

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

Variante al manuale di officina N° 800094729

Variant to the workshop manual N° 800094729

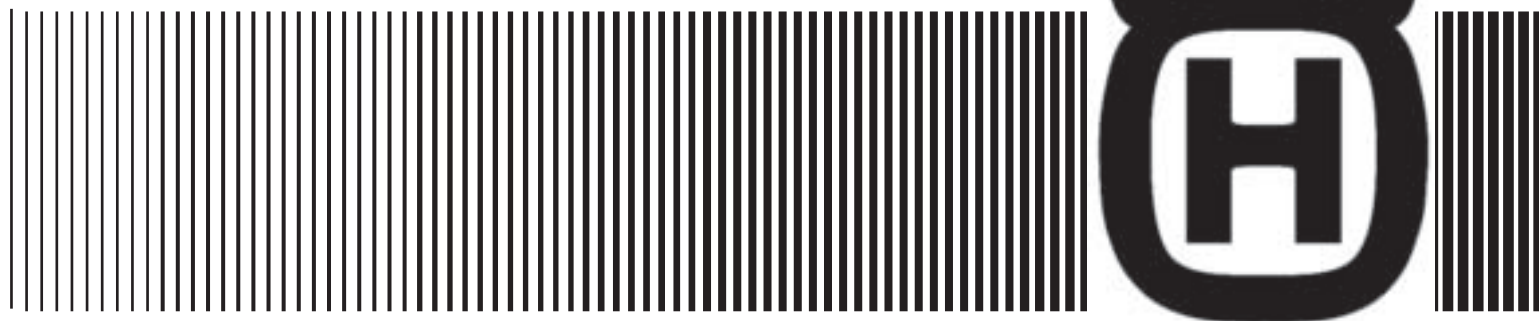
Variante au manuel d'atelier N° 800094729

Variante zum Werkstatthandbuch N° 800094729

Variante al manual de taller N° 800094729

DUAL PURPOSE
WRE 125/2006-
SM 125S /2006

8000 A7190



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. **I motocicli partecipanti a competizioni di qualunque genere sono esclusi da ogni garanzia, in tutte le loro parti.**

1a Edizione (03-06)

*To the best knowledge of **MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese, Inc.** the material contained herein is accurate as of the date this publication was approved for printing. Cagiva Motor S.p.A. - Varese, Inc. reserves the right to change specifications, equipment, or designs at any time without notice and without incurring obligation. Illustrations in this manual are merely for demonstration purposes and could not exactly match the detail described. No part of this manual can be reproduced without permission in writing of the copyright holder. **All the motorcycles and their detailed parts taking part in competitions of any type are excluded from the guarantee.***

1st Edition (03-06)

MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese décline toute responsabilité pour erreurs éventuelles commises pendant la rédaction du manuel 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. **Les motocycles et leur détails participant à des compétitions sont exclus de toute garantie.**

1ère édition (03-06)

*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 wiedergegebenen Darstellungen sind indikativ und könnten nicht genau dem betreffenden Teil entsprechen. Die Reproduktion, auch teilweise, der vorliegenden Herausgabe ohne vorheriger schriftlicher Genehmigung ist untersagt. **Die an den Wettrennen jeder Art teilnehmenden Motorräder sind in allen deren Teilen von jeglicher Garantie ausgeschlossen.***

1. Auflage (03-06)

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. **Las motocicletas que participan en competiciones de cualquier clase están excluidas de cualquier garantía, en todas sus partes.**

1° Edición (03-06)

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

Variante al manuale di officina N° 800094729

Variant to the workshop manual N° 800094729

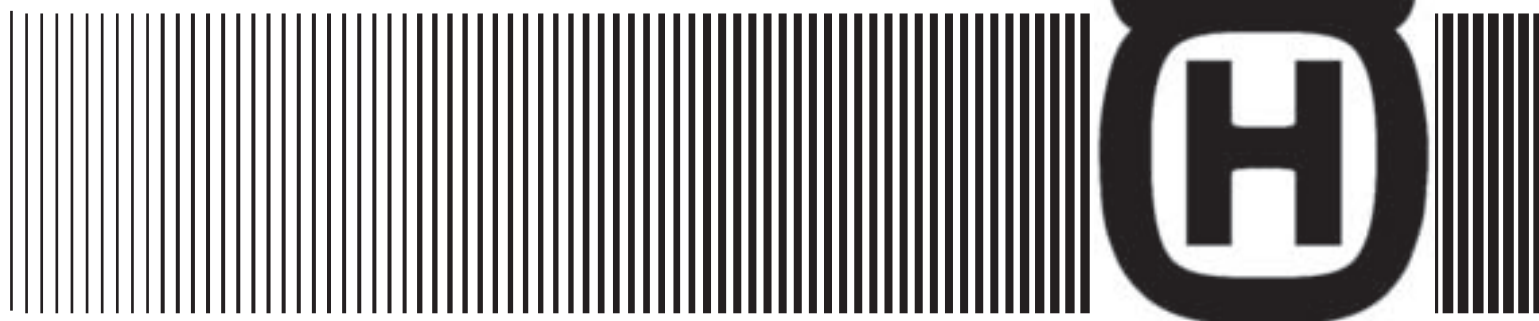
Variante au manuel d'atelier N° 800094729

Variante zum Werkstatthandbuch N° 800094729

Variante al manual de taller N° 800094729

DUAL PURPOSE
WRE 125/2006-
SM 125S /2006

Part. N. 8000 A7190



IMPORTANTE: Tutte le moto partecipanti a gare o competizioni di qualunque genere, sono escluse da ogni garanzia in tutte le loro parti.

- 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.

IMPORTANT: All the motorcycles (and their parts) entering competitions of any kind are excluded from the guarantee.

- 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.

IMPORTANT: La garantie tombe pour les motos participant à compétitions de tout genre. Il en est de même pour leur parties.

- 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: Etats Unis d'Amérique
- Si non diversément spécifié, les données et les instructions sont valables pour tous les pays.

WICHTIG: Alle an Sportrennen jeder Art teilnehmenden Motorräder sind von jeder Garantie für alle Teile ausgeschlossen.

- 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: Itelien
- J: Japan
- USA: Vereinigte Staten von Amerika,
- Wenn nicht anders angegeben, beziehen sich die Daten und Vorschriften auf alle Länder.

IMPORTANTE: Todas las motocicletas que participan a carreras o bien a competiciones de cualquier tipo, son excluidas de todas garantías en todas cuantas sus partes.

- Las indicaciones de la derecha y la izquierda hacen referencia a los dos lados de la moto con respecto al sentido de marcha..
- Z: número dientes
- A: Austria
- AUS: Australia
- B: Bélgica
- BR: Brasil
- CDN: Canadá
- CH: Suiza
- D: Alemania
- E: España
- F: Francia
- FIN: Finlandia
- GB: Gran Bretaña
- I: Italia
- J: Japón
- USA: Estados Unidos
- A falta de indicaciones específicas, los datos y las instrucciones se refieren a todos los Países.



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

Variante al manuale di officina N° 800094729
Variant to the workshop manual N° 800094729
Variante au manuel d'atelier N° 800094729
Variante zum Werkstatthandbuch N° 800094729
Variante al manual de taller N° 800094729

DUAL PURPOSE
WRE 125/2006
SM 125 S/2006

Copyright by

MV Agusta Motorcycles S.p.A.

Servizio Assistenza Tecnica

Via Nino Bixio, 8

21024 Cassinetta di Biandronno (VA) - Italy

www.husqvarna.it

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

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

Stampato N° - Print No. - Imprimé N. - Druckschrift Nr. - Impreso N. 8000 A7190

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

WRE 125: ZCGH300AA6V008272

SM 125 S: ZCGH300AB6V008272



8000 A7190 (03-06)

Premisa

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

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



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



Posibilidad de dañar el vehículo y/o sus componentes.



Otras informaciones acerca de la operación tratada.

Consejos útiles

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

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

Normas generales para las reparaciones

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



ADVERTENCIA

CARBURANTE

- Con temperatura inferior a -5°C rellenar el depósito del carburante con una mezcla al 1% en lugar de hacerlo sólo con gasolina.
- No poner en marcha el motor cuando la batería está desconectada de los cables de conexión del sistema eléctrico; de estropearían las bombillas del chivato y la de posición.

Foreword

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



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



Possibility of damaging the vehicle and/or its components.



Additional information concerning the operation under way.

Useful suggestions

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

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

General instructions for repair work

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



CAUTION

FUEL

- With temperature lower than $-5^{\circ}\text{C}/23^{\circ}\text{F}$ fill up the fuel tank with 1% mixture rather than petrol only.
- Do not start engine with battery disconnected from connection cables of electric system; warn. lights and parking lights should be damaged.

Introduction

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

Ce manuel contient des notes informatives aux significats spéciaux.



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



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



Notes complémentaires concernant l'opération en cours.

Conseils utiles

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

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

Normes générales de réparation

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



AVERTISSEMENT

CARBURANT

- A des Températures inférieures à -5°C ravitailler le réservoir à carburant avec mélange à 1% en lieu de la seule essence.
- Ne démarrer pas le moteur avec la batterie débranchée des câbles de connexion de l'installation électrique; cela endommageraient les lampes-témoin et celle de position.

Vorwort

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

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

Dieses Handbuch enthält informative Angaben besonderer Wichtigkeit:



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



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



Weitere Informationen für die in Ausführung befindliche Operation.

Nützliche Ratschläge

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

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

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

Allgemeine Vorschriften bei Reparaturen

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



HINWEIS:

KRAFTSTOFF

- Bei niedrigeren Temperaturen als -5°C ist der Kraftstoffbehälter mit 1% Gemisch (anstatt von reiner Benzin) zu befüllen.
- Den Motor nicht anlassen, wenn die Batterie abgeschaltet ist (d.h. Kabeln der Elektroanlage abgetrennt), um die anzeigelampe und die Parkleuchte nicht zu beschädigen.

Premisa

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

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



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



Posibilidad de dañar el vehículo y/o sus componentes.



Otras informaciones acerca de la operación tratada.

Consejos útiles

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

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

Normas generales para las reparaciones

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



ADVERTENCIA

CARBURANTE

- Con temperatura inferior a -5°C rellenar el depósito del carburante con una mezcla al 1% en lugar de hacerlo sólo con gasolina.
- No poner en marcha el motor cuando la batería está desconectada de los cables de conexión del sistema eléctrico; de estropearían las bombillas del chivato y la de posición.

**SMS 125****WRE 125**

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

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

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

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

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

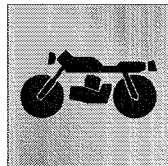


Sommario

	Sezione
Generalità	A
Manutenzione	B
Inconvenienti e rimedi	C
Registrazioni e regolazioni	D
Operazioni generali	E
Scomposizione motore	F
Revisione motore	G
Ricomposizione motore	H
Telaio, sospensioni e ruote	I
Freni	L
Impianto elettrico	M
Raffreddamento motore	N
Valvola di scarico H.T.S.	O
Attrezzatura specifica	W
Coppie di serraggio	X

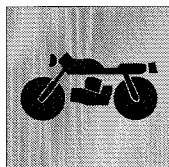
Summary

	Section
General	A
Maintenance	B
Troubles and remedies	C
Adjustments	D
General operations	E
Engine disassembly	F
Engine overhaul	G
Engine reassembly	H
Frame, suspensions and wheels	I
Brakes	L
Electric system	M
Engine cooling system	N
H.T.S.exhaust valve	O
Specific tools	W
Torque wrench settings	X



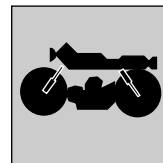
Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

A



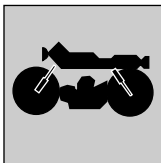
Motore	A.4	Engine	A.6
Alimentazione	A.4	Fuel feeding	A.6
Lubrificazione	A.4	Lubrication	A.6
Raffreddamento	A.4	Cooling	A.6
Accensione	A.4	Ignition	A.6
Avviamento	A.4	Starting	A.6
Trasmissione	A.4	Transmission	A.6
Freni	A.4	Brakes	A.6
Telaio	A.4	Frame	A.6
Sospensioni	A.4	Suspensions	A.6
Ruote	A.4	Wheels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

GENERALITÄ
GENERAL
NOTES GENERALES
ALLEGEMEINES
GENERALIDADES



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

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



GENERALITÀ

MOTORE

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

Alesaggio	54 mm
Corsa	54,5 mm
Cilindrata	124,82 cm ³
Rapp. di compressione (a luci chiuse)	8,8:1

ALIMENTAZIONE

Aspirazione regolata da valvola a lamelle.

DIAGRAMMA DISTRIBUZIONE

TRAVASO:	114°
SCARICO:	175°
Carburatore	Dell'Orto PHBH 28

LUBRIFICAZIONE

MOTORE

Mediante miscelatore automatico.

CAMBIO e TRASMISSIONE PRIMARIA

Mediante l'olio contenuto nel basamento.

RAFFREDDAMENTO

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

ACCENSIONE

Elettronica.

Marca

Anticipo accensione: ... 1,5 mm (corsa del pistone prima del P.M.S., corrispondenti a 17° prima P.M.S.)

Candela tipo "NGK" BR9 EG/"CHAMPION" QN 84

Distanza elettrodi 0,6 mm

AVVIAMENTO

A pedale

TRASMISSIONE

Cambio in cascata con ingranaggi sempre in presa.

Rapporto primaria Z 22/72 = 1:3,272

Rapporti cambio

1 ^a	Z 13/35 = 1:2,692
2 ^a	Z 15/27 = 1:1,800
3 ^a	Z 18/24 = 1:1,333
4 ^a	Z 20/22 = 1:1,100
5 ^a	Z 22/21 = 1:0,954
6 ^a	Z 23/20 = 1:0,869
Rapporto secondaria (wre)	Z 13/49 = 1:3,769
Rapporto secondaria (sms)	Z 14/49 = 1:3,500
Catena di trasmissione	REGINA 135 RX - 5/8" x 1/4"
	oppure DID 520-DS-5/8" x 1/4"

Rapporti totali

1 ^a	33,211 (wre) - 30,839 (sms)
2 ^a	22,204 (wre) - 20,618 (sms)
3 ^a	16,447 (wre) - 15,273 (sms)
4 ^a	13,569 (wre) - 12,600 (sms)
5 ^a	11,775 (wre) - 10,934 (sms)
6 ^a	10,727 (wre) - 9,960 (sms)
Frizione	a dischi multipli in bagno d'olio

FRENI

Anteriore

A disco fisso forato con comando idraulico e pinza flottante.

Diametro tamburo	260 mm
Pinza freno	BREMBO
Area pastiglie	33,8 cm ²

Posteriore

A disco fisso forato con comando idraulico e pinza flottante.

Diametro tamburo	220 mm
Pinza freno	BREMBO
Area pastiglie	33,5 cm ²

TELAIO

Doppia culla in tubi tondi di acciaio ad alta resistenza; telaietto posteriore removibile in acciaio.

Angolo di sterzata	45° per parte
Angolo asse di sterzo	26°
Avancorsa	104 mm

SOSPENSIONI

Anteriore

Forcella teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato.

Marca	MARZOCCHI
Diametro steli	40 mm
Escursione ruota anteriore (sull'asse scorrevoli)	260 mm

Posteriore

Forcellone oscillante in acciaio con sospensione a leveraggi progressivi (sistema SOFT DAMP) e mono-ammortizzatore idraulico con molla elicoidale. Possibilità di regolazione del precarico della molla.

Marca ammortizzatore	SACHS (wre) PAIOLI (sms)
Escursione verticale ruota posteriore ..	290 mm (wre) 282 (sms)

RUOTE

Cerchio **anteriore** in lega leggera.

Dimensioni	1,60"x21" (wre)
Dimensioni	2,75"x17" (sms)
Cerchio posteriore in lega leggera.	
Dimensioni	2,15"x18" (wre)
Dimensioni	4,25"x17" (sms)

PNEUMATICI

Anteriore

Marca e tipo	"DUNLOP" D 208-F (sms) "PIRELLI" MT21 (wre)
Dimensioni	110/70-17" (sms) - 90/90-21" (wre)

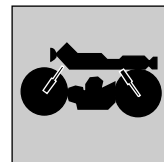
Pressione di gonfiaggio a freddo:

solo pilota	1,2 Kg/cm ² (17,1 psi)
con passeggero	1,5 Kg/cm ² (21,3 psi)

Posteriore

Marca e tipo	"DUNLOP" D 207-TL (sms) "PIRELLI" MT83 (wre)
Dimensioni	150/60-17" (sms) - 120/90-18" (wre)
Pressione di gonfiaggio a freddo:	
solo pilota	1,5 Kg/cm ² (21,3 psi)
con passeggero	1,8 Kg/cm ² (25,6 psi)

GENERALITÀ



IMPIANTO ELETTRICO

Impianto di accensione composto da:

- Generatore da 12V-120W a ricarica totale batteria;
- Bobina elettronica;
- Centralina elettronica;
- Regolatore di tensione;
- Candela accensione.

Il comando elettronico della valvola di scarico è costituito dai seguenti elementi:

- Centralina controllo apertura valvola;
- Motorino comando valvola 12V-3,3W

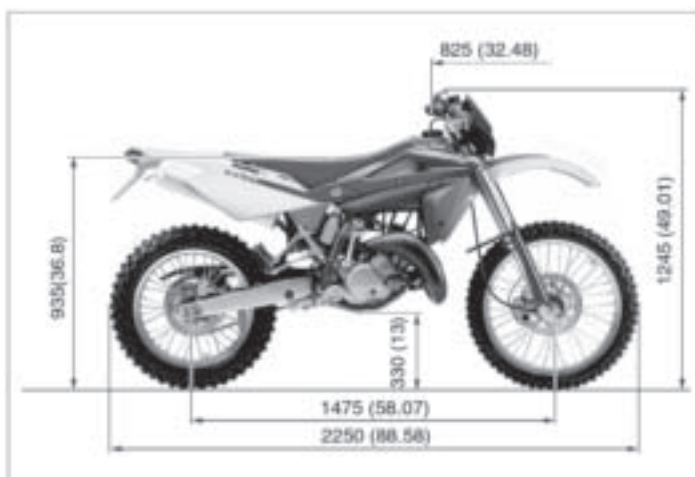
L'impianto elettrico consta dei seguenti elementi principali:

- Faro anteriore con lampade biluce da 12V-35/35W e lampada luce di posizione 12V-3W;
- Strumento digitale con spie: indicatori di direzione, abbagliante, luci, temperatura refrigerante e riserva olio;
- Indicatori di direzione con lampada 12V-10W;
- Batteria da 12V-4Ah;
- N° 2 fusibili da 15 A, ed uno da 3A;
- Fanale posteriore con lampada segnalazione arresto 12V-21W e lampada luce di posizione 12V-5W.

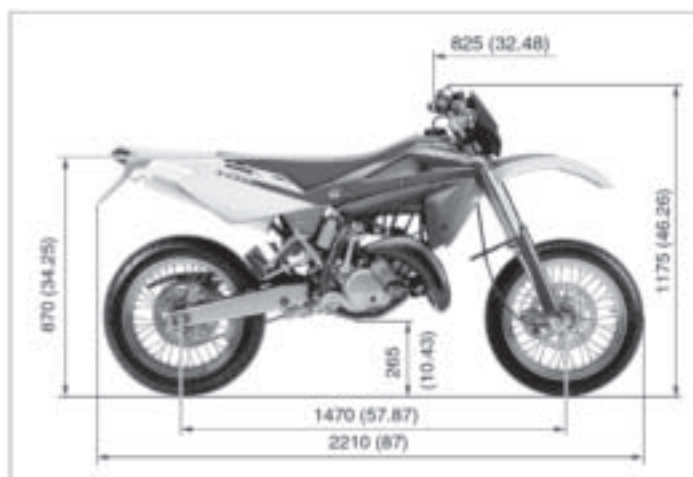
PESI

Peso in ordine di marcia, senza carburante111,1 Kg (**wre**)
.....113,5 Kg (**sms**)

INGOMBRI mm (in)



WRE 125



SM 125 S

RIFORNIMENTI

TIPO

QUANTITÀ (litri)

Serbatoio carburante	Benzina senza piombo	9,5
Riserva	manuale	1,8
Olio per miscela carburante	AGIP 2T FORMULA TEC	0,8
Olio cambio e trasmissione primaria	AGIP RACING 4T-5W40	0,650
Olio per forcella anteriore	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5)	0,52
Fluido per impianto di raffreddamento	AGIP COOL	1,0
Fluido freni idraulici	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	—
Lubrificazione catena di trasmissione	AGIP CHAIN LUBE	—
Lubrificazione a grasso	AGIP BIKE GREASE	—
Protettivo contatti elettrici	AGIP CONTACT CLEANER	—
Turafalle per radiatori	AREXONS TURAFALLE liquido	—

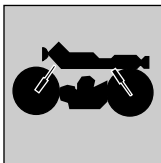


NOTA - A temperature inferiori -5°C rifornire il serbatoio carburante con miscela all'1% in luogo della sola benzina.



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





GENERAL

ENGINE

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

Bore 54 mm/2.12 in
Stroke 54,5 mm/2.14 in
Capacity 124,82 cm³/7.61 cu.in
Compression ratio (with closed ports) 8,8:1

FUEL FEEDING

Intake setting by lamellar valve.

DISTRIBUTION DIAGRAM

TRANSFER: 114°
EXHAUST: 175°
Carburetor: Dell'Orto PHBH 28

LUBRICATION

ENGINE

By an automatic mixer.

SHIFTING and MAIN TRANSMISSION

Trough the oil contained in the engine block.

COOLING

Whit liquid circulation trough a pump. Two radiators are provided in the thermal assembly front.

IGNITION

Electronic.

Make KOKUSAN
Ignition advance: 1,5 mm 0.059 in. (piston stroke before T.D.C. corresponding to 17° before T.D.C.)
Spark plug.....type "NGK" BR9 EG/"CHAMPION" QN 84
Electrode gap 0,6 mm/0.0236 in.

STARTING

Kick-start.

TRASMISSION

Cluster constant-mesh gears.

Primary ratio Z 22/72= 1:3,272

Gear ratios

1st Z 13/35=1:2,692
2nd Z 15/27=1:1,800
3rd Z 18/24=1:1,333
4th Z 20/22=1:1,100
5th Z 22/21=1:0,954
6th Z 23/20=1:0,869
Final drive ratio (**wre**) Z 13/49=1:3,769
Final drive ratio (**sms**) Z 14/49=1:3,500
Gearing chain REGINA 135 RX - 5/8" x 1/4"
or DID 520-DS-5/8" x 1/4"

Total ratios

1st 33,211 (**wre**) - 30,839 (**sms**)
2nd 22,204 (**wre**) - 20,618 (**sms**)
3rd 16,447 (**wre**) - 15,273 (**sms**)
4th 13,569 (**wre**) - 12,600 (**sms**)
5th 11,775 (**wre**) - 10,934 (**sms**)
6th 10,727 (**wre**) - 9,960 (**sms**)
Clutch.....oil-bath multi-disc clutch type

BRAKES

Front brake

Perforated fixed disc, with hydraulic control and floating caliper.

Disc diameter 260 mm/10.23 in
Brake caliper BREMBO
Pad area 33,8 cm²/
5.24 sq.in

Rear brake

Perforated fixed disc, with hydraulic control and floating caliper.

Disc diameter 220 mm/8.661 in
Brake caliper BREMBO
Pad area 33,5 cm²/
5.19 sq.in

FRAME

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

Steering angle 45° for side
Steering axis angle 26°
Front fork caster 104 mm/4.09 in

SUSPENSIONS

Front

Telescopic-hydraulic up-side down fork with led pin.

Producer MARZOCCHI
Legs diameter 40 mm/1.574 in
Front wheel bump position (on the sliding axis) 260 mm/
10.23 in

Rear

Steel swinging fork with progressive leverage suspensions (SOFT DAMP system) and hydraulic single-damper with helical spring. the spring preload can be adjusted.

Damper make SACHS (**wre**) PAIOLI (**sms**)
Rear wheel vertical travel 290 mm/11.41 in (**wre**)
282 mm/11.1 in. (**sms**)

WHEELS

Light alloy **front** rim.

Dimensions 1,60"x21" (**wre**)
Dimensions 2,75"x17" (**sms**)

Light alloy **rear** rim.

Dimensions 2,15"x18" (**wre**)
Dimensions 4,25"x17" (**sms**)

TYRES

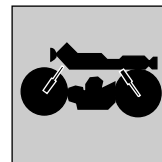
Front

Manufacturer and type "DUNLOP" D 208-F (**sms**) "PIRELLI" MT21 (**wre**)
Dimensions 110/70-17" (**sms**) - 90/90-21" (**wre**)
Inflation pressure (in cold conditions):
driver only 1,2 Kg/cm² (17,1 psi)
with passanger 1,5 Kg/cm² (21,3 psi)

Rear

Manufacturer and type "DUNLOP" D 207-TL (**sms**)
"PIRELLI" MT83 (**wre**)
Dimensions 150/60-17" (**sms**) - 120/90-18" (**wre**)
Inflation pressure (in cold conditions):
driver only 1,5 Kg/cm² (21,3 psi)
with passanger 1,8 Kg/cm² (25,6 psi)

GENERAL

<http://husqy.forumsactifs.com>
**ELECTRIC SYSTEM**

The ignition system is composed by:

- Generator: 12V-120W for a full battery recharge;
- Electronic coil;
- Electronic device;
- Voltage rectifier;
- Ignition spark plug.

The electronic control of the exhaust valve is composed by the following parts:

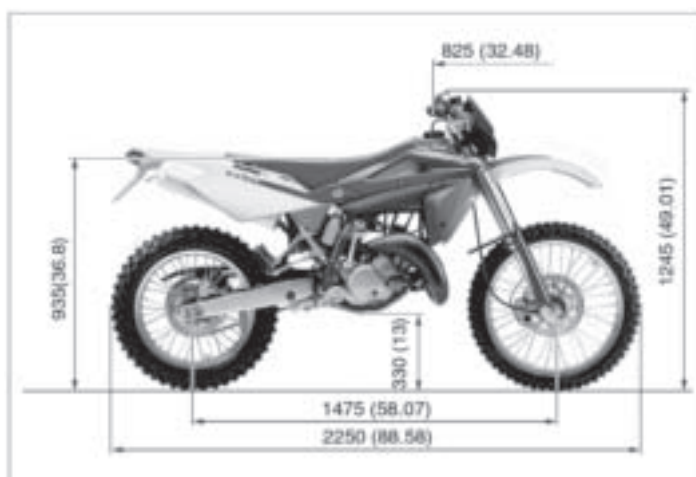
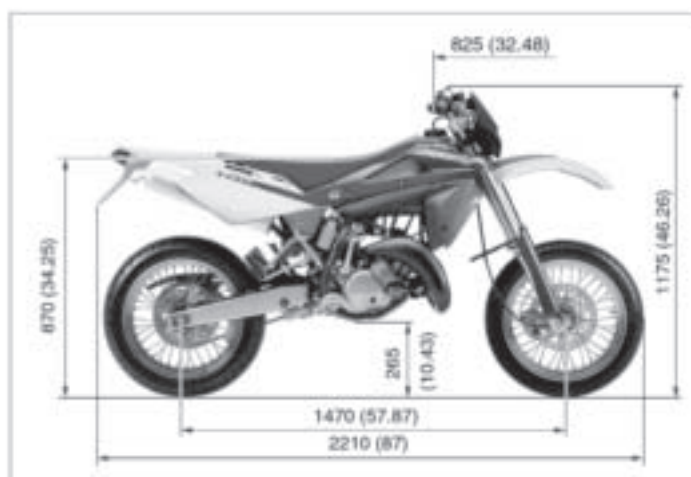
- Opening valve control system
- Valve control motor 12-3,3 W.

The components of the electric system are:

- Headlight with bilux lamps 12V-35/35W and parking light bulbs 12V-3W;
- Digital instrument with warning lights: turn signals, hi-beam, lights, coolant temperature and oil reserve
- Blinker with bulb 12V-10W;
- Battery 12V-4 Ah;
- N° 2 fuses 15 A and one 3A;
- Tail light with stop light 12V-21W and parking light bulb 12V-5W.

