modèle **SMR 630** est une motocycles DE **COMPÉTITION** et il est garanti exemptée par défauts de fonctionnement; le tableau d'entretien conseillé pour usage sportif se trouve à la page 238.

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'étage d'entretien est à la charge du Client. NOTE: la garantie DÉCHOIT en cas de location du motocycle.

WICHTIGE ANWEISUNGEN

Eddy Seel
“Supermoto” S1 Rider’s
WORLD CHAMPION 2003

*1) das WETTBEWERB Motorrad Modelle **SMR 630** garantierten von Funktionsstörungen frei; die von Wartung geratene Tabelle für wettkämpferischen Gebrauch ist zur Seite 239.*

*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.*

ADVERTENCIAS IMPORTANTES

 **Husqvarna**

“Supermoto” S1
Constructor’s
WORLD CHAMPION 2003

1) el motociclo DE COMPETICIÓN **SMR 630 es garantizado eximidos por funcionamientos defectuosos; el tablero de manutención aconsejado para uso agonístico se encuentra a página 239.**

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.



Note

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

● Z: n° denti

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

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

Note

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

● Z: *number of teeth*

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

- *Where not specified, all the data and the instructions are referred to any and all Countries.*

Avis

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

● Z: numéro dents

● A: Autriche
AUS: Australie
B: Belgique
BR: Brésil
CDN: Canada
CH: Suisse
D: Allemagne
E: Espagne
F: France
FIN: Finlande
GB: Grand Bretagne
I: Italie
J: Japon
USA: États Unis d'Amérique

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

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.

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: Japòn
USA: Estados Unidos
- A falta de indicaciones específicas, los datos y las instrucciones se refieren a todos los Países.



SOMMARIO

	Pag.
PRESENTAZIONE.....	4
AVVERTENZE IMPORTANTI	6
DATI PER L'IDENTIFICAZIONE.....	10
DATI TECNICI	22
TABELLA DI LUBRIFICAZIONE, RIFORNIMENTI.....	36
COMANDI	38
ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO	56
LIMITI DI USURA	162
IMPIANTO ELETTRICO	190
ATTREZZI SPECIALI.....	196
COPPIE DI SERRAGGIO	198
KIT IN DOTAZIONE	215
APPENDICE	220
NOTE PER MODELLI USA-AUS	228-232
OPERAZIONI DI PRECONSEGNA.....	233
MANUTENZIONE PERIODICA/ REGOLAZIONI	238
INDICE ALFABETICO	246

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Il numero di identificazione del motore è stampigliato sulla parte superiore del carter motore, mentre il numero di matricola del motociclo è stampigliato sul tubo di sterzo del telaio (vedere a pag. 16).

Riferite sempre, annotandolo anche sul presente libretto, **il numero stampigliato sul telaio** quando ordinate i ricambi o chiedete informazioni sul vostro motociclo.

NUMERO TELAIO

TABLE OF CONTENTS

	Page
PRESENTATION	4
IMPORTANT NOTICES	6
IDENTIFICATION DATA.....	10
TECHNICAL DATA	22
LUBRICATION TABLE, SUPPLIES.....	36
CONTROLS	38
RIDING	56
SERVICE LIMIT	162
ELECTRICAL SYSTEM	190
SPECIAL TOOLS.....	196
TIGHTENING TORQUES	198
EQUIPMENT KITS.....	215
APPENDIX.....	220
NOTE FOR USA-AUS MODELS.....	228-232
PRE DELIVERY INSPECTION.....	234
PERIODIC MAINTENANCE/ ADJUSTMENT.....	238
ALPHABETICAL INDEX	246

IDENTIFICATION DATA

The engine number is printed on the upper side of the engine case, whereas the frame number is printed on the steering tube (see on page 16).

*Always state **the number stamped on the frame** (and write it on this booklet), when placing orders for spare parts, or when asking for information on your motorcycle.*

FRAME NUMBER

RESUME

	Page
PRESENTATION	4
AVIS IMPORTANT	6
ELEMENTS D'IDENTIFICATION.....	10
DONNEES TECHNIQUES	22
TABLEAU DE GRAISSAGE, RAVITAILLEMENTS	36
COMMANDES	38
MODE D'EMPLOI DE LA MOTO	56
LIMITE D'USURE	162
SYSTEME ELECTRIQUE	190
OUTILS SPECIAUX	196
COUPLES DE SERRAGE	198
KIT EN NECESSAIRE	215
APPENDICE	220
NOTE POUR LES MODELES USA-AUS	228-232
OPERATION DE PRE LIVRAISON.....	235
ENTRETIEN PERIODIQUE/ REGLAGES.....	238
INDEX ALPHABETIQUE	246

ELEMENTS D'IDENTIFICATION

Le numéro d'identification moteur est gravé sur la partie supérieure du carter moteur, tandis que le numéro de matricule de la moto est gravé sur le tube de direction du cadre (voir page 16).

Veillez noter sur ce livret **le numéro gravé sur le cadre**, auquel on doit toujours se référer lors d'une commande de pièces de rechange, ou lors d'une demande d'informations sur votre motocycle.

NUMÉRO DE CADRE

INHALTSANGABE	Seite	SUMARIO	Pág.
EINFÜHRUNG	5	PRESENTACION	5
WICHTIGE ANWEISUNGEN.....	7	ADVERTENCIAS IMPORTANTES	7
DATEN ZUR IDENTIFIZIERUNG	11	DATOS PARA LA IDENTIFICACION	11
TECHNISCHE DATEN.....	23	FICHA TECNICA	23
SCHMIERUNGSTABELLE, TANKEN	37	TABLA DE LUBRICACION, RELLONES....	37
STEUERUNGEN	38	CONTROLES	39
DASS MOTORRAD	57	INSTRUCCIONES PARA EL USO	
VERSCHLEISSGRENZE.....	162	DE LA MOTOCICLETA.....	57
ELEKTRISCHEANLAGE.....	190	LIMITE DE DESGASTE	163
SONDERWERKZEUGE.....	196	INSTALACION ELECTRICA	191
VERSCHRAUBUNGSMOMENTE	199	HERRAMIENTAS ESPECIALES	196
AUSDRUHTUNGSTEILE KIT	215	PATAS DE TORSION	199
AHNHAG.....	221	KIT EN DOTACION	215
DATEN FÜR USA-AUS MODELLEN	228-232	APENDICE	221
VORÄNGE ZUR AUSLIEFERUNG	236	NOTAS POR LOS MODELOS USA-AUS	228-232
WARTUNGSPALAN/ EINSTELLUNGEN	239	OPERACIONES DE PRE ENTREGA	237
ALPHABETISCHES VERZEICHNIS.....	247	MANTENIMIENTO PERIODICO/ REGULACIONES	239
		INDICE ALFABETICO	247

DATEN ZUR IDENTIFIZIERUNG

Die Identifizierungsnummer des Motors ist auf den oberen Teil des Motorcarters gestempelt, während die Kennnummer des Motorrads auf das Lenkrohr des Rahmens gestempelt ist (Sie Seite 16). Bei Bestellung von Ersatzteilen oder Anfragen über Ihr Motorrad ist immer die auf **den Rahmen gedruckte Nummer** anzugeben. Diese Nummer ist ebenfalls in die vorliegenden Betriebsanleitungen einzutragen.

RAHMEN NUMMER

DATOS PARA LA IDENTIFICACION

El número de identificación del motor se encuentra marcado en la parte superior del carter del motor, mientras que el número de matrícula de la motocicleta se encuentra marcado en el tubo de dirección del bastidor (véase pag.17). Cuando piden piezas de recambio o informaciones acerca de su motociclo, indicar siempre, apuntándolo incluso en la presente documentación, **el número estampado en el bastidor.**

NUMERO DEL BASTIDOR



Premessa importante

Leggere attentamente il presente manuale prestando particolare attenzione alle note precedute dalle seguenti avvertenze:

ATTENZIONE*: Indica la possibilità di subire gravi lesioni personali fino al rischio di decesso in caso di inosservanza delle istruzioni.

AVVERTENZA*: Indica la possibilità di subire lesioni personali o provocare danni al veicolo in caso di inosservanza delle istruzioni.

Nota*: Fornisce ulteriori utili informazioni.

Sostituzione dei particolari

In caso di sostituzione dei particolari, usare unicamente particolari ORIGINALI Husqvarna.

Important Notice

Read this manual carefully and pay special attention to statements preceded by the following words:

WARNING*: *Indicates a possibility of severe personal injury or loss of life if instructions are not followed.*

CAUTION*: *Indicates a possibility of personal injury or equipment damage if instructions are not followed.*

Note*: *Gives helpful information.*

Parts Replacement

When parts replacement is required, use only Husqvarna ORIGINAL parts.

Préliminaires

Suivre scrupuleusement les instructions données dans ce manuel en prêtant attention aux remarques indiquées par les mots suivants:

ATTENTION *: Indique la possibilité de blessures graves ou mortelles si ces instructions ne seraient pas suivies.

ATTENTION *: Indique la possibilité que de blessures graves soient provoquées à la personne, ou des dommages sérieux au véhicule, si ces instructions ne seraient pas suivies.

Note *: Fournit d'ultérieures informations.

Remplacement de détails

Pour assurer un usage sans aléa, remplacer les plusieurs éléments avec des éléments ORIGINAUX Husqvarna.



Wichtige Einleitung

Die vorliegenden Betriebsanleitungen aufmerksam durchlesen und den Anmerkungen, denen die folgenden Hinweise vorausgehen, besondere Beachtung schenken :

ACHTUNG *: *Zeigt die Möglichkeit an, bei Nichtbeachtung der Anweisungen schwere persönliche Schäden bis zum Todesfall zu erleiden.*

WARNHINWEIS* : *Zeigt die Möglichkeit an, bei Nichtbeachtung der Anweisungen persönliche Schäden zu erleiden oder Schäden am Fahrzeug zu verursachen.*

Anmerkung * : *Liefert weitere nützliche Informationen.*

Austausch der Teile

Im Falle des Austausches von Teilen, nur Original-Husqvarna-Teile.

Premisa importante

Leer atentamente el presente manual prestando atención particular a las notas precedidas por las siguientes advertencias:

ATENCIÓN *: Indica la posibilidad de sufrir graves lesiones personales, hasta el riesgo de muerte en caso de inobservancia de las instrucciones.

ADVERTENCIA*: Indica la posibilidad de sufrir lesiones personales o provocar daños al vehículo en caso de inobservancia de las instrucciones.

Nota *: Proporciona más informaciones útiles.

Substitución de los particulares

En caso de substitución de los particulares, utilizar sólo partes originales Husqvarna.



ATTENZIONE*: Dopo una caduta ispezionare attentamente il motociclo. Assicurarsi che il comando del gas, i freni, la frizione e tutti gli altri principali comandi e componenti non siano stati danneggiati. Guidare un motociclo danneggiato può provocare gravi incidenti.

ATTENZIONE*: Non avviare o operare sul motociclo senza aver indossato un adeguato abbigliamento protettivo. Indossare sempre casco, stivali, guanti, occhiali protettivi ed altro abbigliamento appropriato.

ATTENZIONE*: Questo motociclo è un sofisticato veicolo da competizione. Non avviare o guidare il motociclo se non si possiedono adeguate cognizioni unitamente ad ottime condizioni fisiche.

PRECAUZIONI PER I BAMBINI ATTENZIONE

● Parcheggiare il veicolo dove non possa essere facilmente urtato o danneggiato.

Urti anche involontari possono provocare la caduta del veicolo con conseguente pericolo per le persone, in modo particolare per i bambini.

● Per evitare cadute accidentali del veicolo, non parcheggiarlo mai su terreno molle o irregolare né sull'asfalto reso rovente dal sole.

● Poiché il motore e l'impianto di scarico possono divenire molto caldi, parcheggiare la motocicletta in luoghi dove i pedoni o i bambini non possano facilmente toccarli.

WARNING*: *After an upset, inspect the motorcycle carefully. Make sure that the throttle, brake, clutch and all other systems are undamaged. Riding with a damaged motorcycle can lead to a serious crash.*

WARNING*: *Never attempt to start or operate your motorcycle unless you are wearing appropriate protective clothing. Always wear a motorcycle helmet, motorcycle boots, gloves, goggles and other appropriate protective clothing.*

WARNING*: *This motorcycle is a state of the art competition bike. Do not attempt to start or ride this motorcycle until you have received expert instruction and are in excellent physical condition.*

PRECAUTIONS FOR CHILDREN WARNING

● *Park the vehicle where it is unlikely to be bumped into or damaged. Even slight or involuntary bumps can cause the vehicle to topple over, with subsequent risk of serious harm to people or children.*

● *To prevent the vehicle from tipping over, never park it on soft or uneven ground, nor on asphalt strongly heated by the sun.*

● *Engine and exhaust pipes become very hot during riding. Always park your motorcycle where people or children can not easily reach these parts, in order to avoid serious burns.*

ATTENTION *: Après une chute, inspecter soigneusement le motocycle. Assurez-vous que la poignée des gaz, les freins, l'embrayage, et tous les autres commandes et composants, ne soient pas endommagés, car la conduite d'un motocycle endommagé peut provoquer des accidents.

ATTENTION *: Ne jamais démarrer le motocycle, ou effectuer des opérations d'entretien, sans s'habiller convenablement. Porter le casque, les bottes, les gants, les lunettes pour cyclomotoristes et tout autre mise appropriée.

ATTENTION *: Ce motocycle est un véhicule sophistiqué à utiliser dans les compétitions. Ne jamais démarrer ou conduire le motocycle sans avoir la nécessaire expérience. Assurez-vous d'être toujours dans de bonnes conditions physiques.

PRECAUTIONS POUR LES ENFANTS ATTENTION

● Garer le véhicule à l'abri dans un endroit où il ne pourra pas être heurté ou endommagé. Les coups, même involontaires, pourraient provoquer la chute du véhicule avec le danger conséquent pour les personnes, en particulier pour les enfants.

● Pour éviter toute chute accidentelle du véhicule, ne jamais le garer sur un terrain mouillé ou irrégulier, ni sur le goudron rendu ardent par l'effet du soleil.

● Etant donné que le moteur ou le système d'échappement peuvent atteindre des températures très élevées, garer la moto dans un endroit où les piétons ou les enfants ne pourront pas la toucher facilement.

ACHTUNG * : Nach einem Fall das Motorrad sorgfältig überprüfen. Sich vergewissern, daß die Gasschaltung, die Bremsen, die Kupplung und andere Hauptschaltungen und Komponenten nicht beschädigt wurden. Ein beschädigtes Motorrad zu fahren kann schwere Unfälle verursachen.

ACHTUNG * : Das Motorrad nicht anlassen oder an ihm arbeiten, ohne vorher geeignete Schutzkleidung angezogen zu haben. Immer Schutzhelm, Stiefel, Handschuhe, Schutzbrille und andere geeignete Kleidung tragen.

ACHTUNG * : Dieses Motorrad ist ein sofisticiertes Wettrennfahrzeug. Das Motorrad nicht anlassen und führen, wenn nicht über geeignete Anweisungen und ausgezeichneten körperlichen Zustand verfügt wird.

SICHERHEITSMASSNAHMEN FÜR KINDER ACHTUNG

- Motorrad sicher parkieren, d.h. wo keine Stoss- oder Schadengefahren leicht vorkommen können. Unabsichtliche Stöße konnten auch den Absturz des Motorrads verursachen, mit Verletzungsgefahr von Personen und vor allem Kindern.
- Um einen unabsichtlichen Absturz zu vermeiden, den Motorrad nie auf unebenen oder weichen Boden oder heiße Asphalt parkieren.
- Da Motor und Auspuffanlage sehr heiß werden können, den Motorrad sicher parkieren, uzw. wo Kinder oder Fußgänger nicht leicht mit solchen Teilen in Berührung kommen können.

ATENCIÓN * : Tras una caída, inspeccionar con atención el motociclo. Asegurarse de que el mando del gas, los frenos, el embrague y todos los otros mandos y componentes principales no hayan sufrido daños. Conducir un motociclo dañado puede provocar graves accidentes.

ATENCIÓN * : No poner en marcha y no trabajar sobre el motociclo cuando no se lleven indumentes protectores adecuados. Llevar siempre casco, botas, gafas protectoras y otra indumentaria adecuada.

ATENCIÓN * : Este motociclo es un vehículo de competición sofisticado. No poner en marcha o conducir el motociclo si no se tienen las adecuadas instrucciones junto a buenas condiciones físicas.

PRECAUCIONES PARA LOS NIÑOS ATENCION

- Aparcar el vehículo donde no pueda ser golpeado o dañado con facilidad. Golpes, aunque sean involuntarios pueden provocar la caída del vehículo con consiguiente peligro para las personas, especialmente niños.
- Para evitar caídas accidentales del vehículo, no aparcar nunca en un terreno flojo o irregular ni tampoco sobre asfalto caliente.
- Puesto que el motor y el escape se pueden poner muy caliente, aparcar la motocicleta en lugares donde sea peatones o niños no puedan tocarlos con facilidad.



NUMERO DI IDENTIFICAZIONE DEL MOTOCICLO (V.I.N.)

Il numero di serie composto da 17 caratteri si trova sul lato destro del canotto di sterzo.

VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER (V.I.N.)

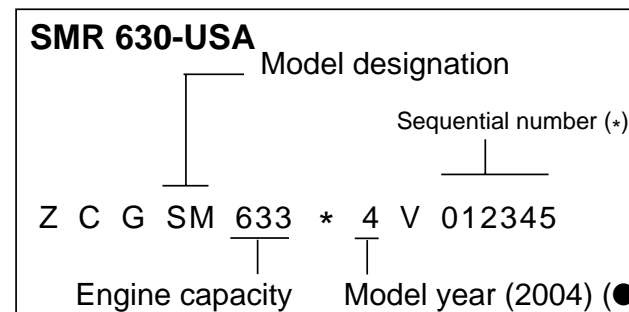
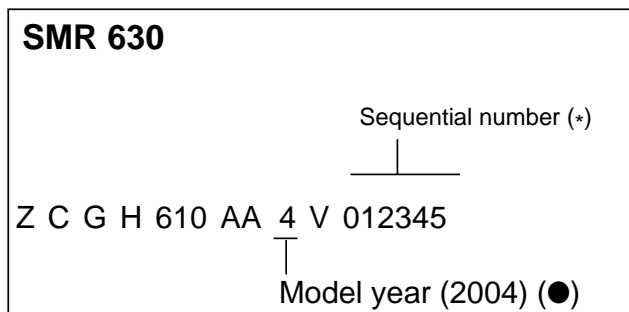
The full 17 digit serial, or Vehicle Identification Number, is stamped on the steering head tube (R.H. side).

NUMERO D'IDENTIFICAZIONE DU MOTOCYCLE (V.I.N.)

Le numéro de série se compose de 17 caractères et est placé du côté droit du fourreau de direction.

KENNUMMER DES MOTORRADS (V.I.N.)

Die Seriennummer besteht aus 17 Zeichen und befindet sich auf der rechten Seite der Lenkrohrs.



* Varies-Can be 0 thru 9 or X (check digit for factory use)

- (*): N° progressivo (●): Anno del modello
- (*): Sequential nr. (●): Year of the model
- (*): N° progressive (●): An du modèle
- (*): N° progressive (●): Jahre von Modell
- (*): Nr. progresivo (●): Año del modelo

NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL MOTOCICLO (V.I.N.)

El número de serie compuesto de 17 caracteres se halla en el lado derecho del eje de dirección.

- 1. Matricola telaio
- 2. Matricola motore

- 1. *Frame serial number*
- 2. *Engine serial number*

- 1. Matricule cadre
- 2. Matricule moteur

- 1. *Rahmen Nr.*
- 2. *Motor Nr.*

- 1. Matricule bastidor
- 2. Matricule motor



UBICAZIONE COMANDI

- 1- Leva comando freno anteriore (pag. 46).
- 2- Manopola comando gas (pag. 46).
- 3- Pulsante arresto motore (lato sinistro, pag. 48).
- 4- Pedale comando freno posteriore (pag. 52).
- 5- Dispositivo starter (lato sinistro, pag. 44).
- 6- Leva comando frizione (pag. 50).
- 7- Tappo serbatoio carburante (pag. 42).
- 8- Rubinetto carburante. (pag. 38).
- 9 - Comando alzavalvole (pag. 66).

CONTROL LOCATION

- 1- *Front brake lever (page 46).*
- 2- *Throttle grip (page 46).*
- 3- *Engine stop button (L.H. side, page 48).*
- 4- *Rear brake control pedal (page 52).*
- 5- *Choke (L.H. side, (page 44).*
- 6- *Clutch lever page 50).*
- 7- *Fuel tank filler cap (page 42).*
- 8- *Fuel valve (page 38).*
- 9 - *Decompression lever (page 66).*

POSITION DES COMMANDES

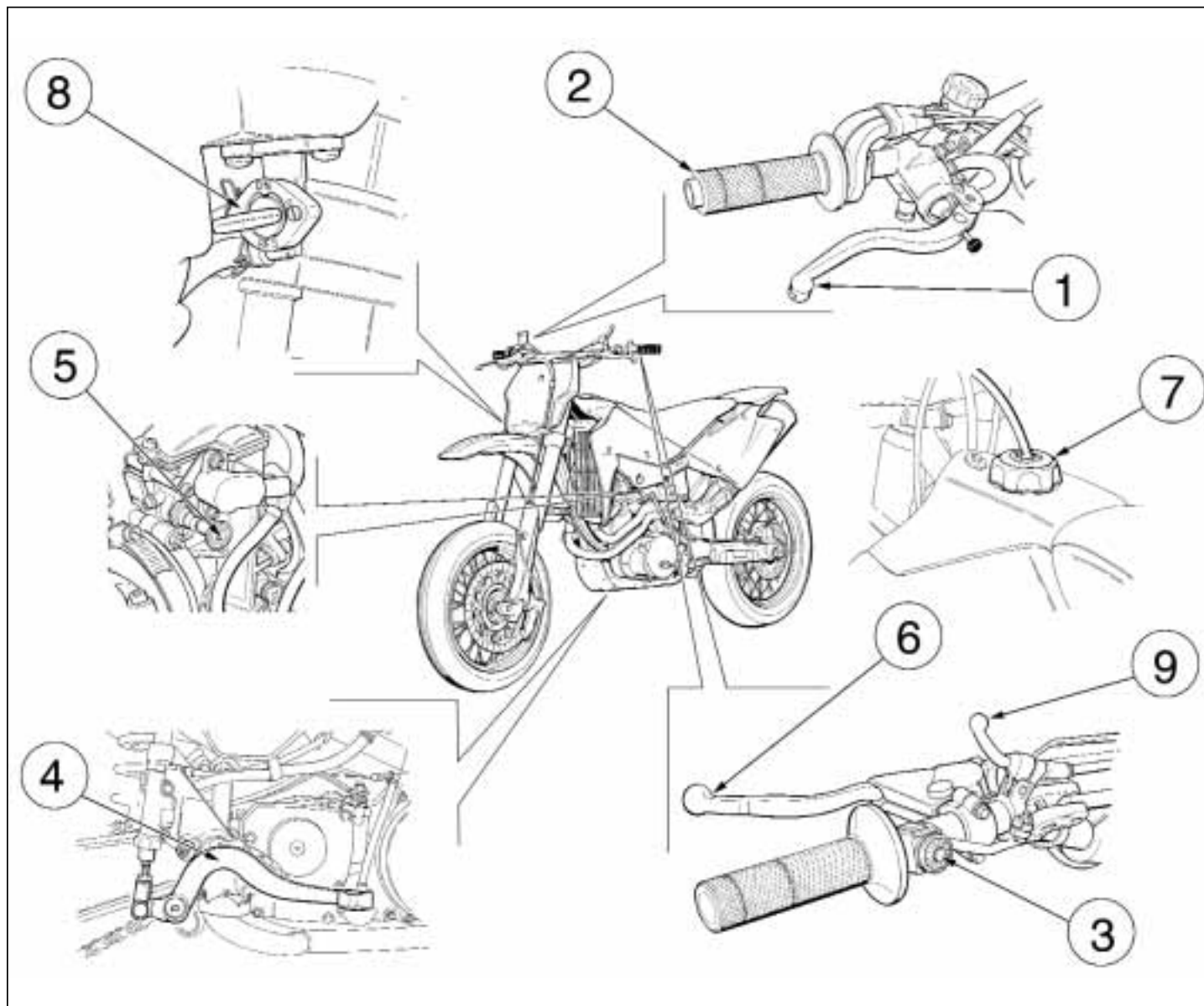
- 1- Levier de commande frein avant (page 46).
- 2- Poignée de gaz (page 46).
- 3- Bouton d'arrêt moteur (côté gauche, page 46).
- 4- Pédale commande frein arrière (page 52).
- 5 - Starter (côté gauche, page 44).
- 6- Levier de commande embrayage (page 50).
- 7- Bouchon réservoir carburant (page 42).
- 8 - Robinet carburant (page 38).
- 9 - Levier de décompression (page 66).

LAGE DER SCHALTUNGEN

- 1- *Vorderer Bremsschalthebel(Seite 46).*
- 2- *Gasgriff (Seite 46).*
- 3- *Motor-Anhalt-Druckknopf (linke Seite, Seite 48).*
- 4- *Hinteren bremspedals Seite 52).*
- 5- *Starter-Einrichtung (linKen Seite, (Seite 44) heben.*
- 6- *Kupplungsschalthebel (Seite 50).*
- 7- *Treibstofftankstopfen (Seite 42).*
- 8- *Treibstoffhahn. (Seite 38).*
- 9 - *Decompressionhebel. (Seite 66).*

LOCALIZACIÓN MANDOS

- 1 - Palanca mando freno delantero (página 47).
- 2 - Puño mando del gas (página 47).
- 3 - Pulsador parada motor (lado izquierdo, página 49).
- 4 - Pedal de mando freno trasero (página 53).
- 5 - Dispositivo starter (lado izquierdo, (página 45).
- 6 - Palanca mando embrague (página 51).
- 7 - Tapón depósito carburante (página 43).
- 8- Grifo del carburante (página 39).
- 9 - Palanca de descompresión. (página 67).



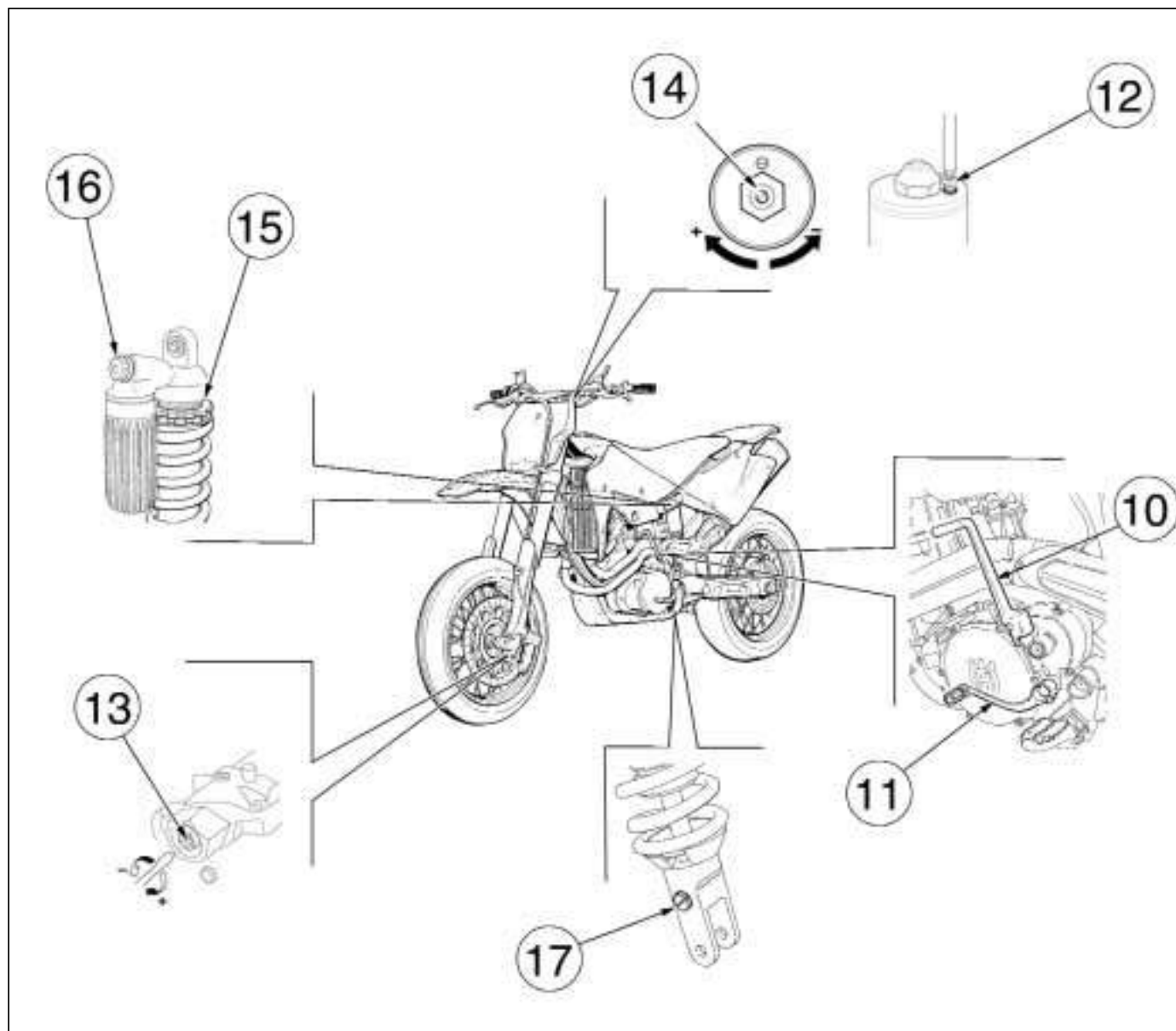
- 10- Pedale avviamento (pag. 54).
- 11- Pedale comando cambio (pag. 54).
- 12- Vite scarico aria per stelo forcella (pag. 110).
- 13- Registrazione compressione per stelo forcella (pag. 110).
- 14- Registrazione estensione per stelo forcella (pag. 110).
- 15- Registrazione precarico molla ammortizzatore (pag. 118).
- 16- Registrazione compressione ammortizzatore (pag. 120).
- 17- Registrazione estensione ammortizzatore (pag. 120).

- 10 -Kickstarter (page 54).
- 11-Gearbox control pedal (page 54).
- 12- Air release plug (page 110).
- 13- Compression damper adjustment (page 110).
- 14- Extension damper adjustment (page 110).
- 15- Spring preload adjustment (page 118).
- 16- Compression damper adjustment (page 120).
- 17- Extension damper adjustment (page 120).

- 10- Pédale de démarrage (page 54).
- 11 - Pédale de commande boîte des vitesses (page 54).
- 12- Vis de sortie d'air pour tige fourche (page 110).
- 13- Réglage compression pour tige fourche (page 110).
- 14- Réglage extension pour tige fourche (page 110).
- 15- Réglage précharge ressort amortisseur (page 118).
- 16- Réglage compression amortisseur (page 120).
- 17- Réglage extension amortisseur (page 120).

- 10. Anlaßpedal (Seite 54).
- 11. Gangschaltungspedal (Seite 54).
- 12. Ablassschrauben für Gabelschaft (Seite 110).
- 13. Kompressions-Einstellung für Gabelschaft (Seite 110).
- 14. Einstellung der Ausfederung des Gabelschafts (Seite 110).
- 15. Einstellung der Federvorladung des Stoßdämpfers (Seite 118).
- 16. Einstellung der Kompression des Stoßdämpfers (Seite 120).
- 17. Einstellung der Ausfederung des Stoßdämpfers (Seite 120).

- 10 - Pedal arranque (página 54).
- 11 - Pedal mando cambio de marchas (página 54).
- 12 - Tornillo descarga aire para vástago horquilla (página 111).
- 13 - Ajuste compresión para vástago horquilla (página 111).
- 14 - Ajuste extensión para vástago horquilla (página 111).
- 15 - Ajuste precarga muelle amortiguador (página 119).
- 16 - Ajuste compresión amortiguador (página 121).
- 17 - Ajuste extensión amortiguador (página 121).



DATI TECNICI

MOTORE

Tipomonocilindrico a 4 tempi
Raffreddamento.....a liquido
Alesaggiomm 98
Corsa mm 84
Cilindratacm³ 633,61
Rapporto di compressione.....12:1
Avviamentoa pedale

DISTRIBUZIONE

Tipomonoalbero a camme in testa
comandato da catena; 4 valvole
Diagramma distribuzione con gioco
valvole di 0,1 mm (a motore freddo):
Aspirazione
apertura.....30° prima del P.M.S.
chiusura85° dopo il P.M.I.
Scarico
apertura89° prima del P.M.I.
chiusura.....40° dopo il P.M.S.

Gioco valvole (a motore freddo):

Aspirazione.....0,10 mm.
Scarico.....0,15 mm.

TECHNICAL DATA

ENGINE

Type.....4-stroke, single cylinder
Cooling.....by liquid
Bore3.85 in.
Stroke3.30 in.
Capacity..... 38.65 cu. in.
Compression ratio12:1
Startingkick starter

TIMING SYSTEM

Type.....single overhead camshaft,
chain driven, 4 valves
Valve timing with valve play 0.004 in.
with cold engine:
Inlet
opensbefore T.D.C .30°
closes..... after B.D.C.85°
Exhaust
opensbefore B.D.C. 89°
closesafter T.D.C .40°

Valve clearance (with cold engine):

Intake.....0.004 in.
Exhaust.....0.006 in.

DONNEES TECHNIQUES

MOTEUR

Type.....un cylindre à 4 temps
Refroidissement.....par liquide
Alésage.....mm 98
Coursemm 84
Cylindrée.....cm³ 633,61
Rapport volumétrique12:1
Démarragea pédale

DISTRIBUTION

Type.....arbre à cames en tête
commandé par chaîne; 4 soupapes
Diagramme de distribution avec jeu des
soupapes de 0,1 mm à moteur froid:
Admission
ouvertureavant P.M.H. 30°
fermeture..... après P.M.B. 85°
Echappement
ouvertureavant P.M.B. 89°
fermetureaprès P.M.H. 40°

Jeu des soupapes (à moteur froid):

Admission.....0,10 mm.
Echappement0,15 mm.

TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Typ.....*Einzyylinder-Viertakter*
Kühlung.....*mit Flüssigkeit*
Bohrung.....*mm 98*
Hub.....*mm 84*
Hubraum.....*cm³ 633,61*
Verdichtungsverhältnis.....*12:1*
Anlassen.....*kick starter*

DISTRIBUZIONE

Typ.....*Kettengesteuerte Nockenwelle;*
4 Ventile

Ventilsteuerungsdiagramm mit Ventilspiel
von 0,1 mm (kaltem Motor):

Ansaugseite

Öffnen v. O.T. 30°

Schliessen n. U.T. 85°

Auspuffseite

Öffnen v. U.T. 89°

Schliessen n. O.T. 40°

Ventilspiel (Kaltem Motor):

Ansaugseite.....0,10 mm.

Auspuffseite.....0,15 mm.

FICHA TECNICA

MOTOR

Tipo.....*monocilíndrico de 4 tiempos*
Enfriamiento.....*por líquido*
Diámetro cilindro.....*mm 98*
Carrera.....*mm 84*
Cilindrata.....*cm³ 633,61*
Relación de compresión.....*12:1*
Puesta en marcha.....*a pedal*

DISTRIBUCION

Tipo.....*mono-arbór a excéntricos*
en cabeza mandado por cadena; 4 válvula

Diagrama distribución con juego válvulas
de 0,1 mm (a motor frío):

Aspiración

apertura.....30° antes

del punto muerto superior

cierre85° después del punto muerto inferior

Descarga

apertura ... 89° antes del punto muelle inferior

cierre ..40° después del punto muerto superior

Juego válvulas (a motor frío):

Aspiración.....0,10 mm.

Descarga.....0,15 mm.



LUBRIFICAZIONE

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

LUBRICATION

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

LUBRIFICATION

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

ACCENSIONE

TipoElettronica a scarica capacitiva,
con anticipo variabile
a controllo digitale

Tipo candela...."NGK" R0045J/10 (tipo induttivo)

IGNITION

Type*Electronic with capacitive discharge, variable digital control spark advance*

Spark plugs type: NGK R0045J/10 (inductive type)

ALLUMAGE

TypeElectronique à charge
capacitive, avec avance à l'allumage
variable et à contrôle digital

Bougie type... "NGK" R0045J/1 (type inductif)



SCHMIERUNG

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

LUBRICACION

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

ZÜNDUNG

Typ.....Elektronische mit kapazitiver Entladung und Digital-Vorstellung
Zündkerze Typ .NGK R0045J/10 (Typ Induktiv)

ENCENDIDO

TipoElectrónico de descarga capacitiva con avance variable de control digital
Bujía tipo...."NGK" R0045J/10 (tipo inductivo)



CARBURATORE

Tipo	“KEIHIN” 41 M X
Diametro diffusore	mm 41
Getto massimo (●)	180
Getto minimo (□)	58
Getto starter	85
Getto aria massimo	200
Getto aria minimo	100
Getto starter aria	210
Valvola gas	15
Spillo conico	OBDVR
Tacca fiss. spillo	5 ^a
Polverizzatore	D3,8
Vite aria aperta	giri 1+1/4

(●): in dotazione 185 - 190
(□): in dotazione 50 - 52 - 55

TRASMISSIONE PRIMARIA

Pignone motore	z 29
Corona frizione	z 68
Rapporto di trasmissione	2,344

FRIZIONE

Tipo: multidisco in bagno d'olio

CAMBIO

Tipo:	con ingranaggi sempre in presa
Rapporti di trasmissione:	
1 ^a velocità	2,615 (Z 34/13)
2 ^a velocità	1,812 (Z 29/16)
3 ^a velocità	1,368 (Z 26/19)
4 ^a velocità	1,043 (Z 24/23)
5 ^a velocità	0,880 (Z 22/25)
6 ^a velocità	0,740 (Z 20/27)

CARBURETOR

Type	“KEIHIN” 41 M X
Venturi diameter	1.61 in.
High speed jet (●)	180
Low speed jet (□)	58
Air jet	85
Main air jet	200
Low air jet	100
Starting air jet	210
Throttle piston	15
Metering pin	OBDVR
Metering pin slot	5 th
Main nozzle	D3,8
Idle mixture adjusting screw (turns)	1+1/4

(●): equipment kit 185 - 190
(□): equipment kit 50 - 52 - 55

PRIMARY DRIVE

Drive pinion gear	z 29
Clutch ring gear	z 68
Ratio	2,344

CLUTCH

Type: oil bath multiple-disc clutch

TRANSMISSION

Constant mesh gear type

Ratios:	
1st	2,615 (Z 34/13)
2nd	1,812 (Z 29/16)
3rd	1,368 (Z 26/19)
4th	1,043 (Z 24/23)
5th	0,880 (Z 22/25)
6th	0,740 (Z 20/27)

CARBURATEUR

Type	“KEIHIN” 41 M X
Diamètre diffuseur	mm 41
Gicleur principal (●)	180
Gicleur ralenti (□)	58
Gicleur de starter	85
Gicleur d'air principal	200
Gicleur d'air de ralenti	100
Gliceur air starter	210
Soupape gaz	15
Epingle conique	OBDVR
Coche fixation épingle conique	5 ^{ème}
Pulverisateur	D3,8
Vis air ouverte de tours	1+1/4

(●): en dotation 185 - 190
(□): en dotation 50 - 52 - 55

TRANSMISSION PRINCIPALE

Pignon moteur	z 29
Couronne embrayage	z 68
Rapport de transmission	2,344

EMBRAYAGE

Type: multidisque à bain d'huile

BOITE DE VITESSES

Type: avec engrenages en prise constante

Rapports de transmission:	
1ère vitesse	2,615 (Z 34/13)
2ème vitesse	1,812 (Z 29/16)
3ème vitesse	1,368 (Z 26/19)
4ème vitesse	1,043 (Z 24/23)
5ème vitesse	0,880 (Z 22/25)
6ème vitesse	0,740 (Z 20/27)

VERGASER

Typ	"KEIHIN" 41 M X
Luftdüse-Durchmesser	mm 41
Höchstzahl-Düse (●)	180
Leerlaufdüse (□)	58
Starterdüse	85
Hauptluftdüse	200
Leerlaufdüse	100
Starterluftdüse	210
Gasdrossel	15
Kegelnadel	OB DVR
Kegelnadelstellung	5
Einspritzdüse	D3,8
Starterschraube gelockert um Drehungen ...	1+1/4

(●): Ausrüstungsteile 185 - 190

(□): Ausrüstungsteile 50 - 52 - 55

PRIMÄRÜBERSETZUNG

Antriebsritzel	z 29
Kupplungskranz	z 68
Übersetzungsverhältnis	2,344

KUPPLUNG

Typ

Mehrfachscheibe in Ölbad

WECHSELGETRIEBE

Typ:mit Zahnrädern in ständigem Eingriff

Übersetzungsverhältnisse:

1. Gang	2,615 (Z 34/13)
2. Gang	1,812 (Z 29/16)
3. Gang	1,368 (Z 26/19)
4. Gang	1,043 (Z 24/23)
5. Gang	0,880 (Z 22/25)
6. Gang	0,740 (Z 20/27)

CARBUREDOR

Typ	"KEIHIN" 41 M X
Diámetro difusor	mm 41
Surtidor máximo (●)	180
Surtidor mínimo (□)	58
Surtidor arranque	85
Surtidor aire máximo	200
Surtidor aire mínimo	100
Surtidor aire arranque	210
Válvula del gas	15
Espiga cónica	OB DVR
Muesca fij. espiga cónica	5°
Pulverizador	D3,8
Tornillo aire abierto de rev.	1+1/4

(●): en dotacion 185 - 190

(□): en dotacion 50 - 52 - 55

TRANSMISION PRIMARIA

Piñón motor	z 29
Corona embrague	z 68
Relación de transmisión	2,344

EMBRAGUE

Typ

multidisco en baño de aceite

CAMBIO

Tipo:de engranajes de toma constante

Relaciones de transmisión:

en 1° velocidad	2,615 (Z 34/13)
en 2° velocidad	1,812 (Z 29/16)
en 3° velocidad	1,368 (Z 26/19)
en 4° velocidad	1,043 (Z 24/23)
en 5° velocidad	0,880 (Z 22/25)
en 6° velocidad	0,740 (Z 20/27)



TRASMISSIONE SECONDARIA

Pignone uscita cambio	z 16
Corona sulla ruota	z 45
Rapporto di trasmissione.....	2,812
Dimensioni catena di trasmissione	5/8"x1/4"

RAPPORTI TOTALI DI TRASMISSIONE

in 1 ^a velocità	17,248
in 2 ^a velocità.....	11,953
in 3 ^a velocità	9,024
in 4 ^a velocità	6,881
in 5 ^a velocità	5,803
in 6 ^a velocità	4,885

SECONDARY DRIVE

<i>Transmission sprocket</i>	<i>z 16</i>
<i>Rear wheel sprocket</i>	<i>z 45</i>
<i>Transmission ratio</i>	<i>2,812</i>
<i>Reat chain size</i>	<i>5/8"x1/4"</i>

FINAL RATIOS

<i>1st gear</i>	<i>17,248</i>
<i>2nd gear</i>	<i>11,953</i>
<i>3rd gear</i>	<i>9,024</i>
<i>4th gear</i>	<i>6,881</i>
<i>5th gear</i>	<i>5,803</i>
<i>6th gear</i>	<i>4,885</i>

TRANSMISSION SECONDAIRE

Pignon sortie boîte de vitesse	z 16
Couronne sur la roue.....	z 45
Rapport de transmission	2,812
Chaîne d'entraînement	5/8"x1/4"

RAPPORTS TOTAUX DE TRANSMISSION

1 ^{ère} vitesse	17,248
2 ^{ème} vitesse	11,953
3 ^{ème} vitesse	9,024
4 ^{ème} vitesse	6,881
5 ^{ème} vitesse	5,803
6 ^{ème} vitesse	4,885



SEKUNDÄRÜBERSETZUNG

Abtriebsritzel	z 16
Wechselradkranz.....	z 45
Übersetzungsverhältnis.....	2,812
Antriebskette	5/8"x1/4"

GESAMTÜBERSETZUNGSVERHÄLTNISSE

1. Gang	17,248
2. Gang	11,953
3. Gang.....	9,024
4. Gang.....	6,881
5. Gang.....	5,803
6. Gang.....	4,885

TRANSMISSION SECUNDARIA

Piñon salida cambio	z 16
Corona en la rueda.....	z 45
Relación de transmisión.....	2,812
Cadena de transmisión	5/8"x1/4"

RELACIONES TOTALES DE TRANSMISION

en 1° velocidad.....	17,248
en 2° velocidad	11,953
en 3° velocidad.....	9,024
en 4° velocidad.....	6,881
en 5° velocidad.....	5,803
en 6° velocidad.....	4,885



TELAIO

Tipomonotrave, in tubi a sezione circolare, in acciaio; telaio posteriore in lega leggera

SOSPENSIONE ANTERIORE

Tipo..... forcella teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato (regolabile in compressione ed estensione); steli Ø 45 mm
Corsa sull'asse gambe.....260 mm

SOSPENSIONE POSTERIORE

Tipoprogressiva con monoammortizzatore idraulico (regolabile in compressione, estensione e precarico molla)
Corsa ruota290 mm

FRENO ANTERIORE

Tipo a disco flottante Ø 320 mm con comando idraulico (pompa radiale) e pinza fissa

FRENO POSTERIORE

Tipoa disco fisso Ø 220 mm con comando idraulico e pinza flottante

CERCHI

Anteriore.....in lega leggera 3,50"x16,5"
Posteriore.....in lega leggera 5,00"x17"

FRAME

Type*Single-beam with circular steel tubes; light alloy rear frame*

FRONT SUSPENSION

Type.....*overturned forkrod telehydraulic fork with advanced pin (adjustable in compression and rebound stroke); forkrods Ø 1.77 in.*
Legs axis stroke10.24 in.

REAR SUSPENSION

Type*progressive with hydraulic single shock absorber (adjustments: compression and rebound strokes, spring preload)*
Wheel stroke11.4 in.

FRONT BRAKE

Type*floating disc 12.6 in. dia with hydraulic control (radial brake pump) and fixed caliper*

REAR BRAKE

Type*fixed disc 8.66 in. dia. with hydraulic control; floating caliper*

RIMS

Front in light alloy. Size:3.50"x16.5"
Rear in light alloy. Size:5.00"x17"

CADRE

Type.....Mono-axe avec tubulures à section circulaire, en acier; cadre arrière en alliage léger

SUSPENSION AVANT

Typeà fourche téléhydraulique à tiges renversées et goujon avancé (reglable en compression et extension); tiges Ø 45 mm.
Levée sur l'axe jambes260 mm

SUSPENSION ARRIERE

Type.....progressive avec monoamortisseur hydraulique (réglage du precharge du ressort et du frein hydraulique en compression et en extension)
Levée roue290 mm

FREIN AVANT

Type.....à disque flottant Ø 320 mm avec commande hydraulique (pompe frein radial) et étrier fixe

FREIN ARRIERE

Typeà disque fixe Ø 220 mmavec commande hydraulique; étrier flottant

JANTES

Avanten alliage léger 3,50"x16,5"
Arrière.....en alliage léger 5,00"x17"

FAHRGESTELL

Typ.....*Monoträger mit Röhren aus Rundprofil aus Stahl; Hinterer Rahmen aus Leichtmetall*

VORDERFEDERUNG

Typ*Telehydraulische Gabel mit umgekehrten Schäften und vorgeschobenem Bolzen (einstel lbar in Einfederung und Ausfederung); Schäfte Ø 45 mm.*

Hub auf der Beinenachse260 mm

HINTERFEDERUNG

Typ*progressive mit hydraulischem Einzeldämpfer (Einstellung der Federvorspannung und der Hydraulikbremse in eingefederten Zustand und in Aufgefedertem)*

Radhub290 mm

VORDERRADBREMSE

Typ*mit gelochter schwimmend Bremsscheibe ø 320 mm; (radial Brems pumpe); Festzange*

HINTERRADBREMSE

Typ.....*hydraulisch getriebener mit Fest Bremsscheibe Ø 220 mm.*

FELGE

Vorder*aus Leichtmetall 3,50"x16,5"*

Hinter*aus Leichtmetall 5,00"x17"*

BASTIDOR

Tipo*mono-traviesa, con tubos de sección circular, en acero; bastidor trasero de aleación ligera*

SUSPENSION DELANTERA

Tipo*horquilla telehidráulica de vástagos vueltos al revés y perno adelantado (regulable en compression y extension); vástagos Ø 45 mm.*

Carrera en el eje de las patas.....260 mm

SUSPENSION TRASERA

Tipo*progressiva con monoamortiguador hidráulico (regulación de la precarga del resorte y del freno hidráulico en compresión y en extensión)*

Carrera de la rueda290 mm

FRENO DELANTERO

Tipo *de disco flotante diám. 320 mm de mando hidráulico, (bomba freno radial) pinza fija*

FRENO TRASERO

Tipo*de disco fijo diám. 220 mm de mando hidráulico,*

pinza flotante

LLANTAS

Delantera*in liga ligera 3,50"x16,5"*

Trasera*in liga ligera 5,00"x17"*



PNEUMATICI

Anteriore

"DUNLOP KR; 120/70 - 16,5"

Posteriore

"DUNLOP KR; 165/55 - 17"

Pressione di gonfiaggio

a freddo (anteriore) 1,4 kg/cm²

Pressione di gonfiaggio

a freddo (posteriore) 1,6 kg/cm²

TIRES

Front

"DUNLOP KR; 120/70 - 16,5"

Rear

"DUNLOP KR; 165/55 - 17"

Cold tire pressure

(front) 20 p.s.i.

Cold tire pressure

(rear) 23 p.s.i.

PNEUS

Avant

"DUNLOP KR; 120/70 - 16,5"

Arrière

"DUNLOP KR; 165/55 - 17"

Pression de gonflage

a froid (avant) 1,4 kg/cm²

Pression de gonflage

a froid (arrière) 1,6 kg/cm²



REIFEN

Vorder

"DUNLOP KR; 120/70 - 16,5"

Hinter

"DUNLOP KR; 165/55 - 17"

Kaltluftdruck

(vorder)..... 1,4 kg/cm²

Kaltluftdruck

(hinter)1,6 kg/cm²

NEUMATICOS

Delantero

"DUNLOP KR; 120/70 - 16,5"

Trasero

"DUNLOP KR; 165/55 - 17"

Presión de inflado en frío

(delantero) 1,4 kg/cm²

Presión de inflado en frío

(trasero) 1,6 kg/cm²



DIMENSIONI, PESO, CAPACITÀ

Interassemm 1475
Lunghezza totalemm 2083
Larghezza massimamm 840
Altezza massimamm 1240
Altezza sellamm 920
Altezza minima da terramm 265
Peso in ordine di marciaKg 125,3
Capacità serbatoio carburante
(compresa la riserva)l 9
Riserva carburantel 2,1
Liquido circuito di raffreddamento.....l 1,1÷1,3
Olio nel basamento
Revisione motorel 1,50
Sostituzione olio.....l 1,25

DIMENSION, WEIGHT, CAPACITIES

Wheelbase.....58.07 in.
Overall length.....82 in.
Overall width.....33.07 in.
Overall height.....48.82 in.
Saddle height.....36.2 in.
Minimum ground clearance10.43 in.
Wet weight276.24 lb
Fuel tank capacity
(reserve included)..... 1.98 Imp. Gall.; 2.3÷2.7
Fuel reserve1.85 Imp Qt. ;2.22 U.S. Qt.
Coolant.....2.0÷2.4 Imp. Pints
Transmission oil
Engine overhauling
Imp. Quarts1.32
U.S. Quarts1.58
Oil replacement
Imp. Quarts.....1.10
U.S. Quarts1.32

DIMENSIONS, POIDS, CAPACITE

Empattementmm 1475
Longueur totale.....mm 2083
Largeur maxi.....mm 840
Hauteur maximm 1240
Hauteur sellemm 920
Garde au sol minimm 265
Poids en orde de marcheKg 125,3
Contenance réservoir d'essence
(comprise la réserve)l 9
Réserve d'essencel 2,1
Liquide circuit de refroidissementl 1,1÷1,3
Huile carter
Revision moteurl 1,50
Vidange huilel 1,25

AMBESSUNGEN, GEWICHT, KAPAZITÄT

Radstand	mm 1475
Gesamtlänge.....	mm 2083
Max. Breite.....	mm 840
Max. Höhe.....	mm 1240
Sattelhöhe.....	mm 920
Min. Höhe vom Boden.....	mm 265
Fahrbereitwicht.....	Kg 125,3
Kraftstoffbehälterkapazität (mit Kraftstoffreserve).....	l 9
Kraftstoffreserve.....	l 2,1
Flüssigkeit im Kühl Kreislauf.....	l 1,1÷1,3
Öl im Kurbelgehäuse	
Motorueberholung.....	l 1,50
Ölwechsel.....	l 1,25

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDAD

Distancia entre ejes	mm 1475
Longitud total	mm 2083
Anchura máxima	mm 840
Altura máxima	mm 1240
Altura sillín	mm 920
Altura mínima desde el suelo	mm 265
Peso listo para marchar.....	Kg 125,3
Capacidad depósito carburante (incluida reserva)	l 9
Reserva carburante	l 2,1
Líquido circuito de enfriamiento	l 1,1÷1,3
Aceite en el cárter	
Revisión motor	l 1,50
Substitución motor	l 1,25



TABELLA DI LUBRIFICAZIONE, RIFORNIMENTI / TABLE FOR LUBRICATION, SUPPLIES / TABLEAU DE GRAISSAGE, RAVITAILLEMENTS

Olio lubrificazione motore, cambio, trasmissione primaria <i>Oil for lubricating the engine, the gearbox, and the primary transmission.</i> Huile de graissage moteur, boîte des vitesses, transmission primaire.AGIP RACING 4T (5W-40)
Liquido refrigerante motore <i>Coolant</i> Liquide réfrigérant moteur AGIP COOL
Liquido impianti frenanti <i>Brake fluid</i> Liquide système de freinageAGIP BRAKE 4 (DOT 4)
Lubrificazione a grasso <i>Grease lubrication</i> Lubrification par graisse AGIP BIKE GREASE
Olio lubrificazione catena <i>Chain oil</i> Huile de graissage chaîne..... AGIP CHAIN LUBE
Olio forcella anteriore (Per climi particolarmente rigidi SAE 5) <i>Front fork oil (SAE 5 for hard climatic conditions)</i> Huile fourche avant (SAE 5 pour les climats rigoureux)AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5)
Olio ammortizzatore posteriore <i>Oil for rear shock absorber</i> Huile pour l'amortisseur arrière..... AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)
Protettivo contatti elettrici <i>Electric contact protection</i> Protection contacts électriques AGIP CONTACT CLEANER
Turafalle per radiatori <i>Fillers for radiator</i> Bouche-trous pour radiateursAREXONS turafalle liquido

SCHMIERUNGSTABELLE, TANKEN / TABLA DE LUBRICACION, RELONES

<i>Motorschmieröl, Wechselgetriebe, Primär-Übertragung</i> Aceite lubricación motor, cambio de marchas, transmisión primaria.....	AGIP RACING 4T (5W-40)
<i>Kühlflüssigkeit</i> Líquido refrigerante motor.....	AGIP COOL
<i>Bremsflüssigkeit</i> Líquido instalación de frenado	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)
<i>Fettschmierung</i> Lubricación por grasa	AGIP BIKE GREASE
<i>Kettenöl</i> Aceitelubricación cadena.....	AGIP CHAIN LUBE
<i>Vordergabelöl (bei besonders kaltem Klima SAE 5)</i> Aceite horquilla delantera (para climas muy rigidos SAE 5)	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5)
<i>Oel hinterer Stoessdaempfer</i> Aceite amortiguador trasero	AGIP FORK 2,5 (SAE 2,5)
<i>Elektrokontakt-Schutz</i> Protección contactos eléctricos.....	AGIP CONTACT CLEANER
<i>Küler-Leckabdichtung</i> Tapavías para radiadores	AREXONS turafalle liquido



COMANDI

RUBINETTO CARBURANTE

Il motociclo dispone di due rubinetti carburante, uno dei quali ausiliario. Il rubinetto posto sulla sinistra del serbatoio deve sempre trovarsi in posizione aperta salvo nei casi in cui si debba procedere alla rimozione delle tubazioni o del serbatoio stesso. Il rubinetto posto sulla destra consta di tre posizioni:

OFF - chiuso; non c'è uscita di carburante;

ON - aperto; il carburante esce dal flusso principale;

RES - riserva; il carburante esce dal flusso di riserva.

Qualora, durante la marcia, si dovessero riscontrare difficoltà di alimentazione porre la levetta del rubinetto in posizione RES. Dopo aver fatto rifornimento, riportare il rubinetto in posizione ON. In caso di smontaggio delle tubazioni chiudere entrambi i rubinetti e rispettare, in fase di rimontaggio, lo schema di collegamento riportato sulla figura.

ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare il motore caldo mentre si opera sul rubinetto carburante.

Il rubinetto incorpora un filtro; l'accumulo di sporczia provoca una diminuzione del passaggio di carburante verso il carburatore. E' pertanto necessario effettuare la pulizia nel modo seguente:

- 1- Eliminare il carburante dal serbatoio, staccare la tubazione;
- 2- Rimuovere il rubinetto previo smontaggio delle viti di fissaggio. Pulire il filtro a rete con solvente.
- 3- Rimontare il rubinetto operando inversamente rispetto allo smontaggio. Ruotare il rubinetto in posizione "ON" e verificare che non ci siano perdite.

CONTROLS

FUEL COCK

The motorcycle has two fuel cocks, one of them is the ancillary cock, placed to the left side of the tank. This cock must always be set in open position, but for the cases when the pipes or the tank are removed.

The cock placed to the right side has three positions:

OFF - Closed; the fuel does not come out;

ON - Open; the fuel flows from the main flux;

RES - Reserve; the fuel flows from the reserve flux.

When difficulties in flowing arise while running, set the right cock lever on RES position.

After filling up, take the cock on ON position again.

When the pipes need disassembling, close both cocks, and respect the connection diagram shown by the figure when reassembling.

WARNING*: *Be careful not to touch the hot engine while operating the fuel valve.*

A fuel filter is incorporated in the fuel valves. Accumulation of dirt in the filter will restrict the flow of the fuel to the carburetor. Therefore, the fuel filter should be serviced periodically.

To service:

- 1- *Drain the fuel from the fuel tank. Disconnect the fuel line.*
- 2- *Remove the fuel valve by removing the screws. Wash the fuel screen filter in cleaning solvent.*
- 3- *Reassemble the fuel valve in the reverse order of removal. Turn the fuel valve "ON" and check for leaks.*

COMMANDES

ROBINETS CARBURANT

Le motocycle a deux robinets carburant. L'un d'eux est le robinet auxiliaire placé à droite du réservoir; le placer toujours dans la position ouverte, excepté les cas où on doit ôter les tuyauteries, ou le réservoir même.

Le robinet placé à droite a trois positions:

OFF - Fermé; aucune sortie de carburant;

ON - Ouvert; le carburant sort, mais du flux principal;

RES - Reserve; le carburant sort du flux de la reserve.

Si durant la marche il y a des difficultés d'alimentation, placer le levier du robinet droit dans la position RES.

Après le ravitaillement, reporter ce robinet dans la position ON.

Au cas du demontage des tuyauteries, fermer les deux robinets et remonter en respectant le schéma des connexions affiché sur la figure.

ATTENTION * : *Durant les opérations sur le robinet carburant, veillez à ne jamais toucher le moteur chaud.*

Le robinet a un filtre; la crasse s'accumulant dans ce filtre cause une diminution de carburant vers le carburateur. Il faudra donc nettoyer le filtre comme suit:

- 1 - Oter le carburant dans le réservoir et la tuyauterie aussi.
- 2 - Desserrer les vis et ôter le robinet. Nettoyer le tamis avec du solvant.
- 3 - Remonter le robinet en renversant les opérations de démontage. Tourner le robinet dans la position "ON" et contrôler qu'il n'y a pas de pertes.

STEUERUNGEN

TREIBSTOFFHÄHNE

Das Motorrad besitzt zwei Treibstoffhähne, von denen einer der Hilfsahn ist. Der Hilfsahn, der sich links vom Tank befindet, muß immer in geöffneter Position sein, mit Ausnahme in den Fällen, in denen die Entfernung der Leitungen oder des Tanks selbst vorgenommen wird.

Der Hahn auf der rechten Seite hat drei Positionen.

OFF - geschlossen, kein Austritt des Treibstoffs;

ON - offen, der Treibstoff fließt aus dem Hauptfluß.

RES - Reserve, der Treibstoff fließt aus dem Reservefluß.

Sollten während der Fahrt Versorgungsschwierigkeiten auftreten, ist der rechte Hahnhebel in Position RES zu stellen. Nach dem Tanken den Hahn wieder auf die Position ON stellen.

Im Falle des Ausbaus der Leitungen sind beide Hähne zu schliessen und in der Wiedereinbauphase ist der auf der Abbildung dargestellte Anschlußplan zu beachten.

ACHTUNG * : *Darauf achten, während der Arbeit am Treibstoffhahn nicht den heißen Motor anzufassen.*

Der Hahn enthält einen Filter ; die Ansammlung von Schmutz verursacht eine Verminderung des Treibstoffdurchflusses zum Vergaser. Es ist daher erforderlich, die Reinigung folgendermaßen vorzunehmen :

- 1- Den Tank vom Treibstoff befreien, die Rohrleitung abtrennen.
- 2- Den Hahn nach Lösen der Befestigungsschrauben entnehmen. Den Netzfilter mit Lösemittel reinigen.
- 3- Den Hahn wieder in umgekehrter Reihenfolge des Ausbaus anbringen. Den Hahn in die Position "ON" drehen und überprüfen, daß keine Leckstellen vorhanden sind.

CONTROLES

GRIFOS CARBURANTE

La motocicleta tiene dos grifos para el carburante, uno de los cuales es auxiliar. Este último, situado a la izquierda del depósito, tiene que estar siempre en posición abierta salvo que en los casos en que se deba proceder a la remoción de las tuberías o del propio depósito.

El grifo situado a la derecha tiene tres posiciones:

OFF - cerrado: no sale carburante;

ON - abierto: el carburante sale por el flujo principal;

RES - reserva: el carburante sale por el flujo de reserva.

Cuando, durante la marcha, se noten dificultades de alimentación, es preciso poner la palanca del grifo derecho en la posición RES.

Tras el abastecimiento de gasolina colocar de nuevo el grifo en la posición ON.

En caso de desmontaje de las tuberías es preciso cerrar ambos grifos y atenerse, durante el remontaje, al esquema de enlace indicado en la figura.

ATENCIÓN *: Tener cuidado a no tocar el motor caliente cuando se trabaja sobre el grifo carburante.

El grifo lleva incorporado un filtro: la acumulación de suciedad provoca una disminución del pasaje de carburante hacia el carburador. Por lo tanto es necesario efectuar la limpieza de la siguiente manera:

1- Eliminar el carburante del depósito, desenganchar la tubería.

2- Remover el grifo, después del desmontar los tornillos de fijación.

Limpiar el filtro de red con un solvente.
3- Reensamblar el grifo efectuando las operaciones inversas respecto al montaje. Girar el grifo en posición "ON" y comprobar que no hayan pérdidas.

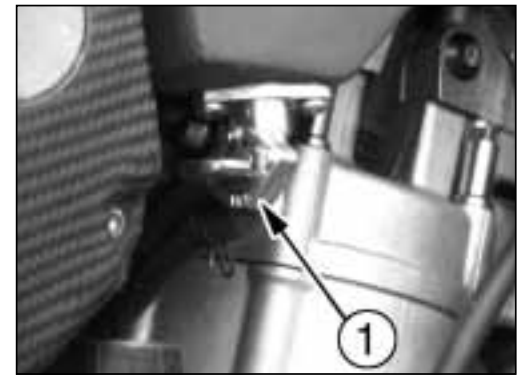
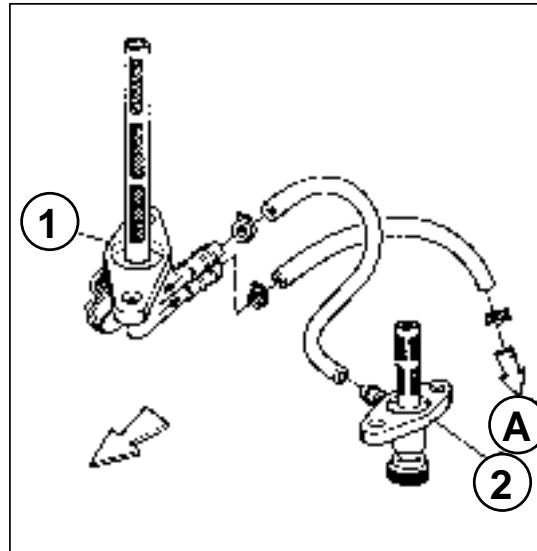
- 1. Rubinetta carburante
- 2. Rubinetta ausiliaria
- A. Al carburatore

- 1. Fuel cock
- 2. Auxiliary cock
- A. To the carburetor

- 1. Robinet d'essence
- 2. Robinet auxiliaire
- A. Carburateur

- 1. Kraftstoffarm
- 2. Nebenkräftstoffarm
- A. Vergaser

- 1. Grifo de la gasolina
- 2. Grifo auxiliar
- A. Carburador



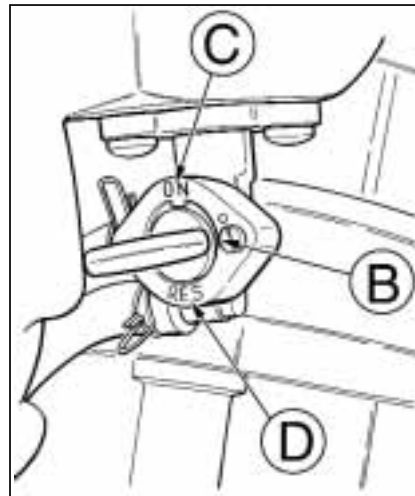
- B- OFF
- C- ON
- D- RES

- B- OFF
- C- ON
- D- RES

- B- OFF
- C- ON
- D- RES

- B- OFF
- C- ON
- D- RES

- B- OFF
- C- ON
- D- RES



CAVALLETTO

Ogni motociclo è fornito di un cavalletto centrale (1) e di uno laterale (2).

ATTENZIONE*: Il cavalletto laterale è progettato per supportare il **SOLO PESO DEL MOTOCICLO**. Non sedersi sul veicolo utilizzando il cavalletto come supporto; potrebbero verificarsi delle rotture con conseguenti gravi lesioni personali.

STAND

A central stand (1) and side-stand (2) are supplied with every motorcycle.

WARNING*: *The side stand is designed to support the weight of the MOTORCYCLE ONLY. Do not sit on the motorcycle using the stand for support as this could cause structural failure to the stand and could cause serious bodily injury.*

BEQUILLE

Chaque motocycle est doté d'une béquille centrale (1) et d'une béquille latérale (2).

ATTENTION * : La béquille laterale a été projetée pour supporter **SEULEMENT LE POIDS DU MOTOCYCLE**. Ne jamais s'asseoir sur le motocycle en utilisant la béquille comme support, car dans ce cas, on court le risque d'endommager la béquille et de se blesser.

FUSSRASTE

Jedes Motorrad ist mit einer zentral Fußraste (1) und einer seitlichen (2) Fußraste ausgestattet.

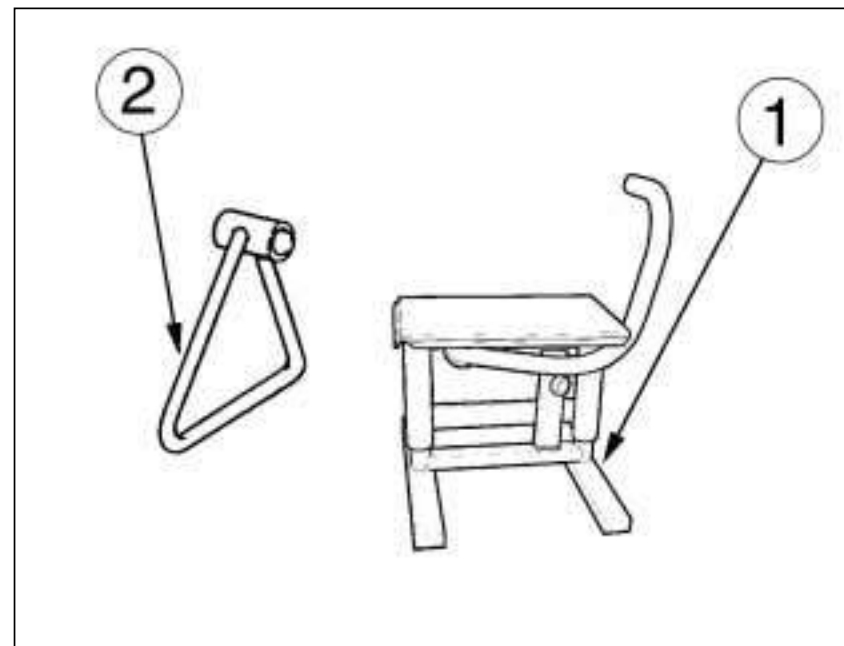
ACHTUNG* : Die seitlichen Fußraste wurde entworfen **NUR DAS GEWICHT DES MOTORRADS** zu halten. *Sich nicht auf das Fahrzeug setzen und die Fußraste als Halter benutzen, es könnten Brüche auftreten mit nachfolgenden schweren persönlichen Verletzungen.*



SOPORTE

Cada motociclo está equipado con un soporte central (1) y con un soporte lateral (2).

ATENCIÓN*: El soporte lateral está proyectado para soportar **SÓLO EL PESO DEL MOTOCICLO**. No sentarse sobre el vehículo utilizando el soporte como apoyo; podrían producirse roturas que conllevarían graves lesiones personales.



CARBURANTE

Il carburante consigliato è benzina SENZA PIOMBO a 98 ottani.

Nota*: Se il motore “batte in testa” utilizzare un'altra marca di benzina o un carburante con n° di ottani più elevato.