WEIGHTS

Kerb weight, without fuel**(wre)** 111,1 Kg/244.9 lb
(sms) 113,5 Kg/250.2 lb

DIMENSIONS mm/in.**WRE 125****SM 125 S****SUPPLY****TYPE****QUANTITY**

Fuel tank	Unleaded fuel	9,5 l - 2.09 Imp.Gall.; 2.5 U.S. Gallons
Reserve	hand control	1,8 l - 1.6 Imp. Quarts
Fuel mixture oil	AGIP 2T FORMULA TEC	0,8 liters-2.64 Imp. Quarts
Change gear and main transmission oil	AGIP RACING 4T-5W40	0,65 liters-0.57 Imp. Quarts
Front fork oil	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5)	520 cm ³ -31.7 cu. in.
Cooling system fluid	AGIP COOL	1 liters-0.88 Imp. Quarts
Hydraulic brake fluid	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	—
Drive chain lubrication	AGIP CHAIN LUBE	—
Grease lubrication	AGIP BIKE GREASE	—
Electric contacts protection	AGIP CONTACT CLEANER	—
Sealers for radiators	AREXONS TURAFALLE liquido	—

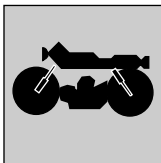


REMARK - At temperature lower than -5°C fill up the fuel tank with 1% mixture rather than petrol only.



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





NOTES GÉNÉRALES

MOTEUR

Moteur monocilindrique, à deux temps avec aspiration lamellaire dans le soubassement et soupape H.T.S. à contrôle électronique sur le dispositif d'échappement.

Alésage	54 mm
Course	54,5 mm
Cilindrée totale	124,82 cm ³
Taux de compression (avec orifices fermés)	8,8:1

ALIMENTATION

Aspiration réglée par soupapes à lamelles.

EPURE DE DISTRIBUTION

TRANSVASEMENT: 114°

ECHAPPEMENT: 175°

Carburateur Dell'Orto PHBH 28

GRAISSAGE

MOTEUR

Par mélangeur automatique.

BOITE DE VITESSE et TRANSMISSION PRIMAIRE

Par l'huile contenue dans le carter.

REFROIDISSEMENT

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

ALLUMAGE

Electronique.

Marque KOKUSAN

Avance à l'allumage: 1,5 mm (de levée piston P.M.H. correspondant à 17° de levée piston P.M.H.)

Bougie type "NGK" BR9 EG/"CHAMPION" QN 84

Ecartement des électrodes 0,6 mm

DEMARRAGE

A pédale.

TRANSMISSION

Transmission en cascade avec engrenages toujours en prise.

Rapport primaire Z 22/72 = 1:3,272

Rapports de la boîte des vitesses

1ère Z 13/35 = 1:2,692

2me Z 15/27 = 1:1,800

3me Z 18/24 = 1:1,333

4me Z 20/22 = 1:1,100

5me Z 22/21 = 1:0,954

6me Z 23/20 = 1:0,869

Rapport secondaire (**wre**) Z 13/49 = 1:3,769

Rapport secondaire (**sms**) Z 14/49 = 1:3,500

Chaîne de transmission REGINA 135 RX - 5/8" x 1/4" ou DID 520-DS-5/8" x 1/4"

Rapports totaux

1ère 32,211 (**wre**) - 30,839 (**sms**)

2em 22,204 (**wre**) - 20,618 (**sms**)

3em 16,447 (**wre**) - 15,273 (**sms**)

4em 13,569 (**wre**) - 12,600 (**sms**)

5em 11,775 (**wre**) - 10,934 (**sms**)

6em 10,727 (**wre**) - 9,960 (**sms**)

Type embrayage à disques multiples en bain d'huile

FREINS

Avant

A disque fixe percé avec commande hydraulique et étrier flottant.

Diamètre du disque 260 mm

Calipers de freinage BREMBO

Surface des garnitures 33,8 cm²

Arrière

A disque fixe percé avec commande hydraulique et étrier flottant.

Diamètre du disque 220 mm

Calipers de freinage BREMBO

Surface des garnitures 33,5 cm²

CHASSIS

Double-berceau; cadre arrière. Tubes rectangulaires et carrés d'acier à haute résistance.

Angle de braquage 45° chaque côté

Angle de l'axe de braquage 26°

Chasse antérieure 104 mm

SUSPENSIONS

Avant

Fourche télescopique-hydraulique à fourreaux renversés et pivot avancé.

Producteur MARZOCCHI

Diamètre tiges 40 mm

Excursion roue avant (sur l'axe des coulissants) 260 mm

Arrière

Fourche oscillante en acier avec suspension à leviers progressifs (système SOFT DAMP) et mono-amortisseur hydraulique avec ressort hélicoïdal. Possibilité de réglage de la précontrainte de ressort.

Marque amortisseur SACHS (**wre**) PAIOLI (**sms**)

Course verticale roue arrière 290 mm (**wre**) 282 (**sms**)

ROUES

Jante **avant** en alliage léger.

Dimensions 1,60"x21" (**wre**)

Dimensions 2,75"x17" (**sms**)

Jante **arrière** en alliage léger.

Dimensions 2,15"x18" (**wre**)

Dimensions 4,25"x17" (**sms**)

PNEUS

Avant

Producteur et type "DUNLOP" D 208-F (**sms**)

..... "PIRELLI" MT21 (**wre**)

Dimensions 110/70-17" (**sms**) - 90/90-21" (**wre**)

Pression de gonflage (à froid):

conducteur 1,2 Kg/cm² (17,1 psi)

avec passager 1,5 Kg/cm² (21,3 psi)

Arrière

Producteur et type "DUNLOP" D 207-TL (**sms**)

..... "PIRELLI" MT83 (**wre**)

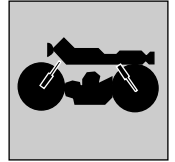
Dimensions 150/60-17" (**sms**) - 120/90-18" (**wre**)

Pression de gonflage (à froid):

conducteur 1,5 Kg/cm² (21,3 psi)

avec passager 1,8 Kg/cm² (25,6 psi)

NOTES GÉNÉRALES



INSTALLATION ELECTRIQUE

L'installation d'allumage est composée par:

- Générateur 12V-120W à rechargement total de la batterie;
- Bobine électronique;
- Dispositif électronique;
- Régulateur de tension;
- Bougie d'allumage.

Le contrôle électronique de la soupape d'échappement est coposé par les parties suivantes:

- Dispositif de contrôle ouverture soupape;
- Moteur contrôle soupape 12V-3,3W

Liste des composants principaux de l'installation électrique:

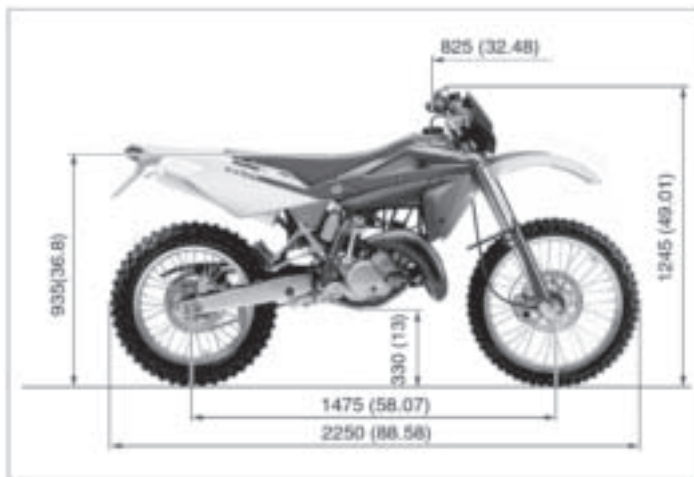
- Feux avant avec lampes 12V-35/35W et lampe feux de position 12V-3W;
- Instrument digital avec voyants: indicateurs de directions, feux de route, feux, température réfrigérant et réserve huile
- Clignotants avec lampe 12V-10W;
- Batterie 12V-4 Ah;
- N° 2 fusibles 15 A, un de 3A;
- Feux arrière avec lampe de signalisation d'arrêt 12V-21W et lampe feux de position 12V-5W.

POIDS

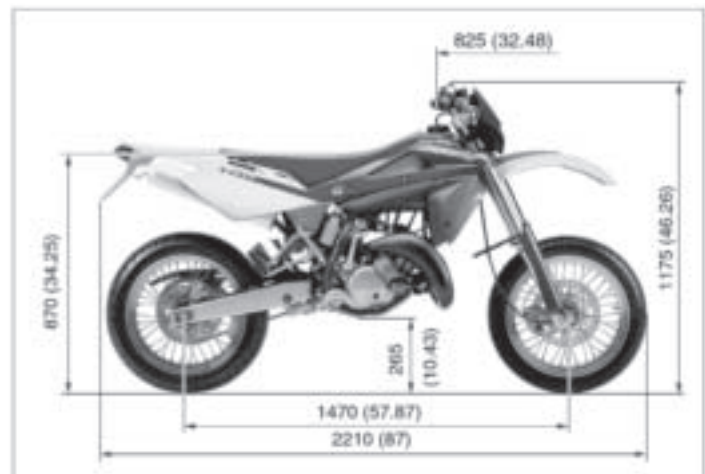
Poids en orde de marche,sans carburant 111,1 Kg **(wre)**

.....113,5 Kg **(sms)**

DIMENSIONS mm



WRE 125



SM 125 S

TABLE DE RAVITAILLEMENTS

TYPE

QUANTITE (litres)

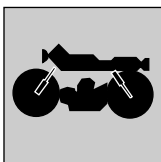
Réservoir de carburant	essence sans plomb	9,5
Réserve	commande manuel	1,8
Huile pour mélange carburant	AGIP 2T FORMULA TEC	0,8
Huile de boîte de vitesses et transmission primaire	AGIP RACING 4T-5W40	0,650
Huile pour fourche avant	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5)	0,52
Fluide pour installation de refroidissement	AGIP COOL	1,0
Fluide freins hydrauliques	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	—
Graissage chaîne de transmission	AGIP CHAIN LUBE	—
Lubrification par graisse	AGIP BIKE GREASE	—
Protectif de contacts électriques	AGIP CONTACT CLEANER	—
Bouche-trou pour radiateurs	AREXONS TURAFALLE liquido	—



REMARQUE - A des températures au dessous de -5°C remplir le reservoir carburant avec mélange à 1% d'huile en lieu de seule essence.



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



ALLGEMEINES

MOTOR

Zweitakt-Einzylindermotor mit Lamelleneinlass im Kubelgehäuse und H.T.S.-Ventil mit elektronischer Steuerung auf dem Auslass.

Bohrung	54 mm
Hub	54,5 mm
Gesamthubraum	124,82 cm ³
Verdichtungsverhältnis (mit geschlossenen Schlitzen)	8,8:1

SPEISUNG

Ansaugung durch Lamellenventil geregelt.

VERTEILERDIAGRAMM

UEBERSTROMUNG: 114°

AUSPUFF: 175°

Vergaser: Dell'Orto PHBH 28

SCHMIERUNG

MOTOR

Ueber Frischoel-Automatik.

GETRIEBE und HAUPTANTRIEB

Mittels des im Kubelegehäuse enthaltenen Oeles.

KUEHLUNG

Mit Flüssigkeit durch pumpenbetriebenen Umlauf: zwei Kuehler, auf der Vorderseite des Zylinderblockes.

ZUENDUNG

Elektronisch.

Marke KOKUSAN

Anfangsverstellung: 1,5 mm (v. OT Kolbenlauf Bereichstatter 17° v. OT Kolbenlauf)

Kerze Typ "NGK" BR9 EG/"CHAMPION" QN 84

Elektrodenabstand 0,6 mm

ANLAUF

Mit pedal.

KRAFTUEBERTRAGUNG

Kaskadenwechselgetriebe mit Getriebereuern fuer staendigen Eingriff.

Primaerverhaeltnis Z 22/72 = 1:3,272

Wechselverhaeltnisse

1°	Z 13/35 = 1:2,692
2°	Z 15/27 = 1:1,800
3°	Z 18/24 = 1:1,333
4°	Z 20/22 = 1:1,100
5°	Z 22/21 = 1:0,954
6°	Z 23/20 = 1:0,869
Sekundaerantriesverhaeltnis (wre)	Z 13/49 = 1:3,769
Sekundaerantriesverhaeltnis (sms)	Z 14/49 = 1:3,500
Treibkette:	REGINA 135 RX - 5/8" x 1/4"
	oder DID 520-DS-5/8" x 1/4"

Gesamtverhaeltnisse

1°	33,211 (wre) - 30,839 (sms)
2°	22,204 (wre) - 20,618 (sms)
3°	16,447 (wre) - 15,273 (sms)
4°	13,569 (wre) - 12,600 (sms)
5°	11,775 (wre) - 10,934 (sms)
6°	10,727 (wre) - 9,960 (sms)
Kupplungstyp	Vielscheibig (in Oelbad)

BREMSEN

Vorderbremse

Festsitzende durchgebohrte Scheibe mit hydraulischer Steuerung und schwimmend gelagertem Sattel.

Scheibendurchmesser	260 mm
Bremszangen	BREMBO
Bremsbelagflaeche	33,8 cm ²

Hinterbremse

Festsitzende durchgebohrte Scheibe mit hydraulischer Steuerung und schwimmend gelagertem Sattel.

Scheibendurchmesser	220 mm
Bremszangen	BREMBO
Bremsbelagflaeche	33,5 cm ²

RAHMEN

Doppelwiege, hinterer Rahmen. Rechteckige und viereckige hochfeste Stahlrohre.

Einschlagwinkel	45° je Seite
Abwinkelung der Lenkachse	26°
Vorwaertshub der vorderen Gabel	104 mm

AUFHAENGUGEN

Vorderaufhaengung

Teleydraulische Gabel mit Stangendurchmesser und vorgeschobene Zapfen.

Herstellen	MARZOCCHI
Durchmesser der Stangen	40 mm
Durchfedern des Vorderrades (auf der Verschiebeachse)	260 mm

Hintere Aufhaengung

Stahlschwinggabel mit einer aus einem fortlaufenden Hebelsystem (System SOFT DAMP) bestehenden Aufhaengung und hydraulischem Monostossdaempfer mit Schraubentfeder. die Federvorbelastung kann reguliert werden.

Marke Stossdaempfer SACHS (wre) PAIOLI (sms)

Senkrechter Federweg des Hinterrades 290 mm (wre) 282 (sms)

RÄDER

Vordere Felge aus Leichtmetall.

Abmessungen	1,60"x21" (wre)
Abmessungen	2,75"x17" (sms)

Hintere Felge aus Leichtmetall.

Abmessungen	2,15"x18" (wre)
Abmessungen	4,25"x17" (sms)

REIFEN

Vorderreifen

Hersteller und Typ "DUNLOP" D 208-F (sms)
"PIRELLI" MT21 (wre)

Abmessungen 110/70-17" (sms) - 90/90-21" (wre)

Reifenluftdruck (in kaltem Zustand)

Fahrer 1,2 Kg/cm² (17,1 psi)

mit Fahrgast 1,5 Kg/cm² (21,3 psi)

Hinterreifen

Hersteller und Typ "DUNLOP" D 207-TL (sms)
"PIRELLI" MT83 (wre)

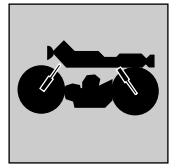
Abmessungen 150/60-17" (sms) - 120/90-18" (wre)

Reifenluftdruck (in kaltem Zustand)

Fahrer 1,5 Kg/cm² (21,3 psi)

mit Fahrgast 1,8 Kg/cm² (25,6 psi)

ALLGEMEINES

<http://husqy.forumsactifs.com>
**ELEKTRISCHE ANLAGE**

Die Zündungsanlage besteht aus:

- Generator 12V-120W für die komplette Nachladung der Batterie;
- Elektronische Spule;
- Zündelektronik;
- Spannungsregler;
- Zündkerzen.

Der elektronische Antrieb des Auslassventils besteht aus den folgenden Elementen:

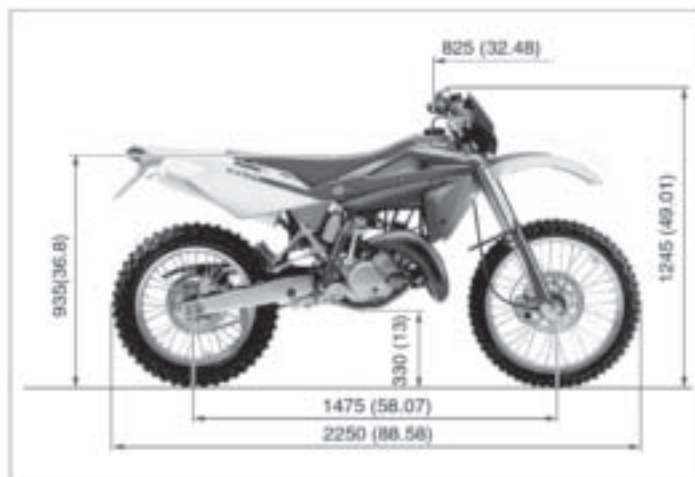
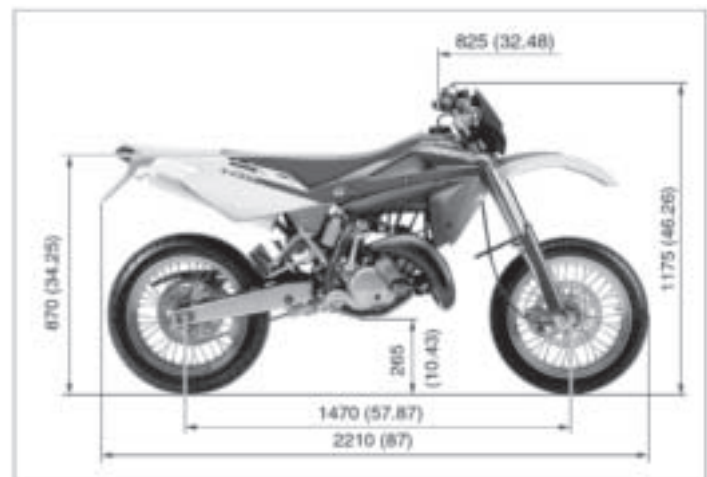
- Elektronik f. die Kontrolle der Ventileröffnung;
- Anlasser f. Ventilantrieb 12V-3,3W

Die Hauptelemente der elektrischen Anlage sind:

- Vorderlicht mit Lampe 12V-35/35W und Parklichtlampe 12V-3 W;
- Digitaltachometer mit Kontrollleuchten: Richtungsanzeiger, Fernlicht, Beleuchtung, Kühlflüssigkeitstemperatur und Ölreserve
- Blinker mit Lampe 12V-10W;
- Batterie 12V-4 Ah;
- N° 2 Sicherungen 15 A, einz 3A;
- Hintere Leuchte mit Bremslicht 12V-21W und Parkleuchte 12V-5W.

GEWICHTE

Fahrbereitgewicht, ohne Treibstoff 111,1 Kg (**wre**) - 113,5 Kg (**sms**)

DIMENSIONEN mm**WRE 125****SM 125 S****NACHFUELLUNGEN****TYP****MENGE
(liter)**

Kraftstoffbehälter	Benzin Tank	9,5
Reserve	Handsteuerung	1,8
Öl fuer Kraftstoffgemisch (Res.)	AGIP 2T FORMULA TEC	0,8
Öl fuer Getriebe und Hauptantr.	AGIP RACING 4T-5W40	0,650
Öl fuer Vordergabel	AGIP COOL	0,52
Kühlungsfuer Anlage	AGIP FORK (SAE 7,5)	1,0
Fluessigkeit fuer Hydraulikbrems	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	—
Schmierer der Treibkette	AGIP CHAIN LUBE	—
Fettschmierung	AGIP BIKE GREASE	—
Schmitttel für elektrische Kontakte	AGIP CONTACT CLEANER	—
Pflaster für Kùler	AREXONS TURAFALLE liquido	—

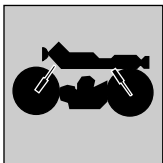


HIWEIS: bei einer Temperatur unter -5°C ist der Kraftstoffbehälter mit ein 1% - Gemisch anstatt von reiner Benzin zu befüllen.



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





GENERALIDADES

MOTOR

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

Diámetro54 mm
Carrera54,5 mm
Cilindrada124,82 cm³
Relacion de compresión (con las lumbreras cerradas)8,8:1

ALIMENTACION

Aspiración regulada con válvula de láminas.

DIAGRAMA DISTRIBUCION

TRANSVASACION:114°
DESCARGA:175°
CarburadorDell'Orto PHBH 28

LUBRICACION

MOTOR

Mediante mezclador automatico.

CAMBIO y TRANSMISION PRIMARIA

Mediante el aceite contenido en la base.

REFRIGERATION

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

ENCENDIDO

Electrónico.

MarcaKOKUSAN
Anticipation encendido1,5 mm (de carrera del pistón antes del del P.M.S. correspondiente a 17° antes del del P.M.S.)
Bujíatipo "NGK" BR9 EG/"CHAMPION" QN 84
Distancia electrodos0,6 mm

PUESTA EN MARCHA

De pedale.

TRANSMISION

Cambio con engranajes continuamente en toma.

Relación primariaZ 22/72= 1:3,272

Relaciones cambio

1°Z 13/35=1:2,692
2°Z 15/27=1:1,800
3°Z 18/24=1:1,333
4°Z 20/22=1:1,100
5°Z 22/21=1:0,954
6°Z 23/20=1:0,869
Relación secundaria (wre)Z 13/49=1:3,769
Relación secundaria (sms)Z 14/49=1:3,500
Cadena de transmissionREGINA 135 RX - 5/8" x 1/4"
más DID 520-DS-5/8" x 1/4"

Rapporti totali

1°33,211 (wre) - 30,839 (sms)
2°22,204 (wre) - 20,618 (sms)
3°16,447 (wre) - 15,273 (sms)
4°13,569 (wre) - 12,600 (sms)
5°11,775 (wre) - 10,934 (sms)
6v10,727(wre) - 9,960 (sms)
Embrague.....con discos múltiples en baño de aceite

FRENOS

Delantero

Con disco fijo agujereado con accionamiento hidraulico y pinza flotadora.

Diámetro disco260 mm
Pinza frenoBREMBO
Area pastillas33,8 cm²

Trasero

Con disco fijo agujereado con accionamiento hidraulico y pinza flotadora.

Diámetro disco220 mm
Pinza frenoBREMBO
Area pastillas33,5 cm²

BASTIDOR

De doble cuna; bastidor trasero. Tubos rectangulares cuadrados de acero de alta resistencia.

Angulo de dirección45° por parte
Angulo del eje de dirección26°
Recorrido104 mm

SUSPENSIONES

Delantera

Horquilla telehydraulica con vástagos invertidos y eje avanzado.

MarcaMARZOCCHI
Diámetro vástagos40 mm
Excursion rueda delantera (sobre el eje deslizable)260 mm

Trasera

Horquilla oscilante de acero con suspensiones y palancas progresivas (sistema SOFT DAMP) y mono-amortiguador hidraulico con resorte epicicloidial. Posibilidad de regular la precarga del resorte.

Marca amortiguadorSACHS (wre) PAIOLI (sms)
Excursion vertical rueda trasera290 mm (wre) 282 (sms)

RUEDAS

Aro **delantero** en aleacion ligera.

Dimensiones1,60"x21" (wre)
Dimensiones2,75"x17" (sms)

Aro **trasero** en aleacion ligera.

Dimensiones2,15"x18" (wre)
Dimensiones4,25"x17" (sms)

NEUMATICOS

Delantero

Marca y tipo "DUNLOP" D 208-F (sms)
"PIRELLI" MT21 (wre)
Dimensiones 110/70-17" (sms) - 90/90-21" (wre)

Presión de hinfado (en frio):

conductor1,2 Kg/cm² (17,1 psi)
con pasajero1,5 Kg/cm² (21,3 psi)

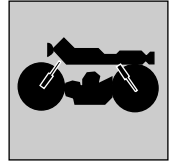
Posteriore

Marca y tipo "DUNLOP" D 207-TL (sms)
"PIRELLI" MT83 (wre)
Dimensiones150/60-17" (sms) - 120/90-18" (wre)

Presión de hinfado (en frio):

conductor1,5 Kg/cm² (21,3 psi)
con pasajero1,8 Kg/cm² (25,6 psi)

GENERALIDADES



SISTEMA ELECTRICO

Sistema eléctrico de encendido compuesto por:

- Generador de 12V-120W con recarga total de la batería;
- Bobina electrónica;
- Centralita electrónica;
- Regulador de tensión;
- Buja de encendido.

El mando electrónico de la válvula de escape está constituido por los elementos siguientes:

- Centralita control abertura válvula
- Motor accionamiento válvula 12V-3,3W

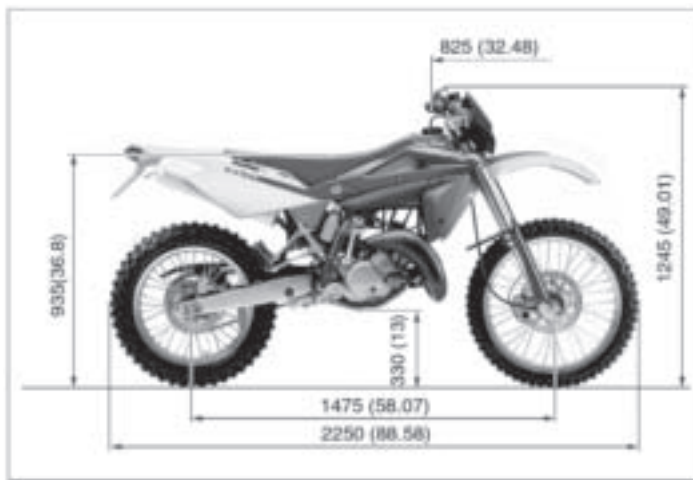
El sistema eléctrico consta de los siguientes elementos principales:

- Faro delantero con bombillas bi-luz de 12V-35/35W y bombilla de la luz de posición 12V-3W;
- Instrumento digital con testigos: indicadores de dirección, deslumbra, luces, temperatura refrigerante y reserva de aceite
- Indicadores de dirección con bombilla 12V-10W;
- Batería de 12V-4 Ah;
- N° 2 fusibles de 15 A, un de 3A;
- Faro trasero con bombilla para señalar la parada 12V-21W y bombilla para la luz de posición 12V-5W.

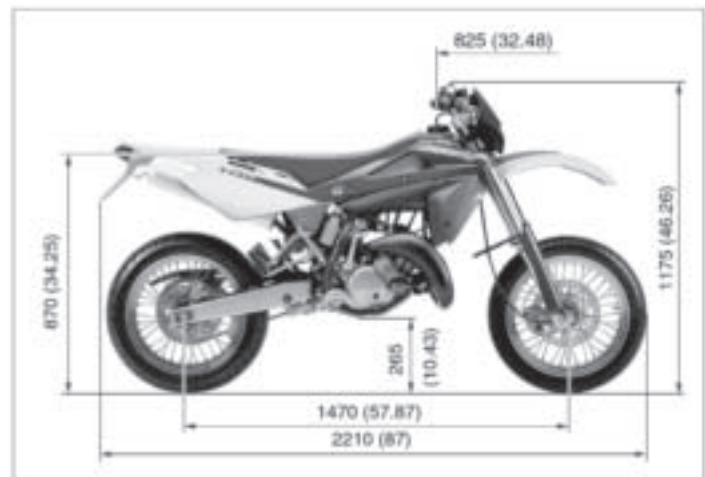
PESOS

Peso listo para marchar, sin carburante 111,1 Kg (**wre**)
 113,5 Kg (**sms**)

DIMENSIONES mm



WRE 125



SM 125 S

CAPACIDADES

TIPO

CANTIDAD (litros)

Depósito carburante	gasolina sin plomo	9,5
Reserva	mando manual	1,8
Aceite para mezcla carburante	AGIP 2T FORMULA TEC	0,8
Aceite cambio y transmisión primaria	AGIP RACING 4T-5W40	0,650
Aceite para horquilla delantera	AGIP FORK 7,5 (SAE 7,5)	0,52
Fluido impianto de refrigeration	AGIP COOL	1,0
Fluido frenos hidráulicos	AGIP BRAKE 4 (DOT 4)	—
Engrase cadena de transmisión	AGIP CHAIN LUBE	—
Lubricación por grasa	AGIP BIKE GREASE	—
De proteccion contactos eléctricos	AGIP CONTACT CLEANER	—
Tapadero para radiadores	AREXONS TURAFALLE líquido	—



NOTA - Con temperatura inferior a los -5°C añadir al carburante una mezcla al 1%.