ATTENZIONE*: Se il motore continua a “battere in testa” non utilizzarlo ulteriormente; potrebbero verificarsi gravi danni tra i quali il grippaggio.

ATTENZIONE*: La benzina è estremamente infiammabile e può diventare esplosiva in particolari condizioni. Spegnerne sempre il motore, non fumare o avvicinare fiamme o scintille nell'area dove si effettua il rifornimento o si conserva il carburante.

ATTENZIONE*: Non riempire il serbatoio oltre il limite inferiore del bocchettone di carico. Dopo il rifornimento, accertarsi della corretta chiusura del tappo del serbatoio.

FUEL

Recommended fuel: premium grade unleaded fuel. (R.O.N. 98).

Note*: *Do not continue operation if the engine pings or knocks. The engine will be damaged and could seize.*

WARNING*: *If "knocking" or "pinging" occurs, try a different brand of gasoline or higher octane grade.*

WARNING*: *Gasoline is extremely flammable and can be explosive under certain conditions. Always stop the engine and do not smoke or allow flames or sparks in the area where the motorcycle is refueled or gasoline is stored.*

WARNING*: *Do not overfill the tank. After refueling, make sure the tank cap is closed securely.*

CARBURANT

Carburant recommandé: essence SANS PLOMB à 98 octanes.

Nota* : Si le moteur “cogne”, utiliser une autre marque d'essence, ou un carburant avec indice d'octane plus élevé.

ATTENTION * : Si le moteur “cogne”, l'arrêter immédiatement, car il pourrait gripper.

ATTENTION * : L'essence est une matière très inflammable que, dans des conditions particulières, peut devenir explosive. Arrêter toujours le moteur, ne pas fumer, ou approcher la flamme ou étincelles à la zone de ravitaillement, ou dans les lieux où on garde le carburant.

ATTENTION * : Ne jamais remplir le réservoir au delà de la limite inférieure de la goulotte de remplissage. Assurez-vous que le bouchon du réservoir soit bien fermé.

TREIBSTOFF

Empfohlener Treibstoff ist BLEIFREIES Benzin zu 98 Oktan.

Anmerkung* : Wenn der Motor “klopft” eine andere Benzinmarke oder einen Treibstoff mit höherer Ottanzahl benutzen.

ACHTUNG* : Wenn der Motor “klopft” nicht weiter beanspruchen, es könnten schwere Schäden unter anderem das Festfressen auftreten.

ACHTUNG* : Das Benzin ist äußerst entzündbar und kann unter besonderen Bedingungen explosiv werden. Den Motor immer abschalten, nicht rauchen oder sich mit Flammen oder Funken dem Bereich, an welchem getankt oder Treibstoff aufbewahrt wird, nähern.

ACHTUNG* : Den Tank nicht über die untere Grenze des Einfüllstutzens füllen. Nach dem Tanken sich vom richtigen Verschluss des Tankstopfens vergewissern.

CARBURANTE

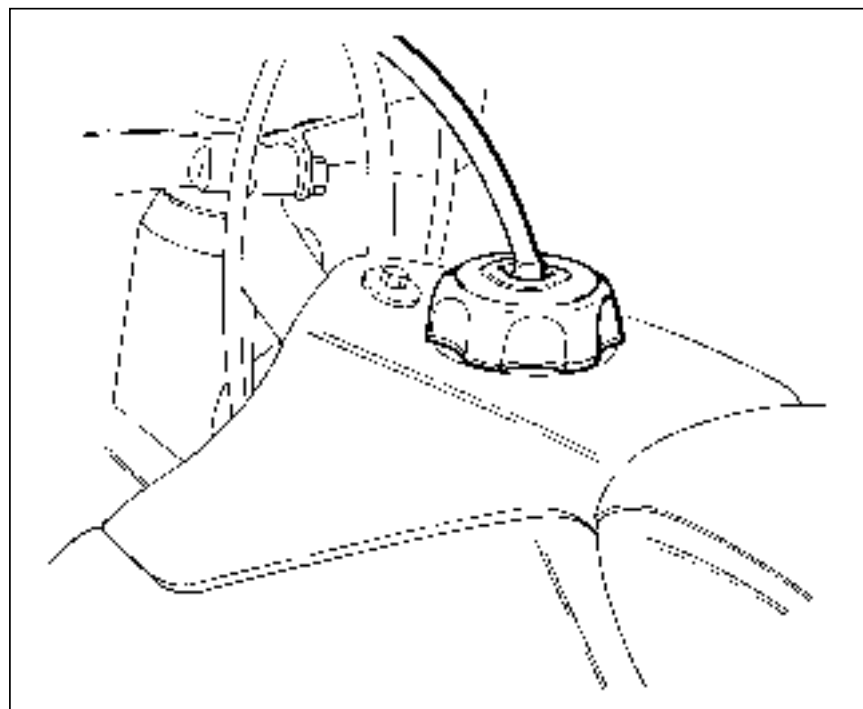
El carburante aconsejado es gasolina sin plomo de 98 octanos.

Notas*: Si el motor tiene martilleo de válvulas, utilizar otra marca de gasolina o un carburante con un número de octanos más elevado.

ATENCIÓN*: Si el motor tiene martilleo de válvulas no utilizarlo ulteriormente; podrían producirse graves daños como el agarrotamiento.

ATENCIÓN*: La gasolina es extremadamente inflamable y en condiciones particulares puede volverse explosiva. Apagar siempre el motor, no fumar y no acercar flamas o chispas en el área en la que se efectúa la provisión o se conserva el carburante.

ATENCIÓN*: No rellenar el depósito más del límite inferior de la boca de llenado. Tras la provisión, asegurarse que el tapón del depósito esté correctamente cerrado.



STARTER CARBURATORE

Il pommello (1) dello starter, posto sulla sinistra del veicolo, in prossimità del rubinetto ausiliario del carburante, viene azionato per arricchire la miscela durante l'avviamento.

Tirare il pommello verso l'esterno per aprire lo starter, agire inversamente per chiudere.

CARBURETTOR CHOKE

Starter knob (1) set on the left side of the motorcycle, near the ancillary fuel cock, is used to enrich the mix during the engine start. Pull out the knob to open the starter, and pull the lever upwards to close it.

STARTER CARBURATEUR

Le pommeau (1) du starter placé à gauche du véhicule, à proximité du robinet auxiliaire carburant, sert à enrichir le mélange durant le démarrage.

Tirer le pommeau vers l'extérieur pour ouvrir le starter, et renverser l'opération pour le fermer.

VERGASER STARTER

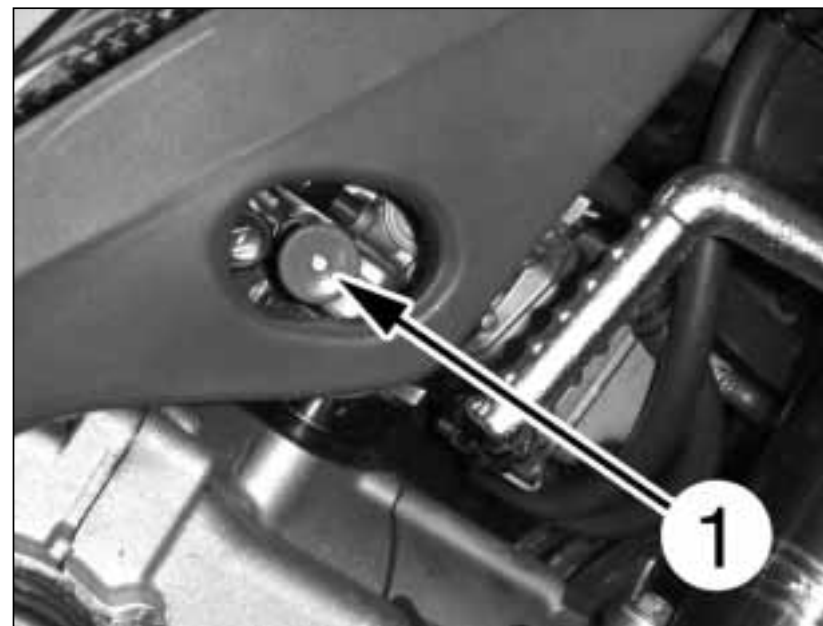
Den Knopf (1) des Starters, auf der linken Seite des Fahrzeugs in der Nähe des Hilfshahn, wird zur Anreicherung der Mischung während des Anlaufs betätigt.

Für den Starter zu Kaltem des Motors, den Knopf des Starters ziehen das Gegenteil um es zu schliessen.



STARTER CARBURADOR

El pómulo (1) del starter, situado a la izquierda del vehículo, cerca del grifo auxiliar del carburante, es accionado para enriquecer la mezcla durante el arranque. Tirar el pómulo hacia el exterior para abrir el starter; para cerrarlo efectuar la maniobra contraria.



COMANDO GAS

La manopola (1) del gas é situata sulla parte destra del manubrio. La posizione del comando sul manubrio può essere regolata allentando le due viti di fissaggio.

THROTTLE CONTROL

The throttle (1) knob, located on the right-hand side of the handlebar. The position on the handlebar can be adjusted by loosening the two fixing screws.

POIGNEE DES GAZ

La poignée (1) des gaz est placée à droite du guidon. La position de la commande sur le guidon peut être réglée en desserrant les deux vis de fixation.

GASANLASSER

Der Griff (1) für das Gas, der sich auf der rechten Seite des Lenkers befindet. Die Schaltungs-Position auf dem Lenker kann durch Lockern der beiden Befestigungsschrauben eingestellt werden.

AVVERTENZA

Non dimenticare di stringere le viti (A) dopo la regolazione.

CAUTION

Do not forget to tighten the screws (A) after the adjustment.

ATTENTION

N'oubliez pas de serrer les vis (A) après le réglage.

MAN BEACHTE

Nach der Einstellung nicht vergessen, die Schrauben (A) anzuziehen.

COMANDO FRENO ANTERIORE

La leva (2) del freno è situata sul lato destro del manubrio e comanda il freno anteriore. La posizione del comando sul manubrio può essere regolata allentando le due viti di fissaggio.

FRONT BRAKE CONTROL

The brake control lever (2) is situated on the right-hand side of the handlebar and controls the front wheel brake. The position on the handlebar can be adjusted by loosening the two fixing screws.

COMMANDE FREIN AVANT

La manette (2) de commande du frein avant est placée du côté droit du guidon. La position de la commande sur le guidon peut être réglée en desserrant les deux vis de fixation.

STEUERUNG VORDERBREMSE

Der Bremshebel (2) befindet sich auf der rechten Seite des Lenkers und steuert die Vorderbremse. Die Schaltungs-Position auf dem Lenker kann durch Lockern der beiden Befestigungsschrauben eingestellt werden.

AVVERTENZA

Non dimenticare di stringere le viti (B) dopo la regolazione.

CAUTION

Do not forget to tighten the screws (B) after the adjustment.

ATTENTION

N'oubliez pas de serrer les vis (B) après le réglage.

MAN BEACHTE

Nach der Einstellung nicht vergessen, die Schrauben (B) anzuziehen.

MANDO DEL GAS

Ud. puede regular la maneta (1) de la mariposa.

La posición de mando sobre el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación.

ADVERTENCIA

No se olvide de apretar los tornillos (A) después de la regulación.

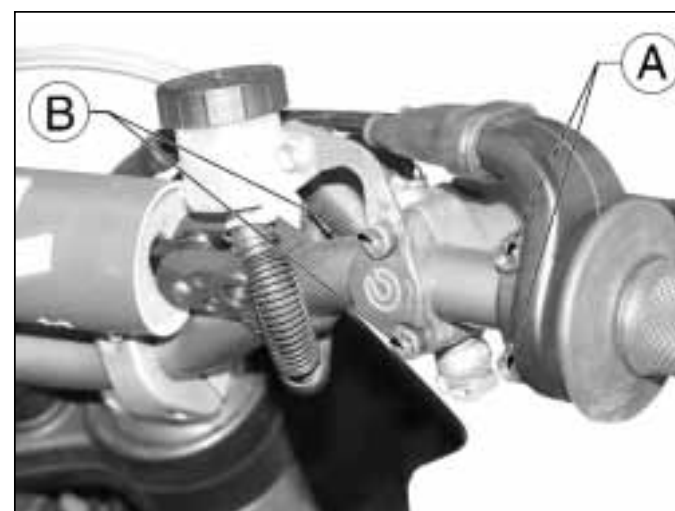
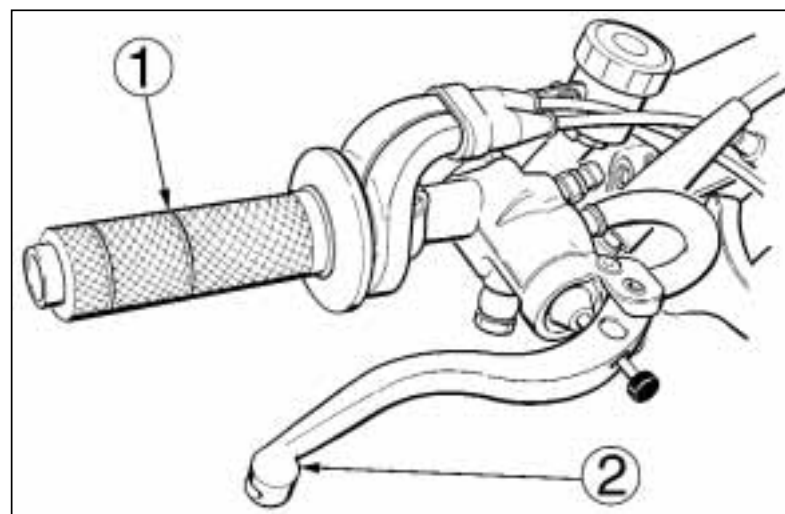
MANDO FRENO DELANTERO

La palanca (2) del freno se encuentra en la parte derecha del manillar y manda el freno delantero.

La posición de mando sobre el manillar se puede regular aflojando los dos tornillos de fijación.

ADVERTENCIA

No se olvide de apretar los tornillos (B) después de la regulación.



**PULSANTE ARRESTO
MOTORE**

Sul lato sinistro del manubrio, in
prossimità del comando frizione,
si trova il pulsante (1) di arresto
motore.

ENGINE STOP BUTTON

*On the left side of handlebar,
near clutch control, the engine
stop button (1) is set.*

BOUTON D'ARRET MOTEUR

Le bouton (1) est placé sur le
côté gauche du guidon, auprès la
commande embrayage.

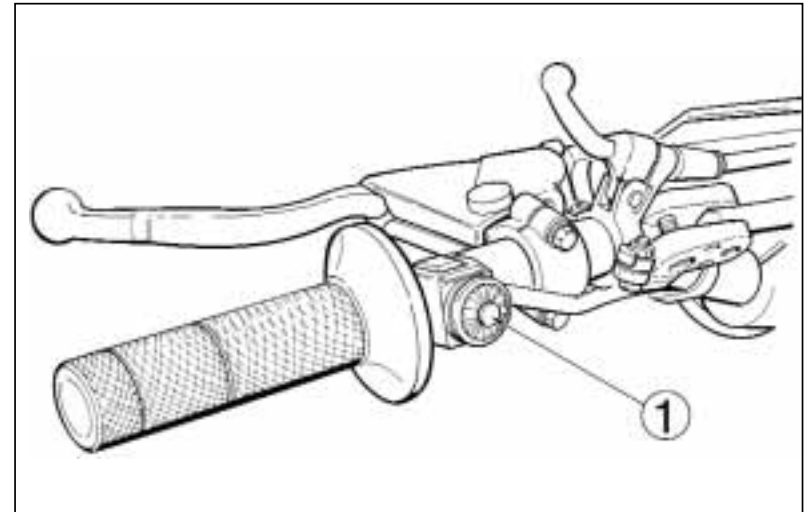
**DRUCKKNOPF MOTORAN-
HALTEN**

*Auf der linken Seite der Lenk-
stange, neben der Kupplungs-
steuerung, befindet sich der
Druckknopf (1) zum
Motoranhalten.*



PULSADOR PARADA MOTOR

En la parte izquierda del manillar, cerca del mando del embrague se encuentra el pulsador (1) de parada del motor.



COMANDO FRIZIONE

La leva della frizione è situata sul lato sinistro del manubrio ed è munita di protezione.

Il supporto della leva è provvisto di una vite di registro (1) per regolare il gioco del cavo della frizione: il gioco deve essere $1 \div 3$ mm. Una ulteriore possibilità di registrazione è offerta dal tenditore (1) posto sulla destra del telaio.

Se, dopo la registrazione, la frizione slitta sotto carico o trascina anche quando è disinnestata, dev'essere smontata per le opportune verifiche.

Per questa operazione rivolgetevi al Concessionario.

La leva può essere regolata per adattarsi alla vostra posizione di guida.

CLUTCH CONTROL

The clutch lever is located on the left-hand side of the handlebar and is protected against dirt filtering in. The lever support is provided with adjusting screw (1) to regulate clutch wire free play: the play must be: $0.04 \div 0.12$ in. The adjustment can be also effected with tightener (1) set on the right of the frame.

Take care to tighten properly the lock nut. If the clutch slips under load or drags in disengaged position after play has been adjusted, it must be taken apart for inspection. For this operation apply to a Dealer.

The clutch lever can be adjusted to suit your driving position.

COMMANDE DE L'EMBRAYAGE

Le levier de l'embrayage est situé à gauche sur le guidon et il est muni d'une protection.

Support du levier avec vis (1) pour régler le jeu du câble d'embrayage: le jeu doit être de $1 \div 3$ mm. Le réglage peut être effectué même par le tendeur (1), situé à droite du cadre.

Si après le réglage l'embrayage glisse ou entraîne, même en débrayant, le désassembler pour le contrôler.

Cette opération doit être effectuée par le Concessionnaire. Régler le levier pour l'adapter à votre position de conduite.

KUPPLUNGSSTEUERUNG

Der Kupplungshebel befindet sich auf der linken Seite des Lenkers und ist mit einer Schutzvorrichtung ausgestattet.

Der Hebelhalter ist mit einer Einstellschraube (1) ausgestattet, um das Spiel der Kupplungsleitung einzustellen: das Spiel muß $1 \div 3$ mm sein. Die Spannvorrichtung (1) auf der rechten Seite des Rahmens bietet eine weitere

Einstellungsmöglichkeit an. Falls die Kupplung auch nach der Einstellung rutscht oder mitnimmt, selbst wenn sie ausgerückt worden ist, ist es notwendig, sie zu demontieren, um die zweckmässigen Überprüfungen durchzuführen.

Für diese Kontrolle wenden Sie sich an Ihren Vertragshändler. Der Hebel kann eingestellt werden, um sich Ihrer Fahrstellung anzupassen.

Für diese Kontrolle wenden Sie sich an Ihren Vertragshändler. Der Hebel kann eingestellt werden, um sich Ihrer Fahrstellung anzupassen.

AVVERTENZA

Non dimenticare di stringere le viti (C) dopo la regolazione.

CAUTION

Do not forget to tighten the screws (C) after the adjustment.

ATTENTION

Ne pas oublier de resserrer les vis (C) après le réglage.

MAN BEACHTE

Nicht vergessen, die Schrauben (C) nach der Einstellung anzuziehen.

MANDO EMBRAGUE

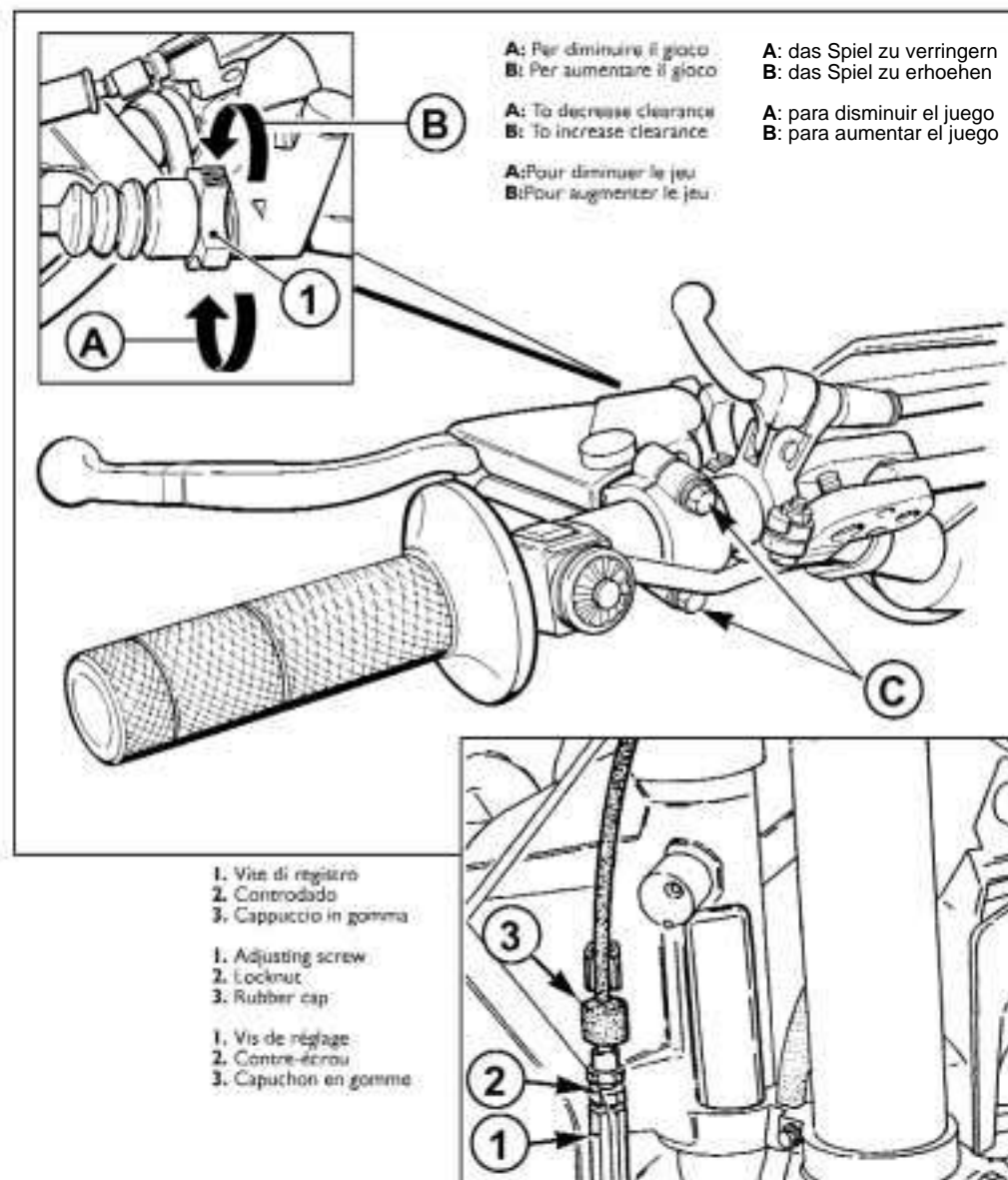
La palanca del embrague está situada a la izquierda de la manillar y está dotada de protección.

El soporte de la palanca está dotado de un tornillo de regulación (1) para regular el juego del cable del embrague: 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.

Si, luego del ajuste, el embrague patina bajo carga o arrastra incluso cuando está desembragado, se debe desmontar para las comprobaciones del caso. Para realizar estas operaciones diríjase al Concesionario. La palanca puede regularse para adaptarla a su posición de manejo.

ADVERTENCIA

No se olvide de apretar los tornillos (C) después de la regulación.



COMANDO FRENO
POSTERIORE

Il pedale (1) di comando del freno posteriore si trova sul lato destro del motociclo.

*REAR BRAKE
CONTROL*

The rear brake control (1) is placed on the right-hand side of the motorcycle.

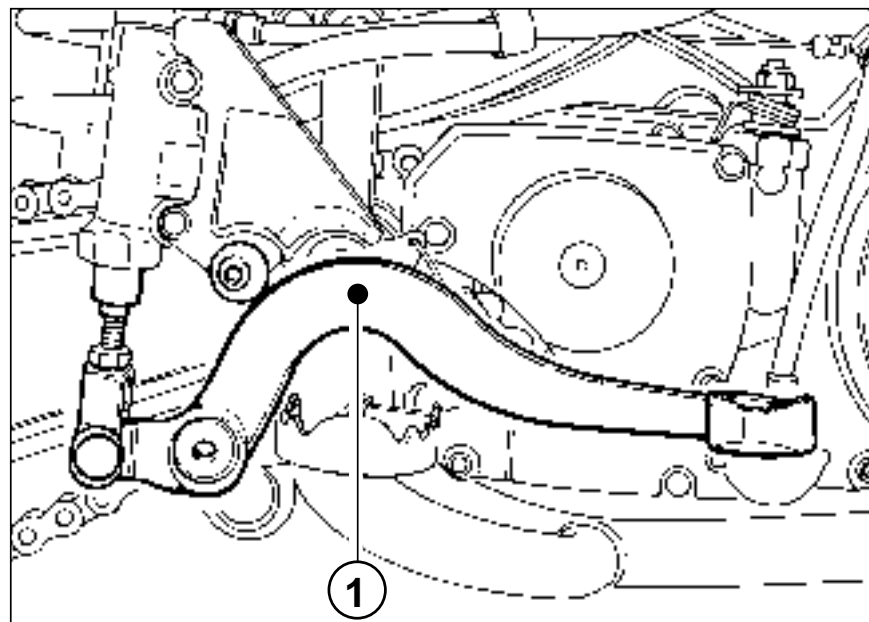
COMMANDE FREIN ARRIERE
La pédale (1) de commande du frein arrière se trouve du côté droit de la moto.

*PEDAL ZUR STEUERUNG DER
BREMSE*

Das Pedal (1) zur Steuerung der hinteren Bremse befindet sich auf der rechten Seite des Motorrads.

MANDO DEL FRENO TRASERO

El pedal (1) del mando del freno trasero se encuentra a la derecha de la motocicleta.



COMANDO CAMBIO

La leva (1) è posta sul lato sinistro del motore. Dopo ogni cambio di marcia ritorna automaticamente nella posizione di folle.

Si innesta la prima marcia spingendo in basso la leva; per tutte le altre marce spingerla in alto.

La posizione della leva sull'albero può essere variata. Per effettuare questa operazione occorre allentare la vite, togliere la leva e porla in una nuova posizione sull'albero.

Bloccare la vite ad operazione effettuata.

AVVERTENZA*: Non cambiare le marce senza disinnestare la frizione e chiudere il gas. Il motore potrebbe andare “fuorigiri” e subire danni.

ATTENZIONE*: Non rallentare scalando le marce quando ci si trova ad una velocità che potrebbe portare il motore “fuorigiri” oppure far perdere aderenza alla ruota posteriore, se si selezionasse la velocità immediatamente inferiore.

PEDALE AVVIAMENTO

Il pedale (1) è posto sul lato sinistro del motociclo.

GEAR SHIFT CONTROL

The lever (1) is placed on the left-hand side of the engine. After every shift, the lever automatically returns to neutral position. First gear is engaged by pushing the lever downwards; all the other gears are engaged, by pushing the lever upwards. The position of the gear shift lever on the shaft can be varied by:

- loosening screw;
 - pulling lever out;
 - placing lever in new position on the shaft
- When the operation is over, tighten the screw.*

CAUTION*: *Do not shift gears without disengaging the clutch and closing the throttle. The engine could be damaged by over-speed and shock.*

WARNING*: *Do not downshift when traveling at a speed that would force the engine to overrev in the next lower gear, or cause the rear wheel to lose traction.*

KICKSTART PEDAL

The kickstart pedal (1) is situated on the left-hand side of the motorcycle.

COMMANDE DU CHANGEMENT DE VITESSES

Le levier (1) est placé sur le côté gauche du moteur. Après chaque changement de vitesse il revient automatiquement à la position de point mort.

On introduit la première vitesse en poussant le levier en bas; pour toutes les autres vitesses le pousser en haut.

La position du levier sur l'arbre peut être modifiée.

Pour effectuer cette opération il faut desserrer la vis, enlever le levier et le placer dans une nouvelle position sur l'arbre. Une fois l'opération terminée, serrer la vis.

AVIS * : Ne jamais changer de vitesse sans débrayer et sans fermer la poignée des gaz.

Autrement, le moteur pourrait “s’emballer” et donc, subir des dommages.

ATTENTION * : Ne jamais ralentir en insérant une vitesse inférieure quand la vitesse atteinte est telle à “emballer” le moteur. Dans ce cas, le pneu arrière pourrait perdre d'adhérence.

PEDALE DE DEMARRAGE MOTEUR

La pédale (1) est située du côté gauche de la moto.

WECHSELGETRIEBESTEUERUNG

Der Hebel (1) befindet sich auf der linken Seite des Motors. Nach jeder Gangumschaltung kehrt er automatisch in die Leerlaufstellung zurück. Man schaltet den ersten Gang ein, indem man den Hebel nach unten drückt; für alle anderen Gänge ihn nach oben drücken. Die Stellung des Hebels auf der Welle kann verändert werden. Um diesen Arbeitsgang durchzuführen, muss man die Schraube lockern, den Hebel abnehmen und ihn in einer neuen Stellung auf der Weille anbringen. Nach der Operation die Schraube anziehen.

WARNHINWEIS* : Nicht die Gänge herausnehmen, ohne vorher die Kupplung ausgekuppelt und das Gas geschlossen zu haben. Der Motor könnte “auf Touren” gebracht werden und Schäden erleiden.

ACHTUNG* : Nicht durch Herunterschalten der Gänge verlangsamen bei einer Geschwindigkeit, die den Motor “auf Touren” bringen könnte oder die Hinterradhauptung verlieren läßt, falls sofort die untere Geschwindigkeit gewählt wird.

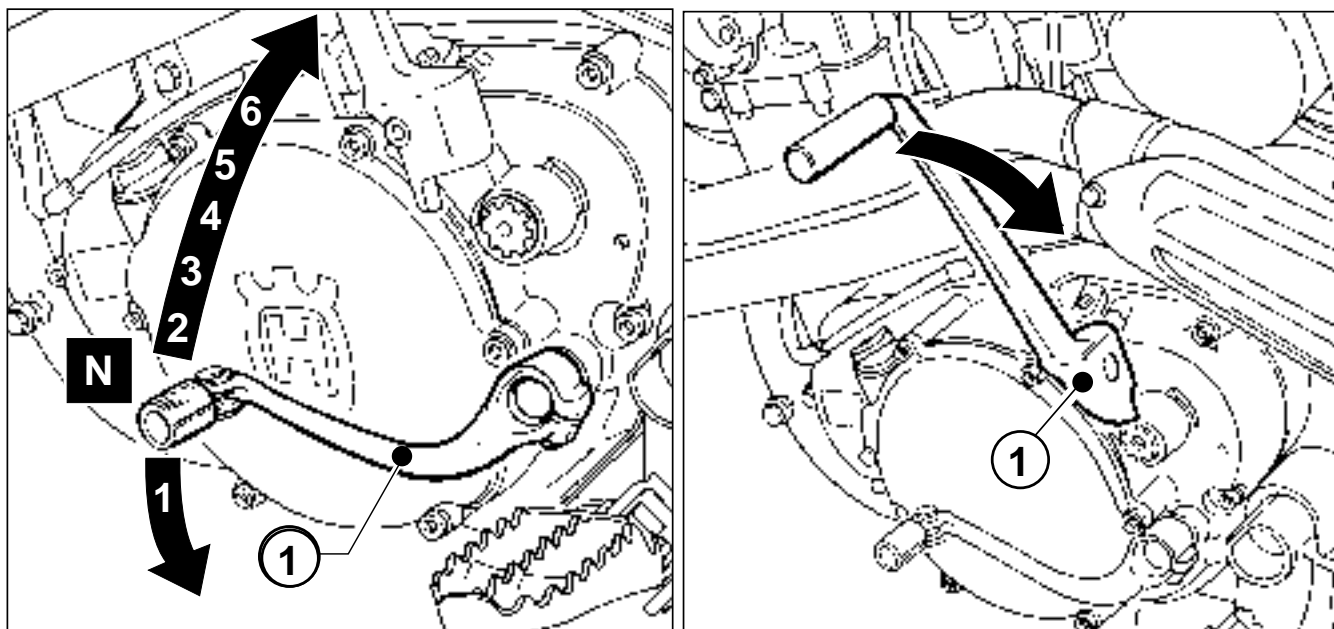
ANLASSPEDAL

Das Pedal (1) befindet sich auf der linken Seite des Motorrads.

MANDO DE CAMBIO

La palanca (1) se encuentra a la izquierda del motor. Después de cada cambio de marcha regresa automáticamente a la posición de desenbrague.

Se embraga la marcha primera empujando hacia abajo la palanca; para las restantes marchas empujar hacia arriba. La posición de la palanca en el árbol puede variarse. Para efectuar esta operación se necesita aflojar el tornillo, quitar la leva y colocarla en otra posición en el árbol. Bloquee el tornillo una vez efectuada la operación.



ADVERTENCIA *: No cambiar las marchas sin desenbragar y cerrar el gas. El motor podría ir “fuera revoluciones” y sufrir daños.

ATENCIÓN * : No reducir las marcha cuando se tiene una velocidad que podría llevar el motor “fuera revoluciones” o causar pérdida de adherencia a la rueda trasera, si se seleccionara la velocidad justo inferior.

PEDAL DE ARRANQUE

El pedal (1) se encuentra en el lado izquierdo de la motocicleta.

- N: Folle
- N: Neutral
- N: Point mort
- N: Leer lauf
- N: Desenbragado

ISTRUZIONI PER L'USO DEL MOTOCICLO

CONTROLLI PRELIMINARI ATTENZIONE!

Esaminare attentamente questa lista prima di guidare per evitare incidenti o guasti durante la marcia.

1. Controllate tutti i liquidi

- A. Livello olio motore-trasmissione.
 - B. Livello carburante.
 - C. Livello liquido di raffreddamento.
- Accertarsi che tutti i tappi siano stati correttamente installati.

ATTENZIONE*: Non rimuovere il tappo del radiatore a motore caldo!

2. Controllare tutti i comandi

- A. Manopola del gas.
 - B. Leva della frizione.
- Assicuratevi che le trasmissioni flessibili non siano danneggiate e scorrano liberamente.

3. Controllare i freni

Accertarsi che non vi siano perdite di olio e che le tubazioni non siano usurate. Controllare il funzionamento.

4. Controllare le sospensioni

Comprimere la forcella e la sospensione posteriore. Controllare che non vi siano perdite di olio ed accertarsi del corretto funzionamento.

RIDING

BEFORE EVERY RIDE MAKE FOLLOWING CHECKS

WARNING!

Before each ride, to prevent accidents or failures during ride, make sure to go through following list.

1. Check all fluids

- A. Engine-transmission oil level
 - B. Fuel level
 - C. Coolant level
- Make sure all caps are properly adjusted.*

WARNING*: Don't remove radiator cap when hot!

2. Check all controls

- A. Throttle handgrip
 - B. Clutch lever device
- Make sure cables are not damaged and turn smoothly.*

3. Check brakes

Look for brake fluid leaks and worn hoses. Check for proper functioning.

4. Check suspensions

Compress fork and rear suspensions. Look for oil leaks and ensure proper functioning.

MODE D'EMPLOI DE LA MOTO

CONTROLES PRELIMINAIRES ATTENTION!

Examinez attentivement cette liste avant de partir, pour éviter tout incident ou toute pendant la marche.

1. Contrôle des liquides

- A. Niveau d'huile moteur/transmission
 - B. Niveau du carburant
 - C. Niveau du liquide de refroidissement
- S'assurer que tous les bouchons soient mis en place correctement.

ATTENTION * : Ne jamais ôter le bouchon du radiateur quand le moteur est encore chaud!

2. Contrôle des commandes

- A. Poignée des gaz
 - B. Levier d'embrayage
- S'assurer que les transmissions flexibles ne soient pas endommagées et glissent librement.

3. Contrôle des freins

S'assurer qu'il n'y ait pas de pertes d'huile et que les tubes ne soient pas détériorés. Contrôler le fonctionnement.

4. Contrôle des suspensions

Comprimer la fourche et la suspension arrière. Contrôler qu'il n'y a pas de pertes d'huile et s'assurer que le fonctionnement soit correct.

DASS MOTORRAD

VORKONTROLLEN ACHTUNG!

Prüfen Sie aufmerksam diese Liste vor dem Fahren, um Unfälle oder Defekte zu vermeiden.

1. Kontrollieren Sie alle Flüssigkeiten

- A. Pegel Motoröl-Antrieb.
- B. Treibstoffpegel.
- C. Kühlflüssigkeitspegel.

Sich vergewissern, dass alle Stöpsel korrekt angebracht worden sind.

ACHTUNG* : Nicht den Kühlerstopfen bei warmem Motor abnehmen !

2. Alle Steuerungen kontrollieren

- A. Griff für das Gas.
- B. Kupplungshebel.

Vergewissern Sie sich, dass die flexiblen Übersetzungen nicht beschädigt worden sind und dass sie frei beweglich sind.

3. Die Bremsen kontrollieren

Sich vergewissern, dass keine Ölverluste bestehen und dass die Leitungen nicht abgenutzt sind.

Die Funktion kontrollieren.

4. Die Aufhängungen kontrollieren

Die Gabel und die hintere Aufhängung zusammendrücken.

Kontrollieren, ob keine Ölverluste bestehen und sich der korrekten Funktion vergewissern.

INSTRUCCIONES PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA

CONTROLES PRELIMINARES ATENCIÓN!

Examine atentamente esta lista antes de conducir la moto a fin de evitar accidentes o averías durante la marcha.

1. Controle todos los líquidos

- A. Nivel aceite motor-transmisión
 - B. Nivel carburante
 - C. Nivel líquido de enfriamiento
- Asegúrese de que todos los tapones se encuentren instalados correctamente.

ATENCIÓN* : ¡No remover el tapón del radiador cuando el motor está caliente!

2. Controle todos los mandos

- A. Maneta del gas
- B. Palanca del embrague

Asegúrese de que las transmisiones flexibles no estén dañadas y que se deslicen libremente.

3. Controle los frenos

Asegúrese de que no haya pérdidas de aceite y de que las tuberías no estén gastadas.

Controle el funcionamiento.

4. Controle las suspensiones

Comprima la horquilla y la suspensión trasera
Controle que no haya pérdidas de aceite y asegúrese de que el funcionamiento sea correcto.



5. **Controllare le ruote**
Controllare i raggi e che i cuscinetti non presentino usura.
Controllare i cerchi ed i pneumatici.
Controllare la pressione dei pneumatici.
6. **Controllare i rulli tendicatena, il pignone e la corona**
Controllare l'usura dei rulli, del pignone e della corona.
Accertarsi che la catena sia correttamente regolata e lubrificata.
7. **Controllare il filtro aria e il sistema di aspirazione**
Controllare che il filtro sia pulito.
Controllare i raccordi in gomma e le fascette.
8. **Controllare il sistema di scarico**
Controllare i montaggi e verificare eventuali rotture.
Controllare il silenziatore.
9. **Controllare le coppie di serraggio**
A. Candela.
B. Dadi della testa cilindro.
C. Verifica generale dei serraggi.
10. **Controllare lo sterzo**
Controllare il gioco dei cuscinetti dello sterzo.

ATTENZIONE*: L'inosservanza di questi controlli quotidiani prima della guida può causare seri danni al veicolo o gravi incidenti.

5. **Check wheels**
Check spokes and look for worn bearings.
Check rims and tyres.
Check tyre pressure.
6. **Check chain rollers and sprockets**
Check wear on chain rollers and sprockets.
Ensure chain is correctly adjusted and lubricated.
7. **Check air filter and intake system**
Check that air filter is clean.
Check all rubber connections and clamps.
8. **Check exhaust system**
Check assemblies up, look for cracks.
Check muffler.
9. **Check torque**
A. *Spark plug.*
B. *Cylinder-head nuts.*
C. *General check of torque.*
10. **Check steering action**
Check bearing play.

WARNING*: *Failure to perform these checks every day before you ride may result in serious damage or a severe*

5. **Contrôle des roues**
Contrôler les rayons et vérifier que les roulements ne soient pas usés.
Contrôler les jantes et les pneumatiques.
Contrôler la pression des pneus.
6. **Contrôle des rouleaux tendeurs de chaîne, du pignon et de la couronne**
Contrôler l'usure des rouleaux, du pignon et de la couronne.
S'assurer que la chaîne soit correctement réglée et lubrifiée.
7. **Contrôle du filtre à air et du système d'aspiration**
Contrôler que le filtre soit propre.
Contrôler les raccords en caoutchouc et les colliers.
8. **Contrôle du système d'échappement**
Contrôler les montages et vérifier les ruptures éventuelles.
Contrôler les silencieux.
9. **Contrôle des couples de serrage**
A. Bougie.
B. Ecrou de la tête cylindre
C. Vérification générale.
10. **Contrôle de direction**
Contrôler le jeu des roulements de la direction.

ATTENTION * : **Pour ne pas provoquer des dommages sérieux au motorcycle et des accidents aussi, effectuer des contrôles quotidiens avant de conduire.**

5. **Die Räder kontrollieren**
Die Speichen kontrollieren und kontrollieren, ob die Lager keine Abnutzungen aufweisen.
Die Felgen- und die Gummireifen kontrollieren.
Den Druck der Gummireifen kontrollieren.
 6. **Die Kettenspannrollen, das Ritzel und den Kranz kontrollieren**
Die Abnutzung der Rollen, des Ritzels und des Kranzes kontrollieren.
Sich vergewissern, dass die Kette korrekt eingestellt und geschmiert ist.
 7. **Den Luftfilter und das Ansaugesystem kontrollieren.**
Sich vergewissern, dass der Filter sauber ist.
Die Anschlusstücke aus Gummi und die Schlauchbinder kontrollieren.
 8. **Das Auspuffsystem kontrollieren**
Die Montagen kontrollieren und eventuelle schadhafte Stellen feststellen.
Die Schalldämpfer kontrollieren.
 9. **Die Verschraubungsmomente kontrollieren**
A. Kerze.
B. Muttern des Zylinderkopfs.
C. Allgemeine Überprüfung der Verschraubungen.
 10. **Den Lenker kontrollieren**
Das Spiel der Lenkerlager kontrollieren.
5. **Controle las ruedas**
Controle los radios y que no estén gastados los cojinetes.
Controle las llantas y los neumáticos.
Controle la presión de los neumáticos.
 6. **Controle los rodillos tensores de cadena, el piñón y la corona**
Controle el desgaste de los rodillos, del piñón y de la corona.
Asegúrese de que la cadena esté regulada y lubricada correctamente.
 7. **Controle el filtro de aire y el sistema de aspiración**
Controle que el filtro esté limpio.
Controle los empalmes de goma y los collares.
 - 8 **Controle el sistema de escape**
Controle el montaje y compruebe eventuales roturas.
Controle el silenciador.
 9. **Controle los pares de torsión**
A. Bujía.
B. Tuercas de la culata del cilindro.
C. Comprobación general de los ajustes.
 10. **Controle la dirección**
Controle el juego de los cojinetes de la dirección.

ACHTUNG* : Die Nichtbeachtung dieser täglichen Überprüfungen vor der Fahrt kann ernsthafte Schäden am Fahrzeug und schwere Unfälle verursachen.

ATENCIÓN * :La inobservancia de estos controles cotidianos a efectuar antes del utilizzo, puede causar serios daños al vehículo o graves accidentes.



AVVIAMENTO DEL MOTORE NORME GENERALI

Porre il rubinetto carburante (1) in posizione ON.

Porre la leva (2) del cambio in folle **(N)**.

1. Per poter imprimere la massima forza sul pedale durante l'avviamento, ponetevi in una posizione più alta rispetto alla moto trovando un appoggio conveniente.
2. Rimanete sulla sinistra della moto, azionando il pedale di avviamento (3) con il piede destro.
3. Ricordate che il pedale di avviamento deve ritornare nella sua posizione iniziale, prima di effettuare un altro tentativo (dispositivo automatico di decompressione).

GENERALITIES

Set fuel cock (1) on ON position.

*Shift the gear lever (2) in neutral position **(N)**.*

1. *To set the maximum force on the pedal during the kick start, take a higher position as regards the motorcycle and find a suitable backing.*
2. *Stay to the left of the motorcycle and drive the kick start pedal (3) with your right foot.*
3. *Remember that the kick start pedal must return in its initial position before attempting to start the engine again, (decompression automatic device).*

DEMARRAGE MOTEUR REMARQUES GENERALES

Placer le robinet carburant (1) dans la position ON.

Placer le levier (2) de la boîte des vitesses au point mort **(N)**.

1. Pour imprimer la force maximum sur la pédale durant le démarrage, il faut se placer dans une position plus haute par rapport à la moto, et trouver un appui convenable.
2. En se plaçant à gauche de la moto, actionner la pédale de démarrage (3) avec le pied droit.
3. Rappelez-vous que la pédale de démarrage doit retourner dans la position initiale avant d'effectuer un autre essai (dispositif automatique de décompression).

ANLASSEN DES MOTORS ALLGEMEINE HINWEISE

Den Treibstoffhahn (1) in Position ON stellen.

Den Schalthebel (2) in Leerhaufstellung bringen **(N)**.

1. *Um während des Startens mit maximaler Kraft auf das Pedal drücken zu können, sich mit zweckmäßiger Abstützung in eine höhere Position als das Motorrad bringen.*
2. *Auf der linken Seite des Motorrads bleiben. Das Anlaßpedal (3) mit dem rechten Fuß betätigen.*
3. *Sich daran erinnern, daß das Anlaßpedal wieder in seine Anfangsposition zurückkehren muß, bevor ein anderer Versuch durchgeführt wird (automatische Dekompressions-Vorrichtung).*

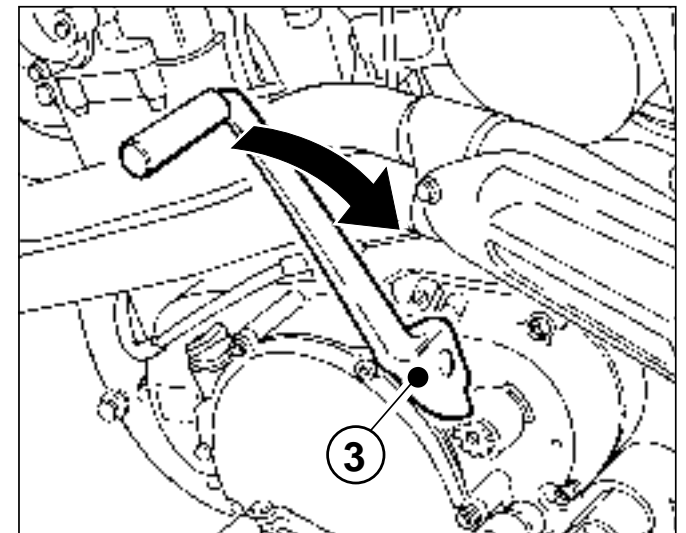
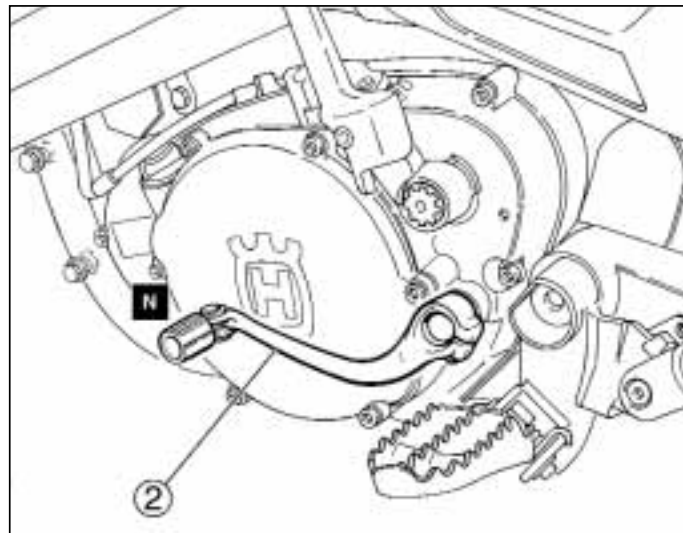
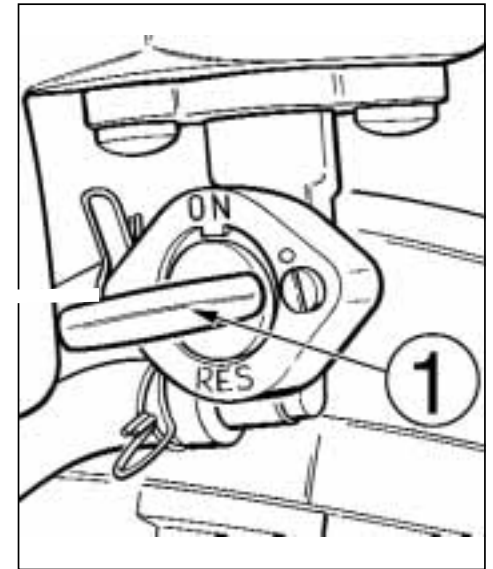
ARRANQUE DEL MOTOR

NOTAS GENERALES

Colocar el grifo del carburante (1) en la posición ON.

Poner la palanca (2) de cambio en punto muerto (**N**).

1. Para poder imprimir la máxima fuerza sobre el pedal durante el arranque, poneros en una posición más alta con respecto a la moto encontrando un apoyo conveniente.
2. Quedaros a la izquierda de la moto y accionad el pedal (3) con el pie derecho.
3. Acordaros de que el pedal de arranque debe volver a su posición inicial antes de efectuar otro intento (dispositivo automático de descompresión).



AVVIAMENTO A FREDDO

4. Usare normalmente lo starter e avviare senza accelerare (se la moto non si avvia vedere punto 6).
5. Se la temperatura è inferiore a 0° C, tirare il pommello (4) dello starter verso l'esterno. Ciò fornirà una miscela più ricca e faciliterà l'avviamento a freddo. Agire sul pedale senza accelerare (se la moto non si avvia vedere punto 6).
6. Normalmente, per avviare la moto, sono sufficienti 7 tentativi. Se dopo 12 tentativi, la moto non dovesse avviarsi, tirare il pommello dello starter ed agire sul pedale di avviamento senza accelerare. Aumentare il minimo di 0,5-1,0 giri.

NOTA IMPORTANTE IN CASO DI AVVIAMENTO A FREDDO A BASSE TEMPERATURE

Si raccomanda di effettuare un breve riscaldamento al minimo fino a quando, dopo aver disinserito lo starter, ci sarà una normale risposta del motore alle aperture del comando gas.

Questo permetterà al lubrificante di raggiungere la corretta temperatura di esercizio garantendo così il corretto funzionamento di tutti gli organi del motore. Evitare di effettuare un riscaldamento troppo prolungato del motore.

COLD START

4. Use the starter and start the engine without accelerating. (When the engine does not start, see point 6).
5. When the temperature is lower than 0°C, pull out the choke Knob (4) to enrich the mix; thus making the cold start easier. Never accelerate when using the kick start. (When the engine does not start, see the instruction given in point 6).
6. 7 attempts are usually enough to start the engine. But if after 12 attempts the engine still does not start, pull out the choke knob and operate the kick start without accelerating. Increase the slow running by 0,5-1,0.

IMPORTANT NOTE IN CASE OF COLD STARTS AT LOW TEMPERATURES

It is recommended to briefly warm-up the engine at idle until, after having disengaged the starter, there is a normal response from the engine when opening the throttle.

This will enable the lubricant to reach the correct working temperature thereby guaranteeing a correct functioning of all engine parts.

DEMARRAGE A FROID

4. Utiliser le starter et démarrer sans accélérer. (Si le moteur ne démarre pas, voir les instruction au point 6).
5. Si la température est inférieure à 0°C, pousser le pommeau (4) vers l'extérieur, pour donner un mélange plus enrichi et ainsi faciliter le démarrage à froid. Agir sur la pédale sans accélérer. (Si le moteur ne démarre pas, voir les instruction au point 6).
6. En principe, 7 essais sont suffisants pour démarrer le moteur. Mais si après 12 essais le moteur ne démarre toujours pas, pousser le pommeau du starter et agir sur la pédale de démarrage sans accélérer. Augmenter le ralenti de 0,5-1,0 tours.

NOTE IMPORTANT DANS LE CAS DE LA MISE EN ROUTE A FROID ET TEMPERATURES BAS

C'est conseiller de effectuer un bref chauffage au minimum, après avoir débrancher le starter, lorsque on obtien la normale réponse du moteur aux ouvertures du gaz.

Ce-ci peut admettre au huile lubrifiante de arriver à la température d'exercice jusqu'à garantir le correct fonctionnement de tous les éléments du moteur. On doit éviter de effectuer un chauffage trop prolongé du moteur.

KALTANLASSEN

4. Normalerweise den Starter benutzen und ohne zu beschleunigen anlassen (falls das Motorrad nicht anläuft, siehe Punkt 6).
5. Falls die Temperatur niedriger als 0 °C den Knopf (4) des Starters ziehen. Dies bewirkt eine reichere Mischung und erleichtert das Kaltanlassen. Das Pedal ohne zu beschleunigen betätigen (falls das Motorrad nicht anläuft, siehe Punkt 6).
6. Normalerweise sind zum Anlassen des Motorrads 7 Versuche ausreichend. Falls das Motorrad nach 12 Versuchen nicht anläuft, ist den Knopf des Starters ziehen und das Anlaßpedal ohne zu beschleunigen zu betätigen. Das Minimum um 0,5 - 1,0 Umdrehungen erhöhen.

ES BEMERKT WICHTIG: STARTER ZU KALTEM DES MOTORS IN ANWESENHEIT VON NIEDRIGEN UMWELT TEMPERATUREN

Sie empfiehlt, zu das geringst eine kurze Erwärmung vorzunehmen bis, es wird eine normale Antwort des Motors zum Gashebel geben, nachdem wird es die Vorrichtung des Starters abgeschaltet haben.

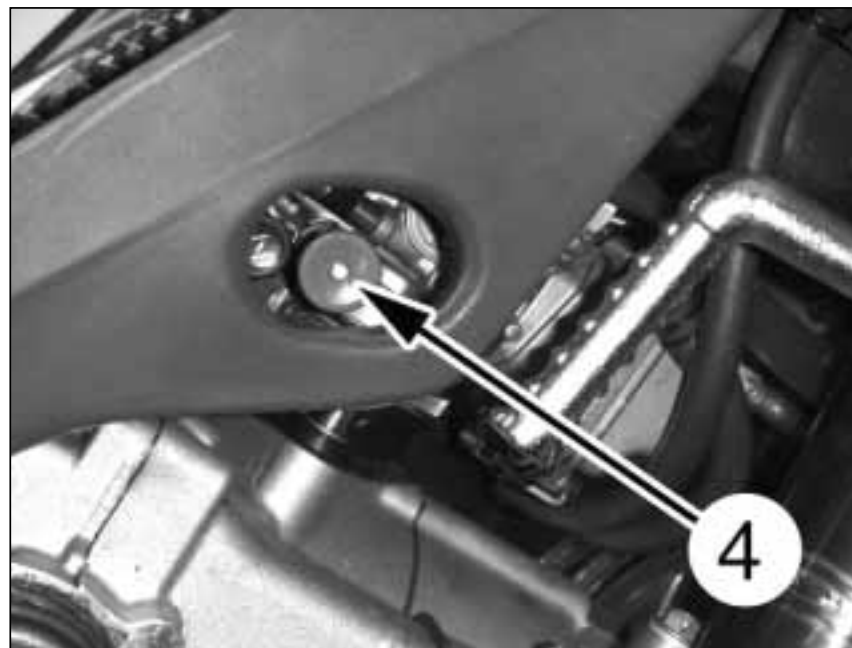
Dieses wird dem flüssigen Kühlmittel erlauben die richtige Temperatur zu erreichen und garantieren so das korrekte Funktionieren von allen Organen des Motors. Sie empfiehlt, nicht zu viel lange den Motor zu wärmen.

ARRANQUE EN FRÍO

4. Usar normalmente el starter y arrancar sin acelerar (si la moto no arranca ver el punto 6).
5. Si la temperatura es inferior a 0 °C tirar el pómulo (4) hacia el exterior. De esta manera se enriquecerá la mezcla y se facilitará el arranque en frío. Accionar el pedal sin acelerar (si la moto no arranca ver el punto 6).
6. Normalmente, para arrancar la moto, bastan 7 intentos. Si al cabo de 12 intentos la moto no arranca es preciso tirar el pómulo del starter y actuar sobre el pedal de arranque sin acelerar. Aumentar el ralentí de 0,5-1,0 revoluciones.

NOTA IMPORTANTE EN CASO DE ARRANQUE A FRÍO A BAJAS TEMPERATURAS

Se recomienda de efectuar una breve calefacción a lo mínimo hasta a cuando, después de haber desconectado el dispositivo del starter, habrá una normal respuesta del motor a las aberturas del mando mariposa. Éste permitirá al lubricante de alcanzar la correcta temperatura de ejercicio garantizando así el correcto funcionamiento de todos los órganos del motor. Evitar efectuar una calefacción demasiado prolongada del motor.



AVVIAMENTO A CALDO

7. Se per l'avviamento occorrerà usare molto spesso lo starter, significa che la vite del titolo della miscela è regolata per una miscela troppo povera. La posizione normale è di giri 1+1/4 indietro rispetto a quella di completa chiusura della vite (1). Questa regolazione è di estrema importanza per l'avviamento e deve essere effettuata a motore caldo (vedere a pag. 84).

STARTING WITH WARM ENGINE

7. *When the starter needs to be used too often, this means that the screw for the mix strength is adjusted for a mix too poor. The standard position is 1+1/4 revs that is to say backwards as regards the full closure position of the screw (1). This adjustment is of the greatest importance for the engine start, and must be carried out with warm engine (see page 84).*

DEMARRAGE A CHAUD

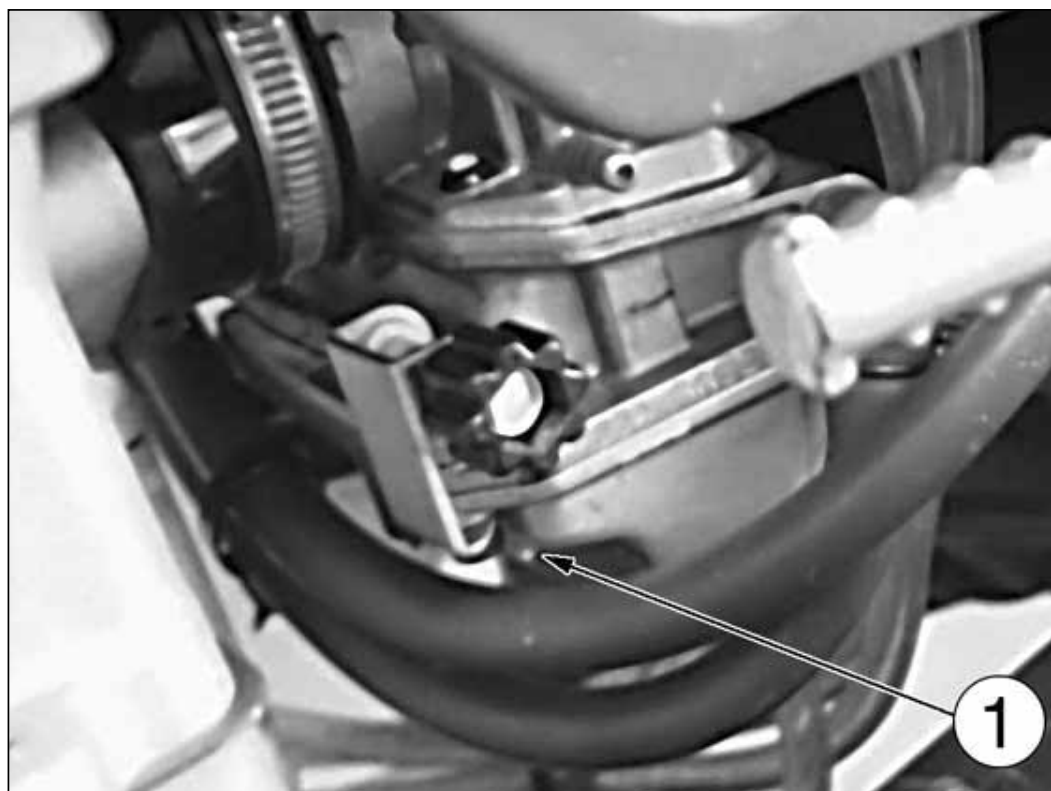
7. Si pour démarrer on doit utiliser maintes fois le starter, celà signifie que la vis du titre du mélange est réglée pour un mélange trop appauvri. La position standard est de 1+1/4 tours en arrière par rapport à la position de fermeture de la vis (1). Ce réglage est très important pour le démarrage et doit être effectué avec moteur chaud (voir page 84).

WARMANLASSEN

7. *Wenn für den Anlauf sehr oft der Starter benutzt werden muß, bedeutet dies, daß die Schraube der Mischungsstärke für eine zu arme Mischung eingestellt ist. Die normale Position ist 1+1/4 in Bezug auf jene der vollständigen Schließung der Schraube (1) selbst. Diese Einstellung ist für den Anlauf von äußerster Wichtigkeit und muß bei warmen Motor durchgeführt werden (siehe seite 84).*

ARRANQUE EN CALIENTE

7. Si para arrancar resulta ser preciso usar mucho el starter, significa que el tornillo del título de la mezcla está ajustado para una mezcla excesivamente pobre. La posición normal es de 1+1/4 vueltas atrás con respecto a la de cierre completo del tornillo (1). Este ajuste tiene suma importancia de cara al arranque y es preciso realizarlo con el motor caliente (ver página 85).



In caso di ingolfamento del carburatore, chiudere il rubinetto carburante, lo starter (1), azionare il comando alzavalvole (2) ed agire sul pedale (3) (circa 10 tentativi). Disattivare la leva (2) ed avviare nuovamente il motore.

IMPORTANTE

Non accelerare mai il motore dopo un avviamento a freddo. Si raccomanda di effettuare un breve riscaldamento al minimo fino a quando, dopo aver disinserito lo starter, ci sarà una normale risposta del motore alle aperture del comando gas.

In tale modo l'olio, circolando, raggiungerà tutti i punti che richiedono lubrificazione ed il liquido refrigerante arriverà alla temperatura necessaria al corretto funzionamento del motore.

ATTENZIONE*: Il sistema di scarico contiene gas di monossido di carbonio. Non far mai girare il motore in luoghi chiusi.

ATTENZIONE*: In fase di avviamento di questo tipo di motociclo ad alte prestazioni si può verificare, talvolta, un forte "contraccolpo". Non avviare il motore senza aver prima indossato stivali di guida appropriati, particolarmente protettivi. Si corre il rischio di ferirsi seriamente alla gamba nel caso il pedale dia il "contraccolpo" ed il piede scivoli.

If the carburetor is flooded, shut off the fuel cock, the choke lever (1), pull the lever (2) then operate on the kick start pedal (3) (n° 10 attempts). Release the lever (2) then start the engine.

IMPORTANT

Never accelerate the engine after a cold start. It is recommended to briefly warm-up the engine at idle until, after having disengaged the starter, there is a normal response from the engine when opening the throttle.

In this way the oil can reach all the surfaces needing lubrication and the coolant will reach the necessary temperature for correct engine function.

WARNING*: *Exhaust contains poisonous carbon monoxide gas. Never run the engine in a closed garage or in a confined area.*

WARNING*: *This high performance motorcycle can some times «kick back» strongly when you are starting it.*

Do not attempt to start this motorcycle unless you are wearing high top heavy sided riding boots. You could seriously hurt you leg if the kick-starter kicked back and your foot slipped.

En cas de noyage du carburateur, fermer le robinet d'essence, le levier (1), tirer le levier (2) et presser la pédale de démarrage (3) (n° 10 essais). Rentrer le levier (2) et démarrer le moteur.

IMPORTANT

Le moteur froid, éviter les brusques accélérations. C'est conseiller de effectuer un bref chauffage au minimum, après avoir débrancher le starter, lorsque on obtien la normale réponse du moteur aux ouvertures du gaz. De telle façon, l'huile passera par tous les points à graisser et le liquide réfrigérant atteindra la température nécessaire au bon fonctionnement du moteur.

ATTENTION *: Le système d'échappement des gaz contient monoxyde de carbone. Il est donc avis de ne jamais tourner à vide le moteur dans des milieux fermés.

ATTENTION *: Durant la phase de démarrage moteur de ce type de motocycle à haute performance, un fort "choc en retour" pourrait se produire. Ne jamais démarrer le moteur sans avoir mis les bottes de protection, car on court le risque de blesser la jambe si la pédale donne un fort "choc en retour", et le pied glisse.

Sollte der Vergaser überschwemmt sein, sind Kraftstoffhahn, Starter (1), das Hebel (2) gegen und auf den Kickstarter einzuwirken (n° 10 versuchen). Den Hebel (2) entaktivieren auf und den Kickstarter einzuwirken, bis der Motor in Betrieb gesetzt wird.

WICHTIG

Bei Kaltstart Motor keinesfalls beschleunigen. Sie empfiehlt, zu das geringst eine kurze Erwärmung vorzunehmen bis, es wird eine normale Antwort des Motors zum Gashebel geben, nachdem wird es die Vorrichtung des Starters abgeschaltet haben.

Damit kann das Schmieröl alle Schmierstellen und die Kühlfüssigkeit die für das korrekte Funktionieren des Motors notwendige Temperatur erreichen.

ACHTUNG *: *Die Auspuffanlage enthält Kohlenoxydgas. Niemals den Motor in geschlossenen Räumen laufen lassen.*

ACHTUNG*: *In der Anlaufphase dieses Motorradtyps hoher Leistungen kann manchmal ein starker "Rückschlag" auftreten. Den Motor nicht anlassen, ohne vorher geeignete, besonders geschützte Fahrstiefel angezogen zu haben. Es besteht die Gefahr, sich ernsthaft am Bein zu verletzen, falls das Pedal "zurückschlägt" und der Fuß abrutscht.*

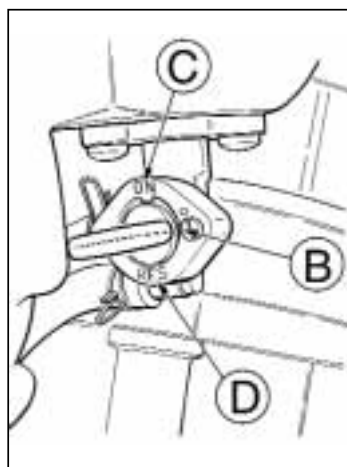
En caso de ahogo del carburador, cierre el grifo del carburante, el starter (1), accionar la palanca (2) y apriete el pedal de arranque (n° 10 intentos). Desactivar la palanca (2) y arranque el motor.

IMPORTANTE

No acelere nunca el motor después de un arranque en frío. Se encomienda de efectuar una breve calefacción a lo mínimo hasta a cuando, después de haber desconectado el dispositivo del starter, habrá una normal respuesta del motor a las aberturas del mando mariposa. De esta manera el aceite, al circular, alcanza todos los puntos que necesitan lubricación y el líquido refrigerante alcanza la temperatura necesaria para el funcionamiento correcto del motor.

ATENCIÓN *: La instalación de descarga contiene gas de monóxido de carbono. No dejar que el motor gire en lugares cerrados.

ATENCIÓN *: Durante la fase de arranque de este tipo de motociclo de altas prestaciones, tal vez puede ocurrir un fuerte "rebote". No poner en marcha el motor sin haberse puesto antes botas adecuadas para conducir, de grande protección. Hay el riesgo de herirse seriamente en la pierna en caso el pedal rebote y el pie se deslice.



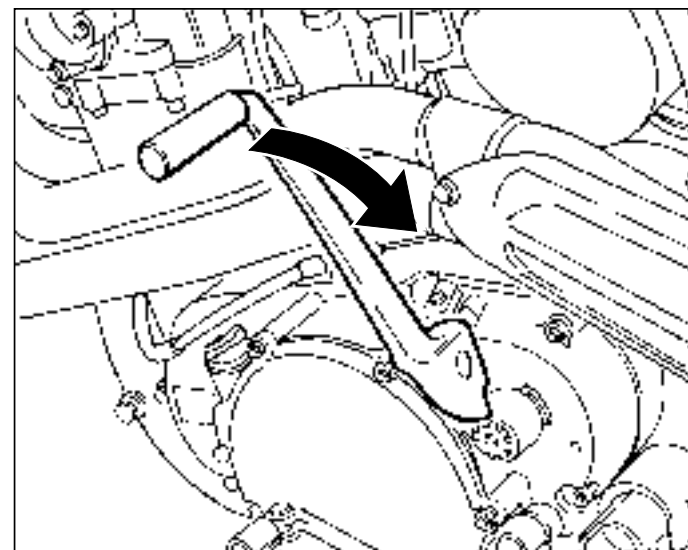
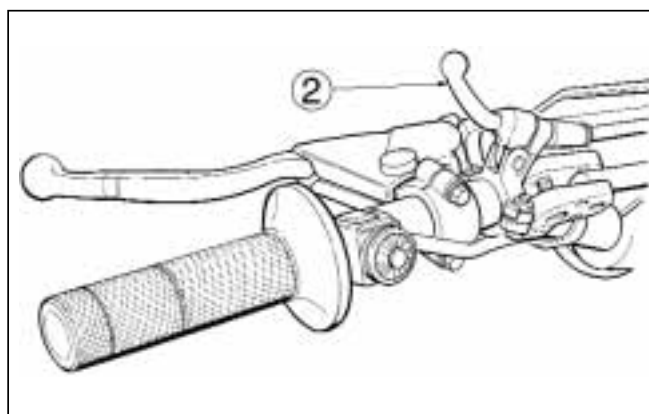
B- OFF
C- ON
D- RES

B- OFF
C- ON
D- RES

B- OFF
C- ON
D- RES

B- OFF
C- ON
D- RES

B- OFF
C- ON
D- RES



ARRESTO DEL MOTOCICLO

- Chiudere completamente il gas lasciando innestata la frizione (eccetto quando si cambia marcia) in modo da far decelerare il motociclo.
- Frenare sia anteriormente che posteriormente mentre si scalano le marce.
- Per una forte decelerazione, agire in modo deciso su leva e pedale dei freni.
- Una volta arrestato il motociclo, disinnestare completamente la frizione e mettere in folle.