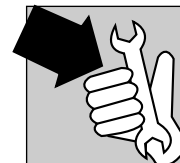


IMPORTANTE - No se admite el uso de aditivos en el carburante o en los lubricantes.



**MANUTENZIONE
MAINTENANCE
ENTRETIEN
WARTUNG
MANTENIMIENTO**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

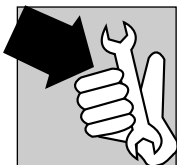
B



8000 A7190 (03-06)



B.1



MANUTENZIONE MAINTENANCE

I tagliandi A, B, C, D, E sono raccomandati per una corretta manutenzione del veicolo e sono obbligatori per il mantenimento della garanzia.

OPERAZIONI	PRE CONSEG- NA	● TAGLIANDO "A" - DOPO 1000 Km O 6 MESI	● TAGLIANDO "B" - DOPO 5000 Km O 12 MESI	● TAGLIANDO "C" - DOPO 10000 Km O 24 MESI	TAGLIANDO "D" - DOPO 15000 Km solo se raggiunti entro i 24 mesi	TAGLIANDO "E" - DOPO 20000 Km solo se raggiunti entro i 24 mesi	NOTE	CONTROLLI AGGIUNTIVI A CURA DELL'UTENTE			
								OGNI 1000 Km	OGNI 5000 Km	OGNI 10000 Km	OGNI 20000 Km
OLIO CAMBIO	C	C	S	S	S	S		C			
OLIO MISCELATORE	C	C	C	C	C	C	Verificare indicazione spia	C			
LIQUIDO RAFFREDDAMENTO	C	C	C	S (*)	C	S (*)					
CANDELA	C	C	S	S	S	S					
FASATURA ACCENSIONE (*)		C		C		C					
PISTONE-CILINDRO (*)			C (■)	C (■)	C (■)	C (■)					
DISINCRUSTAZIONE VALVOLA SCARICO (*)			P	P	P	P					
DISCHI FRIZIONE (*)			C (■)	C (■)	C (■)	C (■)					
FILTRO ARIA		P	P	S	P	S					
CARBURATORE : MINIMO/CO (*)	C			C		C					
CARBURATORE (*)		C-P	C-P	C-P	C-P	C-P					
USURA PASTIGLIE FRENO		C		C (■)		C (■)					
COMANDI IDRAULICI FRENI (*)	C	C	C	C	C	C	Sostituire tubazioni ogni 4 anni (*)				
OLIO FRENI	C	C	C	S (*)	C	S (*)					
TRASMISSIONI FLESSIBILI	C	C	I	I	I	I					
GIOCO COMANDO GAS	C	C	C	C	C	C					
SERBATOI OLIO E BENZINA (*)				P		P					
TUBI BENZINA E FILTRI (*)		P	P	S	P	S					
GIOCO CUSCINETTI DI STERZO (*)		C		C		C					
OLIO FORCELLA (*)				S-R		S-R					
VITI CAVALLETTO LATERALE (*)	C	C	C	C	C	C					
CUSCINETTI MOZZI RUOTA (*)				C		C					
RAGGI RUOTE		C	C	C	C	C					
TENSIONE E ALLINEAMENTO CATENA TRASMISS. SECONDARIA	C	C	C	C	C	C		C			
OPERAZIONI	PRE CONSEG- NA	● TAGLIANDO "A" - DOPO 1000 Km O 6 MESI	● TAGLIANDO "B" - DOPO 5000 Km O 12 MESI	● TAGLIANDO "C" - DOPO 10000 Km O 24 MESI	TAGLIANDO "D" - DOPO 15000 Km solo se raggiunti entro i 24 mesi	TAGLIANDO "E" - DOPO 20000 Km solo se raggiunti entro i 24 mesi	NOTE	CONTROLLI AGGIUNTIVI A CURA DELL'UTENTE			
								OGNI 1000 Km	OGNI 5000 Km	OGNI 10000 Km	OGNI 20000 Km
RULLI TENDI CATENA-CATENA		C-L	C-L	C-L	C-L	C-L					
CORONA-PIGNONE			C	S	C	S					
PRESSIONE E USURA PNEUMATICI	C	C	C	C	C	C					
LIVELLO ELETTROLITICO BATTERIA		C	C	C	C	C					
IMPIANTO LUCI E SEGNALE	C	C	C	C	C	C					
ORIENTAMENTO FASCIO LUMINOSO	C	C	C	C	C	C					
PLANCIA STRUMENTI	C										
SERRAGGIO GENERALE BULLONERIA (*)	C	C	C	C	C	C					
LUBRIFICAZIONE E INGRASSAGGI	C	I	I	I	I	I					
SERRATURE E CERNIERE	C										
PULIZIA GENERALE		P	P	P	P	P					
COLLAUDO MOTOCICLO (*)	□	□	□	□	□	□					

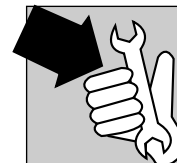
S	SOSTITUZIONE
L	LIVELLI
C	CONTROLLO
P	PULIZIA
I	INGRASSAGGIO LUBRIFICAZIONE

* Da effettuare presso il concessionario Husquvarna

● Secondo il primo limite raggiunto

(■) Sostituire se necessario

ENTRETIEN WARTUNG

<http://husqy.forumsactifs.com>


Maintenance intervals A, B, C, D, E are recommended for a correct maintenance of the vehicle and are obligatory for keeping the guarantee.

ITEM	PRE-DELIVERY INSPECTION	● COUPON "A" - AFTER 1000 Km (820 mi.) OR 6 MONTHS	● COUPON "B" - AFTER 5000 Km (3100 mi.) OR 12 MONTHS	● COUPON "C" - AFTER 10000 Km (6200 mi.) OR 24 MONTHS	COUPON "D" - AFTER 15000 Km (9300 mi.) ONLY IF REACHED WITHIN 24 MONTHS	COUPON "E" - AFTER 20000 Km (12400 mi.) ONLY IF REACHED WITHIN 24 MONTHS	NOTE	OWNER'S ADDITIONAL CHECKS			
								EVERY 1000 Km	EVERY 5000 Km (31 00 mi.)	EVERY 10000 Km (62 00 mi.)	EVERY 20000 Km (124 00 mi.)
TRANSMISSION OIL	C	C	S	S	S	S		C			
GASOLINE-OIL MIX.	C	C	C	C	C	C	Check the warning light	C			
COOLANT	C	C	C	S (*)	C	S (*)					
SPARK PLUG	C	C	S	S	S	S					
IGNITION TIMING (*)		C		C		C					
PISTON-CYLINDER (*)			C (■)	C (■)	C (■)	C (■)					
EXHAUST VALVE DECARBONIZING (*)			P	P	P	P					
CLUTCH DISC (*)			C (■)	C (■)	C (■)	C (■)					
AIR FILTER		P	P	S	P	S					
CARBURETOR : IDLE/CO (*)	C			C		C					
CARBURETOR (*)		C-P	C-P	C-P	C-P	C-P					
BRAKES PADS WEAR		C		C (■)		C (■)					
HYDRAULIC BRAKES CONTROLS (*)	C	C	C	C	C	C	Replace the hoses every 4 years (*)				
BRAKES FLUID	C	C	C	S (*)	C	S (*)					
CONTROL CABLES	C	C	I	I	I	I					
THROTTLE CONTROL PLAY	C	C	C	C	C	C					
OIL AN FUEL TANKS (*)				P		P					
FUEL HOSES AND FILTERS (*)		P	P	S	P	S					
STEERING HEAD BEARINGS PLAY (*)		C		C		C					
FRONT FORK OIL				S-R		S-R					
SIDE STAND SCREWS (*)	C	C	C	C	C	C					
WHEELS HUBS BEARINGS (*)				C		C					
WHEEL SPOKES		C	C	C	C	C					
TRANSMISSION CHAIN ADJUSTMENT	C	C	C	C	C	C		C			
ITEM	PRE-DELIVERY INSPECTION	● COUPON "A" - AFTER 1000 Km (820 mi.) OR 6 MONTHS	● COUPON "B" - AFTER 5000 Km (3100 mi.) OR 12 MONTHS	● COUPON "C" - AFTER 10000 Km (6200 mi.) OR 24 MONTHS	COUPON "D" - AFTER 15000 Km (9300 mi.) ONLY IF REACHED WITHIN 24 MONTHS	COUPON "E" - AFTER 20000 Km (12400 mi.) ONLY IF REACHED WITHIN 24 MONTHS	NOTE	OWNER'S ADDITIONAL CHECKS			
								EVERY 1000 Km	EVERY 5000 Km (31 00 mi.)	EVERY 10000 Km (62 00 mi.)	EVERY 20000 Km (124 00 mi.)
CHAIN ROLLERS-CHAIN		C-L	C-L	C-L	C-L	C-L					
DRIVER SPROCKET - REAR SPOCKET			C	S	C	S					
TIRES PRESSURE AND WEAR	C	C	C	C	C	C					
BATTERY ELECTROLITE LEVEL		C	C	C	C	C					
LIGHTS AND HORN CHECK	C	C	C	C	C	C					
HEADLAMP ALIGNMENT	C	C	C	C	C	C					
INSTRUMENTS CLUSTER	C										
BOLTS AND NUTS GENERAL TIGHTENING (*)	C	C	C	C	C	C					
LUBRICATING AND GREASING	C	I	I	I	I	I					
LOCKS AND HINGES	C										
GENERAL CLEANING		P	P	P	P	P					
MOTORCYCLE GENERAL TEST (*)	□	□	□	□	□	□					

S	REPLACE
L	LEVELS
C	CHECK
P	CLEAN
I	GREASE-LUBRICATION

* See your Husqvarna Dealer for these services.

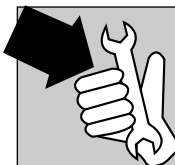
● Wichever come first

(■) Replace if necessary



MANTENIMIENTO

<http://husqy.forumsactifs.com>



Les maintiens périodique A, B, C, D, E sont recommandés pour un correct maintien du véhicule et sont obligatoires pour conserver la garantie.

ELEMENT	OPERATIONS DE PRÉ-LIVRAISON	● COUPON "A" - APRÈS 1000 Km OU 6 MOIS	● COUPON "B" - APRÈS 5000 Km OU 12 MOIS	● COUPON "C" - APRÈS 10000 Km OU 24 MOIS	COUPON "D" - APRÈS 15000 Km-soulement si parcouru dans le 24 mois	COUPON "E" - APRÈS 20000 Km-soulement si parcouru dans le 24 mois	NOTE	AUTRES CONTRÔLES À EFFECTUER PAR L'UTILISATEUR			
								TOUS LES 1000 Km	TOUS LES 5000 Km	TOUS LES 10000 Km	TOUS LES 20000 Km
HUILE BOÎTE DE VITESSES	C	C	S	S	S	S		C			
MÉLANGE HUILE- ESSENCE	C	C	C	C	C	C	Contrôler le voyant	C			
RÉFRIGÉRANT	C	C	C	S (*)	C	S (*)					
BOUGIE D'ALLUMAGE	C	C	S	S	S	S					
MISE EN PHASE DE L'ALLUMAGE (*)		C		C		C					
PISTON-CYLINDRE (*)			C (■)	C (■)	C (■)	C (■)					
DÉSINCROUSTER SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT (*)			P	P	P	P					
DISQUES EMBRAYAGE (*)			C (■)	C (■)	C (■)	C (■)					
FILTRE À AIR		P	P	S	P	S					
CARBURATEUR: RALENTI/CO (*)	C			C		C					
CARBURATEUR (*)		C-P	C-P	C-P	C-P	C-P					
USURE PASTILLES DU FREIN		C		C (■)		C (■)					
COMMANDES HYDRAULIQUES SYSTÈME DE FREINAGE (*)	C	C	C	C	C	C	Remplacer les tuyaux tous les 4 ans (*)				
FLUIDE SYSTÈMES DE FREINAGE	C	C	C	S (*)	C	S (*)					
CÂBLES DES COMMANDES	C	C	I	I	I	I					
JEAU COMMANDE GAZ	C	C	C	C	C	C					
RESERVOIR HUILE ET ESSENCE (*)				P		P					
TUYAU CARBURANT ET FILTRES (*)		P	P	S	P	S					
JEAU ROULEMENTS DE LA DIRECTION (*)		C		C		C					
HUILE FOURCHE AVANT				S-R		S-R					
VIS BEQUILLE LATÉRALE (*)	C	C	C	C	C	C					
ROULEMENTS MOYEAUX RUDES (*)				C		C					
BRAS ROUES		C	C	C	C	C					
ELEMENT	OPERATIONS DE PRÉ-LIVRAISON	● COUPON "A" - APRÈS 1000 Km OU 6 MOIS	● COUPON "B" - APRÈS 5000 Km OU 12 MOIS	● COUPON "C" - APRÈS 10000 Km OU 24 MOIS	COUPON "D" - APRÈS 15000 Km-soulement si parcouru dans le 24 mois	COUPON "E" - APRÈS 20000 Km-soulement si parcouru dans le 24 mois	NOTE	AUTRES CONTRÔLES À EFFECTUER PAR L'UTILISATEUR			
								TOUS LES 1000 Km	TOUS LES 5000 Km	TOUS LES 10000 Km	TOUS LES 20000 Km
RÉGLAGE CHAÎNE ARRIÈRE	C	C	C	C	C	C		C			
ROULEAU TENDEUR DE CHAÎNE - CHAÎNE		C-L	C-L	C-L	C-L	C-L					
COURONNE - PIGNON			C	S	C	S					
PRESSIION ET USURE DE LES PNEUS	C	C	C	C	C	C					
NIVEAU ÉLECTROLYTIQUE BATTERIE		C	C	C	C	C					
EQUIPEMENT DES FEUX ET SIGNAL ACOUSTIQUE	C	C	C	C	C	C					
RÉGLAGE DU FAISCEAU DU PHARE	C	C	C	C	C	C					
INSTRUMENTS	C										
SERRAGE DES BOULONS (*)	C	C	C	C	C	C					
LUBRIFICATION-GRAISSAGE	C	I	I	I	I	I					
SERRURES ET CHARNIÈRES	C										
NETTOYAGE GÉNÉRAL		P	P	P	P	P					
ESSAI SUR ROUTE (*)	□	□	□	□	□	□					

S	REMPLETER
L	NIVEAU
C	CONTROLLER
P	NETTOYER
I	GRAISSER-LUBRIFICATION

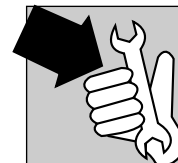
* Effectuer par le votre concessionnaire Husqvarna

● À la première limite atteinte.

(■) Remplacer si nécessaire

MANUTENZIONE MAINTENANCE ENTRETIEN WARTUNG MANTENIMIENTO

<http://husqy.forumsactifs.com>



Die COUPONS A, B, C, D, E ist empfohlen, um eine korrekte Wartung des Kraftrades vorzunehmen und sie sind für die Erhaltung von der Garantie verbindlich

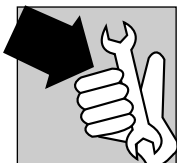
GEGESTAND	VORGÄNGE ZUR AUSLIEFERU NG	● COUPON " A " - NACH 1000 Km ODER 8 MONATE	● COUPON " B " - NACH 5000 Km ODER 12 MONATE	● COUPON " C " - NACH 10000 Km ODER 24 MONATE	COUPON " D " - NACH 15000 Km-WENN ERREICHT BINNEN 24 MONATEN	COUPON " E " - NACH 20000 Km- WENN ERREICHT BINNEN 24 MONATEN	ANMERKUNG	Weitere Kontrollen, daß es den Benutzer vornehmen muß			
								ALLE 1000 Km	ALLE 5000 Km	ALLE 10000 Km	ALLE 20000 Km
GETRIEBEÖL	C	C	S	S	S	S		C			
BENZING-GEWISCH ÖL	C	C	C	C	C	C	Kontrollieren Kontrolleuchte	C			
KÜHLFLÜSSIGKEIT	C	C	C	S (*)	C	S (*)					
ZÜNDKERZE	C	C	S	S	S	S					
ZÜNDUNGSEINSTELLUNG (*)		C		C		C					
KOLBEN-ZYLINDER (*)			C (■)	C (■)	C (■)	C (■)					
REINIGUNG VON AUSLASSVENTIL (*)			P	P	P	P					
KUPPLUNGSSCHEIBEN (*)			C (■)	C (■)	C (■)	C (■)					
LUFTFILTER		P	P	S	P	S					
VERGASER: LEERLAUF/CO (*)	C			C		C					
VERGASER (*)		C-P	C-P	C-P	C-P	C-P					
VERSCHLEISS DER BREMSBELÄGE		C		C (■)		C (■)					
BREMSANLAGE (*)	C	C	C	C	C	C	Wechseln schlauch alle 4 Jahren (*)				
BREMSFLÜSSIGKEIT	C	C	C	S (*)	C	S (*)					
KABELSPANNUNG	C	C	I	I	I	I					
GASGRIFFSPIEL	C	C	C	C	C	C					
BENZIN UND ÖLTANK (*)				P		P					
TREIBSTOFFFROHR UND KRAFTSTOFFFILTER (*)		P	P	S	P	S					
SPIELEINSTELLUNG DER LENKLAGE (*)		C		C		C					
VORDERGABELÖL (*)				S-R		S-R					
SEITENSTÄNDERSCHRAUBEN (*)	C	C	C	C	C	C					
RADNABENLAGER (*)				C		C					
RADSPERCHEN		C	C	C	C	C					
REGELUNG DER SEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE	C	C	C	C	C	C		C			
GEGESTAND	VORGÄNGE ZUR AUSLIEFERU NG	● COUPON " A " - NACH 1000 Km ODER 8 MONATE	● COUPON " B " - NACH 5000 Km ODER 12 MONATE	● COUPON " C " - NACH 10000 Km ODER 24 MONATE	COUPON " D " - NACH 15000 Km-WENN ERREICHT BINNEN 24 MONATEN	COUPON " E " - NACH 20000 Km- WENN ERREICHT BINNEN 24 MONATEN	ANMERKUNG	Weitere Kontrollen, daß es den Benutzer vornehmen muß			
								ALLE 1000 Km	ALLE 5000 Km	ALLE 10000 Km	ALLE 20000 Km
KETTENSPANNUNGSROLLE-KETTEN		C-L	C-L	C-L	C-L	C-L					
KRANZ-RITZEL			C	S	C	S					
REIFENDRUCK UND VERSCHLEISS	C	C	C	C	C	C					
BATTERIE ELEKTROLYTSTAND		C	C	C	C	C					
ELEKTRISCHE ANLAGE (LAMPEN UND HUPE)	C	C	C	C	C	C					
EINSTELLEN DES SCHEINWERFERS	C	C	C	C	C	C					
INSTRUMENTEN	C										
KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENKBOLENZEN (*)	C	C	C	C	C	C					
SCHMIERUNG/BESCHMEIERN	C	I	I	I	I	I					
SCHLOSSEN UND GELENKEN	C										
GENERAL REINIGEN		P	P	P	P	P					
ABNAHMEN MOTORRAD (*)	□	□	□	□	□	□					

S	WECHSELN
L	STANDEN
C	KONTROLLIEREN
P	REINIGEN
I	SCHMIERUNG- BESCHMEIERN

* Für die Kontrollen wenden Sie sich an Ihren Vertragshändler Husqvarna

● Entsprechend zuerst erreichter Begrenzung

(■) Wechseln Wenn Nötig



MANUTENZIONE MAINTENANCE ENTRETIEN WARTUNG MANTENIMIENTO

Los cupones A., B. C. D. E son encomendados por una correcta manutención del vehículo y son obligatorios para el mantenimiento de la garantía

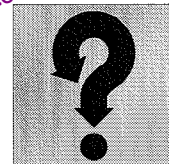
OPERATIONS	PRÉ - LIVRAISON	● CUPÓN " A " - DESPUES 1000 Km O BIEN 6 MESES	● CUPÓN " B " - DESPUES 5000 Km O BIEN 12 MESES	● CUPÓN " C " - DESPUES 10000 Km O BIEN 24 MESES	CUPÓN " D " - DESPUES 15000 Km - RECORRIDOS SÓLO SI SE ALC AZAN DENTRO LOS 24 MESES	CUPÓN " E " - DESPUES 20000 Km - RECORRIDOS SÓLO SI SE ALC AZAN DENTRO LOS 24 MESES	NOTAS	ULTERIORES CONTROLES DE PARTE DEL USUARIO			
								CADA 1000 Km	CADA 5000 Km	CADA 10000 Km	CADA 20000 Km
ACEITE CAMBIO	C	C	S	S	S	S		C			
ACEITE MEZCLA GASOLINA	C	C	C	C	C	C	Control testigo	C			
LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO	C	C	C	S (*)	C	S (*)					
BUJIA ENCENDIDO	C	C	S	S	S	S					
PUESTA EN FASE ENCENDIDO (*)		C		C		C					
PISTÓN-CILINDRO (*)			C (■)	C (■)	C (■)	C (■)					
REMOCIÓN DE LOS DEPÓSITOS CARBONOSOS DE LA VALVULA ESCAPE (*)			P	P	P	P					
DISCOS ENBRAQUE (*)			C (■)	C (■)	C (■)	C (■)					
FILTRO AIRE		P	P	S	P	S					
CARBURADOR : RALENTI/CO (*)	C			C		C					
CARBURADOR (*)		C-P	C-P	C-P	C-P	C-P					
DESGASTE PASTILLAS FRENO		C		C (■)		C (■)					
MANDOS HIDRAULICOS FRENO	C	C	C	C	C	C	Substitución tuberías cada 4 años (*)				
FLUIDO INSTALACIONES FRENANTES	C	C	C	S (*)	C	S (*)					
CABLES DE MANDOS	C	C	I	I	I	I					
JUEGO MANDO GAS	C	C	C	C	C	C					
DEPOSITO GASOLINA Y ACEITE (*)				P		P					
TUBERIAS CARBURANTE Y FILTROS (*)		P	P	S	P	S					
JUEGO COJINETES DE DIRECCION (*)		C		C		C					
ACEITE HORQUILLA DELANTERA				S-R		S-R					
OPERATIONS	PRÉ - LIVRAISON	● CUPÓN " A " - DESPUES 1000 Km O BIEN 6 MESES	● CUPÓN " B " - DESPUES 5000 Km O BIEN 12 MESES	● CUPÓN " C " - DESPUES 10000 Km O BIEN 24 MESES	CUPÓN " D " - DESPUES 15000 Km - RECORRIDOS SÓLO SI SE ALC AZAN DENTRO LOS 24 MESES	CUPÓN " E " - DESPUES 20000 Km - RECORRIDOS SÓLO SI SE ALC AZAN DENTRO LOS 24 MESES	NOTAS	ULTERIORES CONTROLES DE PARTE DEL USUARIO			
								CADA 1000 Km	CADA 5000 Km	CADA 10000 Km	CADA 20000 Km
TORNILLOS HORQUILLA LATERAL (*)	C	C	C	C	C	C					
COJINETES CUBOS RUEDAS (*)				C		C					
RADIOS RUEDA		C	C	C	C	C					
REGULACION CADENA TRASERA	C	C	C	C	C	C		C			
RODILLO TENSOR DE CADENA-CADENA		C-L	C-L	C-L	C-L	C-L					
CORONA-PIVON			C	S	C	S					
PRESIÓN Y DESGASTE NEUMATICOS	C	C	C	C	C	C					
NIVEL ELECTROLITO BATERIA		C	C	C	C	C					
INSTALACIÓN LUCES Y AVISADOR ACÚSTICO	C	C	C	C	C	C					
ORIENTACIÓN DEL FARO DELANTERO	C	C	C	C	C	C					
INSTRUMENTOS	C										
CONTROL GENERAL AJUSTE TUERCAS (*)	C	C	C	C	C	C					
ENGRESAJE/LUBRICACIÓN	C	I	I	I	I	I					
CERRADURAS Y ARTICULACIONES	C										
LIMPIEZA GENERAL		P	P	P	P	P					
ENSAYO DE LA MOTOCICLETA (*)	□	□	□	□	□	□					

S	SUBSTITUCIÓN
L	NIVELOS
C	CONTROL
P	LIMPIEZA
I	ENGRESAJE- LUBRICACIÓN

* Para efectuar estas operaciones dirijase a su concesionario Husqvarna.

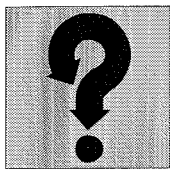
● Según cual sea el primer límite alcanzado

(■) Substituir si necesario



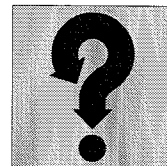
Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

C

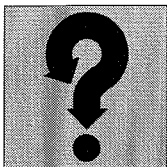


MOTORE

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



Difetto	Causa	Rimedio
La frizione slitta	1. Registro frizione con gioco insufficiente 2. Molle frizione indebolite 3. Dischi frizione usurati	Regolare Sostituire Sostituire
La frizione oppone resistenza (non stacca)	1. Registro frizione con gioco eccessivo 2. Carico molle non uniforme 3. Dischi frizione piegati	Regolare Sostituire Sostituire
Non entrano le marce	1. La frizione non disinnesta 2. Forcelle cambio piegate o grippate 3. Saltarelli cambio usurati 4. Perni comando forcelle danneggiati	Regolare Sostituire Sostituire Sostituire
Il pedale di comando cambio non ritorna in posizione	1. Molla di richiamo del selettore indebolita o rotta	Sostituire
Le marce si disinnestano	1. Innesti degli ingranaggi scorrevoli consumati 2. Scanalature ingranaggi usurate 3. Sedi per innesti sugli ingranaggi consumate 4. Scanalature dell'albero comando forcelle usurate 5. Perni comando forcelle usurati 6. Forcelle cambio usurate	Sostituire Sostituire Sostituire Sostituire Sostituire Sostituire
Il motore manca di potenza	1. Filtro aria sporco 2. Getto del massimo del carburatore otturato o di dimensione errata 3. Scarsa qualità del carburante 4. Raccordo di aspirazione allentato 5. Eccessiva distanza elettrodi candela 6. Eccessivo anticipo accensione 7. Compressione insufficiente 8. Incrostazioni sulla valvola di scarico 9. Valvola di scarico montata non correttamente	Sostituire Pulire o sostituire Sostituire Serrare Regolazione Regolare Verificarne la causa Pulire Regolare
Il motore si surriscalda	1. Camera di scoppio e/o cielo del pistone incrostati da residui carboniosi. 2. Insufficiente quantità di olio nel motore o impiego di olio non del tipo consigliato 3. Ostruzioni al flusso d'aria sul radiatore 4. Difettosa tenuta dalla guarnizione testa cilindro 5. Eccessivo ritardo all'accensione 6. La frizione slitta 7. Miscela troppo povera	Pulire Rabboccare o sostituire Pulire Sostituire Regolare Regolare
Presenza di goccioline del liquido di raffreddamento attorno agli elettrodi della candela	1. Difettosa tenuta della guarnizione testa cilindro 2. Porosità nella cupola della testa	Sostituire Sostituire
Aumento di livello dell'olio nel basamento per la presenza di liquido di raffreddamento	1. Difettosa tenuta sull'alberino della girante pompa acqua	Verificare



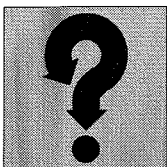
MOTO TELAIO

Difetto	Causa	Rimedio
Il manubrio è duro da girare	1. Insufficiente pressione pneumatici 2. Ghiera registro cuscinetti o dado perno di sterzo troppo serrati 3. Perno di sterzo piegato 4. Cuscinetti di sterzo consumati o grippati	Gonfiare Regolare Sostituire Sostituire
Il manubrio vibra	1. Gambe forcella piegate 2. Perno ruota anteriore piegato 3. Telaio piegato 4. Cerchio ruota anteriore piegato 5. Cuscinetti ruota anteriore usurati	Sostituire Sostituire Sostituire Sostituire Sostituire
L'assorbimento degli urti è troppo duro	1. Eccessiva quantità di olio negli steli della forcella 2. Olio negli steli forcella di viscosità troppo elevata 3. Eccessiva pressione pneumatici 4. Errata regolazione dell'ammortizzatore posteriore	Togliere l'olio in eccesso Sostituire Sgonfiare Regolare
L'assorbimento degli urti è troppo morbido	1. Insufficiente quantità di olio negli steli della forcella 2. Olio negli steli della forcella di viscosità troppo bassa 3. La cartuccia ammortizzante interna agli steli forcella non funziona correttamente 4. Molla ammortizzatore post. indebolita	Rabboccare Sostituire Sostituire Sostituire
La ruota (anteriore e posteriore) vibra	1. Cerchio ruota piegato 2. Cuscinetti mozzo ruota usurati 3. Dado del perno ruota allentato 4. Cuscinetti del forcellone posteriore usurati 5. Tendicatena non correttamente regolati	Sostituire Sostituire Serrare Sostituire Regolare
La sospensione posteriore è rumorosa	1. Distanziali o cuscinetti delle bielle usurati 2. Snodo sferico dell'ammortizzatore usurato 3. Ammortizzatore difettoso	Sostituire Sostituire Sostituire
Frenatura insufficiente (anteriore e posteriore)	1. Aria nel circuito dell'impianto frenante 2. Quantità insufficiente di fluido nel serbatoio 3. Pastiglia e/o disco consumati 4. Disco danneggiato 5. Errata regolazione del pedale freno	Spurgare Rabboccare Sostituire Sostituire Regolare



PARTE ELETTRICA

Difetto	Causa	Rimedio
La candela si incrosta facilmente	1. Miscela troppo ricca 2. Filtro aria sporco 3. Segmenti usurati 4. Pistone o cilindro usurati	Regolare il carburatore Pulire Sostituire Sostituire
Gli elettrodi della candela si surriscaldano	1. Miscela troppo povera 2. Insufficiente distanza elettrodi	Regolare il carburatore Regolare
Il generatore non carica o carica insufficientemente	1. Cavi che arrivano al regolatore di tensione mal collegati o in corto circuito 2. Regolatore di tensione difettoso 3. Bobina del generatore difettosa	Collegare correttamente o sostituire Sostituire Sostituire
Il generatore sovraccarica	1. Regolatore di tensione difettoso	Sostituire
Solfatazione della batteria	1. Tensione di carica troppo alta o troppo bassa (quando non sono usate le batterie dovrebbero essere ricaricate almeno una volta al mese)	Sostituire la batteria
La batteria si scarica	1. Morsetti batteria sporchi	Pulire

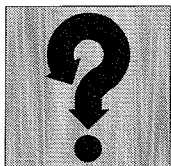


ENGINE

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

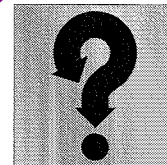


Trouble	Cause	Remedy
Clutch slip	1. Insufficient clutch adjuster free play 2. Clutch springs weak 3. Clutch plates worn	Adjust Replace Replace
Clutch drag (it is not disengaged)	1. Excessive clutch adjuster free play 2. Spring tension uneven 3. Clutch plates bent	Adjust Replace Replace
Gears not engaging	1. Clutch not releasing 2. Gearshift forks' bent or seized 3. Gearchange pawls worn 4. Gearshift forks control pins damaged	Adjust Replace Replace Replace
Gearchange lever doesn't return	1. Selector return spring weak or broken	Replace
Slips out of gear	1. Sliding dogs worn 2. Gear splines worn 3. Sliding dog seats on gears worn 4. Splines gearshift forks' control shaft worn 5. Gearshift forks control pins worn 6. Gearshift forks worn	Replace Replace Replace Replace Replace Replace
Engine lacks power	1. Air filter dirty 2. Carburettor main jet blocked or wrong size 3. Poor quality fuel 4. Breather union loose 5. Spark plug gap too large 6. Spark advance in excess 7. Inadequate compression 8. Deposits on the exhaust valve 9. Exhaust valve is not mounted correctly	Replace Clean or replace Replace Tighten Adjust Adjust Find cause Clean it Adjust
Engine overheating	1. Excessive coke on combustion chamber and/or piston crown 2. Insufficient engine oil, or wrong oil used 3. Radiator air flow blocked 4. Poor seal at cylinder head gasket 5. Ignition lag in excess 6. Clutch slipping 7. Mix too lean	Clean Top up or replace Clean Replace Adjust Adjust Adjust
Drops of coolant on spark plugs electrodes	1. Faulty cylinder head gasket seal 2. Cylinder head leaking	Replace Replace
Oil sump level increases due to presence of coolant	1. Faulty water pump rotor shaft seal	Check



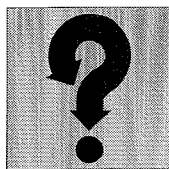
FRAME, WHEELS AND SUSPENSION

Trouble	Cause	Remedy
Difficult to turn handlebars	1. Low tyre pressure	Inflate
	2. Steering head bearings' adjustment ring or steering stem nut too tight	Adjust
	3. Bent steering head pillar	Replace
	4. Steering head bearings worn or seized	Replace
Handlebar vibrates	1. Front fork legs bent	Replace
	2. Front wheel spindle bent	Replace
	3. Frame bent	Replace
	4. Front wheel rim buckled	Replace
	5. Front wheel bearings worn	Replace
Suspension too hard	1. Too much oil in the fork legs	Drain excess
	2. Fork legs oil too thick	Replace
	3. Too much pressure in the tires	Deflate
	4. Rear shock absorber incorrectly set	Adjust
Suspension too soft	1. Insufficient oil in front fork stanchions	Top up
	2. Front fork stanchion oil of too low a viscosity	Replace
	3. The damper cartridge inside the fork inner tubes does not work properly	Replace
	4. Weak rear shock absorber spring	Replace
Wheel (front and rear) vibrates	1. Wheel rim buckled	Replace
	2. Wheel hub bearings worn	Replace
	3. Wheel spindle nut loose	Tighten
	4. Rear swinging arm bearings worn	Replace
	5. Chain tensioner incorrectly set	Adjust
Rear suspension noisy	1. Link rod bearings or spacers worn	Replace
	2. Shock absorber ball joints worn	Replace
	3. Shock absorber faulty	Replace
Poor (front and rear) braking	1. Air in the brake system	Bleed
	2. Insufficient fluid in reservoir	Top up
	3. Pads and/or disc worn	Replace
	4. Disc damaged	Replace
	5. Brake pedal incorrectly adjusted	Adjust



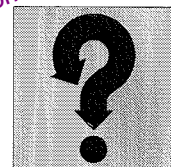
ELECTRICS

Trouble	Cause	Remedy
Spark plug becomes dirty too frequently	1. Mixture too rich 2. Air filter dirty 3. Piston rings worn 4. Piston or cylinder worn	Adjust carburettor Clean Replace Replace
Spark plug overheats	1. Mixture too lean 2. Spark plug gap too small	Adjust carburettor Adjust
Generator charging too low or not at all	1. Wires to voltage regulator connected incorrectly or short circuiting 2. Faulty voltage regulator 3. Generator coil faulty	Connect correctly or replace Replace Replace
Generator charging too high	1. Voltage regulator faulty	Replace
Battery corrosion	1. Charging voltage too high or too low (When not in use the battery should be recharged at least once a month)	Replace the battery
The battery is discharged fast	1. Battery terminals dirty	Clean



MOTEUR

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

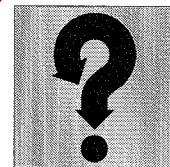


Défaut	Cause	Dépannage
L'embrayage patine	1. Réglage de l'embrayage avec jeu insuffisant 2. Ressorts d'embrayage affaiblis 3. Disques d'embrayage usés	Régler Remplacer Remplacer
L'embrayage oppose de la résistance (ne passe pas)	1. Réglage de l'embrayage avec jeu excessif 2. Charge des ressorts non uniforme 3. Disques d'embrayage pliés	Régler Remplacer Remplacer
Les vitesses ne passent pas	1. L'embrayage ne débraye pas 2. Fourches boîte de vitesses pliées ou grippées 3. Dents boîte de vitesses usées 4. Axes commande fourches abîmés	Régler Remplacer Remplacer Remplacer
La pédale de commande de la boîte de vitesses ne revient pas à sa position	1. Ressort de rappel du sélecteur affaibli ou cassé	Remplacer
Les vitesses se dégagent	1. Embrayages des engrenages coulissants usés 2. Rainurages engrenages usés 3. Sièges pour embrayages sur les engrenages usés 4. Rainurages de l'arbre de commande des fourches usés 5. Axes de commande des fourches usés 6. Fourches boîte de vitesses usées	Remplacer Remplacer Remplacer Remplacer Remplacer Remplacer
Le moteur manque de puissance	1. Filtre de l'air sale 2. Gicleur de richesse du carburateur bouché ou d'une mauvaise dimension 3. Mauvaise qualité du carburant 4. Raccord d'aspiration desserré 5. Distance excessive électrodes bougie 6. Excès d'avance à l'allumage 7. Compression insuffisante 8. Encrassements sur la soupape d'échappement 9. Montage incorrect de la soupape d'échappement	Remplacer Nettoyer ou remplacer Remplacer Serrer Régler Régler En vérifier la cause Nettoyer Régler
Le moteur est surchauffé	1. Chambre d'explosion et/ou ciel du piston incrustés par des dépôts de charbon 2. Quantité insuffisante d'huile dans le moteur ou utilisation d'une huile différente du type conseillé 3. Obstacles au passage de l'air sur le radiateur 4. Mauvaise étanchéité du joint de la culasse du cylindre 5. Excès de délai à l'allumage 6. L'embrayage patine 7. Mélange trop pauvre	Nettoyer Faire l'appoint ou remplacer Nettoyer Remplacer Régler Régler Régler
Présence de gouttelettes de liquide de refroidissement autour des électrodes de la bougie	1. Mauvaise étanchéité du joint de la culasse du cylindre 2. Porosité du dôme de la culasse	Remplacer Remplacer
Augmentation du niveau de l'huile dans l'embase par suite de présence de liquide de refroidissement	1. Mauvaise étanchéité sur l'arbre de la roue de la pompe à eau	Vérifier



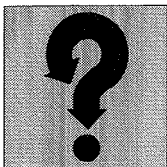
CADRE MOTO

Défaut	Cause	Dépannage
Le guidon est dur à tourner	1. Pression insuffisante des pneus 2. Frette de réglage des roulements ou écrou axe de direction trop serrés 3. Pivot de direction plié 4. Paliers de direction usés ou grippés	Gonfler Régler Remplacer Remplacer
Le guidon vibre	1. Jambages de la fourche pliés 2. Axe de la roue avant plié 3. Cadre plié 4. Jante de la roue avant pliée 5. Roulements roue avant usés	Remplacer Remplacer Remplacer Remplacer Remplacer
L'absorption des chocs est trop dure	1. Quantité d'huile excessive dans les tiges de la fourche 2. Huile des tiges de la fourche à viscosité trop élevée 3. Pression des pneus excessive 4. Mauvais réglage de l'amortisseur arrière	Enlever l'excédent d'huile Remplacer Dégonfler Régler
L'absorption des chocs est trop molle	1. Quantité insuffisante d'huile dans les tiges de la fourche 2. Huile dans les tiges de la fourche à viscosité trop faible 3. La cartouche d'amortissement située à l'intérieur des tiges de la fourche ne fonctionne pas correctement 4. Ressort de l'amortisseur arrière affaibli	Faire l'appoint Remplacer Remplacer Remplacer
La roue (avant et arrière) vibre	1. Jante de la roue pliée 2. Roulements du moyeu de la roue usés 3. Ecou de l'axe de la roue desserré 4. Roulements de la fourche arrière usés 5. Tendeurs de chaîne mal réglés	Remplacer Remplacer Serrer Remplacer Régler
La suspension arrière est bruyante	1. Entretoises ou paliers de biellettes usés 2. Rotules sphériques de l'amortisseur usées 3. Amortisseur défectueux	Remplacer Remplacer Remplacer
Freinage insuffisant (avant et arrière)	1. Air dans le circuit de l'installation freinage 2. Quantité insuffisante de fluide dans le réservoir 3. Plaquettes et/ou disque usés 4. Disque abîmé 5. Mauvais réglage de la pédale du frein	Purger Faire l'appoint Remplacer Remplacer Régler



PARTIE ELECTRIQUE

Défaut	Cause	Dépannage
La bougie est facilement incrustée	1. Mélange trop riche 2. Filtre air sale 3. Segments usés 4. Piston ou cylindre usés	Régler le carburateur Nettoyer Remplacer Remplacer
Les électrodes de la bougie sont surchauffées	1. Mélange trop pauvre 2. Distance insuffisante des électrodes	Régler le carburateur Régler
Le générateur ne charge pas ou bien il ne charge pas suffisamment	1. Câbles arrivant au régulateur de tension mal raccordés ou en court-circuit 2. Régulateur de tension défectueux 3. Bobine du générateur défectueuse	Raccorder correctement ou remplacer Remplacer Remplacer
Le générateur charge trop	1. Régulateur de tension défectueux	Remplacer
Sulfatation de la batterie	1. Tension de charge trop élevée ou trop basse (Lorsque les batteries ne sont pas utilisées elles devraient être rechargées au moins une fois par mois)	Remplacer la batterie
La batterie se décharge très rapidement	1. Bornes de la batterie sales	Nettoyer

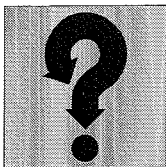


MOTOR

Störung	Ursache	Behebung
Motor startet nicht bzw. startet schwer	Unzureichende kompression 1. Kolbenklemmen 2. Fressen des Pleuelkopfes bzw. des Pleulfusses 3. Verschleiss der Kolbenringe 4. Verschleiss des Zylinders 5. Ungenügendes Schliessen des Zylinderkopfes 6. Zündkerze locker	Austauschen Austauschen Austauschen Austauschen Austauschen Anziehen
	Schwacher oder kein funke 1. Zündkerze defekt 2. Zündkerze verrusst bzw. nass 3. Übermässiger Elektrodenabstand der Zündkerze 4. Zündspule defekt 5. Risse bzw. Kurzschlüsse der Hochspannungskabel 6. Schlüsselschalter defekt	Austauschen Reinigen bzw. trocknen Einstellen Austauschen Überprüfen Austauschen
	Kraftstoff gelangt nicht in den vergaser 1. Entlüfter des Tankdeckels verstopft 2. Kraftstoffhahn verstopft 3. Kraftstoffleitung verstopft 4. Schwimmerventil defekt 5. Kipphelblockiert Schwimmerventil	Reinigen Reinigen Reinigen Austauschen Entblocken
	Kraftstoffüberflutung des Vergasers 1. Hoher Kraftstoffstand im Schwimmergehäuse 2. Verschleiss bzw. Blockierung in offener Stellung des Schwimmerventils	Einstellen Austauschen bzw. entriegeln
Motor Stoppt leicht	1. Zündkerze verrusst 2. Schalgerät defekt 3. Kraftstoffdüsen verstopft	Reinigen Austauschen Reinigen
Motor Geräuschvoll	Geräusch scheint vom Kolben zu kommen 1. Unzulässiges Spiel zwischen Zylinder und Kolben 2. Brennkammer bzw. Kolbenboden verrusst 3. Verschleiss der Kolbenringe bzw. der Kolbenringsitze	Austauschen Reinigen Austauschen
	Geräusch scheint von der Pleuelwelle zu kommen 1. Verschleiss der Pleuellager 2. Unzulässiges Radial- bzw. Axialspiel des Pleulfusses 3. Vorgelegewelle nicht fachgerecht eingebaut 4. Zahnrad der Pleuelwelle und der Vorgelegewelle beschädigt	Austauschen Austauschen Korrekt montieren Aus wechseln
	Geräusch scheint von der Kupplung zu kommen 1. Verschleiss der Scheiben 2. Unzulässiges Spiel zwischen Kupplungsgewinde und Kupplungstreibscheibe	Austauschen Austauschen
	Geräusch scheint vom Getriebe zu kommen 1. Verschleiss der Zahnräder 2. Verschleiss der Getriebeunten	Austauschen Austauschen
	Geräusch scheint von der Pleuelkette zu kommen 1. Pleuelkette locker bzw. nicht richtig eingestellt nachstellen 2. Verschleiss des Pleuelritzes bzw. des Pleuelkranzes	Austauschen bzw. Austauschen

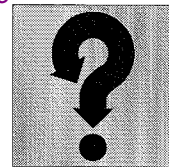


Störung	Ursache	Behebung
Durchrutschen der kupplung	1. Ungenügendes Spiel der Kupplungseinstellung 2. Kupplungsfedern schwach 3. Verschleiss der Kupplungsscheibe	Nachstellen Austauschen Austauschen
Kupplung zu hart (Kuppelt nicht aus)	1. Übermässiges Spiel der Kupplungseinstellung 2. Ungleichmässige Federbelastung 3. Kupplungsscheiben verbogen	Nachstellen Austauschen Austauschen
Gangschaltung unmöglich	1. Kupplung rückt nicht aus 2. Ganggabel verbogen bzw. geklemmt 3. Sperrnockenverschleiss 4. Gabel-Steuerstifte beschädigt	Einstellen Austauschen Austauschen Austauschen
Fusschalthebelrückstellung funktioniert nicht	1. Rückstellfeder des Hebels zu schwach bzw. defekt	Austauschen
Ausrücken der Gänge	1. Verschleiss der Einspurungen des Schieberrades 2. Verschleiss der Zahnradnuten 3. Verschleiss der Einspurungssitze an den Zahnradern 4. Verschleiss der Nuten der Gabelsteuerwelle 5. Verschleiss der Gabel-Steuerstifte 6. Verschleiss der Ganggabeln	Austauschen Austauschen Austauschen Austauschen Austauschen Austauschen
Ungenügende Motor-leistung	1. Luftfilter schmutzig 2. Vergaser-Hauptdüse verstopft bzw. falsch bemessen 3. Schlechte Kraftstoffqualität 4. Saugstutzen locker 5. Unzulässiger Abstand der Zündkerzenelektroden 6. Übermäßige Zündvorverstellung 7. Ungenügende Verdichtung 8. Verkrustung des Auslassventils 9. Nicht korrekt montiertes Ablassventil	Austauschen Reinigen bzw. austauschen Wechseln Anziehen Nachstellen Einstellen Ursache überprüfen Reinigen Nachstellen
Heisslaufen des Motors	1. Brennkammer und/oder Kolbenboden verrusst 2. Ungenügende Ölmenge im Motor oder falsches Öl 3. Lufteintritt am Kühler ungenügend 4. Zylinderkopfdichtung defekt 5. Übermäßiger Zündverzug 6. Rutschen der Kupplung 7. Zu arme Mischung-	Reinigen Nachfüllen bzw. wechseln Reinigen Austauschen Einstellen Nachstellen Einstellen
Präsenz von Kühlmittel-tropfen an den Elektroden der Zündkerze	1. Zylinderkopfdichtung defekt 2. Kopfkuppel porig	Austauschen Austauschen
Olstandanstieg in der Ölwanne aufgrund der Präsenz von Kühlflüssigkeit	1. Ungenügende Dichtheit an der Welle des Wasserpumpenlaufrads	Überprüfen



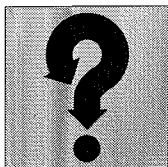
STORUNGEN UND ABHILFE

Störung	Ursache	Behebung
Lenker schwer Drehbar	1. Ungenügender Reifendruck 2. Muttermutter zur Lagereinstellung bzw. Mutter des Lenkerkopfrohrs zu fest angezogen 3. Lenkerkopfrohr verbogen 4. Verschleiss bzw. Klemmen der Lenklager	Aufpumpen Nachstellen Austauschen Austauschen
Vibrationen des Lenkers	1. Gabelschaft verbogen 2. Vorderradbolzen verbogen 3. Rahmen verbogen 4. Vorderradfelge verbogen 5. Hinterradfelge verbogen	Austauschen Austauschen Austauschen Austauschen Austauschen
Stossaufnahme zu Hart	1. Zuviel Öl in den Gabelstangen 2. Öl in den Gabelstangen mit zu hoher Viskosität 3. Zu hoher Reifendruck 4. Fehleinstellung des rückwärtigen Stossdämpfers	Entnehmen Wechseln Verringern Nachstellen
Stossaufnahme zu Weich	1. Ungenügende Ölmenge im Gabelschaft 2. Zu niedrige Viskosität des Öls im Gabelschaft 3. Die sich im Inneren der Gabelschäfte befindliche Dämpfpatrone funktioniert nicht korrekt 4. Feder des rückwärtigen Stossdämpfers geschwächt	Nachfüllen Wechseln Austauschen Austauschen
Vibrationen am vorderund hinterrad	1. Radfelge verbogen 2. Verschleiss der Radanbenlager 3. Mutter des Radzapfens locker 4. Verschleiss der Lager des rückwärtigen Federbeins 5. Kettenspanner nicht richtig eingestellt	Austauschen Austauschen Anziehen Austauschen Nachstellen
Aufhängung des Hinterrads geräuschvoll	1. Verschleiss der Distanzscheiben bzw. Lager der Nebenpleuel 2. Verschleiss der Kugelgelenke des Stossdämpfers 3. Stossdämpfer defekt	Austauschen Austauschen Austauschen
Vorder- und Hinterbremse Bremsen unzureichend	1. Luft im Bremskreis 2. Ungenügende Flüssigkeitsmenge im Behälter 3. Verschleiss der Beläge bzw. der Scheiben 4. Scheibe beschädigt 5. Fehleinstellung des Bremspedals	Entlüften Nachfüllen Austauschen Austauschen Nachstellen



ELEKTRISCHER TEIL

Störung	Ursache	Behebung
Zündkerze verrusst leicht	1. Mischung zu fett 2. Luftfilter schmutzig 3. Verschleiss der Kolbenringe 4. Verschleiss der Kolbens bzw. des Zylinders	Vergaser nachstellen Reinigen Austauschen Austauschen
Überhitzung der Zündkerzen-Elektroden	1. Mischung zu mager 2. Ungenügender Elektrodenabstand	Vergaser nachstellen einstellen
Generator Lädt nicht oder ungenügend auf	1. Kabel am Spannungsregler nicht korrekt angeschlossen bzw. kurzgeschlossen 2. Spannungsregler defekt 3. Generatorspule defekt	Korrekt anschliessen bzw. austauschen Austauschen Austauschen
Überlast der Generators	1. Spannungsregler defekt	Austauschen
Sulfatation der Batterie	1. Ladespannung zu hoch bzw. zu niedrig (falls die Batterien nicht verwendet werden, ist eine monatliche Aufladung empfehlenswert)	Batterie austauschen
Die Batterie entladet sich schnell	1. Polklemmen verschmutzt	Reinigen

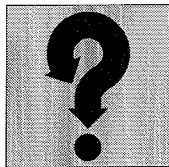


MOTOR

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



Defecto	Causa	Remedio
El embrague desliza	1. Registro embrague con juego insuficiente 2. Muelles embrague debilitados 3. Discos embrague desgastados	Regularse Sustituir Sustituir
El embrague pone resistencia (no se desengancha)	1. Registro embrague con juego excesivo 2. Carga muelles no uniformes 3. Discos embrague plegados	Ajustarse Sustituir Sustituir
No entran las velocidades	1. El embrague no se desconecta 2. Horquilla cambio plegada o agarrotada 3. Saltadores cambio desgastados 4. Pernos comando horquillas dañados	Ajustarse Sustituir Sustituir Sustituir
El pedal de comando cambio no regresa en posición	1. Muelle de llamado del selector debilitado o roto	Sustituir
Los cambios se desconectan	1. Acoplamiento de los engranajes deslizables desgastados 2. Ranura engranajes desgastados 3. Soporte p/acople s/engranajes consumados 4. Ranura del árbol comando horquilla desgastadas 5. Pernos comando horquillas desgastadas 6. Horquillas cambio desgastadas	Sustituir Sustituir Sustituir Sustituir Sustituir Sustituir
Al motor le falta potencia	1. Filtro de aire sucio 2. Chorro del máximo del carburador obstruido o de dimensión errada 3. Escasa calidad del combustible 4. Empalme de aspiración aflojado 5. Excesiva distancia electrodos bujía 6. Excesivo anticipo encendido 7. Compresión insuficiente 8. Incrustación s/válvula de descarga 9. Válvula de escape montada en forma incorrecta	Sustituir Limpiar o sustituir Sustituir Apretar Regulación Ajustar Verificar la causa Limpiar Regularse
El motor se recalienta	1. Cámara de explosión y/o cielo del pistón incrustados de residuos de carbono 2. Insuficiente cantidad de aceite en el motor o empleo de aceite no del tipo aconsejado 3. Obstrucción al flujo de aire s/radiador 4. Defectuosa la empaadura cabeza cilindro 5. Excesivo retraso al encendido 6. El embrague desliza 7. Mezcla demasiado pobre	Limpiar Completar su llenado o sustituir Limpiar Sustituir Ajustar Regular Ajustar
Presencia de gotas del líquido de enfriamiento alrededor de los electrodos de la bujía	1. Defectuosa la empaadura cabeza cilindro 2. Porosidad en la cupula de la cabeza	Sustituir Sustituir
Aumento de nivel del aceite en el basamento por la presencia de líquido de enfriamiento	1. Defectuosa tensión s/árbol del rotor bomba de agua	Verificar



CHASIS

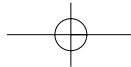
Defecto	Causa	Remedio
El manubrio es duro de girar	1. Insuficiente presión neumática	Inflar
	2. Arandela registro cojinetes y tuerca eje de dirección demasiados apretados	Regularse
	3. Perno de dirección plegado	Sustituir
	4. Cojinetes de dirección consumados o agarrotados	Sustituir
El manubrio vibra	1. Pata horquilla plegada	Sustituir
	2. Perno rueda anterior plegado	Sustituir
	3. Chasis plegado	Sustituir
	4. Aro rueda anterior plegado	Sustituir
	5. Cojinetes rueda anterior desgastados	Sustituir
La absorción de los golpes es muy duro	1. Exceso de aceite en los vástagos de la horquilla	Quitar el aceite en exceso
	2. Aceite demasiado viscoso en los vástagos de la horquilla	Sustituir
	3. Exceso de presión en los neumáticos	Desinflar
	4. Errada regulación del amortiguador posterior	Regularse
La absorción de los golpes es muy blando	1. Insuficiente cantidad de aceite en las barras de la horquilla	Completar alimentación
	2. Aceite en las barras horquilla de viscosidad muy baja	Sustituir
	3. La cartucha amortiguante, interna a las varillas de la horquilla no funciona correctamente	Sustituir
	4. Resorte amortiguador posterior debilitado	Sustituir
La rueda (anterior y posterior) vibra	1. Aro rueda plegado	Sustituir
	2. Cojinetes cubo rueda desgastados	Sustituir
	3. Tuerca del perno rueda aflojada	Presionar
	4. Cojinetes de la horquilla posterior desgastados	Sustituir
	5. Tensor de cadena no correctamente regulados	Regular
La suspensión posterior es ruidosa	1. Separador o cojinetes de las bielas desgastados	Sustituir
	2. Articulación esférico del amortiguador desgastada	Sustituir
	3. Amortiguador defectuoso	Sustituir
Frenada insuficiente (anterior y posterior)	1. Aire en el circuito de la instalación frenante	Purgar
	2. Cantidad insuficiente de fluido en el tanque	Completar alimentación
	3. Pastilla y/o disco consumados	Sustituir
	4. Disco dañado	Sustituir
	5. Errada regulación del pedal freno	Regular



PARTE ELECTRICA

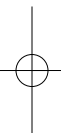
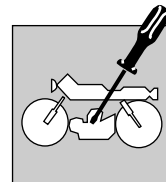
Defecto	Causa	Remedio
La bujía se encrosta fácilmente	1. Mezcla muy rica 2. Filtro aire sucio 3. Segmentos desgastados 4. Pistón o cilindro desgastados	Regular el carburador Limpiar Sustituir Sustituir
Los electrodos de la bujía se sobrecalientan	1. Mezcla muy pobre 2. Insuficiente distancia electrodos	Regular el carburador Regular
El generador no carga o carga insuficientemente	1. Cables que llegan al regulador de tensión mal conectados o en corto circuito 2. Regulador de tensión defectuoso 3. Bobina del generador defectuosa	Conectar correctamente o sustituir Sustituir Sustituir
Generador sobrecargado	1. Regulador de tensión defectuoso	Sustituir
Sulfatación de la batería	1. Tensión de carga muy alta o muy baja (cuando no son usadas las baterías, deberían ser recargadas al menos una vez al mes)	Sustituir la batería
La batería se descarga rápidamente	1. Bornes batería sucios	Limpiar