ATTENZIONE*: In alcune condizioni può essere utile l'uso indipendente del freno anteriore o di quello posteriore. Usare il freno anteriore con prudenza, specialmente su terreni sdruciolevoli. L'uso scorretto dei freni può causare gravi incidenti.

STOPPING THE MOTORCYCLE

- *Close the throttle completely leaving the clutch engaged (except when shifting gears) so that the engine will help slow down the motorcycle.*
- *For normal braking, gradually apply both front and rear brakes while down shifting.*
- *For maximum deceleration apply the front and rear brakes firmly.*
- *When stopped, fully disengage the clutch and shift to neutral as necessary to keep the engine from stalling.*

WARNING*: *Independent use of the front or rear brake maybe advantageous under certain conditions. Use caution when using the front brake, especially on slippery surfaces. Improper use of the brakes can lead to a serious crash.*

ARRET DU MOTOCYCLE

- Fermer la poignée des gaz tout en laissant l'embrayage inséré (à l'exception d'un changement de vitesse), de façon à réduire la vitesse du motocycle.
- Tandis que les vitesses sont réduites, freiner soit la roue avant, soit l'arrière.
 - Pour une forte décélération, appuyer avec décision sur le levier et sur la pédale des freins.
 - Une fois que le motocycle est arrêté, débrayer et mettre la moto au point mort.

ATTENTION * : Dans des conditions particulières, il est avis d'utiliser indépendamment le frein avant ou l'arrière. En roulant sur des terrains glissants, utiliser prudemment le frein avant. L'usage incorrect des freins peut causer des accidents sérieux.

MOTORANHALT

- Das Gas vollständig schließen und die Kupplung eingekuppelt lassen (ausgenommen beim Gangwechsel) derart, daß das Motorrad verlangsamt.
- Sowohl vorn als auch hinten beim Herunterschalten der Gänge bremsen.
- Zur starken Verlangsamung, entschieden Hebel und Bremspedale betätigen.
- Nach dem Anhalten des Motorrads, die Kupplung vollständig auskuppeln und in Leergang stellen.

ACHTUNG* : Unter einigen Umständen kann es nützlich sein, die vordere Bremse oder die hintere Bremse unabhängig zu benutzen. Die vordere Bremse mit Vorsicht benutzen, besonders auf rutschigen Geländen. Die unrichtige Anwendung der Bremsen kann schwere Unfälle verursachen.

PARADA DEL MOTOCICLO

- Cerrar completamente el gas dejando embragada la fricción (excepto cuando se cambia marcha) de manera que el motociclo decelere.
- Frenar con los frenos delantero y trasero mientras se reducen las marchas.
 - Para obtener una fuerte deceleración, actuar de manera decidida sobre la palanca y el pedal de los frenos.
 - Una vez parado el motociclo, desembragar por completo y poner a punto muerto.

ATENCIÓN *: En algunos casos puede ser útil el uso independiente del freno delantero o del trasero. Utilizar el freno delantero con prudencia, sobre todo sobre terrenos resbaladizo. El uso incorrecto de los frenos puede causar graves accidentes.



ARRESTO MOTORE

- Porre la leva del cambio(1) in posizione di folle **(N)**.
- Girare la manopola del gas (2) contro il fermo.
- Premere il pulsante arresto motore (3).
- Chiudere il rubinetto destro (4) del carburante.

NOTA

Se il rubinetto non chiude il flusso, il carburatore potrebbe ingolfarsi lasciando entrare il carburante nel basamento. Sarà impossibile, pertanto, avviare il motore senza aver fatto fuoriuscire la benzina.

ATTENZIONE*: In caso di bloccaggio del gas in posizione aperta o di altro malfunzionamento che facesse girare il motore in modo incontrollabile, premere **IMMEDIATAMENTE** il pulsante arresto motore. Mantenere il controllo del motociclo con il normale uso dei freni e dello sterzo mentre si preme il pulsante di arresto.

STOPPING ENGINE

- Put gear lever (1) in neutral position **(N)**.
- Turn twist grip (2) against stop.
- Press the engine stop button (3).
- Close right hand fuel tap (4).

NOTE

If the fuel tap is not tight, the carburetor could flood, and fuel will get into the crankcase. The engine will be impossible to start until the fuel is drained out.

WARNING*: *In the event of stuck throttle or other malfunction which causes the engine to run uncontrollably, IMMEDIATELY depress the engine stop button and hold it down. Control the motorcycle by normal use of the brakes and steering while holding the engine stop button down.*

ARRET MOTEUR

- Placer le levier(1) de la boîte des vitesses au point mort **(N)**.
- Tourner la poignée des gaz (2) contre la butée.
- Presser le bouton d'arrêt moteur (3).
- Fermer le robinet droit d'essence (4).

AVIS

Si le robinet n'est pas étanche, le carburateur pourrait se noyer et l'essence atteindre dans l'embrase. Il faudra alors éliminer l'essence pour démarrer le moteur.

ATTENTION * : Au cas d'un blocage de la poignée des gaz dans la position ouverte, ou de tout autre mauvais fonctionnement où le moteur tourne d'une façon incontrôlable, appuyer **IMMEDIATEMENT** sur le bouton d'arrêt moteur. Tandis que ce bouton est pressé, garder le contrôle du motocycle, et utiliser doucement les freins et le guidon.

MOTORSTILLSTAND

- Den Schalthebel (1) in Leerlaufstellung bringen **(N)**.
- Den gasgriff (2) gegen den Anschlag drehen.
- Druckknopf (3) drücken.
- Den Treibstrecten offhahn (4) schliessen.

BEMERKUNG

Wenn der Hahn den Fluss nicht schliesst, kann der Vergaser ueberschwemmen und Kraftstoff in den Treibstoff einfliessen lassen. Es wird daher notwendig sein, das Benzin abfliessen zu lassen, bevor den Motor anzufahren

ACHTUNG * : *Im Falle der Gassperrung in offener Position oder anderer Störung, die den Motor unkontrollierbar drehen läßt, SOFORT den Motoranhalt-Druckknopf drücken. Die Kontrolle des Motorrades unter normaler Benutzung der Bremsen und der Lenkung beim Drücken des Anhalt-Druckknopfes behalten.*

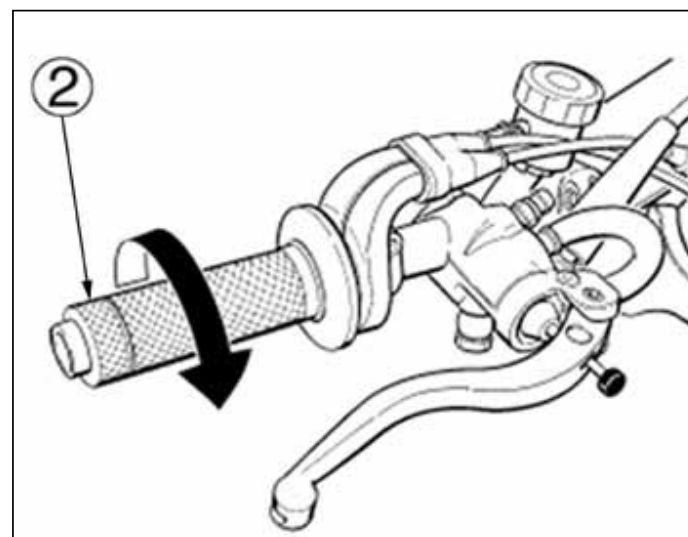
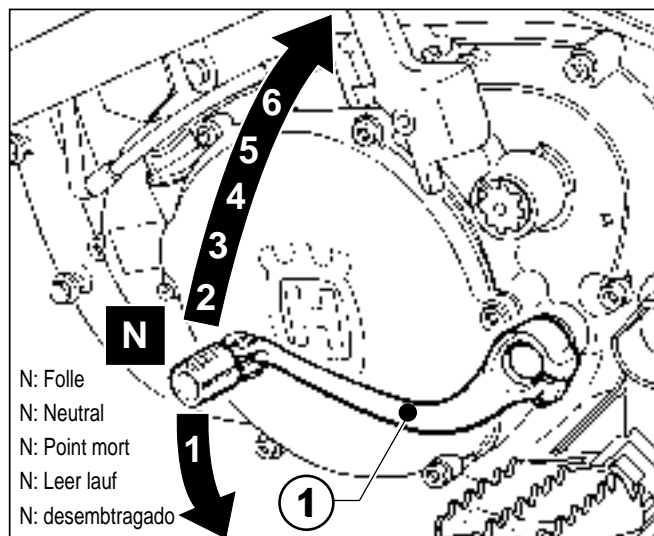
PARADA MOTOR

- Poner la palanca (1) de cambio en punto muerto (**N**).
- Girar la palanca del (2) gas contra el tope.
- Apretar el pulsador de parada del motor (3).
- Cerrar la válvula derecha (4) del combustible.

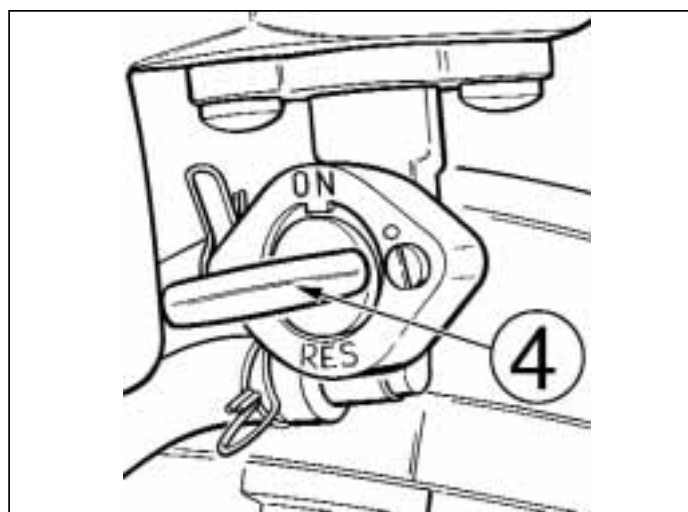
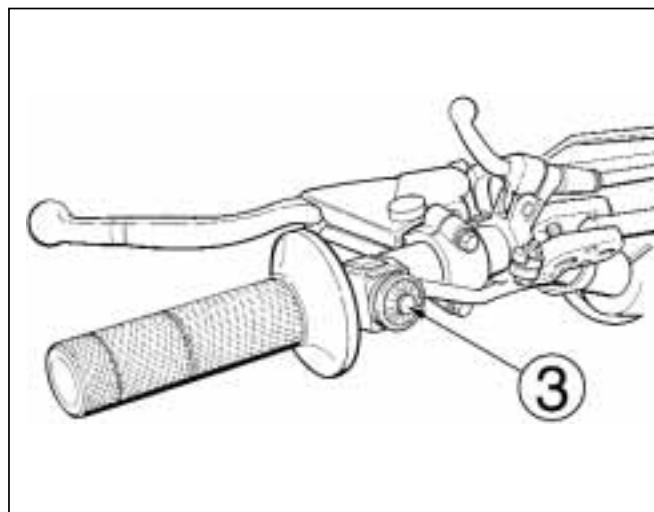
NOTA

Si el grifo no cierra el paso, el carburador podría ahogarse dejando entrar el carburante en el motor.

Será imposible, pues, poner en marcha el motor si antes no se hace salir la gasolina.



ATENCIÓN *: En caso de bloqueo del gas en la posición abierta o de otro funcionamiento incorrecto que hiciera girar el motor de manera incontrolable, apretar **INMEDIATAMENTE** el pulsador de parada motor. Mantener el control del motociclo con un uso normal de los frenos y de la dirección, mientras se aprieta el pulsador de parada.



RODAGGIO

La durata e le prestazioni del motore risulteranno maggiori e migliori, una volta effettuato un rodaggio di un paio d'ore prima di impiegare il mezzo a livello agonistico. Durante la prima mezz'ora di guida si consiglia di mantenere bassa la velocità, evitando accelerazioni improvvise per non forzare il motore. Dopo la prima mezz'ora di guida aumentare leggermente il numero di giri, sempre senza forzare. Non mantenere una velocità eccessivamente bassa una volta inserite le marce alte. Dopo un paio d'ore potete iniziare ad usare il mezzo normalmente, a livello agonistico.

RUNNIN IN

Before using the motorcycle for sporting activities run in the engine for two hours at least to increase the life and the performance of the engine. During the first half-hour of driving we advise keeping a low speed and avoiding sudden accelerations. Never open the throttle fully. After the first half-hour of driving, lightly increase the rev number, but never run the engine at full throttle. Never keep low speeds when the high gears are inserted. Slowly drive the motorcycle for two hours before using it for sporting activities.

RODAGE

La durée e la performance du moteur seront développées si un rodage d'environ deux heures serait effectué avant une compétition. Durant la première demi-heure de conduite, il est avis de garder une vitesse très basse, et d'éviter les accélérations brusques pour ne pas forcer le moteur. Après la première demi-heure de conduite, augmenter le nombre des tours, mais sans forcer. Une fois que les hautes vitesses sont insérées, ne jamais garder une vitesse trop basse. La moto peut être utilisée normalement à niveau de compétition après environ deux heures.

EINFahrZEIT

Die Dauer und die Leistungen des Motors ergeben sich nach erfolgter Einfahrt von einigen Stunden vor der Benutzung des Fahrzeugs bei Wettrennen als höher und besser. Während der ersten halben Stunde Fahrzeit wird empfohlen, die Geschwindigkeit niedrig zu halten und unvorhergesehene Beschleunigungen zu vermeiden, um den Motor nicht zu beanspruchen. Nach der ersten halben Stunde Fahrzeit, die Drehzahl, immer ohne Beanspruchung, leicht erhöhen. Nicht eine äußerst niedrige Geschwindigkeit einhalten, nachdem die höheren Gänge eingeschaltet wurden. Nach ein paar Stunden können Sie beginnen, das Fahrzeug normalerweise auf Wettrenn-Niveau zu benutzen.

RODAJE

La duración y las prestaciones del motor serán mayores y mejores una vez efectuado un rodaje de un par de horas antes de usar el vehículo en carreras. Durante la primera media hora de conducción se aconseja mantener baja la velocidad evitando aceleraciones improvisas para no forzar el motor.

Al cabo de la primera media hora de conducción aumentar ligeramente el número de revoluciones, siempre sin forzar. No mantener una velocidad excesivamente baja cuando se ponen las marchas altas.

Al cabo de un par de horas podéis empezar a usar la moto normalmente, a nivel de competición.



CONTROLLI DURANTE IL RODAGGIO

Le verifiche da effettuare durante il rodaggio sono le seguenti:

- CONTROLLO TENSIONE RAGGI RUOTE (188-212);
- CONTROLLO SERRAGGIO RUOTE (vedi pag. 212);
- CONTROLLO SERRAGGIO PERNO FORCELLONE (vedi pag. 208);
- CONTROLLO REGOLAZIONE CATENA (vedi pag. 122);
- CONTROLLO GIOCO CUSCINETTI DI STERZO (vedi pag. 100);
- CONTROLLO SERRAGGIO MANUBRIO (vedi pag. 206);
- CONTROLLO SERRAGGIO MOTORE AL TELAIO (vedi pag. 204);
- CONTROLLO SERRAGGIO RACCORDO ASPIRAZIONE (vedi pag. 202);
- CONTROLLO SERRAGGIO DADI TESTA E CILINDRO (vedi pag. 198).

CHECKS WHILE RUNNING IN

When running in, the following should be checked out:

- *WHEELS SPOKES TENSION (see page 188-212) ;*
- *TIGHTENING OF WHEELS (see page 212);*
- *FORK PIN TIGHTENING (see page 208);*
- *CHAIN ADJUSTMENT (see page 122);*
- *STEERING BEARING PLAY (see page 100);*
- *HANDLEBAR TIGHTENING (see page 206);*
- *ENGINE TIGHTENING TO FRAME (see page 204);*
- *INTAKE MANIFOLD TIGHTENIN (see page 202);*
- *HEAD AND CYLINDER NUTS GRIP (see page 198).*

CONTROLES PENDANT LE RODAGE

Les contrôles à effectuer pendant le rodage sont les suivants:

- CONTROLE DE LA TENSION DES RAYONS DES ROUES (se reporter à les pages 188-212);
- CONTROLE DU SERRAGE ROUES (se reporter à la page 212);
- CONTROLE DU SERRAGE PIVOT FOURCHE ARRIERE (se reporter à la page 208);
- CONTROLE DU REGLAGE CHAINE (se reporter à la page 122);
- CONTROLE DU JEU DES ROULEMENTS DE LA DIRECTION (se reporter à la page 100);
- CONTROLE DU SERRAGE DU GUIDON (se reporter à la page 206);
- CONTROLE DU SERRAGE DU MOTEUR SUR LE CADRE (se reporter à la page 204);
- CONTROLE DU SERRAGE DU RACCORD D'ASPIRATION (se reporter à la page 202);
- CONTROLE DU SERRAGE ECROUS, TETE ET CYLINDRE (se reporter à la page 198).

KONTROLLEN WÄHREND DES EINFAHRENS

*Folgende Nachprüfungen müssen während
des Einfahrens durchgeführt werden.*

- KONTROLLE SPANNUNG RADSPREICHEN
(siehe Seiten 188-213);
- KONTROLLE RADVERSCHRAUBUNG
(siehe Seite 213);
- KONTROLLE VERSCHRAUBUNG DER
GROSSEN GABEL (siehe Seite 209);
- KONTROLLE KETTENEINSTELLUNG
(siehe Seite 122);
- KONTROLLE SPIEL LENKERLAGER
(siehe Seite 100);
- KONTROLLE LENKERVERSCHRAUBUNG
(siehe Seite 207);
- KONTROLLE VERSCHRAUBUNG MOTOR
AM RAHMEN (siehe Seite 205);
- KONTROLLE VERSCHRAUBUNG
ANSAUGEVERBINDUNGSSTÜCK (siehe
Seite 203);
- KONTROLLE VERSCHRAUBUNG
MUTTERN KOPF UND ZYLINDER (siehe
Seite 199).

CONTROLES DURANTE EL RODAJE

Los controles que se deben efectuar durante
el rodaje son los siguientes:

- CONTROL TENSION RADIOS RUEDAS
(ver pag. 188-213);
- CONTROL AJUSTE RUEDAS
(ver pag. 213);
- CONTROL AJUSTE PERNO HORQUILLA
TRASERA (ver pag. 209);
- CONTROL REGULACION CADENA
(ver pag. 123);
- CONTROL JUEGO COJINETES DE
DIRECCION (ver pag. 101);
- CONTROL AJUSTE MANILLAR
(ver pag. 207);
- CONTROL AJUSTE MOTOR AL CHASIS
(ver pag. 205);
- CONTROL AJUSTE EMPALME
ASPIRACION (ver pag. 203);
- CONTROL AJUSTE TUERCAS CULATA Y
CILINDRO (ver pag. 199).



CONTROLLO LIVELLO OLIO

Tenendo il motociclo in piano ed in posizione verticale, rimuovere la vite (A) di controllo e verificare che l'olio fuoriesca appena dal foro sul coperchio sinistro.

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 oil should just barely escape from the hole on the L.H. cover.

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) : l'huile doit légèrement sortir par le trou se trouvant sur le couvercle gauche.

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 prüfen daß öl des Motors gerade vom lock entweicht, daß es auf dem linken Deckel ist. Zum Nachfüllen den Einlaßstopfen (1) in der vorderen Seite des Deckels abnehmen.

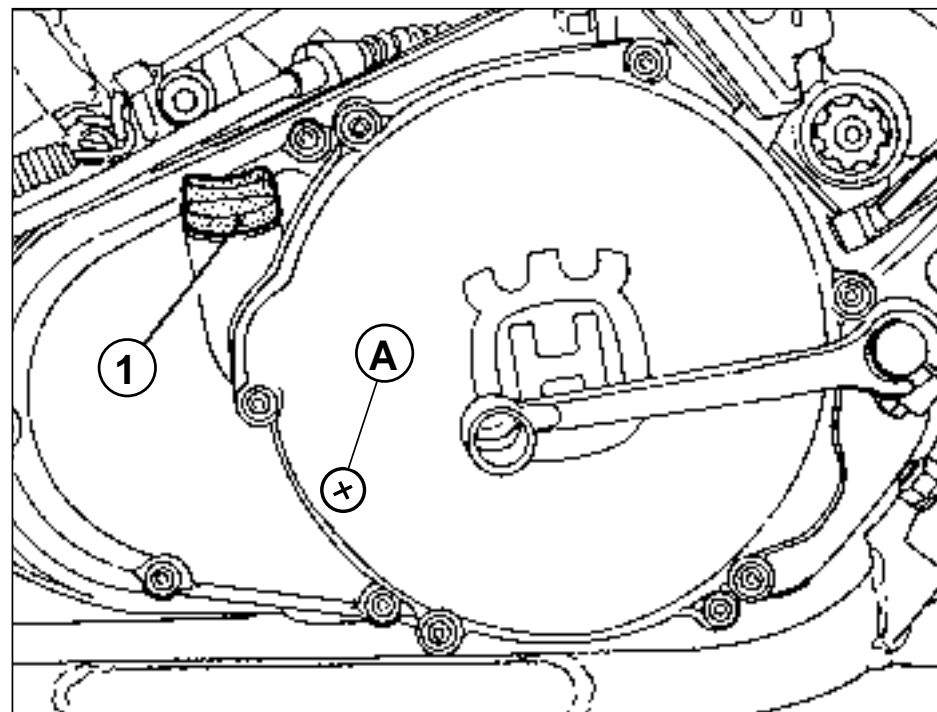
Bemerkung*: Diese Arbeit nur bei warmem Motor vernehmen.

CONTROL NIVEL ACEITE

Manteniendo el motociclo en plano y en posición vertical, remover el tornillo (A) de control: el aceite debe escaparse por el agujero de la tapa izquierda.

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

Notas*: Realice esta operación con el motor caliente.



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. Controllare il livello olio (vedere a pag. 76).

CHANGE THE ENGINE OIL AND CLEAN THE FILTERS

Remove the engine lower 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. Check the oil level (see page 76).

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, opportunement 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. Contrôler le niveau (voir à la page 76).

MOTORÖLWECHSEL UND FILTERREINIGUNG

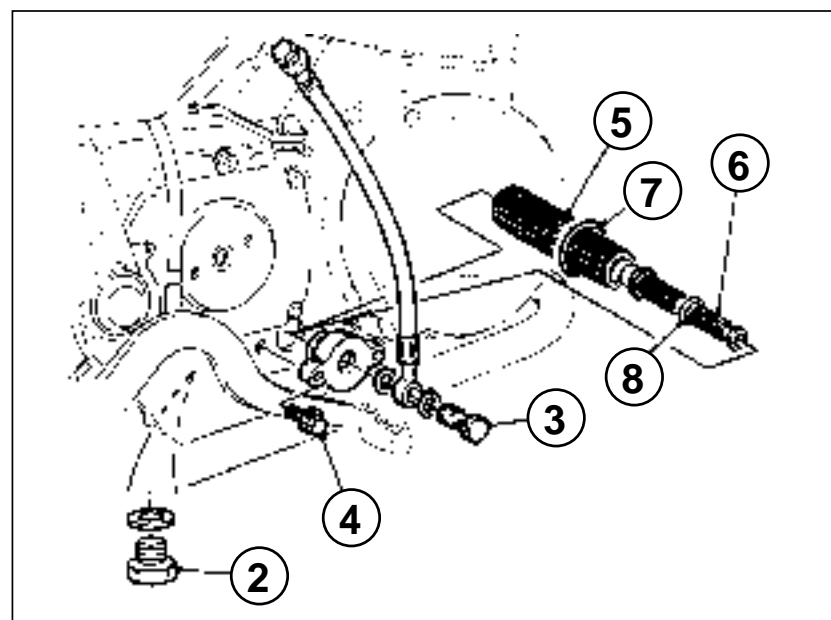
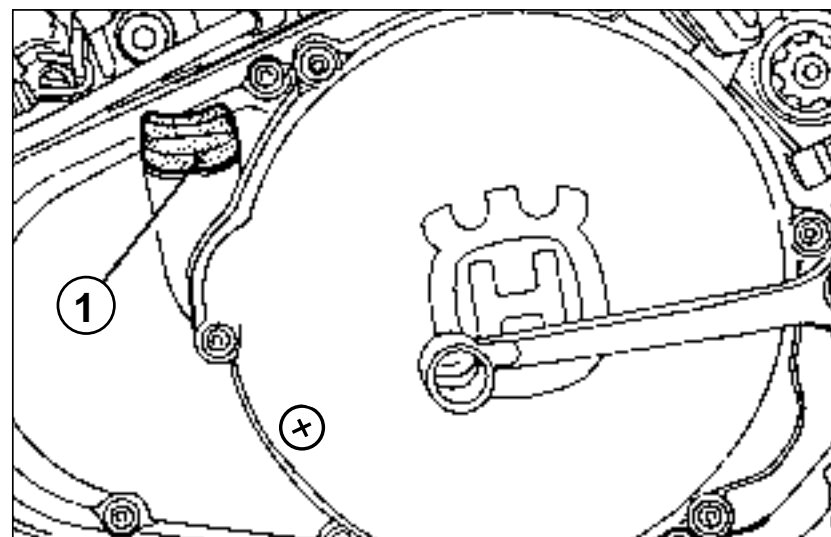
Den Wechsel bei WARMEM Motor und nach Entfernung des unteren Motorschutzes vornehmen. Den Einfüllstopfen (1) entfernen, ein Auffangbehälter unter den Motor stellen, mit dem Motorrad in senkrechter Stellung den Stopfen (2) entfernen und Öl vollständig ablassen. Die Schraube (3) der Leitung und die zwei Schrauben (4), die den Anschluß auf der rechten Motorenseite 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. Ölstand Überprüfung (siehe auf Seite 76).

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.

Comprobar el nivel de aceite (ver pág. 77).



CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Controllare il livello (1) nel radiatore destro a motore freddo e con il motociclo in posizione verticale. Il refrigerante deve trovarsi 10 mm. sopra gli elementi.

AVVERTENZA

Non togliere il tappo del radiatore (D) a motore caldo. Si corre il rischio che il liquido fuoriesca e provochi ustioni.

NOTA

Potrebbero sorgere difficoltà nell'eliminare il liquido da superfici verniciate. Se così fosse, lavare con acqua.

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.

COOLANT LEVEL CHECK

Check level (1) in right-hand radiator when engine is cold (place the motorcycle so that it is perpendicular to the ground). The coolant should be approximately 10 mm above cells.

WARNING

Avoid removing radiator cap (D) when engine is hot, as coolant may spout out and cause scalding.

NOTE

Difficulties may arise in eliminating coolant from varnished surfaces. If this occurs, wash off with water.

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.

CONTROLE DU NIVEAU REFRIGERANT

Contrôler le niveau (1) dans le radiateur droit avec moteur arrêté et motocycle en position verticale. Le réfrigérant doit se trouver à 10 mm. au dessus des éléments.

ATTENTION

Ne jamais enlever le bouchon (D) du radiateur avec moteur chaud, car le liquide pourrait se déverser et provoquer des brûlures.

AVIS

Si des difficultés surgissent pour enlever le liquide des éléments laqués, laver à l'eau.

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. Rémonter 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.

KONTROLLE PEGEL KÜHLFLÜSSIGKEIT
Den Stand (1) im rechten Kühler bei stillstehendem Motor und mit Motorrad in vertikaler Position überprüfen. Das Kühlmittel muss sich 10 mm über den Elementen befinden.

MAN BEACHT

Den Stöpsel (D) es Kühlers nicht bei warmem Motor entfernen. Man läuft Gefahr, dass die Flüssigkeit ausfließt und Verbrennungen verursacht.

ANMERKUNG

Bei der Entfernung der Flüssigkeit von lackierten Oberflächen könnten Schwierigkeiten entstehen. Wenn das so ist, mit Wasser abwaschen.

AUSTAUSCH KÜHLFLÜSSIGKEIT

Die beiden Spoiler entfernen. Den Stopfen des rechten Kühler netfernen und eine Schussel unter den Motor Stellen (linke Seite). Die Schelle (A) lösen und die Leitung vom Kühler trennen. Die Ausschraube (C) von Zylinder entfernen und das Motorrad rechtsseitig neigen, um das Flüssigkeitsauslass zu erleichten; die ganze Flussigkeit ablassen. Die Schraube (C) und die Leitung (B) wieder montieren und mit Schelle (A) befestigen. Den Kühler mit der angegeben Flussigkeitsmenge einfüllen und die korrekte Flüssigkeitsmenge einfüllen und die korrekte in den Kühler giessen und Motor anlasse, so dass die richtige Temperatur erreicht wird und etwaige Luftblasen beseitigt werden. Das Motorrad senkrecht positionieren und überprüfen, dass der Stand des Kühlmittels soll ca. 10 mm über den Kühlerblock liegen: anderfalls, mit der Nachfüllung vorgehen. Die stopfen und beiden Spoiler wieder montieren.

CONTROL NIVEL LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO

Controlar el nivel (1) en el radiador derecho con el motor parado con el motociclo en posición vertical. El refrigerante se debe encontrar a 10 mm por encima de las piezas.

ADVERTENCIA

No quite el tapón (D) del radiador con el motor caliente. Se corre el riesgo de que el líquido salga y produzca quemaduras.

NOTA

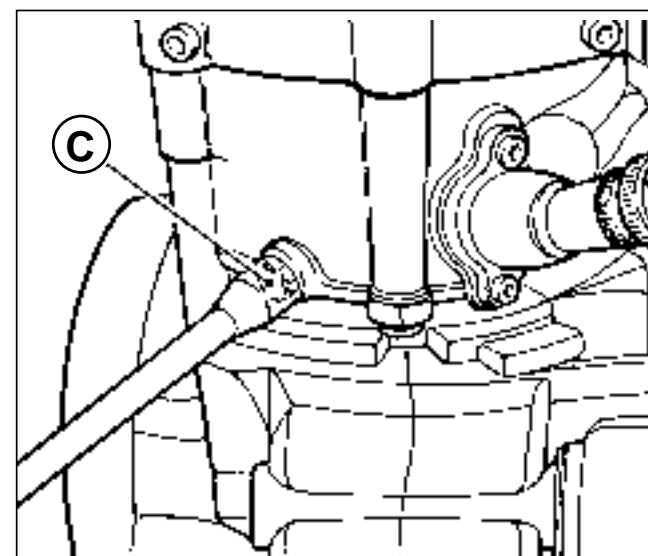
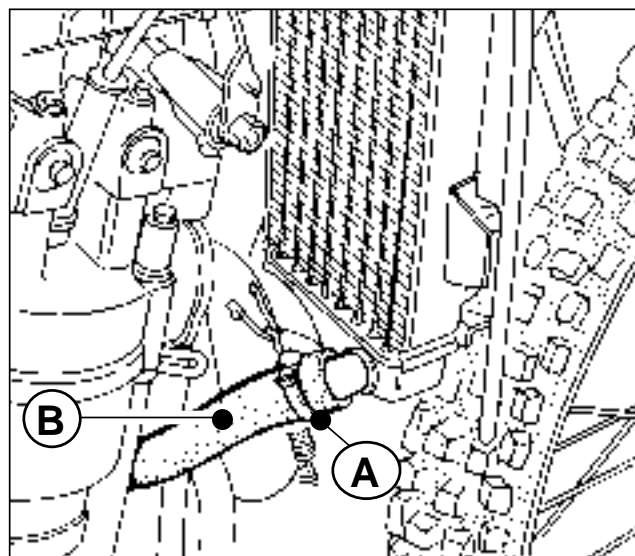
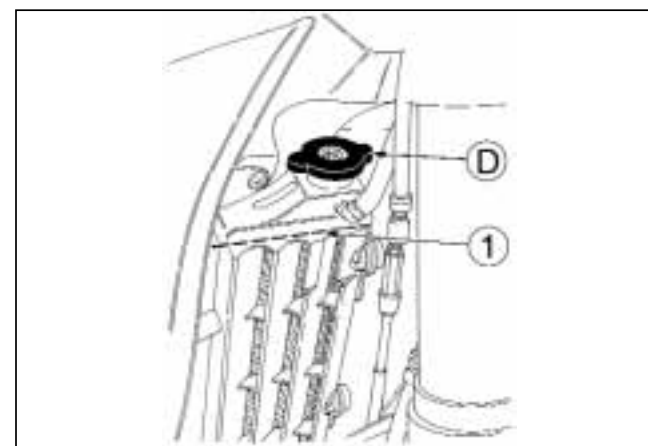
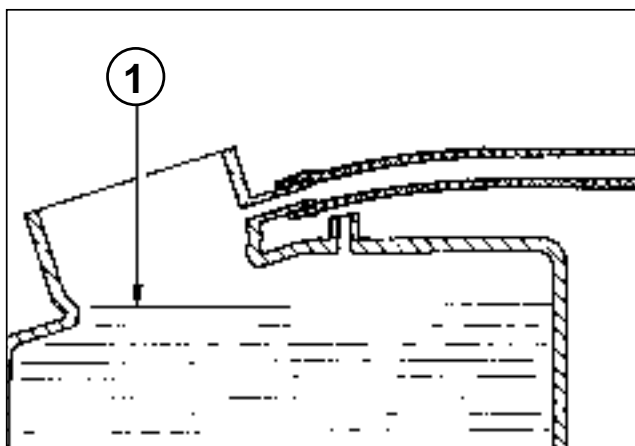
Pueden surgir dificultades al eliminar el líquido de superficies pintadas. Si ocurriera así, lave con agua.

SUBSTITUCION LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO

Quite los dos spoilers. Remueva el tapon del radiador derecho y colocar un recipiente debajo del motor, lado derecho. Afloje el collarín (A) y remueva la tubería (B) del radiador. Quitar el tornillo de purga (C) situado en el cilindro e 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 bloqueéela con el collarín (A). Vertir en el radiador 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 radiador y los dos spoilers.



ATTENZIONE*: Il refrigerante sui pneumatici li renderà sdruciolevoli con potenziali rischi di incidenti o lesioni.

Controllare periodicamente i manicotti di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); ciò eviterà che si verifichino perdite di refrigerante con conseguente rischio di grippaggio del motore. Se sulle tubazioni si presentano screpolature, rigonfiamenti o indurimenti dovuti ad essiccamento dei manicotti, sarà opportuna la loro sostituzione. Controllare il corretto fissaggio delle fascette.

WARNING*: *Coolant on tires will make them slippery and can cause an accident or injury.*

Periodically check the connecting hoses (see "Periodical maintenance card"): this will avoid coolant leakages and consequent engine seizure: If hoses show cracks, swelling or hardenings due to sheats desiccation, their replacement shall be advisable. Check the correct tightening of the clamps.

ATTENTION *: Le fluide réfrigérant sur les pneus pourrait provoquer des glissements de la roue et donc, des accidents sérieux.

Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir " Fiche d'entretien périodique "): cela évitera des pertes du réfrigérantet donc des grippages du moteur. Si sur les tuyaneries il y a des crevasses, des foisennements ou des durcissements causés par séchage des manchons, il sera nécessaire les remplacer. Contrôler la fixation correcte des colliers.

ACHTUNG *: *Kühlmittel auf den Reifen läßt diese rutschen mit erheblichen Unfall- oder Verletzungsgefahren.*

Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe „Karte der periodischen Wartung“): um Wasserleck und Motorfressen zu vermeiden. Falls Rissigkeiten, Verhärtung, Schwellung wegen Muffenaustrocknung an den Schläuchen vorhanden sind, dann sind, die Letzten auszuwechseln. Die Korrekte Befestigung der Schellen kontrollieren.

ATENCIÓN *: El refrigerante sobre los neumáticos los volverá resbaladizos con riesgos potenciales de accidentes o lesiones.

Controle periódicamente los manguitos de conexión (ver "Ficha de mantenimiento periódico): esto evitara 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. Controlar el correcto fijado de los abrazaderas.



REGOLAZIONE CAVO COMANDO GAS

Effettuare la registrazione del minimo come indicato a pag. 88. Ruotare la manopola comando gas e verificare che la corsa a vuoto (A) sia 3÷5 mm. In caso contrario, effettuare la registrazione operando nel modo seguente:
-rimuovere la protezione (1) sulla destra del carburatore;
-allentare il controdado (2) e svitare o avvitare il tenditore (3) per eliminare completamente il gioco sul cavo (4);
-allentare il controdado (5) e svitare o avvitare il tenditore (6) per ottenere la corsa a vuoto (A) sopracitata. (Avvitando la corsa a vuoto aumenta, svitando diminuisce).
Effettuata la registrazione serrare i controdadi (2) e (5). Rimontare la protezione (1).

ATTENZIONE*: Utilizzare il veicolo con il cavo comando gas danneggiato pregiudica notevolmente la sicurezza di guida.

THROTTLE CABLE ADJUSTMENT

Adjust idle speed as shown on page 88. Turn the throttle control handgrip and check that free play(A) is 3-5 mm (0.12-0.20 in.).If this is not the case, adjust as follows: -remove the guard (1) on the carburettor R.H. side; -loosen the nut (2) then unscrew or screw the adjuster (3) to tighten the cable (4) and remove play; -loosen the nut (5) then unscrew or screw the adjuster (6) to obtain the correct free play (A) (screw to increase the idle stroke, unscrew to decrease it). After the adjustment, tighten the nuts (2) and (5) then reassemble the guard (1).

WARNING*: Operation with damaged throttle cable could result in an unsafe riding condition.

REGLAGE DU CABLE DE COMMANDE DES GAZ

Effectuer le réglage du ralenti comme indiqué au page 88. Tourner le poignée commande gaz et vérifier que la course au vide (A) soit 3-5 mm. En cas contraire, effectuer le réglage en opérant de la manière suivante: - enlever la protection (1) sur la droite du carburateur; -desserrer le écrou (2) et dévisser ou visser le tendeur (3) pour éliminer complètement le jeu sur le câble (4); -desserrer le écrou (5) et dévisser ou visser le tendeur (6) pour obtenir la course au vide (A) citée (en vissant la course au vide augmente, en dévissant diminue).
Effectuée le réglage, serrer les écrous (2) et (5). Remonter la protection (1).

ATTENTION: Pour ne pas porter préjudice à la sécurité, ne jamais conduire avec le câble de commande des gaz endommagé.

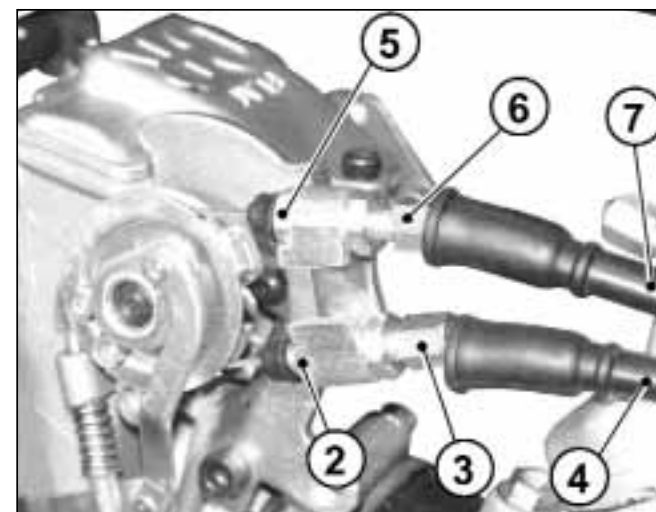
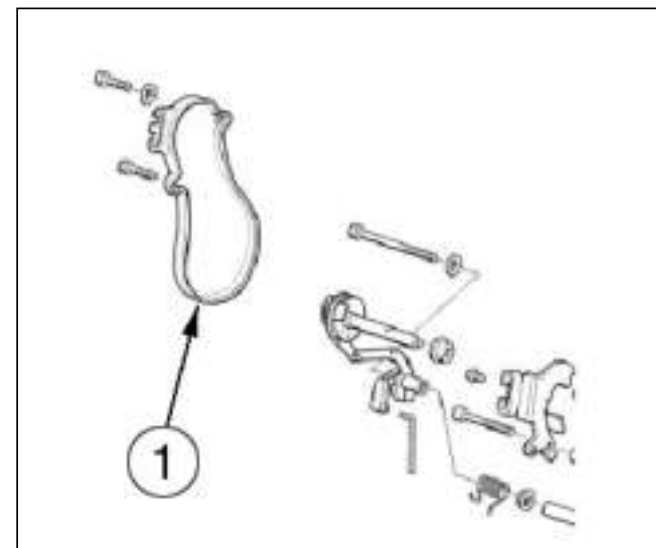
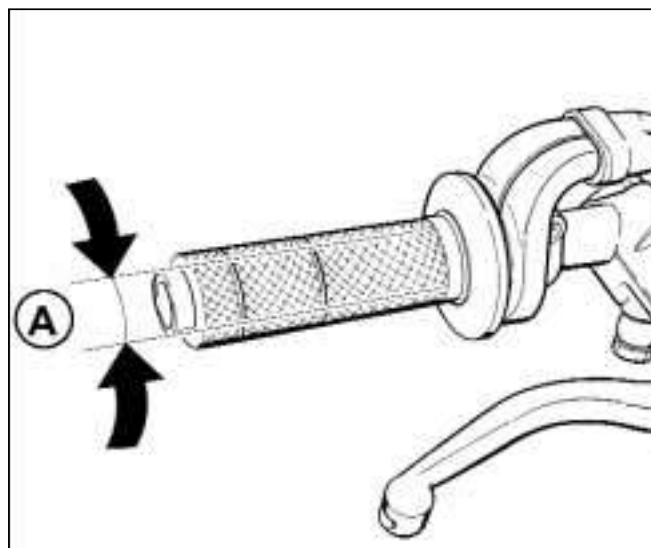
EINSTELLUNG DES GASSEILZUGS

Die Leerlaufeinstellung regulieren wie auf Seite 88 gezeigt. Das Gasgriff drehen und prüfen, daß der Leerhub (A) 3-5 mm ist. Andersfalls, man handelt in der folgenden Art: -der Schutz (1) am rechterseit der Vergaser entfernen; die Gegenmuttern (2) lockern und die Spannvorrichtung (3) lösen oder schrauben um das Spiel auf das Kabel (4) auszuschalten. -die Gegenmuttern (5) lockern und die Spannvorrichtung (6) lösen oder schrauben um den korrekten Lauf (A) zu erhalten. (Der Leerhub steigt wennman schraubt es und der Leerhub senkt wenn man löst es). Nimmt die Einstellung vor, die Gegenmuttern verschliessen (2) und (5). Wieder den Schutz (1) zusammensetzen.

ACHTUNG * : Die Auspuffgase enthalten Kohlenoxyd. Den Motor nicht in geschlossenen Räumen laufen lassen.

REGULACION CABLE MANDO GAS

Efectuar l'ajuste del ralenti como indicado a página 89. Girar la manopla mando mariposa y averiguar que la carrera a vacío (A) sea 3-5 mm. En caso contrario, efectuar l'ajuste obrando en el modo siguiente: -remover la protección (1) a la derecha del carburador; -aflojar la contratuerca (2) y destornillar o atornillar el tensor (3) para eliminar completamente el juego sobre el cable (4); -aflojar la contratuerca (5) y destornillar o atornillar el tensor (6) para conseguir la carrera a vacío (A) emplazado (atornillando la carrera a vacío aumenta, destornillando disminuye. Después del ajuste, cerrar las contratuercas (2) y (5). Reensamblar la protección (1).



ATENCIÓN * : Los gases de descarga contienen monóxido de carbono. No dejar que el motor gire en lugares cerrados.

REGISTRAZIONE CARBURATORE

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

- girare le vite di registro minimo (1) sino ad ottenere un regime del motore piuttosto elevato (girare in senso orario per aumentare il regime, in senso antiorario per diminuirlo);
- girare la vite di registro del titolo della miscela (2) sino a bloccarla leggermente quindi tornare indietro di giri 1+1/4;
- svitare progressivamente la vite (1) sino ad ottenere il minimo più appropriato.

ATTENZIONE*: I gas di scarico contengono monossido di carbonio. Non far girare il motore in luoghi chiusi.

CARBURETTOR ADJUSTMENT

The adjustment should only be done with the engine warm and the throttle closed.

Proceed as follows:

- *turn the idle adjuster screw (1) until the engine is turning over at fairly high rpm (turn clockwise to increase rpm, and anticlockwise to decrease rpm);*
- *tighten air screw (2) slightly, then turn it back 1+1/4 turns;*
- *now gradually unscrew the idle adjuster screw (1) until the engine is running properly.*

WARNING*: *Exhaust gas contains poisonous carbon monoxide gas. Never run the engine in a closed area or in a confined area.*

REGLAGE DU CARBURATEUR

Le réglage doit être effectué uniquement avec le moteur chaud et avec la commande du gaz sur la position de fermeture, en agissant de la manière suivante:

- tourner la vis de réglage ralenti (1) jusqu'à l'obtention d'un régime moteur plutôt élevé (tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter le régime, et dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre pour le diminuer);
- tourner la vis (2) jusqu'à ce qu'elle soit légèrement bloquée et revenir en arrière 1+1/4;
- dévisser progressivement la vis (1) jusqu'à l'obtention du ralenti le plus approprié.

ATTENTION: Pour ne pas porter préjudice à la sécurité, ne jamais conduire avec le câble de commande des gaz endommagé.

VERGASEREINSTELLUNG

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

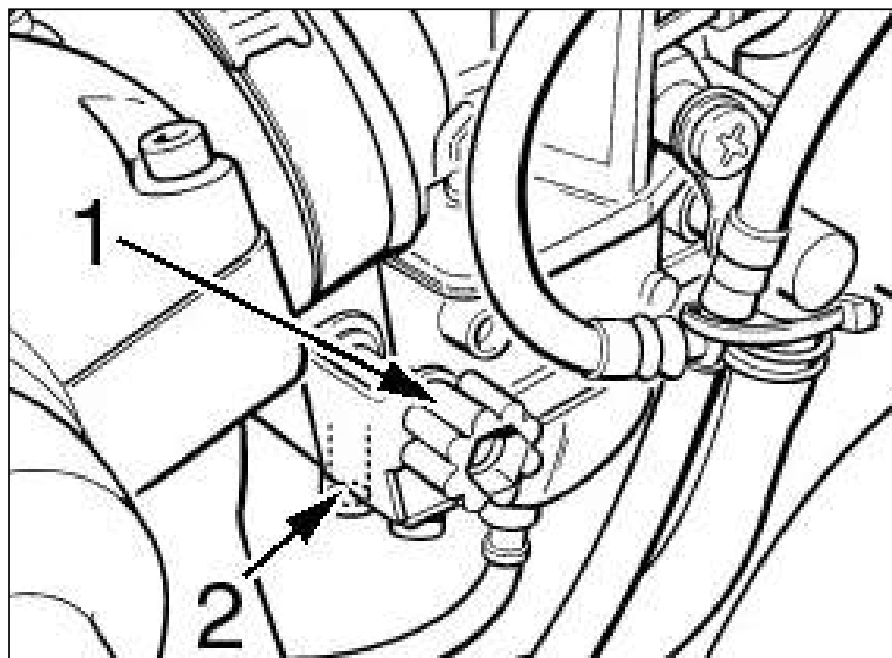
- die Schraube zur Einstellung (1) des Drehzahlminimums drehen bis man einen ziemlich hohen Lauf des Motors erreicht (in Uhrzeigersinn drehen, um den Lauf zu erhöhen, entgegen Uhrzeigersinn, um ihn herabzusetzen);
- Schraube (2) solange drehen, bis sie leicht blockiert wird und sie dann wieder um 1+1/4 Drehung zurückstellen;
- die Schraube (1) progressiv losschrauben bis man das geeignetste Drehzahlminimum erreicht.

ACHTUNG * : Die Auspuffgase enthalten Kohlenoxyd. Den Motor nicht in geschlossenen Räumen laufen lassen.

REGULACION CARBURADOR

La regulación debe ser efectuada solo con el motor caliente y con el mando gas en posición cerrada actuando en la siguiente manera:

- girar el tornillo de regulación mínimo (1) hasta obtener un regimen del motor más bien elevado (girar en sentido horario para aumentar el regimen, en sentido anti-horario para disminuirlo);
- girar el tornillo (2) hasta bloquearlo ligeramente y retroceder de $1+1/4$ revoluciones;
- destornillar progresivamente el tornillo (1) hasta obtener el mínimo más adecuado.



ATENCIÓN * : Los gases de descarga contienen monóxido de carbono. No dejar que el motor gire en lugares cerrados.

REGISTRAZIONE MINIMO
Effettuare la registrazione a motore caldo e gas chiuso agendo sulla vite (1) di regolazione della valvola gas sino a raggiungere il minimo più appropriato.

ATTENZIONE*: I gas di scarico contengono monossido di carbonio. Non far girare il motore in luoghi chiusi.

AVVERTENZA*: Effettuare l'eventuale sostituzione della candela con una "più calda" o "più fredda" con estrema cautela. Una candela di grado termico troppo elevato può causare preaccensioni con possibili danni per il motore. Una candela di grado termico troppo basso può causare un notevole aumento dei depositi carboniosi. Prima di montare la candela, pulire accuratamente gli elettrodi e l'isolante con uno spazzolino metallico.

AVVERTENZA*: Non utilizzare mai una candela di grado termico non corretto.
AVVERTENZA*: La candela deve essere serrata alla coppia prescritta. Diversamente potrebbe surriscaldarsi e provocare danni al motore.

ADJUSTING THE SLOW THE IDLE
For this adjustment, warm up the engine, choke the throttle and turn throttle adjusting screw (1) until the appropriate slow running is reached.

WARNING*: *Exhaust gas contains poisonous carbon monoxide gas. Never run the engine in a closed area or in a confined area.*

CAUTION*: *Select a spark plug with a colder or hotter heat range carefully and cautiously. A spark plug with too hot a heat range may lead to preignition and possible engine damage. A spark plug with too cold a heat range may foul as the result of too much carbon buildup. Before mounting spark plug, carefully clean electrodes and insulator with a metallic brush.*

CAUTION*: *Never use a spark plug of an improper heat range. CAUTION*: The spark plug must be securely tightened. An improperly tightened plug can become very hot and possibly damage the engine.*

RÉGLAGE DU MINIMUM
Ce réglage doit être effectué avec le moteur chaud et étrangleur fermé, en agissant sur la vis de réglage (1) jusqu'à ce que le minimum plus approprié est atteint.

ATTENTION *: *Puisque les gaz d'échappement contiennent du monoxyde de carbone, il est avis de ne jamais tourner à vide le moteur dans des milieux fermés.*

AVIS *: *Il ne faut pas négliger certaines précautions quand on remplace la bougie avec une "plus chaude" ou "plus froide". Rappelez-vous que une bougie ayant un degré thermique trop élevé peut provoquer des préallumages et endommager le moteur et que une bougie avec un degré thermique trop bas peut provoquer un accroissement remarquable des dépôts de carbone. Avant de monter la bougie, nettoyez soigneusement les électrodes et l'isolant avec une brosse métallique.*

AVIS *: *Ne jamais utiliser une bougie avec un degré thermique incorrect. AVIS * : Serrer la bougie à la couple de serrage préétablie. Autrement, la bougie pourrait surchauffer et causer des dommages au moteur.*

MINIMALDREHZAHLEINSTELLUNG
*Die Einstellung bei warmem Motor und mit geschlossenem Drehgasgriff vornehmen, indem man die Einstellschraube (1) des Gasventils bis zur geeigneten Minimaldrehzahl dreht. ACHTUNG * : Das Fahrzeug mit beschädigtem Gasschaltungskabel zu benutzen beeinträchtigt die Fahrsicherheit bemerkenswert.*

WARNHINWEIS *: *Der eventuelle Austausch der Zündkerze mit einer "heißeren" oder "kälteren" ist mit äußerster Sorgfalt durchzuführen. Eine Zündkerze mit zu hohem Wärmegrad kann Frühzündungen verursachen mit möglichen Motorschäden. Eine Zündkerze mit zu niedrigem Wärmegrad kann die Kohlenablagerungen erheblich erhöhen. Bevor man die Kerze montiert, die Elektroden und den Isolierstoff mit einer kleinen Metallbürste sorgfältig säubern.*

WARNHINWEIS*: *Niemals eine Zündkerze mit unrichtigem Wärmegrad benutzen. WARNHINWEIS* : Die Zündkerze muß mit dem vorgeschriebenen Drehmoment angezogen sein. Andernfalls könnte sie sich überhitzen und Schäden am Motor verursachen.*

AJUSTE RALENTI

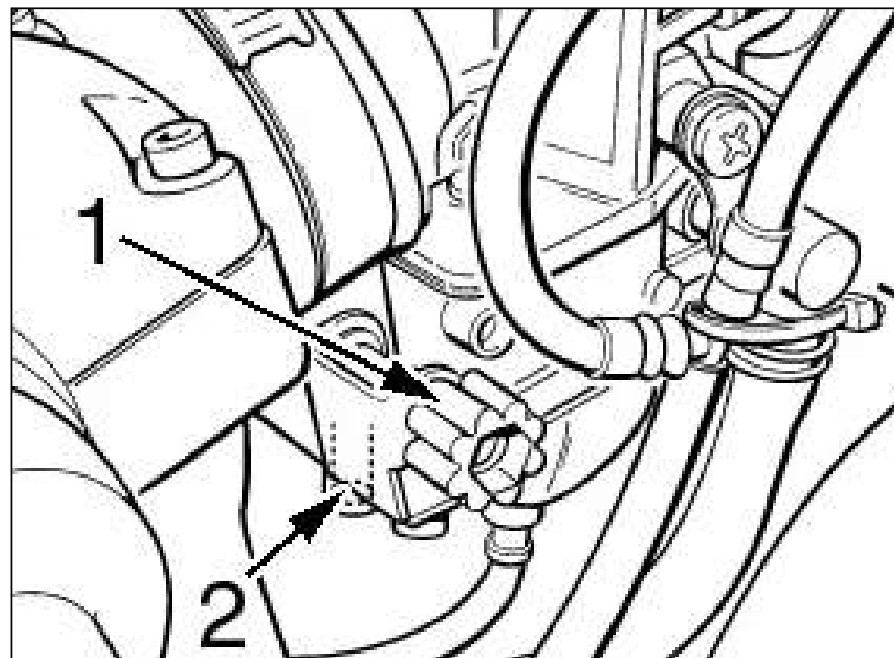
Efectúe el ajuste con el motor caliente y gas cerrado actuando en el tornillo (1) de ajuste de la válvula de mariposa hasta alcanzar el ralentí más adecuado.

ATENCIÓN: los gases de escape contienen monóxido de carbono. No hacer marchar el motor en sitios cerrados.

ADVERTENCIA*: Efectuar la eventual sustitución de la bujía, con otra “más caliente” o “más fría”, con mucho cuidado. Una bujía de grado térmico demasiado elevado puede causar preencendido con posibles daños al motor. Una bujía de grado térmico demasiado bajo puede causar un notable aumento en los depósitos carbonosos. Antes de montar la bujía, limpie muy bien los electrodos y el aislante con un cepillo metálico.

ADVERTENCIA *: No utilizar nunca una bujía de grado térmico incorrecto.

ADVERTENCIA *: La bujía tiene que ser apretada al par indicado. En caso contrario podría sobrecalentarse y provocar daños al motor.



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 invece si fossero sostituiti i semicarters, l'albero motore o l'alternatore sarà necessario ripristinare il corretto anticipo operando come segue:

- a) montare lo statore allineandone il riferimento con quello esistente sul semicarter destro (circa a metà asola) e serrare le tre viti di fissaggio;
- b) montare la linguetta sull'albero motore e rimontare il rotore;
- c) mantenendo fermo il rotore con l'attrezzo B (n° 8 pag. 196), avvitare il dado e serrarlo alla coppia di serraggio prescritta.

CHECKING THE SPARK ADVANCE

To carry out this check, first remove the right half.case cover and the rotor, then see that the mark on the engine block is aligned with the mark on the stator (matching the mark on the upper fastening). When the half-cases, the main shaft, or the alternator need replacing, restore the spark advance by working as follows:

- a) assemble the stator and align its mark to the mark set on the right half-case, (approx. at the half of the slot), then tighten the three fastening screws;*
- b) assemble the tang on the main shaft and reassemble the rotor;*
- c) match the mark on the engine to the mark obtained on the engine block;*
- d) keep the rotor idle using tool B (n.8 on page 196) then tighten the nut to the prescribed torque.*

CONTROLE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

Por effectuer ce contrôle, il suffit de vérifier que le repère gravé sur le soubassement soit aligné à celui se trouvant sur le stator (en correspondance du fixation supérieur). Pour effectuer cette opération, ôter le couvercle du demi-carter droit et le rotor aussi. Au cas où les demi-carters, l'arbre moteur, ou l'alternateur aient été remplacés, il faudra rétablir l'avance correcte en opérant comme suit:

- a) monter le stator en alignant le repère à celui se trouvant sur le demi-carter droit, (environ à la moitié de le trou) et serrer les trois vis de fixation;
- b) monter la languette sur l'arbre moteur et reassembler le rotor;
- c) faire coïncider le repère du moteur à celui qui vient d'être gravé sur le soubassement;
- d) garder le moteur arrêté par l'outil B (n. 8 - à la page 196); serrer l'écrou à la couple de serrage prescrite.

KONTROLLE DER ZÜNDVORVERSTELLUNG

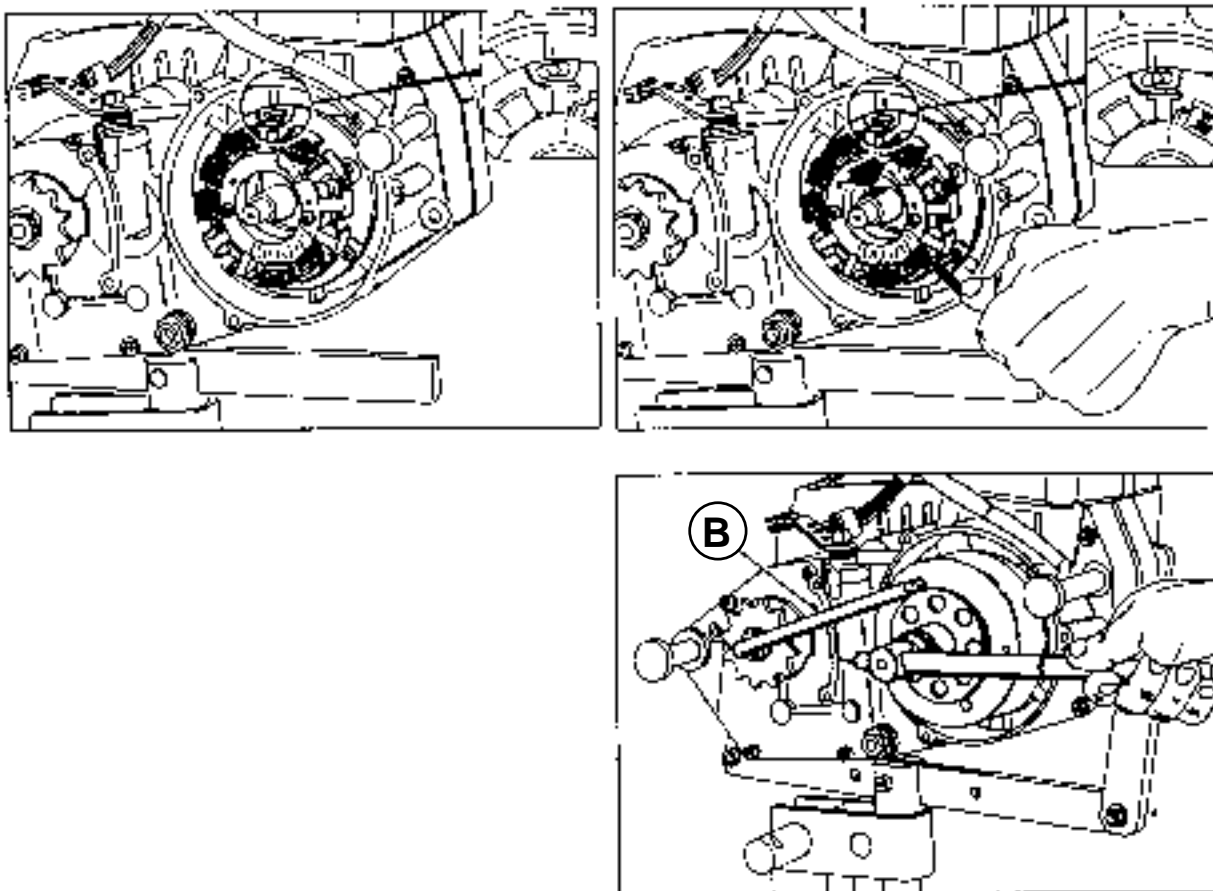
Zur Durchführung der Kontrolle ist es ausreichend zu überprüfen, daß der auf dem Grundgestell angebrachte Bezug mit demjenigen auf dem Stator (in Übereinstimmung der oberen Befestigung) ausgerichtet ist. Zur Ausführung dieses Vorgangs ist es erforderlich, den Deckel der rechten Halbabdeckung und den Rotor zu entfernen. Falls dagegen die Halbabdeckungen, die Motorwelle oder der Alternator ausgetauscht wurden, wird es erforderlich sein, die richtige Verstellung in der folgenden Weise wiederherzustellen :

- a) den Stator montieren und den Bezug mit dem auf der rechten Halbabdeckung (etwa zur Hälfte die Öse) vorhandenen ausrichten und die drei Befestigungsschrauben anziehen;*
- b) die Lasche auf die Motorwelle montieren und den Rotor wieder einbauen ;*
- c) den Bezug des letztgenannten mit dem soeben auf dem Grundgestell angebrachten übereinstimmen lassen;*
- d) den Rotor mit dem Werkzeug B (Nr. 8 Seite 196) festhalten, die Mutter einschrauben und mit dem vorgeschriebenem Drehmoment anziehen.*

CONTROL AVANCE ENCENDIDO

Para efectuar el control, basta verificar que la referencia marcada en la bancada esté alineada con la presente en el estator (en correspondencia con la sujeción superior). Para efectuar esta operación es preciso retirar la tapa del semicárter derecho y el rotor. En el caso de que hayan sido sustituidos los semicárteres, el eje motor o la dinamo, será preciso restablecer el avance correcto efectuando las operaciones siguientes:

- montar el estator alineando su referencia con la presente en el semicárter derecho (acerca de a mediados del ojal) y apretar los tres tornillos sujetadores;
- montar la lengüeta en el eje motor y montar de nuevo el rotor;
- hacer coincidir la referencia de este último con aquella recién efectuada en la bancada;
- manteniendo quieto el rotor con la herramienta B (n° 8 pág. 196), enroscar la tuerca y apretarla con el par de apriete prescrito.



REGOLAZIONE GIOCO VALVOLE

La verifica dovrà essere effettuata, A MOTORE FREDDO, nel modo seguente:

Ruotare in senso antiorario il perno posteriore (1), rimuoverlo ed estrarre la sella.

Posizionare il rubinetto carburante (2) sulla posizione OFF ed allentare la fascetta (3) sulla tubazione di collegamento al carburatore; sfilare la tubazione dal rubinetto.

Rimuovere il tubetto di sfiato dal tappo (4) del serbatoio carburante.

Togliere le quattro viti (5) che fissano i convogliatori ai radiatori.

Rimuovere le viti (6) che fissano il serbatoio ed il serbatoio (7) stesso completo di convogliatori.

ADJUSTING THE VALVE PLAY

To check the valve clearance, proceed as follows , WITH COLD ENGINE:

First turn counterclockwise fastening rear pin (1) then remove the saddle;

Set the fuel cock (2) on OFF position then loosen clamp (3) on the carburettor fuel hose; remove the hose from the fuel cock.

remove the vent hose from fuel tank cap. (4).

Remove the four screws (5) which fix the conveyors to radiators.

Remove the fuel tank (7) fastening screws (6) and the fuel tank assy with conveyors.

REGLAGE DU JEU DES SOUPAPES

Effectuer ce contrôle AVEC MOTEUR FROID, en opérant comme suit :

Enlever la selle après avoir tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre le pivot arrière (1) de fixation;

Placer le robinet carburant (2) sur la position OFF et desserrer le collier (3) sur la tuyauterie du carburateur; Oter la tuyauterie du robinet carburant.

Oter le tuyau d'évent du bouchon (4) du réservoir carburant.

Oter les quatre vis (5) fixant les convoyeurs aux radiateurs.

Oter les vis (6) fixant le réservoir carburant (7) et le réservoir carburant avec les convoyeurs.

EINSTELLUNG DES VENTILSPIELS

Die Überprüfung muß bei KALTEM MOTOR in der folgenden Weise erfolgen:

Den Sattel, nach vorherigem Drehen des hinteren Befestigungszapfens (1) entgegen den Uhrzeigersinn, abzunehmen;

Den Treibstoffhahn (2) auf die Position OFF stellen und die Schelle (3) auf der Verbindungsleitung zum Vergaser lockern, den Hahn von der Verbindungsleitung abziehen;

Das Entlüftungsrohr der Verrschluß (4) vom Kraftstoffbehälter entfernen.

Die Schrauben (5), welche die Förderer am kühlen befestigen, ausschrauben.

Die Förderer und Die Schrauben (6), welche die Spoiler an den Kühlern befestigen abnehmen, auch die entsprechenden Buchsen sicherstellen;

AJUSTE JUEGO VÁLVULAS

El control tiene que realizarse, con el MOTOR FRIO, de acuerdo con este procedimiento:

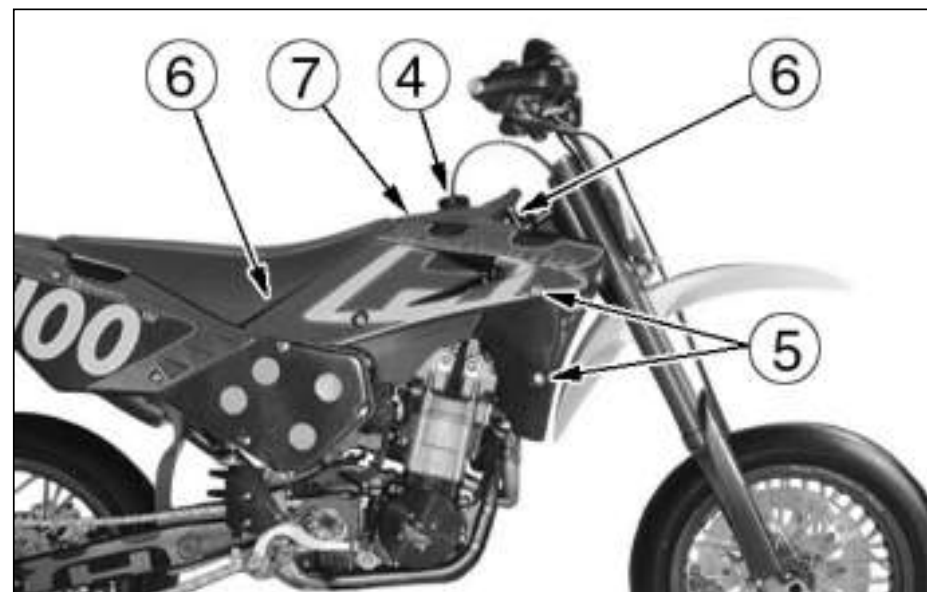
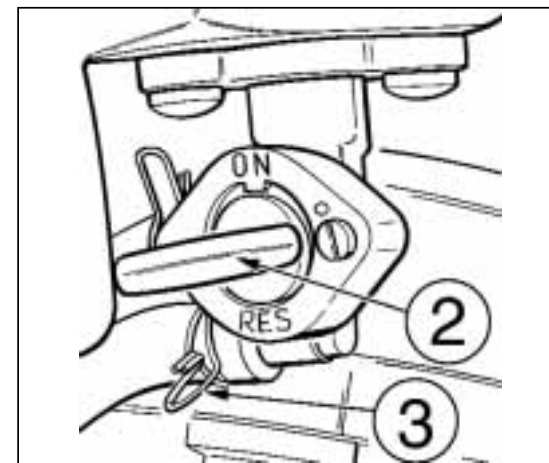
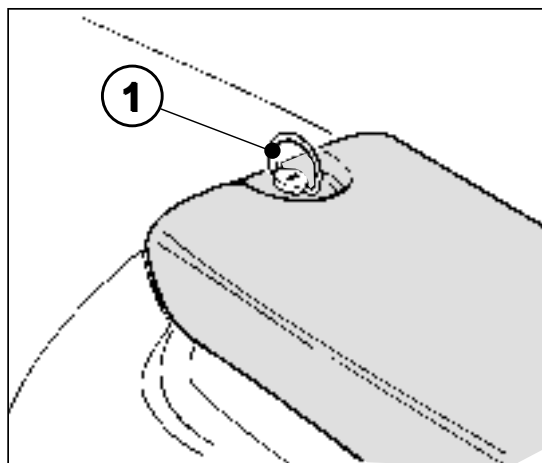
Remover el sillín tras haber girado, en sentido antihorario, el perno trasero (1) de fijación;

Remueva el sillín (A), los conductores (B) del depósito carburante, los conductores (C) de los radiadores y el depósito carburante (desmante todos los órganos que puedan obstaculizar la operación de ajuste);

Colocar el grifo del carburante (2) en el la posición OFF y aflojar la abrazadera (3) en el la tubería de enlace al carburador; desensarter dicha tubería del grifo.

Remueva el tubito de purga del tapon (4) del deposito gasolina. Saque los tornillos cuatro (5) que fijan los conductores a los radiadores.

Retirar los tornillo (6) que fijan el depósito y el depósito (7) mismo con los conductores.



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 e allentare i controdadi sulle quattro viti di regolazione.

Verificare, usando uno spessore, 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.

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

Rimontare i particolari precedentemente rimossi procedendo inversamente rispetto allo smontaggio.

Remove the right case cover and the spark plug;

- insert a comparator into the spark plug hole and take the piston to T.D.C. at the end of the compression phase;

- remove the two register covers and loosen the lock nuts on the four adjusting screws.

Check the valve play by a feeler gauge (the play must be of 0.10 mm (0.004 in) for the suction, and 0.15 mm (0.006 in) for the exhaust;

- tighten the lock nut again, but without turning the adjusting screw (the lock nut torque is 7.8 Nm; 0.8 Kgm; 5.8 ft/lb);

- Assemble the register covers (the torque of the tightening screw is 7 Nm; 0.72 Kgm; 5.2 ft/lb).

Always check the start decompressor after having adjusted the valve play.