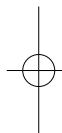
<http://husqy.forumsactifs.com>

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



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

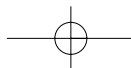
D

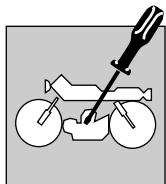


8000 A7190 (03-06)



D.1

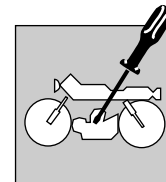




REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI ADJUSTMENTS

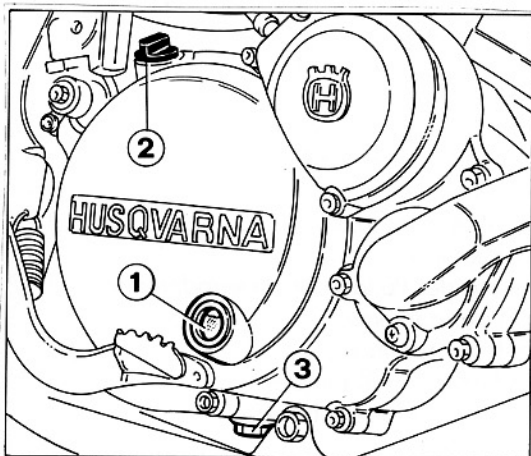
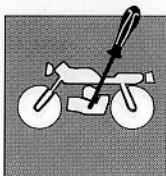
Lubrificazione cambio e trasmissione primaria	D.5	Change gear and main transmission lubrication	D.5
Regolazione portata pompa olio lubrificazione	D.7	Lubrication pump delivery setting	D.7
Controllo livello liquido di raffreddamento	D.8	Cooling liquid level control	D.8
Scarico e rifornimento liquido di raffreddamento	D.9	Cooling liquid drain and top up	D.9
Regolazione cavo comando gas	D.11	Throttle control cable adjustment	D.11
Registrazione del minimo	D.12	Idling adjustment	D.12
Registrazione cavo comando starter	D.13	Starter control cable adjustment	D.13
Regolazione leva comando frizione	D.14	Clutch control lever adjustment	D.14
Regolazione leva di comando freno anteriore	D.16	Front brake control lever adjustment	D.16
Regolazione posizione pedale freno posteriore	D.17	Rear brake pedal position adjustment	D.17
Registrazione freno posteriore	D.18	Rear brake adjustment	D.18
Regolazione tensione catena	D.19	Chain tension adjustment	D.19
Regolazione ammortizzatore posteriore	D.21	Rear damper adjustment	D.21
Posizionamento ammortizzatore di sterzo	D.22	Fitting the steering shock absorber	D.22
Pulizia filtro aria	D.23	Air filter cleaning	D.23
Regolazione tensione cavi comando valvola		Adjustment of the electronic valve control cables	
Modifica posizione manubrio.....	D.24	Handlebar position change.....	D.24

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



Graissage boîte à vitesse et transmission primaire ...	D.5	Schmieren des Getriebes und des Hauptantriebes ...	D.5
Réglage portée pompe huile graissage	D.6	Einregulierung der Foerderleistung der	
Contrôle niveau du liquide de refroidissement	D.7	Schmieroelpumpe	D.6
Vidange et ravitaillement du liquide de		Kontrolle des Kühlflüssigkeitsniveaus	D.7
refroidissement	D.8	Ablass und Nachfüllung der Kühlflüssigkeit	D.8
Réglage du câble de commande du gaz	D.9	Einstellung des Gassteuernkabels	D.9
Réglage du ralenti	D.10	Einstellung der Minimaldrehzahl	D.10
Réglage de la manette d'embrayage	D.11	Einstellung der Kupplung	D.11
Réglage de la position de la pédale du frein arrière	D.12	Positionseinstellung des Pedals der Hinterradbremse	D.12
Réglage du frein arrière	D.13	Einstellen der Hinterradbremse	D.13
Réglage tension chaîne	D.14	Einstellung der Kettenspannung	D.14
Réglage de l'amortisseur arrière	D.15	Einstellung des hinteren Stoßdämpfers	D.15
Réglage du jeu des coussinets de l'axe de direction	D.17	Spieleinstellung der Steuergetriebelager	D.17
Nettoyage du filtre à air	D.19	Reinigung des Luftfilters	D.19
Réglage tension câbles pour contrôle soupape		Einstellung der Kabelspannung für die Steuerung	
électronique	D.21	des elektronischen Ventils	D.21
Contrôle rapport de compression	D.23	Kontrolle des Verdichtungsverhältnisses	D.23
Modification de la position du guidon.....	D.24	Lenker position ändern.....	D.24

Lubricación cambio y transmisión primaria	D.5
Regulación caudal de la bomba del aceite	
lubricante	D.6
Control del nivel del líquido refrigerante	D.7
Descarga y rellenado del líquido refrigerante	D.8
Regulación cable comando combustible	D.9
Regulación del mínimo	D.10
Regulación palanca comando embrague	D.11
Regulación posición pedal freno posterior	D.12
Regulación freno trasero	D.13
Regulación de la tensión de la cadena	D.14
Regulación amortiguador posterior	D.15
Registro juego de los cojinetes de la dirección	D.17
Limpieza filtro de aire	D.19
Regulación de la tensión de los cables del mando de	
la válvula electrónica	D.21
Control relación de compresión	D.23
Modifica posición manillar.....	D.24



- 1) Oblò controllo livello / Inspection porthole for level control / Bouchon d'inspection contrôle niveau / Kontrollauge für Pegelprüfung / Mirilla para el control del nivel
- 2) Tappo di carico / Filler cap / Bouchon de chargement / Einfüllstopfen / Tapón carga
- 3) Tappo di scarico olio / Drain plug / Bouchon de vidange / Ölablasstopfen / Tapón descarga del aceite

Lubrificazione cambio e trasmissione primaria.

La lubrificazione del cambio e della trasmissione primaria viene effettuata dall'olio contenuto nel basamento. Per controllarne il livello, operare nel modo seguente tenendo il motociclo in posizione verticale:

- spegnere il motore e attendere un certo periodo di tempo per consentire al motore di raffreddarsi ed all'olio di livellarsi uniformemente nel basamento;
- verificare che il livello si trovi in corrispondenza della tacca riportata sull'oblò (1) posto sulla destra del motore;
- se necessario, provvedere al rabbocco dopo aver asportato il tappo di carico (2).

Nel caso in cui fosse si provveduto al rabbocco, è necessario riscaldare adeguatamente il motore e, dopo averlo spento, procedere di nuovo al controllo del livello come precedentemente descritto. Questa verifica è da effettuare in accordo con le scadenze riportate al capitolo "B".

Analogamente è necessario, operando a motore caldo, provvedere alla sostituzione dell'olio motore.

La quantità di olio nel basamento è di 650 cc.

Per eseguire questa operazione è necessario togliere il tappo di scarico (3) posto nella parte inferiore del basamento e lasciar drenare completamente l'olio esausto. Riavvitare poi il tappo interponendo la relativa guarnizione.

Immettere l'olio nuovo attraverso il foro del tappo di carico (2).

Change gear and main transmission lubrication.

The lubrication of the change gear and main transmission is carried out by the oil contained in the engine block. In order to check its level, carry out the following operations keeping the motorcycle upright:

- turn OFF the engine and wait some time to let the engine cool down and the oil uniformly level out in the engine block;
- check the level on porthole (1) which has to match the notch set on the engine right side;

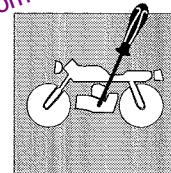
When filling up the oil tank, warm up the engine and then put it off to check the level as described beforehand. This check must be done at the times prescribed in chapter "B".

Always warm up the engine when the oil needs replacing.

The oil quantity in the crankcase is 650 cc/39.6 cu.in.

In order to carry out this operation, remove the drain plug (3) located in the bottom of the crankcase, and fully drain the exhausted oil. Then screw the plug again by inserting the relevant gasket.

Fill in fresh oil through the filler cap hole (2).



Graissage boîte à vitesse et transmission primaire.

Le graissage de la boîte de vitesses et de la transmission primaire est effectué par l'huile contenue dans le carter. Pour contrôler son niveau, maintenir la motocyclette en position verticale, puis procéder comme suit:

- arrêter le moteur et attendre un certain laps de temps afin que le moteur puisse refroidir et que l'huile puisse se niveler dans le carter de façon uniforme;
- vérifier que le niveau se trouve en correspondance du repère indiqué sur l'ouverture d'inspection (1) à droite du moteur;
- si nécessaire, le remplir après avoir enlevé le bouchon de charge (2).

Au cas d'un remplissage du réservoir il faudra chauffer le moteur et l'arrêter ensuite pour contrôler le niveau, ainsi comme précédemment indiqué. Ce contrôle est à effectuer aux échéances décrites au chapitre "B".

Effectuer la vidange d'huile toujours avec moteur chaud.

La quantité d'huile dans la base est de 650 cc.

Pour effectuer cette opération, retirer le bouchon de vidange (3) situé dans la partie inférieure de la base et laisser s'écouler toute l'huile usée. Revisser ensuite le bouchon avec sa garniture.

Introduire la nouvelle huile à travers le bouchon de remplissage (2).

Schmieren des Getriebes und des Hauptantriebes.

Die Schmierung des Getriebes und des Hauptantriebes erfolgt durch das im Kurbelgehäuse enthaltene Öl. Zur Kontrolle des Ölstandes, wie folgt vorgehen und dabei das Motorrad in vertikaler Position halten:

- den Motor ausschalten, und eine gewisse Zeit abwarten, bis der Motor abgekühlt ist und das Öl im Gehäuse nivelliert ist;
- Prüfen, ob der Pegel mit der auf dem Kontrollauge (1) eingesetzten Kerbe übereinstimmt, das sich rechts des Motors befindet;
- wenn notwendig, nach Entfernung des Einfüllstopfens (2) nachfüllen.

Falls eine Nachfüllung vorzunehmen wäre, ist es erforderlich, den Motor zweckmäßig zu erwärmen und nach dem Ausschalten des Motors erneut die Standkontrolle, wie vorher beschrieben, durchzuführen. Diese Überprüfung hat entsprechend der im Kapitel „B“ aufgeführten Verfallzeiten zu erfolgen. Bei warmem Motor, ist es ebenfalls erforderlich, den Motorölwechsel durchzuführen.

Die Ölmenge im Motorgehäuse ist 650 cc überschreiten.

Zur Durchführung dieses Arbeitsvorgangs muß man den Ablassstopfen (3) am unteren Teil des Motorgehäuses abnehmen und das alte Öl vollständig ablassen. Den Stopfen anschließend wieder aufschrauben, wobei man die diesbezügliche Dichtung dazwischenlegt.

Neues Öl über den Einfüllstopfen (2) einfüllen.

Lubricación cambio y transmisión primaria.

El olio contenido en la base lubrica el cambio y la transmisión primaria. Para controlar el nivel, obrar de la siguiente manera teniendo la motocicleta en posición vertical:

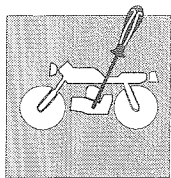
- apagar el motor y esperar hasta que se haya enfriado y hasta que el aceite se nivele uniformemente en la base;
- compruebe que el nivel coincida con la muesca que se encuentra en la mirilla (1) colocada a la derecha del motor;
- si fuera necesario, complete el llenado después de quitar el tapón de carga (2).

Si se hubiera procedido a agregar para restablecer el nivel, es preciso calentar adecuadamente el motor y, después de haberlo apagado, efectuar de nuevo el control del nivel tal y como descrito anteriormente. Este chequeo debe ser efectuado conforme a los plazos indicados en el capítulo "B". De la misma manera será preciso, actuando con el motor caliente, proceder a la sustitución del aceite del motor.

La cantidad de aceite en el basamento es de 650 cc.

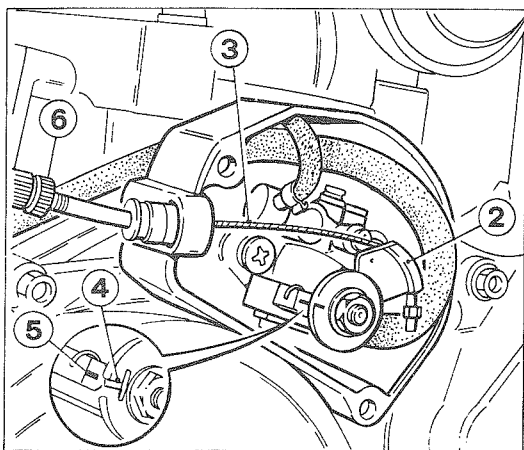
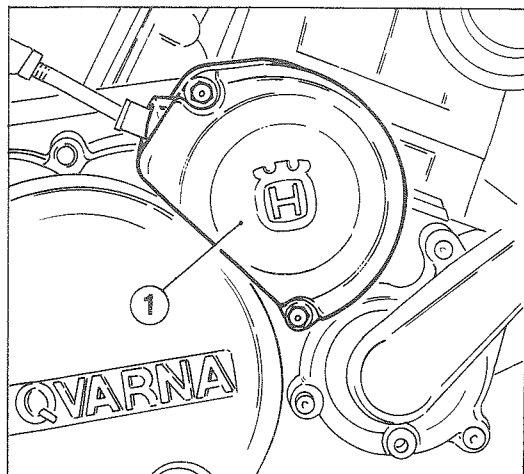
Para efectuar ésta operación es necesario quitar la tapa de descarga (3) puesto en la parte inferior del basamento y dejar drenar completamente el aceite agotado. Atornillar después la tapa interponiendo la relativa empaadura.

Colocar el aceite nuevo a través del agujero del tapón de carga (2).



REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS RÉGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNGEN UND REGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES

<http://husqy.forumsactifs.com>



Regolazione portata pompa olio lubrificazione.

Il flusso dell'olio erogato dalla pompa è immesso nel carburatore varia con il variare del numero di giri del motore e secondo l'apertura della valvola gas. Per poter operare sulla pompa olio (3) è necessario rimuovere il coperchio (1) di protezione in plastica. La pompa è correttamente regolata quando, con la manopola del gas in posizione completamente chiusa, la tacca (5) posta sul corpo della pompa si trova allineata con il limite superiore (4) dell'apertura posta sulla leva di comando.

L'eventuale regolazione deve essere effettuata agendo sul registro (6).

Tenere presente che, svitando il registro (6) l'erogazione dell'olio aumenta, avvitandolo diminuisce.

Lubrication pump delivery setting.

The oil flux delivered by the pump and arriving to the carburetor changes in relation with engine speed and throttle valve opening. In order to operate on the oil pump (3) it is necessary to remove the plastic protection cover (1).

The pump is correctly adjusted when, the gas handle control completely closed, the notch (5) on the pump casing is aligned with the upper limit (4) of the opening on the control lever.

The pump is adjusted with screw (6).

The flow rate is increased by turning the adjusting screw counter-clockwise; it is reduced by turning the screw clockwise.

Réglage portée pompe huile graissage.

Le flux de l'huile refoulé de la pompe et introduit dans le carburateur varie avec le changement du nombre de tours du moteur et selon l'ouverture de la soupape gas. Pour pouvoir atteindre la pompe à huile (3), retirer le couvercle (1) de protection en plastique. La pompe est correctement réglée quand, une fois la poignée du gaz fermée, l'encoche (5) sur le corps de la pompe se trouve alignée à la limite supérieure (4) de l'ouverture placée sur le levier de commande; son réglage doit être effectué en opérant sur le registre (6).

En desserrant le registre (6) le refoulement d'huile augmente; en le serrant, il se réduit.

Einregulierung der Foerderleistung der Schmierölpumpe.

Der von der Pumpe gelieferte Ölfluss, der in den Vergaser eingefüllt wird ist von der Motordrehzahl und der Öffnung des Gasventils abhängig und ändert sich dementsprechend. Um Zugang zur Ölpumpe (3) zu bekommen, muß man den Kunststoffdeckel (1) abnehmen.

Die Pumpe ist richtig eingestellt, wenn die Markierung (5) auf dem Pumpenkörper mit der oberen Grenze (4) der Öffnung auf dem Steuerhebel eingereiht ist; dabei soll der Drehgasgriff vollständig geschlossen sein.

Die Einstellschraube (6) dient dazu, eine eventuell notwendige Verstellung vorzunehmen. Dabei ist darauf zu achten, dass die Ölversorgung zunimmt, wenn man die Schraube abschraubt, während sie im umgekehrten Fall geringer wird.

Regulación caudal de la bomba del aceite lubricante.

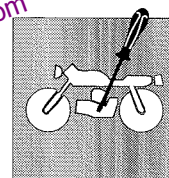
El flujo del aceite que sale de la bomba y se introduce en el carburante varía según el número de revoluciones del motor y según la abertura de la válvula del acelerador. Para poder operar sobre la bomba de aceite (3) es necesario remover la tapa (1) de protección en plástico.

La bomba está perfectamente regulada cuando, con la maneta del gas en posición completamente cerrada, la muesca (5) colocada en el cuerpo de la bomba se encuentra alineada con el límite superior (4) de la apertura colocada en la palanca de mando.

La eventual regulación tiene que efectuarse mediante el tornillo de ajuste (6).

Recuerde que destornillando el tornillo de ajuste (6) el suministro de aceite aumenta, atornillándolo, disminuye.

- 1) Coperchio vano pompa olio / Oil pump compartment cover / Couvercle boîte pompe huile / Raumdeckel für Ölpumpe / Tapón hueco bomba aceite
- 2) leva comando pompa / Pump control lever / Levier commande pompe / Hebel f. Pumpensteuerung / Palanca de mando bomba
- 3) Cavo comando / Control cable / Câble de contrôle / Steuerleitung / Cable mando
- 4) Riferimento sulla leva / Mark on the lever / Référence sur le levier / Zeichen auf dem Hebel / Referencia sobre la palanca
- 5) Riferimento sul corpo pompa / Mark on the pump body / Référence sur le corps pompe / Zeichen auf dem Pumpenkörper / Referencia sobre la envoltura de la bomba
- 6) Registro sul cavo comando pompa / Adjustment on the pump control lever / Réglage sur le câble commande pompe / Regler auf dem Pumpenschalthebel / Registro sobre el cable mando bomba



Controllo livello liquido di raffreddamento.

In accordo con le scadenze riportate nel capitolo "B" effettuare la verifica operando, a motore freddo, nel modo seguente:

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

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

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

Cooling liquid level control.

Check the oil level with cold engine according to the times described in chapter "B". Work as follows:

- Remove the seat and the R.H. fairing part as described in the chapter "GENERAL OPERATION";
- place the motorbike in vertical position;
- remove the right radiator plug (1);
- the coolant level (2) must be 10 mm/0.4 in. over the radiant mas.

If not, top up through the load plug.

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

Contrôle niveau du liquide de refroidissement.

Selon les échéances décrites au chapitre "B", effectuer un contrôle avec moteur froid et en opérant comme suit:

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

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

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

Kontrolle des Kühlfüssigkeitsniveaus.

Entsprechend der im Kapitel „B“ angegebenen Verfallzeiten die Überprüfung bei kaltem Motor folgendermaßen durchführen:

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

Andernfalls, den Einfüllstopfen nachfüllen.

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

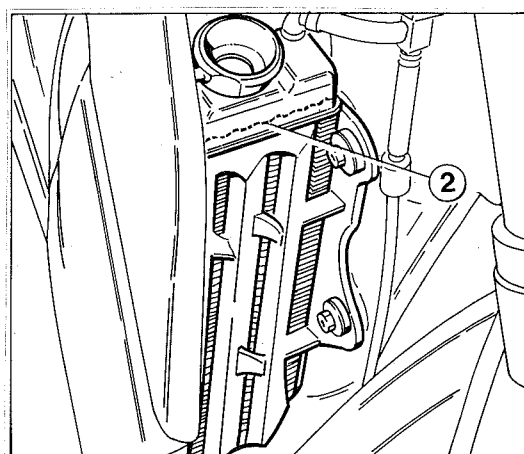
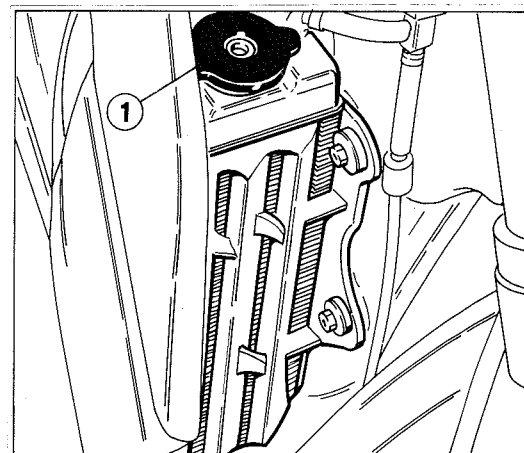
Control del nivel del líquido refrigerante.

Conforme a los plazos indicados en el capítulo "B" es preciso efectuar el chequeo efectuando, con el motor frío, las operaciones siguientes:

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

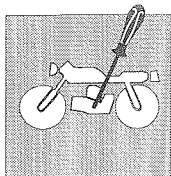
En caso contrario rellenarlo a través del tapón.

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



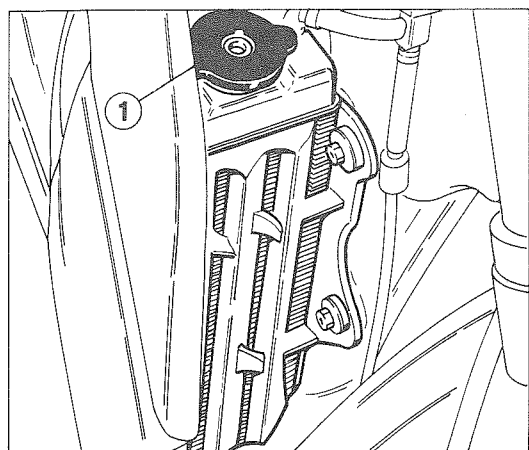
1) Tappo radiatore / Radiator plug / Bouchon radiateur /
Kühlerverschluss / Tapa radiador

2) Livello liquido / Fluid level / Niveau liquide /
Kühlfüssigkeitstand / Nivel liquido



REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
RÉGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNGEN UND REGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES

<http://husqy.forumsactifs.com>



Scarico e rifornimento liquido di raffreddamento.

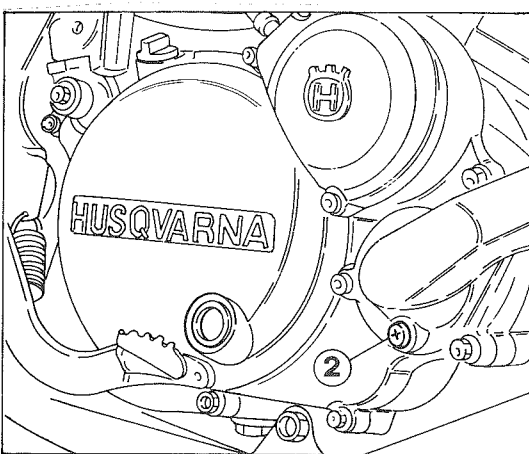
In accordo con le scadenze riportate nel capitolo "B" effettuare la sostituzione operando, a motore freddo, nel modo seguente:

- rimuovere il tappo (1) del radiatore destro;
- rimuovere la vite di scarico (2) sul lato destro del basamento;
- inclinare il veicolo sulla destra per facilitare la fuoriuscita del liquido;
- lasciar drenare tutto il liquido;
- rimontare la vite di scarico;
- versare nel radiatore la quantità di liquido prevista; chiudere il tappo (1);
- portare il motore in temperatura per eliminare eventuali bolle d'aria;
- porre il motociclo in posizione verticale e controllare che il livello del liquido nel radiatore risulti 10 mm al di sopra della massa radiante; in caso contrario provvedere al rabbocco.

Cooling liquid drain and top up.

Replace the oil with cold engine according to the times described in chapter "B". Work as follows:

- remove the R.H. radiator plug (1);
- remove the drain screw (2) on the right side of the crankcase;
- slope the motorbike on the right, to make the liquid come out easily;
- let the liquid drain completely;
- reassemble the drain screw;
- pour the necessary quantity of liquid in the radiator; screw the plug (1);
- warm up the motor in order to eliminate any possible air bubble;
- fit the motor in vertical position and check that the liquid in the radiator must be 10 mm/0.4 in. over the radiant mas; if not, top it up.



- 1) Tappo radiatore / Radiator plug / Bouchon radiateur /
Kühlerverschluss / Tapa radiador
2) Vite scarico / Drain screw / Vis d'échappement /
Auslassrohr / Tornillo descarga

Vidange et ravitaillement du liquide de refroidissement.

Selon les échéances décrites au chapitre "B", effectuer la vidange avec moteur froid et en opérant comme suit:

- enlever le bouchon (1) du radiateur droite;
- enlever la vis de vidange (2) sur le côté droite du carter;
- incliner la motocyclette à droite afin de faciliter l'écoulement du liquide;
- laisser vidanger le liquid complètement;
- rémonter la vis de vidange;
- verser la quantité de liquide nécessaire dans le radiateur; serrer le bouchon (1);
- chauffer le moteur pour éliminer d'éventuelles bulles d'air;
- placer le motorcycle en position verticale et contrôler que le niveau du liquide dans le radiateur se trouver à 10 mm environ au dessous de la masse radiante; dans le cas contraire, effectuer le remplissage.

Abluss und Nachfüllung der Kühlflüssigkeit.

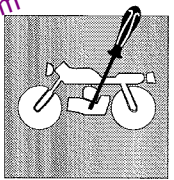
Entsprechend der im Kapitel „B“ angegebenen Verfallzeiten den Wechsel bei kaltem Motor folgendermaßen durchführen:

- den Stopfen (1) des rechten Kühler nettern;
- die Auslassschraube (2) rechtsseitig des Gehäuses entfernen;
- das Motorrad rechtsseitig neigen, um das Flüssigkeitsauslass zu erleichtern;
- die ganze Flüssigkeit ablassen;
- die Auslassschraube wieder montieren;
- den Kühler mit der angegebenen Flüssigkeitsmenge einfüllen; den Stopfen (1);
- die korrekte Flüssigkeitsmenge in den Kühler giessen und Motor anlasse, so dass die richtige Temperatur erreicht wird und etwaige Luftblasen beseitigt werden;
- das Motorrad senkrecht positionieren und überprüfen, dass der Stand des Kühlmittels soll ca. 10 mm über den Kühlerblock liegen: andernfalls, mit der Nachfüllung vorgehen.

Descarga y rellenado del liquido refrigerante.

Conforme a los plazos indicados en el capítulo "B" es preciso efectuar la sustitución efectuando, con el motor frío, las operaciones siguientes:

- remueva el tapón (1) del radiador derecho;
- quitar el tornillo de purga (2) situado en el lado derecho de la base.;
- inclinar la moto hacia el derecho para que salga más fácilmente el líquido;
- dejar que salga todo el líquido;
- volver a colocar el tornillo e purga;
- verter en el radiador la cantidad de líquido prevista; cerrar el tapón (1);
- lleve el motor a temperatura para eliminar eventuales burbujas de aire;
- colocar la motocicleta en posición vertical y controlar que el nivel del líquido de enfriamiento tiene que encontrarse aprox. a 10 mm por encima de la masa radiante; en caso contrario, rellenar.



Regolazione cavo comando gas.

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

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

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

Throttle control cable adjustment.

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

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

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

Réglage du câble de commande du gaz.

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

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

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

Einstellung des Gassteuerekkabels.