Manually check the play on the lever set on the engine (the play must be 1-2 mm (0.04÷0.08 in) 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.

Reassemble the removed parts using the reverse procedure.

Oter le couvercle du carter droit et la bougie;

- insérer un comparateur dans le trou de la bougie et porter le piston au point mort supérieur, à la fin de la phase de compression;

- ôter les deux couvercles des vis de réglage et desserrer les contre-écrous sur les quatre vis de réglage;

- contrôler le jeu des soupapes par un épaisseurmètre (il doit être de 0,10 mm pour la suction et de 0,15 mm pour l'échappement);

- serrer le contre-écrou de nouveau sans ôter la vis de réglage (la couple de serrage du contre-écrou est de 7,8 Nm; 0,8 Kgm).

Monter les couvercles des vis de réglage (la couple de serrage des vis est de 7 Nm; 0,72 Kgm).

Contrôler toujours le décompresseur de démarrage après avoir réglé le jeu du levier 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.

Remonter les parties dans l'ordre inverse du démontage.

Den rechten Abdeckungsdeckel und die Zündkerze entfernen ;

- einen Komparator in das Loch der Zündkerze einsetzen und den Kolben an den oberen Totpunkt am Ende der Kompressionsphase bringen ;

- die beiden Registerdeckel abnehmen und die Gegenmuttern auf den vier Einstellschrauben lockern.

Das Ventilspiel, das 0,10 mm für den Ansaug und 0,15 mm für den Ablaß sein muß, mit einem Dickenmesser überprüfen ;

- die Gegenmutter, ohne die Einstellschraube zu bewegen, wieder einschrauben (das Anzieh-Drehmoment der Gegenmutter ist 7,8 Nm ; 0,8 Kgm).

Die Registerdeckel wieder montieren (das Anzieh-Drehmoment der Befestigungsschrauben ist 7 Nm ; 0,72 Kgm) .

Immer den Anlauf-Druckverminderer 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 Ablaßkipphelb wahrgenommen wird die Einstellung mit dem Spanner (1) auf der linken Lenkerseite vornehmen.

Für den Zusammenbau Föhre man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch.

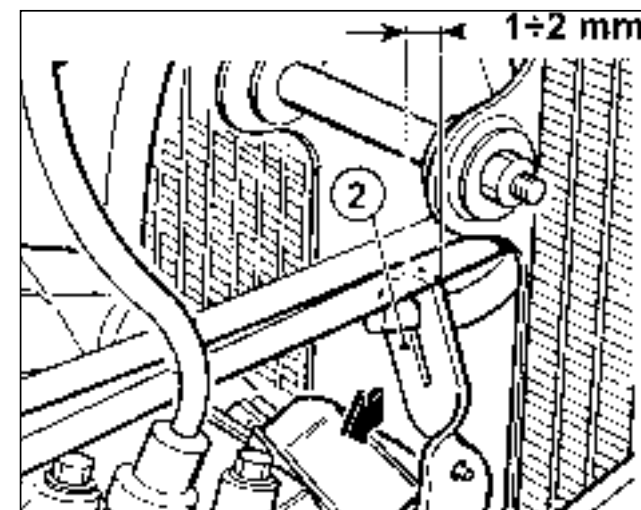
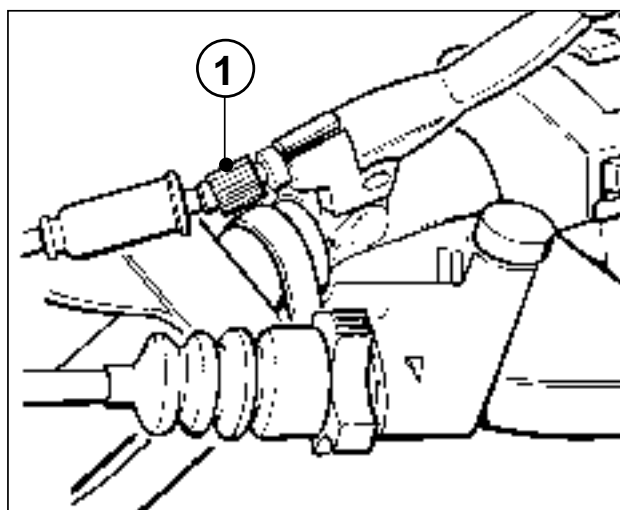
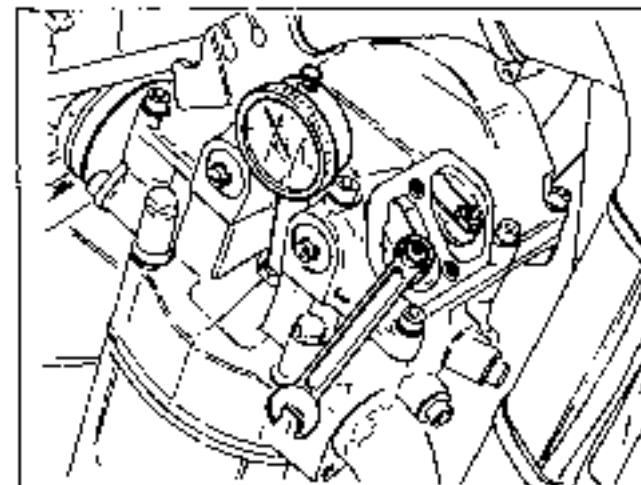
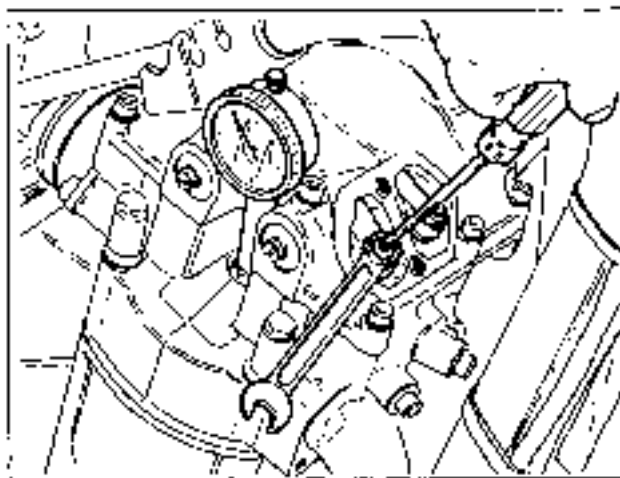
Retirar la tapa del cárter derecho y la bujía;

- introducir un comparador en el agujero de esta última y llevar el émbolo al punto muerto superior al final de la fase de compresión;

- retirar las dos tapas de los registros y aflojar las contratuercas de los cuatro tornillos de ajuste. Con un medidor de espesores verificar el juego de las válvulas que debe ser de 0,10 mm para la aspiración y de 0,15 mm para el escape;

- enroscar de nuevo la contratuerca sin mover el tornillo de ajuste (el par de apriete de la contratuerca es de 7,8 Nm; 0,8 Kgm). Montar las tapas de los registros (el par de apriete de los tornillos de sujeción es de 7 Nm; 0,72 Kgm). Comprobar siempre el descompresor de arranque tras haber ajustado el juego de las válvulas. Verificar manualmente el juego en la palanca 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.

Volver a montar los componentes quitados en precedencia.



CONTROLLO FILTRO ARIA
Ruotare in senso antiorario il perno posteriore (1), rimuoverlo ed estrarre la sella svincolandola dalla vite di fissaggio anteriore. Togliere le viti (2) di fissaggio del pannello laterale destro, il pannello destro le viti(3) ed il coperchio scatola filtro. Rimuovere il filtro aria (4).

PULIZIA FILTRO
Pulire il filtro con solvente non infiammabile.

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

ATTENZIONE*: Per la pulizia dell'elemento filtrante non utilizzare benzina o solvente a basso punto di infiammabilità; potrebbero verificarsi incendi o esplosioni.

ATTENZIONE*: Pulire l'elemento filtrante in un'area ben ventilata e non avvicinare scintille o fiamme all'area di lavoro.

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

CHECKING THE AIR FILTER
Turn rear pin (1) anticlockwise and remove it; remove the saddle by freeing it from the front screw. Remove the two screws (2) which fasten the right side panel; remove the panel and the three screws (3) which fasten the filter box cover. Remove the cover and the air filter (4).

CLEANING THE FILTER
Clean the filter using unflammable solvent.

NOTE: *Never twist the filtering element to drain the solvent.*

WARNING: *Never use gasoline or flammable solvents to prevent fire or explosions.*

WARNING: *Clean the filtering element in a well ventilated area. Never approach sparks or flames to the working area.*

Oil the filtering element with oil for air filter, then squash it lightly between the palms of your hands to obtain a uniform absorption.

CONTROLE DU FILTRE A AIR
Tourner le pivot arrière (1) en sens antihoraire et le ôter avec la selle en desserrant la vis de fixation avant. Oter les deux vis (2) qui fixent le panneau latéral droit. Oter le panneau et les trois vis (3) qui fixent le couvercle de la boîte du filtre. Oter le couvercle et le filtre à air (4).

NETTOYAGE DU FILTRE
Nettoyer le filtre avec solvant non inflammable.

NOTA:
Ne jamais tordre l'élément filtrant pour éliminer le solvant.

ATTENTION: **Ne jamais utiliser de l'essence ou du solvant (même s'il y a un bas point d'inflammabilité) pour nettoyer l'élément filtrant, car il pourrait se vérifier des incendies, ou des explosions.**

ATTENTION: Nettoyer l'élément filtrant dans une pièce très bien ventilée, et ne jamais approcher la flamme ou des étincelles dans la zone de travail.

Enduire l'élément filtrant avec huile pour filtres à air et le serrer doucement par la paume de la main afin d'obtenir une absorption uniforme.

ÜBERPRÜFUNG DES LUFTFILTERS
Den hinteren Zapfen (1) entgegen den Uhrzeigersinn drehen, ihn entfernen und den Sattel nach vorheriger Lösung der vorderen Befestigungsschraube abziehen. Die beiden Schrauben (2), die das rechte Seitenpaneel befestigen, das Paneel selbst und die drei Schrauben (3), die den Filterkastendeckel befestigen, abnehmen. Den Deckel und den Luftfilter (4) abnehmen.

FILTERREINIGUNG
Den Filter mit nicht entzündbaren Lösungsmittel reinigen.

ANMERKUNG
Das Filterelement zur Entfernung des Lösemittels nicht auswringen.

ACHTUNG*: **Zur Reinigung des filtrierenden Elementes kein Benzin oder Lösemittel mit niedrigem Flammpunkt benutzen ; es könnten Brände oder Explosionen entstehen.**

ACHTUNG*: **Das filtrierende Element in einem gut durchlüftetem Raum und nicht in der Nähe von Funken oder Flammen im Arbeitsgebiet reinigen.**

Das filtrierende Element mit Luftfilterölen ölen und leicht zwischen den Händen zur Erreichung einer gleichmäßigen Aufnahme drücken.

CONTROL FILTRO AIRE

Girar en sentido antihorario el perno trasero (1), retirarlo y extraer el asiento desvinculándolo del tornillo sujetador delantero. Retirar los dos tornillos (2) que aseguran el panel lateral derecho, el propio panel y los tres tornillos (3) que aseguran la tapa de la caja del filtro. Retirar la tapa y el filtro del aire (4).

LIMPIEZA FILTRO

Limpiar el filtro con solvente no inflamable.

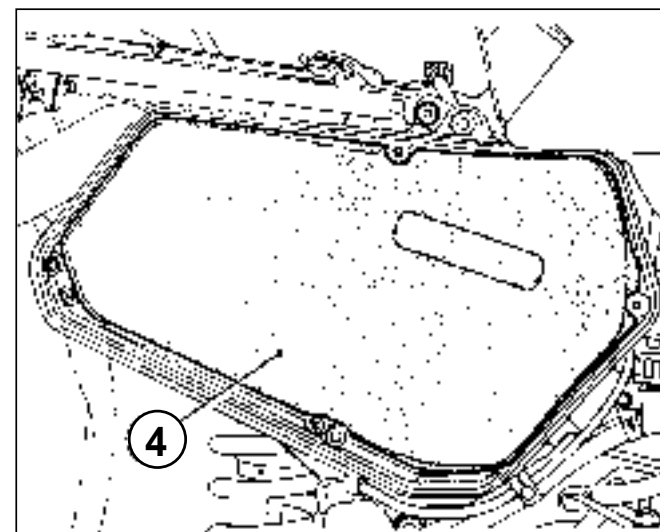
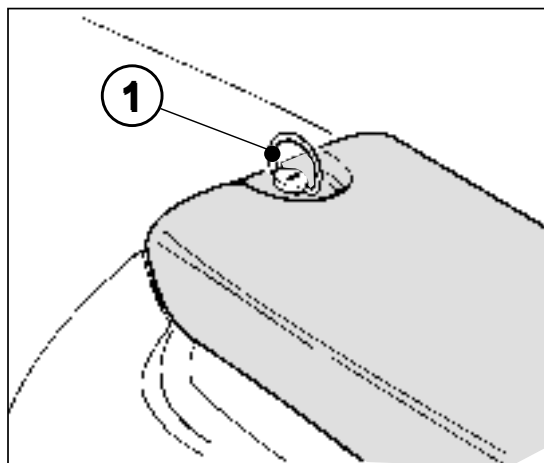
NOTA

No torcer el elemento del filtro para eliminar el solvente.

ATENCIÓN: para limpiar el elemento filtrador no usar gasolina o solvente con bajo punto de inflamabilidad; pueden producirse incendios o explosiones.

ATENCIÓN: limpiar el elemento filtrador en un sitio bien ventilado y no acercar chispas o llamas al área operativa.

Lubricar el elemento filtrador con aceites para filtros del aire y aplastarlo ligeramente entre las palmas de las manos para conseguir una absorción uniforme.



MONTAGGIO

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

AVVERTENZA

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

IMPORTANTE

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 (vedere figura a pag. 97)

Prestare la massima attenzione quando si interviene sul filtro aria o sul carburatore. Sporizia e cattiva manutenzione possono causare grave usura del motore ed anche il bloccaggio in posizione aperta della valvola gas del carburatore.

ASSEMBLING

Grease the filter edge (side housing) to obtain the best seal.

WARNING

To evaporate the solvent inside the filter oil wait for approx. 10 minutes before assembling the cover, then set the cover on the filter.

IMPORTANT

Close the opening set on the filter box using adhesive tape (see figure on page 97), when running on sandy or muddy ground.

Check to make sure that dirt does not enter the carburettor or the filter when carrying out the maintenance. Note that dirt and bad maintenance may shorten the engine life, and block the carburettor gas valve in open position.

MONTAGE

Enduire le bord du filtre par la graisse, côté logement, afin d'obtenir une bonne étanchéité.

AVIS

Avant de monter le couvercle, attendre environ 10 minutes pour faire évaporer le solvant se trouvant dans l'huile du filtre. Monter ensuite le couvercle sur le filtre.

IMPORTANT

Au cas où la moto est utilisée sur des terrains sableux ou boueux, fermer les ouvertures se trouvant sur la boîte à filtre par du ruban adhésif, (voir à la page 97).

Effectuer les opérations sur le filtre à air ou sur le carburateur en prêtant l'attention maximum, car la crasse et un mauvais entretien pourraient causer des dommages au moteur et le blocage de la soupape des gaz du carburateur dans la position ouverte.

MONTAGE

Fett auf den Filterrand von der Sitzseite zur Erreichung einer guten Dichtigkeit auftragen.

WARNHINWEIS

10 Minuten warten bevor der Deckel montiert wird, um das Lösemittel im Filteröl verdampfen zu lassen.

Den Deckel auf den Filter montieren.

WICHTIG

Falls das Motorrad bei Wettrennen auf sandigem oder schlammigem Gelände benutzt wird, sind die Öffnungen auf der Filterschachtel mit Klebstreifen zu schließen. (Siehe Abbildung auf Seite 97).

Mit größter Sorgfalt arbeiten, wenn auf dem Luftfilter oder Vergaser eingegriffen wird. Schmutz und schlechte Wartung können schweren Verschleiß des Motors und auch die Sperrung in offener Position des Gasventils des Vergasers verursachen.

MONTAJE

Poner grasa sobre el borde del filtro por el lado del alojamiento a fin de conseguir un buen sellado.

ADVERTENCIA

Esperar unos 10 minutos antes de montar la tapa para permitir que se evapore el solvente presente en el aceite del filtro.

Montar la tapa sobre el filtro.

IMPORTANTE

En caso de uso de la moto en carreras sobre terreno arenoso o barroso, cerrar con cinta adhesiva las aperturas presentes en la caja del filtro (ver la figura en la pag. 97).

Prestar suma atención cuando se interviene sobre el filtro del aire o el carburador. Suciedad o errado mantenimiento pueden desgastar gravemente el motor y hasta bloquear en posición abierta la válvula del gas del carburador.



NOTA

In presenza di polvere, pulire il filtro aria ogni 30 minuti.

NOTE

When running on dusty roads clean the filter every 30 minutes.

NOTE

En roulant sur des routes poussiéreuses, nettoyer le filtre toutes les 30 minutes.

BEMERKUNG

Bei Vorhandensein von Staub, den Luftfilter alle 30 Minuten reinigen.

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 supporto 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 a terra di fronte al motociclo, afferrate le estremità inferiori dei portasteli della forcella e muovetele in senso normale al loro asse.

STEERING BALL BEARING PLAY ADJUSTMENT

To ensure maximum safety, the steering wheel should always be regulated so that the handlebars steering the motorcycle rotate freely without play. To check steering wheel adjustment, place kick stand or other support under the engine so that the front wheel is raised from ground. Place slight pressure on the tips of the handlebars to rotate steering wheel; the handlebars should also rotate without effort. Stand in front of the motorcycle and grasp the lower end of the fork rods sliders moving them in the direction of their axis.

REGLAGE DU JEU DES PALIERS DU GUIDON

Pour que la sécurité soit garantie, le guidon devrait toujours être parfaitement réglé de telle sorte qu'il tourne librement, sans aucun jeu. Pour contrôler le réglage du guidon, positionner sous le moteur une béquille ou un support de telle sorte que la roue avant soit soulevée du sol. Exercer une légère pression sur les extrémités du guidon pour faire tourner la rotule de direction; le guidon doit tourner sans effort. Se placer devant la moto, saisissez les extrémités inférieures des porte tiges de fourche en les mouvant dans le sens de leur axe.

SPIELEINSTELLUNG DER LENKLAGER

Aus Sicherheitsgründen muss der Lenker immer so eingestellt sein, dass die Lenkstange sich ohne Spiel frei dreht. Zur Kontrolle der Lenkeinstellung einen Stützbock bzw. einen Support so unter dem Motor positionieren, dass das Vorderrad vom Boden abgehoben ist. Gegenüber dem Motorrad stehend, die unteren Ende der Schafthalterungen der Gabel greifen und sie in Richtung ihrer Achse bewegen.

NOTA

En presencia de polvo, limpiar el filtro aire cada 30 minutos.

REGULACION JUEGO DE LOS COJINETES DE LA DIRECCION

Por motivos de seguridad, la dirección tendrá que estar regulada siempre de manera tal que el manillar gire libremente sin juego.

Para controlar el ajuste de la dirección, coloque debajo del motor un caballete o un soporte de modo que la rueda delantera quede levantada del suelo.

Pulse ligeramente en los extremos del manillar para poner en rotación la articulación de la dirección; el manillar tiene que girar sin esfuerzo.

Póngase en el suelo frente a la moto, coja los extremos inferiores de los porta-varillas de la horquilla y muévalos en el sentido perpendicular al eje.



Se si avverte gioco occorrerà 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 agli steli forcella.
Ruotare in senso orario la ghiera (2) del canotto di sterzo con l'apposita chiave speciale, fino ad ottenere una corretta registrazione del gioco.
Serrare il dado (1) del canotto alla coppia di serraggio di 8÷9 Kgm. (78,4÷88,3 Nm).
Serrare le quattro viti (3) sulla testa di sterzo a 28÷30 Nm (2,8÷3,0 Kgm).

AVVERTENZA*: Per motivi di sicurezza non guidare il motociclo con i cuscinetti di sterzo danneggiati.

NOTA

E possibile variare l'inclinazione dello sterzo utilizzando le bussole fornite nel "KIT IN DOTAZIONE" (vedere N. 2 e 3 a pagina 215).

If play is noticed, proceed with adjustment as follows:
- *loosen steering sleeve nut (1);*
- *loosen four screws that fix steering head to fork rods (3);*
- *Turn the steering ring nut (2) clockwise of the steering sleeve proper tool, to adjust play properly;*
- *tighten steering sleeve nut (1) to a torque setting of 57,9÷65,1 Lb/ft; (78,4÷88,3 Nm)*
- *tighten four screws on the steering head (3) to a torque of 28÷30 Nm (20.0÷21.7 Lb/ft).*

CAUTION*: *Do not ride a motorcycle with damaged steering stem bearings. An unsafe handling condition can result.*

NOTE

It's possible to change the steering head rake using the bushing supplied with the "EQUIPMENT KITS" (see N° 2 and 3 on page 215).

En présence d'un jeu, effectuer un réglage comme suit:
- desserrer l'écrou (1) de la barre de direction;
- desserrer les 4 vis (3) de fixation de la tête de direction aux montants de la fourche.
- Tourner en sens horaire le collier (2) par la clé spéciale de la barre de direction, jusqu'à l'obtention d'un réglage correct du jeu.
- serrer l'écrou (1) de la barre avec un couple de serrage de 8÷9 Kgm. (78,4÷88,3 Nm)
- serrer les 4 vis (3) sur la tête de direction 2,8÷3,0 Nm (2,8÷3,0 Kgm).

AVIS *: *Pour des raison de sécurité, ne jamais conduire le motocycle avec les paliers du guidon endommagés.*

NOTE

Il est possible de changer l'inclinaison du le forreau de direction en utilisant les douilles fournies avec le "KIT EN NECESSAIRE" (voir N. 2 et 3 à la page 215).

Setzen Sie sich nun vor dem Motorrad auf die Erde, fassen Sie die unteren Gabelenden auf der Höhe des Radzapfens an und verschieben Sie diese senkrecht zu deren Achse; weist das Lager ein gewisses Spiel auf, so ist die nachfolgend beschriebene Einstellung vorzunehmen:
- Die Schraube (1) des Lenkrohrs lösen.
- Die vier Schrauben (3) zur Befestigung des Lenkkopfes an den der Gabelholmen lösen
- Die Nutmutter (2) des Lenkrohrs im Uhrzeigersinn drehen des Lenkrohrs mit dem entsprechenden Spezialschlüssel drehen, bis das Spiel korrekt eingestellt ist
- Die Mutter (1) des Lenkrohrs mit einem Anzugsmoment von 8÷9 Kgm. (78,4÷88,3 Nm) sichern.
Die vier Schrauben (3) am Lenkkopf mit 2,8÷3,0 Nm (2,8÷3,0 Kgm).

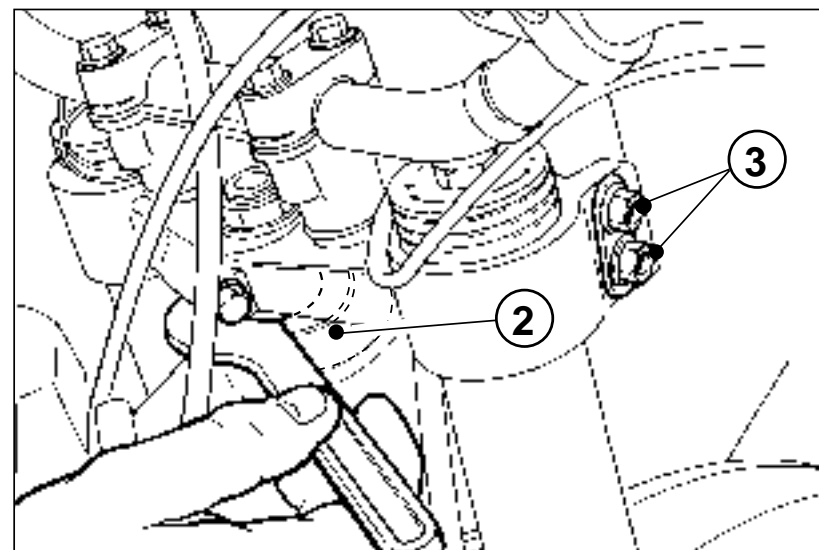
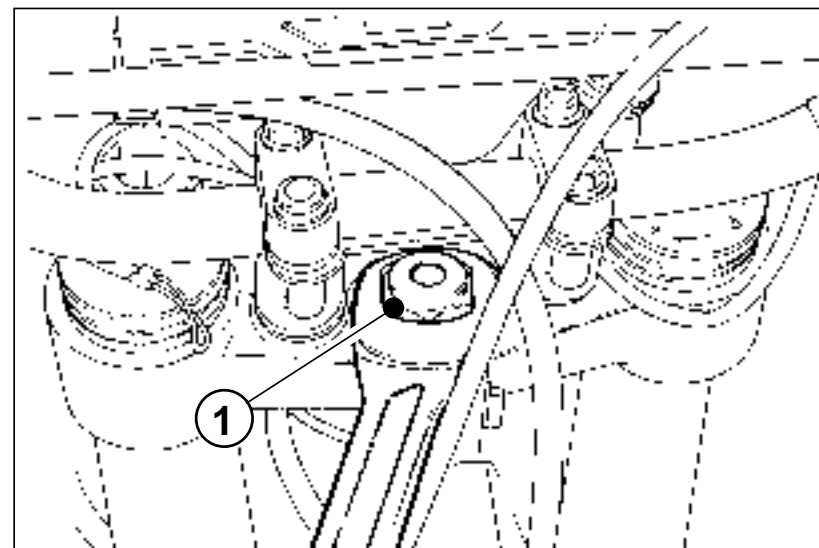
BENMERKUNG*: *Aus Sicherheitsgründen das Motorrad nicht mit beschädigten Lenklagern fahren.*

ANMERKUNG*

Es ist möglich die Lenkungsrohr Einfallen Einstellung die in "AUSDRUHTUNGSTEILE KIT" gelieferten Buchesen benutzen, zu ändern (die Nummern 2 und 3 von Seite 215 sechen).

Si advierte juego deberá regular de la siguiente manera:

- Afloje la tuerca (1) del tubo de dirección;
- afloje los cuatro tornillos (3) de fijación de la culata de dirección en los vástagos de la horquilla;
- Girar en el sentido de las agujas del reloj la abrazadera (2) del tubo de dirección usando la llave especial hasta obtener el ajuste correcto del juego.
- Apriete la tuerca (1) del tubo al par de torsión de 8÷9 Kgm (78,4÷88,3 Nm)
- Apriete los cuatro tornillos (3) en la cabeza de dirección a 2,8÷3,0 Nm (2,8÷3,0 Kgm).



ADVERTENCIA *: Por razones de seguridad, no conducir el motociclo con los cojinetes de dirección dañados.

NOTA

Es posible variar la inclinación del tubo de viraje utilizando los cosquillos que se encuentran en el "KIT EN DOTACION" (ver N. 2 y 3 a Página 215).



REGOLAZIONE LEVA
COMANDO E CONTROLLO
LIVELLO FLUIDO FRENO
ANTERIORE

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 (1). Il livello del fluido nel serbatoio della pompa non deve mai trovarsi al di sotto del valore minimo (2) indicato sul serbatoio trasparente. Un eventuale abbassamento del livello del fluido può permettere l'ingresso di aria nell'impianto con conseguente allungamento della corsa della leva.

ATTENZIONE*: Se la leva del freno risulta troppo "morbida", si è in presenza di aria nella tubazione o di un difetto dell'impianto. Essendo pericoloso guidare il motociclo in queste condizioni, fare immediatamente controllare l'impianto frenante presso il Concessionario Husqvarna.

AVVERTENZA*: Non versare fluido freni su superfici verniciate.

AVVERTENZA*: Non mischiare due tipi di fluido diversi. Se si sceglie di impiegare una diversa marca di fluido, eliminare

ADJUSTMENT OF THE
CONTROL LEVER, CHECKING
FOR FRONT BRAKE FLUID
LEVEL

The driver will set the adjustment according to his needs. Turn register (1) for the adjustment. The level of the fluid in pump tank must never be below the minimum value (2) (check the level on the fluid reservoir). A decrease of the fuel level will let air into the system, hence an extension of the level stroke.

WARNING*: *If the brake lever feels mushy when it is applied, there may be air in the brake lines or the brake may be defective. Since it is dangerous to operate the motorcycle under such conditions, have the brake checked immediately by an authorized HUSQVARNA dealer.*

CAUTION*: *Do not spill brake fluid on to any painted surface.*

CAUTION*: *Do not mix two brands of fluid. Change the brake fluid in the brake line if you wish to switch to another fluid brand.*

REGLAGE DU LEVIER ET
CONTROLE DU NIVEAU
FLUIDE FREIN AVANT

Le conducteur réglera ce jeu selon ses nécessités.

Pour le réglage, tourner le registre (1).

Le niveau d'huile dans le réservoir ne doit jamais se trouver au-dessous de la valeur minimale (2) (contrôler le niveau d'huile sur le réservoir).

L'abaissement du niveau d'huile permet l'entrée d'air dans le système; par conséquent, la course du levier sera plus longue.

ATTENTION * : Si le levier du frein est trop "souple", cela signifie qu'il y a de l'air dans la tuyauterie, ou un défaut dans le système. Puisqu'il est dangereux de conduire le motocycle dans ces conditions, faire contrôler le système de freinage chez le Concessionnaire Husqvarna.

AVIS * : Ne jamais verser le fluide des freins sur des surfaces vernissées .
AVIS * : Ne jamais mélanger deux types de fluide différents. Si on emploie une marque différente de fluide, éliminer

STEUERHEBELEINSTELLUNG
UND STANDKONTROLLE DER
BREMSFLÜSSIGKEIT FÜR DIE
VORDERRADBREMSE

Diese Einstellung ist subjektiv, und ist daher vom persönlichen Bedarf des Fahrers abhängig. Für die Einstellung die Einstellschraube (1) drehen. Der Flüssigkeitsstand des Pumpbehälters darf sich nie unterhalb des Tiefwertes, des auf dem Pumpgehäuse herausgearbeiteten Sichtfensters befinden (2) auf der Behälter. Durch ein eventuelles Absinken des Flüssigkeitsstandes kann Luft in die Vorrichtung eintreten, was eine Verlaengerung des Hebelhubes zur Folge hat.

ACHTUNG * : *Falls sich der Bremshebel als zu "weich" ergeben sollte, ist Luft in der Leitung oder ein Fehler der Anlage vorhanden. Die Bremsanlage ist sofort bei dem Husqvarna-Händler überprüfen zu lassen, da es gefährlich ist, das Motorrad in diesem Zustand zu fahren.*

WARNHINWEIS * : *Keine Bremsflüssigkeit auf gelackte Flächen gießen.*

WARNHINWEIS * : *Nicht zwei verschiedene Flüssigkeitstypen vermischen. Wird gewählt, eine andere Flüssigkeitsmarke zu verwenden, ist die vorhandene vollständig zu entfernen.*

AJUSTE PALANCA DE MANDO Y CONTROL NIVEL DEL FLUIDO DEL FRENO DELANTERO

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

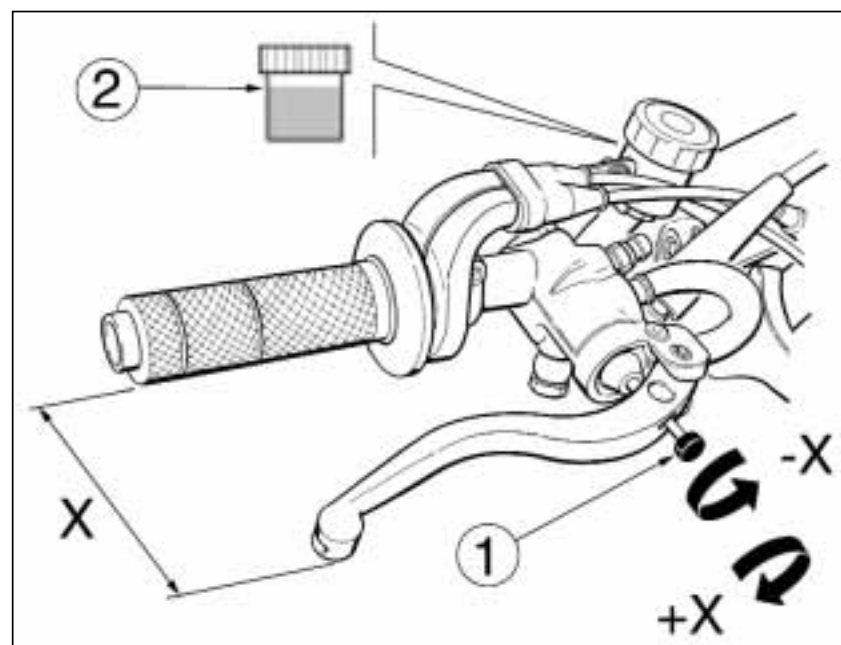
Para regular actúe en el ajuste (1). El nivel del fluido en el depósito de la bomba no debe encontrarse nunca por debajo del valor mínimo (2) el depósito del fluido.

Un 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.

ATENCIÓN *: Si la palanca del freno resulta demasiado “blanda”, significa que hay aire en la tubería o bien un defecto en la instalación. Ya que conducir en estas condiciones es peligroso, hacer controlar la instalación de los frenos en un Concesionario Husqvarna.

ADVERTENCIA *: No verter el fluido de los frenos sobre superficies barnizadas.

ADVERTENCIA *: No mezclar dos tipos de fluidos diferentes. Si se utiliza otra marca de fluido, eliminar completamente el existente.



completamente quello esistente.
AVVERTENZA*: Il fluido freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con la pelle e gli occhi. In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e, qualora si trattasse degli occhi, chiamare un medico.

CAUTION*: *Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly with water and call a doctor if your eyes were exposed.*

d'abord le fluide existant.
ATTENTION *: *Puisque le fluide des freins peut causer des irritations, éviter tout contact avec la peau et les yeux. Nettoyer la partie atteinte, et s'il s'agit des yeux, appeler un médecin.*

ACHTUNG *: *Die Bremsflüssigkeit kann Reizungen verursachen. Die Berührung mit der Haut und den Augen vermeiden. Im Falle der Berührung die betreffenden Hautflächen reinigen, falls die Augen betroffen sind, einen Arzt zu Rate ziehen.*

REGISTRAZIONE POSIZIONE PEDALE 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 abbassare o alzare (A) il pedale;
- a regolazione effettuata serrare nuovamente la vite (1).

Dopo aver effettuato questa registrazione, è necessario regolare la corsa a vuoto del pedale, secondo le istruzioni riportate a pag. 108.

REAR BRAKE PEDAL POSITION ADJUSTMENT

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

- *loosen the screw (1);*
- *turn the cam (2) for lowering or rising (A) the pedal;*
- *the operation done, tighten the screw (1).*

The adjusting operation carried out, adjust the idle stroke of the pedal as indicated in page 108.

REGLAGE POSITION PEDALE FREIN ARRIERE

La position du pedal de contrôle frein arrière par rapport au repose-pied, peut être réglée selon les exigences du pilote. Si l'on doit effectuer ce réglage, agir de la façon suivante:

- Desserrer la vis (1);
- tourner la came (2) pour baisser ou lever (A) la pédale;
- après l'avoir réglée serrer à nouveau vis (1).

Après avoir effectué ce réglage, il faut régler la course à vide de la pédale indiquées à page 108.

EINREGULIERUNG DER STELLUNG DES HINTEREN BREMSPEDALS

Die Stellung des hinteren Bremspedals in Bezug auf den Fussrastehalter kann gemäss den persönlichen Anforderungen wie folgt eingestellt werden:

- *Die Schraube losdrehen (1);*
- *Den Nocken (2) drehen, um den Fusshebel zu senken bzw. zu heben (A);*
- *nach der Einstellung, die schraube (1) wieder spannen.*

Nach dieser Einstellung, muss auch der Leerhub des Pedals eingestellt werden, gemäss der Vorschriften auf Seite 108.

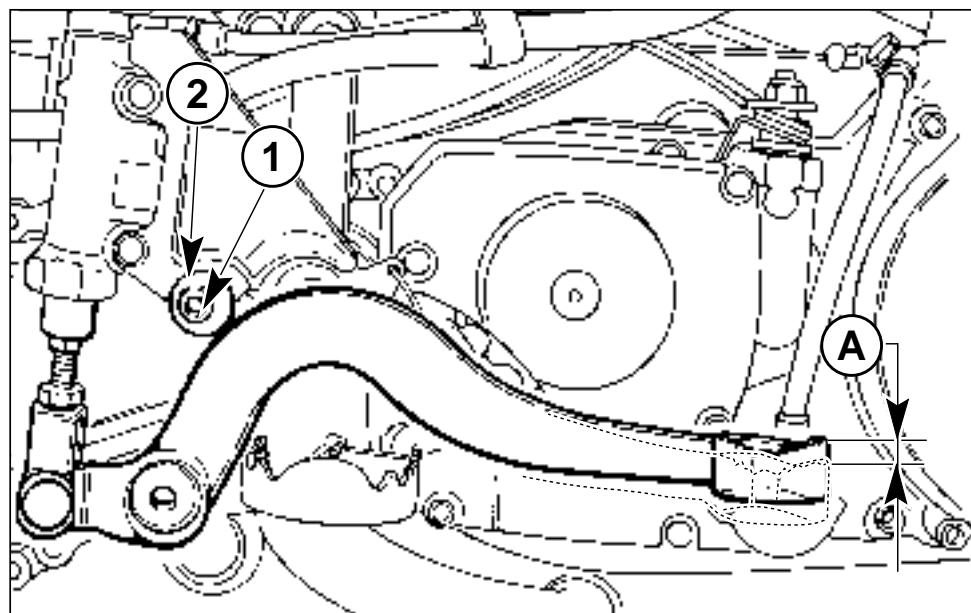
ATENCIÓN *: El fluido de los frenos puede causar irritaciones. Evitar el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpiar completamente la parte interesada y, si se tratara de los ojos, dirigirse a un médico.

AJUSTE POSICION PEDAL DEL FRENO TRASERO

La posición del pedal de mando del freno trasero respecto del reposapiés, se puede ajustar según las exigencias personales. Teniendo que realizar dicho ajuste actúe del modo siguiente:

- afloje el tornillo (1);
- gire la leva (2) para bajar y subir (A) el pedal;
- una vez acabado el ajuste, vuelva a apretar el tornillo (1).

Después de efectuar este ajuste es necesario regular la carrera en vacío del pedal de pág. 109.



REGISTRAZIONE CORSA A VUOTO FRENO POSTERIORE

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

- allentare il dado (3);
- agire sull'astina comando pompa (4) per aumentare o diminuire la corsa a vuoto;
- a operazione effettuata serrare nuovamente il dado (3).

REAR BRAKE IDLE STROKE ADJUSTMENT

The rear brake foot pedal should have a (A) 5 mm (0.2 in.) idle stroke before starting the true braking action. Should this not happen proceed as follows:

- *loosen nut (3);*
- *operate the pump rod (4) to increase or decrease the idle stroke;*
- *tighten nut (3) at the end of the operation.*

RÉGLAGE DE LA COURSE À VIDE DU FREIN ARRIERE

La pédale de contrôle du frein arrière doit avoir une course à vide (A) de 5 mm avant de commencer le freinage. Au cas où cela ne se vérifiait pas, effectuer le réglage de la façon suivante:

- desserrer l'écrou (3);
- agir sur la tige de commande pompe (4) pour augmenter ou réduire la course à vide;
- après le réglage serrer à nouveau l'écrou (3).

LEERHUBEINSTELLUNG DER HINTEREN BREMSE

Das Pedal der hinteren Bremse muss einer Leerhub (A) von 5 mm. vor dem Anfang der bremsenden Wirkung haben. Wenn nicht, mit der Einstellung auf diese Weise vorgehen:

- die Mutter (3) lösen;
- den Pumpensteuerungsstab (4) bewegen, um den Leerhub grösser oder kleiner zu machen;
- nach Ausführung der Operation, die Mutter (3) wieder spannen.

ATTENZIONE

La mancanza della corsa a vuoto prescritta provocherà la rapida usura delle pastiglie freno con il conseguente rischio di arrivare alla TOTALE INEFFICIENZA DEL FRENO.

WARNING

When the idle stroke figures are not met, the brake pads will be subjected to a fast wear that may bring to the TOTAL

ATTENTION

L'absence de la course à vide prévue donnera lieu à une usure rapide des pastilles du frein avec le risque d'atteindre l'INEFFICACITE TOTALE DU FREIN.

ACHTUNG

Fehlt der vorgeschriebene Leerhub, dann werden die Bremsbeläge schnell verschleissen, mit der Folge, dass DIE BREMSE VOELLIG UNWIRKSAM WIRD.

CONTROLLO LIVELLO FLUIDO

Il livello (A) deve trovarsi tra le tacche MIN e MAX del serbatoio pompa.

CHECKING THE FLUID LEVEL

The level (A) must be set between the pump tank notches of MIN and MAX.

CONTROLE DU NIVEAU FLUIDE

Le niveau (A) doit être situé entre les encoches MIN et MAX du réservoir pompe.

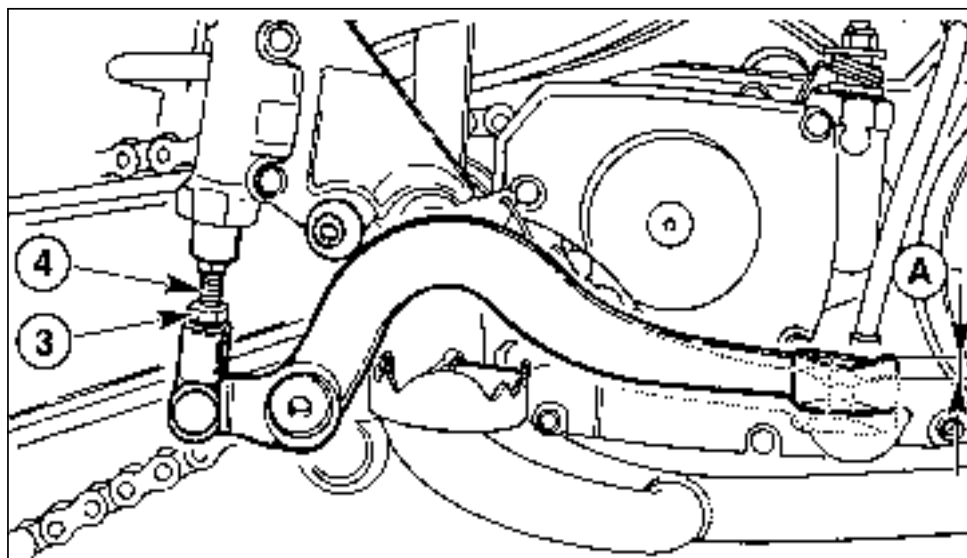
KONTROLLE FLÜSSIGKEITSSTAND

Der Stand (A) soll zwischen den MIN.- und MAX.- Markierungen des Pumpenbehälters liegen.

AJUSTE FUNCIONAMIENTO EN VACIO FRENO POSTERIOR

El pedal de mando del freno trasero, tiene que tener una carrera en vacío (A) de 5 mm antes de comenzar la acción frenante. En el caso de que esto no se produjera ajústelo del modo siguiente:

- afloje la tuerca (3);
- actúe en la varilla de mando de la bomba (4) para aumentar o bien desminuir la carrera en vacío;
- una vez acabada la operación vuelva a apretar la tuerca (3).

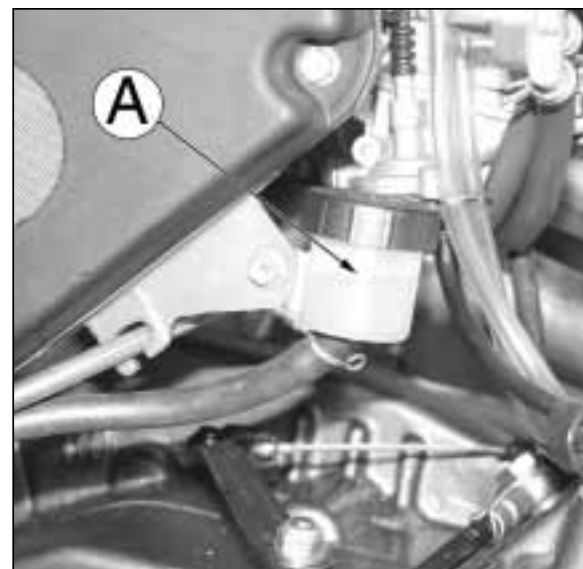


ATENCION

Si no se realiza la carrera en vacío prescrita se provoca el desgaste rápido de las pastillas del freno con el consiguiente peligro de llegar a la TOTAL INEFICIENCIA DEL FRENO.

CONTROL NIVEL DEL FLUIDO

El nivel (A) tiene que encontrarse entre las muescas MIN y MAX del depósito de las bombas.



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 sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

b) **ESTENSIONE (REGISTRO SUPERIORE)**

Taratura standard: -10 scatti. Qualora si dovesse ripristinare la taratura standard, ruotare il registro (C) in senso orario sino alla posizione di tutto chiuso, quindi tornare indietro degli scatti sopracitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

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

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

ADJUSTING THE FRONT COMPRESSION

a) **COMPRESSION (LOWER REGISTER)**

Standard calibration: -23 clicks.

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

b) **EXTENSION (UPPER REGISTER)**

Standard calibration: - 10 clicks.

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

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

REGLAGE FOURCHE AVANT

a) **COMPRESSION (REGISTRE INFERIEUR)**

Tarage standard: -23 déclics. Pour rétablir le tarage standard, ôter le bouchon (B) et tourner le registre (A) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière. 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 SUPERIEUR)**

Tarage standard: - 10 déclics. Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (C) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire. Renverser les opération pour obtenir une action de freinage plus raide.

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

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 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

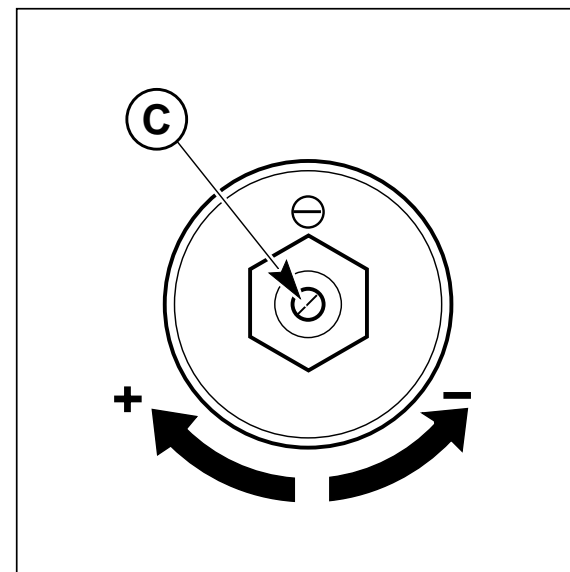
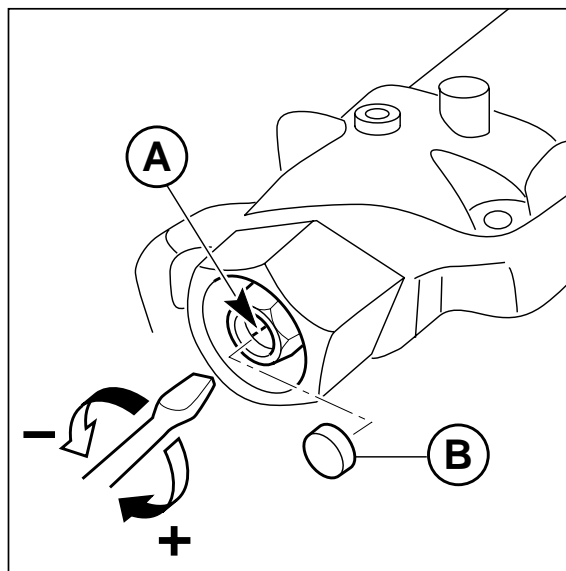
(a) COMPRESION (AJUSTE INFERIOR).

Calibrado estándar: -23 déclics.
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 sobracitatos clicks. Para obtener un frenado más blando, gire el ajuste en el sentido contrario a las agujas del reloj; actúe inversamente para obtener un frenado más duro.

(b) EXTENSION (AJUSTE SUPERIOR).

Calibrado estándar: -10 déclics.
En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire el ajuste (C) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sobracitatos 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.



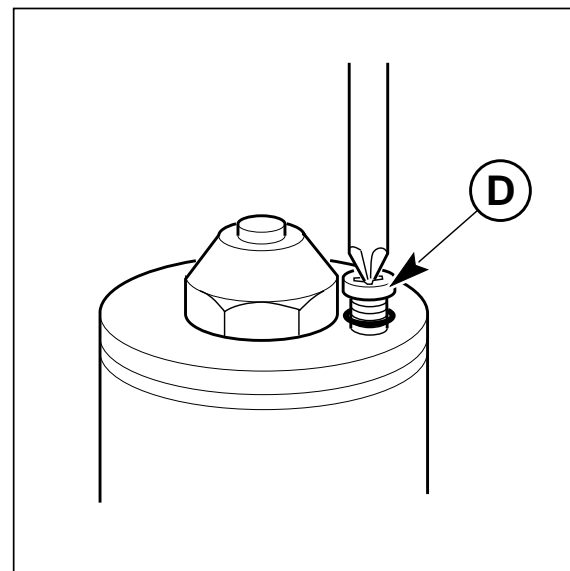
NOTA: Non forzare le viti di registro oltre la posizione di apertura e chiusura massima.

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.

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.



LIVELLO OLIO FORCELLA

Per il regolare funzionamento della forcella é indispensabile che in entrambe le gambe si trovi la prevista quantità d'olio. Per controllare il livello dell'olio all'interno degli steli, è necessario rimuovere questi ultimi dalla forcella e procedere nel modo seguente:

- rimuovere i tappi delle aste di forza;
- togliere le molle dagli steli facendo scolare l'olio all'interno di questi ultimi;
- portare la forcella a fondo corsa;
- verificare che il livello si trovi alla distanza "A" dal limite superiore dell'asta di forza.

NOTA

Oltre alla molla di serie (21) con indice di flessibilità $K=5$ N/mm e relativo distanziale di precarica (25) sono disponibili, in dotazione molle più morbide con i rispettivi distanziali.

NOTA

Per non alterare il valore di precarica, sostituire sempre molla e distanziale accoppiati.

FORK OIL LEVEL

For the regular fork operation, both legs must be provided with the necessary oil quantity. Remove the forkrods from the fork to check the oil level inside the forkrods. Work as follows:

- *remove the power rod caps;*
- *remove springs from the stems letting the oil drop into the latter;*
- *bring forks to stroke end;*
- *check that the level is at distance "A" below the upper limit of rods.*

NOTE

Besides the serial spring (21) with flexibility index $K=5$ N/mm and relevant preload (25) spacer, softer springs, together with spacers are available as equipment kit.

NOTE

Always replace both the spring and the spacers to keep the preload value unchanged.

NIVEAU D'HUILE DE LA FOURCHE

Pour un fonctionnement correct, les tiges de la fourche doivent avoir la quantité d'huile prévue. Oter les tiges des fourches pour contrôler le niveau d'huile à leur intérieur. Opérer comme suit:

- enlever les bouchons des tiges;
- enlever les ressorts des tiges en laissant écouler l'huile;
- porter la fourche à fin de course;
- vérifier que le niveau soit à la distance "A" de la limite supérieure de la tige de force.

NOTA

En sus de ressort de série (21) avec index de flexibilité $K=5$ N/mm et entretoise de précharge (25) avec kit et nécessaire sont à disposition des ressorts plus souples, avec les relatifs entretoise.

NOTA

Pour ne pas altérer la valeur de précharge, remplacer toujours le ressort avec les entretoises.

OELSTAND GABEL

Für ein korrektes Funktionieren der Gabel ist es notwendig, dass die vorgeschriebene Ölmenge in beiden Beinen vorhanden ist. Zur Kontrolle des Ölstands im Innern der Schäfte ist es erforderlich, diese aus der Gabel zu entfernen und in der folgenden Weise zu verfahren:

- die Kappen der Kraftstäbe entfernen;
- die Feder aus den Gabelstangen herausnehmen und Öl daraus abtropfen lassen;
- Gabel bis zum Hubende bringen;
- der Ölstand soll im Abstand von "A" entsprechend von der oberen Grenze des Kraftstabes liegen.

ANMERKUNG

Neben der serienmässigen Feder (21) mit Federungsindex $K=5$ N/mm und entsprechenden Vorspannungs-Distanzstück (25) mit sind weichere Federn mit entsprechenden Distanzstücken auf Ausrudfungsteile kit.

ANMERKUNG

Um die Vorspannung nicht zu ändern, Feder und Distanzstücke immer zusammen ersetzen.

NIVEL DEL ACEITE DE LA HORQUILLA

Para obtener el funcionamiento regular de la horquilla es indispensable que en ambas patas se encuentre la cantidad prevista de aceite.

Para controlar el nivel del aceite al interior de los v*stagos es necesario remover los mismos de la horquilla y actuar de la siguiente manera:

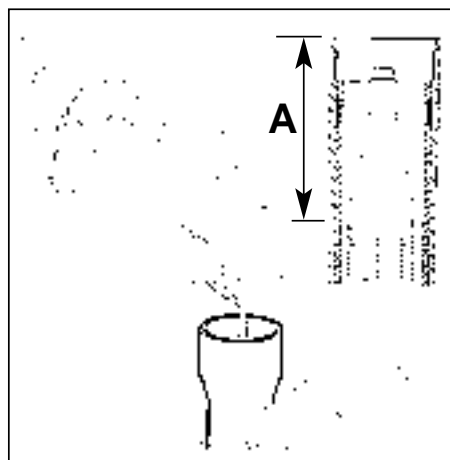
- remueva los tapones de las varillas de fuerza;
- quite los resortes de las v*stagos haciendo escurrir el aceite dentro de los mismos;
- lleve la horquilla a final de carrera;
- compruebe que el nivel se encuentre a la distancia "A" del límite superior de la varilla de fuerza.

NOTA

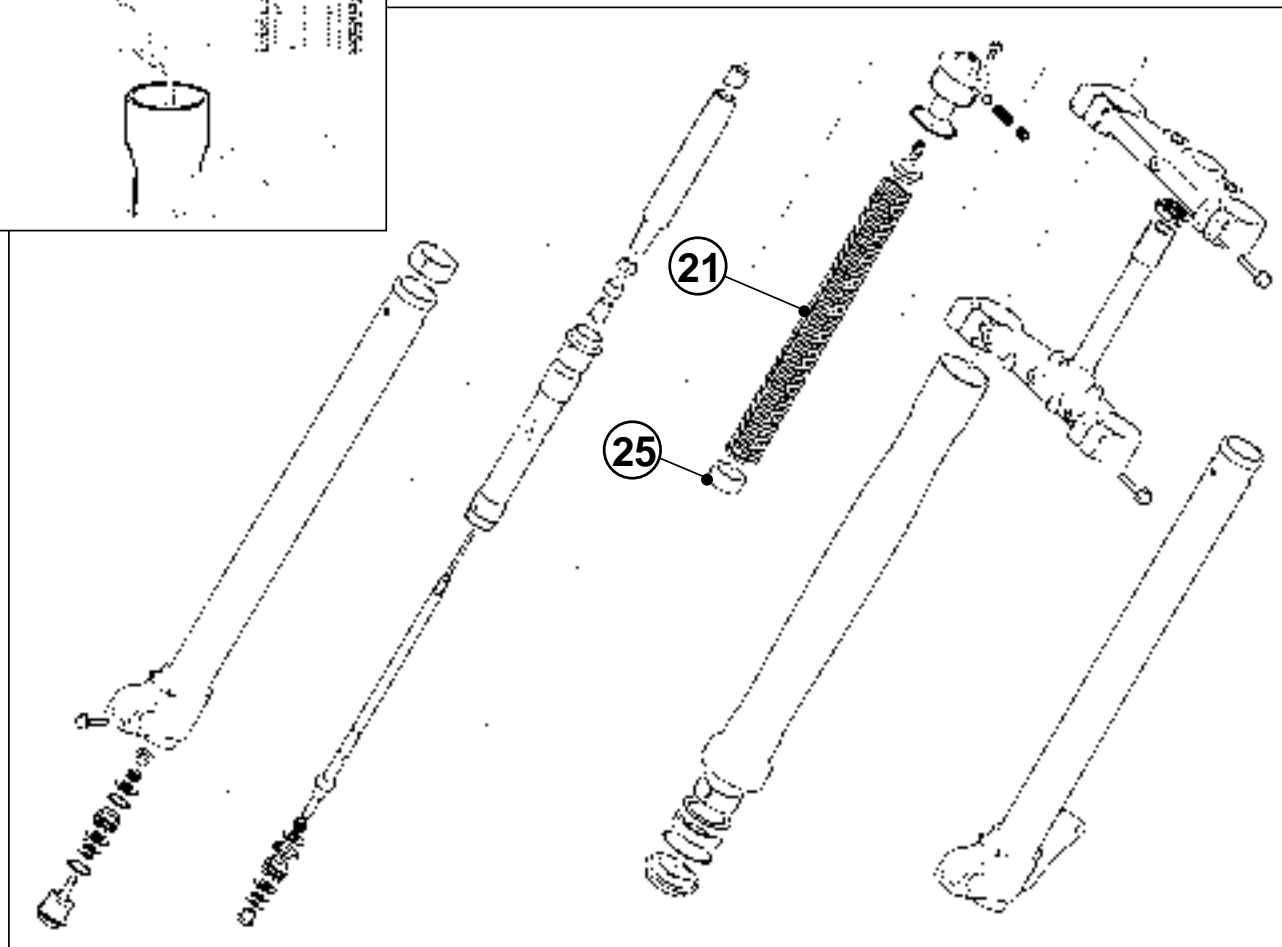
Además del muelle de serie (21) con índice de flexibilidad $K=5$ N/mm y su correspondiente separador de precarga (25) se encuentran disponibles, en kit en dotación, muelles más blancos con sus correspondientes separadores.

NOTA

Para no alterar el valor de precarga, sustituir siempre el muelle y los separadores acoplados.



A = 85 mm (3.35 in.)



MODIFICA POSIZIONE MANUBRIO

La posizione del manubrio può essere modificata per meglio adattarsi alle Vostre esigenze di guida.

Per effettuare l'operazione, procedere nel modo seguente:

- rimuovere la protezione manubrio (1);
 - togliere la vite (2) ed il portanumero anteriore (3);
 - togliere le viti (4) ed i cavallotti (o il cavallotto) superiori (5);
 - appoggiare su una superficie piana il gruppo manubrio-comandi accertandosi che il livello del fluido freno nel serbatoio rimanga in posizione ORIZZONTALE;
 - rimuovere i dadi (6) ed i cavallotti inferiori (7).
- Ruotare di 180° il cavallotto inferiore (7) per ottenere l'avanzamento o l'arretramento (10mm- 0.04in.) della posizione del manubrio rispetto a quella iniziale.

Ultimata l'operazione, serrare le viti (4) a 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) e i dadi (6) a 5,5 - 6,5 kgm (55-62 nm ; 39.8-44.8 Lb /ft).

HANDLEBAR POSITION CHANGE

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

To change the handlebar

position, proceed as follows:

- *remove the handlebar guard (1);*
- *remove the screw (2) and the front number holder (3);*
- *remove the screws (4) and the upper handlebar clamps (or upper clamp) (5);*
- *place on a flat surface the handlebar- controls assembly and check that the brake fluid level in the reservoir is in HORIZONTAL position;*
- *remove the nuts (6) and the lower handlebar clamps (7).*

Turn the lower clamps (7) 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 (4) to 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/fts) and the nuts (6) to 5,5 - 6,5 kgm (55-62 nm ; 39.8-44.8 Lb /ft).

MODIFICATION DE LA POSITION DU GUIDON

La position du guidon peut être changée pour mieux s'adapter à Vos exigences de guide.

Pour effectuer l'opération procéder de la manière suivante,;

- enlever la protection du guidon (1);
- enlever la vis (2) et le porte numero aavant (3);
- enlever les vis (4) et les cavaliers (ou le cavalier) supérieurs (5);
- appuyer sur une surface plate le groupe guidon - commandes qui en les vérifient que le niveau du frein fluide dans le réservoir reste en position HORIZONTAL;
- enlever les ecrous (6) et les cavaliers inférieurs (7).

Tourner le etau inférieur (7) 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 (4) aux 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) et les ecrous (6) aux 5,5 - 6,5 kgm (55-62 nm ; 39.8-44.8 Lb /ft).

LENKER POSITION ÄNDERN

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

Um die Operation vorzunehmen, in der folgenden Art und Weise vorangehen:

- *den Schutz des Lenkers (1) entfernen;*
- *die Schraube (2) und den Nummerträger (3) abnehmen;*
- *die Schrauben (4) und die höher Bügelbolzen (5) (oder den Bügelbolzen) abnehmen;*
- *sich an eine flache Oberfläche Gruppe Lenker - Steuerungen und sich versichern, daß der Bremsflüssigkeit in der Ölbehälter bleibt in WAAGERECHTER Position;*
- *die muttern (6) und die unteren Bügelbolzen (7) entfernen.*

Verlaufen dann zu im Kreise von 180° die untere Klemme (7) 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 (4) verschließend, ausführen (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) und die Murtern (6) zu 5,5 - 6,5 kgm (55-62 nm ; 39.8-44.8 Lb /ft).

MODIFICA POSICIÓN MANILLAR

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

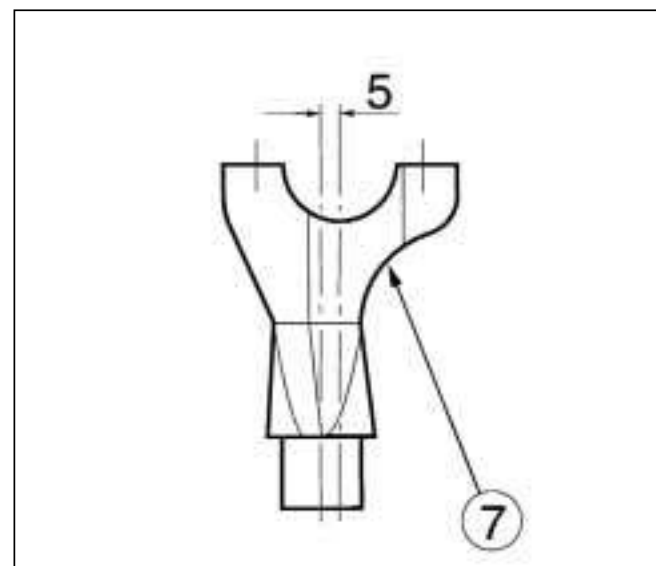
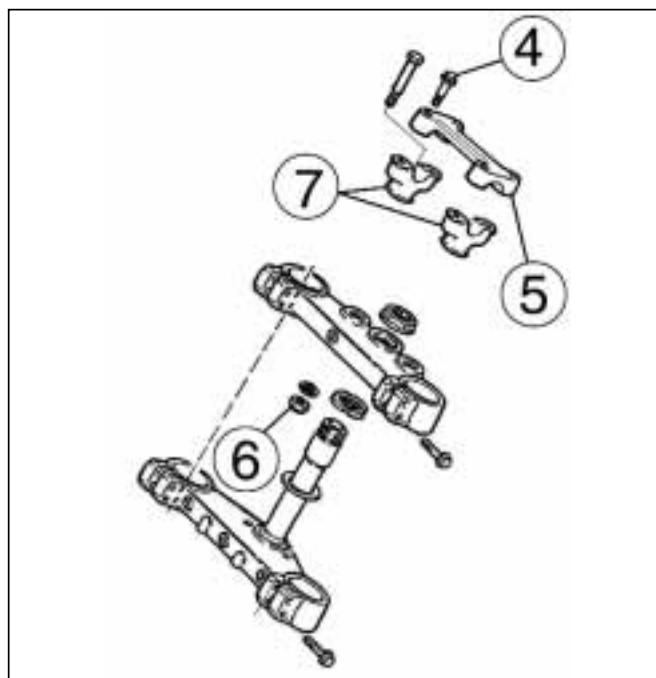
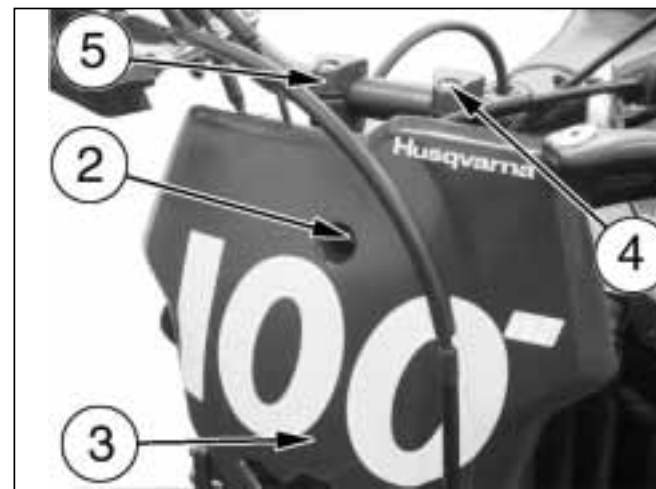
Para efectuar la operación, proceder en el modo siguiente:

- remover la protección del manillar (1);
- sacar el tornillo (2) y el portanúmero delantero (3);
- sacar los tornillos (4) y los caballetes (o el caballete) superior (5);
- apoyar en una superficie llana el grupo manillar - mandos cerciorándose que el nivel del fluido freno en el tanque quede en posición HORIZONTAL;

- remover las tuercas (6) y los caballetes inferiores (7).

Girar la abrazadera inferior (7) 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 (4) a 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) y las tuercas (6) a 5,5 - 6,5 kgm (55-62 nm ; 39.8-44.8 Lb /ft).



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.

ATTENZIONE*: Non smontare mai l'ammortizzatore perchè contiene gas sotto pressione. Per interventi di maggiore entità rivolgersi al Concessionario Husqvarna.

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.*

WARNING*: *Never disassemble shock absorber, which contains highly compressed nitrogen. Contact your Dealer for such major service. Do not incinerate.*

REGLAGE DE L'AMORTISSEUR

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

Agir comme suit:

1. Placer la moto sur la béquille et mesurer la distance (A).
2. 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.

ATTENTION * : Ne jamais démonter l'amortisseur car il contient du gaz sous pression. Pour des interventions plus importantes, contacter le Concessionnaire Husqvarna.

EINSTELLUNG STOSSDAEMPFER

Der hintere Stossdaempfer muss in Abhaengigkeit vom Fahrgewicht 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 Stossdaempfer empfiehlt sich eine Senkung von 100 mm und mit warmen Stossdaempfer von 95 mm.*
5. *Um die korrekte Senkung in Abhaengigkeit von ihrem Gewicht zu erreichen, die Vorspannung der Stossdaempferfeder einstellen.*

ACHTUNG * : *Niemals den Stoßdämpfer ausbauen, da er Gas unter Druck enthält. Wegen größerer Eingriffe sich mit dem Husqvarna-Händler in Verbindung setzen.*

REGULACION AMORTIGUADOR

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

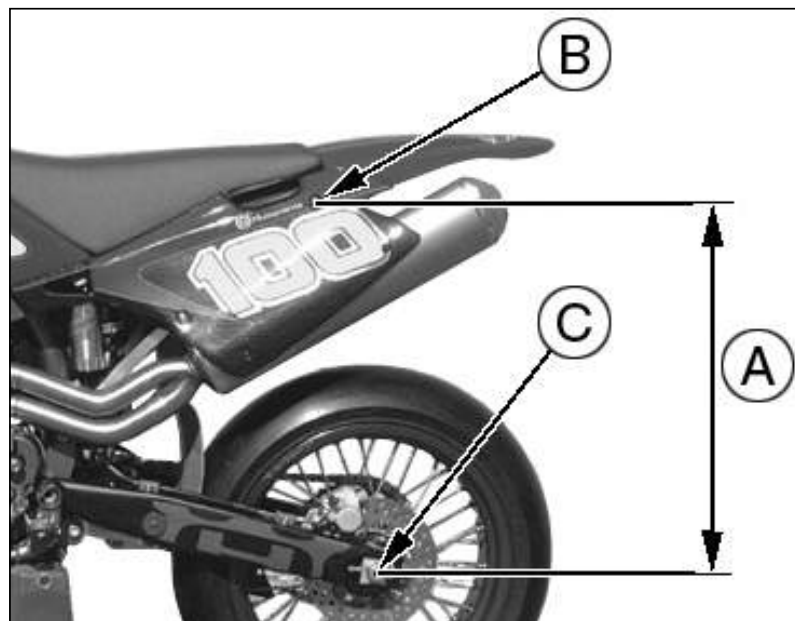
Para efectuar la operación proceda de la siguiente manera:

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.

ATENCIÓN *: Nunca desmontar el amortiguador ya que contiene gas bajo presión. Para intervenciones de mayor entidad dirigirse al Concesionario Husqvarna.



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 arrière
C: Hintere Radzapfen-Achse
C: eje perno rueda delantera

REGISTRAZIONE PRECARICO MOLLA AMMORTIZZATORE

Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

1. Ruotare in senso antiorario il perno posteriore (A), rimuoverlo ed estrarre la sella.
2. Togliere le due viti (B) ed il pannello laterale sinistro).
3. Pulire la controgghiera (1) e la ghiera di registro (2) della molla (3).
4. Allentare la controgghiera per mezzo di una chiave a gancio o con un punzone in alluminio.
5. Ruotare la ghiera di registro sino alla posizione desiderata.
6. Effettuata la registrazione in funzione del vostro peso o dello stile di guida, bloccare fermamente la controgghiera (coppia di serraggio 5 Kgm).

ATTENZIONE*: Fare attenzione a non toccare il tubo di scarico caldo quando si registra l'ammortizzatore.