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

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

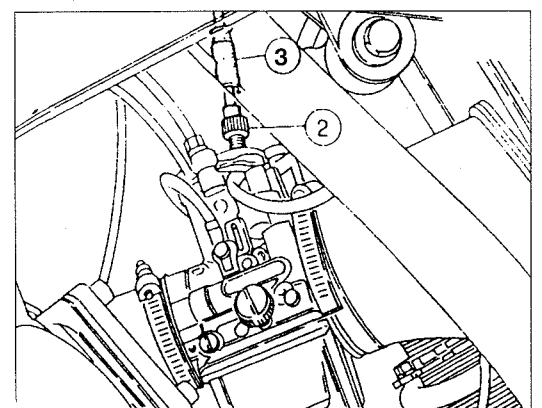
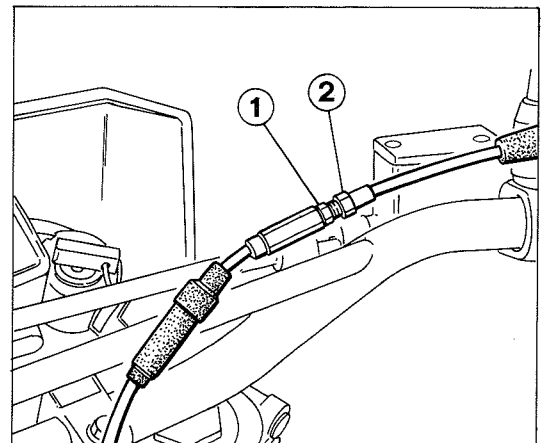
Auch an dem Kabel am Vergaserdeckel muß ein Spiel von ungefähr 1 mm vorliegen. Falls das nicht der Fall ist, nimmt man die Einstellung wie oben beschrieben vor, nachdem man die Schutzkappe abgenommen hat.

Regulación cable comando combustible.

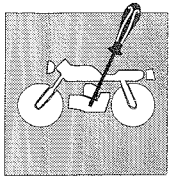
Para verificar la correcta registraci3n de la transmisi3n de comando combustible proceder en el modo siguiente:

- remover la cubierta superior en goma;
- controlar moviendo adelante y atr3s la transmisi3n, que tenga un juego de 1 mm casi;
- en caso que 3sto no sucediera, desbloquear la contra-tuerca (1) y rotar oportunamente los tornillos de ajuste (2);
- bloquear nuevamente la contra-tuerca (1).

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

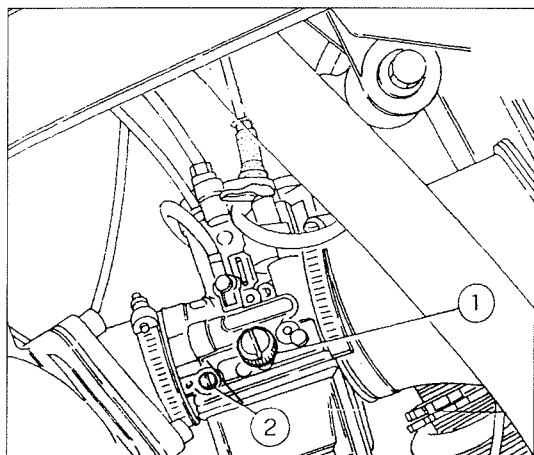


- 1) Controdado / Lock nut / Contre-écrou
Gegenmutter / Contra-tuerca
- 2) Vite di registro / Adjuster / Vis de réglage
Stellschraube / Tornillo de ajuste
- 3) Cappuccio / Cap / Capouchon
Kopf / Capuch3n



REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
RÉGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNGEN UND REGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES

<http://husqy.forumsactifs.com>



Registrazione del minimo.

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

- Avvitare la vite (1) di regolazione della valvola gas sino ad ottenere un regime piuttosto elevato (2.000 giri/'; girando in senso orario la velocità aumenta, inversamente diminuisce);
- avvitare o svitare la vite (2) che regola il titolo della miscela sino ad ottenere una rotazione del motore il più regolare possibile;
- svitare progressivamente la vite (1) di regolazione della valvola gas sino a raggiungere il regime di 1.000 giri/1'.

Per alte velocità la miscelazione è automatica e non è possibile intervenire dall'esterno. In caso di funzionamento irregolare del motore provvedere a pulire

Idling adjustment.

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

- tighten adjusting screw (1) of the fuel valve to obtain a high speed rate (2,000 RPM; by turning clockwise, the speed increases, by reversing the operation it decreases);
- tighten or loosen screw (2) that adjusts mixture dosage until getting regular engine rotation;
- progressively loosen gas valve adjusting screw (1) until reaching 1,000 RPM.

For high speed, mixing is automatic and it is not possible to operate manually. In case of irregular running of the engine, clean the carburettor.

Réglage du ralenti.

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

- serrer la vis (1) de réglage de la soupape des gaz jusqu'à obtenir un régime très élevé (2.000 tr/mn; en tournant en sens horaire, la vitesse augmente; en sens antihoraire, elle décroisse);
- serrer ou desserrer la vis (2) de réglage du titre de la mélange jusqu'à obtenir que le moteur tourne le plus régulièrement possible.
- desserrer progressivement la vis (1) de réglage de la soupape des gaz jusqu'à atteindre les 1.000 tr/mn.

Pour les grandes vitesses, le mélange est automatique et il est impossible d'intervenir de l'extérieur. En cas de fonctionnement irrégulier du moteur, nettoyer le carburateur.

Einstellung der Minimaldrehzahl.

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

- Einstellschraube (1) des gasventils bis zu einer hohen Drehzahl (2.000 U/Min anziehen; wenn man die Schraube im Uhrzeigersinn dreht, nimmt die Drehzahl zu; im umgekehrten Fall nimmt sie ab);
- die die Stärke des Benzin Öl-Gemisches regulierende Schraube (2) anziehen oder losmachen, bis der Motor einer möglichst regelmässigen Lauf erreicht;
- Einstellschraube (1) des Gasventils allmählich loslassen bis der Motor eine Drehzahl von 1.000 U/Min erreicht.

Bei den hohen Geschwindigkeiten erfolgt die Mischung automatisch; ein Eingreifen von außen ist daher nicht möglich. Bei unregelmäßigem Laufen des Motors muß man den Vergaser reinigen.

Registación del mínimo.

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

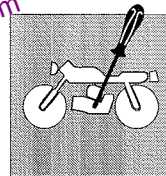
Ajuste

- atornille el tornillo (1) de ajuste de la válvula de mariposa hasta obtener un régimen más bien elevado (2.000 rev./min; girando en el sentido de las manecillas del reloj, la velocidad aumenta, inversamente, disminuye);
- atornille o destornille el tornillo (2) que ajusta el título de la mezcla hasta obtener una rotación del motor que sea lo más regular posible;
- destornille paulatinamente el tornillo (1) de ajuste de la válvula de mariposa hasta alcanzar un régimen de 1.000 rev./1.

Para las altas velocidades la mezcla es automática y no es posible intervenir del exterior. En caso de funcionamiento irregular del motor proceder a limpiar el carburador.

1) Vite regolazione valvola gas
Throttle adjusting screw
Vis de réglage soupape des gaz
Einstellschraube des Gasventils
Tornillo de ajuste de la válvula de mariposa

2) Vite regolazione titolo miscela
Low speed needle valve
Vis de réglage titre mélange
Einstellschraube der Stärke des Öl-Benzin-Gemisches
Tornillo regulación título mezcla



Regolazione leva comando frizione.

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

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

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

Clutch control lever adjustment.

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

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

A further adjustment option is offered by the adjuster unit located to the right of the frame tube. Follow the adjusting procedure shown for the adjuster on the control lever, after loosening the lock nut (3). When finished, tighten the lock nut (3) again against the adjuster (2).

Réglage de la manette d'embrayage.

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

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

Une autre possibilité de réglage est offerte par le groupe régleur placé sur le côté droit du tube du châssis. Intervenir, pour le réglage, sur le levier de commande comme illustré pour le régleur, après avoir desserré le contre-écrou (3). Au terme du réglage serrer à nouveau le contre-écrou (3) contre le régleur (2).

Einstellung der Kupplung.

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

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

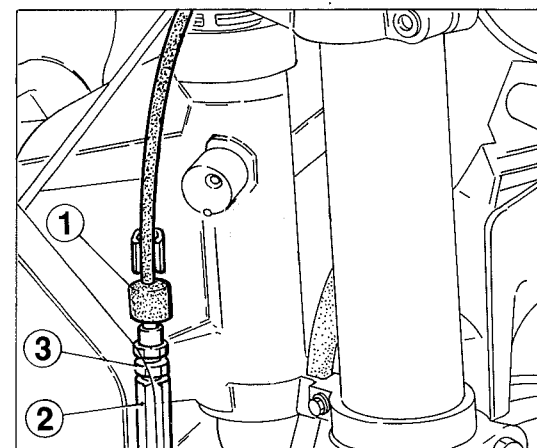
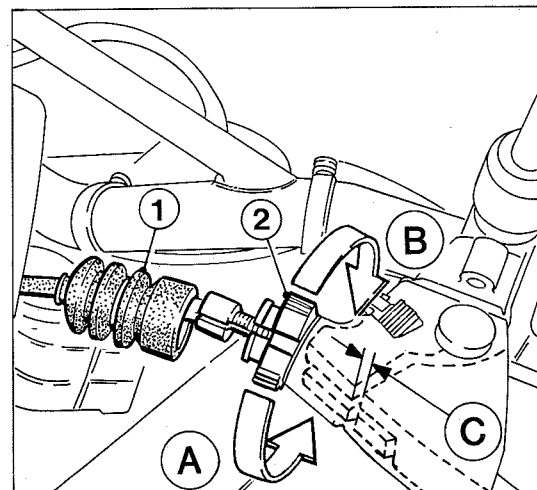
Eine weitere Einstellungsmöglichkeit bietet die Stelleinheit, die sich auf der rechten Seite des Rahmens befindet. Nach dem Lockern der Gegenmutter (3), ist zur Einstellung am Kupplungshebel wie beschrieben vorzugehen. Nach der erfolgten Einstellung ist die Gegenmutter (3) erneut gegen die Einstellschraube (2) anzuziehen.

Regulación palanca comando embrague.

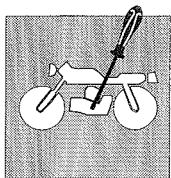
La palanca de comando debe tener siempre una carrera en vacío (C) de casi 3 mm antes de iniciar la desconexión del embrague.

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

Una ulterior posibilidad de regulación es la de actuar a través del grupo de registro posicionado en el lado derecho del tubo del chasis. Para la regulación, intervenir en la forma ilustrada, a través del registro posicionado sobre la leva de mando, después de haber aflojado la contra-tuerca (3). Una vez efectuada la regulación ajustar nuevamente la contra-tuerca (3) contra el registro (2).

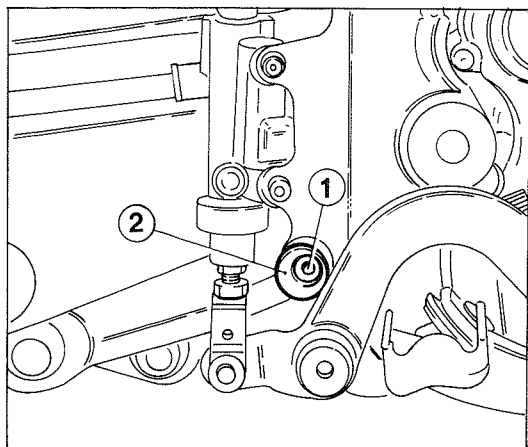


- 1) Cappuccio di protezione / Protection cap / Capuchon de protection / Schutzkappe / Casquillo de protección
- 2) Registro / Adjuster / Élément de réglage / Stellschraube / Registro
- 3) Controdado / Counternut / Contre-écrou / Gegenschraube / Contratuercia



**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
RÉGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNGEN UND REGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**

<http://husqy.forumsactifs.com>



- 1) Vite / Screw / Vis / Schraube / Tornillo
2) Camma di registro / Adjusting cam / Camme de réglage / Einstellnocken / Excéntricos de registro

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

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

Rear brake pedal position adjustment.

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

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

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

Réglage de la position de la pédale du frein arrière.

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

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

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

Positionseinstellung des Pedals der Hinterradbremse.

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

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

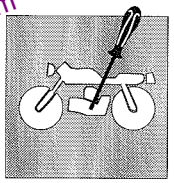
Nach dieser Einstellung ist es notwendig, den Leerlauf des Pedals nachzustellen.

Regulación posición pedal freno posterior.

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

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

Después de haber efectuada esta registraci3n es necesario proceder a regular la carrera a vaci3 del pedal.



Registrazione freno posteriore.

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

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

Rear brake adjustment.

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

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

Réglage du frein arrière.

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

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

Einstellen der Hinterradbremse.

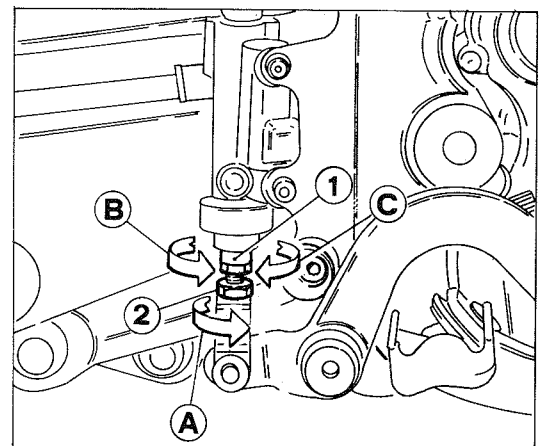
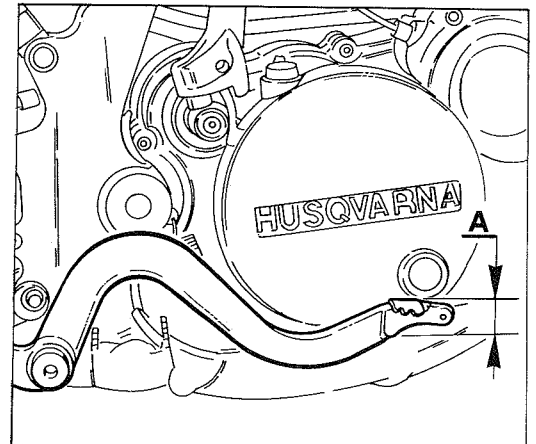
Das Pedal der Hinterradbremse soll vor Beginn der Bremswirkung einen Leerlauf von 5 mm haben. Falls dies nicht der Fall sein sollte, fuer die Nachstellung wie folgt vorgehen:

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

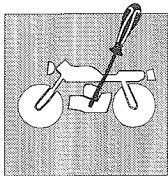
Regulación freno trasero.

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

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

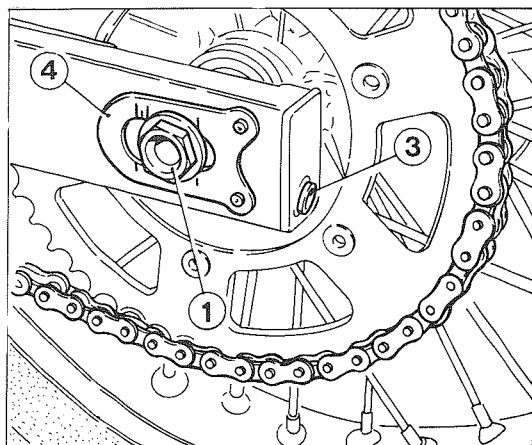


- 1) Asta comando pompa / Pump control rod / Tige comm. pompe / Pumpensteuerstange / Barra comando bomba
2) Controdado / Counternut / Contre-écrou / Gegenmutter / Contratuercas



REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS RÉGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNGEN UND REGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES

<http://husqy.forumsactifs.com>



Regolazione tensione catena.

La catena è correttamente regolata quando, con il motociclo verticale e scarico, si trova nella condizione evidenziata in figura. Qualora ciò non avvenisse, occorrerà procedere alla sua registrazione operando nel modo seguente:

- allentare il dado del perno ruota (1);
- agire sulle viti (3) di regolazione sino a quando sarà ripristinata la corretta tensione;
- verificare che le tacche riportate sui tendicatena siano allineate, su entrambi i lati, con quelle che si trovano sulle piastrine (4) del forcellone;
- serrare il dado del perno ruota (1);
- controllare nuovamente la tensione della catena.

Chain tension adjustment.

The chain is correctly adjusted when, with motorbike in vertical position and completely drained, reflects the condition shown in the figure below. If not, it is necessary to perform its adjustment as follows:

- loosen the nut of the wheel pin (1);
- operate on the adjusting screws (3) until proper tension is restored;
- make sure that the notches marked on the chain tighteners is aligned, on both the sides, with those located on the plates (4) of the fork;
- lock the nut of the wheel pin (1);
- check the chain tension again.

Réglage tension chaîne.

La chaîne est correctement réglée, quand, avec le motocycle en position vertical et vidangé, elle se trouve dans la condition indiquée en Figure. En cas contraire, effectuer le réglage dans la façon suivante:

- desserrer l'écrou du pivot roue (1);
- régler la tension de la chaîne à l'aide des vis (3) de réglage;
- s'assurer que le repères située sur le tendeur de chaîne soit bien aligné (des deux côtés) sur les plaquettes (4) de la fourche;
- serrer l'écrou du pivot roue (1);
- contrôler à nouveau la tension de la chaîne.

Einstellung der Kettenspannung.

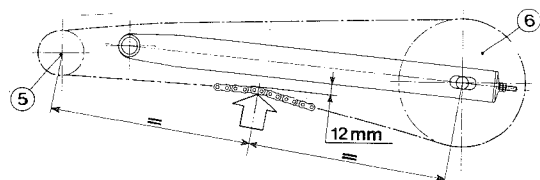
Die Kette ist richtig eingestellt, wenn sie, bei senkrechtem und ausgelassenem Motorrad, wie in Abbildung aussieht. Andernfalls gehe man wie folgt vor:

- Die Mutter des Radbolzens (1) entspannen;
- Die Einstellschrauben (3) solange drehen, bis die richtige Spannung wiederhergestellt ist.
- Prüfen, ob die auf den Kettenspannern gestempelten Einschnitte, mit jenen an den Gabelplatten (4) auf beiden Seiten ausgerichtet sind.
- Die Mutter des Radbolzens (1) einspannen;
- Die Kettenspannung wieder prüfen.

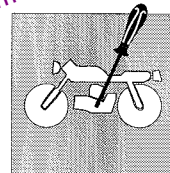
Regulación de la tensión de la cadena.

La cadena está correctamente regulada cuando, con la motocicleta vertical y sin carga, se encuentra en la condición evidenciada en la figura. Si así no fuese será necesario regularla de la siguiente manera:

- aflojar la tuerca del perno de la rueda (1);
- actuar en los tornillos de (3) regulación hasta cuando será restablecida la correcta tensión;
- asegurarse de que las ranuras de los tensores de cadena estén alineadas, sobre ambos lados, respecto a las que se hallan sobre las placas (4) de la horquilla;
- apretar la tuerca del perno de la rueda (1);
- controlar nuevamente la tensión de la cadena.



- 1) Perno ruota / Wheel pin / Axe de la roue / Radbolzen / Eje rueda
- 2) Vite di regolazione / Adjusting screw / Vis de réglage / Stellschraube / Tornillo de regulación
- 3) Tacche tendicatena / Chain tightener / Tendeur de chaîne / Markierung Kettenspanner / Muecas tendor de cadena
- 4) Piastrina / Plate / Plaquette / Plättche / Plaquita
- 5) Pignone catena / Chain pinion / Pignon de la chaîne / Kettenrad / Piñón cadena
- 6) Corona posteriore / Rear ring gear / Couronne arrière / Hinterer Kranz / Piñón cadena



Regolazione ammortizzatore posteriore.

Volendo modificare l'azione ammortizzante della sospensione posteriore è necessario intervenire sul precarico della molla dell'ammortizzatore nel modo seguente:

- misurare con un calibro la lunghezza della molla precaricata per poter ristabilire la condizione di funzionamento normale, stabilita dalla casa costruttrice;
- allentare la controghiera (2) superiore;
- agire sulla ghiera di registro (1), allentandola per ottenere un'azione più morbida della molla o serrandola per ottenere un'azione più dura;
- serrare la controghiera.

In caso di funzionamento difettoso o di perdite di olio sostituire l'ammortizzatore.

Rear damper adjustment.

In order to change the damping action of the rear damper, it is necessary to operate on the preloading of the damper spring as follows:

- measure the length of the preloaded spring by means of a gauge in order to restore the standard operating conditions set by the manufacturer;
- unloose the upper lock ring nut (2);
- operate on the adjusting ring nut (1), unloosing it to obtain a softer action of the spring and tightening to get a stronger action;
- tighten the lock ring nut.

In case of defective operation or oil leakage, replace the damper.

Réglage de l'amortisseur arrière.

Régler le degré d'amortissement de la suspension arrière en modifiant la précharge du ressort de l'amortisseur. Procéder de la façon suivante:

- mesurer à l'aide d'un calibre la longueur du ressort préchargé afin de rétablir l'état de fonctionnement normal, déterminé par le fabricant;
- desserrer la contre-bague (2) supérieure;
- desserrer la bague de réglage (1) pour obtenir une action plus souple du ressort, la serrer pour une action plus dure;
- serrer la contre-bague.

En cas d'un mauvais fonctionnement ou de fuites d'huile, remplacer l'amortisseur

Einstellung des hinteren Stoßdämpfers.

Falls man die Stoßdämpferwirkung der hinteren Aufhängung ändern möchte, muß man an der Federvorspannung des Stoßdämpfers wie folgt eingreifen:

- Mit einer Lehre die Länge der vorgespannten Feder abmessen, um so die für ein normales Funktionieren von der Herstellerfirma bestimmten Bedingungen wiederherstellen zu können.
- Die obere Gegenmutter (2) lösen.
- Zur Reduzierung bzw. Erhöhung der Federspannung die Einstellmutter (1) lockern bzw. anziehen.
- Die Gegenmutter festziehen.

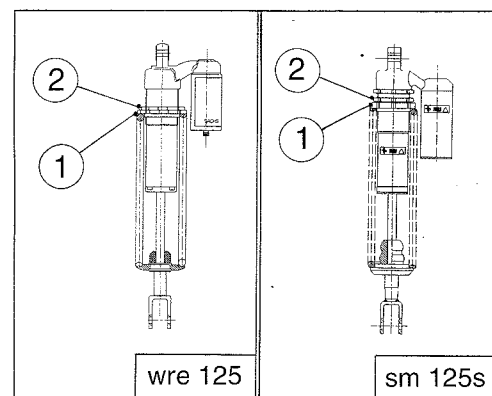
Bei nicht einwandfreiem Funktionieren oder bei Ölverlusten den Stoßdämpfer auswechseln.

Regulación amortiguador posterior.

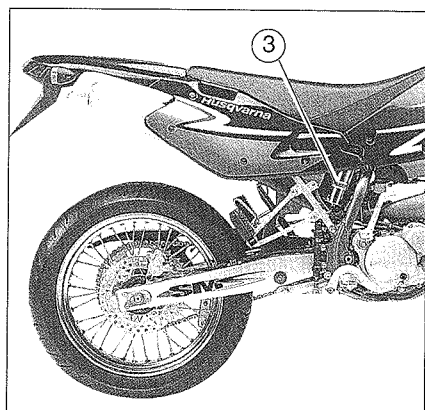
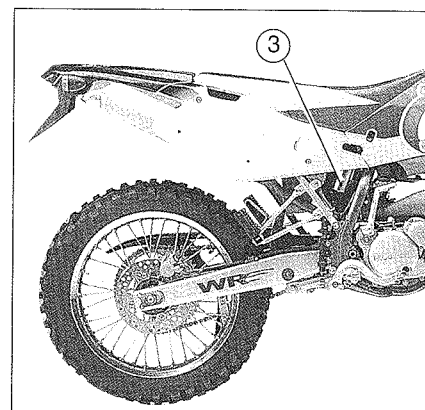
Queriendo modificar la acción amortiguante de la suspensión posterior es necesario intervenir s/precarga del muelle del amortiguador en el modo siguiente:

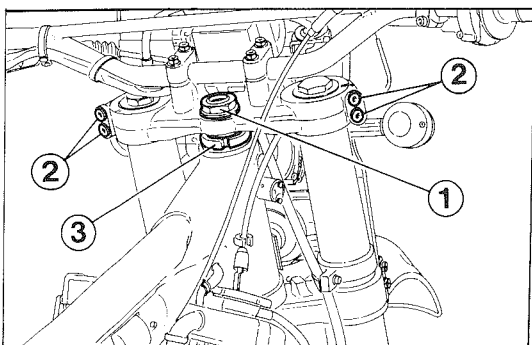
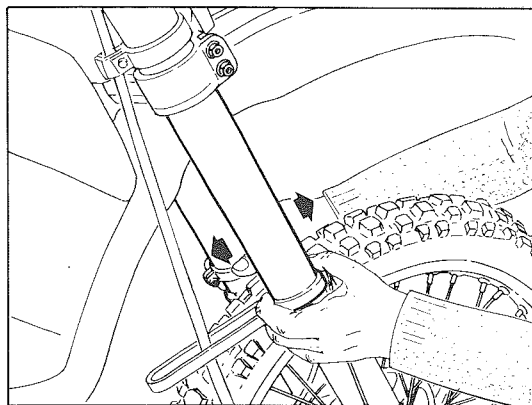
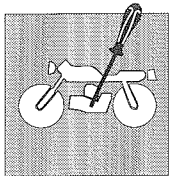
- medir con un colibrador la longitud del resorte precargado para poder restablecer la condición de funcionamiento normal, establecida por el fabricante;
- aflojar la contra-arandela (2) superior;
- actuar s/arandela de registro (1), aflojándola para obtener una acción más suave del resorte o apretándola para obtener una acción más dura;
- apretar la contra-arandela.

En caso de funcionamiento defectuoso o de pérdida de aceite sustituir el amortiguador.



- 1) Ghiera di registro / Adjusting ring nut / Bague de réglage / Einstellmutter / Arandela de registro
2) Controghiera / lock ring nut / Contre-bague / Gegenmutter / Contra-arandela
3) Ammortizzatore / Damper / Amortisseur / Stossdämpfer / Amortiguador





- 1) Dado fissaggio canotto di sterzo / Steering tube fastening nut / Ecou de fixation tube de direction / Befestigungsmutter f. Steuerungsrohr / Tuerca fijaje tubo de dirección
- 2) Viti fissaggio testa di sterzo / Steering head retaining bolts / Vis de fixation de la tête de direction / Befestigungsschrauben Lenkkopf / Tornillos fijaje cabezal de dirección
- 3) Ghiera di registro / Ring nut / Bague de réglage / Nutmutter / Ghera de ajuste

Registrazione gioco dei cuscinetti dello sterzo.

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

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

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

- allentare il dado (1) del canotto di sterzo;
 - allentare le quattro viti (2) di fissaggio della testa di sterzo alle canne portanti;
 - ruotare la ghiera (3) di registro del canotto di sterzo con l'apposita chiave speciale fino ad ottenere una corretta registrazione del gioco. (Il manubrio deve ruotare liberamente ma senza gioco).
 - serrare il dado (1);
 - serrare le viti di bloccaggio degli steli alla testa di sterzo alla coppia prescritta.
- Controllare di nuovo lo sterzo e regolare ulteriormente se necessario.

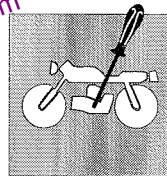
Adjustment of steering bearing play.

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

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

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

- unloose the nut (1) of the steering sleeve;
 - unloose the four screws (2) fastening the steering head to the bearing tubes;
 - turn the ring nut (3) of the steering sleeve by the special wrench supplied to obtain the right adjustment of the play. The handlebar must turn freely, but without play.
 - tighten the nut (1);
 - lock the legs clamping screws to the steering head at the prescribed torque.
- Check the steering again and adjust is further, if necessary.



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

Pour des raisons de sécurité le mécanisme de direction devrait être toujours bien réglé afin que le guidon tourne librement sans aucun jeu.

Pour contrôler le réglage de l'axe de direction, positionner un support au dessous du moteur afin que la roue avant reste soulevée du sol. Appuyer légèrement sur les extrémités du guidon et faire tourner l'articulation de direction:

le guidon devra tourner sans contrainte. Placez-vous face au motocycle, saisissez les extrémités inférieures des porte-tiges de la fourche; tirez et poussez en avant et en arrière. S'il y a du jeu il faut exécuter le réglage comme suit:

- desserrer l'écrou (1) du manchon de direction;
- desserrer les quatre vis (2) de fixation de la rotule de direction aux tuyaux portants;
- tourner le collier (3) du réglage guidon par la clé spéciale fournie jusqu'à obtenir un réglage correct du jeu. Le guidon doit tourner librement, mais sans jeu.
- serrer l'écrou (1);
- serrer les vis de blocage tiges à la tête direction au moment de torsion précrit.

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

Spieleinstellung der Steuergetriebelager.

Aus Sicherheitsgründen sollte das Lenkgetriebe immer so eingestellt sein, dass, die Lenkstange leicht dreht, aber kein Spiel hat.

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

- die Mutter (1) des Lenkgetrieberohres loesen;
- die drei Arretierschrauben (2) des Lenkgetriebekopfes zu den Tragrohren loesen;
- Die Register-Nutmutter (3) des Lenkrohrs mit dem dazu vorgesehenen Spezialschlüssel drehen, bis eine richtige Einstellung des Spiels erhalten wird. (Der Lenker soll frei drehen, aber ohne Spiel).
- die Mutter (1) anziehen;
- die Schrauben f. die Befestigung der Stangen zum Steuerungskopf zum vorgeschriebenen Drehmoment spannen.

Die Lenkung noch einmal ueberpruefen und bei Bedarf weiter regulieren.

Registro juego de los cojinetes de la dirección.

Por motivos de seguridad la dirección debería estar siempre mantenida registrada en modo tal que el manubrio de guía rueda libremente pero sin juego.

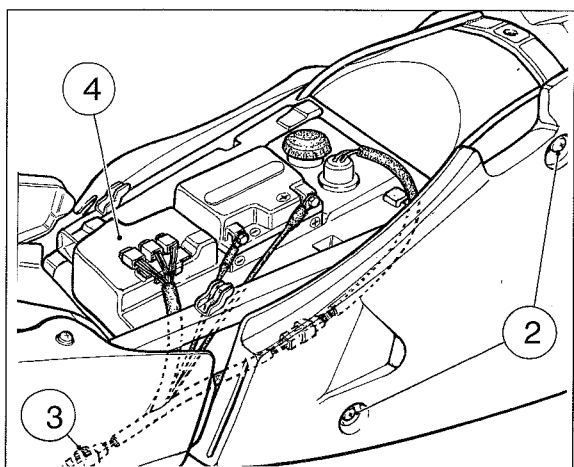
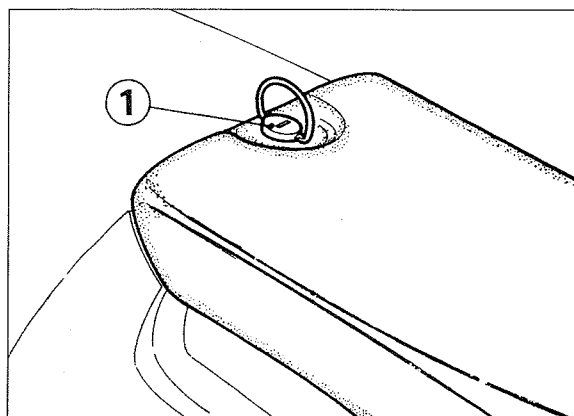
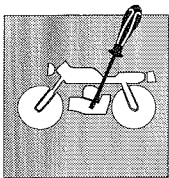
Para controlar la registración de la dirección, colocar debajo del motor un caballete o un bloque en modo que la rueda anterior esté levantada del terreno.

Oprimir ligeramente la extremidad del manubrio para poner en rotación la articulación de la dirección; el manubrio deberá rotar sin esfuerzo.

Posicionarse al frente de la motocicleta, coger las extremidades inferiores de los porta-varillas de la horquilla y tirar empujando adelante y atrás; si se advierte juego ocurre seguir la regulación operando como sigue:

- aflojar la tuerca (1) de la tubo de la dirección;
- aflojar los quatos tornillos (2) del fisaje de la cabeza de la dirección a las cañas portantes;
- girar la virola (3) de registro del manguito de dirección con la llave especial correspondiente hasta conseguir un registro correcto del juego. (El manillar debe girar libremente pero sin holgura).
- rotar el dado (3) de registro del tubo de dirección con la respectiva llave especial hasta obtener una correcta registración del juego;
- apretar la tuerca (1);
- apretar los tornillos de bloqueo de los vástagos a la cabeza de la dirección a la pareja descrita.

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



Pulizia filtro aria.

Per accedere al filtro aria procedere nel seguente modo:

- ruotare in senso antiorario il perno posteriore (1), rimuoverlo ed estrarre la sella svincolandola dalla vite di fissaggio anteriore;
- togliere i due pannelli laterali previa rimozione delle relative viti (2) di fissaggio (recuperare le bussole sotto le viti);
- staccare, sul lato sinistro, il connettore (3) del cablaggio fusibili-batteria dal gruppo principale cavi;
- sollevare il serbatoio (4) facendo attenzione alla tubazione di alimentazione, ed appoggiarlo opportunamente per poter operare sul filtro aria;
- togliere la vite (6) e rimuovere il filtro completo (7);
- separare il filtro (5) dal telaio (8).

Lavare il filtro con benzina ed asciugarlo perfettamente. Immergerlo in olio motore SAE 30 oppure olio speciale per filtri, indi strizzarlo per far uscire l'olio superfluo.

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

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

- Questa operazione va effettuata in accordo con le scadenze riportate nel capitolo "B". In condizioni particolarmente gravose, come per esempio un impiego prevalente in fuoristrada, effettuare la pulizia più frequentemente.

Air filter cleaning.

To gain access to the air filter, operate as follows:

- Turn rear pin (1) anticlockwise, then loosen the front fastening screw to remove the pin and the saddle;
- Loosen the screws (2) that fasten the two side panels and remove the panels, (recover the bushes set under the screws);
- Remove connector (3), on the left side of the fuses/battery wiring, from the main wiring harness;
- Lift tank (4) taking care of the feed pipe, and set it in a position where it is possible to work on the air filter;
- Loosen screw (6) and remove filter (7);
- Separate filter (5) from frame (8).

Wash filter with gasoline and dry it fully. Plunge filter in engine oil SAE 30 or special oil for filters, then wring it to drain superfluous oil.

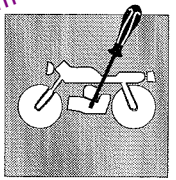
To ensure tight fit, slightly (A) grease filter edge on side facing filter housing.

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

Carry out this work according to the times described in chapter "B".

When running off-road, or in special hard conditions, carry out the cleaning more often.

1. Perno fiss. sella / Saddle fastening pin / Pivot de fixation selle
Sattel-Befestigungszapfen / Perno fijación sillín
2. Vite fiss. pannello / Panel fastening screw / Vis de fixation panneau / Paneel-Befestigungsschraube / Tornillo fijación panel
3. Connettore cablaggio fusibili-batteria / Connector to fuses/battery wiring harness / Connecteur du câblage fusibles/batterie / Batterie-Sicherungen Kabelverbinder / Conector cableado fusibles-batería
4. Serbatoio olio / Oil tank / Réservoir d'huile / Öltank / Depósito del aceite



Nettoyage du filtre à air.

Pour gagner accès au filtre à air, opérer comme suit:

- Tourner en sens antihoraire le pivot arrière (1) et le ôter avec la selle après avoir desserré la vis de fixation avant;
- Ôter les deux panneaux latéraux après avoir ôté les vis de fixation (2), en recouvrant les douilles placées au dessous des vis;
- Ôter du côté gauche le connecteur (3) du câblage fusibles/batterie du groupe principal des câbles;
- Soulever le réservoir (4) en prêtant attention à la tuyauterie d'alimentation et le placer opportunément pour opérer aisément sur le filtre à air;
- Ôter la vis (6) et le filtre complet (7);
- Séparer le filtre (5) du cadre (8).

Lever le filtre avec essence et l'essorer complètement; le plonger dans huile SAE 30, ou dans huile spécial pour filtres; l'essorer ensuite pour enlever l'huile surabondante. Pour avoir une bonne étanchéité, graisser le bord (A) du filtre dans la direction du logement.

Lorsque le filtre est remis en place, s'assurer que l'extrémité (B) soit tournée vers le haut et que l'angle (C) se trouve sur le côté inférieur gauche de la boîte filtre.

Effectuer cette opération selon les échéances décrites au chapitre "B".

En roulant sur des routes poussiéreuses ou boueuses, effectuer le nettoyage plus fréquemment.

Reinigung des Luftfilters.

Zur Erreichung des Luftfilters in der folgenden Weise verfahren :

- den hinteren Zapfen (1) gegen den Uhrzeigersinn drehen ; den Zapfen abnehmen und den Sattel nach Lösung von der vorderen Befestigungsschraube entfernen ;
- die beiden Seitenpaneele nach vorheriger Entfernung der Befestigungsschrauben (2) (die Hülsen unter den Schrauben sicherstellen) abnehmen ;
- auf der linken Seite den Verbinder (3) der Batterie-Sicherungen-Verkabelung von der Kabelhauptgruppe abtrennen ;
- den Treibstofftank (4) unter Achtgebung auf die Versorgungsleitung anheben und ihn geeignet auflegen, damit am Luftfilter gearbeitet werden kann ;
- die Schrauben (6) abnehmen und den vollständigen Filter (7) entnehmen ;
- den Filter (5) vom Gestell (8) abnehmen.

Das Filter mit Benzin waschen und es sorgfältig reinigen. Filter in Motorenöl SAE 30 oder in Spezialfilteröl eintauchen lassen, danach sorgfältig ausringen, um das überschüssige Öl ausfließen zu lassen.

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

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

Dieser Vorgang ist entsprechend der im Kapitel „B“ angegebenen Verfallzeiten durchzuführen. Unter besonders schwierigen Bedingungen, wie zum Beispiel bei vorwiegendem Geländefahrteneinsatz, ist die Reinigung öfters vorzunehmen.

Limpeza filtro de aire.

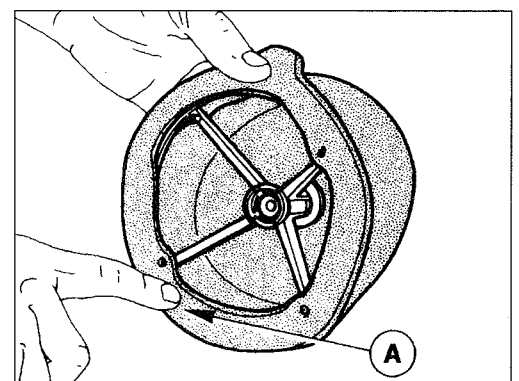
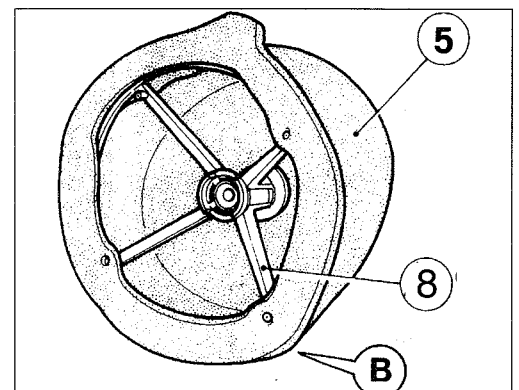
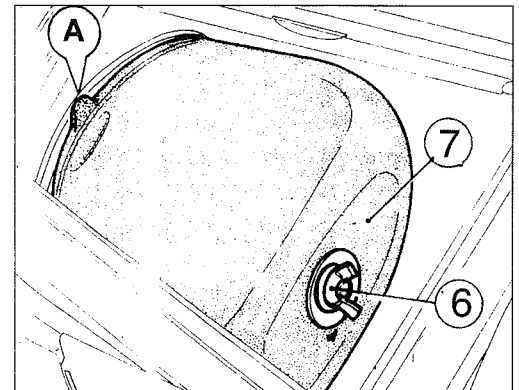
Para acceder al filtro del aire proceder como sigue:

- girar en sentido antihorario el perno trasero (1), retirarlo y extraer el sillín desenganchándolo del tornillo de fijación delantero;
- quitar los dos paneles laterales previa remoción de los correspondientes tornillos (2) de fijación (recuperar los casquillos de debajo de los tornillos);
- desconectar, en el lado izquierdo, el conector (3) del cableado fusibles-batería del grupo principal de cables;
- levantar el depósito (4) teniendo cuidado con la tubería de alimentación, y apoyarlo oportunamente para poder trabajar con el filtro del aire;
- quitar el tornillo (6) y retirar el filtro completo (7);
- separar el filtro (5) del bastidor (8).

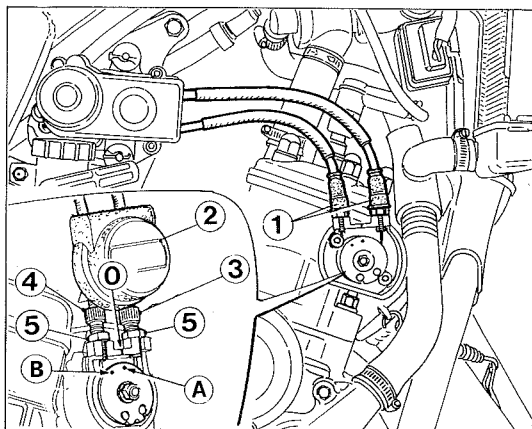
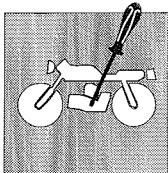
Lave el filtro con gasolina y séquelo perfectamente. Sumérjalo en aceite motor SAE 30 o bien en aceite especial para filtros, luego apriételo para hacer salir el aceite superfluo.

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

Al volver a montar el filtro en su alojamiento, asegurarse de que la oreja (B) esté dirigida hacia arriba y que la arista (C) se encuentre en el lado inferior izquierdo de la caja del filtro. Esta operación debe ser efectuada conforme a los plazos indicados en el capítulo "B". En condiciones particularmente pesadas como, por ejemplo, un empleo principalmente todoterreno, es preciso efectuar la limpieza más a menudo.



5. Filtro aria / Air filter / Filtre à air / Luftfilter / Filtro aire
6. Vite fiss. filtro / Filter fastening screw / Vis de fixation filtre / Filter-Befestigungsschraube / Tornillo fijación filtro
7. Filtro completo / Complete filter / Filtre complet / Vollständiger Filter / Filtro completo
8. Telaio / Frame / Cadre / Gestell / Bastidor



- 1) Cappuccio di protezione / Protection cap
2) Cuffia di protezione / Control protection
3-4) Registro / Adjuster
5) Controdado / Lock-nut
0) Indice fisso sul coperchio / Fixed index on the cover
A-B) Indice sulla carrucola / Index on the pulley

Regolazione tensione cavi comando valvola elettronica.

Questa regolazione va effettuata ogni qual volta venga sostituito uno di questi cavi o uno dei particolari che interessano il comando valvola. Per regolare la tensione correttamente operare come segue:

- portare in alto lungo i cavi i cappucci (1) di protezione registri e la cuffia (2) di protezione del comando;
- allentare entrambi i registri (3 e 4) agendo sui dadi (5);
- agire sul registro (3) facendo in modo che i due indici (0) sul coperchio e (A) sulla carrucola risultino allineati: in questa condizione la valvola si troverà a fine corsa di chiusura;
- serrare il controdado (5) del registro (3) lasciando un leggero gioco;
- ruotare la chiave di accensione sulla posizione ON, riportarla su OFF e, agendo sul registro (4), verificare che l'indice (B) sulla carrucola risulti allineato con l'indice fisso (0) sul coperchio;
- serrare il controdado (5) del registro (4) lasciando un leggero gioco.

Reinserire le cuffie di protezione.



IMPORTANTE - Girando la chiave dell'interruttore di accensione in posizione «IGNITION», verificare la presenza dei due segnali acustici che contraddistinguono l'apertura e la chiusura della valvola di scarico. Questo «GIRO DI CONTROLLO» indica che la valvola non è incrostata nè bloccata ed il motore funzionerà regolarmente.

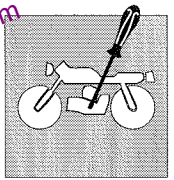
Adjustment of the electronic valve control cables tension.

This adjustment must be performed at each replacement of one of these cables or one of the elements which can affect the valve control. In order to correctly adjust the tension, act as follows:

- let slide the registers protection caps (1) and the control protection (2) upwards;
 - unloose both registers (3 and 4) by unscrewing the nuts (5);
 - act on the register (3) so that the index (0) on the cover and the index (A) on the pulley are aligned: in such condition the valve will be at closure limit stop;
 - fasten the register (3) lock-nut (4) after having completely eliminated the clearance;
 - turn the ignition key in "ON" position; turn it again in "OFF" position and, by acting on the register (4), check that the pulley index (B) is aligned with the cover fixed index (0);
 - screw the register (4) lock-nut (5) after having eliminated any possible clearance.
- Place the protections again.



WARNING - By turning the ignition key in «IGNITION» position, check the presence of the two acoustic alarms for the exhaust valve opening and closing. This "CHECKING TURN" shows that the valve is neither encrusted nor jammed, thus the motor turns regularly.



Réglage tension câbles pour contrôle soupape électronique.

Ce réglage doit être effectué à chaque remplacement d'un de ces câbles ou d'un des éléments qui intéressent le contrôle soupape. Afin de régler correctement la tension, agir de la façon suivante:

- faire glisser vers le haut les capuchons (1) de protection registre et le protecteur (2) du contrôle;
- desserrer les deux registres (3 et 4) en agissant sur les écrous (5);
- agir sur le registre (3) afin que l'indice (O) sur le couvercle et l'indice (A) sur la poulie soient alignés: dans cette condition la soupape atteindra la fin de course de fermeture;
- serrer le contre-écrou (5) du registre (3) après avoir éliminé le jeu complètement;
- tourner la clé de démarrage en position "ON", la retourner en position "OFF" et, en agissant sur le registre (4), vérifier que l'indice (B) sur la poulie soit aligné avec l'indice fixe (O) sur le couvercle;
- serrer le contre-écrou (5) du registre (4) après avoir éliminé le jeu, si existe.

Insérer à nouveau les protecteurs.



IMPORTANT - En tournant la clé del démarrage en position «IGNITION», vérifier la présence de deux signaux acoustiques qui indiquent l'ouverture et la fermeture de la soupape d'échappement. Ce "CYCLE DE CONTROL" indique que la soupape n'est ni incrustée ni bloquée et le moteur fonctionnera régulièrement.

Einstellung der Kabelspannung für die Steuerung des elektronischen Ventils.

Diese Einstellung ist vorzunehmen, jedesmal wenn ein Kabel oder eine der Einzelheiten, die die Ventilsteuerung betreffen, ersetzt werden. Um die Spannung genau einzustellen, folgendes ausführen:

- die Schutzkappen (1) der Regler und den Deckelschutz (2) der Steuerung längs der Kabel hinauf bringen;
- beide Regler (3 und 4) durch die Mutter (5) lockern;
- den Regler (3) drehen, um die zwei Zeiger (O) auf dem Deckel und (A) auf der Rolle auszurichten: in dieser weise wird sich das Ventil am Ende befinden;
- die Gegenmutter (5) des Reglers (3) nach der vollständigen Beseitigung des Spieles spannen;
- den Zündschlüssel auf Position "EIN" drehen, dann wieder auf "AUS" und durch den Regler (4) prüfen, dass der Zeiger (B) auf der Rolle mit dem Festzeiger (O) auf dem Deckel ausgerichtet ist;
- die Gegenmutter (5) des Reglers (4) nach der Beseitigung des evtl. bestehenden Spieles spannen.

Die Schutzkappen wiederzusammensetzen.



WICHTIG - Beim Drehen des Zündschlüssels auf Position «IGNITION», die Anwesenheit der zwei akustischen Signale überprüfen, die die Öffnung und den Verschluss der Auslass-Ventils kennzeichnen. Dieser "ORDNUNGSKONTROLLE" zeigt, dass das Ventil weder verkrustet noch geklemmt ist und der Motor regelmässig betrieben wird.

Regulación de la tensión de los cables del mando de la válvula electrónica.

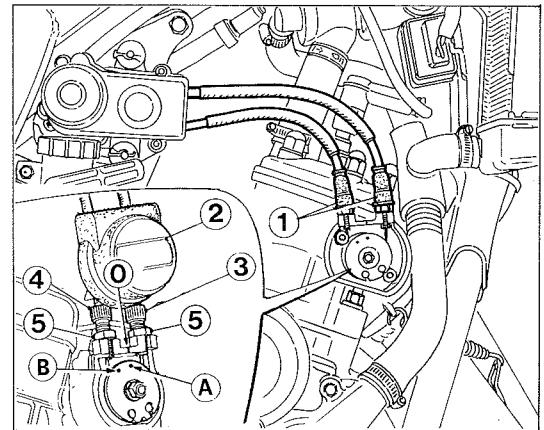
Esta regulación debe efectuarse cada vez que se sustituya uno de estos cables o una de las piezas del mando de la válvula. Para regular correctamente la tensión obrar de la siguiente manera:

- llevar hacia arriba a lo largo de los cables los capuchones (1) de protección de los registros y la funda (2) de protección del mando;
- aflojar ambos registros (3 y 4) maniobrando las tuercas (5);
- maniobrar el registro (3) de manera que los dos índices (O) situados en la tapa y (A) en la polea resulten alineados; en esta condición la válvula se encontrará al final de la carrera de cerrado;
- apretar la contra-tuerca (5) del registro (3) después de haber eliminado completamente el juego;
- girar la llave de encendido hasta la posición ON, volverla a girar hasta OFF y, maniobrando el registro (4), verificar que el índice (B) de la polea esté alineado con el índice fijo (O) de la tapa;
- apretar la contra-tuerca (5) del registro (4) después de haber eliminado el eventual juego existente.

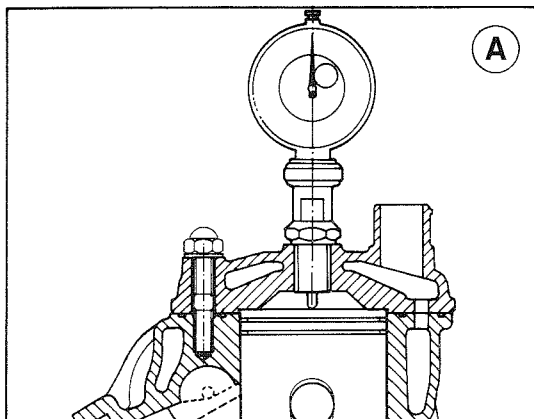
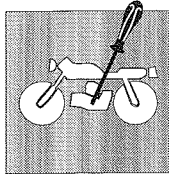
Volver a colocar las fundas de protección.



IMPORTANTE - Girando la llave del interruptor de encendido hasta la posición «IGNITION», verificar la presencia de las dos señales acústicas que distinguen la abertura y el cerrado de la válvula de escape. Esta "VUELTA DE CONTROL" indica que la válvula no está incrustada o bloqueada y el motor funcionará regularmente.



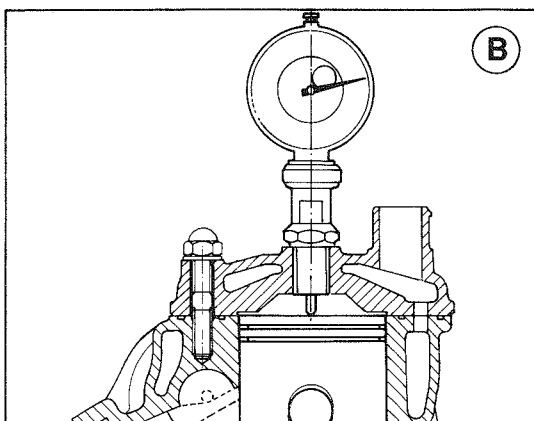
- 1) Capuchon de protection / Schutzkappen / Capuchones de protección
- 2) Protecteur du contrôle / Deckelschutz / Funda de protección
- 3-4) Élément de réglage / Stellschraube / Registro
- 5) Contre-écrou / Gegenmutter / Contra-tuerca
- O) Indice fixe sur le couvercle / Fixanzeige am Deckel / Indice fijo s/tapa
- A-B) Indice sur la poulie / Anzeige an der Scheibe / Indice s/polea



Controllo rapporto di compressione.

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

- rimuovere dal basamento il cilindro completo di testa;
- togliere il pistone dalla biella, pulirlo accuratamente, inserirlo nel cilindro sino al contatto con il corrispondente profilo sulla camera di scoppio (anch'essa pulita dalle incrostazioni);
- avvitare nel foro candela un comparatore ed azzerarlo sulla posizione del pistone indicata nella figura (A);
- togliere il pistone e rimontarlo sulla biella;
- rimontare il cilindro completo di testa interponendo sul basamento la guarnizione con spessore 0,5 mm;
- portare il pistone al P.M.S. e verificare la lettura sul comparatore che dovrà essere 1,2 mm (figura B);
- in caso di lettura differente, ripristinare la condizione corretta utilizzando una guarnizione base cilindro di spessore adeguato.

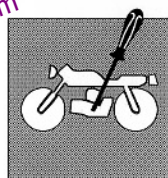


Compression ratio control.

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

- remove the cylinder together with the heads from the block;
- remove the piston from the connecting rod, properly clean it, insert it in the cylinder till it touches the corresponding profile on the explosion chamber (this chamber too must be free from incrustations);
- screw a comparator in the sparking plug hole and reset it in the piston position shown in figure A;
- remove the piston and reassemble it on the connecting rod;
- remount the cylinder together with the head by placing a 0,5 mm/0.0196 in. gasket on the block;
- place the piston at the top dead center and control the reading on the comparator, which must be 1,2 mm/0.047 in. (figure B);
- in case of different readings, reset the right condition by using a cylinder base gasket having the right thickness.

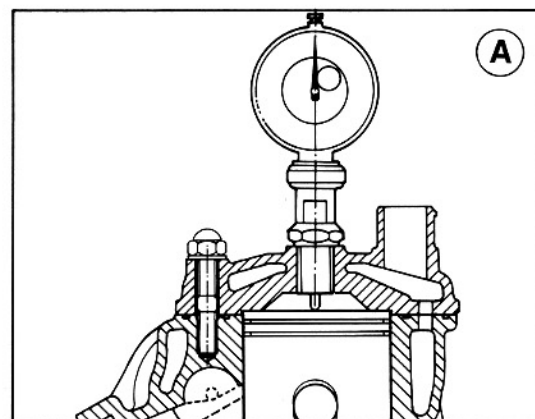
B - A= 1,2 mm / 0.047 in.



Contrôle rapport de compression.

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

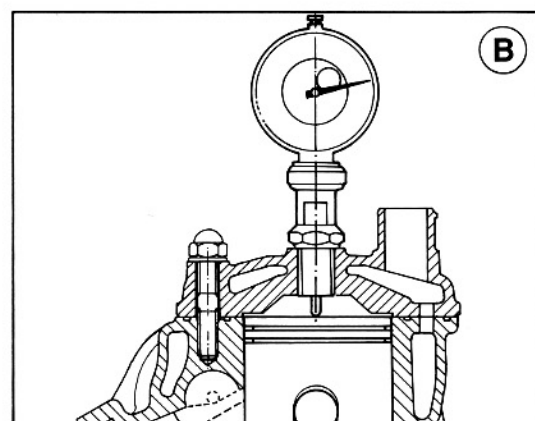
- enlever du soubassement le cylindre avec les têtes;
- enlever le piston de la bielle, le nettoyer soigneusement, l'introduire dans le cylindre jusqu'au contact avec le profil correspondant sur la chambre d'explosion (elle même doit être nettoyée);
- visser un comparateur dans l'orifice de la bougie et le mettre à zéro sur la position du piston (indiquée sur la figure A);
- enlever le piston et le remonter sur la bielle;
- remonter le cylindre complet de tête en interposant, sur le soubassement, une garniture avec épaisseur 0,5 mm;
- régler le piston au point mort supérieur et vérifier que la lecture sur le comparateur soit 1,2 mm (figure B);
- en cas de lecture différente, restaurer la condition correcte en utilisant une garniture de la base du cylindre avec un épaisseur convenable.