ADJUSTING THE SHOCK ABSORBER SPRING PRELOAD

Proceed as follows:

1. *First turn counterclockwise fastening rear pin (A) then remove the saddle;*
2. *Remove the two screws (B) and the left side panel.*
3. *Clean ringnut (1) and adjusting nut (2) of the spring (3).*
4. *Either with a hook wrench or an aluminium punch, loosen the ringnut .*
5. *Turn the adjusting nut as required.*
6. *When the adjusting operation is over (according to your weight and riding style), tighten the ringnut. (Torque for both ringnuts: 5 Kgm; 49 Nm; 36.2 ft/lb).*

WARNING*: *Be careful not to touch hot exhaust pipe while adjusting the shock absorber.*

REGLAGE DE LA PRECHARGE DU RESSORT AMORTISSEUR

Agir comme suit:

1. Enlever la selle après avoir tourné dans le sens inverse des aiguilles d'une montre le pivot arrière (A) de fixation;
2. Oter les deux vis (B) et le panneau latéral gauche.
3. Nettoyer le contre-collier (1) et le collier de réglage (2) du ressort (3).
4. Desserrer le contre-collier à l'aide d'une clé à crochet, ou d'un poinçon en aluminium.
5. Tourner le collier de réglage jusqu'à la position désirée.
6. Une fois ce réglage effectué (en fonction de votre poids et style de conduite), bloquer le contre-collier. (Couple de serrage: 5 Kgm).

ATTENTION * : Lors d'un réglage de l'amortisseur, veillez à ne jamais toucher un tuyau d'échappement chaud.

EINSTELLUNG VORSPANNUNG

STOSSDAEMPFERFEDER

Zur Durchfuehrung des Operation, wie folgt vorgehen:

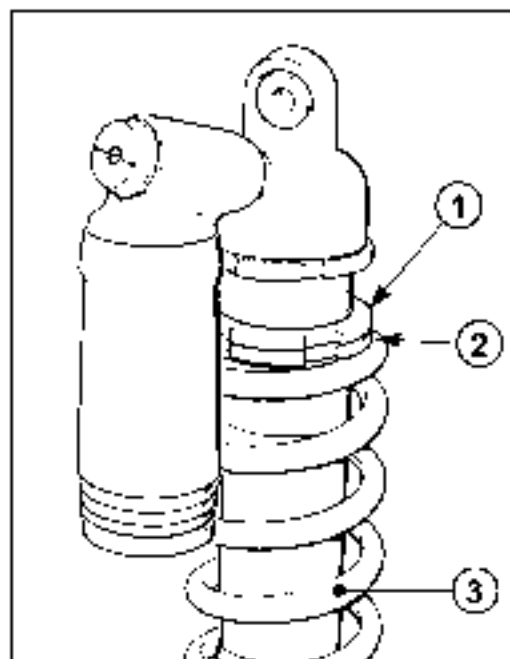
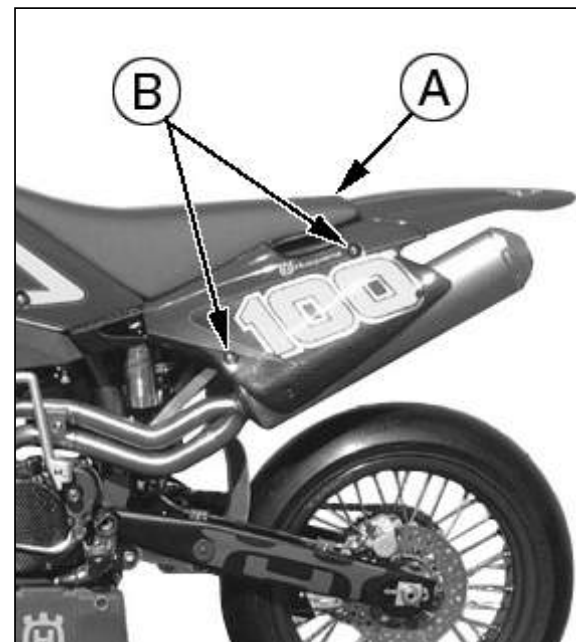
1. *Den Sattel, nach vorherigem Drehen des hinteren Befestigungszapfens (A) entgegen den Uhrzeigersinn, abzunehmen;*
2. *Die zwei Schrauben (B) abnehmen, daß sie der Paneel seitliche Linke befestigen und der Paneel abnehmen.*
3. *Die Gegennutmutter (1) und die Einstellnutmutter (2) reinigen die Spingfeder (3).*
4. *Die Gegennutmutter mittels eines Hakenschluessels oder eines Aluminiumstempels lockern.*
5. *Die Einstellnutmutter bis in die gewuenschte Stellung drehen.*
6. *Nachdem die Einstellung in Abhaengigkeit von Ihrem Gewicht oder von dem Fahrstil durchgefuehrt worden ist, die Gegennutmutter fest blockieren (Drehmoment fuer beide Nutmuttern: 5 kgm).*

ACHTUNG * : *Darauf achten, daß das warme Auspuffrohr beim Einstellen des Stoßdämpfers nicht berührt wird.*

REGULACION PRECARGA RESORTE AMORTIGUADOR

Para efectuar la operación
proceda de las siguiente manera:

1. Remover el sillín tras haber girado, en sentido antihorario, el perno trasero (A) de fijación;
2. Retirar los dos tornillos (B) y el panel lateral izquierdo..
3. Limpie la contravirola (1) y la virola de regulación (2) de resorte (3).
4. Afloje la contravirola por medio de una llave de gancho o bien con un punzón de aluminio.
5. Gire la virola de regulación hasta la posición deseada.
6. Efectuada la regulación en función de su peso y del estilo de conducción, bloquee firmemente la contravirola. (par de torsión para ambas virolas: 5 Kgm).



ATENCIÓN *: Tener cuidado a no tocar el tubo de escape caliente cuando se somete a reglaje el amortiguador.

**REGISTRAZIONE FRENO
IDRAULICO
AMMORTIZZATORE**

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

A) COMPRESSIONE - Taratura standard:

- 1) bassa velocità di ammortizzazione: -15 scatti (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 sopraccitati. 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 sopraccitati. Per ottenere una frenatura più dolce, ruotare il registro in senso antiorario; agire inversamente per ottenere una frenatura più dura.

**SHOCK ABSORBER DAMPING
ADJUSTMENT**

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

A) COMPRESSION - Standard calibration:

- 1) *Low damping speed: -15 clicks (register 4)*
- 2) *Hight damping speed: maximum open (register 6)*

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

B) EXTENSION - Standard calibration: -15 clicks

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

**REGLAGE FREIN
HYDRAULIQUE AMORTISSEUR**

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

A) REGLAGE FOURCHE - Tarage standard:

- 1) Basse vitesse d'amortissement: -15 clics (registre 4)
- 2) Haute vitesse d'amortissement: tout ouvert (registre 6)

Pour rétablir le tarage standard, tourner les registres supérieurs (4) et (6) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de déclics souscités Pour avoir une action freinante plus souple, tourner les registres en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus raide.

B) EXTENSION - Tarage standard: -15 clics

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre inférieur (5) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de déclics souscités. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner le registre en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus rapide.

**EINSTELLUNG
HYDRAULIKBREMSE
STOSSDAEMPFER**

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

A) EINFEDERUNG - Standardjustierung:

- 1) Niedrige Dämpfungsgeschwindigkeit: -15 Klicks (Einstellschraube 4)
- 2) Hohe Dämpfungsgeschwindigkeit: völlig Geöffnet (Einstellschraube 6)

Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die obere Einstellschraubes (4) und (6) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben genannt. Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraubes gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in 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; danach um Klicken oben genannt. Um eine weichere Bremsung zu erlangen, die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn drehen; um eine haertere Bremsung zu haben, in umgekehrter Richtung drehen.

REGULACION FRENO HIDRAULICO AMORTIGUADOR

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

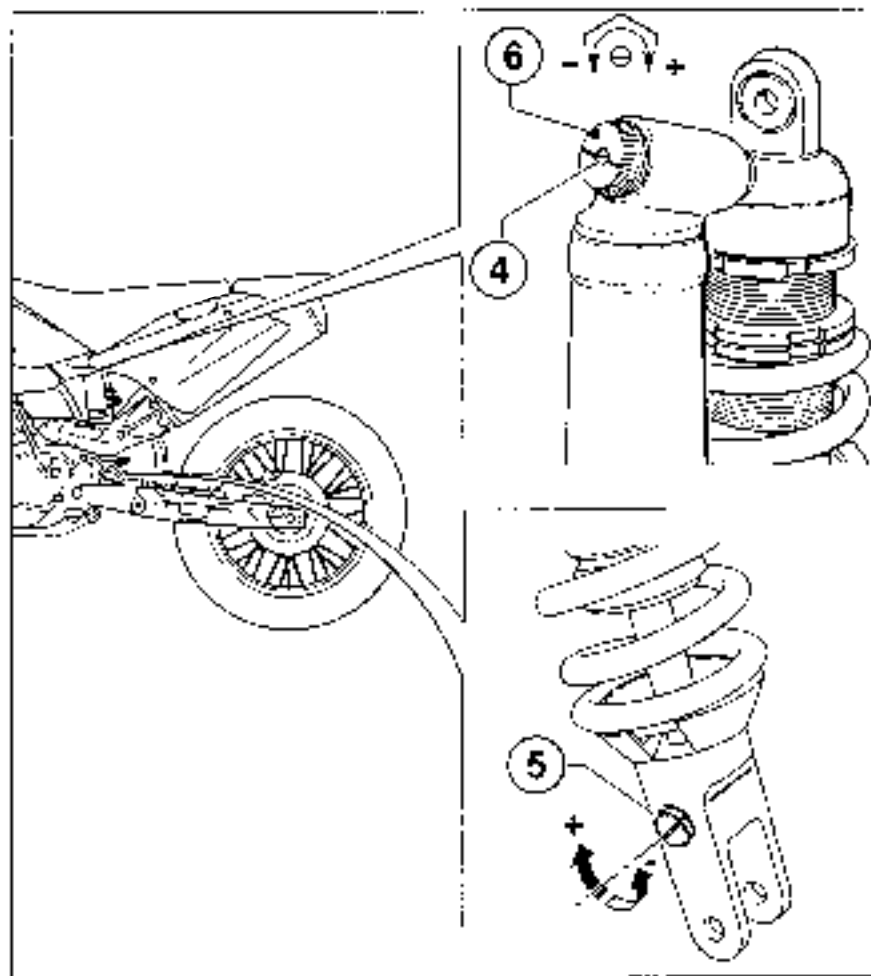
A) COMPRESION - Calibrado estándar:

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

En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire los ajustes superior (4) y (6) en el sentido de las manecillas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás en luego volver atrás en saltos susodicho. Para obtener 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 Klicks

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



REGISTRAZIONE CATENA

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.

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

Fast adjustment (Fig. B.). *Push the chain towards the final part of runner and check that between the two elements a distance "A" from 0 to 2 mm (0.08 in.) is present.*

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

- *Unloose the fastening nut of the wheel pin (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.

REGLAGE DE LA CHAÎNE

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 motocycle 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 tours 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.

KETTENEINSTELLUNG

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.

REGULACION CADENA

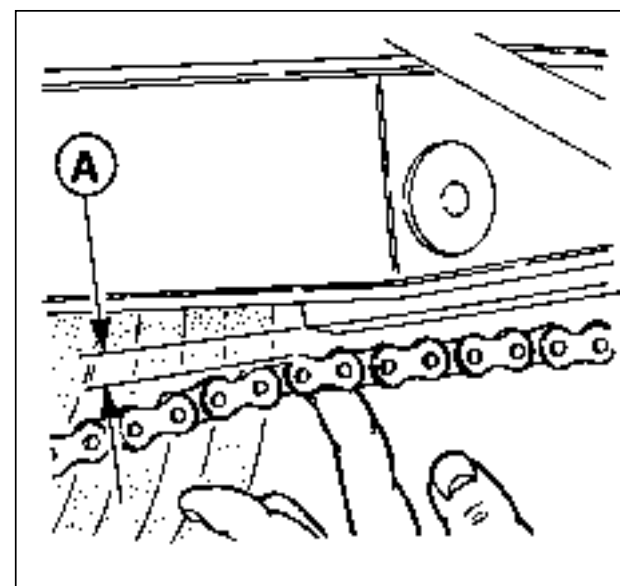
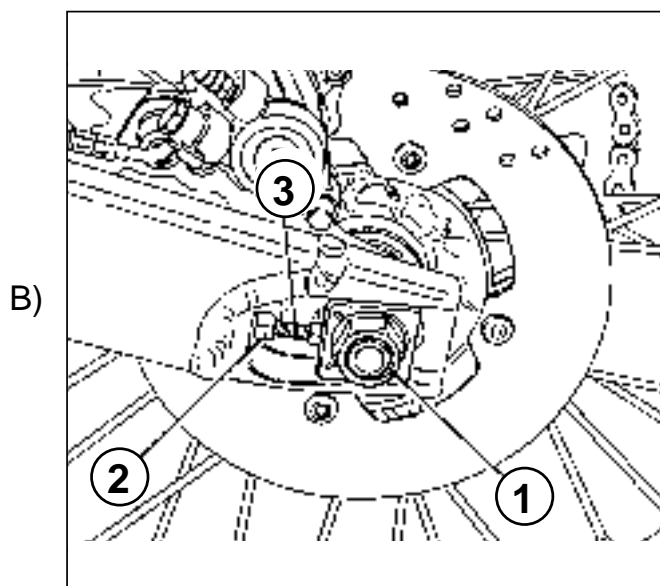
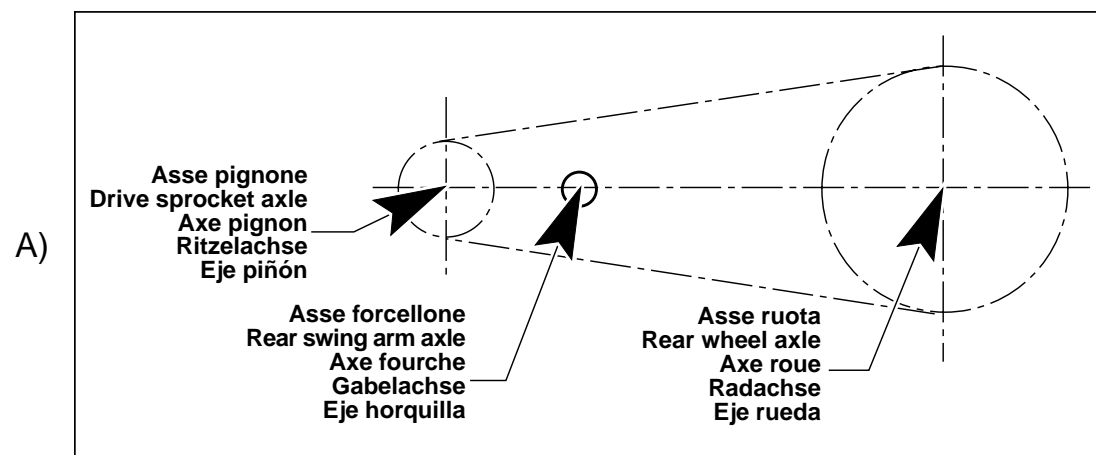
La cadena debe ser controlada, regulada y lubricada según la "Tabla de manutención", por razones de seguridad y para prevenir un desgaste excesivo. Si la cadena se desgasta excesivamente o resulta mal regulada, es decir se ha aflojado o se halla excesivamente tensada, puede salir de la corona o romperse.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



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 "L" 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.

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 "L" between 1st pin center and 21st pin center.

STANDARD	WEAR LIMIT
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.

CONTROLE USURE CHAÎNE, PIGNON ET COURONNE

Agir comme suit:

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

STANDARD	LIMITE D'USURE
317,5 mm	323 mm

Contrôler l'usure ou les dommages éventuels du pignion, 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 déposent sur la couronne, le pignion et la chaîne, peuvent provoquer une tension ultérieure de cette dernière. L'usure du pignion, de la chaîne et de la couronne arrière accroît en roulant sur des terrains boueux.

KONTROLLE VERSCHLEISS KETTE, RITZEL, KRANZ

Den Verschleiss wie folgt kontrollieren:

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

STANDARD	VERSCHLEISS-GRENZE
317,5 mm	323 mm

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

Nachdem das Rad abmontiert wurde, ist der Verschleiss der Zaehne des hinteren Kranzes zu ueberpruefen. In der Abbildung sind die Zaehne mit normalem und unzuLaessigem Verschleiss abgebildet. Bei unzuLaessigem Verschleiss des Zahnkranzes ist dieser ausqutauschen; 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.

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 "L" entre el centro del 1º perno y el del 21º.

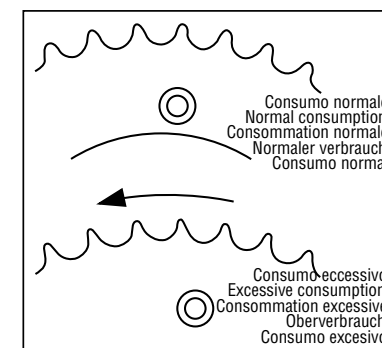
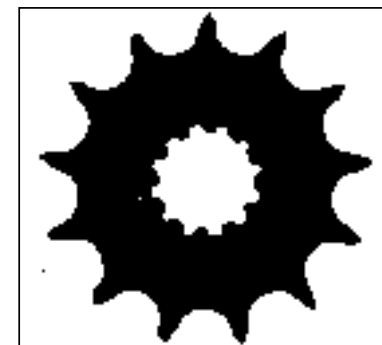
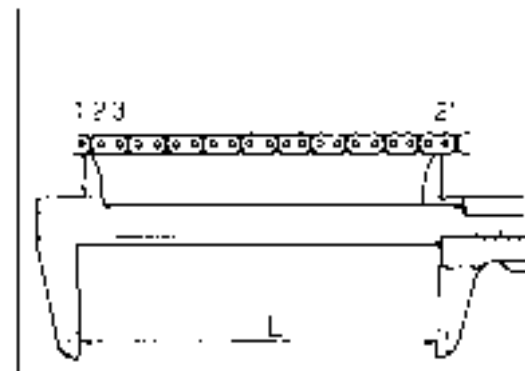
ESTANDAR	LIMITE DE DESGASTE
317,5 mm	323 m

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

La figura al lado muestra el perfil de los dientes en condiciones de desgaste normal y excesivo. Si la corona está excesivamente gastada reemplácela destornillando los seis tornillos de fijación del cubo.

ATENCIÓN *: La desalineación de la rueda provoca un desgaste anormal que conlleva condiciones de conducción incierta.

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



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

Lavaggio catena senza anelli OR (SMR 630)

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.

LUBRICATING THE CHAIN

Lubricate the chain following these instructions:

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

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

Work as follows:

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

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

2 - Check that the chain is neither worn out or 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 or the crown are damaged.

4 -Wash and clean the chain as described hereunder.

Washing the chain without OR (SMR 630)

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

Washing the chain with OR

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

LUBRIFICATION CHAÎNE

Lubrifier la chaîne en suivant les instructions reportées ci-dessous:

AVIS * : Ne jamais utiliser de la graisse pour lubrifier la chaîne, car la graisse aide à ramasser la poussière et la boue qui, en agissant en tant qu'abrasives, provoquent l'usure rapide de la couronne, du pignon et de la chaîne.

Démontage et nettoyage

Si la chaîne est très sale, la ôter et la nettoyer avant de la graisser. Opérer comme suit:

Placer une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue arrière soulevée du sol.

1 - Oter la protection 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 (SMR 630)

Laver avec pétrole ou mazout.

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.

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 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 (SMR 630)

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.

LUBRICACIÓN CADENA

Lubricar la cadena siguiendo las instrucciones indicadas.

ADVERTENCIA * : Nunca utilizar grasa para lubricar la cadena. La grasa causa la acumulación de polvo y fango que actúan de abrasivos provocando el desgaste rápido de la cadena, del piñón y de la cadena.

Desmontaje y limpieza

Cuando la cadena está particularmente sucia, tiene que ser removida y limpiada antes de la lubricación. Proceder de la siguiente manera. Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda trasera quede levantada del suelo.

1- Remover la protección 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.

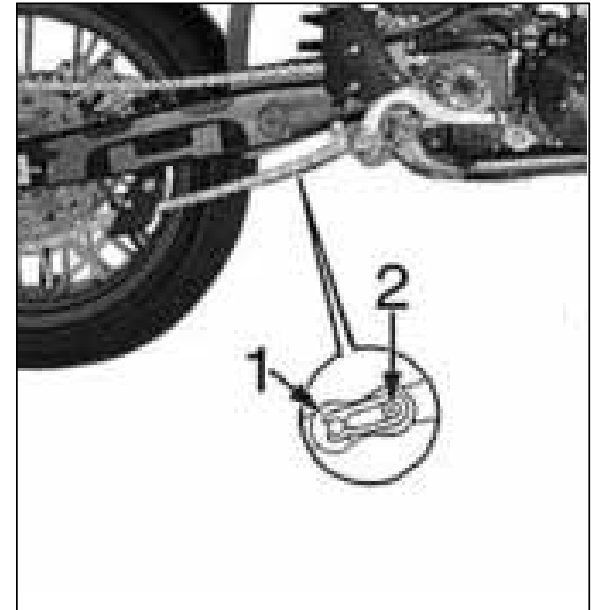
4- Limpiar y lubricar la cadena como indicado abajo.

Limpieza cadena sin empaquetaduras de anillo (SMR 630)

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 espray específico para cadenas con empaquetaduras de anillo.



Lubrificazione catena senza anelli OR (SMR 630)

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.

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 122

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.

Lubricating the chain without OR (SMR 630)

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

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 122

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 fleeting from the sprocket may ensue.*

Graissage de la chaîne sans bagues d'étanchéité (SMR 630)

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.

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 122

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.

Schmierung der Kette ohne OR-Ringe (SMR 630)

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

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 122 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.*

Lubricación cadena sin empaque taduras de anillo (SMR 630)

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.

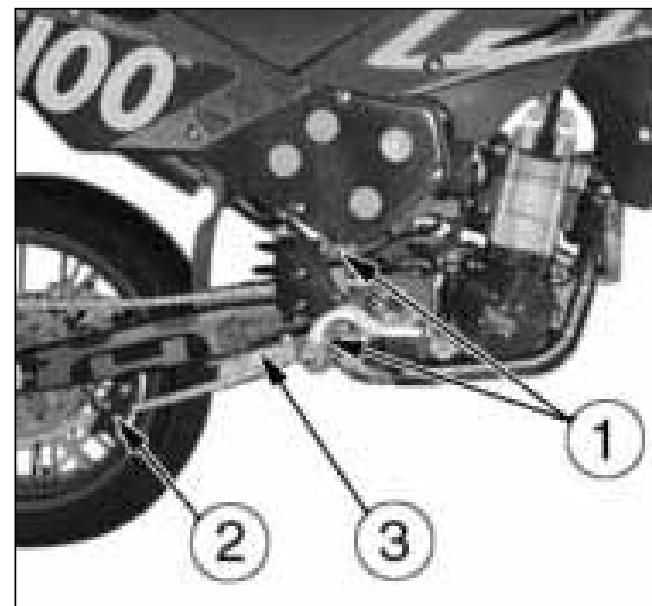
6- Ajustar correctamente la cadena como descrito a pagina 133.

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.



- 1- Rullo tendicatena (*)
- 2- Guíacadena
- 3- Pattino catena (*)

- 1- Chain tension roller (*)
- 2- Chain guide
- 3- Chain slider (*)

- 1- Rouleau tendeur de chaîne (*)
- 2- Guidage de chaîne
- 3- Patin de chaîne (*)

- 1- Kettenspannungsrolle (*)
- 2- Kettenführung
- 3- Kettenschuh (*)

- 1- Rodillo tensor de cadena (*)
- 2- Guíacadena
- 3- Patín cadena (*)

- (*) Kit in dotazione
- (*) Equipment kits
- (*) Kit en necessaire
- (*) Ausrudtungsteile kit
- (*) Kit en dotación



SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

Posizionare un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno. Togliere le viti (1) di fissaggio e rimuovere la pinza freno.

Allentare le quattro viti (2) che bloccano il perno ruota sui supporti degli steli forcella. Bloccare la testa del perno ruota e contemporaneamente svitare la vite (3) sul lato opposto; battere sul perno ruota con un punzone in nylon (per non danneggiare la filettatura) e sfilare il perno. Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso.

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 under the engine and see that the front wheel is lifted from the ground.

Remove the fastening screws (1) and the brake caliper.

Loosen the four bolts (2) holding the wheel axle to the front fork stanchions.

Hold the head of the wheel axle in place, unscrew the bolt (3) on the opposite side; strike the wheel axle with a nylon drift (in order to avoid axle thread damage) then draw the wheel axle out.

To reassemble, reverse the above procedure.

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

Placer une béquille dessous le moteur, de façon à avoir la roue avant soulevée du sol. Enlever l'étrier de frein en dévissant les vis (1) de fixation.

Desserrer les quatre vis (2) qui bloquent l'axe de la roue sur les supports des montants de la fourche.

Bloquer l'extrémité de l'axe de la roue et dévisser, en même temps, la vis (3) sur le côté opposé; battre sur le pivot roue avec un poinçon en nylon (pour ne pas endommager le filetage) et 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

Ein Fußraste oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Vorderrad vom Boden abgehoben ist. Den Bremssattel abmachen, wozu man die beiden Befestigungsschrauben (1).

Die vier Schrauben (2) zur Befestigung des Radzapfens an den Supporten der Gabelholme lösen.

Blockieren und gleichzeitig die Schraube (3) auf der entgegengesetzten Seite lösen; schalgen auf die Zapfen mit einer Punze in Nylon (um das Gewinde nicht zu schaden) und 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 Bremssattelkleinkolben zu vermeiden.

Legen Sie das Vorderrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab.

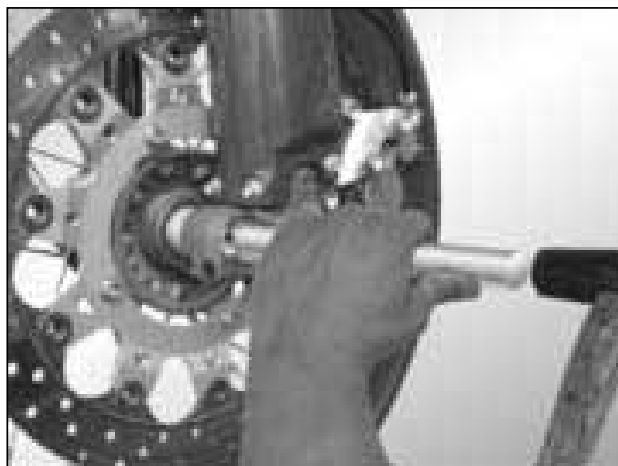
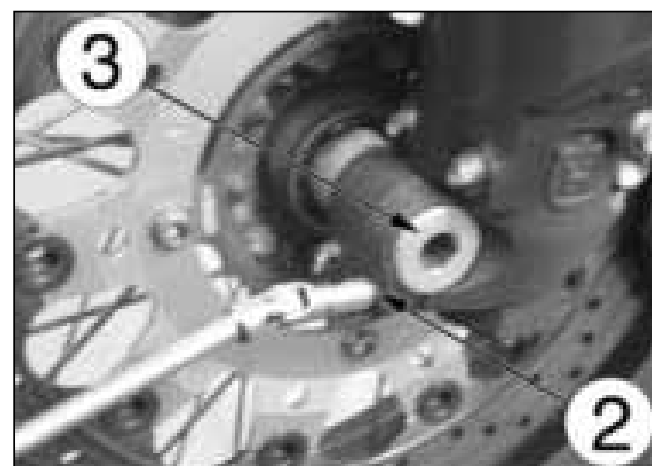
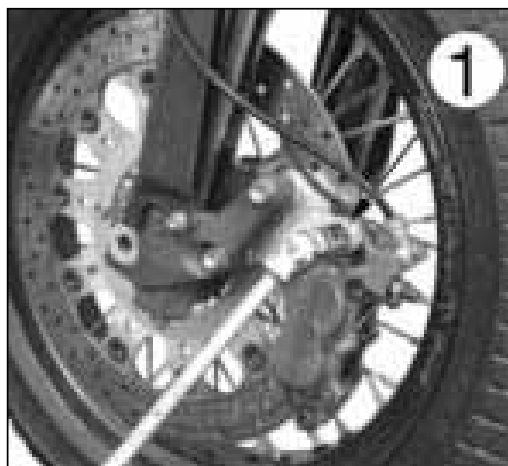
Hebel soweit pumpen, bis die Beläge die Bremsscheibe.

REMOCION RUEDA DELANTERA

Colocar de bajo del motor un caballete de manera que la rueda delantera quede levantada del suelo. Remover la pinza frenando desenroscando los tornillos (1) de fijaje.

Afloje los cuatro tornillos (2) que bloquean el perno rueda 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. Golpear sobre el perno con un punzón en nailon (para no perjudicar el filetado) y remover el perno de la rueda. 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.

SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

Posizionare un cavalletto sotto il motore in modo che la ruota anteriore sia sollevata dal terreno. Togliere la catena (vedere pag. 126).

Svitare il dado del perno (1) ruota e sfilare quest'ultimo; non è necessario allentare i tendicatena (2), in questo modo il valore di tensione della catena risulterà inalterato dopo il rimontaggio. Sfilare la ruota completa facendo attenzione ai distanziali posti ai lati del mozzo.

Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso inserendo il disco freno nella pinza.

NOTE

Con la ruota smontata, non agire sul pedale del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza. Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.

Dopo aver rimontato la ruota, agire sul pedale di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.

REMOVING THE REAR WHEEL

Set a stand under the engine and see that the front wheel is lifted from the ground. Remove the transmission chain (See page 126).

Unscrew the nut of the wheel pin (1) and extract it. It is not necessary to unloose the chain adjusters (2); in this way, the chain tension will remain unchanged after the reassembly. Extract the complete rear wheel, by taking care of the spacers located at the hub sides.

To reassemble, reverse the above procedure remembering to insert the disc into the caliper.

NOTES

Do not operate the rear brake pedal when the wheel has been removed; this causes the caliper piston to move outwards.

After removal, lay down the wheel with brake disc on top.

After reassembly, pump the brake control pedal until the pads are against the brake disc.

DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIERE

Placer une béquille dessous le moteur, de façon à avoir la roue avant soulevée du sol. Enlever la chaîne de transmission (voir page 126).

Dévisser l'écrou pivot roue (1) 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'etrier.

AVIS

Lorsque la roue est démontée, ne pas baisser la pédale du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l'etrier.

Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque sur le dessus.

Après le remontage de la roue avant, actionner la pédale du frein jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact de disque.

ABNEHMEN DES HINTERRADS

Ein Fußraste in der Weise unter den Motor stellen, daß das Vorderrad vom Boden abgehoben ist. Den Kettenantrieb abnehmen (siehe Seite 127).

Die Mutter des Radbolzen (1) und den Radbolzen ausziehen. Es ist nicht notwendig, die Kettenspanner (2) zu lockern; auf diesel Weise wird der Kettenspannwert nach dem Wiederausammenbau unverändert bleiben. Das komplette Rad mit Berücksichtigung der sich seitlich in der Radnabe befindlichen Distanzstücken ausziehen. Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch; ausserdem ist die Bremsscheibe in den Sattel einzuführen.

ANMERKUNG

Bei abgezogenem Rad darf der Pedal der Hinterradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremssattelkleinkolben zu vermeiden.

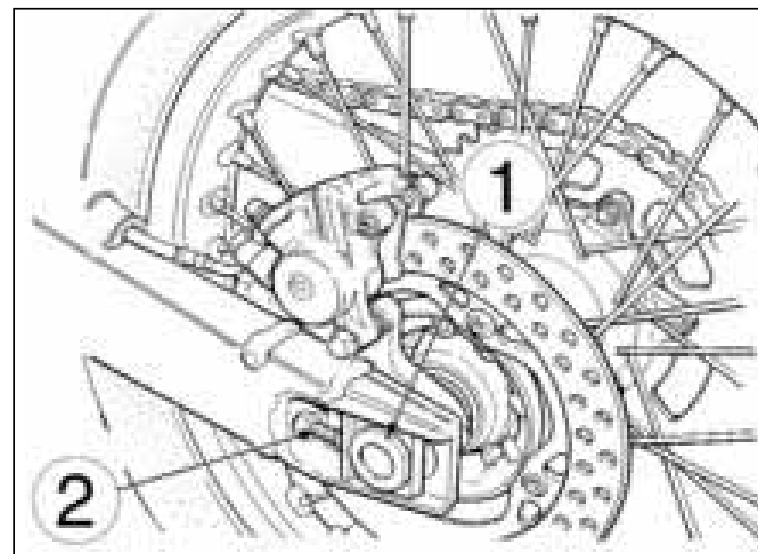
Legen Sie das Hinterrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab.

Pedal soweit pumpen, bis die Beläge die Bremsscheibe

REMOCION RUEDA TRASERA

Colocar de bajo del motor un caballete de manera que la rueda delantera quede levantada del suelo. Sacar la cadena de transmission (Ver pagina 127). Destornille la tuerca del perno rueda (1) y extraiga ésto. No es necesario aflojar el tensor de cadena (2); de esta manera, el valor de tensión de la cadena resultará inalterato después de volver a montarlo. Extraiga la rueda tra sera completa teniendo cuidado con los separadores colocados a los lados del cubo rueda.

Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso introduciendo el disco en la pinza



NOTE

Cuando la rueda está desmontada, no tire el pedal del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza.

Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco hacia arriba.

Después del montaje de la rueda, bombee el pedal del freno hasta llevar las pastillas a contacto con el disco.

FRENI

I principali componenti dei due impianti sono: la pompa freno con relativa leva (anteriormente) o pedale (posteriormente), la tubazione, la pinza ed il disco.

LEGENDA

- 1 - Leva comando freno anteriore
- 2 - Pompa freno anteriore con serbatoio olio
- 3 - Tubazione anteriore
- 4 - Pinza anteriore
- 5 - Disco freno anteriore
- 6 - Serbatoio olio freno posteriore
- 7 - Tubazione posteriore
- 8 - Pinza posteriore
- 9 - Disco freno posteriore
- 10 - Pompa freno posteriore
- 11 - Pedale comando freno posteriore

BRAKES

The mayor components are brake master cylinder with its lever (front) or pedal (rear), brakeline, caliper assembly and disc.

LEGEND

- 1 - *Front brake control lever*
- 2 - *Front brake pump with oil tank*
- 3 - *Front piping*
- 4 - *Front caliper*
- 5 - *Front disc*
- 6 - *Rear brake oil tank*
- 7 - *Rear piping*
- 8 - *Rear caliper*
- 9 - *Rear disc*
- 10 - *Rear brake pump*
- 11 - *Rear brake control pedal*

FREINS

Eléments principaux des deux systèmes:
- pompe frein avec levier (avant) ou pédale (arrière), tubulure, étrier et disque.

LEGENDE

- 1 - Levier de contrôle frein avant
- 2 - Pompe du frein avant avec réservoir à huile
- 3 - Tuyau avant
- 4 - Etrier avant
- 5 - Disque avant
- 6 - Réservoir à huile du frein arrière
- 7 - Tuyau arrière
- 8 - Etrier arrière
- 9 - Disque arrière
- 10 - Pompe du frein arrière
- 11 - Pédale de contrôle frein arrière

BREMSEN

*Hauptbestandteile sind:
- die Bremspumpe mit dazugehoerigem Hebel (vorderseitig) oder Fusshebel (hinterseitig), die Leitunge, die Zange und die Scheibe.*

LEGENDE

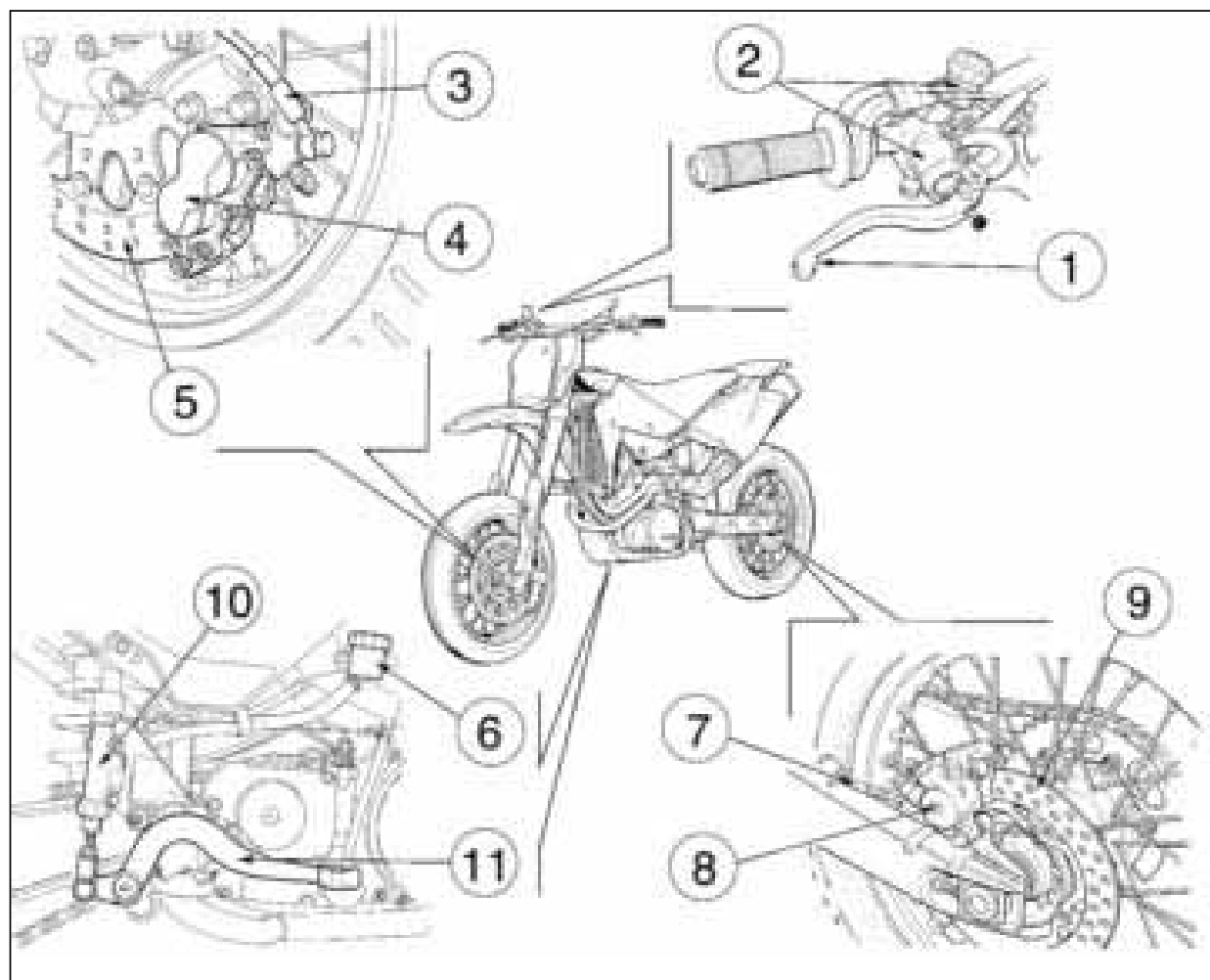
- 1 - *Steuerhebel vordere Bremse*
- 2 - *Vordere Bremspumpe mit Ölbehälter*
- 3 - *Vorderer Schlauch*
- 4 - *Vorderer Bremssattel*
- 5 - *Vordere Bremsscheibe*
- 6 - *Hinterer Bremsölbehälter*
- 7 - *Hinterer Schlauch*
- 8 - *Hinterer Bremssattel*
- 9 - *Hintere Bremsscheibe*
- 10 - *Hinterer Bremspumpe*
- 11 - *Bedienungspedal hintere Bremse*

FRENOS

Los principales componentes de las dos instalaciones son:
- la bomba del freno con su relativa palanca (delante) o pedal (detrás), la tubería, la pinza y el disco.

LEYENDA

- 1 - Palanca de mando del freno delantero
- 2 - Bomba freno anterior con tanque aceite
- 3 - Tubería anterior
- 4 - Pinza anterior
- 5 - Disco anterior
- 6 - Tanque aceite freno posterior
- 7 - Tubería posterior
- 8 - Pinza posterior
- 9 - Disco posterior
- 10 - Bomba freno posterior
- 11 - Pedal de mando del freno trasero



**SMONTAGGIO PASTIGLIE
FRENO**

- Rimuovere le mollette (1).
- Sfilare i perni (2).
- Rimuovere le pastiglie.

ATTENZIONE!

Non azionare la leva o il pedale freno mentre si tolgono le pastiglie.

USURA PASTIGLIE

- 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 é stato superato, sostituire le pastiglie in coppia.

BRAKE PADS REMOVAL

- Remove springs (1).
- Remove pins (2).
- Remove pads.

CAUTION!

Don't operate the brake lever or pedal while removing the pads.

PADS WEAR

- 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.*

**DEMONTAGE DES PASTILLES
DU FREIN**

- Enlever les ressorts (1).
- Enlever les pivots (2).
- Enlever les pastilles.

ATTENTION!

Ne pas actionner le levier ou la pédale du frein dans la phase de démontage des pastilles.

USURE DES PASTILLES

- a) A l'avant: l'épaisseur "A" ne doit jamais être inférieur 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.

**DEMONTIERUNG
BREMSBELAEGE**

- Die Feder (1) zu wegnehmen.
- Die Bolzen (2) zu abnieten.
- Die Bremsbeläge zu wegnehmen.

ACHTUNG!

Bremshebel oder -fusshebel bei Demontierung der Belaege nicht betaetigen.

VERSCHLEISSBREMSBELAEGE

- 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.*

DESMONTAJE PASTILLAS DEL FRENO

- Saque las tenacillas (1).
- Saque los pernos (2).
- Remueva las pastillas.

ATENCIÓN!

No accione la palanca o el pedal del freno mientras se quitan las pastillas.

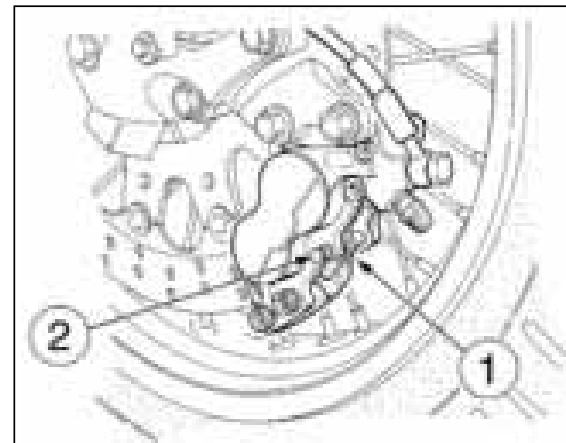
DESGASTE PASTILLAS

a) Delante, el espesor "A" no debe ser nunca inferior al resaltado por las muescas de control del desgaste;

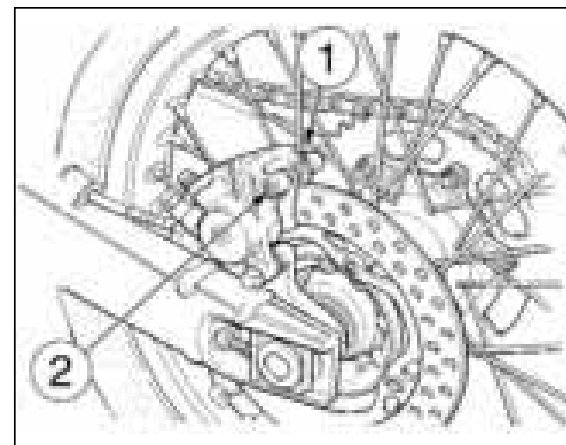
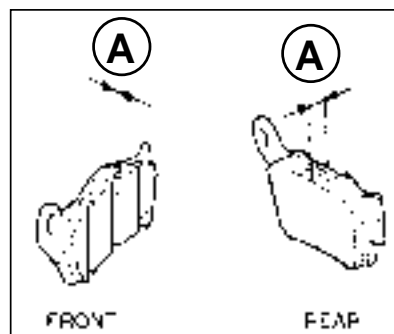
b) Detrás, el espesor "A" no debe ser inferior a 3,8 mm.

Si este límite ha sido superado, sustituya las pastillas en par.

ANTERIORE - FRONT - AVANT - VORDERE - DELANTERO



POSTERIORE - REAR - ARRIERE - HINTERE - TRASERO



PULIZIA PASTIGLIE

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.

PADS CLEANING

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.

NETTOYAGE DES 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.

REINIGUNG BREMSBELAEGE

Sich vergewissern, dass es keine Spur Bremsflüssigkeit oder Öl auf den Belägen oder auf den Scheiben gibt. Beläge und Scheibe von eventuell vorhandenen Spuren Flüssigkeit oder Öl mit alkohol reinigen. Wenn eine vollkommene Reinigung unmöglich ist, Beläge ersetzen.

MONTAGGIO PASTIGLIE

- Montare le nuove pastiglie freno.
- Rimontare i due perni (2) e le relative mollette (1).

PADS INSTALLATION

- *Install new brake pads.*
- *Reassemble the two pins (2) and the springs (1).*

MONTAGE DES PASTILLES

- Monter les pastillas nouvelles.
- Remonter les deux pivots (2) et les ressorts (1).

MONTAGE BREMSBELAEGE

- *Die neuen Bremsbeläge montieren.*
- *Die zwei Zapfen (2) und die Feder (1) wiederanbringen.*

ATTENZIONE!

Non guidare il motociclo fino a quando la leva o il pedale freno non saranno del tutto efficienti. Pompate la leva o il pedale freno fino a portare le pastiglie a contatto dei dischi. Il freno non funzionerà al primo tentativo di azionamento sulla leva o sul pedale.

WARNING!

Do not attempt to ride the motorcycle until the brake lever or pedal are fully effective. Pump the brake lever or pedal until the pads are against the discs. The brake will not function on the first application of the lever or pedal.

ATTENTION!

Avant de conduire la moto, s'assurer du bon fonctionnement du levier ou de la pédale. Actionner le levier ou la pédale jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact des disques, et tenir compte que le frein ne fonctionnera pas au premier tentatif.

ACHTUNG!

Motorrad erst fahren, wenn der Bremshebel oder -fusshebel vollstaendig wirksam sind. Hebel oder Fusshebel soweit pumpen, bis die Beläge die Scheiben beruehren. Beim ersten Versuch mit dem Hebel oder mit dem Fusshebel wird die Bremse unwirksam sein.

LIMPIEZA PASTILLAS

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. Sustituya las pastillas si no ha sido posible limpiarlas de manera satisfactoria.

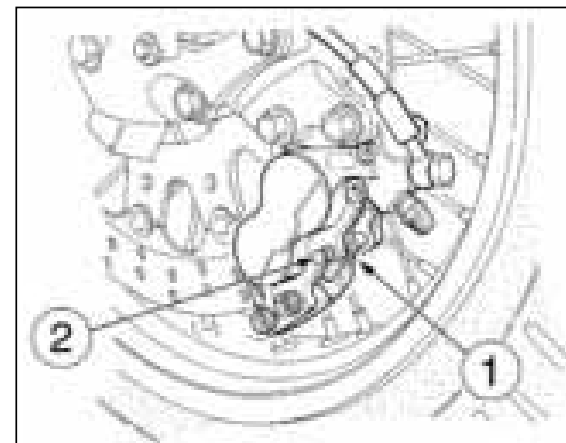
MONTAJE PASTILLAS

- Monte las nuevas pastillas del freno.
- Vuelva a montar los dos pernos (2) y las tenacillas (1).

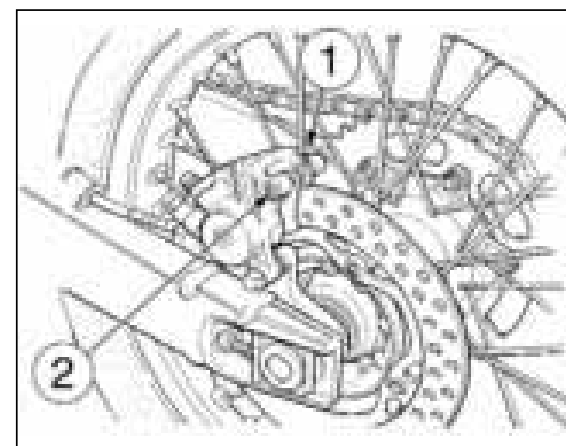
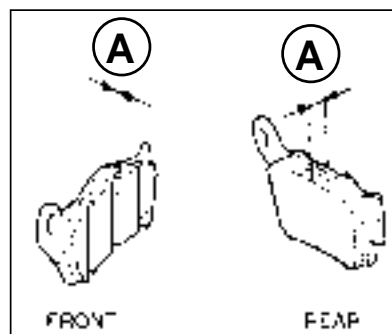
ATENCIÓN!

No conduzca la moto hasta que la palanca o el pedal del freno no sean perfectamente eficientes. Bombee la palanca o el pedal del freno hasta llevar las pastillas a contacto con los discos. El freno no funcionará a la primera tentativa de accionamiento en la palanca o en el pedal.

ANTERIORE - FRONT - AVANT - VORDERE - DELANTERO



POSTERIORE - REAR - ARRIERE - HINTERE - TRASERO



USURA DISCO FRENO

Rilevare lo spessore di ogni disco nel punto di maggiore usura. Sostituire il disco se l'usura ha superato il limite previsto.

Spessore Disco

DISCO	STANDARD	LIMITE DI SERVIZIO
Anteriore	5 mm	4,5 mm
Posteriore	4 mm	3,5 mm

BRAKE DISC WEAR

Measure the thickness of each disc at the point where it has worn the most. Replace the disc if it has worn past the service limit.

Disc Thickness

DISC	STANDARD	SERVICE LIMIT
Front	5 mm (0.197 in.)	4,5 mm (0.177 in.)
Rear	4 mm (0.157 in.)	3,5 mm (0.138 in.)

USURE DES DISQUES FREINS

Relever l'épaisseur de chaque disque au point de plus grande usure et lorsque la limite prévue est atteinte, le remplacer.

Epaisseur du disque

DISQUE	STANDARD	LIMITE DE SERVICE
Avant	5 mm	4,5 mm
Arrière	4 mm	3,5 mm

VERSCHLEISS BREMSSCHEIBEN

Die Dicke jeder Scheibe in der meist verschlissenen Stelle messen. Bei Ueberschreitung der angegebenen Grenze, Scheibe ersetzen.

Scheibendicke

SCHEIBE	STANDARD	BETRIEBS-GRENZE
Vorderrad	5 mm	4,5 mm
Hinterrad	4 mm	3,5 mm

SFARFALLAMENTO DISCO

Misurare lo sfarfallamento del disco. Il limite di servizio per entrambi i dischi é di 0,15 mm. Sostituire il disco se lo sfarfallamento é superiore al limite di usura.

DISC WARPAGE

Measure disc warpage. Service limit for both discs is 0,15 mm (0.006 in.) Replace the disc if warpage is more than service limit.

DISQUE PAPILLOTANT

Mesurer le papillotement du disque. La limite de service pour les deux disques est de 0,15 mm. Remplacer le disque si cette limite est atteinte.

SCHEIBENFLATTERN

Scheibenflattern messen. Betriebsgrenze fuer beide Scheiben: 0,15 mm. Bei Ueberschreitung der Verschleissgrenze Scheiben ersetzen.



DESGASTE DEL DISCO DEL FRENO

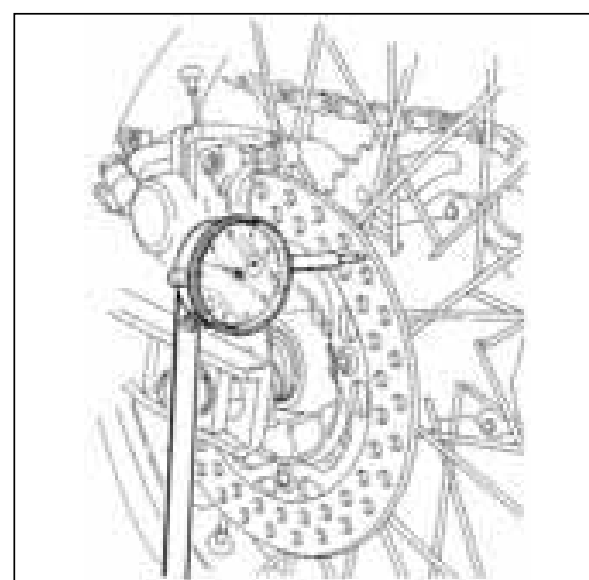
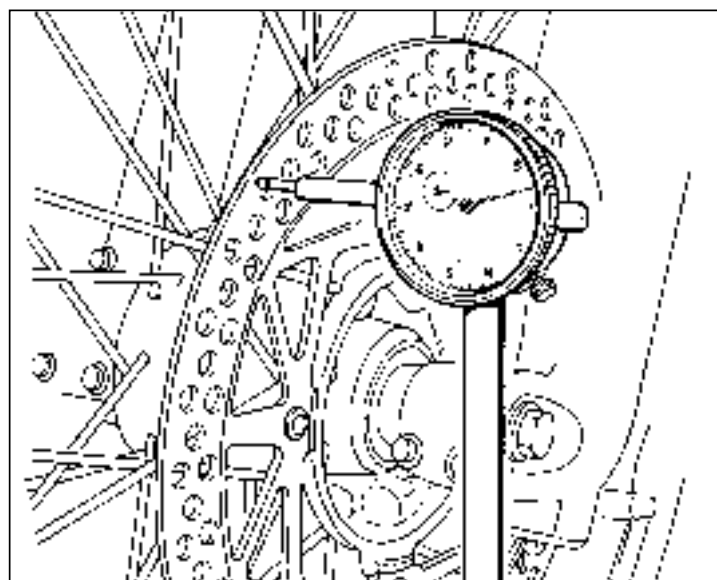
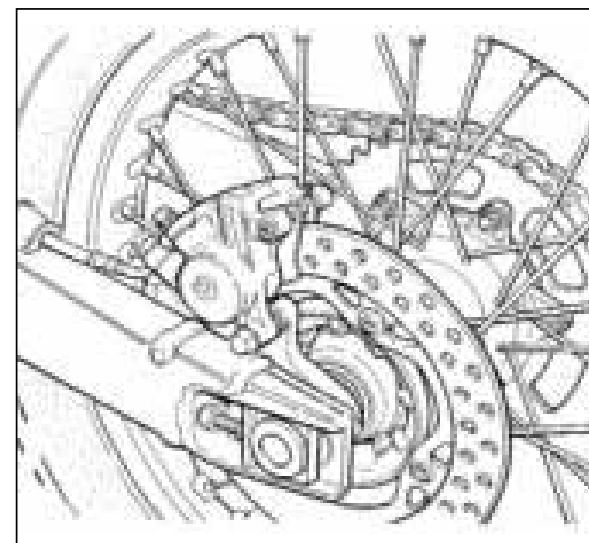
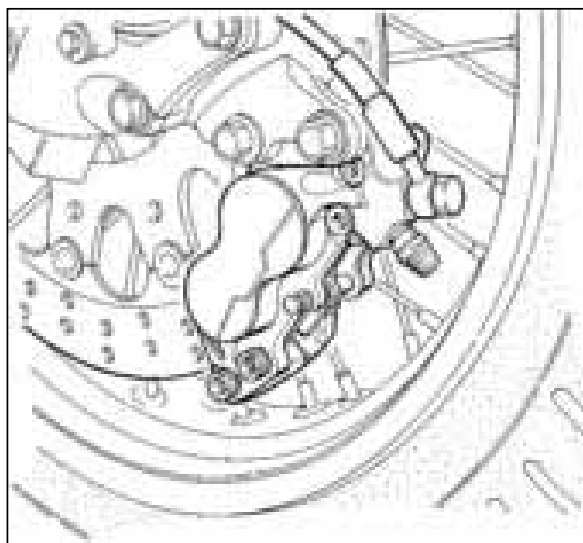
Registre el espesor de cada disco en el punto de mayor desgaste. Sustituya el disco si el desgaste ha ido más allá del límite previsto.

Espesor del Disco

DISCO	ESTANDAR	LIMITE DE SERVICIO
Delantero	5 mm	4,5 mm
Trasero	4 mm	3,5 mm

BAILOTEO DEL DISCO

Mida el bailoteo del disco.
El límite de servicio para ambos discos es de 0,15 mm.
Sustituya el disco si el bailoteo es superior al límite de desgaste.



PULIZIA DISCO

Una scarsa efficienza di frenata può anche essere causata dalla presenza di olio sul disco. Olio o grasso sul disco possono essere eliminati mediante un solvente ad alto indice di infiammabilità come acetone o prodotti similari.

DISC CLEANING

Poor braking can also be caused by oil on the disc. Oil or grease on the disc must be cleaned off with a high flash-point oil free solvent, such as acetone or lacquer thinner.

NETTOYAGE DU DISQUE

S'il y a de l'huile sur le disque, l'action de freinage resultera nulle. L'huile ou la graisse sur le disque peuvent être éliminées en utilisant un solvant avec un haut indice d'inflammabilité comme acétone, ou produits similaires.

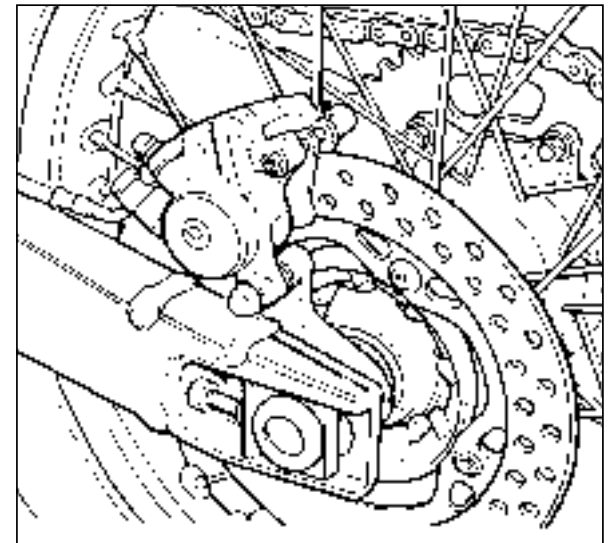
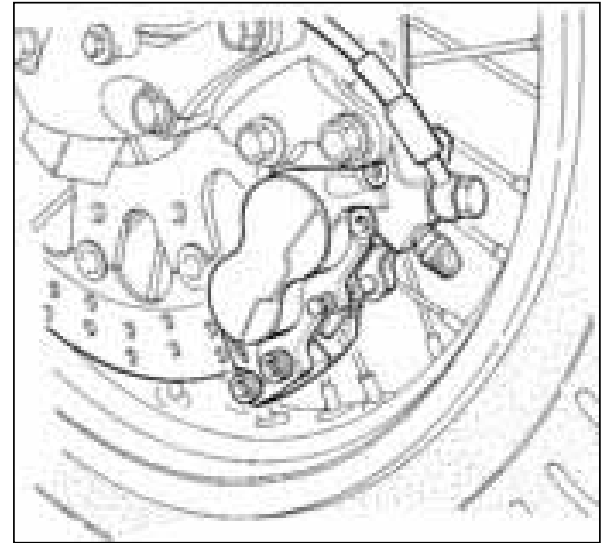
SCHEIBENREINIGUNG

Eine niedrigere Bremswirkung kann mit Oelspuren auf der Scheibe zusammenhaengen. Oel oder Fett auf der Scheibe koennen mit Hilfe eines leichtentzuendlichen Loesungsmittel wie Azeton oder aehnliche gereinigt werden.



LIMPIEZA DEL DISCO

Una escasa eficiencia de frenado puede estar causada también por la presencia de aceite en el disco. Aceite o grasa en el disco pueden eliminarse mediante un disolvente de alto índice de inflamabilidad como acetona o productos similares.



SOSTITUZIONE FLUIDO

Il fluido freni deve essere controllato e sostituito in accordo con la Tabella di Manutenzione o nel caso fosse stato contaminato da sporcizia o acqua. Non sostituire il fluido sotto la pioggia o con vento intenso.

AVVERTENZA!

- * Usare solamente fluido freni prelevato da contenitore sigillato (DOT 4). Non usare mai fluido già utilizzato.
- * Non permettere che agenti contaminanti quali sporcizia, acqua etc. entrino nel serbatoio.
- * Per evitare rischi di contaminazioni del fluido, non lasciare il serbatoio olio senza coperchio.
- * Maneggiare con cura il fluido per non danneggiare le parti verniciate.
- * Non mischiare due tipi differenti di fluido. Ciò provocherebbe l'abbassamento del punto di ebollizione e potrebbe portare all'inefficienza del freno o al deterioramento delle parti in gomma .

FLUID CHANGE

The brake fluid should be checked and changed in accordance with the Periodic Maintenance Chart or whenever it is contaminated with dirt or water. Don't change the fluid in the rain or when a strong wind is blowing.

CAUTION!

- * *Use only brake fluid from a sealed container (DOT 4). Never use old brake fluid.*
- * *Never allow contaminants (dirt, water, etc.) to enter the brake fluid reservoir.*
- * *Don't leave the reservoir cap off any length of time to avoid moisture contamination of the fluid.*
- * *Handle brake fluid with care because it can damage paint.*
- * *Don't mix two types of fluid for use in the brake. This lowers the brake fluid boiling point and could cause the brake to be ineffective. It may also cause the rubber brake part to deteriorate.*

REPLACEMENT DU FLUIDE

Contrôler et remplacer le fluide des freins en suivant les instructions du tableau d'entretien, au cas où de l'eau ou de la salissure se sont mélangés au fluide. Ne jamais remplacer le fluide avec un temps venteux ou pourri.

ATTENTION!

- * Utiliser seulement du fluide pris d'un récipient sigillé (DOT 4). Ne jamais utiliser du fluide usé.
- * Eau, salissure, ou d'autres contaminants, ne doivent jamais entrer dans le réservoir.
- * Pour éviter tout risque d'encrassement, ne jamais laisser le réservoir sans couvercle.
- * Manier soigneusement le fluide pour ne pas endommager les parties vernissées.
- * Ne pas mélanger deux types de fluide, car le point d'ébullition pourrait se baisser en endommageant le frein et les éléments en gomme.

FLUESSIGKEITSWECHSEL

*Die Bremsflüssigkeit kontrollieren und
gemaess Wartungstabelle oder, falls sie
schmutzig oder waessrig ist, ersetzen.
Flüssigkeit nicht unter Regen oder mit
starkem Wind wechseln.*

ACHTUNG!

- * Nur Flüssigkeit aus versiegelten Gebinden verwenden (DOT 4). Schon gebrauchte Flüssigkeit nie verwenden.**
- * Verschmutzungen wie Schmutz, Wasser, usw. sollen nicht in den Behälter gelangen.**
- * Flüssigkeit sorgfaeltig handhaben, um lackierte Teile nicht zu beschaedigen.**
- * Flüssigkeit zwei veschiedener Marken nicht mischen. Das haette eine Senkung des Kochpunktes als Folge mit darauffolgendem Unwirksamwerden der Bremse und Beschaedigung der Gummiteile.**

SUBSTITUCION DEL FLUIDO

El fluido de los frenos tiene que controlarse y substituirese de acuerdo con la Tabla de Mantenimiento o en el caso de que estuviera contaminado con suciedad o agua. No substituya el fluido bajo la lluvia o con viento fuerte.

ATENCIÓN!

- * Use solamente fluido para frenos tomado de un recipiente sellado (DOT 4). No use nunca fluido ya utilizado.**
- * No permita la entrada en el depósito de agentes contaminantes como suciedad, agua, etc.**
- * Para evitar riesgos de contaminación del fluido, no deje el depósito del aceite sin tapar.**
- * Maneje con cuidado el fluido para no dañar las partes pintadas.**
- * No mezcle dos tipos distintos de fluido; podría provocar la disminución del punto de ebullición y podría provocar la ineficiencia del freno o el deterioro de las partes de goma.**



Per effettuare la sostituzione, procedere nel modo seguente:

- Togliere il cappuccio in gomma sulla valvola di spurgo (1) o (1A).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.
- Togliere il coperchio (2) o (2A) del serbatoio fluido ed il soffietto in gomma.
- Allentare la valvola di spurgo sulla pinza.
- Pompate con la leva freno (3) o il pedale freno (3A) in modo da evacuare completamente il fluido.
- Chiudere la valvola di spurgo e riempire il serbatoio con fluido fresco.
- Aprire la valvola di spurgo, azionare la leva o il pedale, chiudere la valvola con leva o pedale ancora premuti rilasciando velocemente questi ultimi.
- Ripetere questa operazione sino a quando l'impianto è completamente pieno ed il fluido chiaro inizia a uscire dal tubo di plastica: a questo punto chiudere la valvola di spurgo.

To replace the fluid, proceed as follows:

- *Remove the rubber cap on the bleeding valve (1) or (1A).*
- *Attach a clear plastic hose to the bleeding valve on the brake caliper and turn the other end of the hose into a container.*
- *Remove fluid reservoir cap (2) or (2A) and the rubber.*
- *Loosen bleeding valve on the brake caliper.*
- *Pump with brake lever (3) or brake pedal (3A) in order to push brake fluid out of line.*
- *Close the bleeding valve and fill the reservoir with fresh brake fluid.*
- *Open the bleeding valve, apply the brake using the brake lever or pedal, close the bleeding valve with the brake lever or pedal applied and then quickly release the lever or pedal.*
- *Repeat this operation until the brake line is filled and clear fluid starts coming out of the plastic hose: now close the bleeding valve.*

Pour effectuer la substitution procéder de la manière suivante:

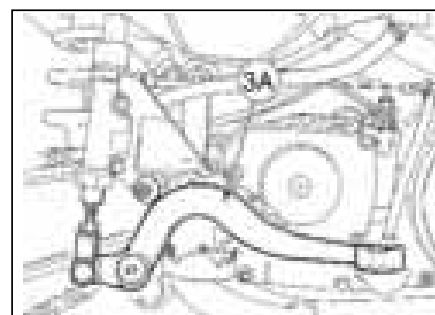
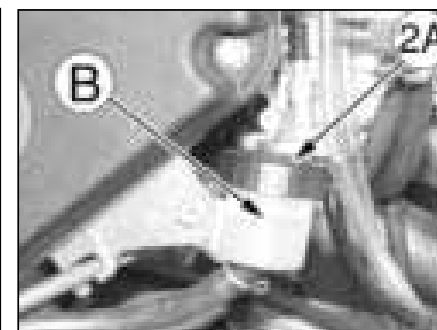
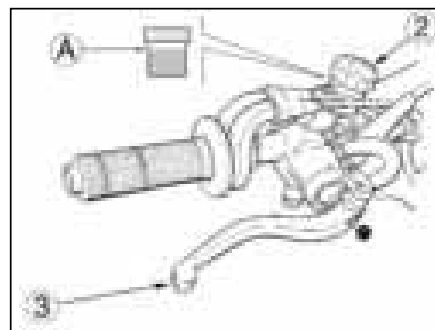
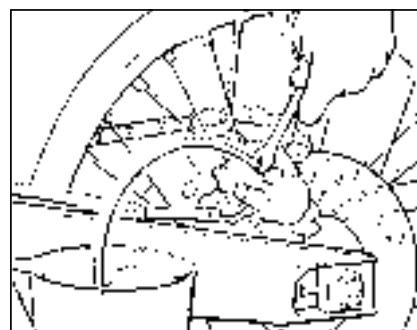
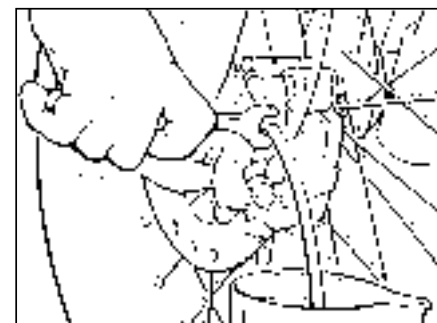
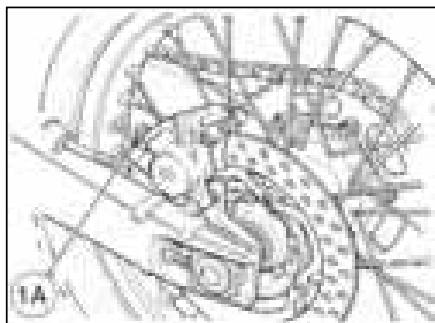
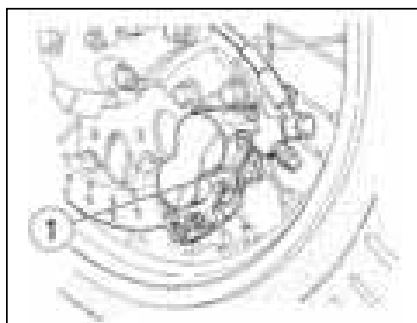
- Enlever le capuchon en gomme sur la soupape de curage (1) ou (1A).
- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.
- Enlever le couvercle (2) ou (2A) et le soufflet en gomme.
- Desserrer la soupape de curage sur l'étrier.
- Actionner le levier (3) ou la pédale (3A) pour vidanger.
- Fermer la soupape de curage et remplir le réservoir avec du fluide nouveau.
- Ouvrir la soupape de curage, actionner le levier ou la pédale, fermer la soupape en gardant pressé le levier ou la pédale et ensuite, les relâcher rapidement.
- Répéter l'opération jusqu'à ce que le système est totalement rempli et le fluide clair commende à sortir du tuyau en plastique: maintenant fermer la soupape de curage.

Um den Ersatz vorzunehmen, in der folgenden Art und Weise vorgehen:

- *Die Gummikappe (1) oder (1A) auf dem Entleerungsventile abnehmen.*
- *Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungssventil anbringen und das andere Röhrenende in einen Behaelter einfuehren.*
- *Pumpendeckel (2) oder (2A) und Gummibalg entfernen.*
- *Das Ablassventil auf der Zange öffnen.*
- *Mit dem Bremshebel (3) oder Bremspedal (3A) pumpen, um die Fluessigkeit vollstaendig abfließen zu lassen.*
- *Entleerungsventil schliessen und Behaelter mit frisher Fluessigkeit fuellen.*
- *Entleerungsventil oeffnen, Hebel oder Fusshebel betaetigen, Ventil bei noch gedrucktem Hebel oder Fusshebelschliessen und die letztere schnell lueften .*
- *Diese Operation so lange wiederholen, bis die Anlage vollstaendig vollist und die Fluessigkeit durch das Kunststoffrohr austritt: jetzt das Ablassventil schließen.*

Para efectuar la sustitución, proceder en el modo siguiente:

- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1) o bien (1A).
- Aplique un tubito transparente de plástico en la válvula de purga de la pinza y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente.
- Saque la tapa (2) o bien (2A) del depósito fluido y el quille de goma.
- Abra válvula de purga en la pinza.
- Bombear con la palanca (3) o bien el pedal (3A) a fin de que salga completamente el fluido.
- Cierre la válvula de purga y llene el depósito con fluido fresco.
- Abra la válvula de purga, accione la palanca o bien el pedal, cierre la válvula con la palanca o bien el pedal aún presionados, soltando rápidamente éstos últimos.
- Repita esta operación hasta que la instalación esté completamente llena y el fluido claro empiece a salir del tubo de plástico: ahora cerrar la válvula de purga.



- Ripristinare il livello (A) o (B) del fluido e rimontare il soffietto in gomma ed il coperchio del serbatoio.

Dopo aver effettuato la sostituzione del fluido è necessario procedere allo spurgo dell'impianto come descritto alle pagine 150, 156.

ATTENZIONE!

Il fluido freni intacca velocemente le superfici verniciate, pertanto ogni sua traccia deve essere immediatamente rimossa .

* Il fluido freni può causare irritazioni. Evitare il contatto con la pelle e gli occhi. In caso di contatto, pulire completamente la parte colpita e, qualora si trattasse degli occhi, chiamare un medico.

Controllare periodicamente le tubazioni di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); se le tubazioni (A) e (B) presentano segni di usura o crepe, sarà opportuna la loro sostituzione.

- *Restore the brake fluid level (A) or (B) then reassemble the rubber and the fluid reservoir cap.*

After the brake fluid replacement, it is necessary to operate the braking system bleeding (see pages 150, 156).

WARNING!

Brake fluid quickly ruins painted surfaces; any spilled fluid should be completely wiped up immediately.

** Brake fluid may cause irritation. Avoid contact with skin or eyes. In case of contact, flush thoroughly and call a doctor if your eyes were exposed.*

Periodically check the connecting hoses (see "Periodical maintenance card"): if the hoses (A) and (B) are worn or cracked, their replacement is advised.

- Rétablir le niveau (A) ou (B) du fluide et remonter le soufflet en gomme et le couvercle du réservoir.

Après avoir effectué la substitution du fluide, il est nécessaire procéder à la vidange du système comme décrit aux pages 150, 156.

ATTENTION!

Puisque le fluide des freins ronge rapidement les surfaces vernissées, nettoyer soigneusement les parties intéressées.

* Ce fluide peut causer des irritations. Eviter donc tout contact avec la peau et les yeux. En cas de contact, nettoyer soigneusement la partie intéressée, et s'il s'agit des yeux, appeler le docteur.

Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir " Fiche d'entretien périodique "): si sur les tuyaneries (A) et (B) il y a des signes d'usure ou ruptures, il sera nécessaire les remplacer.

- *Den richtigen Flüssigkeitsstand (A) oder (B) erreichen und Gummibalg und Pumpendeckel zusammensetzen.*

Nach dem Ersatz des Bremsflüssigkeit ist er notwendig den Bremsanlage Ausblasung vorzunehmen wie es wird zu den Seiten beschrieben 150, 156.

ACHTUNG!

Die Bremsflüssigkeit greift lackierte Oberflächen schnell an; eventuelle Spuren sofort beseitigen.

** Die Bremsflüssigkeit kann reizen; Berührung mit Haut und Augen vermeiden. Im Falle von Berührung, die betreffende Teile sofort reinigen oder, wenn es sich um die Auge handelt, einen Arzt holen.*

Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe "Karte der periodischen Wartung"): wenn die Rohrleitung (A) und (B) Zeichen von Wucher oder Rissen vorstellt dann sind, die Letzten auszuwechseln

- Restablecer el nivel del fluido (A) o bien (B) y reensamblar el quelle de goma ed la tapa del depósito fluido.

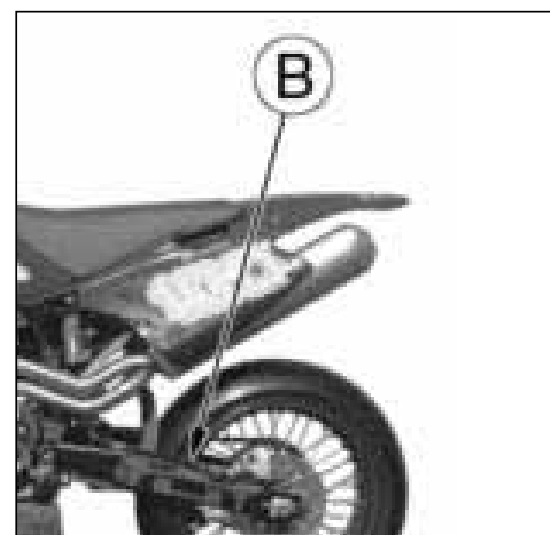
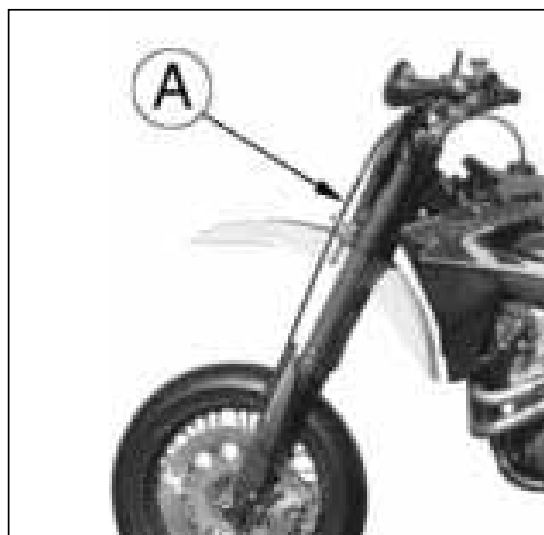
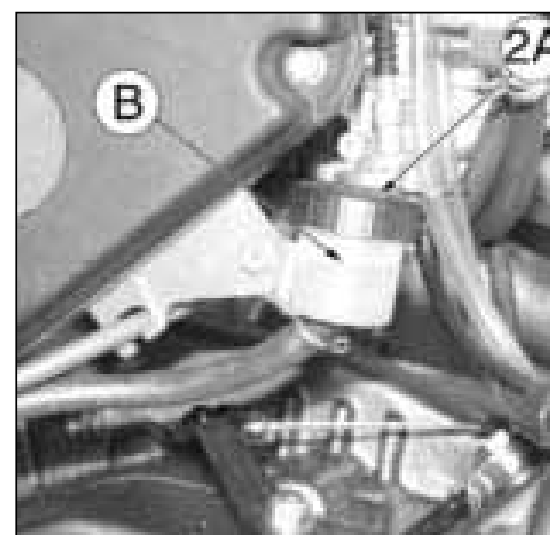
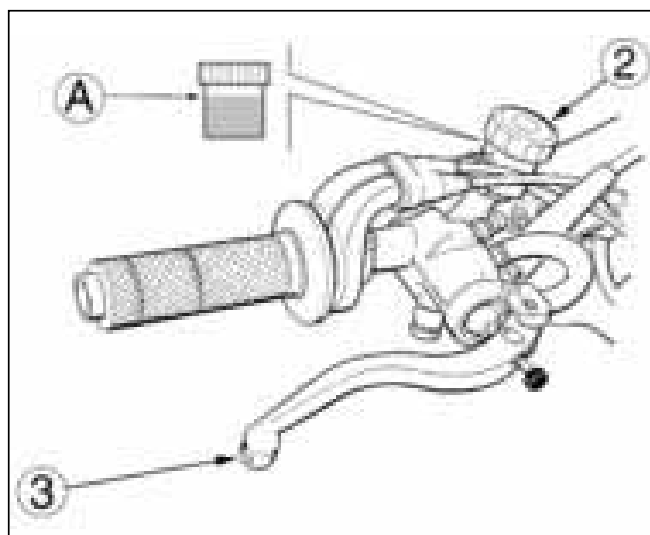
Después de la sustitución del fluido, es necesario efectuar la purga de la instalación como descrita a las páginas 151, 157.

ATENCIÓN!

El fluido de los frenos ataca rápidamente las superficies pintadas, por tanto todo resto de mismo tiene que ser quitado inmediatamente.

* El fluido de los frenos puede causar irritaciones. Evite el contacto con la piel y los ojos. En caso de contacto, limpie completamente la parte afectada y, en el caso de que se tratara de los ojos, llame a un médico.

Controle periódicamente los manguitos de conexión (ver "Ficha de mantenimiento periódico): si en los tubos (A) y (B) se presentaran señales de usura o grietas, es conveniente subtituirlos.



SPURGO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato dopo la sostituzione del fluido o quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa della leva diventa lunga ed elastica.

Nell'impianto frenante anteriore lo spurgo deve avvenire prima sul comando sul manubrio poi sulla pinza: le operazioni da effettuare sono le stesse. Procedere nel modo seguente.

- Togliere il cappuccio in gomma sulla valvola di spurgo (1) o (1A).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore (accertarsi che durante l'intera operazione l'estremità del tubetto sia costantemente immersa nel fluido).
- Togliere il coperchio (2) del serbatoio fluido, il soffiato in gomma e riempire il serbatoio con fluido fresco.

FRONT BRAKING SYSTEM BLEEDING

The braking system must be bled after the fluid replacement or when, due to air in the circuit, the lever stroke is long and spongy.

Regarding the front braking system, first proceed to bleed the upper braking system control (bleeding valve 1), then the brake caliper (bleeding valve 1A). In both cases, proceed as follows:

- *Remove the rubber cap on the bleeding valve (1) or (1A).*
- *Attach a clear plastic hose to the bleeding valve on the brake caliper and turn the other end of the hose into a container (make sure that the end of the hose is submerged in brake fluid during the entire bleeding operation).*
- *Remove fluid reservoir cap (2), the rubber and fill the reservoir with fresh brake fluid.*

CURAGE INSTALLATION DE FREINAGE AVANT

Le curage du système de freinage doit être exécutée après la substitution du fluide ou lorsque, à cause de la présence d'air dans le circuit, la course du levier devient longue et élastique.

Dans l'installation de freinage avant, le curage doit être exécutée premier pour le commande sur le guidon (soupape de curage 1) et successivement pour l'étrier (soupape de curage 1A): les opérations à effectuer sont les mêmes. Procéder de la manière suivante.

- Enlever le capuchon en gomme sur la soupape de curage (1) ou (1A).
- Sur la soupape de curage de l'étrier, monter un tuyau en plastique et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette (durant cette opération, assurez-vous que l'extrémité du tuyau soit toujours plongée dans le fluide).
- Enlever le couvercle (2), le souffle en gomme et remplir le réservoir avec du fluide nouveau.

ENTLEERUNG DER VORDEREN BREMSANLAGE

Der Ablaß der Bremsanlage muß dann durchgeführt dann Flüssigkeitwechsel oder wenn, aufgrund von Luft im Kreis, der Hebelhub lang und elastisch wird.

In der vorderen Bremsanlage, der Ablaß muß dann Premiere auf die Steuerung auf der Lenker auf die Zange geschehen: die Operationen, von vornehmen, sind die derselbe. Verlaufen in die folgende Art und Weise.

- *Die Gummikappe (1) oder (1A) auf dem Entleerungsventile abnehmen.*
- *Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Ablaßventil anbringen und das andere Röhrenende in einen Behaelter einfuehren (sicherstellen, dass während des gesamten Vorgangs das Röhrenende ständig in der Flüssigkeiteingetaucht ist).*
- *Pumpendeckel (2), Gummibalg entfernen und Behaelter mit frisher fluessigkeit fuellen.*

PURGA INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA

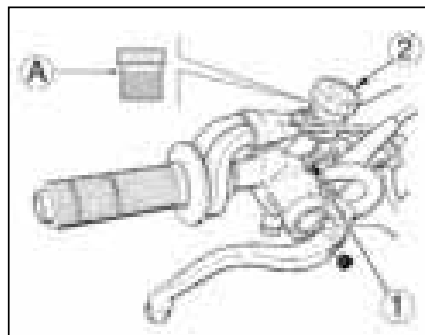
La purga de la instalación frenante tiene que efectuarse después la sustitución del fluido o bien cuando, a causa de la presencia de aire en el circuito, la carrera de la palanca se vuelve larga y elástica.

En la instalación frenante delantera la purga tiene que ser ejecutado primera sobre el mando sobre el manillar y sucesivamente sobre la pinza: las operaciones de efectuar son las mismas. Proceder en el modo siguiente.

- Saque el capuchón de goma de la válvula de purga (1) o bien (1A).

- Aplique un tubo transparente de plástico en la válvula de purga y introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente (asegurarse de que durante la operación la extremidad del tubo esté constantemente inmersa en el fluido).

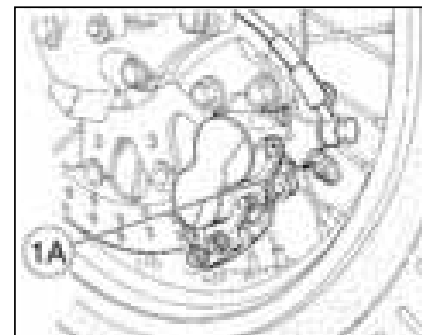
- Saque la tapa (2) del depósito fluido, el quelle de goma y llene el depósito con fluido fresco.



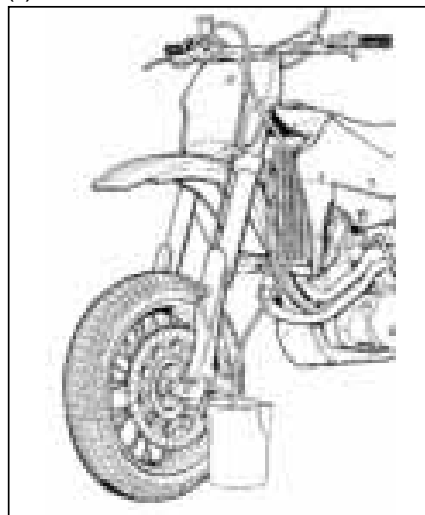
(*)



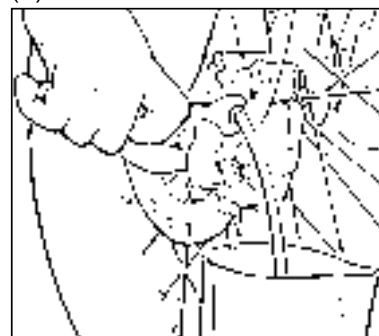
(●)



(*)



(●)



(*): Spurgo pompa / Brake pump bleeding / curage pompe frein
Entleerung der Bremspumpe / Purga bomba freno

(●): Spurgo pinza / Brake caliper bleeding / curage etrier frein
Entleerung der Bremssattel / Purga pinza freno

- Allentare la valvola di spurgo ed azionare ripetutamente la leva sino a quando si noterà, dal tubetto trasparente, la fuoriuscita di fluido chiaro e senza bolle: a questo punto chiudere la valvola di spurgo.
- Ripristinare il livello (A) del fluido e rimontare il soffietto in gomma ed il coperchio del serbatoio.

- Open the bleeding valve and pump with brake lever several times until the fluid, clear and without bubbles, comes out of the hose: now close the bleeding valve.
- Restore the brake fluid level (A) then reassemble the rubber and the fluid reservoir cap.

- Desserrer la soupape de curage 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 soupape de curage.
- Rétablir le niveau (A) du fluide et remonter le soufflet en gomme et le couvercle du réservoir.

- Das Ablaßventil öffnen und wiederholt den Hebel betätigen, bis man den Austritt von heller, blasenloser Flüssigkeit aus dem durchsichtigen Röhrchen bemerkt: jetzt das Ablassventil schließen.
- Den richtigen Flüssigkeitsstand (A) erreichen und Gummibalg und Pumpendeckel zusammensetzen.

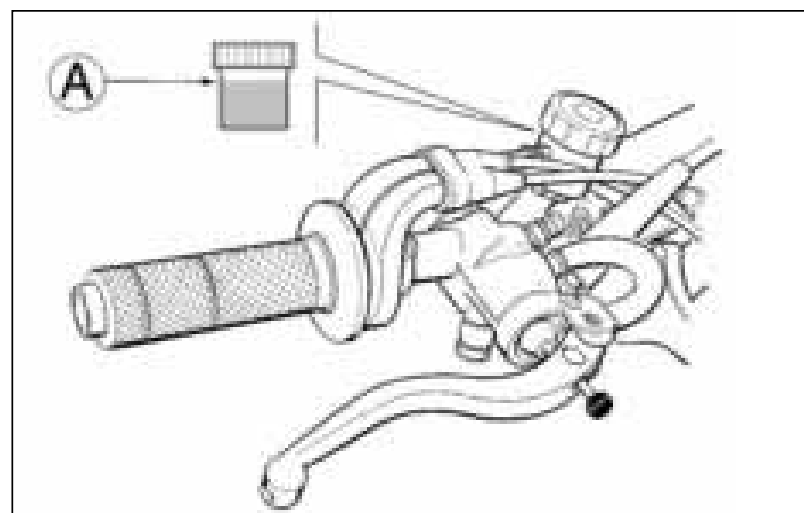
ATTENZIONE!
Durante l'operazione di spurgo, il livello del fluido all'interno del serbatoio non deve mai trovarsi al di sotto della tacca di minimo.
Coppia di serraggio per la valvola di spurgo 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

WARNING!
During the bleed operation the fluid level inside the reservoir must never be lower than the minimum level.
Tightening torque for bleed valve is 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

ATTENTION!
Pendant l'opération de curage le niveau du fluide, à l'intérieur du réservoir, ne doit jamais se trouver au dessous de la coche du minimum.
Couple de serrage pour la soupape de curage: 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

ACHTUNG!
Bei der Entleerung soll der Flüssigkeitsstand im Behälter nie die min. Markierung unterschreiten.
Drehmoment des Entleerungsventils 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

- Abra la válvula de purga 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.
- Restablecer el nivel del fluido (A) y reensamblar el quelle de goma ed la tapa del depósito fluido.





ATENCIÓN!


Durante la operación de purga, el nivel del fluido dentro del depósito no tiene que encontrarse nunca por debajo de la muesca de mínimo.


Par de torsión para la válvula 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).





 Il liquido freni è corrosivo. In caso di contatto con gli occhi bagnare 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.


 *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.*

 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 motocycle. Jusqu'à la totale élimination de l'air la course du levier de commande résultera plus raide.



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 Bremshebelhubs mit nachfolgendem Mangel der Bremstätigkeit 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.



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 dopo la sostituzione del fluido o 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 (1) del serbatoio, la membrana e riempire con fluido (DOT 4).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo (2) della pinza, ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.
- Abbassare completamente il pedale (3).
- 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 (B) del fluido nel serbatoio prima di rimontare il coperchio.

REAR BRAKING SYSTEM BLEEDING

The braking system must be bled after the fluid replacement or when, due to air in the circuit, the pedal stroke is long and spongy.

To bleed the system:

- *Remove the reservoir cover (1), rubber boot and top up with (DOT 4) brake fluid.*
- *Attach a clear plastic hose to the bleed valve (2) on the caliper and turn the other end of the hose into a container.*
- *Depress the pedal (3) 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 (B) inside the reservoir before replacing the cap.*

CURAGE DU SYSTEME DE FREINAGE ARRIERE

Le curage du système de freinage doit être effectué après la substitution du fluid ou lorsque, à cause de présence d'air dans le circuit, la course du levier devienne longue et élastique.

Opérer comme suit:

- Enlever le couvercle (1) du réservoir et la membrane, et remplir avec du nouveau fluide (DOT 4).
- Appliquer un tuyau en plastique transparente sur la soupape de curage (2) de l'étrier et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.
- Baisser complètement la pédale (3).
- 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 (B) du fluide dans le réservoir avant de remonter le couvercle.

ENTLEERUNG HINTERE BREMSANLAGE

Die Bremsanlage soll entleert werden dann Fluessig Keitwechsel oder wenn der Hebelhub lang und elastisch wird, weil Luft im Kreislauf vorhanden ist.

Um die Anlage zu entleeren, wie folgt vorgehen:

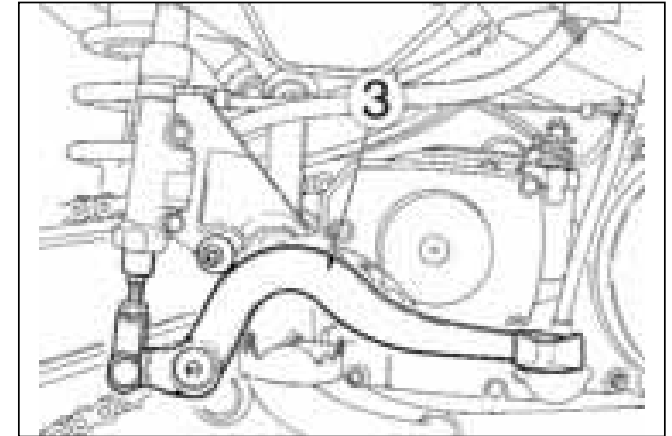
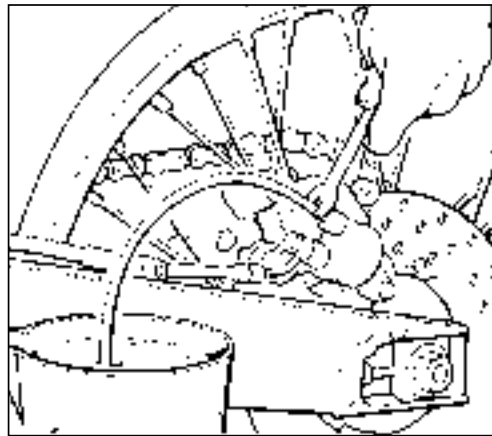
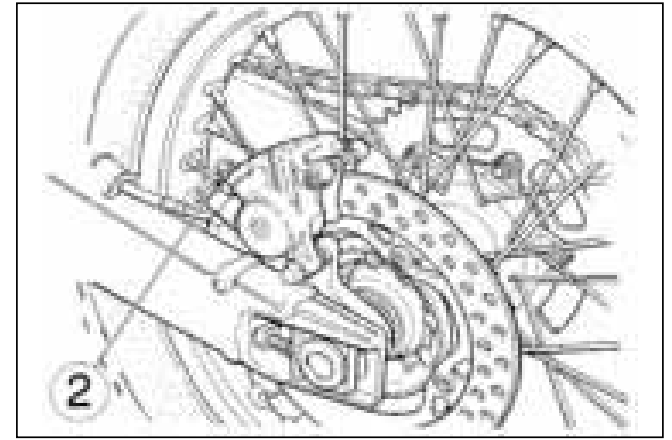
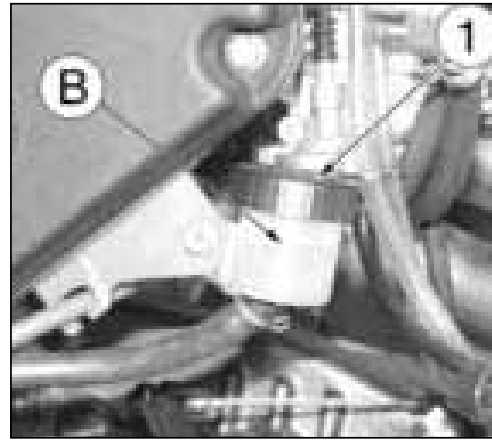
- *Behaeltersdeckel (1) und Membran herausnehmen; Behaelter mit frischer Fluessigkeit (DOT 4) fuellen.*
- *Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungsventil (2) anbringen und das andere Roerchenende in einen Behaelter einfuehren.*
- *Fusshebel (3) vollstaendig druecken.*
- *Das Entleerungsventil 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 (B) im Behaelter kontrollieren.*

PURGA INSTALACION FRENANTE TRASERA

La purga de la instalación frenante se tiene que hacer despues la sostitución del fluido o bien 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 (1) del depósito, la membrana y llene con fluido (DOT 4).
- Aplique un tubito transparente de plástico en la válvula de purga (2) de la pinza, e introduzca la otra extremidad del tubito en un recipiente.
- Baje completamente la palanca del pedal (3).
- 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 (B) del fluido del depósito antes de volver a montar la tapa.



Se l'operazione di spurgo é stata eseguita correttamente la corsa del pedale non risulterà elastica. In caso contrario, ripetere l'operazione.

NOTA

Qualora, a causa di una caduta durante una competizione o dopo una riparazione, si riscontrasse elasticità della corsa della leva o del pedale freno con conseguente diminuzione dell'efficienza frenante, dovrà essere ripetuto lo spurgo del circuito come precedentemente descritto. La leva ed il pedale freno incorporano un gruppo di registro (1) per aumentare o diminuire il gioco tra leva-pedale e flottante; questa regolazione é soggettiva e pertanto dovrà essere effettuata a seconda delle proprie esigenze (vedere pag. 104 e 106).

ATTENZIONE!

Durante l'operazione di spurgo, il livello del fluido all'interno del serbatoio non deve mai trovarsi al di sotto della tacca di minimo. Coppia di serraggio per la valvola di spurgo 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

If the bleeding operation has been done correctly, the pedal will have no mushy feel. If not, repeat the operation.

NOTE

Should the motorcycle, due to a fall during a competition or shop repairs, show some elasticity of the brake lever stroke, with a subsequent braking efficiency decrease, you'll to repeat the circuit bleeding as above described. Brake lever and pedal include adjusting unit (1) for increasing or decreasing clearance between lever and floating pedal. This adjustment is made according to the exigency of each driver. 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 (see on page 104 and 106).

WARNING!

During the bleed operation the fluid level inside the reservoir must never be lower than the minimum level. Tightening torque for bleed valve is 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

Si l'opération de curage a été effectuée correctement, la course de la pédale ne résultera pas élastique. Au cas contraire, répéter l'opération.

AVIS

Si à cause d'une chute pendant une compétition, ou après une remise en état, on relève une élasticité de la course du levier ou de la pédale du frein, avec diminution de l'efficacité de freinage, l'opération de curage devra être répétée comme précédemment décrit. Sur le levier et la pédale du frein est monté un groupe de réglage (1) pour augmenter ou diminuer le jeu entre levier et pédale flottante. Ce réglage doit être effectué selon les exigences de chacun (se reporter à page 104 et 106).

ATTENTION!

Pendant l'opération de curage le niveau du fluide, à l'intérieur du réservoir, ne doit jamais se trouver au dessous de la coche du minimum. Couple de serrage pour la soupape de curage: 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

Ist die Entleerung korrekt durchgeführt worden, wird der Fusshebelhub nicht mehr elastisch sein. Ist das nicht der Fall, Operation wiederholen.

BEMERKUNGEN

Wenn der Hebel- oder Fusshebelhub nach einem Sturz im Wettfahren oder nach einer Reparatur elastisch wird mit darauffolgender niedriger Bremswirkung, soll die Anlage wie oben beschrieben entleert werden. Die Bremshebel und -fusshebel haben eine Einstelleinheit (1), die das Spiel zwischen Hebel/Fusshebel und Schwebstueck erhoehen oder verringern; diese Einstellung ist persoenlich und soll je nach den eigenen Anforderungen vorgenommen werden (siehe Seite 104 und 106).

ACHTUNG!

Bei der Entleerung soll der Flüssigkeitsstand im Behälter nie die min. Markierung unterschreiten. Drehmoment des Entleerungsventils 1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).

Si la operación de purga ha sido cumplida correctamente, la carrera del pedal no resultará elástica. En caso contrario, repita la operación.

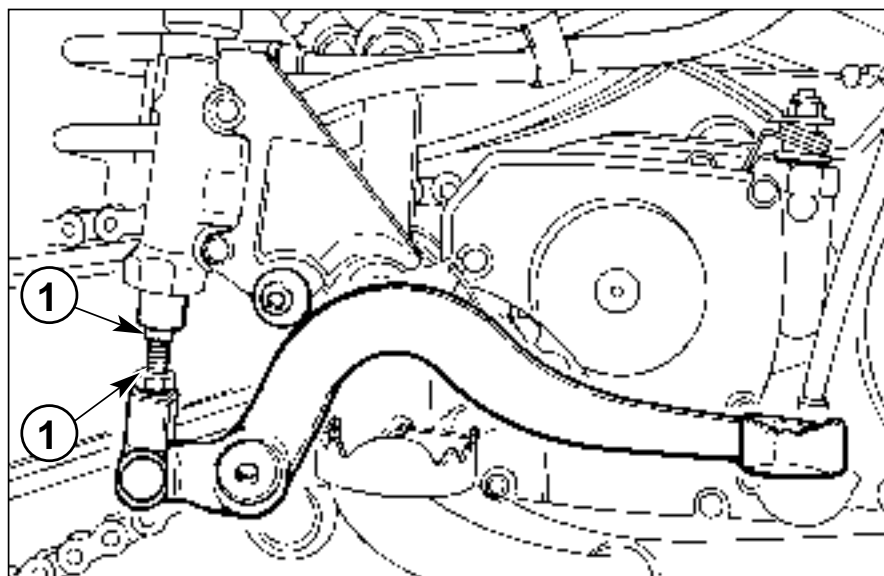
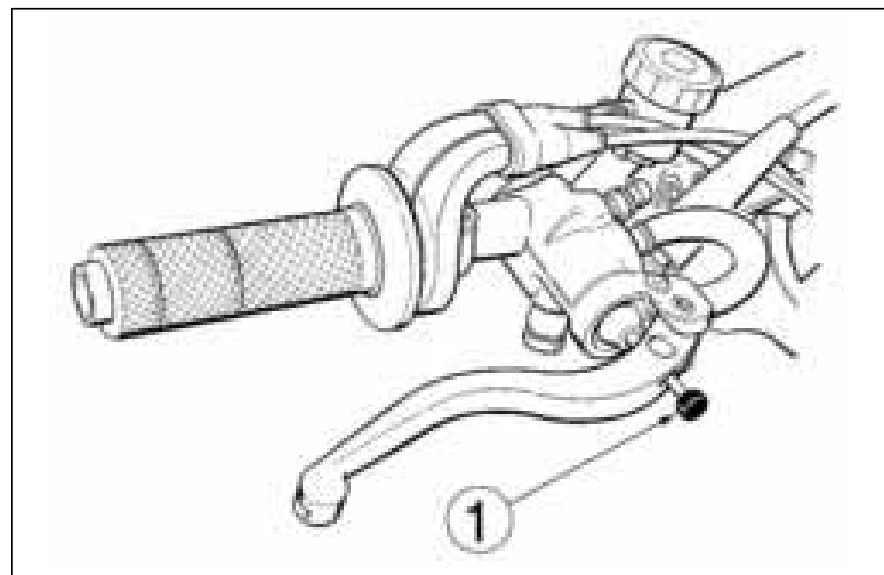
NOTAS

En el caso de que, a causa de una caída durante una competición o después de una reparación, se notara elasticidad en la carrera de la palanca o del pedal del freno con consiguiente disminución de la eficiencia frenante, hay que repetir la purga del circuito como se ha descrito anteriormente. La palanca y el pedal del freno incorporan un grupo de ajuste (1) para aumentar o disminuir el juego entre palanca-pedal y flotador; este ajuste es subjetivo y por tanto tendrá que efectuarse según las propias exigencias (ver pag. 105 y 107).

ATENCION!

Durante la operación de purga, el nivel del fluido dentro del depósito no tiene que encontrarse nunca por debajo de la muesca de mínimo.

**Par de torsión para la válvula
1,2 ÷ 1,6 kgm (12 ÷ 16 Nm; 8.8 ÷ 11.8 ft-lb).**



SILENZIATORE DI SCARICO

Il silenziatore riduce la rumorosità di scarico ma è anche parte integrante dell'impianto di scarico e come tale le sue condizioni influiscono sulle prestazioni del motociclo. Il marcato aumento della rumorosità di scarico è indice di deterioramento del materiale fonoassorbente posto sul tubo forato all'interno del silenziatore.

AVVERTENZA *: Controllare il materiale fonoassorbente ad ogni gara e sostituirlo, se necessario.

SOSTITUZIONE MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE

Svitare le viti (1) e togliere il pannello laterale sinistro (2). Sganciare la molla che fissa il silenziatore ai tubi di scarico (zona anteriore interna del silenziatore). Rimuovere le due viti (4) che fissano il silenziatore di scarico. Togliere i sei rivetti (5), le fascette ed i terminali di scarico (3) e (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.

EXHAUST MUFFLER

The muffler reduces the noise of the exhaust gases, but it is an integral part of the exhaust as well. As such, its conditions affect the motorcycle performance. When the noise on the exhaust is too high, it means that the deadening material set on the holed tube inside the muffler is deteriorated.

WARNING: Check the deadening material after every competition and replace it if necessary.

REPLACING THE MUFFLER DEADENING MATERIAL

Remove the screws (1) and the left side panel (2).

Remove the spring fixing the muffler to the exhaust pipes (front inside area of the muffler).

Remove the two screws (4) fixing the muffler.

Remove the rivets (5) the clamps and the exhaust terminals (6) and (3).

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.

SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT

Le silencieux fait partie intégrante du système d'échappement et réduit le bruit de l'échappement. Ses conditions affectent donc la performance de la moto.

L'accroissement du bruit à l'échappement est un indice de détérioration du matériel insonorisant placé sur le tuyau percé à l'intérieur du silencieux.

AVIS: Contrôler le matériel insonorisant après chaque compétition, et le cas échéant, le remplacer.

REPLACEMENT DU MATERIEL INSONORISANT DU SILENCIEUX

Oter les vis (1) et le panneau latéral gauche (2).

Décrocher le ressort (3) qui fixe le silencieux aux tuyaux d'échappement (zone intérieure avant du silencieux).

Oter les deux vis (4) qui fixent le silencieux d'échappement.

Oter les rivets arrière (5), les colliers et le terminal de l'échappement (6) et (3).

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.

AUSPUFFDÄMPFER

Der Dämpfer vermindert das Geräusch des Auspuffs, ist aber auch integrierender Teil der Auspuffanlage und als solcher beeinflussen seine Zustände die Leistungen des Motorrads. Die bemerkenswerte Erhöhung des Auspuff-Geräuschs ist ein Zeichen des Verfalls des schalldämpfenden Materials auf dem gelochtem Rohr im Innern des Dämpfers.

WARNHINWEIS*: Das schalldämpfende Material bei jedem Wettrennen überprüfen und falls erforderlich, austauschen.

AUSTAUSCH DES SCHALLDÄMPFENDEN DÄMPFERMATERIALS

Die Schramben (1) und das linke Seitenpaneel abnehmen (2).

Die Feder (3) aushängen, die den Dämpfer an den Auspuffrohren befestigt (vorderer innerer Bereich des Dämpfers).

Die beiden Schrauben (4), die den Auspuffdämpfer befestigen, entfernen.

Die Nieten (5), die Scheller und das Auspuff-Endstück abnehmen (6) und (3).

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.

SILENCIADOR DE ESCAPE

El silenciador reduce la ruidosidad de escape pero también forma parte integrante de la instalación de escape por lo que sus condiciones influyen sobre las prestaciones de la moto. Un fuerte aumento de la ruidosidad del escape es signo de deterioro del material fonoabsorbente colocado en el tubo agujereado dentro del silenciador.

ADVERTENCIA: comprobar el material fonoabsorbente a cada carrera y a ser preciso reemplazarlo.

SUSTITUCIÓN MATERIAL FONOABSORBENTE SILENCIADOR

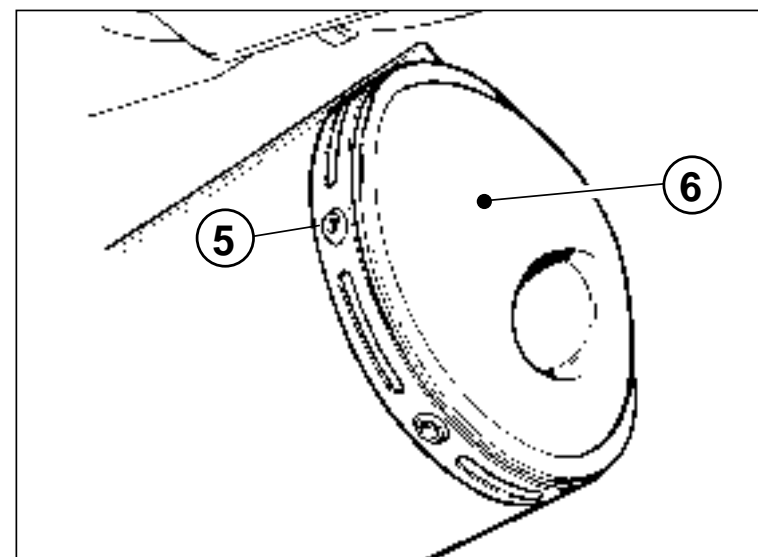
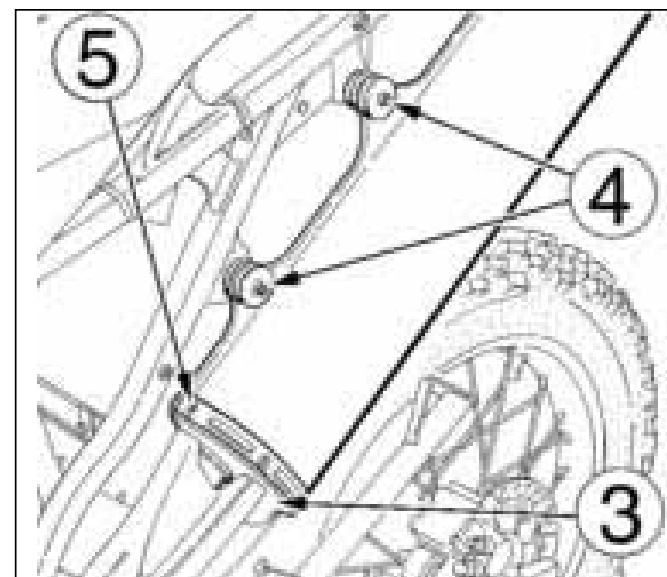
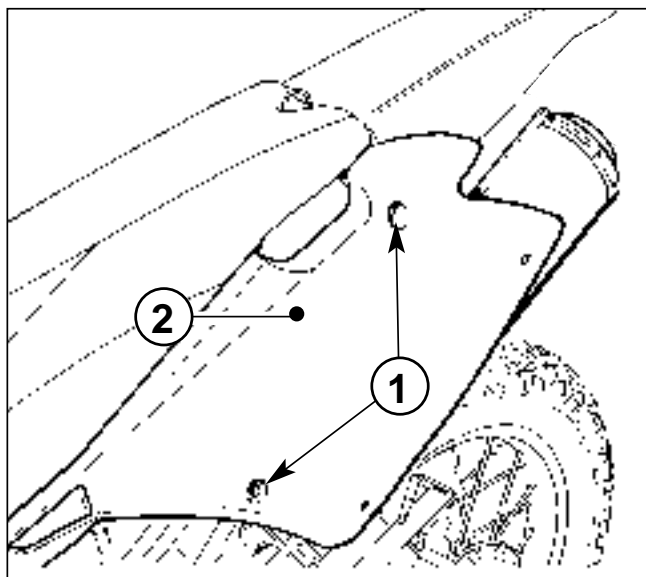
Retirar los tornillos (1) y el panel lateral izquierdo (2).

Desenganchar el muelle (3) que asegura el silenciador al tubo de escape (zona delantera interior del silenciador).

Retirar los dos tornillos (4) que aseguran el silenciador de escape. Quitar los seis remaches (5), las abrazaderas y los terminal de escape (6) y (3).

Extraer el tubo interior y reemplazar el material fonoabsorbente.

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



LIMITI DI USURA

NOTA

Il presente capitolo riporta le principali verifiche da effettuare in occasione della revisione del motore e di alcune parti della ciclistica.

Informazioni più dettagliate unitamente alle procedure di smontaggio e rimontaggio si trovano sul Manuale di Servizio Husqvarna.

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:

a) - Diametro cilindro (Dc)

Effettuare la misurazione del diametro interno, con l'ausilio di un micrometro per interni, alla distanza "A" di 10 mm dalla sommità.

SERVICE LIMIT

NOTE

This chapter shows the main checks to be carried out when the engine and some parts of the byke must be overhauled.

More detailed information, together with the disassembly/reassembly procedures are carried in the Husqvarna's Workshop Manual.

CYLINDER-PISTON FITTING

The cylinder and piston are supplied matched; if by chance cylinders and pistons become mismatched then measure their diameters as follows:

a) Cylinder bore (Dc)

Use an internal micrometer and take the reading at of 10 mm (0.4 in.) distance from the top.

LIMITE D'USURE

AVIS

Le chapitre présent indique les contrôles principaux à effectuer lorsque le moteurs et des parties de la moto sont à reviser.

Informations plus détaillées avec les procédures de démontage/montage, sont indiquées dans le Manuel d'Atelier Husqvarna.

ACCOUPLLEMENT 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:

a) Diamètre cylindre (Dc)

Mesurer le diamètre intérieur à l'aide d'un micromètre pour intérieurs à la distance de 10 mm du sommet.

VERSCHLEISSGRENZE

BEMERKUNG

Dieser Abschnitt beschreibt die wichtigsten Kontrollen, die anlaesslich der Ueberholung des Motors und einiger Rahmenteile vorzunehmen sind.

Genauere Auskuenfte, sowie Montage- und Demontageanleitungen, werden in Bedienungshandbuch Husqvarna geschildert.

PAARUNG ZYLINDER-KOLBEN

Die Baugruppe Zylinder-Kolben kommt bereits gepaart zur Auslieferung; bei unbeabsichtigtem Vertauschen der Zylinder und Kolben sind die betreffenden Durchmesser wie folgt zu bestimmen:

a) Zylinderdurchmesser (Dc)

Den Innendurchmesser mit Hilfe einer Innenmikrometerschraube am Abstand 10 mm von der Spitze messen.

LIMITE DE DESGASTE

NOTA

En el presente capítulo figuran las principales comprobaciones a efectuar cuando se realiza la revisión del motor y de algunas piezas de la parte ciclista.

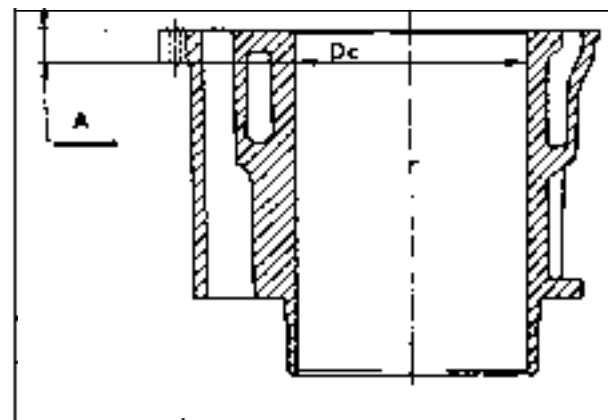
Informaciones más detalladas, juntamente con los procedimientos de montaje y desmontaje se encuentran en el manual de servicio de Husqvarna.

ACOPLAMIENTO CILINDRO-PISTON

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:

a) Diámetro cilindro (D_c)

Efectúe la medida del diámetro interior con la ayuda de un micrómetro para interiores, a la distancia de 10 mm desde la parte superior.



b)- Diametro pistone (Dp)
 Rilevare il diametro del pistone alla distanza "B" dalla base. (16,5 mm). Il gioco di accoppiamento risulterà= Dc-Dp.

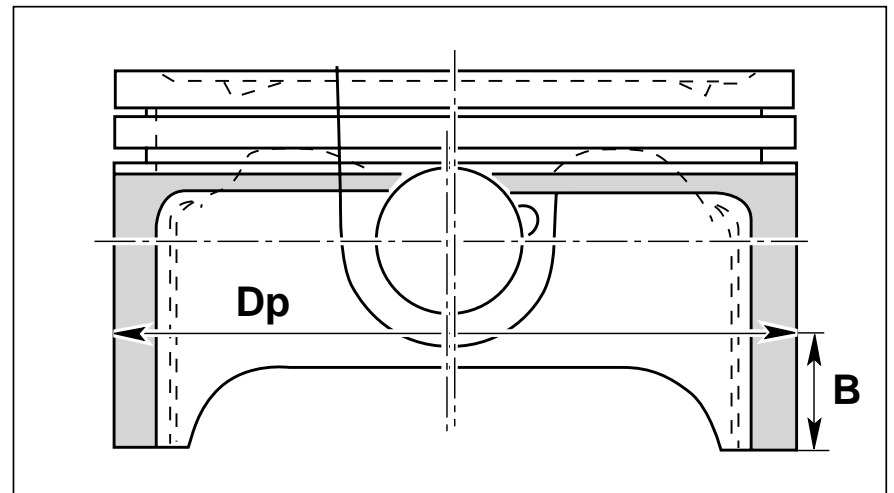
*b) Piston diameter (Dp)
 Take the piston diameter at "B" distance from the base (0,65 in.)
 The coupling play will be Dc-Dp.*

b)- Diamètre piston (Dp)
 Mesurer le diamètre piston à la distance de "B" de la base. (16,5 mm). Le jeu d'accouplement sera Dc-Dp.

*b) - Kolbendurchmesser (Dp)
 Den Kolbendurchmesser an einem Abstand "B" . (16,5 mm).
 Messen Das Paarspiel wird gleich Dc-Dp sein.*

GIOCO / CLEARANCE JEU / SPIEL JUEGO	LIMITE DI SERVIZIO WEAR LIMIT LIMITE DE SERVICE ZULÄSSIGER GRENZWERT LIMITE DE SERVICIO
0,070÷0,090 mm (0.00275÷0.00354 in.)	0,180 mm (0.0070 in.)

b) - Diámetro pistón (Dp)
Anote el diámetro del pistón a la
distancia "B" de la base.(16,5 mm).
El juego de acoplamiento
resultará= Dc-Dp.



ACCOPIAMENTO 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 pistone-segmenti.

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.

ACCOUPEMENTS SEGMENTS-RAINURE SUR LE PISTON

En utilisant un épaisseurètre, 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.

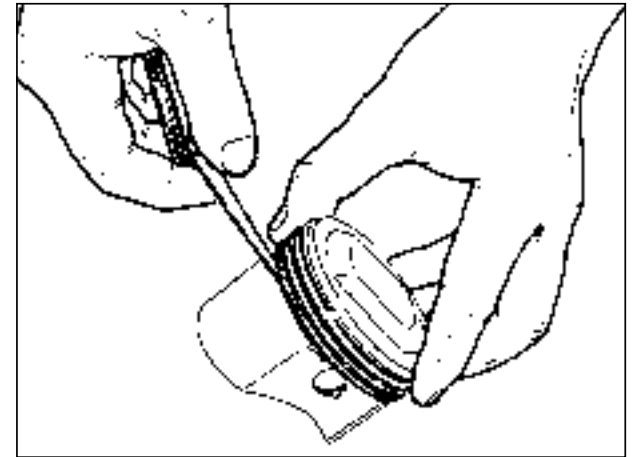
Bei der Paarung Kolben-Kolbenringe muss die Beschriftung "TOP" immer oben ausgerichtet sein.

	GIUOCO AL MONTAGGIO NOMINAL SIZE JEU AU MONTAGE MONTAGESPIEL JUEGO EN EL MONTAJE	LIMITE DI USURA WEAR LIMIT LIMITE D'USURE VERSCHLEISSGRENZE LIMITE DE DEGRASTE
SEGMENTO RING SEGMENT KOLBENRING SEGMENTO	0,030±0,062 mm (0.00118±0.00244 in.)	0,225 mm (0.0088 in.)
RASCHIAIOLO OIL SCRAPER RACLEURS D'HUILE ÖLABSTREIFER RASCADOR DE ACEITE	0,020±0,055 mm (0.00078±0.00216 in.)	0,180 mm (0.007 in.)

ACOPLAMIENTO
RANURAS DE SEGMENTO
EN EL PISTON

Usando un espesímetro mida el
juego axial de las bandas
elásticas.

La marca "TOP" tiene que estar
siempre hacia arriba en el
acoplamiento piston-segmentos.



ACCOPIAMENTO SEGMENTI-CILINDRO

Introdurre il segmento nella zona più bassa del cilindro (dove l'usura è minima) avendo la cura di posizionarlo bene in "squadro" e misurare la distanza tra le due estremità del segmento.

PISTON RING/CYLINDER CLEARANCE

Insert the piston ring into the cylinder bottom (where wearing is the lowest) and position it well in "square" and measure the distance between the two piston ring end gap.

COUPLAGE SEGMENTS-CYLINDRE

Mettre la bagues élastique dans la zon plus basse du cylindre (où l'usure est minimale) en ayant le soin de le bien placer en "cadre" en mesurer la distance entre les deux extremité du segment.

PASSUNG KOLBENRINGE-ZYLINDER

Das Segment in den untersten Bereich der Zylinder führen (wo der Verschleiss minimal ist). Darauf achten, den Winkelkopf gut zu positionieren und den Abstand zwischen den beiden Enden des Kolbenrings gemessen.

	NORMALE NORMAL NORMAL NORMAL	LIMITE DI SERVIZIO WEAR LIMIT LIMITE DE SERVICE ZULASSIGER RENZWERT LÍMITE DE SERVICIO
SEGMENTO RING SEGMENT KOLBENRING SEGMENTO	0,20÷0,40 mm (0,078÷0,0158 in.)	0,7 mm (0,0275 in.)
RASCHIAOILIO OILSCRAPER RACLEURS D'HUILE ÖLABSTREIFRING RASCADOR DE ACEITE	0,30÷0,60 mm (0,0118÷0,0236 in.)	0,8 mm (0,0315 in.)

ACOPLAMIENTO SEGMENTOS- CILINDRO

Introduzca el segmento en la zona más baja del cilindro (donde el desgaste es mínimo) teniendo cuidado de posicionarlo bien en "ángulo" y mida la distancia entre los dos extremos del segmentos.



ACCOPIAMENTO SPINOTTO-PIEDE DI BIELLA

Il gioco di accoppiamento al montaggio deve essere di: 0,012÷0,027mm.
Il limite massimo di usura ammesso è di: 0,055 mm.

COUPLING THE CONNECTION ROD SMALL END PIN

*When assembling, the coupling play must be 0.012÷0.027 mm. (0.00047÷0.00106 in.)
The maximum wear limit allowed is 0.055 mm. (0.00216 in.)*

ACCOUPLLEMENT GOUJON-PIED DE BIELLE

A l'assemblage, le jeu d'accouplement doit être de 0,012÷0,027 mm.
La limite maximum d'usure admise est de 0,055 mm.

PASSUNG BOLZEN - PLEUELKOPF

*Das Spiel der Passung bei der Montage muß 0,012 bis 0,027 mm sein.
Die Maximal-Grenze des zugelassenen Verschleißes ist 0,055 mm.*

GIOCO RADIALE TESTA DI BIELLA

STANDARD	LIMITE MAX DI USURA
0,026÷0,036mm (0.00102÷0.00141 in.)	0,080 mm (0.00315 in.)

CONNECTING ROD BIG END RADIAL PLAY

STANDARD	MAX. WEAR LIMIT
0,026÷0,036mm (0.00102÷0.00141 in.)	0,080 mm (0.00315 in.)

JEU RADIAL TETE DE BIELLE

STANDARD	LIMITE MAX. D'USURE
0,026÷0,036mm (0.00102÷0.00141 in.)	0,080 mm (0.00315 in.)

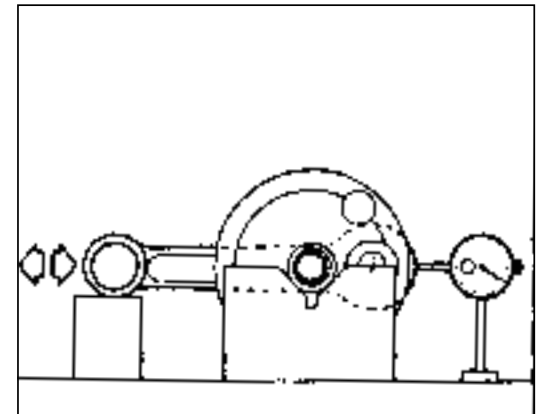
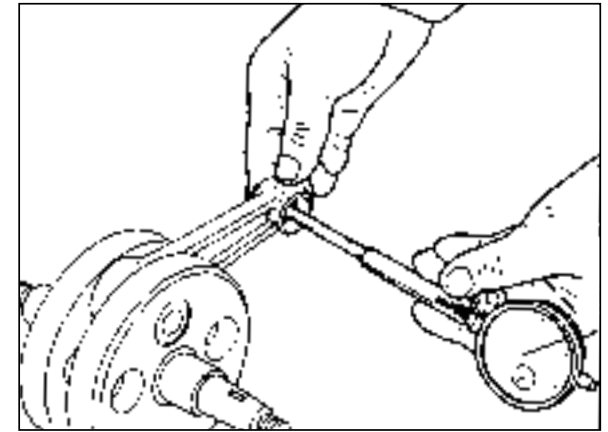
RADIALSPIEL DES PLEUELKOPFES

STANDARD	MAX.VERSCHLEIS-SGRENZE
0,026÷0,036mm (0.00102÷0.00141 in.)	0,080 mm (0.00315 in.)



ACOPLAMIENTO CRUCETA- PIE DE BIELA

El juego de acoplamiento en el
montaje debe ser de:
 $0,012 \div 0,027$ mm.
El límite máximo admitido de
desgaste es de: 0,055 mm.



JUEGO RADIAL DE LA CABEZA DE LA BIELA

STANDARD	LIMITE MAX. DE DESGASTE
$0,026 \div 0,036$ mm (0.00102 \div 0.00141 in.)	0,080 mm (0.00315 in.)

GIOCO ASSIALE TESTA DI
BIELLA

STANDARD	LIMITE MAX DI USURA
0,40÷0,80 mm (0.0157÷0.0315 in)	0,90 mm (0.0354 in)

CONNETING ROD BIG END
SIDE CLEARANCE

STANDARD	MAX. WEAR LIMIT
0,40÷0,80 mm (0.0157÷0.0315 in)	0,90 mm (0.0354 in)

JEU AXIAL TETE DE BIELLE

STANDARD	LIMITE MAX. D'USURE
0,40÷0,80 mm (0.0157÷0.0315 in)	0,90 mm (0.0354 in)

AXIALSPIEL DES PLEUEL-
KOPFES

STANDARD	MAX. VERSCHLEISS- GRENZE
0,40÷0,80 mm (0.0157÷0.0315 in)	0,90 mm (0.0354 in)

DISASSAMENTO ALBERO
MOTORE

STANDARD	LIMITE MAX DI DISALLINEAMENTO
al di sotto di 0,02 mm	0,05 mm (0.0019 in)

CRANKSHAFT
OUT-OF-AXIS

STANDARD	MAX. DESALIGNMENT LIMIT
<i>under</i> 0,02 mm	0,05 mm (0.0019 in)

DECENTRAGE
VILEBREQUIN

STANDARD	LIMITE MAX. DE DESALIGNEMENT
au dessous di 0,02 mm	0,05 mm (0.0019 in)

ABWEICHNUNG DER
MOTORWELLE
KUPPLUNGSBAUGRUPPE

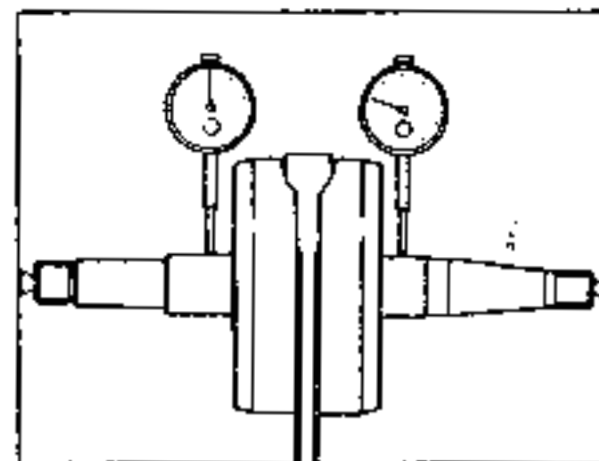
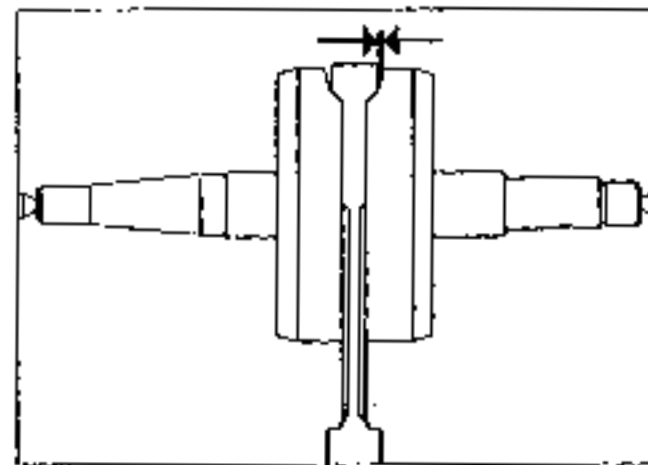
STANDARD	MAX. MISSFLUCHTUNG- GRENZE
<i>unter</i> di 0,02 mm	0,05 mm (0.0019 in)

JUEGO AXIAL CABEZA
DE BIELA

ESTANDAR	LIMITE MAX. DE DESGASTE
0,40÷0,80 mm (0.0157÷0.0315 in)	0,90 mm (0.0354 in)

EJE MOTOR
FUERA DE EJE
GRUPO EMBRAGUE

ESTANDAR	LIMITE MAX. DE DESALINEACION
menos de 0,02 mm	0,05 mm (0.0019 in)



DISCHI FRIZIONE

I dischi frizione non devono presentare tracce di bruciature, solchi o deformazioni.

Misurare lo spessore dei dischi conduttori (quelli con materiale di attrito).

Spessore disco nuovo:
3 mm.

Limite di servizio
2,9 mm.

CLUTCH UNIT

The clutch plates should not be burnt or scored.

Check the thickness of the clutch lining plate.

*Thickness of new plate:
3 mm (0.118 in.).*

*Wear limit
2,9 mm (0.114 in.)*

GROUPE D'EMBRAYAGE

Les disques d'embrayage ne doivent pas porter de traces de brûlure, de rainures ou de déformations. Mesurer l'épaisseur des disques conducteurs (réalisés dans une matière résistante aux frottements).

Epaisseur d'un disque neuf:
3 mm.

Limite de service
2,9 mm.

KUPPLUNGSBAUGRUPPE

Die Kupplungsscheiben dürfen keine Brandstellen, Rillen oder Verformungen aufweisen. Die Dicke der angetriebenen Scheiben messen (jene mit Reibungsmaterial).

*Dicke der neuen Scheibe:
3 mm.*

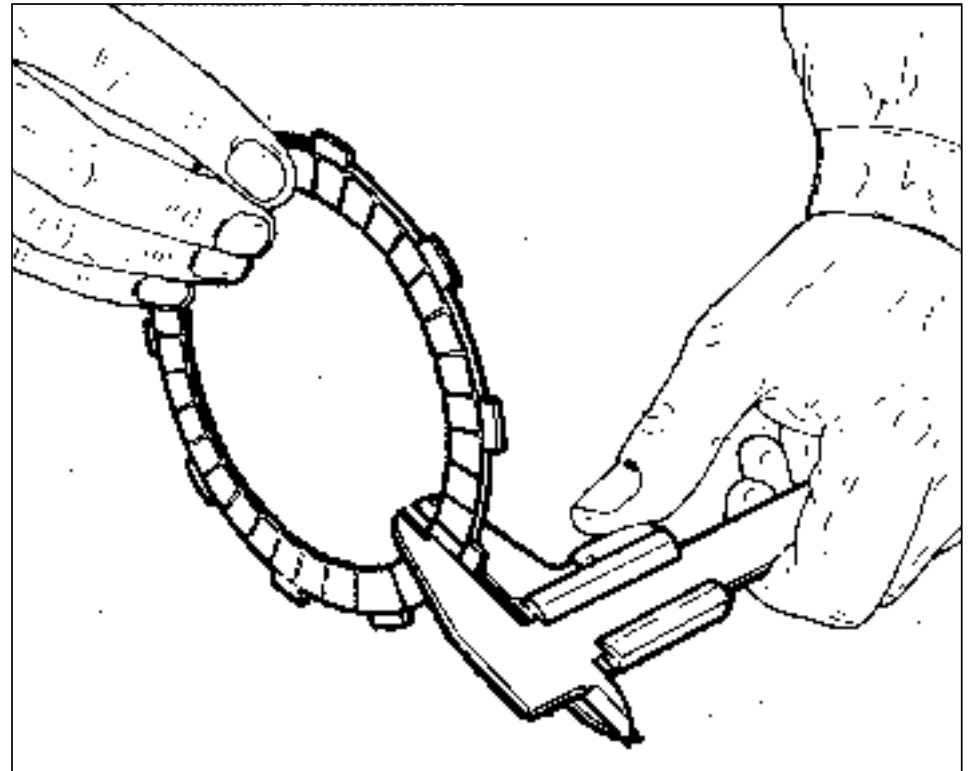
*Zulässiger Grenzwert
2,9 mm.*

GRUPO EMBRAGUE

Los discos del embrague no tienen que presentar quemaduras, arañazos o deformaciones. Mida el espesor de los discos conductores (los con material de fricción).

Espesor disco nuevo:
3 mm.

Límite de servicio
2,9 mm.



Controllare, appoggiandolo su di un piano, l'entità della distorsione di ogni disco (guarnito e liscio); utilizzare uno spessimetro.
Limite di servizio: 0,2 mm.

*Check the distortion of each plate (both lined and unlined) by resting on a flat surface; use a feeler gauge.
Wear limit: 0,2 mm (0.00078 in.).*

Contrôler la déformation de chaque disque (avec garniture et lisse) en le posant sur un plan et en utilisant un épaisseurmètre.
Limite de service: 0,2 mm.

*Jede Scheibe auf einer ebenen Fläche positionieren und auf eventuelle Verformungen untersuchen (mit Belag und ohne Belag) dazu verwende man einen Dickenmesser.
Zulässiger Grenzwert: 0,2 mm.*

GIOCO SCATOLA FRIZIONE-DISCO D'ATTRITO

CLUTCH HOUSING-FRICTION DISC CLEARANCE

JEU BOITE EMBRAYAGE, DISQUE DE FROTTEMENT

STÄRKE DER REIBSSCHEIBE

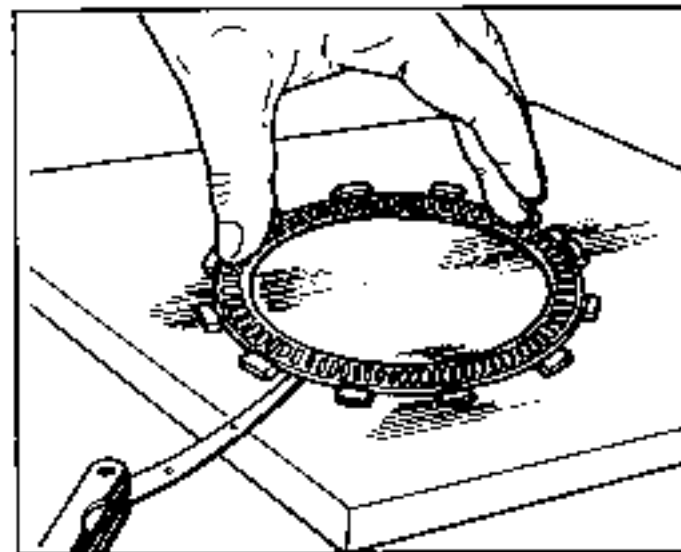
STANDARD	LIMITE MAX DI USURA
0,15÷0,25 mm (0.006÷0.010 in.)	0,30 mm (0.012 in.)

STANDARD	MAX. WEAR LIMIT
0,15÷0,25 mm (0.006÷0.010 in.)	0,30 mm (0.012 in.)

STANDARD	LIMITE MAX. D'USURE
0,15÷0,25 mm (0.006÷0.010 in.)	0,30 mm (0.012 in.)

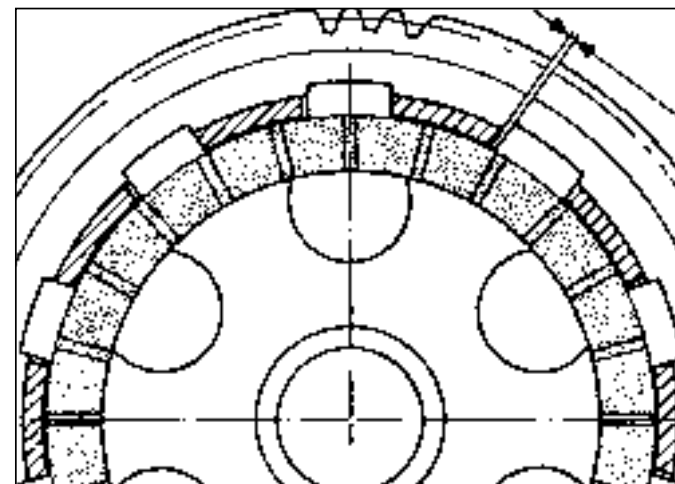
STANDARD	MAX. VERSCHLEISS-GRENZE
0,15÷0,25 mm (0.006÷0.010 in.)	0,30 mm (0.012 in.)

Controle, apoyándolo sobre una superficie plana, la entidad de la deformación de cada disco (revestido y liso); utilice un espesímetro.
 Límite de servicio: 0,2 mm.



JUEGO CAJA EMBRAGUE-
DISCO DE FRICCIÓN

ESTANDAR	LIMITE MAX. DE DESGASTE
0,15÷0,25 mm (0.006÷0.010 in.)	0,30 mm (0.012 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.

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 $0,020 \div 0,052$ mm.
Limite di servizio: 0,090 mm.
Valvola di scarico: gioco normale $0,020 \div 0,052$ mm.
Limite di servizio: 0,090 mm.

CLUTCH SPRING

Measure the free length "L" of each spring using a gauge.
New spring: L = 37.3 mm (1.47 in.).
Working limit: 35.5 mm (1.4 in.).

VALVE GUIDE

Accurately check the valve guide. A dial comparator set in a way to determine the play in both "X" and "Y" directions, which are perpendicular to one another, is used to detect the wear on the coupling between the guide and the valve.
Suction valve: standard play $0.20 \div 0.052$ mm/
 $0.00079 \div 0.00205$ in.
Working limit: 0.090 mm/0.0035 in.
Exhaust valve: standard play $0.20 \div 0.052$ mm.
 $0.00079 \div 0.00205$ in.
Working limit: 0.090 mm/0.0035 in.

RESSORT D'EMBRAYAGE

Mesurer par un calibre la longueur libre "L" de chaque ressort. Ressort neuf: L = 37,3 mm.
Limite de service: 35,5 mm.
Remplacer les ressorts qui dépasse la Limite de service.

GUIDE-SOUPAPE

Contrôler soigneusement la guide-soupape. Pour détecter l'usure de l'accouplement entre la guide et la soupape, mesurer le jeu par un comparateur à cadran placé de façon à déterminer la valeur du jeu dans les directions "X" et "Y", étant perpendiculaires l'une à l'autre.
Soupape de suction: jeu standard $0,20 \div 0,052$ mm.
Limite de service: 0,090 mm.
Soupape d'échappement: jeu standard $0,20 \div 0,052$ mm.
Limite de service: 0,090 mm.

KUPPLUNGSFEDER

Die freie Länge "L" jeder Feder mit einer Lehre messen.
Neue Feder : L = 37,3 mm.
Dienstgrenze : 35,5 mm
Jede Feder, die die Dienstgrenze übersteigt, austauschen.

VENTILFÜHRUNG

Eine sorgfältige sichtliche Überprüfung der Ventilfehrung durchführen. Zur Erhebung des Verschleißes der Passung zwischen Führung und Ventil ist es erforderlich, das Spiel mit einem Zifferblatt-Komparator zu messen, der derart zu positionieren ist, daß der Wert des Spiels in den Richtungen "x" und "y" senkrecht zu einander bestimmt werden kann.
Ansaugventil : normales Spiel $0,20 \div 0,052$ mm.
Dienstgrenze : 0,090 mm.
Auspuffventil : normales Spiel $0,20 \div 0,052$ mm.
Dienstgrenze : 0,090 mm.

RESORTE EMBRAGUE

MUELLE EMBRAGUE

Medir la longitud libre "L" de cada muelle usando un calibre.

Muelle nuevo: $L=37,3$ mm.

Límite de operación 35,5 mm.

Reemplazar cualquier muelle que supere el límite de operación.

GUÍA-VÁLVULA

Proceder a un esmerado control visual del guía-válvula.

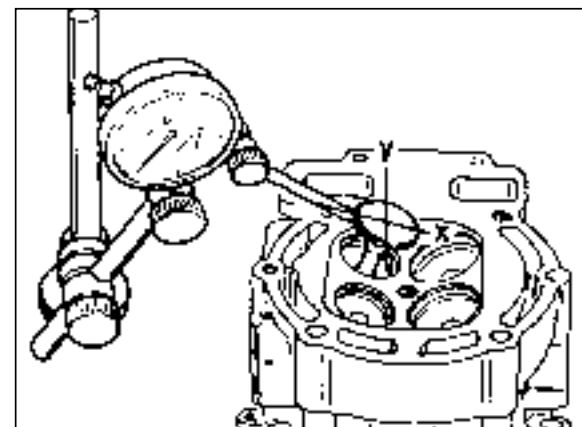
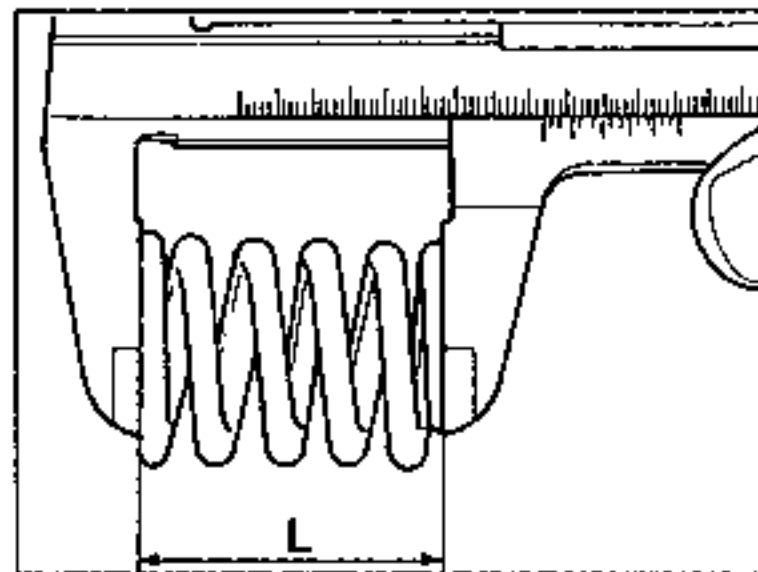
Para detectar el desgaste del acoplamiento entre la guía y la válvula es preciso medir el juego utilizando un comparador de cuadrante colocado de manera que se pueda determinar el valor del juego en las direcciones "x" e "y" perpendiculares una con respecto a la otra.

Válvula de aspiración: juego normal $0,20 \div 0,052$ mm.

Límite de operación: 0,090 mm.

Válvula de escape: juego normal $0,20 \div 0,052$ mm.

Límite de operación: 0,090 mm.



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 shank and the contact surface with the valve seat are in perfect conditions. Pittings, cracks, or any other deformation or wear must not appear on these elements.

*Carry out the following checks:
- deformation of the valve shank by setting the shank on a "V" striker, and measuring the extent of the deformation by a comparator.*

*Working limit: 0.05 mm
(0.00197 in.).*

SOUPAPE

Contrôler que la tige et la surface de contact avec le siège de la soupape soient dans de bonnes conditions. Ces éléments ne doivent pas avoir des rainures, fissures, déformations, ou traces d'usure.

Effectuer les contrôles suivants:
- contrôler la déviation de la tige soupape en la posant sur un repère à "V" et en mesurant l'étendue de la déviation par un comparateur.

Limite de service: 0,05 mm.

VENTIL

Überprüfen, daß der Schaft und die Berührungsfläche mit dem Ventilsitz in gutem Zustand sind. Es dürfen keine Risse, Verformungen oder Verschleißspuren vorhanden sein.

*Danach die folgenden Überprüfungen durchführen :
- Die Abweichung des Ventilschaftes durch Aufsetzen auf eine "V"-Prüflehre überprüfen und das Ausmaß der Verformung mit einem Komparator messen.
Dienstgrenze : 0,05 mm.*

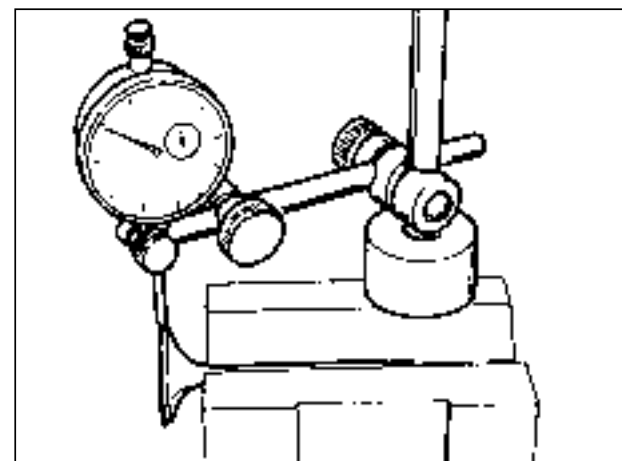
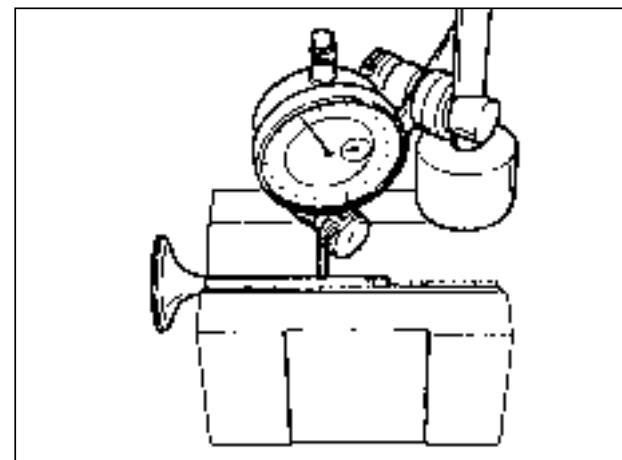
VÁLVULA

Comprobar que el vástago y la superficie de contacto con la sede de la válvula estén en buenas condiciones. No deben haber picados, resquebrajaduras, deformaciones o rastros de desgaste.

Seguidamente efectuar las siguientes comprobaciones:

- verificar el desvío del vástago de la válvula apoyándola sobre un encaje en "V" y midiendo la entidad de la deformación usando un comparador.

Límite de operación: 0,05 mm.



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

NOTA

Sostituire tutte le molle delle valvole anche se una sola è oltre il limite di servizio.

Controllare l'ortogonalità delle molle valvole.

L'errore non deve superare 1,5 mm per parte.

VALVE SPRING

The weakening of the springs causes a decrease of the engine power and it often is responsible of the noise and the vibrations coming from the valves.

In this case, check the free length "L". When the working limit indicated has been overcome, replace the springs.

Inner spring:

L = 37 mm (1.46 in.).

Working limit: 35 mm (1.38 in.).

Outer spring:

L = 41.5 mm (1.63 in.).

Working limit: 40 mm (1.57 in.).

NOTE:

Replace all the spring valves when even one of these has overcome the the working limit.

Check the spring valve squareness. Error limit not above 1.5 mm (0.059 in.) on each side.

RESSORT DE SOUPAPE

L'affaiblissement des ressorts peut provoquer une diminution de la puissance refoulée par le moteur, et il est souvent le responsable du bruit et des vibrations provenant du mécanisme des soupapes.

Contrôler leur longueur libre "L". Si la Limite de service indiquée est dépassée, remplacer les ressorts.

Ressort intérieur: L = 37 mm.

Limite de service: 35 mm.

Ressort extérieur: L = 41,5 mm.

Limite de service: 40 mm.

NOTA: Remplacer tous les ressorts des soupapes, même si un seul d'eux est au delà de la Limite de service.

Contrôler l'orthogonalité des ressorts des soupapes.

La limite ne doit pas dépasser 1,5 mm de chaque côté.

VENTILFEDER

Die Schwächung der Feder verursacht eine Verminderung der vom Motor gelieferten Leistung und ist oft für das Geräusch und den vom Ventil-Mechanismus stammenden Schwingungen verantwortlich. Ihre freie Länge "L" überprüfen. Wird die angegebene Dienstgrenze überschritten, sind die Federn auszutauschen.

Innere Feder : L = 37 mm

Dienstgrenze : 35 mm

Äußere Feder : L = 41,5 mm

Dienstgrenze : 40 mm.

ANMERKUNG

Alle Federn des Ventils austauschen, auch wenn nur eine außerhalb der Dienstgrenze ist.

Die Rechtwinkligkeit der Ventulfedern überprüfen. Die Abweichung von der Rechtwinkligkeit darf 1,5 mm je Teil nicht übersteigen.

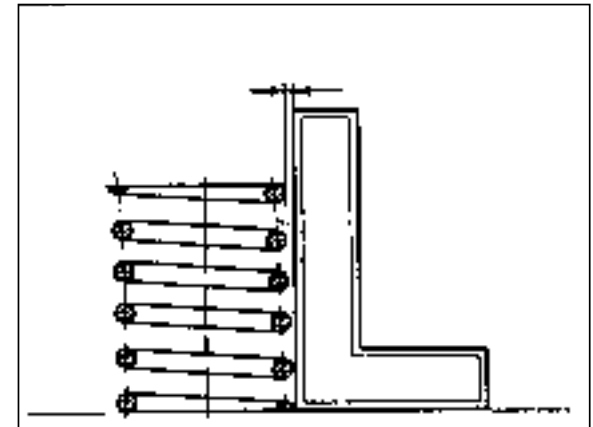
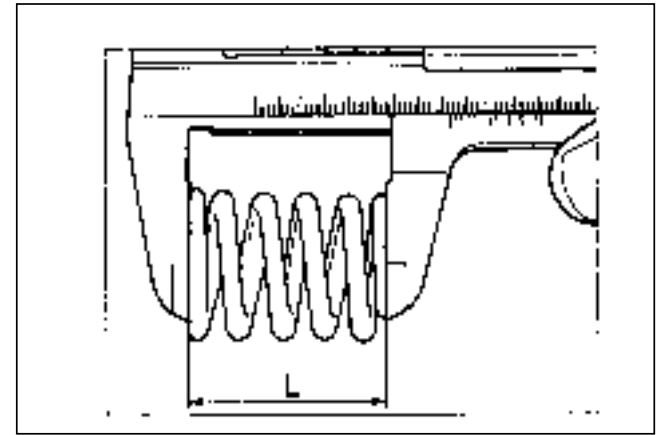
MUELLE VÁLVULA

La debilitación de los muelles causa una reducción de la potencia proporcionada por el motor y a menudo es responsable de ruido y vibraciones procedentes del mecanismo de las válvulas. Comprobar su longitud libre "L". Si se ha superado el límite de operación indicado, es preciso reemplazar los muelles.

Muelle interior: L=37 mm.
Límite de operación: 35 mm.
Muelle exterior: L=41,5 mm.
Límite de operación: 40 mm.

NOTA

Reemplazar todos los muelles de las válvulas también cuando una sola haya superado el límite de operación. Comprobar la ortogonalidad de los muelles de las válvulas. El error no debe superar 1,5 mm por parte.



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 contropunte 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 A CAMES

Contrôler que les surfaces de travail des excentriques ne présentent pas de rainures, d'escliers 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.
H came neuve = 34 mm.
Limite maximum: 33,7 mm.

NOCKNWELLE

Die Arbeitsflächen der Nocken müssen frei von Reifen, Rillen, Kratzern oder Blasen sein. Nocken mit zu hohmen Verschleiss sind in vielen Fällen für unregelmässige Phaseneinstellungen verantwortlich, die Motoleistung einschränken. Die Nockenwelle zwischen zwei Reitstockspitzen positionieren und mit Hilfe zweier Messuhren die Abweichung bestimmen. Grenzwert: 0,1 mm. - Mit einem Mikrometer die Nocknhöhe messen "H". H neu = 34 mm. Zulässiger Grenzwert: 33,7 mm.

EJE DE LEVAS

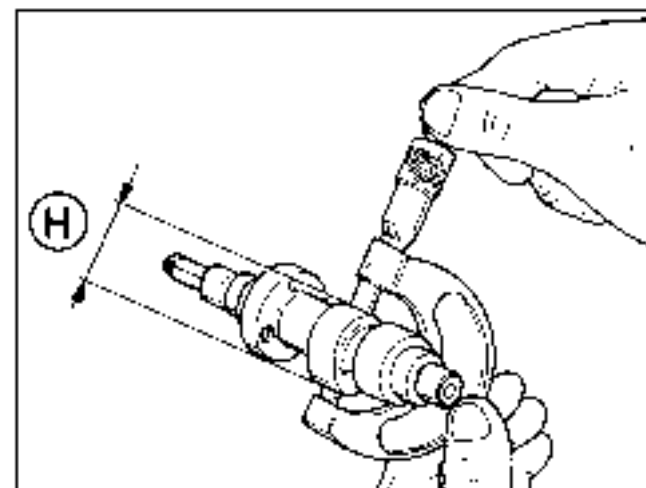
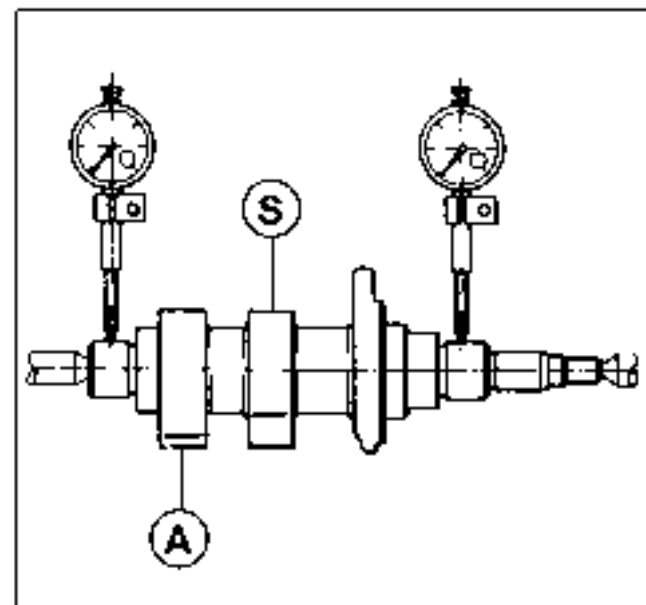
Controle que las superficies de trabajo de las excéntricas no presenten estrias, arañazos, escalones y ondulaciones. Las levas demasiado gastadas a menudo constituyen la causa de una irregular puesta en fase que reduce la potencia del motor. Introduzca el eje de levas entre dos contrapuntas y con dos comparadores compruebe la desviación.

Limite de servicio: 0,1 mm.

- Mida con un micrometro la altura de las levas "H".

H nueva = 34 mm.

Limite máximo: 33,7 mm.



A: Aspirazione Inlet, Admission, Ansaugseite, Aspirat. on.
S: Scarica, Exhaust, Echappement, Auspuffseite, Escape

REVISIONE RUOTE

Le tabelle sotto riportate mostrano i tipi di controllo a cui devono essere sottoposti cerchio e perno ruota.

OVERHAULING THE WHEELS

The tables hereunder show the type of control the rim and wheel axle are to be submitted to.

REVISION DES ROUES

Les tableaux ci-dessous montrent les types de contrôle auxquels la jante et l'axe de roue doivent être soumis.

REVISION DES VORDERRADS
Die Tabellen hierunter zeigen die Kontrollwerte für die Reifenfelge und die Radachse.

Nota*: se il cerchio è eccessivamente piegato, deve essere sostituito.

Note*: if the rim is badly, it should be replaced.

Nota * : Si la jante est excessivement cintrée, la remplacer.

Anmerkung * : Ist die Felge übermäßig verbogen, muß sie ausgetauscht werden.

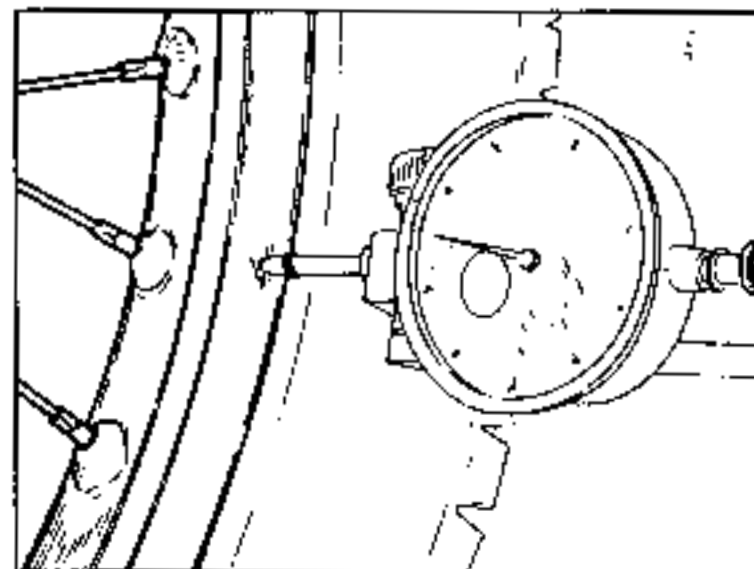
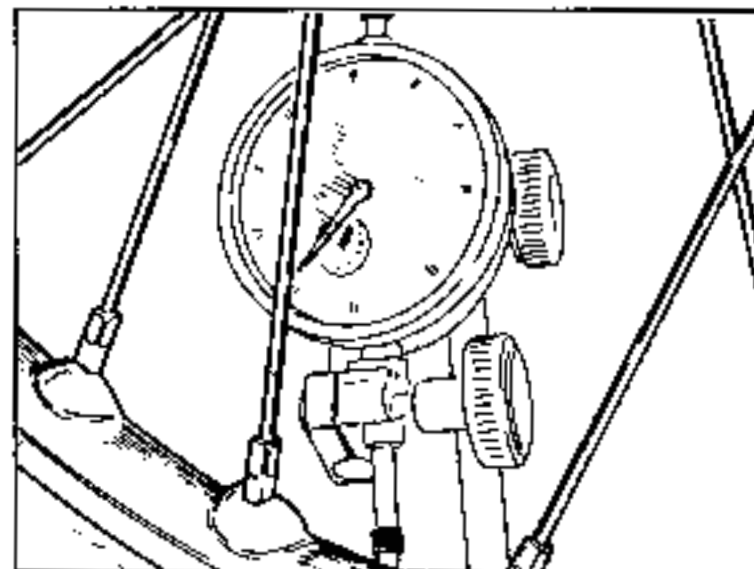
DEFORMAZIONE CERCHIO / DEFORMATION RIM / DEFORMATION JANTE
SPEICHERFELGEVERFORMUNG / DEFORMACION LLANTA

	STANDARD / STANDARD STANDARD / STANDARD ESTANDAR	LIMITÉ MAX. / MAX.LIMIT LIMITE MAX. MAX. VERSCHLEISSGRENZE LIMITE MAS.
Standem. laterale Side skid Effet latéral Sattenschleudern Desbandada lateral	meno di 0,5 mm less than 0,5 mm (0.02 in.) moins de 0,5 mm unter 0,5 mm menos de 0,5 mm	2 mm (0.078 in.)
Eccentricità Eccentricity Excentricitat Exzentrizität Excentricidad	meno di 0,8 mm less than 0,8 mm (0.03 in.) moins de 0,8 mm unter 0,8 mm menos de 0,8 mm	

REVISIÓN RUEDAS

Las tablas que se dan a continuación muestran los tipos de control a que se tienen que someter la llanta y el perno de la rueda.

Nota *: Si la llanta está excesivamente plegada, tiene que ser sustituida.



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 (0,2 mm), sostituirlo.

WHEEL RIM AXLE BENDING

If the bending figure is over the allowable max. limit, straighten or replace the axle. If the wheel axle cannot be straightened within the max. limits (0,2 mm - 0.008 in.) stated, replace it.

COURBURE PIVOT ROUE

Si la valeur de courbure va au dela de la limite maxi admise, redresser le pivot ou remplacer. Si l'axe ne peut pas être redressé entre les valeurs de la limite max prescrite (0,2 mm), le remplacer.

BIEGEN DER RADACHSE

Falls das Biegewert die max. Grenze überschreitet, die Achse richten oder wechseln. Falls di Achse innerhalb des vorgeschriebenen max. Wertes nicht gerichtet werden kann (0,2 mm), ist sie auszuwechseln.

RAGGI RUOTA

Accertarsi che tutti i nipples siano ben stretti e, se necessario, serrarli nuovamente. Una tensione insufficiente pregiudica la stabilità del motociclo; per effettuare un controllo immediato, è sufficiente battere i raggi con una punta metallica (ad esempio quella di un cacciavite): un suono vivo è indice di serraggio corretto, un suono sordo indica che è necessario un nuovo serraggio.

WHEEL SPOKES

Check to make sure that all the nipples are tight; tighten them if necessary. Remember that an insufficient stretch jeopardizes the motorcycle stability. For an instant check, use a metal point (for instance, a screwdriver) to beat the spokes with. A live sound accounts for an accurate tightening, while a dull sound means that a new tightening is necessary.

RAYONS DE ROUE

S'assurer que tous les nipples soient bien serrés et, le cas échéant, les serrer de nouveau. Une tensions insuffisante pourra compromettre la stabilité du motocycle. Effectuez un contrôle immédiat en tapant sur les rayons avec un pointe métallique (par exemple: un tournevis): un bruit aigu indique un serrage correct, tandis qu'un bruit sourd indique qu'un nouveau serrage doit être effectué.

RADSPEICHEN

Sich vergewissern, daß alle Nippel gut angezogen sind, und falls erforderlich, erneut anziehen. Eine unzureichende Spannung beeinträchtigt die Stabilität des Motorrads ; zur Durchführung einer sofortigen Überprüfung einfach mit einer Metallspitze (zum Beispiel Schraubenzieherspitze) gegen die Speichen klopfen : ein lebhafter Klang zeigt die richtige Anziehung an, ein dumpfer Klang zeigt an, daß eine erneute Anziehung erforderlich ist.

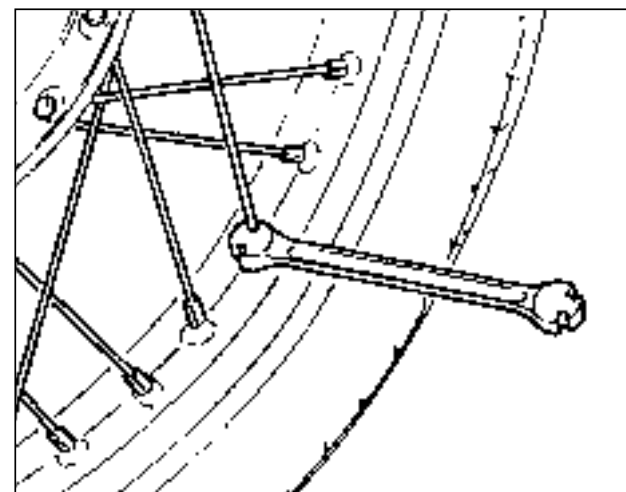
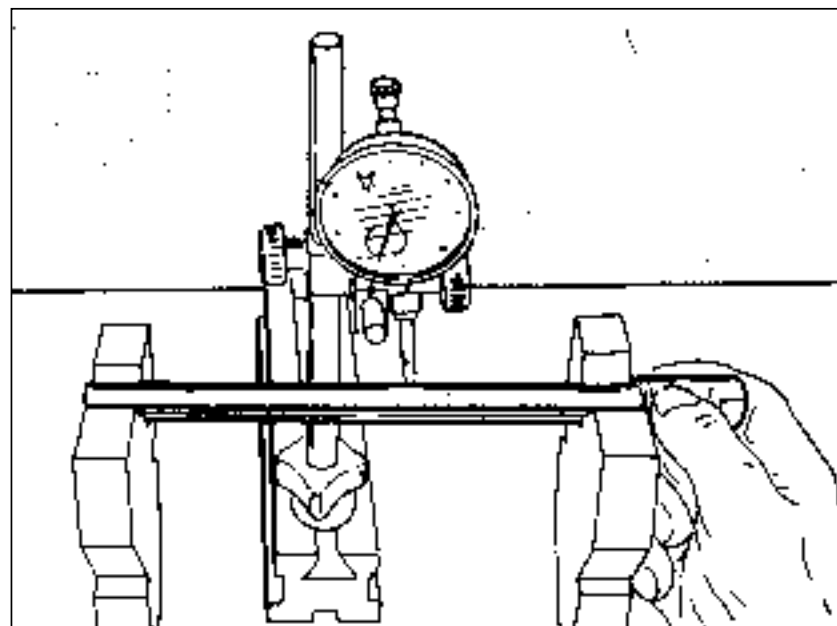
FLEXIÓN PERNO RUEDA

Si el valor de la flexión supera el límite máximo permitido, enderece el perno o sustitúyalo. Si el perno no puede ser enderezado dentro de los valores límite máximo prescrito (0,2 mm), sustitúyalo.

RADIO RUEDA

Asegurarse de que todos los nipples estén bien enroscados y si fuera necesario, apretarlos otra vez.

Una tensión insuficiente perjudica la estabilidad del motociclo; para efectuar un control inmediato es suficiente picar sobre los radios con una punta metálica (por ejemplo la de un destornillador): un sonido vivo indica un apretamiento correcto, un sonido sordo indica que es necesario un nuevo ajuste.



IMPIANTO ELETTRICO

L'impianto elettrico è composto da:

- Generatore (1) all'interno del coperchio del semicarter destro
- Trasduttore digitale (2) sotto il serbatoio carburante
- Candela accensione (3)

ELECTRIC SYSTEM

The electric system include the following:

- *Generator (1) on the inner side of R.H. crankcase cover*
- *Digital trasducer (2) under the fuel tank*
- *Spark plug (3)*

SYSTEME ÉLECTRIQUE

Le système électrique se compose des suivants:

- Générateur (1) à l'intérieur du couvercle carter droit
- Transducer digital (2) sous le réservoir carburant
- Bougie d'allumage (3)

ELEKTRISCHE ANLAGE

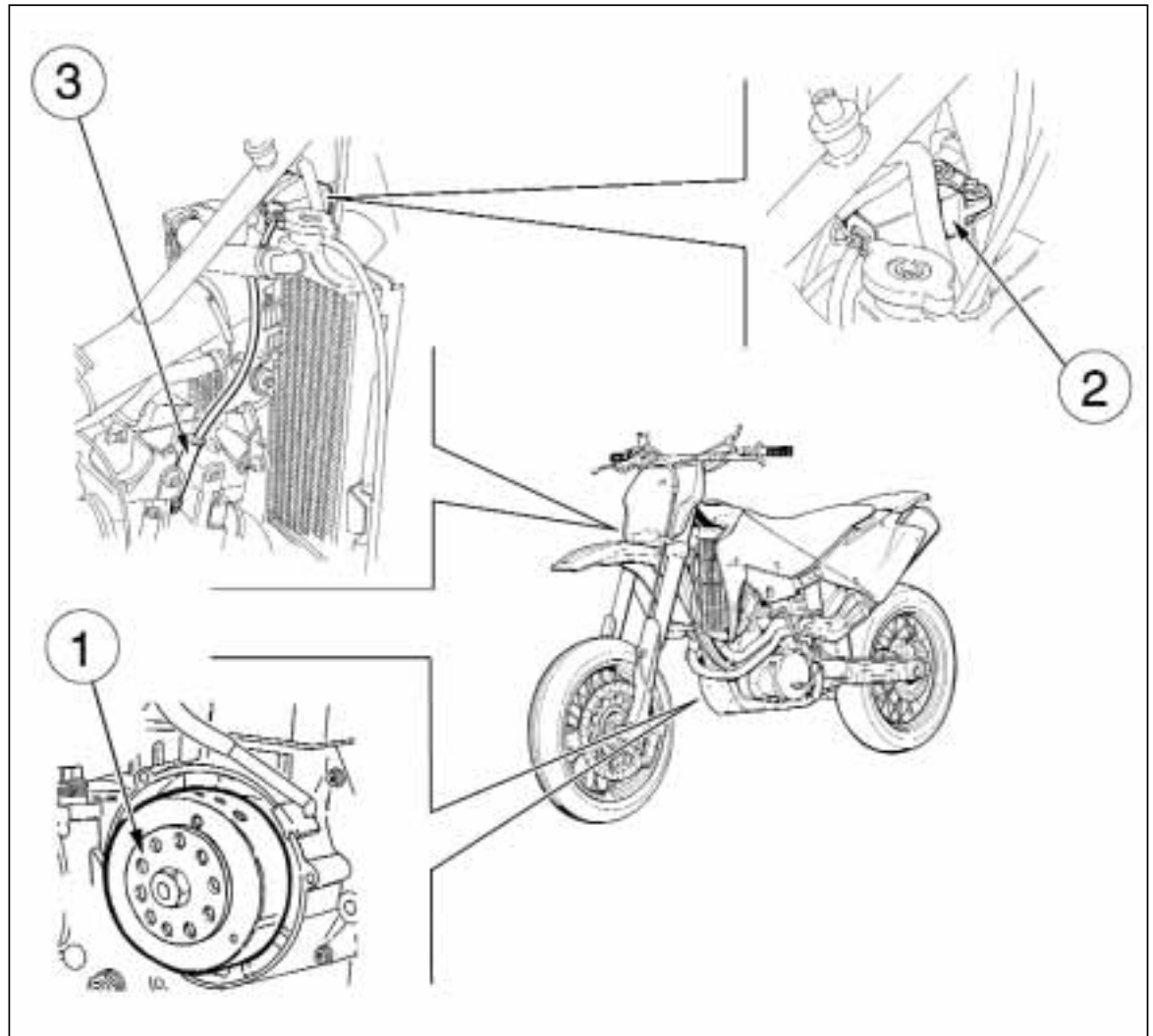
Die elektrische Anlage besteht aus:

- *Generator (1) im Innern R. Gehäusedeckel*
- *Digitalischer Meßwertgeber (2) unter das Kraftstoffbehälter*
- *Zündkerze (3)*

INSTALACIÓN ELÉCTRICA

La instalación de encendido se compone de:

- Generador (1) dentro la tapa de la bancada derecha
- Trasductor digitale (2) debajo del deposito gasolina
- Bujía encendido (3)



LEGENDA SCHEMA ELETTRICO

1. Trasduttore digitale
2. Alternatore
3. Pulsante arresto motore
4. Candela

KEY TO WIRING DIAGRAM

1. Digital transducer
2. Alternator
3. Engine stop button
4. Spark plug

LEGENDE SCHEMA ELECTRIQUE

1. Transducer digital
2. Alternateur
3. Pulsant arrêt du moteur
4. Bougie

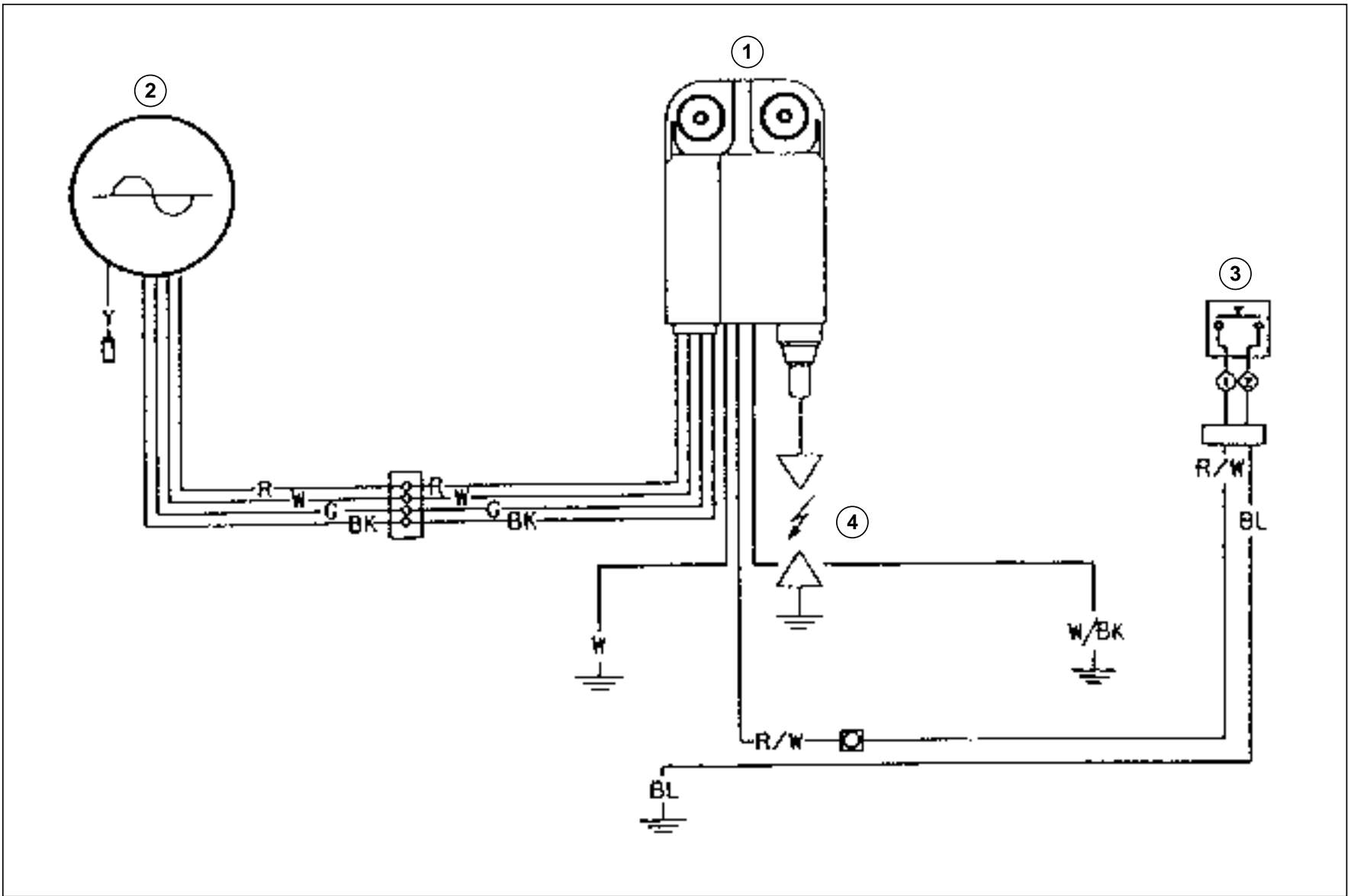
SCHALTPLAN

1. Digitalischer Meßwertgeber
2. Alternator
3. Motor Stop-Schalter
4. Zündkerze

REFERENCIAS ESQUEMA ELECTRICO

1. Transductor digitale
2. Alternator
3. Pulsador de parada motor
4. Bujia

Pos. Pos.	Colore Colour
R	Rosso /Red /Rouge /Rot /Rojo
W	Bianco /White /Blanc /Weiss /Blanco
G	Verde /Green /Vert /Grün /Verde
Bk	Nero /Black /Noir /Schwarz /Negro
R-W	Rosso-Bianco /Red-White/ Rouge-Blanc /Rot-Weiss /Rojo-Blanco
Y	Giallo /Yellow /Jaune /Gelb /Amarillo
Bl	Blu /Blue /Bleu /Blau /Azul
W-Bk	Bianco-Nero /White-Black /Blanc-Noir /Weiss-Schwarz /Blanco-Negro



ATTREZZI IN DOTAZIONE

Con il motociclo viene fornita la seguente dotazione attrezzi:

1- 800066802
Chiave poligonale 15x27 mm
2- 161969801
Chiave candela

TOOLS SUPPLIED

The motorcycle comes with the following tools:

1-800066802
Box wrench 15x27 mm
2-161969801
Spark plug wrench

DOTATION D'OUTILS

Le motorcycle est doté des outils suivants:

1-800066802
Clef polygonale 15x27 mm
2-161969801
Clef de bougie

MITGELIEFERTE

WERKZEUGE

Mit dem Motorrad werden die folgenden Werkzeuge mitgeliefert :

1-800066802
Ringschlüssel 15 x 27 mm
2-161969801
Zündkerzenschlüssel



HERRAMIENTAS EN
DOTACION

El motociclo viene equipado
con las siguientes

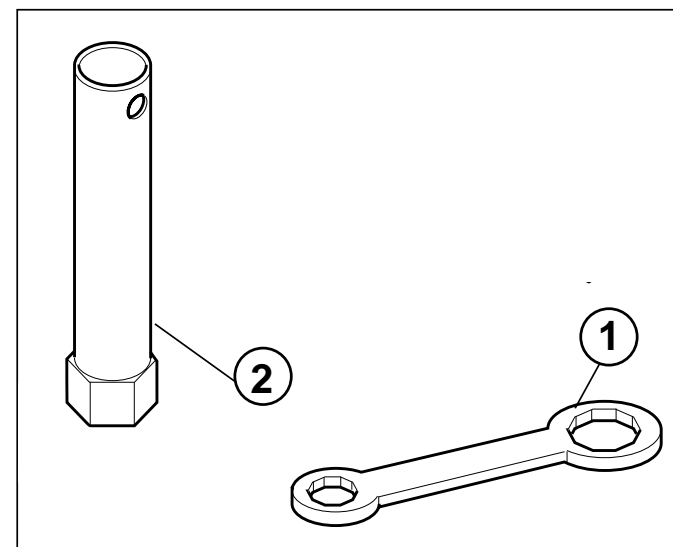
herramientas:

1- 800066802

Llave de tubo 15x27 mm

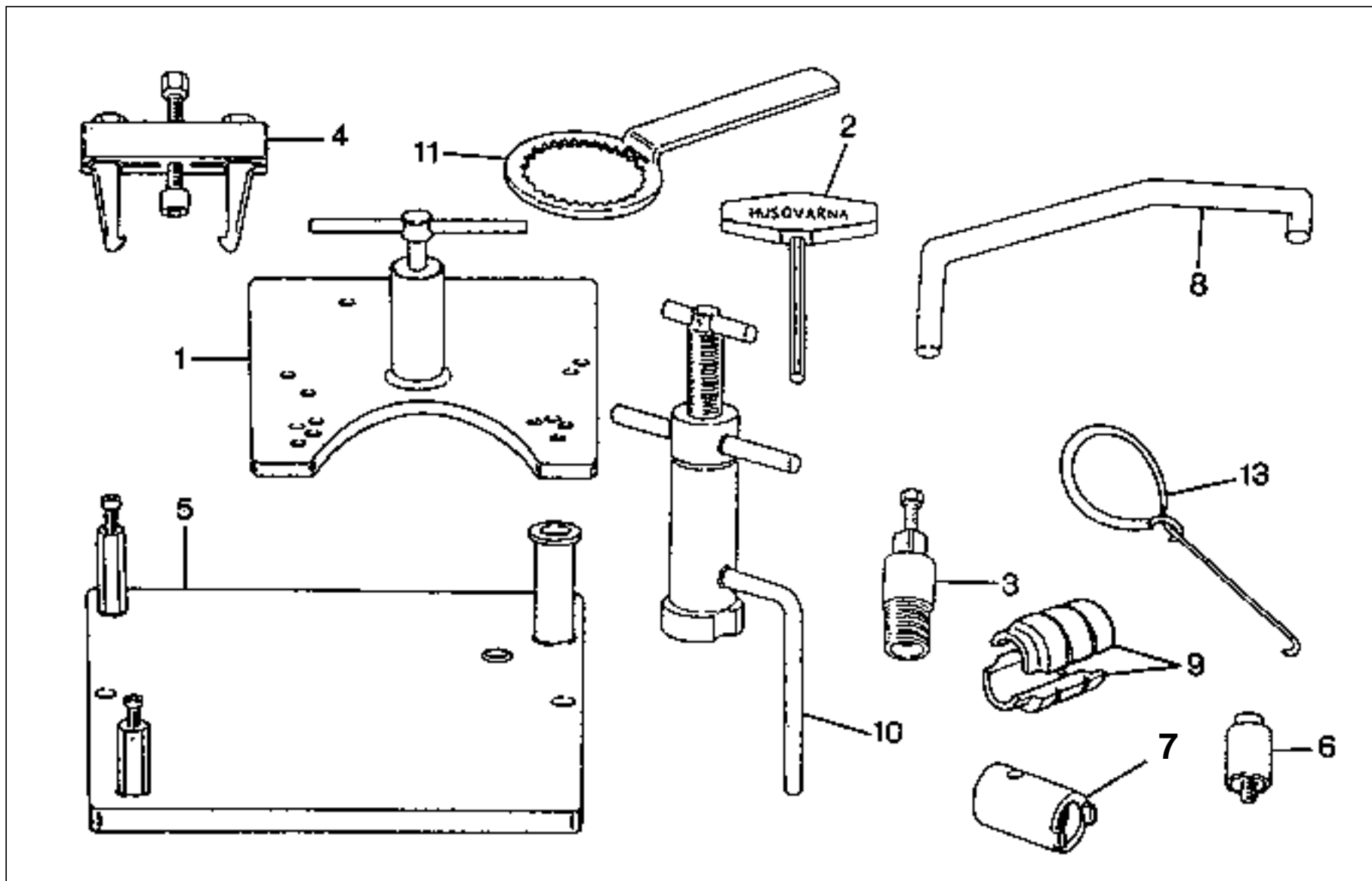
2- 161969801

Llave bujía



ATTREZZI SPECIALI**SPECIAL TOOLS****OUTILS SPECIAUX****SONDERWERKZEUGE****HERRAMIENTAS ESPECIALES**

1 - 15 17 947-01	Estrattore basamento	1 - 15 17 947-01	Base puller	1 - 15 17 947-01	Extracteur pour soubassement	1 - 15 17 947-01	Auszieher Motorgehaeuse	1 - 15 17 947-01	Extractor bancada
2 - 15 19 653-01	Chiave per esagono incassato	2 - 15 19 653-01	Allen wrench	2 - 15 19 653-01	Clé hexagonale	2 - 15 19 653-01	Inbusschluessel	2 - 15 19 653-01	Llave para hexagono encajado
3 - 16 15 133-02	Estrattore volante	3 - 16 15 133-02	Flywheel puller	3 - 16 15 133-02	Extracteur pour volant	3 - 16 15 133-02	Auszieher Schwungrad	3 - 16 15 133-02	Extractor volante
4 - 15 19 805-01	Estrattore ingranaggio lato frizione	4 - 15 19 805-01	Clutch gear puller	4 - 15 19 805-01	Extracteur pour engrenage côté embrayage	4 - 15 19 805-01	Auszieher Zahnrad Kupplungsseite	4 - 15 19 805-01	Extractor engranaje lado embrague
5 - 15 15 591-01	Supporto per montaggio	5 - 15 15 591-01	Support for assembly	5 - 15 15 591-01	Support pour assemblage	5 - 15 15 591-01	Stuertze fuer Montage	5 - 15 15 591-01	Suporte para el montaje
6 - 15 14 134-01	Estrattore braccio oscillante	6 - 15 14 134-01	Swing arm puller	6 - 15 14 134-01	Extracteur pour bras oscillant	6 - 15 14 134-01	Auszieher Schwingarm	6 - 15 14 134-01	Extractor brazo oscilante
7- 8000 91289	Attrezzo blocca cartuccia	7- 8000 91289	Tool for blocking the cartridge	7- 8000 91289	Outil de blocage cartouche	7- 8000 91289	Einsatzsperrungs- Werkzeug	7- 8000 91289	Herramientas bloquea-cartucho
8 - 15 17 949-02	Attrezzo per volante	8 - 15 17 949-02	Flywheel tool	8 - 15 17 949-02	Outil pour volant	8 - 15 17 949-02	Werkzeug fuer Schwungrad	8 - 15 17 949-02	Herramienta para volante
9 - 8000 91288	Interruttore anello di tenuta	9 - 8000 91288	Jaw	9 - 8000 91288	Machoire	9 - 8000 91288	Zusatzbacke	9 - 8000 91288	Tenaza
10-8000 70637	Attrezzo mont. albero motore sul carter Sx.	10-8000 70637	Tool for driving shaft assembly on left crankcase	10-8000 70637	Outil pour montage vilebrequin sur le carter gauche	10-8000 70637	Werkzeug zur Montage der Antriebswelle auf das linke Gehaeuse	10-8000 70637	Herramienta montaje eje motor en el carter izquierdo
11-8000 79015	Chiave di fermo per mozzo frizione	11-8000 79015	Wrench for clutch hub	11-8000 79015	Clé pour moyeu embrayage	11-8000 79015	Feststellschluessel fuer Kupplungsnahe	11-8000 79015	Llave de tope para cubo embrague
13-15 19 847-01	Gancio per molle	13-15 19 847-01	Hook for springs	13-15 19 847-01	Crochet pour ressorts	13-15 19 847-01	Federhaken	13-15 19 847-01	Gancho para resortes



COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione <i>Application</i> Application	Filettatura <i>Threading</i> 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 bilanciere <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"

VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Befestigungsmutter Zylinderkopf</i> Tuerca fijación culata del cilindro	M8x1,25	23,73÷26,28	2,42÷2,68	19,38÷19,38
<i>Befestigungsmutter Kopf und Zylinder</i> Tuerca fijación culata y cilindro	M10x1,5 (□)	35,40÷38,34 +90°	3,61÷3,91 +90°	26,11÷28,28 +90°
<i>Befestigungsschraube Zylinder und Kopf</i> Tuerca fijación cilindro y culata	M6x1	10,39÷11,57	1,06÷1,18	7,66÷8,53
<i>Befestigungsschraube federkernstöpsel</i> Tornillo fijación eje brazo oscilante	M6x1	3,24÷3,63	0,33÷0,37	2,39÷2,68
<i>Befestigungsschraube Ventileinstelldeckel</i> Tornillo fijación tapa ajusta valvula	M6x1	6,67÷7,45	0,68÷0,76	4,92÷5,50
<i>Befestigungsmutter Ventileinstellglied</i> Tornillo fijación registro valvula	M6x0,75	7,45÷8,24	0,76÷0,84	5,50÷6,07
<i>Geschnittener Zapfen Motorwellenritzel</i> Prisionero roscado piñón eje motor	M8x1,25 (*)	10,39÷11,57	1,06÷1,18	7,66÷8,53
<i>Befestigungsmutter Antriebswellenritzel</i> Tornillo fijación piñon eje de mando	M14x1,25	85,32÷95,13	8,7÷9,7	62,93÷70,16

(□): "MOLIKOTE RAME"

(*): "LOCTITE 242"



COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione <i>Application</i> Application	Filettatura <i>Threading</i> 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'arret 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 flange 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 arret 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 arret 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"

VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Befestigungsschraube angetriebenes Ventilsteuerung</i> Tornillo fijación angranaje conducido distribucion	M8x1,25 (*)	23,73÷26,28	2,42÷2,68	17,5÷19,38
<i>Befestigungsmutter Wasserpumpenrad</i> Tuerca fijación rotor bomba de agua	M5x0,8 (*)	4,8÷5,2	0,49÷0,53	3,54÷3,83
<i>Befestigungsschraube Kettenspanner Ventilsteuerung</i> Tornillo fijación tensor para cadena distribucion	M6x1	4,31÷4,71	0,44÷0,48	3,18÷3,47
<i>Befestigungsschraube Kettenspannergleitbock Ventilsteuerung</i> Tornillo fijación cursor del tensor para cadena distribucion	M8x1,25	11,47÷12,65	1,17÷1,29	8,46÷9,33
<i>Befestigungsstöpsel Kettenspannerfeder</i> Tornillo fijación resor del tensor	M8x1	4,71÷5,1	0,48÷0,52	3,47÷3,76
<i>Halteschraube Leerlauf</i> Tornillo de parada marcha en vacio	M14x1,5	23,73÷26,28	2,42÷2,68	17,5÷19,38
<i>Kegelstöpsel Ölrampe</i> Tapon conico difusor aceite	M14x1,5	23,73÷26,28	2,42÷2,68	17,5÷19,38
<i>Befestigungsschraube Flansch Anlaufzwischenzahnrad</i> Tornillo fijación arandela engr. intermedio de arranque	M6x1	8,53÷9,51	0,87÷0,97	6,29÷7,02
<i>Befestigungsschraube Ölventillamelle</i> Tornillo fijación lamina valvula aceite	M4x0,7	2,84÷3,04	0,29÷0,31	2,1÷2,24
<i>Befestigungsschraube Ölabdichtungsplättchen Antriebswelle</i> Tornillo fijación placa obturador del lubricante eje de mando	M6x1 (*)	7,65÷8,43	0,78÷0,86	5,64÷6,22
<i>Befestigungsschraube Anlauffedersicherung</i> Tornillo fijación parada resorte de arranque	M6x1 (*)	11,47÷12,65	1,17÷1,29	8,46÷9,33
<i>Befestigungsschraube Anlaufhebelsicherung</i> Tornillo fijación parada palanca de arranque	M5x0,8	2,84÷3,04	0,29÷0,31	2,1÷2,24
<i>Befestigungsschraube Anlaufhebelstütze</i> Tornillo fijación soporte palanca de arranque	M5x0,8 (*)	4,80÷5,20	0,49÷0,53	3,54÷3,83
<i>Befestigungsschraube Kupplungsdeckel</i> Tornillo fijación tapa embrague	M6x1	6,67÷7,45	0,68÷0,76	4,92÷5,50
<i>Befestigungsschraube rechter Deckel</i> Tornillo fijación tapa derecha	M6x1	4,31÷4,71	0,44÷0,48	3,18÷3,47

(*): "LOCTITE 242"



COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione <i>Application</i> Application	Filettatura <i>Threading</i> 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
Tappo 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 boîte 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 boîte 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"

VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Befestigungsschraube Ritzeldeckel 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> Bujia 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 / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione <i>Application</i> Application	Filettatura <i>Threading</i> Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite registro frizione <i>Clutch adjusting screw</i> Vis de réglage embrayage	M6x1	3	0,3	2,2
Dado fiss. leva comando frizione <i>Clutch control lever fastening nut</i> Ecroû 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	10,4÷11,6	1,1÷1,2	7,7÷8,5
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	27,5÷29,4	2,8÷3,0	20,2÷21,7
Vite fiss. superiore telaio posteriore <i>Rear frame upper fastening screw</i> Vis de fixation en haut cadre arrière	M8x1,25	27,5÷29,4	2,8÷3,0	20,2÷21,7
Vite fiss. inferiore telaio posteriore <i>Rear frame lower fastening screw</i> Vis de fixation en bas cadre arrière	M8x1,25	27,5÷29,4	2,8÷3,0	20,2÷21,7
Vite fiss. rullo catena <i>Chain roller fastening screw</i> Vis de fixation rouleau chaîne	M8x1,25	27,5÷29,4	2,8÷3,0	20,2÷21,7
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
Vite fiss. motore a piastra <i>Engine-plate fastening screw</i> Vis de fixation moteur-plaque	M8x1,25	27,5÷29,4	2,8÷3,0	20,2÷21,7
Vite fiss. protezione motore <i>Engine-guard fastening screw</i> Vis de fixation protection moteur	M6x1	10,4÷11,6	1,1÷1,2	7,7÷8,5

(*): "LOCTITE 242"

VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Einstellschraube Kupplung</i> Tornillo ajuste embrague	M6x1	3	0,3	2,2
<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	10,4÷11,6	1,1÷1,2	7,7÷8,5
<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	27,5÷29,4	2,8÷3,0	20,2÷21,7
<i>Obere Befestigungsschraube Hinterrahmen</i> Tuerca fijación superior el bastidor trasero	M8x1,25	27,5÷29,4	2,8÷3,0	20,2÷21,7
<i>Untere Befestigungsschraube Hinterrahmen</i> Tornillo fijación inferior del bastidor trasero	M8x1,25	27,5÷29,4	2,8÷3,0	20,2÷21,7
<i>Befestigungsschraube Kettenrolle</i> Tornillo fijación rodeta cadena	M8x1,25	27,5÷29,4	2,8÷3,0	20,2÷21,7
<i>Befestigungsschraube Bügelbolzen Vorderradbremse</i> Tornillo fijación conexion freno delantero	M6x1	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8
<i>Befestigungsschraube Motor-Platte</i> Tornillo fijación motor-placa	M8x1,25	27,5÷29,4	2,8÷3,0	20,2÷21,7
<i>Befestigungsschraube Motorschultz</i> Tornillo fijación proteccion motor	M6x1	10,4÷11,6	1,1÷1,2	7,7÷8,5

(*): "LOCTITE 242"



COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione <i>Application</i> Application	Filettatura <i>Threading</i> 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 (**)	55÷60	5,5÷6,0	39,7÷43,4
Vite fiss. pompa freno posteriore <i>Rear brake pump fastening screw</i> Vis de fixation pompe frein arrière	M6x1	10÷11	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	3,3÷3,7	0,33÷0,37	2,4÷2,7
Vite fiss. steli forcella <i>Front fork legs fastening screw</i> Vis de fixation tiges fourche	M8x1,25	28÷30	2,8÷3,0	20,0÷21,7
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	55÷62	5,5÷6,2	39,8÷44,8
Vite fiss. morsetto manubrio (superiore) <i>Handlebar clamp fastening screw (lower)</i> Vis de fixation étau guidon	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	3	0,3	2,2
Vite fiss. camma freno posteriore <i>Rear brake cam fastening screw</i> Vis de fixation came frein arrière	M6x1 (**)	11,18÷12,36	1,14÷1,26	8,2÷9,1
Vite fiss. perno ruota anteriore (steli forcella) <i>front wheel axle fastening screw (forks legs)</i> Vis de fixation pivot roue avant (tiges fourche)	M6x1	11,18÷12,36	1,14÷1,26	8,2÷9,1

(**): "LOCTITE 270"

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 Kupplungsbügelbolzen</i> Tornillo fijación conexión embrague	M6x1	4,7÷5,1	0,48÷0,52	3,5÷3,8
<i>Befestigungsschraube Hinterradbremssenpedal</i> Tornillo fijación pedal freno trasero	M10x1,25 (**)	55÷60	5,5÷6,0	37,7÷43,4
<i>Befestigungsschraube Hinterradbremsenpumpe</i> Tornillo fijación bomba freno trasero	M6x1	10÷11	1,0÷1,1	7,2÷7,9
<i>Befestigungsschraube Bremsflüssigkeitsbehälter</i> Tornillo fijación depósito fluido freno	M6x1	3,3÷3,7	0,33÷0,37	2,4÷2,7
<i>Befestigungsschraube Gabelhafte</i> Tornillo fijación varillas horquilla	M8x1,25	28÷30	2,8÷3,0	20,0÷21,7
<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 Lenkugszapfen</i> Tuerca eje de la guía	M24x1	78,4÷88,3	8÷9	57,9÷65,1
<i>Befestigungsschraube Lenkerstützen (Untere)</i> Tornillo fijación soporte manillar (inferior)	M10x1,5	55÷62	5,5÷6,2	39,8÷44,8
<i>Befestigungsschraube Lenkerklemme (Hober)</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	3	0,3	2,2
<i>Befestigungsschraube Hinterradbremssnoken</i> Tornillo fijación excéntrico freno trasero	M6x1 (**)	11,18÷12,36	1,14÷1,26	8,2÷9,1
<i>Befestigungsschraube Vorderradzapfen (Vordergabel)</i> Tornillo fijación eje rueda delantera (Varillas horquilla)	M6x1	11,18÷12,36	1,14÷1,26	8,2÷9,1

(**): "LOCTITE 270"



COPPIE DI SERRAGGIO / TIGHTENING TORQUES / COUPLES DE SERRAGE

Applicazione <i>Application</i> <i>Application</i>	Filettatura <i>Threading</i> <i>Filetate</i>	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite fiss. anello protezione steli <i>Front fork legs guard ring fastening screw</i> <i>Vis de fixation bague de protection tiges</i>	M5x0,8	3	0,3	2,2
Perno forcellone <i>Rear swing arm pivot</i> <i>Pivot fourche</i>	M16x1,5 (*)	117,7÷127,5	12÷13	86,8÷94
Ingrassatore <i>Greaser</i> <i>Graisneur</i>	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> <i>Vis de fixation tirant suspension arrière cadre</i>	M12x1,25	76,5÷84,3	7,8÷8,6	56,4÷62,2
Vite fiss. tirante sosp. post. al bilanciare <i>Horizontal link-vertical link fastening screw</i> <i>Vis de fixation tirant arrière balancier</i>	M12x1,25	76,5÷84,3	7,8÷8,6	56,4÷62,2
Vite fiss. bilanciare sosp. post. al forcellone <i>Swing arm vertical link fastening screw</i> <i>Vis de fixation balancier suspension arrière</i>	M12x1,25	76,5÷84,3	7,8÷8,6	56,4÷62,2
Vite fiss. ammortizzatore al bilanciare <i>Shock absorber- vertical link fastening screw</i> <i>Vis de fixation amortisseur au balancier</i>	M10x1,25	50÷55	5÷5,5	36,2÷39,8
Vite fiss. ammortizzatore al telaio <i>Frame shock absorber fastening screw</i> <i>Vis de fixation amortisseur au cadre</i>	M10x1,25	50÷55	5÷5,5	36,2÷39,8
Vite fiss. guidacatena-staffa <i>Chain guide brakel rear fastening screw</i> <i>Vis de fixation arrière guide-chaîne-etrière</i>	M6x1	5÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
Vite fiss. guidacatena forcellone <i>Rear swing arm-chain guide upper fastening screw</i> <i>Vis de fixation en haut guide-chaîne fourche arrière</i>	M8x1,25 (**)	12÷13	1,2÷1,3	8,7÷9,4
Vite fiss. pattino catena <i>Chain slider fastening screw</i> <i>Vis de fixation glissière</i>	M6x1	3	0,3	2,2

(*): "LOCTITE 243"

VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Befestigungsschraube Schäfteschutzring</i> Tornillo fijación anillo proteccion varillas	M5x0,8	3	0,3	2,2
<i>Zapfen der Hinter Gabel</i> Eje horquilla trasera	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 Hinterrauhfängungszungstange 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 Hinterrauhfängungszungstange 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 Hinterrauhfängungskipphebel 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	50÷55	5÷5,5	36,2÷39,8
<i>Befestigungsschraube Stossdämpfer am Rahmen</i> Tornillo fijación amortiguador al bastidor	M10x1,25	50÷55	5÷5,5	36,2÷39,8
<i>Hintere Befestigungsschraube Kettenführung (TE, SMR)</i> Tornillo fijación trasera guia-cadena (TE, SMR)	M6x1	5÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
<i>Befestigungsschraube Kettenführung horquilla trasera - Hintergabel</i> Tornillo fijación superior guia-cadena	M8x1,25	12÷13	1,2÷1,3	8,7÷9,4
<i>Befestigungsschraube Gleitbalm</i> Tornillo fijación plato cadena	M6x1	3	0,3	2,2

(*): "LOCTITE 243"



Applicazione <i>Application</i> Application	Filettatura <i>Threading</i> Filetate	Nm	Kgm	Lb/ft
Vite fiss. convogliatori <i>Conveyors fastening screw</i> Vis de fixation convoyeurs	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
Vite fiss. parafango anteriore <i>Front fender fastening screw</i> Vis de fixation pare-boue avant	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
Vite fiss. parafango post. <i>Rear fender fastening screw</i> Vis de fixation pare-boue arrière	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
Vite fiss. protezione ammortizzatore <i>Rear shock absorber guard fastening screw</i> Vis de fixation protection amortisseur	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
Vite fiss. pannello laterale destro <i>R.H. side panel fastening screw</i> Vis de fixation porte-numéro droit	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
Vite fiss. pannello laterale sinistro <i>L.H. side panel fastening screw</i> Vis de fixation porte-numéro gauche	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
Vite fiss. distanziale sella <i>Seat spacer fastening screw</i> Vis de fixation entretoise siege	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
Vite fiss. portanumero <i>Number older fastening screw</i> Vis de fixation porte numero	M6x1	10÷11	1,0÷1,1	7,2÷7,9
Vite fiss. scatola e coperchio filtro aria <i>Air filter box and cover fastening screw</i> Vis de fixation boîte et couvercle filtre à air	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0

VERSCHRAUBUNGSMOMENTE / PATAS DE TORSION

Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Befestigungsschraube Leitblechen</i> Tornillo fijación conductores	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
<i>Befestigungsschraube Vorderkotflügel</i> Tornillo fijación guardabarros delantero	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
<i>Befestigungsschraube Hinterkotflügel</i> Tornillo fijación guardabarros trasero	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
<i>Befestigungsschraube Stossdämpferschutz</i> Tornillo fijación proteccion amortiguador	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
<i>Befestigungsschraube rechter Nummerträge</i> Tornillo fijación portanumero derecho	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
<i>Befestigungsschraube linker Nummerträge</i> Tornillo fijación portanumero izquierdo	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
<i>Befestigungsschraube Satteldistanzstück</i> Tornillo fijación espaciador sillin	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
<i>Befestigungsschraube Nummerträger</i> Tornillo fijación portanumero	M6x1	10÷11	1,0÷1,1	7,2÷7,9
<i>Befestigungsschraube Luftfieterund Luftfilter Deckel</i> Tornillo fijación caja y tapa filtro aire	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0



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	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
Vite fiss. anteriore serbatoio <i>Fuel tank fastening screw</i> Vis de fixation avant réservoir	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
Vite fiss. disco freno anteriore <i>Front disc brake fastening screw</i> Vis de fixation disque frein avant	M8x1,25	55÷60	5,5÷6,0	39,7÷43,4
Vite fiss. perno ruota anteriore <i>Front wheel axle fastening screw</i> Vis de fixation pivot roue avant	M10x1,5	55÷60	5,5÷6,0	39,7÷43,4
Vite fiss. piastra pinza freno anteriore <i>Front brake caliper fastening screw</i> Vis de fixation plaque étrier avant	M10x1,5	55÷60	5,5÷6,0	39,7÷43,4
Vite fiss. pinza freno anteriore alla piastra <i>Front brake caliper-plata fastening screw</i> Vis de fixation étrier frein avant-plaque	M10x1,5	55÷60	5,5÷6,0	39,7÷43,4
Nipplo fiss. raggio ruota anteriore <i>Front wheel spoke fastening nipple</i> Nipple de fixation rayons roue avant	M3,97x0,75	4,2÷4,6	0,43÷0,47	3,1÷3,4
Nipplo fiss. raggio ruota posteriore <i>Rear wheel spoke fastening nipple</i> Nipple de fixation rayons roue arrière	M4,5x0,75	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 e tubi di scarico <i>Exhaust silencer and pipes fastening screw</i> Vis de fixation silencieux et tujaux d'échappement	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
Vite fiss. radiatori <i>Radiators fastening screw</i> Vis de fixation radiateurs	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
NOTA: Dove non diversamente indicato, coppie di serraggio standard per le seguenti filettature (TITANIUM; colore Azzurro)	M5x0,8	6,6÷7,2	0,67÷0,73	4,8÷5,3
① If not otherwise specified, standard tightening torques for the following thread (TITANIUM; Blue color)	M6x1	10,5÷11,5	1,0÷1,1	7,6÷8,3
① Sinon autrement indiqué, les couples de serrage standard pour les taraudages sont les suivantes (TITANIUM; couleur Bleue)	M8x1,25	27÷30	2,7÷3,0	20÷22
NOTA: Dove non diversamente indicato, coppie di serraggio standard per le seguenti filettature (ERGAL; colore Argento)	M5x0,8	2,85÷3,15	0,28÷0,31	2,0÷2,2
② If not otherwise specified, standard tightening torques for the following thread (ERGAL; Grey Silver colour)	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
② Sinon autrement indiqué, les couples de serrage standard pour les taraudages sont les suivantes (ERGAL; couleur Gris-Argent)	M8x1,25	11,7÷13,0	1,2÷1,3	8,7÷9,4

(*): "LOCTITE 243"

Anwendung Aplicacion	Gewinde Fileteado	Nm	Kgm	Lb/ft
<i>Befestigungsschraube Treibstoffhahn</i> Tornillo sujeción grifo carburante	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
<i>Vordere Befestigungsschraube Behälter</i> Tornillo fijación delantera del deposito	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
<i>Befestigungsschraube Vorderradbremsscheibe</i> Tornillo fijación disco freno delantero	M8x1,25	55÷60	5,5÷6,0	39,7÷43,4
<i>Befestigungsschraube Vorderradzapfen</i> Tornillo fijación eje rueda delantera	M10x1,5	55÷60	5,5÷6,0	39,7÷43,4
<i>Befestigungsschraube Vorderradbremssattel Halterung</i> Tornillo fijación placa zapada freno delantero	M10x1,5	55÷60	5,5÷6,0	39,7÷43,4
<i>Befestigungsschraube Vorderradbremssattel -Halterung</i> Tornillo fijación zapata freno delantero-Placa	M10x1,5	55÷60	5,5÷6,0	39,7÷43,4
<i>Befestigungsrippe Vorderradspeiche</i> Baquilla roscada fij. rayo de la rueda delantera	M3,97x0,75	4,2÷4,6	0,43÷0,47	3,1÷3,4
<i>Befestigungsrippe Hinterradspeiche</i> Baquilla roscada fij. rayo de la rueda trasera	M4,5x0,75	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 cadena 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 und Auspuffrohre</i> Tornillo fijación silenciador y tubos de escape	M6x1	10,3÷11,3	1,05÷1,15	7,6÷8,3
<i>Befestigungsschraube Kühlele</i> Tornillo fijación radiadores	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
NOTA: Wenn nichts anders angegeben, Standarddanzugsmomente für folgende Gewinde (TITANIUM; Hellblave Farbe)	M5x0,8	6,6÷7,2	0,67÷0,73	4,8÷5,3
① Si no contrariamente especificado, pares de apriete estandar para los fileteados siguientes (TITANIUM; colr Azul)	M6x1	10,5÷11,5	1,0÷1,1	7,6÷8,3
	M8x1,25	27÷30	2,7÷3,0	20÷22
NOTA: Wenn nichts anders angegeben, Standarddanzugsmomente für folgende Gewinde (ERGAL; Farbe Grau-Silber)	M5x0,8	2,85÷3,15	0,28÷0,31	2,0÷2,2
② Si no contrariamente especificado, pares de apriete estandar para los fileteados siguientes (ERGAL; colr Gris-Plata)	M6x1	5,0÷5,5	0,50÷0,55	3,6÷4,0
	M8x1,25	11,7÷13,0	1,2÷1,3	8,7÷9,4

(*): "LOCTITE 243"



KIT IN DOTAZIONE**EQUIPMENT KITS****KIT EN NECESSAIRE****AUSDRUHTUNGSTEILE KIT**

DESCRIZIONE	CODICE Husqvarna	PART	Husqvarna Code Number	DESCRIPTION	CODE Husqvarna	BESCREIBUNG	Husqvarna-Bezeichnung
1- Leva freno	8000A3629	1- Front brake control lever	8000A3629	1- Levier commande du frein avant	8000A3629	1- Vorderradbremse Steuerhebel	8000A3629
2- Boccola regolazione inclinazione canotto di sterzo	8X00A3517	2- Steering head rake adjusting bushing	8X00A3517	2- Douilles pour réglage inclinaison du fourreau de direction	8X00A3517	2- Buchse für Lenkungsrohr Einfallen Einstellung	8X00A3517
3- Istruzioni di montaggio boccole regolazione inclinazione canotto di sterzo	8000A3740	3- Assembling instructions sheet for steering head rake adjusting bushings	8000A3740	3- Instructions pour l'assemblage des douilles de réglage inclinaison du fourreau de direction	8000A3740	3- Ausbildungen für die Montage die Buchsen Lenkungsrohr Einstellung	8000A3740
4- Kit gancio fase di partenza	8000A3191	4- Hook kit for race starting phase	8000A3191	4- Kit crochet pour phase de départ de la compétition	8000A3191	4- Kit Haken für die Phase von Abreise des Wettkampfes	8000A3191
5- Gruppo anelli di tenuta motore	800096881	5- Engine seals kit	800096881	5- Groupe bague moteur	800096881	5- Motor Dichtringgruppe	800096881
6- Gruppo guarnizioni motore	800096880	6- Engine gaskets kit	800096880	6- Groupe joints moteur	800096880	6- Motor Dichtunggruppe	800096880
*7- Vaso espansione	800041758	*7- Expansion tank	800041758	*7- Vase d'expansion refrigerant	800041758	*7- Ausdehnungsgefäßes	800041758
8- Pignone uscita cambio	800063829 (Z14)	8- Drive sprocket	800063829 (Z14)	8- Pignon sortie boîte des vitesses	800063829 (Z14)	8- Getriebezahnrad	800063829 (Z14)
9- Corona posteriore	8A0096837 (Z47) 8C0096837 (Z49)	9- Rear sprocket	8A0096837 (Z47) 8C0096837 (Z49)			9- Hinterer Kranz	8A0096837 (Z47) 8C0096837 (Z49)
10- Pattino catena	800072884	10- Rear chain slider	800072884			10- Kettenschuh	800072884
11- Rullo catena	800059432	11- Rear chain roller	800059432	9- Couronne arrière	8A0096837 (Z47) 8C0096837 (Z49)	11- Kettenrolle	800059432
12- Filtro aria	800092948	12- Air cleaner	800092948	10- Patin chaîne arrière	800072884	12- Luftfilter	800092948
13- Candela accensione ("NGK" R0045J-10)	800098527	13- Spark plug ("NGK" R0045J-10)	800098527	11- Rouleau chaîne arrière	800059432	13- Zündkerze ("NGK" R0045J-10)	800098527
14- Protezione manubrio	8000A3699	14- Handlebar guard	8000A3699	12- Filtre a air	800092948	14- Lenkerschutz	8000A3699
				13- Bougie d'allumage ("NGK" R0045J-10)	800098527		
				14- Protection pour guidon	8000A3699		

* per sfiati carburatore, radiatore e serbatoio carburante.

* for carburetor, cooler and fuel tank breather hoses.

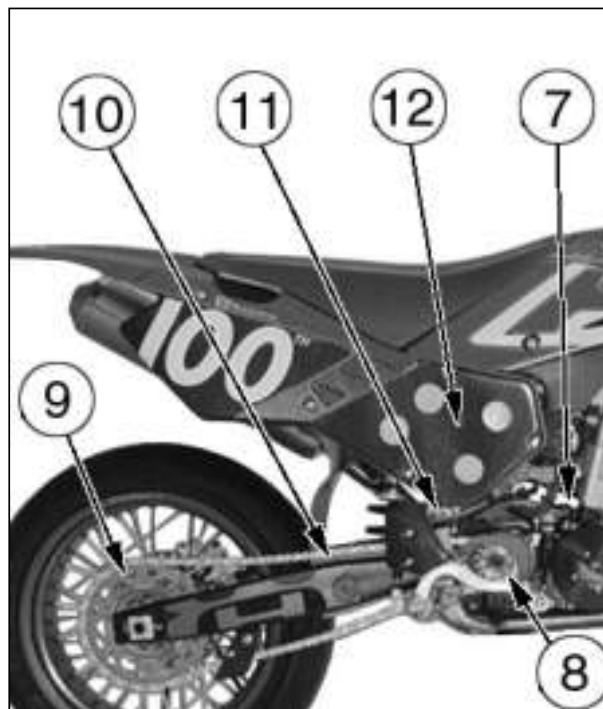
* pour tujau d'event du carburateur radiateur, et réservoir d'essence.

* für Entlüftungsrohr: Vergaser, Kühler und Kraftstoffbehälter.

KIT EN DOTACION

DESCRIPCION	CODE Husqvarna
1- Palanca mando freno delantero	8000A3629
2- Casquillos por regulación inclinación tubo de viraje	8X00A3517
3- Instrucciones por el montaje de los casquillos de regulación inclinación tubo de viraje	8000A3740
4- Kit gancho por fase de salida de la competición	8000A3191
5- Grupo anillos de retención por motor	800096881
6- Grupo juntas por motor	800096880
*7- Depósito expansión líquido refrigerante	800041758
8- Piñón salida cambio	800063829 (Z14)
9- Corona trasera	8A0096837 (Z47) 8C0096837 (Z49)
10- Patín cadena trasera	800072884
11- Rodillo tensor cadena trasera	800059432
12- Filtro aire	800092948
13- Buja de encendido ("NGK" R0045J-10)	800098527
14- Protección manillar	8000A3699

* por tubos de purga de carburador, radiator j depósito carburante.



KIT IN DOTAZIONE

DESCRIZIONE	CODICE Husqvarna
15- Leva frizione	80A077737
16- Getto massimo carburatore (185)	800098186
16- Getto massimo carburatore (190)	8B0098186
17- Getto minimo carburatore (50)	8A0098195
17- Getto minimo carburatore (52)	800098195
17- Getto minimo carburatore (55)	8B0098195
18- Copertura manopole	800098463
19- Molla ammortizzatore K= 6,0 Kg/mm (più dura)	800098548
20- Kit fonoassorbente per silenziatore	800098544
21- Disco frizione (guarnito)	800088967
21- Disco frizione (liscio)	800088968
22- Kit guarnizioni forcella	8000A0379
23- Kit molla forcella K= 4,5 N/mm (più morbida) + distanziale	800091610
24- Kit paramani	8000A3630

EQUIPMENT KITS

PART	Husqvarna Code Number
15- Clutch control lever	80A077737
16- Carburetor main jet (185)	800098186
16- Carburetor main jet (190)	8B0098186
17- Carburetor idle jet (50)	8A0098195
17- Carburetor idle jet (52)	800098195
17- Carburetor idle jet (55)	8B0098195
18- Handle grip cover	800098463
19- Rear shock absorber spring K= 6,0 Kg/mm (harder)	800098548
20- Exhaust silencer packaging kit	800098544
21- Clutch disc (driving disc)	800088967
21- Clutch disc (driven disc)	800088968
22- Front fork gasket kit	8000A0379
23- Front fork spring kit K= 4,5 N/mm (softer) + spacer	800091610
24- Handle guard kit	8000A3630

KIT EN NECESSAIRE

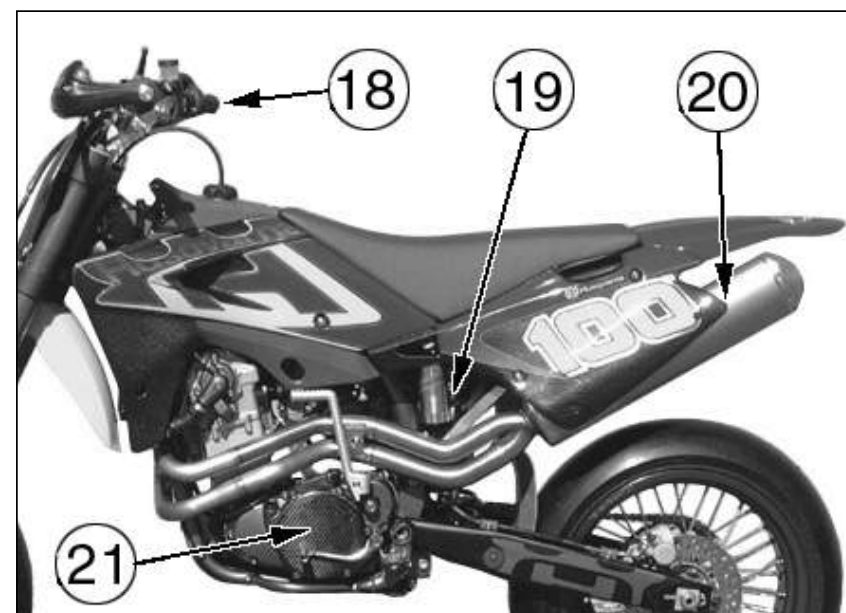
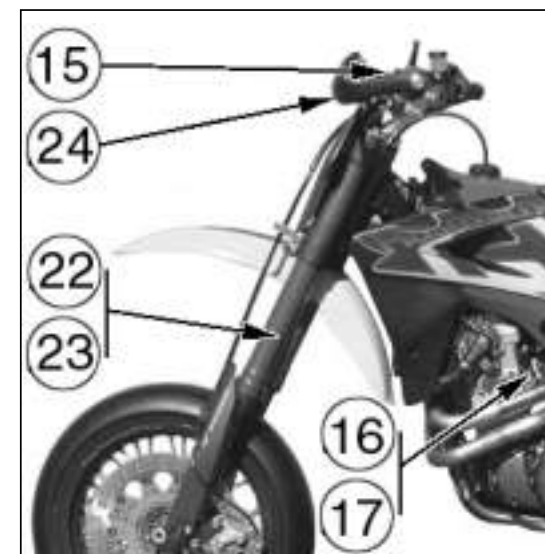
DESCRIPTION	CODE Husqvarna
15- Levier commande d'embrayage	80A077737
16- Gicleur principal (185)	800098186
16- Gicleur principal (190)	8B0098186
17- Gicleur minimum (50)	8A0098195
17- Gicleur minimum (52)	800098195
17- Gicleur minimum (55)	8B0098195
18- Couvre poignée	800098463
19- Ressort ammortisseur K= 6,0 Kg/mm (plus raide)	800098548
20- Kit materiel insonorisant silencieux d'echappement	800098544
21- Disque d'embrayage (conducteur)	800088967
21- Disque d'embrayage (conduit)	800088968
22- Kit joints pour fourche avant	8000A0379
23- Kit ressort fourche avant K= 4,5 N/mm (plus souple) + entretoise	800091610
24- Kit protection de mains	8000A3630

AUSDRUHTUNGSTEILE KIT

BESCREIBUNG	Husqvarna-Bezeichnung
15- Kupplung Steuerhebel	80A077737
16- Höchstdrehzahl- Düse (185)	800098186
16- Höchstdrehzahl- Düse (190)	8B0098186
17- Leerlaufdüse (50)	8A0098195
17- Leerlaufdüse (52)	800098195
17- Leerlaufdüse (55)	8B0098195
18- Griffdeckel	800098463
19- Stossdaempferfeder K= 6,0 Kg/mm (haerter)	800098548
20- Kit Schalldämpfenden Dämpermaterials	800098544
21- Kupplungsscheibe (Belagscheibe)	800088967
21- Kupplungsscheibe (Stahlscheibe)	800088968
22- Vordergabel Dichtunggruppe	8000A0379
23- Vordergabel Federsatz (weicher) (Feder K=4,5 N/mm+Distanzstück)	800091610
24- Kit Hände Schutzgruppe	8000A3630

KIT EN DOTACION

DESCRIPCION	CODE Husqvarna
15- Palanca mando embrague	80A077737
16- Surtidor máximo (185)	800098186
16- Surtidor máximo (190)	8B0098186
17- Surtidor mínimo (50)	8A0098195
17- Surtidor mínimo (52)	800098195
17- Surtidor mínimo (55)	8B0098195
18- Protección manoplas	800098463
19- Resorte amortiguador trasero K= 6,0 Kg/mm (más dura)	800098548
20- Kit material fonoabsorbente por silenciador de escape	800098544
21- Disco embrague (conductor)	800088967
21- Disco embrague (conducido)	800088968
22- Kit juntas por horquilla delantera	8000A0379
23- Kit resorte horquilla delantera K= 4,5 N/mm (más blanda) + separador	800091610
24- Kit protección manos	8000A3630



KIT IN DOTAZIONE**EQUIPMENT KITS****KIT EN NECESSAIRE****AUSDRUHTUNGSTEILE KIT**

DESCRIZIONE	CODICE Husqvarna	PART	Husqvarna Code Number	DESCRIPTION	CODE Husqvarna	BESCREIBUNG	Husqvarna-Bezeichnung
25- Chiave candela	161969801	25- Spark plug wrench	161969801	25- Clef bougie d'allumage	161969801	25- Zündkerzenschlüssel	161969801
26- Manuale uso e manutenzione	8000A3631	26- Owner's manual	8000A3631	26- Livret d'utilisation et d'entretien	8000A3631	26- Betriebsanleitung	8000A3631
27- Manuale di officina	8000A3632 **	27- Service manual	8000A3632 **	27- Manuel d'atelier	8000A3632 **	27- Werkstatt Handbuch	8000A3632 **
28- Catalogo ricambi	8000A3633 **	28- Spare parts catalogue	8000A3633 **	28- Catalogue pieces de rechange	8000A3633 **	28- Ersatzteilkatalog	8000A3633 **
29- Cavalletto centrale	800098464	29- Central stand	800098464	29- Bequille central	800098464	29- Hauptständer	800098464
30- Chiave poligonale	800066802	30- Polygonal wrench	800066802	30- Clef polygonale	800066802	30- Ringschlüssel	800066802
31- Telo coprimoto	8000A3482	31- Motorcycle cover	8000A3482	31- Couverture pour moto	8000A3482	31- Motorradschutz	8000A3482
32- Cavalletto laterale	800074016	32- Side stand	800074016	32- Bequille lateral	800074016	32- Seitenständer	800074016

**: a richiesta

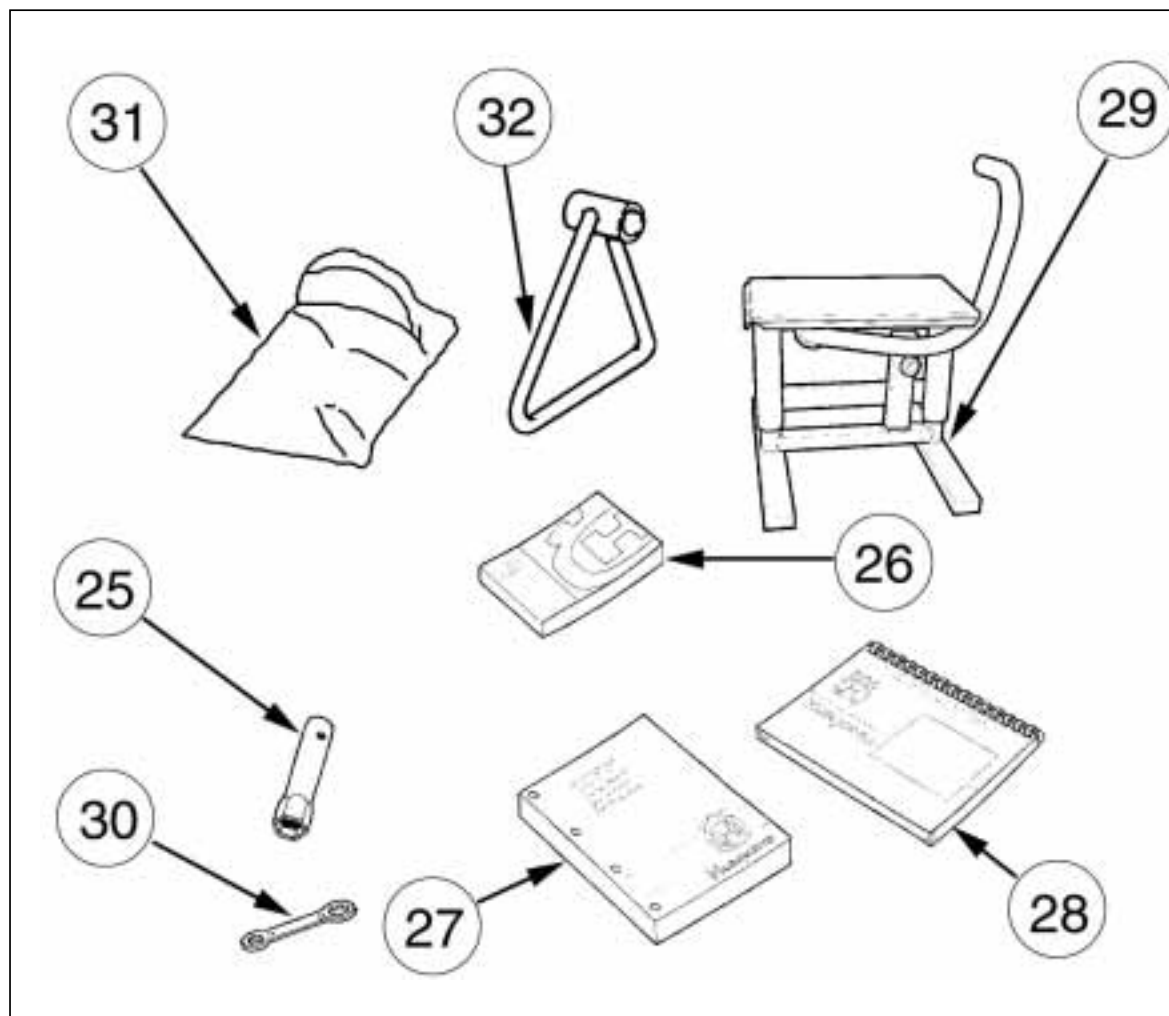
**: upon request

**: sur demande

**: auf Anfrage

KIT EN DOTACION

DESCRIPCION	CODE Husqvarna
25- Llave buja de encendido	161969801
26- Manuale de uso y mantenimiento	8000A3631
27- Manuale de oficina	8000A3632 **
28- Catalogo piezas de repuesto	8000A3633 **
29- Caballete central	800098464
30- Llave de tubo	800066802
31- Cubremotocicleta	8000A3482
32- Caballete lateral	800074016



** : bajo pedido

APPENDICE

VERIFICHE DOPO LA GARA

Dopo la gara, pulire il motociclo come sottoriportato poi ispezionare il veicolo ponendo particolare attenzione ai punti indicati nel paragrafo "MANUTENZIONE" come filtro aria, carburatore, freni etc. Effettuare una lubrificazione generale ed eventualmente le registrazioni necessarie.

INATTIVITA' PROLUNGATA

Dovendo lasciare inattivo il motociclo per un certo periodo di tempo, effettuare la seguente preparazione:

- Pulire completamente il motociclo.
- Riempire il serbatoio con carburante miscelato ad uno stabilizzatore DOPO aver effettuato l'operazione sottoriportata.

Chiudere i rubinetti, porre una bacinella sotto la vaschetta del carburatore e smontare il tappo di quest'ultima per evacuare il carburante dal carburatore e dalle tubazioni. In alternativa, lasciar girare il motore al minimo fino ad esaurire la benzina (durante l'operazione, mantenere il motociclo in posizione verticale).

ATTENZIONE

Non disperdere il carburante eliminato nell'ambiente e far girare il motore all'aria aperta, non in ambienti chiusi.

APPENDIX

AFTER-RACE CHECK POINTS

After racing, first clean the motorcycle and then inspect the entire motorcycle, with special attention to the items listed in «MAINTENANCE», such as the air cleaner, carburetor, brakes, etc. Carry out general lubrication, and make adjustment as necessary.

STORAGE

When the motorcycle is to be stored for any length of time, it should be prepared for storage as follows:

- Clean the entire motorcycle thoroughly.
- FIRST** carry out the operation mentioned hereunder, then fill the tank with fuel mixed with a stabilizer.

Close the cocks, set a basin under the carburettor cup, and disassemble the cup nut to drain the fuel from the carburettor and pipes.

Otherwise, and keeping the motorcycle in vertical position, idle the engine until the fuel is exhausted. (during this operation, keep the motorcycle in vertical position).

WARNING

Never litter the environment with fuel, and let the engine running in open air, never in closed rooms.

APPENDICE

CONTROLES APRES CHAQUE COMPETITION

Après chaque compétition, nettoyer le motocycle en suivant les instructions données ci-dessous et prêter un attention particulière au paragraphe "ENTRETIEN", aux points: filtre à air, carburateur, etc. Effectuer un graissage général et les réglages, si nécessaire.

LONGUES PERIODES D'INACTIVITE

Après une longue période d'inactivité, préparer le motocycle comme suit:

- Nettoyage général du motocycle
- Remplir le réservoir de carburant mélangé à un stabilisateur APRES avoir effectué, les opérations indiquées ci-dessous.

Fermer les robinets, placer la cuvette sous la cuve du carburateur et démonter le bouchon de la cuve pour évacuer le carburant du carburateur et des tuyaux. En alternative, laisser tourner le moteur au minimum jusqu'à terminer l'essence (pendant l'opération, garder le motocycle en position verticale).

ATTENTION

Ne pas jeter le carburant éliminé dans la nature et ne pas faire tourner le moteur dans des lieux clos mais seulement en plein air.

ANHANG

ÜBERPRÜFUNGEN NACH DEM WETTRENNEN

Nach dem Wettrennen, das Motorrad, wie unten angegeben, reinigen, dann das Fahrzeug überprüfen unter besonderer Beachtung der im Paragraph "WARTUNG" angegebenen Punkte, wie Luftfilter, Vergaser, Bremsen usw. Eine allgemeine Schmierung und eventuell die erforderlichen Einstellungen durchführen.

LÄNGERE NICHTBENUTZUNG

Nach längerer Nichtbenutzung des Motorrads für einen gewissen Zeitabschnitt, die folgenden Vorgänge ausführen

*- Das Motorrad vollständig reinigen.
-- Den Tank mit dem Treibstoff, der mit einem Stabilisator vermischt ist, auffüllen
NACHDEM die unten angegebenen Vorgänge, entsprechend des Motorradtyps, ausgeführt wurden.*

Die Hähne schließen, eine Schüssel unter den Treibstoffbehälter Stellen und diesen ausbauen, damit der Treibstoff aus dem Vergaser und den Leitungen fließen kann. Als Alternative, den motor in leerlauf bis zum Verbrauch des Benzins drehen lassen (während dieses Vorgangs, das Motorrad in vertikaler Position halten).

ACHTUNG

Den abgelassenen Treibstoff nicht in die Umwelt gießen und den Motor nur im Freien drehen lassen, niemals in geschlossenen Räumen.

APÉNDICE

CONTROLES DESPUÉS DE LA CARRERA

Después de la carrera, limpiar el motociclo como indicado abajo y luego inspeccionar el vehículo poniendo particular atención a los puntos indicados en el párrafo "MANTENIMIENTO" como filtro aire, carburador, frenos, etc. Efectuar una lubricación general y eventualmente los reglajes necesarios.

INACTIVIDAD PROLONGADA

Si se deja el motociclo inactivo durante un cierto tiempo, efectuar la siguiente preparación:

- Limpiar completamente el motociclo.
- Llenar el depósito con carburante mezclado con un estabilizador DESPUÉS de haber efectuado la operación siguiente.

Cerrar los grifos, colocar un recipiente debajo de la piletta del carburador y desmontar la tuerca piletta para evacuar el carburante del carburador y de las tuberías. Como alternativa, dejar girar el motore al ralenti hasta agotar la gasolina (durante la operación mantener la moto en posición vertical).

ATENCIÓN

No echar el carburante eliminado al medio ambiente y hacer girar el motor al aire libre, no en sitios cerrados.



- Lubrificare la catena della trasmissione secondaria e tutte le trasmissioni flessibili.
- Per evitare la formazione di ruggine spruzzare olio su tutte le superfici metalliche non verniciate. Evitare che le parti in gomma o i freni entrino a contatto con l'olio.
- Porre il motociclo su un supporto o un cavalletto in modo che entrambe le ruote siano sollevate da terra (nel caso non si potesse procedere in questo modo, mettere delle assi sotto le ruote per evitare che i pneumatici rimangano a contatto con l'umidità).
- Mettere una busta di plastica sopra il tubo di scarico per evitare che entri umidità.
- Coprire il motociclo per proteggerlo da polvere e sporcizia.

Per rimettere in attività il motociclo, procedere come segue:

- Accertarsi che la candela sia serrata .
- Riempire il serbatoio carburante.
- Far girare il motore per circa 5 minuti per scaldare l'olio dopodichè scaricare quest'ultimo.
- Versare olio fresco nel carter (pagina 78).
- Controllare tutti i punti richiamati nella sezione "Manutenzione periodica, regolazioni" (pagina 238).
- Lubrificare tutti i punti richiamati nella sezione "Manutenzione periodica, regolazioni" (pagina 238).

- *Lubricate the drive chain and all the cables.*
- *Spray oil on all unpainted metal surfaces to prevent rusting. Avoid getting oil on rubber parts or in the brakes.*
- *Set the motorcycle on a box or stand so that both wheels are raised off the ground. (If this cannot be done, put boards under the front and rear wheels to keep dampness away from the tire rubber).*
- *Tie a plastic bag over the exhaust pipe to prevent moisture from entering.*
- *Put a cover over the motorcycle to keep dust and dirt from collecting on it.*

To put the motorcycle back into the use after storage, proceed as follows:

- *Make sure the spark plug is tight.*
- *Fill the fuel tank.*
- *Run the engine for about five minutes to warm the oil, and drain the transmission oil.*
- *Put in fresh transmission oil (P. 78).*
- *Check all the points listed under the "Periodic maintenance, adjustments" Section (P. 238).*
- *Lubricate the points (listed in the "Periodic maintenance, adjustments" (P. 238) Section).*

- Graisser la chaîne d'entraînement secondaire et toutes les transmissions flexibles.
- Enduire d'huile les surfaces en métal ne pas vernissées afin d'éviter la formation de rouille. Eviter que les éléments en caoutchouc, ou les freins, entrent en contact avec l'huile.
- Placer le motocycle sur un support ou un tréteau de façon à soulever les roues du sol. (Au cas où il ne serait pas possible, placer des planches sous les roues pour soulever les pneu et ainsi éviter tout contact au sol, où on peut avoir de l'humidité).
- Placer une enveloppe en plastique sur le tuyau d'échappement pour le protéger de l'humidité.
- Recouvrir la moto pour le protéger de la poussière et de la salissure.

Pour remettre le motocycle en état de marche, opérer comme suit:

- Assurez-vous que la bougie soit bien serrée.
- Remplir le réservoir carburant.
- Tourner le moteur pour environ 5 minutes pour chauffer l'huile et après, effectuer une vidange d'huile.
- Verser la nouvelle huile dans le carter (page 78).
- Contrôler tous les points indiqués dans la section "Entretien periodique, réglages" (page 238).
- Lubrifier tous les points indiqués dans la section "Entretien periodique, réglages" (page 238).

- Die Kette der Sekundärübertragung und alle Antriebssaiten schmieren.
 - Zur Vermeidung von Rostbildung Öl auf alle metallischen, nicht gelackten Flächen spritzen. Vermeiden, daß die Gummiteile oder Bremsen mit Öl in Berührung kommen.
 - Das Motorrad auf einen Halter oder auf einen Bock stellen, derart, daß beide Räder vom Boden abgehoben sind (falls auf diese Weise nicht verfahren werden kann, Bretter unter die Räder schieben, zur Vermeidung, daß die Reifen mit Feuchtigkeit in Berührung bleiben).
 - Eine Kunststoffhülle über das Auspuffrohr anbringen, zur Vermeidung, daß Feuchtigkeit eindringt.
 - Das Motorrad zum Schutz gegen Staub und Schmutz überdecken.
- Zur Inbetriebsetzung des Motorrads, wie folgt vorgehen :
- Sich vergewissern, daß die Zündkerze fest angezogen ist.
 - Den Treibstofftank auffüllen.
 - Den Motor ungefähr 5 Minuten lang zur Aufwärmung des Öls laufen lassen, danach das Öl ablassen.
 - Frisches Öl in den Carter gießen (Seite 78).
 - Alle im Abschnitt "Wartungspalan, Einstellungen" (Seite 239) genannten Punkte überprüfen.
 - Alle im Abschnitt "Wartungspalan, Einstellungen" (Seite 239) aufgeführten Punkte schmieren.

- Lubricar la cadena de transmisión secundaria y todas las transmisiones flexibles.
- Al fin de evitar la formación de herrumbre, vaporizar aceite sobre todas las superficies metálicas no barnizadas. Evitar que las partes en goma o los frenos estén a contacto con el aceite.
- Poner el motociclo sobre un apoyo o un soporte de manera que ambas ruedas no toquen el suelo(en caso no se pueda proceder de esta manera, poner unas tablas debajo de las ruedas para evitar que los neumáticos estén a contacto con la humedad).
- Poner una bolsa de plástico sobre el tubo de escape para evitar que entre humedad.
- Tapar el motociclo para protegerlo de polvo y suciedad.

Antes de reactivar el motociclo, proceder de la siguiente manera:

- Asegurarse que la bujía esté apretada.
- Llenar el depósito carburante.
- Hacer girar el motor durante unos 5 minutos para calentar el aceite y luego descargar el mismo.
- Verter aceite fresco en el cárter (página 79).
- Controlar todos los puntos citados en la sección "Mantenimiento periodico, regulaciones" (página 239).
- Lubricar todos los puntos citados en la sección "Mantenimiento periodico, regulaciones" (página 239).



PULIZIA

1) Preparazione per il lavaggio

Prima del lavaggio, prendere le seguenti precauzioni per impedire che l'acqua entri a contatto con le seguenti parti:

- Apertura posteriore dello scarico:
 - Coprire con una busta in plastica fissandola con fascette in gomma
- Leve frizione e freno anteriore, manopole, pulsante arresto motore:
 - Coprire con una busta in plastica
- Aspirazione filtro aria:
 - Chiudere l'apertura con del nastro o dei panni puliti

2) Dove porre particolare attenzione

- Non spruzzare acqua a pressione elevata vicino alle seguenti parti:
 - Filtro aria
 - Sotto il serbatoio carburante
 - Se l'acqua entra nella bobina o nella pipetta candela, il motore non partirà e sarà necessario asciugare tutte le parti bagnate
 - Testa di sterzo forcella, cuscinetti ruote.

CLEANING

1) Preparation for washing

Before washing, precautions must be taken to keep water out of the following places:

- *Rear opening of the muffler :*
 - *Cover with a plastic bag secured with rubber bands.*
- *Clutch and brake levers, hand grips, engine stop button:*
 - *Cover with plastic bags.*
- *Air cleaner intake:*
 - *Close up the opening with tape, or stuff in rags.*

2) Where to be careful

- Avoid spraying water with any great force near the following places:*
 - *Air cleaner*
 - *Under the fuel tank:*
 - If water gets into the ignition coil or into the spark plug cap, the spark will jump through the water and be grounded out. When this happens, the motorcycle will not start and the affected parts must be wiped dry.*
 - *Fork head, wheel bearings.*

NETTOYAGE

1) Préparation pour le lavage

Veillez à ce que de l'eau n'entre pas en contact des éléments suivants:

- Ouverture arrière d'échappement:
 - Couvrir par une enveloppe en plastique en la fixant avec des colliers en caoutchouc
 - Leviers d'embrayage et du frein arrière:
 - Couvrir par une enveloppe en poignées, boutons d'arrêt moteur plastique
 - Suction filtre à air:
 - Fermer l'ouverture avec du ruban, ou des chiffons propres
- 2) Veillez à ce que:
- De l'eau à fort pression ne soit pas vaporisée sur les éléments suivants:
 - Filtre à air
 - Au dessous du réservoir carburant. Si de l'eau entre dans la bobine ou dans la pipette de la bougie, le moteur ne démarre pas. Essuyer les éléments mouillés.
 - Tête de direction, fourche, paliers des roues.

REINIGUNG

1) *Vorbereitung zum Waschen*
Vor dem Waschen die folgenden
Vorsichtsmaßnahmen treffen, zur
Verhinderung, daß das Wasser mit den
nachstehenden Teilen in Berührung komm

- *Hintere Auspufföffnung*
- Mit einer Kunststoffhülle bedecken und
mit Gummischellen befestigen.
 - *Kupplungshebel und vordere Bremse,*
Handgriffe:
- Motoranhalt-Druckknopf
 - *Mit einer Kunststoffhülle bedecken*
Luftfilter-Ansaugung:
- Die Öffnung mit Klebstreifen oder
sauberen Tüchern verschließen
- 2) *Besonders zu beachten ist :*
kein Wasser mit starkem Druck in die
Nähe folgender Teile zu spritzen :
- *Luftfilter*
 - *Unter den Treibstofftank*
Tritt das Wasser in die Spule
oder in die Zündkerzenpipette, läuft der
Motor nicht an und es ist erforderlich alle
nassen Teile abzutrocknen.
 - *Gabelkopf, Radlager.*

LIMPIEZA

1) *Preparación para el lavado*
Antes de efectuar el lavado, tomar las
siguientes precauciones al fin de impedir
que el agua llegue a contacto con las
siguientes partes:

- *Abertura posterior de la descarga:*
- Tapar con una bolsa de plástico fijándola
con bandas de goma
 - *Palanca fricción y freno anterior,*
empuñaduras, pulsador parada motor:
- Tapar con una bolsa de plástico
 - *Aspiración filtro aire:*
- Cerrar la abertura con un cinta o paños
limpios
- 2) *En qué poner atención particular*
No vaporizar agua a presión elevada
cerca de las siguientes partes:
- *Filtro aire*
 - *Debajo del depósito carburante. Si el*
agua entra en la bobina o en la pipeta
bujía, el motor no arrancará y será
necesario secar todas las partes
mojadas
 - *Cabeza de dirección horquilla, cojinetes*
ruedas.



3) Dopo il lavaggio

- Togliere le buste in plastica e liberare l'apertura dell'aspirazione filtro aria.
- Lubrificare i punti riportati nella sezione "Manutenzione periodica, regolazioni" (pagina 238).
- Avviare il motore e farlo girare per 5 minuti.
- Prima di guidare il motociclo, provare i freni.

ATTENZIONE* : Non lubrificare o passare cera sui dischi freno per non provocare una perdita di efficienza dell'impianto frenante con conseguente rischio di incidente. Pulire il disco con solventi tipo acetone.

3) After washing

- *Remove the plastic bags, and clean the air cleaner intake.*
- *Lubricate the points listed in the "Periodic maintenance, adjustments" Section (P. 238).*
- *Start the engine and run it for 5 minutes.*
- *Test the brakes before riding the motorcycle.*

WARNING*: Never wax or lubricate the brake disc. Loss of braking and an accident could result. Clean the disc with an oilless solvent such as acetone. Observe the solvent warnings.

3) Après le lavage

- Oter les enveloppes en plastique et libérer l'ouverture de la suction filtre à air.
- Lubrifier les points indiqués dans la section "Entretien periodique, réglages" (page 238).
- Démarrer le moteur et le laisser tourner pour 5 minutes.
- Avant de conduire, essayer les freins.

ATTENTION * : Ne jamais graisser ou cirer les disques des freins pour ne pas provoquer une perte d'efficacité dans le système de freinage, car on court des risques d'accident. Nettoyer le disque avec solvants, type acétone.

3) Nach dem Waschen

- Die Kunststoffhüllen abnehmen und die Luffilter-Ansaugöffnung freimachen.
- Die im Abschnitt "Wartungspalan, Einstellungen" (Seite 239) angegebenen Punkte schmieren.
- Den Motor anlassen und 5 Minuten lang laufen lassen.
- Vor dem Fahren des Motorrads die Bremsen überprüfen.

ACHTUNG * : Die Bremsscheiben nicht schmieren oder einwachsen, um keinen Leistungsverlust der Bremsanlage mit nachfolgender Unfallgefahr zu verursachen. Die Scheiben mit Lösemittel z.B. Azeton reinigen.

3) Tras el lavado

- Remover las bolsas de plástico y librar la abertura de la aspiración filtro aire.
- Lubricar los puntos citados en la sección "Mantenimiento periodico, regulaciones" (página 239).
- Poner en marcha el motor y hacerlo girar durante 5 minutos.
- Antes de conducir el motociclo, probar los frenos.

ATENCIÓN *: No lubricar o pasar cera sobre los discos del freno para no provocar una pérdida de eficiencia de la instalación de los frenos con consiguiente riesgo de accidentes. Limpiar el disco con solventes tipo acetona.



NOTES FOR USA MODEL



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.



Noise emission warranty

MV Agusta Motorcycles 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. 2300 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.



SPARK ARRESTER (USA)

The 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 two screws (4) fastening the muffler to the rear frame. Remove the spring fixing the muffler to the exhaust pipes (front inside area of the muffler). 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 rivets (5), the clamps and the endcaps (3) and (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.

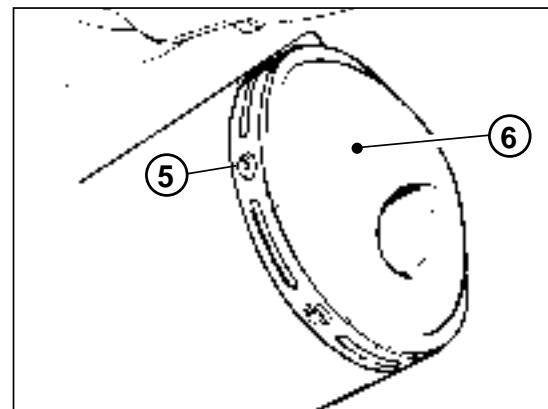
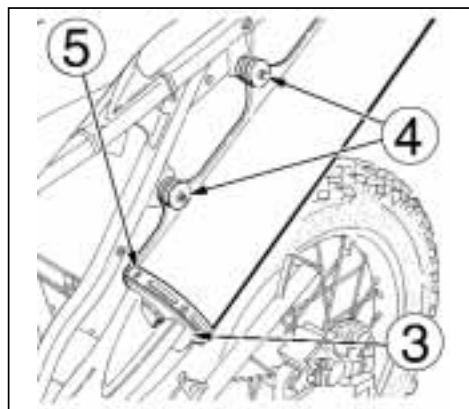
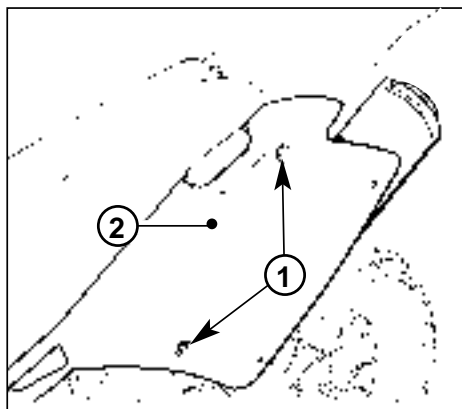
Due to the SPARK ARRESTER position on the silencer, if you need only to check the SPARK ARRESTER conditions you can:

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.

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



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

* : para motocicletas con motores de 2 tiempos

** : presentes solo en alguno modelos



SMR 630

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	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPO N- COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON		
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	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REMPACER SI NECESSAIRE	VEDERE PAGINA SEE PAGE VOIR PAGE
VALVOLE- VALVE- SOUPAPES	C (GIOCO CLEARANCE- JEAU) (•)	C (GIOCO- CLEARANCE- JEAU) (•)	S (#)		(•): 92
MOLLE VALVOLE- VALVE SPRING- RESSORTS SOUPAPES			C	X	#
SCODELLINI, SEMICONI VALVOLE- VALVE CUP, VALVE HALF CONE- CUVETTES, DEMI-CÔNE SOUPAPES			C	X	#
BILANCIERI DI ASPIRAZIONE/SCARICO-ROCKER ARM (INTAKE-EXHAUST)- CULBUTEURS D'ASPIRATION ET D'ÉCHAPPEMENT			C	X	#
ALBERO A CAMME- CAMSHAFT- ARBRE DISTRIBUTION			C		#
CATENA DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING CHAIN- CHAINE DISTRIBUTION			S		#
PATTINO CATENA DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING CHAIN SLIDER- GLISSIÈRE CHAINE DISTRIBUTION			S		#
INGRANAGGIO CONDOTTO DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING DRIVEN GEAR- ENGRENAJE CONDIUT DISTRIBUTION			C	X	#
INGRANAGGIO CONDUTTORE DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING DRIVING GEAR- ENGRENAJE CONDUCTEUR DISTRIBUTION			C		#
TENDITORE CATENA DISTRIBUZIONE- VALVE TIMING CHAIN TENSIONER- TENDEUR CHAINE DISTRIBUTION			C		#
SISTEMA DECOMPRESSORE- STARTER DECOMPRESSOR SYSTEM- SYSTÈME DECOMPRESSEUR DÉMARRAGE			C	X	94
RACCORDO DI ASPIRAZIONE- INTAKE MANIFOLD- RACCORD ADMISSION	C	C	S	X	#
CILINDRO COMPLETO- CYLINDER ASSY.- CYLINDRE COMPL.			C	X	#
PISTONE COMPLETO- PISTON ASSY.- PISTON COMPL.			C	X	#
BIELLA MOTORE COMPLETA- CONNECTING ROD ASSY.- BIELLE COMPL.			S		#
CUSCINETTI BASAMENTO- CRANKCASE BEARINGS- ROULEMENTS CARTERS			S		#
OLIO MOTORE E FILTRO OLIO- ENGINE OIL/OIL FILTER CARTRIDGE- HUILE MOTEUR/FILTRE HUILE	*				78
POMPA OLIO- OIL PUMP- POMPE HUILE			C		#
TUBAZIONE LUBRIFICAZIONE POMPA OLIO/BASAMENTO- OIL PUMP/CRANKCASE HOSE- TUYAU POMPE HUILE- CARTERS	C		C		#
COPPIA INGRANAGGI TRASM. PRIMARIA- SET OF MATCHED PRIMARY- ENGRENAJES TRASM. PRIMARIE			C	X	#
MOZZO FRIZIONE- CLUTCH HUB- MOYEAU PORTE-DISQUE EMBRAYAGE		C		X	#
DISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS- DISQUES EMBRAYAGE		C		X	#
PIATTO SPINGIDISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS PRESSURE PLATE- POUSSE DISQUES EMBRAYAGE			C	X	#
MOLLE FRIZIONE- CLUTCH SPRING- RESSORT EMBRAYAGE			C	X	#

* 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 COMPÉTITIONS

SMR 630

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		
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	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO	SIEHE SEITE VER PAGINA
VENTIL- VÁLVULAS	C (BETRIEBSSPIEL- JUEGO) (•)	C (BETRIEBSSPIEL- JUEGO) (•)	S (#)		(•): -92-93
VENTILFEDER- RESORTES VÁLVULAS			C	X	#
TELLER, HALB KEGEL- CUBETAS, SEMI-CONOS VÁLVULAS			C	X	#
KIPPHEBEL (ANSAUGEN-AUSPUFFROHR)- BALANCIN DE ASPIRACIÓN -ESCAPE			C	X	#
NOCKENWELLE- EJE DISTRIBUCIÓN			C		#
VENTILSTEUERUNGKETTE- CADENA DISTRIBUCIÓN			S		#
VENTILSTEUERUNGKETTGLEITBAHN- PLATO CADENA DISTRIBUCIÓN			S		#
VENTILSTEUERUNGZAHNRAD- ENGRENAJE CONDUCTO DISTRIBUCIÓN			C	X	#
VENTILSTEUERUNGANTRIEBSRAD- ENGRENAJE CONDUCTOR DISTRIBUCIÓN			C		#
VENTILSTEUERUNGKETTESPANNER- TENSOR CADENA DISTRIBUCIÓN			C		#
DEKOMPRESSOR- GRUPO DECOMPRESSOR			C	X	92-93
ANSCHLUSS- EMPALME DE ASPIRACIÓN		C	S	X	#
ZYLINDER KPL.- CILINDRO COMPLETO			C	X	#
KOLBEN KPL.- PISTÓN COMPLETO			S		#
PLEUELSTANGE KPL.- BIELA MOTOR COMPLETA			S		#
GEHAUSELAGER- COJÍNETE DE CARTER			S		#
MOTORÖL/WECHSELFILTER- ACEITE MOTOR/FILTRO ACEITE MOTOR	*				78-79
ÖLPUMPE- BOMBA ACEITE			C		#
SCHMIERUNGROHR FÜR ÖLPUMPE/GEHAUSE- TUBO LUBRICACIÓN BOMBA ACEITE/BANCADA			C		#
STIRNRADERPAAR- GRUPO ENGREN. TRANSM. PRIMARIA		C		X	#
KUPPLUNGSCHEIBENHALTERNABE- CUBO PORTA DISCOS EMBRAGUE		C		X	#
KUPPLUNGSCHEIBE- DISCOS EMBRAGUE		C		X	#
KUPPLUNGDRUCKPLATTE- PLATO EMPUJA DISCOS EMBRAGUE			C		#
KUPPLUNGFEDER- RESORTE EMBRAGUE			C	X	#
KUPPLUNGKORB- CAMPANA EMBRAGUE			C	X	#
KUPPLUNGSTUERSTANGE- VARILLA DESEMBRAGUE			C		#
RITZEL- PIÑÓN CADENA		C		S	124-125
ANLASSERANTRIEBSRAD- ENGRENAJE DE ARRANQUE				C	X
ANLASSERHEBEL- PALANCA ARRANQUE				L	v
GANGSCHALTUNGHEBEL- PEDAL MANDO CAMBIO				X	54-55

* MOTORÖLWECHSELN UND FILTER REINIGEN ALLE 500 KM ODER 2 WETTRENNEN - SUSTITUCION ACEITE MOTOR Y LIMPIEZA FILTRO CADA 500 KM O BIEN 2 COMPETICIONES



SMR 630

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	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPO N- COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON		
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	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REMPPLACER SI NECESSAIRE	VEDERE PAGINA SEE PAGE VOIR PAGE
CAMPANA FRIZIONE- CLUTCH DISCS HOUSING-CAGE EMBRAYAGE			C	X	#
ASTINA DISINNESTO FRIZIONE- CLUTCH DISENGAGEMENT ROD- BILLE COILESSAU DÉBRAYAGE EMBRAYAGE			C		#
PIGNONE USCITA CAMBIO- DRIVE SPROCKET- PIGNON CHÂÎNE TRANSMISSION		C	S	X	124
INGRANAGGI AVVIAMENTO- STARTING GEARS- ENGRENAGE DÉMARRAGE			C	X	#
PEDALE AVVIAMENTO- STARTING PEDAL- LEVIER DÉMARRAGE			L		#
PEDALE COMANDO CAMBIO- GEAR CONTROL PEDAL- LEVIER COMM. DE VITESSE				X	54
CANDELA ACCENSIONE- SPARK PLUG- BOUGIE D'ALLUMAGE		P	S		86
PIPETTA CANDELA- SPARK PLUG CAP- PIPETTE BOUGIE D'ALLUMAGE		C	C	X	#
CARBURATORE- CARBURETOR- CARBURATEUR			P		#
VALVOLA GAS CARBURATORE- CARBURETOR THROTTLE VALVE- SOUPAPE DE GAZ DU CARBURATEUR			C	X	#
FILTRO ARIA- AIR FILTER- FILTRE À AIR		PL	PL	X	96
RADIATORI- RADIATORS- RADIATEURS		C		X	#
TUBAZIONI ACQUA E FASCETTE- COOLANT HOSES AND CLAMPS- TUYAU EAU ET COLLIER	C		C		82
TUBAZIONE RADIATORI/POMPA ACQUA- RADIATORS HOSE/WATER PUMP- TUYAU RADIATEURS/POMPE EAU		C			82
PEDANE APPOGGIAPIEDI, PERNI, MOLLE- FOOTRESTS, FOOTREST PINS AND SPRINGS- REPOSE PIEDS, PIVOTS, RESSORTS			C	X	#
PERNI FISS. TELAIETTO, PERNI FISS. MOTORE- SADDLE FRAME FASTENING BOLTS, ENGINE FASTENING BOLTS- PIVOTS DE FIXATION CADRE SIEGE, PIVOTS DE FIXATION MOTEUR	C		C		#
RULLO GUIDACATENA, CUSCINETTO- CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS- AIGUILLE GUIDE-CHAINE, ROULEMENT		C		X	128
TESTA DI STERZO, BASE DI STERZO CON PERNO- STEERING HEAD, STEERING CROWN WITH PIN- TÊTE DIRECTION, SOCLE DE DIRECTION AVEC PIVOT		C	L		#
FORCELLA ANTERIORE- FRONT FORK- FOURCHE AVANT			R		#
ATTACCHI MANUBRIO CON FISSAGGI- HANDLEBAR HOLDERS AND FASTENING SET- DEMI-PALIERI GUIDON AVEC FIXAGE	C		C		114
BUSSOLA FORCELLONE POSTERIORE- REAR SWING ARM BUSHINGS- DOUILLE FOURCHE ARRIÈRE			C		#
PATTINO CATENA POSTERIORE- REAR CHAIN SLIDER- GLISSIÈRE CHAÎNE ARRIÈRE			C	X	128
BUSSOLE LEVERAGGI SOSPENSIONE POST.- REAR SUSPENSION LINKS BUSHINGS- DOUILLES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE			C	X	#

SMR 630

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		
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	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO	SIEHE SEITE VER PAGINA
ZÜNDKERZE- BUJIA ENCENDIDO		P	S		92-93
ZÜNDKERZESTECKER- PIPA BUJIA ENCENDIDO		C	C	X	#
VERGASER- CARBURADOR			P		#
VERGASERDROSSELKLAPPE- VALVUÁLA GAS CARBURADOR			C	X	#
LUFTFILTER- FILTRO AIRE		PL	PL	X	96-97
KÜHLER- RADIADORES			C		#
WASSERROHR UND SCHELLEN- TUBOS AGUA Y BANDAS		C	C		82-83
ROHR FÜR KÜHLER/WASSERPUMPE- TUBO RADIADORES/BOMBA AGUA		C	C		82-83
FUSSRASTER, BOLZEN, FEDER- POSAPIES, PERNOS, RESORTES				X	#
HINTERRAHMENBOLZEN, MOTORBOLZEN- TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR	C		C		#
KETTENFÜHRUNGROLLE, LAGER- RODILLO GUÍA-CADENA, COJÍNETE		C	C	X	128-129
VORDERGABELNKKOPF, GABELBRÜCKE MIT BOLZEN- CABEZA DE DIRECCIÓN, BASE DE DIRECCIÓN CON PERNO			L		#
VORDERGABEL- HORQUILLA DELANTERA			R		#
LENKERBÜGELBOLZEN- CABALLETES DEL MANILLAR CON PERNOS FIJACIÓN	C		C		114-115
HINTERGABELBUCHSE- MANGUITOS HORQUILLA TRASERA			C		#
KETTENGLEITBAHN- PLATO CADENA TRASERA			C	X	128-129
BUCHSE FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- MANGUITOS PALANCAS SUSPENSION TRASERA			C	X	#
KETTENFÜHRUNG/ KETTENKASTEN- GUÍA-CADENA/ CUBRE-CADENA	C	C		X	128-129
NADELKAFIG FÜR HINTERGABELBOLZEN- COJÍNETE DE RODILLOS PERNO HORQUILLA TRASERA		L	L		#
HINTERSTOSSDAMPFER- AMORTIGUADOR TRASERO			C		#
NADELKAFIG UND BOLZEN FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- COJÍNETE DE RODILLOS, PERNOS PALANCAS HORQUILLA TRASERA		L			#
GASGRIFF KPL.- MANDO GAS COMPLETO		CL			46-47
KUPPLUNGSTEUERUNG KPL.- MANDO EMBRAGUE COMPLETO		C, L			50-51
DECOMPRESSORKABEL, KUPPLUNGSKABEL UND GASGABEL- CABLES DECOMPRESSOR, EMBRAGUE Y GAS		C	L	X	92,93-50,51- 82,83
VORDERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO DELANTERO			C	X	140-141



SMR 630

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	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPO N- COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON		
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	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REPLACER SI NECESSAIRE	VEDERE PAGINA SEE PAGE VOIR PAGE
GUIDACATENA/COPRICATENA- REAR CHAIN GUIDE/ REAR CHAIN GUARD- GUIDE CHAINE/ CARTER DE CHAINE	C	C		X	128
GABBIE A RULLI PERNO FORCELLONE- REAR SWING ARM PIVOT NEEDLE BEARINGS- CAGE À AIGUILLES PIVOT FOURCHE ARRIÈRE		L	L		#
GABBIE A RULLI, SPINOTTI LEVERAGGI SOSPENSIONE POST.- REAR SUSPENSION LINKS NEEDLE BEARINGS AND GUDGEON PIN - CAGE À AIGUILLES, AXES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE		L			#
AMMORTIZZATORE POSTERIORE-REAR SHOCK ABSORBER-AMMORTISSEUR ARRIÈRE			C		#
COMANDO GAS COMPLETO- THROTTLE CONTROL ASSY.- COMMANDE GAZ COMPL.		CL			46
COMANDO FRIZIONE COMPLETO- CLUTCH CONTROL ASSY.- COMMANDE EMBRAYAGE COMPL.		C, L			50
CAVI DECOMPRESSORE, FRIZIONE E GAS - THROTTLE, CLUTCH AND STARTING DECOMPRESSOR CABLES- CÂBLES DECOMPRESSEUR, EMBRAYAGE ET GAZ		C, L	L	X	92-50-82
DISCO FRENO ANTERIORE- FRONT BRAKE DISC- DISQUE FREIN AVANT			C	X	140
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE- FRONT BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE AVANT		C	S		104-146
DISCO FRENO POSTERIORE- REAR BRAKE DISC- DISQUE FREIN ARRIÈRE			C	X	140
FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE- REAR BRAKE SYSTEM FLUID- FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE ARRIÈRE		C	S		108-156
PASTIGLIE FRENI- BRAKE PADS- PASTILLES DU FREINS	C	C	C	X	136
TUBAZIONI POMPA/PINZA IMPIANTI FRENANTI- BRAKE SYSTEM PUMP-CALIPER HOSES- TUYAU POMPE/ ETRIER SYSTÈME DE FREINAGE	C		C	X	148
TUBAZIONI CARBURANTE- FUEL HOSES- TUYAU CARBURANT	C		C	X	#
MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE- EXHAUST SILENCER PACKING- MATERIAL INSONORISANT SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT			C	X	160
TUBO DI SCARICO E SILENZIATORE- EXHAUST PIPE AND SILENCER- TUYAU ET SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT		C		X	#
TENSIONE RAGGI RUOTE- WHEEL SPOKES TENSION- TENSION BRAS RUOES	C	C	C		188
CUSCINETTI MOZZI RUOTE- WHEEL HUB BEARINGS- ROULEMENTS MOYEAUS RUOES			C	X	#
CORONA POSTERIORE- REAR DRIVEN SPROCKET- COURONNE ARRIÈRE			S		#

SMR 630	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		
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	WECHSELN WENN NÖTIG- SUBSTITUIR SI NECESARIO	SIEHE SEITE VER PAGINA
VORDERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE DELANTERA		C	S		104-105- 146-147
HINTERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO TRASERO			C	X	140-141
HINTERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA		C	S		108-109- 156-157
BREMSBELAEGE- PASTILLAS FRENOS	C	C	C	X	136-137
BREMSPUMPE –BREMSSÄTTEL SCHLAUCH- TUBERÍAS BOMBA -PINZA INSTALACIONES FRENANTES	C		C	X	156-157
TREIBSTOFFROHR- TUBERÍAS CARBURANTE	C		C	X	#
GERÄUSCHDÄMPFENDES MATERIAL FÜR AUSPUFF- MATERIAL FONOABSORBENTE SILENCIADOR				X	160-161
AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER- TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR		C		X	#
RADSPEICHENSSPANNUNG- TENSION RADIOS RUEDAS	C		C		188-189
RADNABENLAGER- COJÍNÉTOS CUBOS RUEDAS			C	X	#
KRANZ- CORONA TRASERA			S		#
SCHRAUBENANZIEHUNG FÜR HINTERKRANZ- TORSION TORNILLOS CORONA TRASERA	C	C	C		124-125
SEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE- CADENA TRANSMISIÓN SECUNDARIA	CL	CL	S		212-213
KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENKBOLZEN- CONTROL GENERAL AJUSTE TUERCAS	C	C			#
LEGENDE- LEYENDA T: SPANNUNG KONTROLLIEREN, CONTROL TENSION L5: SCHMIERUNG ALLE 500 KM - LUBRICACION CADA 500 KM S: WECHSELN- SUBSTITUCIÓN C: KONTROLLIEREN- CONTROL P: REINIGEN- LIMPIEZA R: REVISION- REVISION L: SCHMIERUNG-BESCHMEIREN- ENGRESAJE-LUBRICACIÓN #: SIEHE WERKSTATT-HANDBUCH- VER MANUAL DE OFICINA	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				



SMR 630	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	TAGLIANDO COUPON COUPON	TAGLIANDO COUPO N- COUPON	TAGLIANDO COUPON COUPON		
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	SOSTITUIRE SE NECESSARIO REPLACE IF NECESSARY REMPLENER SI NECESSAIRE	VEDERE PAGINA SEE PAGE VOIR PAGE
SERRAGGIO VITI CORONA- REAR DRIVEN SPROCKET SCREWS TIGHTENING- SERRAGE VIS COURONNE ARRIÈRE	C	C	C		124-212
CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA- REAR TRANSMISSION CHAIN- CHAINE ARRIÈRE	T, L5		S		124
SERRAGGIO BULLONERIA- BOLTS AND NUTS TIGHTNESS GENERAL CHECK - CONTRÔLE SERRAGE DES BOULONS	C	C			#
LEGENDA- KEY FOR MAINTENANCE SCHEDULE- LEGENDE T: CONTROLLO TENSIONE - TENSION CHECK - CONTROLE 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: INGRASSAGGIO/LUBRIFICAZIONE- GREASING/LUBRICATION- LUBRIFICATION/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- TOUTES LES DÉMONTAGES, REMPLACER 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				



INDICE ALFABETICO

	Pagina
A	
Accensione	24
Accoppiamenti di montaggio motore	162
Arresto del motociclo	68
Arresto del motore	70
Attrezzi in dotazione	194
Attrezzi in speciali	196
Avviamento motore	60
C	
Candela accensione	24
Carburante	42
Carburatore	26
Catena trasmissione secondaria	28
Cavalletto	40
Comando cambio	54
Comando freno anteriore	46
Comando freno posteriore	52
Comando frizione	50
Comando gas	46
Componenti elettrici	190
Controlli durante il rodaggio	74
Controlli preliminari	56
Controllo anticipo accensione	90
Controllo filtro aria	96
Controllo livello fluido freno ant.	104
Controllo livello fluido freno post.	108

ALPHABETIC INDEX

	Page
A	
<i>Adjusting the clutch</i>	<i>50</i>
<i>Adjusting the driven transmission</i>	<i>122</i>
<i>Adjusting the front fork</i>	<i>110</i>
<i>Adjusting the front brake control lever</i>	<i>104</i>
<i>Adjusting the idle</i>	<i>88</i>
<i>Adjusting the rear brake idle stroke</i>	<i>108</i>
<i>Adjusting shock absorber hydraulic brake</i>	<i>120</i>
<i>Adjusting the valve play</i>	<i>92</i>
<i>Adjusting shock absorber Spring preload</i>	<i>118</i>
<i>Adjusting the rear brake pedal position</i>	<i>106</i>
<i>Adjusting the steering bearing play</i>	<i>100</i>
<i>Adjusting the throttle cable</i>	<i>84</i>
<i>Assembling brake pads</i>	<i>138</i>
B	
<i>Brakes</i>	<i>134</i>
<i>Brake disc cleaning</i>	<i>142</i>
<i>Brake disc warpage</i>	<i>140</i>
<i>Brake disc wear</i>	<i>140</i>
<i>Brake pad wear</i>	<i>136</i>
<i>Brake pad disassembly</i>	<i>136</i>
C	
<i>Carburettor</i>	<i>26</i>
<i>Carburettor adjustment</i>	<i>86</i>

INDEX ALPHABETIQUE

	Page
A	
Accouplement moteur	162
Allumage	24
Arrêt moteur	70
Arrêt motorcycle	68
B	
Béquille	40
Bougie d'allumage	24
Bouton d'arrêt moteur	48
C	
Carburant	42
Carburateur	26
Chaîne transmission secondaire	28
Commande boîte des vitesses	54
Commande embrayage	50
Commande frein avant	46
Commande frein arrière	52
Composants électriques	190
Contrôles après la compétition	220
Contrôle avance à l'allumage	90
Contrôles durant le rodage	74
Contrôle filtre à air	96
Contrôle niveau huile boîte des vitesses	76

ALPHABETISCHES INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
A	
Abnehmen des Hinterrads	132
Abnehmen des Vorderrads	130
Allgemeine Reinigung	225
Anhalten des Motors	69
Anlaßpedal	54
Ausbau der Bremsflüßigkeit	145
Ausbau des Bremsbelags	136
Ausblasen der hinteren Bremsanlage	156
Ausblasen der vorderen Bremsanlage	152
Austausch der Teile	12
B	
Bremsen	134
Bremsscheiben-Flattern	140
Bremsscheiben-Reinigung	142
Bremsscheibenverschleiß	140
Bremsbelag-Demontierung	136
Bremsbelag-Montage	138
Bremsbelag-Reinigung	138
Bremsbelagverschleiß	134
E	
Einfahrzeit	73
Einstellung der Gabel	110

INDICE ALFABÉTICO

	Página
A	
Acoplamientos de montaje motor	163
Ajuste cadena trans. secundaria.....	123
Ajuste carrera en vacío freno trasero ..	109
Ajuste embrague.....	51
Ajuste freno hidráulico amortiguador ..	121
Ajuste juego válvulas	93
Ajuste mínimo	89
Ajuste precarga muelle amortiguador ..	119
Arranque motor	61
B	
Bailoteo del disco	141
Bujía encendido	25
C	
Cadena transmisión secundaria	29
Carburador	27
Carburante	43
Componentes eléctricos	191
Control anticipo encendido	91
Control desgaste cadena, piñón, corona	125
Control filtro aire.....	97
Control nivel aceite cambio	77
Control nivel fluido freno delantero	105
Control nivel fluido freno trasero	109
Control nivel refrigerante	81



Controllo livello olio.....	76
Controllo livello refrigerante	80
Controllo usura catena, pignone, corona ...	124
Corona posteriore	28
F	
Forcella anteriore.....	30
Freni.....	134
Frizione	26
I	
Inattività prolungata	220
L	
Liquido di raffreddamento	32,36
Livello olio forcella.....	112
Lubrificazione catena.....	126
Lubrificazione motore.	32,36
M	
Modifica posizione manubrio	114
Montaggio pastiglie freno.....	138
N	
Numero identificazione motociclo	16
P	
Pedale avviamento	54
Piegatura perno ruota	188
Pignone uscita cambio.....	28
Premessa importante.....	12
Pulizia disco freno.....	142
Pulizia filtro aria	96
Pulizia generale	224
Pulizia pastiglie	138
Pulsante arresto motore	48

<i>Carburettor choke</i>	<i>44</i>
<i>Chain lubrication</i>	<i>126</i>
<i>Checks after every competition</i>	<i>220</i>
<i>Checks during running in.....</i>	<i>74</i>
<i>Check of air filter</i>	<i>96</i>
<i>Check of chain, pinion, crown wear....</i>	<i>124</i>
<i>Check of cooling fluid</i>	<i>80</i>
<i>Check of front brake fluid level</i>	<i>104</i>
<i>Check of engine oil</i>	<i>76</i>
<i>Check of rear brake fluid level.....</i>	<i>108</i>
<i>Cleaning the air filter</i>	<i>96</i>
<i>Clutch</i>	<i>26</i>
<i>Clutch control.....</i>	<i>50</i>
<i>Cooling fluid</i>	<i>32,36</i>
<i>Control position location</i>	<i>18-20</i>
D	
<i>Draining the cooling fluid</i>	<i>80</i>
<i>Draining the gearbox oil.....</i>	<i>78</i>
<i>Driven transmission chain</i>	<i>28</i>
E	
<i>Engine assembling fits.....</i>	<i>162</i>
<i>Electric diagram.....</i>	<i>193</i>
<i>Electric elements</i>	<i>190</i>
<i>Engine lubrication</i>	<i>32,36</i>
<i>Engine oil filter cleaning.....</i>	<i>78</i>
<i>Engine start</i>	<i>60</i>
<i>Engine stop</i>	<i>70</i>
<i>Engine stop button.....</i>	<i>48</i>
<i>Engine oil replacement</i>	<i>78</i>
F	
<i>Fluid change</i>	<i>144</i>

Contrôle niveau liquide frein avant.....	104
Contrôle niveau liquide frein arrière	108
Contrôle niveau réfrigérant	80
Contrôles préliminaires	56
Contrôle usure chaîne, pignon, couronne	124
Couronne arrière	28
Curage système de freinage avant	152
Curage système de freinage arrière ..	156
D	
Démarrage moteur.....	60
Démontage plaquettes frein.....	136
Démontage de la roue arrière	132
Démontage de la roue avant	130
Disque papillotant	140
E	
Embrayage	26
Équipement d'outils	194
F	
Fourche arrière	30
Fourche avant	30
Freins	134
G	
Graissage chaîne.....	126
Graissage moteur	32,36
L	
Liquide de refroidissement	32,36
Longue inactivité	220

<i>Einstellung des Gaskabels</i>	84
<i>Einstellung d.hydraul.Bremse</i>	
<i>Stoßdämpfer</i>	120
<i>Einstellung des Leerhub hintere</i>	
<i>Bremse</i>	106
<i>Einstellung des Lenklagerspiels</i>	100
<i>Einstellung des Minimums</i>	88
<i>Einstellung d.Position d. hint.</i>	
<i>Bremspedals</i>	106
<i>Einstellung der Sekundär- Übertragungskette</i>	122
<i>Einstellung des Ventilspiels</i>	92
<i>Einstellung des vorderen Bremshebels</i>	104
<i>Einstellung Vorspannung</i>	
<i>Stosshaempferfeder</i>	118
<i>Elektrische Komponenten</i>	190
<i>Elektrischer Plan</i>	193
F	
<i>Fussrastre</i>	40
G	
<i>Gabel-Ölstand</i>	112
<i>Gangschaltung</i>	54
<i>Gasschaltung</i>	46
<i>Getriebeausgangsritzel</i>	29
H	
<i>Hinter Bremse Pedal</i>	52
K	
<i>Kennnummer des motorrads</i>	16
<i>Ketten-Schmierung</i>	127
<i>Kontrolle d.Ketten-,Ritzel-,Kranz- Verschleißes</i>	125
<i>Kontrolle des Flüssigkeitsstands hint. Bremse</i>	108

Controles durante el rodaje	75
Controles preliminares	57
Corona trasera	29

D

Descarga flujo freno delantero.....	141
Descarga flujo freno trasero.	143
Desgaste disco freno	141
Desgaste zapatas freno	137
Desmontaje pastillas del freno.....	137
Diagrama eléctrico	193

E

Embrague	27
Encendido	25
Estarter carburador	45

F

Frenos	135
--------------	-----

G

Grifo carburante	39
------------------------	----

H

Herramientas en dotación	195
Herramientas especiales	196
Horquilla delantera.....	31

I

Inactividad prolongada.....	221
-----------------------------	-----



R	
Raggi ruota	188
Registraz. carburatore.....	86
Registraz. catena trasm. second.....	122
Registraz. freno idraulico ammort.....	120
Registraz. frizione	50
Registrazione minimo	88
Registraz. precarico molla ammort.	118
Regolazione cavo comando gas.....	84
Regolazione forcella	110
Regolazione gioco cuscinetti di sterzo.....	100
Regolazione gioco valvole	92
Regolaz. leva comando freno ant.....	104
Regolaz. posizione pedale freno post.....	106
Revisione ruote.....	186
Rodaggio	72
Rubinetto carburante	38
Ruote	30-32

S	
Schema elettrico	193
Sfarfallamento disco freno	140
Silenziatore di scarico.....	160
Smontaggio pastiglie freno	136
Smontaggio ruota anteriore	130
Smontaggio ruota posteriore	132
Sostituzione dei particolari.....	12
Sostituzione fluido freni.....	144
Sostituzione olio, pulizia filtri.....	78
Sostituzione refrigerante.....	80
Spark Arrester.....	231

<i>Fork oil level</i>	112
<i>Fuel</i>	42
<i>Fuel cock</i>	38
<i>Front brake control</i>	46
<i>Front braking system bleeding</i>	152
<i>Front fork</i>	30

G	
<i>Gearbox control</i>	54
<i>Gearbox outlet pinion</i>	28
<i>General cleaning</i>	224

H	
<i>Handlebar position change</i>	114

I	
<i>Ignition</i>	24
<i>Important notice</i>	12

L	
<i>Long inactivity</i>	220

M	
<i>Motorcycle stop</i>	68
<i>Muffler on the exhaust</i>	160

O	
<i>Overhauling the wheels</i>	186

P	
<i>Pad cleaning</i>	138
<i>Parts replacement</i>	12
<i>Preliminary checks</i>	56

M	
Modification de la position de guidon ..	114
Montage plaquettes frein	138

N	
Nettoyage disque frein	142
Nettoyage filtre à air	96
Nettoyage général	224
Nettoyage plaquettes freins	138
Niveau huile fourche	112
Numero d'identification du motocycle	16
Outils speciaux.....	196

P	
Pédale de démarrage	54
Pignon sortie boîte des vitesses	28
Pliage pivot roue	188
Poignée des gaz	46
Position des commandes	18-20
Préliminaires	12

R	
Rayons de roue	188
Réglage chaîne transmission secondaire	122
Réglage câble de commande gaz	84
Réglage course à vide frein arrière	108
Réglage du carburateur	86
Réglage du jeu des soupapes	92
Réglage du ralenti	88
Réglage embrayage.....	50
Réglage frein hydraulique amortisseur	120
Réglage fourche avant	110
Réglage jeu des paliers direction.....	100
Réglage levier de commande frein avant	104

<i>Kontrolle des Flüssigkeitsstands</i>	
<i>vord. Bremse</i>	104
<i>Kontrolle des Getriebeölstands</i>	76
<i>Kontrolle des Kompressions-</i>	
<i>Kontrolle des Kühlmittelstands</i>	80
<i>Kontrolle des Luftfilters</i>	96
<i>Kontrolle der Verstellung</i>	90
<i>Kontrollen während der</i>	
<i>Einfahrzeit</i>	75
<i>Kontrollen, vorläufige</i>	57
<i>Kranz, hinterer</i>	29
<i>Kühlflüssigkeit</i>	33-37
<i>Kühlmittelwechsel</i>	80
<i>Kupplung</i>	27
<i>Kupplungsschaltung</i>	50

L	
<i>Längere Nichtbenutzung</i>	221
<i>Lenker Position Ändern</i>	114
<i>Luftfilter-Reinigung</i>	96

M	
<i>Mitgelieferte Werkzeuge</i>	194
<i>Motor-Anhalt-Druckknopf</i>	48
<i>Motoranlauf</i>	60
<i>Motorölwechsel und filterreinigung</i>	78
<i>Motor-Montage-Kupplungen</i>	162
<i>Motor-Schmierung</i>	33,37
<i>Motorstillstand</i>	70

P	
<i>Position der Schaltungen</i>	18-20

R	
<i>Räder</i>	30,32

L	
<i>Limpiado zapatas</i>	139
<i>Limpeza disco freno</i>	143
<i>Limpeza filtro aire</i>	97
<i>Limpeza general</i>	225
<i>Líquido de refrigeración</i>	33,37
<i>Localización mandos</i>	19-21
<i>Lubricación cadena</i>	127
<i>Lubricación motor</i>	33-37

M	
<i>Mando cambio</i>	55
<i>Mando embrague</i>	51
<i>Mando freno delantero</i>	47
<i>Mando freno trasero</i>	53
<i>Mando gas</i>	47
<i>Modifica posición manillar</i>	115
<i>Montaje zapatas freno</i>	139

N	
<i>Nivel aceite horquilla</i>	113
<i>Número identificación del motociclo</i>	17

P	
<i>Parada del motociclo</i>	69
<i>Parada motor</i>	71
<i>Pedal arranque</i>	55
<i>Piñón salida cambio</i>	29
<i>Plegadura perno rueda</i>	189
<i>Premisa importante</i>	13
<i>Pulsador parada motor</i>	49
<i>Purga instalación frenante del</i>	153
<i>Purga instalación frenante tras</i>	157



Spurgo impianto frenante anteriore	152
Spurgo impianto frenante posteriore	156
Starter carburatore.....	44

U

Ubicazione comandi	18-20
Usura disco freno.....	140
Usura pastiglie freno.....	136

V

Verifiche dopo la gara	220
------------------------------	-----

R

<i>Rear brake control</i>	52
<i>Rear crown</i>	28
<i>Rear fork</i>	30
<i>Removing the front wheel</i>	130
<i>Removing the rearwheel</i>	132
<i>Running in</i>	72
<i>Rear braking system bleeding</i>	156

S

<i>Spark advance check</i>	90
<i>Spark-arrester</i>	231
<i>Spark plug</i>	24
<i>Special tools</i>	196
<i>Stand</i>	40
<i>Start pedal</i>	54

T

<i>Throttle control</i>	46
<i>Tool outfit</i>	194

V

<i>Vehicle identification number</i>	16
--	----

W

<i>Wheel pin bending</i>	188
<i>Wheel spokes</i>	188
<i>Wheels</i>	30-32

Réglage précharge ressort

amortisseur	118
Réglage position pédale frein arrière ..	106
Remplacement de détails	12
Remplacement du fluide	144
Révision roues	186
Robinet carburant	38
Rodage	72
Roues	30-32

S

Schéma électrique	193
Silencieux d'échappement.....	160
Spark arrester	231
Starter carburateur.....	44

U

Usure disque frein	140
Usure plaquettes frein	136

V

Vidange huile moteur et nettoyage des filtres	78
Vidange liquide freins.....	144
Vidange réfrigérant	80

Radspeichen	188
Radzapfenbiegung	188

S

Schalldämpfer	160
Sekundär-Übertragungskette	29
Sonderwerkzeuge	196
Spark-Arrester.....	231

T

Treibstoff	42
Treibstoffhahn	38

U

Überprüfung der Räder	186
Überprüfungen nach dem Wettrennen	221

V

Vergasereinstellung.....	86
Vergaser Starter	44
Vergaser	27
Vorderbremsenschaltung	46
Vordergabel.....	31

W

Wichtiges Vorwort	13
-------------------------	----

Z

Zündkerze	25
Zündung	25

R

Radio rueda	189
Regulación carburador.....	87
Regulac. palanca mandos frenos del.	105
Regulac. Posición pedal freno trasero	107
Regulación cable mando gas.....	85
Regulación carburador.....	85
Regulación rueda delantera	131
Regulación rueda trasera.....	133
Regulación horquilla	111
Regulación juego cojinetes de dirección.....	101
Revisión ruedas.	187
Rodaje.....	73
Ruedas	31-33

S

Silenciador de descarga	161
Soporte	41
Spark Arrester	231
Starter carburador	45
Substitución aceite motor y limpieza filtros	79
Substitución del fluido	145
Substitución de los particulares	13
Substitución refrigerante	81

V

Verificaciones después de la carrera ..	221
---	-----



MEMORANDUM

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....



Part. n. 8000A3631

SMR 630

SMR 630

Libretto uso
e manutenzione

Owner's manual

Livret d'utilisation
et d'entretien

Betriebsanleitung

Manual de uso
y mantenimiento

 Husqvarna

MV AGUSTA MOTORCYCLES S.P.A.

Servizio Assistenza Tecnica
Via Nino Bixio, 8
21024 Cassinetta di Biandronno
(Varese) - Italy
tel. ++39 0332 25.41.11
fax ++39 0332 75.65.09
www.husqvarna.it

 Husqvarna