Kontrolle des Verdichtungsverhältnisses.

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

- den Zylinder mit den Köpfen vom Kurbelgehäuse beseitigen;
- den Kolben von der Stange abnehmen, ihn sorgfältig reinigen, ihn in den Zylinder einstecken, bis zum Kontakt mit dem entsprechenden Profil auf dem Verdichtungsraum (ebenfalls von den Verkrustungen gereinigt);
- In die Zündkerzenöffnung einen Komparator einführen und an der in Abb. A angezeigten Kolbenposition auf Null stellen.
- den Kolben abnehmen und ihn auf der Stange wiederzusammenbauen;
- den Zylinder mit den Köpfen durch Zwischenlegen der Dichtung mit 0,5 mm. Dicke auf dem Kurbelgehäuse wiederzusammenbauen;
- den Kolben zum OT bringen und prüfen, dass der Wert auf dem Komparator 1,2 mm liegt (Abb. B);
- Im Falle von verschiedenen Werten, die korrekte Lage bei Verwendung einer Dichtung für Zylinderbasis mit angemessener Dichte rückstellen.

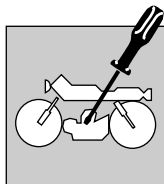


B - A= 1,2 mm

Control relación de compresión.

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

- quitar de la base el cilindro con la cabeza;
- quitar el pistón de la biela, limpiarlo esmeradamente, meterlo en el cilindro hasta que quede en contacto en el perfil correspondiente en la cámara de explosión (esta última limpiada de las posibles incrustaciones);
- enroscar en el hueco bujía un comparador y llevarlo a "cero" sobre la posición del pistón, indicada en la figura "A";
- quitar el pistón y volver a montarlo en la biela;
- volver a montar el cilindro con la cabeza interponiendo en la base la junta de 0,5 mm. de espesor;
- colocar el pistón en el P.M.S. y verificar la lectura en el comparador; ésta deberá estar 1,2 mm (figura B);
- en caso de lectura diferente, volver a restablecer la condición correcta utilizando una junta para la base del cilindro de espesor adecuado.



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

Modifica posizione manubrio

La posizione del manubrio può essere modificata per meglio adattarsi alle Vostre esigenze di guida.

Per effettuare l'operazione, rimuovere il cavallotto superiore (1) e quello inferiore (2) previo smontaggio delle relative viti di fissaggio (3) e (4).

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

Ultimata l'operazione, serrare le viti (3) a 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) e le viti (4) a 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).

Handlebar position change

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

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

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

Once this is completed, tighten the screws (3) to 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/fts) and the screws (4) to 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/fts).

Modification de la position du guidon

La position du guidon peut être changée pour mieux s'adapter à Vos exigences de guide.

Pour effectuer cette opération, il est nécessaire de démonter les vis (3), le etau supérieur (1), les vis (4) et le etau inférieur (2).

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

Exécuter le remontage en opérant inversement et en serrant les vis (3) aux 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) et les vis (4) aux 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).

Lenker position ändern

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

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

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

Position des Lenkers in Beziehung zu jener Initiale.

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

Modifica posición manillar

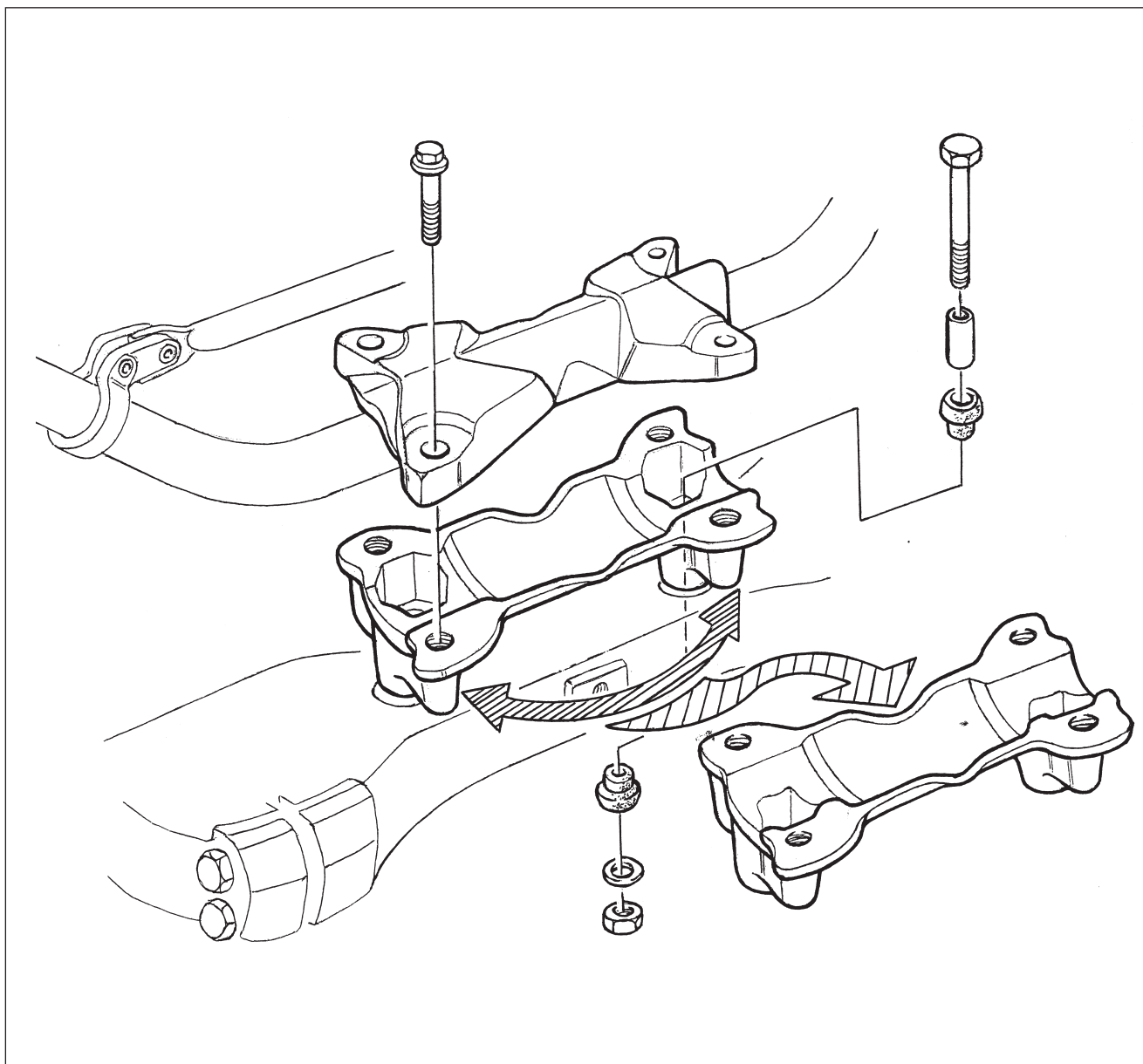
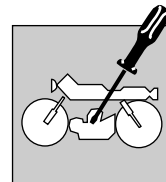
La posición del manillar puede ser modificada por mejor conformarse con Su exigencias de guía.

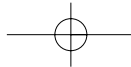
Para efectuar esta operación, es necesario bajar los tornillos (3) la abrazadera superior (1), los tornillos (4) y la abrazadera inferior (2).

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

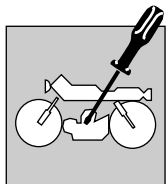
Ejecutar el reensamblaje obrando contrariamente y apretando los tornillos (3) a 2,75-3,05 kgm (27-30 Nm; 19.9-22 Lb/ft) y los tornillos (4) a 2,0-2,2 kgm (19,6-21,6 Nm; 14.5-15.9 Lb/ft).

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

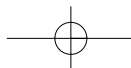
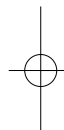
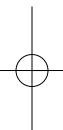


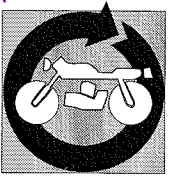


<http://husqy.forumsactifs.com>



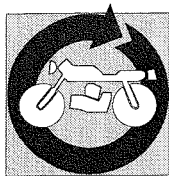
**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI
SETTINGS AND ADJUSTMENTS
REGLAGES ET CALAGES
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN
AJUSTES Y REGULACIONES**





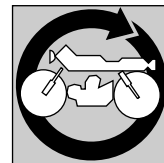
Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

E



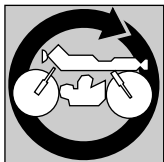
Stacco sella	E.4	Saddle removal	E.4
Stacco pannelli laterali	E.4	Side panels removal	E.4
Stacco serbatoio carburante e convogliatori	E.5	Removal of fuel tank and conveyors	E.5
Stacco batteria	E.6	Battery removal	E.6
Stacco serbatoio olio	E.6	Oil tank removal	E.6
Stacco silenziatore e tubo di scarico	E.7A	Exhaust silencer and pipe removal	E.7A
Stacco telaietto posteriore	E.8	Rear subframe removal	E.8
Stacco dispositivo comando valvola di scarico	E.9	Exhaust valve control removal	E.9
Stacco impianto di raffreddamento	E.10	Cooling system removal	E.10
Stacco cavi di comando pompa olio e frizione	E.11	Removal of oil pump and clutch control cables	E.11
Stacco motore	E.12	Engine removal	E.12

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

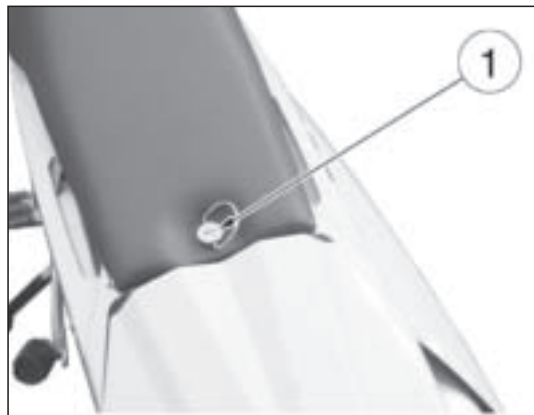


Démontage de la selle	E.4	Abnehmen des Sattels	E.4
Démontage des panneaux latéraux	E.4	Abnehmen der seitlichen Verkleidungsteile	E.4
Désassemblage du réservoir carburant et convoyeurs	E.5	Abnahme des Treibstofftanks und der Förderer	E.5
Démontage de la batterie	E.6	Ausbauen der Batterie	E.6
Démontage réservoir huile	E.7	Ausbauen der Öltank	E.7
Démontage du silencieux et du tuyau d'échappement	E.7A	Ausbauen des Auspuff-Schalldämpfers und Rohr ...	E.7A
Démontage du châssis arrière	E.8	Abnehmen des hinteren Rahmenaufsatzes	E.8
Démontage dispositif de contrôle de la soupape d'échappement	E.9	Ausbau der Vorrichtung zur Steuerung des Auslassventiles	E.9
Démontage de l'installation de refroidissement	E.10	Ausbau der Kühlanlage	E.10
Débranchement des câbles de commande de la pompe à huile et embrayage	E.11	Trennung der Bedienungskabel für Ölpumpe und Kupplung	E.11
Démontage du moteur	E.12	Ausbauen des Motors	E.12

Separación sillín	E.4
Separación paneles laterales	E.4
Desprendimiento depósito carburante y encauzadores	E.5
Separación batería	E.6
Separación tanque aceite	E.7
Separación silenciador y tubo de descarga	E.7A
Desmontaje sub-chasis posterior	E.8
Desconexión del dispositivo del mando de la válvula de escape	E.9
Desconexión del sistema de refrigeración	E.10
Desconexión de los cables de mando de la bomba del aceite y embrague	E.11
Separación motor	E.12



OPERAZIONI GENERALI GENERAL OPERATIONS OPERATIONS GENERALES ALLGEMEINE OPERATIONEN OPERACIONES GENERALES



Stacco sella.

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

Stacco pannelli laterali.

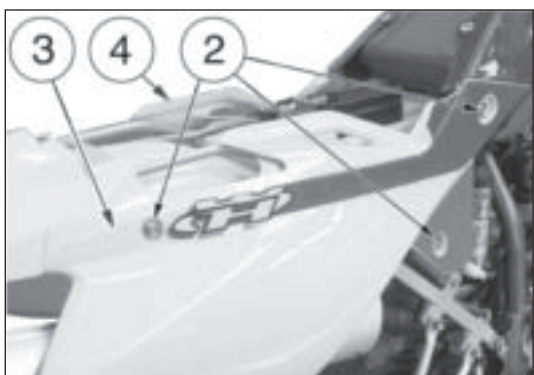
Svitare le viti (2) di fissaggio e rimuovere i pannelli destro (3) e sinistro (4). Recuperare le bussole poste sotto le viti.

Saddle removal.

Turn rear pin (1) anticlockwise, remove the saddle from the front fixing screw.

Removal of side panel.

Loosen screws (2) then remove right panel (3) and left panel (4). Recover the bush under the screws.



Démontage de la selle.

Tourner le pivot arrière (1) en sens anti-horaire, enlever la selle de la vis de fixation avant.

Démontage panneaux.

Desserrer les vis (2) et ôter les panneaux droit (3) et gauche (4). Récupérer les douilles placées au dessous des vis.

Abnehmen des Sattels.

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

Abnehmen des Verkleidungen.

Die Befestigungsschrauben (2) ausschrauben und die Verkleidungen (3) und (4) abnehmen.

Die Buchsen, die sich unter den Schrauben befinden, sicherstellen.

Separación sillín.

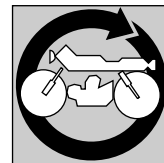
Gire en el sentido contrario a las manecillas del reloj el perno trasero (1), remuévalo y extraiga el sillín desprendiéndolo del tornillo de fijación delantero.

Separacion paneles.

Desenroscar los tornillos (2) de sujeción y retirar los paneles derecho (3) y izquierdo (4).

Recuperar los casquillos colocados debajo de los tornillos.

OPERAZIONI GENERALI GENERAL OPERATIONS OPERATIONS GENERALES ALLGEMEINE OPERATIONEN OPERACIONES GENERALES



Stacco serbatoio carburante e convogliatori.

Posizionare il rubinetto carburante sulla posizione "OFF" e allentare la fascetta (1) sulla tubazione di collegamento al carburatore; sfilare detta tubazione dal rubinetto. Togliere le sei viti (2) che fissano gli spoilers (3) al serbatoio e recuperare le relative bussole (4); rimuovere gli spoilers, le quattro viti (5) che fissano le protezioni (6), le bussole relative (7) e le protezioni stesse. Togliere la vite posteriore (8) e, dopo aver sfilato dal perno di sterzo la tubazione di sfiato (A), rimuovere il serbatoio (9) svincolandolo dagli antivibranti anteriori (10).

Removal of the fuel tank and conveyors.

Set the fuel cock on "OFF" position and loosen clamp (1) set on the carburettor connecting piping. Remove this piping from the cock. Remove the six screws (2) which fasten the spoilers (3) to the tank and recover the bushes (4). Remove the spoilers, the four screws (5) which fasten the protections (6), the bushes (7), and the protections too. Remove the rear screw (8) and extract the vent pipe (A) from the steering pin; then free and remove tank (9) from the front vibration-damping devices (10).

Oter le réservoir à essence et les convoyeurs.

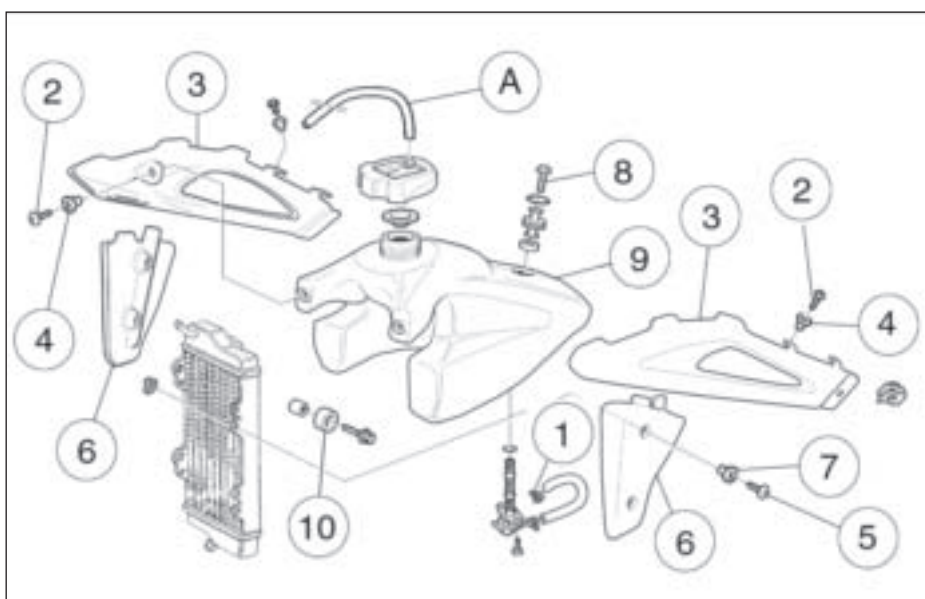
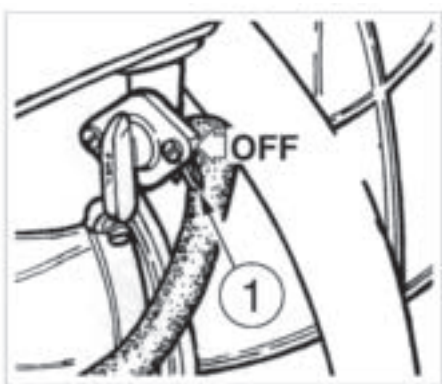
Placer le robinet carburant sur la position "OFF" et desserrer le collier (1) sur la tuyauterie du carburateur; ôter la tuyauterie du robinet. Oter les six vis (2) qui fixent les spoilers (3) au réservoir et recouvrer les douilles (4); ôter les spoilers, les quatre vis (5) qui fixent les protections (6), les douilles (7) et les protections. Oter la vis arrière (8), et après avoir ôté la tuyauterie d'évent (A) du pivot de direction, ôter le réservoir (9) des dispositifs antivibratoires avant. (10).

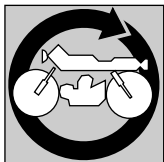
Abnahme des Treibstofftanks und der Leitbleche.

Den Treibstoffhahn auf die Position "OFF" positionieren und die Schelle (1) auf der Anschlußleitung zum Vergaser lockern; diese Leitung vom Hahn abziehen. Die sechs Schrauben (2), die die Spoilers (3) am Tank befestigen, abnehmen und die entsprechenden Buchsen (4) sicherstellen; die Spoilers, die vier Schrauben (5), die die Schutze (6) befestigen, die entsprechenden Buchsen (7) und die Schutze selbst abnehmen. Die hintere Schraube (8) abnehmen und, nachdem das Entlüfterrohr (A) vom Lenkzapfen abgezogen wurde, den Tank (9) nach Lösen von den vorderen Schwingungsdämpfern (10) entfernen.

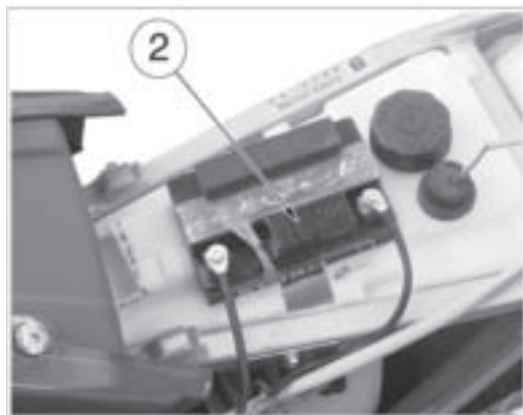
Despredimiento depósito carburante y encañaladores.

Colocar el grifo del carburante en correspondencia con la posición "OFF" y aflojar la abrazadera (1) situada en la tubería de enlace con el carburador; desconectar dicha tubería del grifo. Retirar los seis tornillos (2) que aseguran los spoilers (3) al depósito y recuperar los casquillos (4) correspondientes; retirar los spoilers, los cuatro tornillos (5) que aseguran las protecciones (6), los casquillos (7) correspondientes y las propias protecciones. Retirar el tornillo trasero (8) y, después de haber retirado la tubería de alivio (A) del perno de dirección, retirar el depósito (9) desenganchándolo de los amortiguadores de vibraciones delanteros (10).





OPERAZIONI GENERALI GENERAL OPERATIONS OPERATIONS GENERALES ALLGEMEINE OPERATIONEN OPERACIONES GENERALES



Stacco batteria

Scollegare il cavo BLU dal polo negativo e il cavo ROSSO dal polo positivo. Rimuovere la batteria (2) dalla sede nel serbatoio olio.

Removing the battery

Disconnect the blue cable from the negative pole and the red cable from the positive pole. Remove the battery (2) from its housing on the oil tank.

Comment ôter la batterie

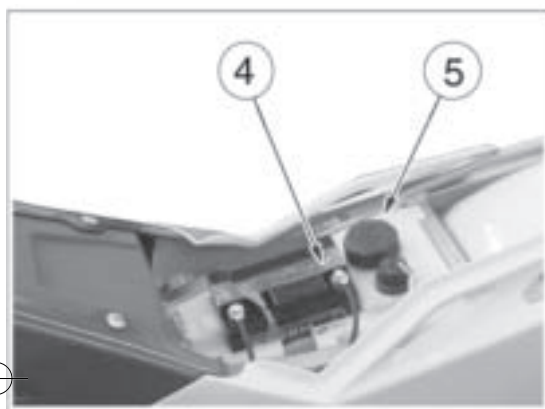
Débrancher le câble bleu du pôle négatif et le câble rouge du pôle positif. Ôter la batterie (2) de son siège sur le réservoir à huile.

Batterie-Abshalten

Das blaue Kabel vom Minuspol und das rote Kabel vom Pluspol ausschalten. Die Batterie (2) von ihrem Sitz im Ölbehälter wegnehmen.

Desconexión batería

Desconectar el cable azul del polo negativo y el cable rojo del polo positivo. Remover la batería (2) del alojamiento en el depósito del aceite.



Stacco serbatoio olio

Staccare, sul lato sinistro, il connettore del cablaggio fusibili-batteria dal gruppo principale cavi;

- rimuovere la batteria (4) dall'alloggiamento nel serbatoio olio; a questo punto è possibile sollevare il serbatoio (5), evacuare l'olio e rimuovere la tubazione di mandata olio alla pompa allentando con una pinza la relativa fascetta di fissaggio.

Procedere inversamente per il rimontaggio.

ATTENZIONE

IN CASO DI RIMOZIONE DEL SERBATOIO OLIO ASSICURARSI, AL RIMONTAGGIO, DEL CORRETTO ANDAMENTO DELLA TUBAZIONE DI ALIMENTAZIONE. EFFETTUARE IL CONTROLLO VISIVAMENTE, SENZA SELLA E PANNELLO LATERALE DESTRO: LA TUBAZIONE NON DEVE PRESENTARE SCHIACCIATURE E LA MOLLA DI PROTEZIONE DEVE APPOGGIARE SULLA PARTE INFERIORE DELLA SCATOLA FILTRO ARIA, COME INDICATO SULLA FIGURA. L'inosservanza di questa prescrizione, potrebbe provocare ostruzioni al passaggio di olio nella tubazione con conseguenti gravi danni per il motore.

Oil tank removal

Remove connector of the fuse-battery wiring harness from the cable main bundle on the left side.

- Remove battery (4) from its housing on the oil tank. It is now possible to remove the tank (5), and to drain the oil. Loosen the clamp using pliers to remove the oil delivery pipe to the pump.

Reverse these operations when reassembling.

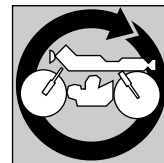
WARNING

IF REMOVING THE OIL TANK, PAY ATTENTION WHEN RE-ASSEMBLING, TO THE CORRECT POSITION OF THE FEEDING PIPE.

Carry out a visual check without the saddle and the right side panel: the piping must be free of flattenings, and the protection spring must lay on the upper part of the air filter box, as shown in figure.

The non observance of this prescription could cause the obstructions of the oil flow in the pipe causing serious damage to the engine.

OPERAZIONI GENERALI GENERAL OPERATIONS OPERATIONS GENERALES ALLGEMEINE OPERATIONEN OPERACIONES GENERALES



Démontage du réservoir d'huile

En opérant du côté gauche, ôter le connecteur du câblage fusibles-batterie depuis le groupe principal des câbles.

- ôter la batterie (4) de son logement dans le réservoir d'huile(5); soulever le réservoir et vidanger l'huile.

- desserrer le collier de fixation au moyen d'une pince et ôter la tuyauterie de refoulement huile à la pompe.

Au remontage, renverser les opérations.

ATTENTION

EN CAS D'ENLEVEMENT DU RESERVOIR D'HUILE, S'ASSURER, LORS DU REMONTAGE, DU BON FONCTIONNEMENT DE LA CONDUITE D'ALIMENTATION. Contrôler de façon visuelle, sans selle et panneau latéral droit: la tuyauterie ne doit pas présenter des bosselures, et le ressort de protection doit appuyer sur la partie inférieure de la boîte du filtre à air, comme indiqué dans la figure.

L'inobservance de cette prescription pourrait provoquer des obstructions au passage de l'huile dans la conduite ce qui provoquerait de graves dommages au moteur.

Ausbau des Öltanks.

Auf der linken Seite den Verbinder der Sicherungen-Batterie-Verkabelung von der Hauptkabelgruppe abtrennen;

- die Batterie (4) aus dem Sitz im Öltank entnehmen. Jetzt kann der Tank angehoben, das Öl abgelassen und die Leitung zur Ölzufuhr zur Pumpe, durch Lockerung (5) der entsprechenden Befestigungsschelle mit einer Zange, entfernt werden.

In umgekehrter Reihenfolgen für den Wiederzusammenbau vorgehen.

ACHTUNG

BEIM ENTFERNEN DES ÖLBEHÄLTERS SICH VERGEWISSEN, DAB DAS ZUFÜHRUNGSRÖHR BEI DER WIEDERZUSAMMENSETZUNG RICHTIG POSITIONIERT WIRD. Die Sichtkontrolle, ohne Sattel und rechtes Seitenpaneel, durchführen: die Leitung darf keine Quetschungen aufweisen und die Schutzfeder muß auf dem unteren Teil der Luftfilterschachtel, wie in der Abbildung dargestellt, aufliegen.

Die Nichtbehaltung dieser Vorschrift kann zu Verstopfungen beim Ölfluß im Rohr führen, mit darauffolgenden schweren Schäden am Motor.

Remocion deposito aceite.

Desconectar, en el lado izquierdo, el conector del cableado fusibles-batería del grupo principal de cables;

- remover la batería (4) del alojamiento en el depósito del aceite; ahora es posible levantar el depósito, vaciar el aceite y desconectar la tubería de envío del aceite a la bomba (5) aflojando, con unos alicates, la abrazadera de sujeción correspondiente.

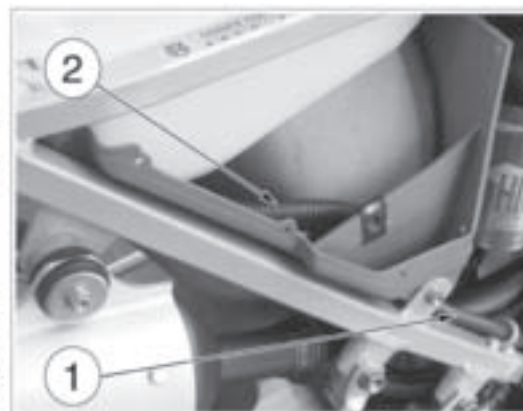
Proceder al revés para montar el depósito.

ATENCION

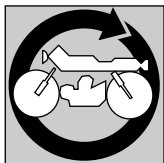
EN CASO DE TENER QUE SACAR EL DEPOSITO DEL ACEITE, AL VOLVER A MONTARLO ASEGURARSE DE QUE SEA CORRECTA LA POSICION DE LA TUBERIA DE ALIMENTACION.

Efectuar el control visual, sin sillín ni panel lateral derecho: la tubería no debe presentar aplastamientos y el muelle protector debe apoyarse en la parte inferior de la caja del filtro del aire, como indicado en la figura.

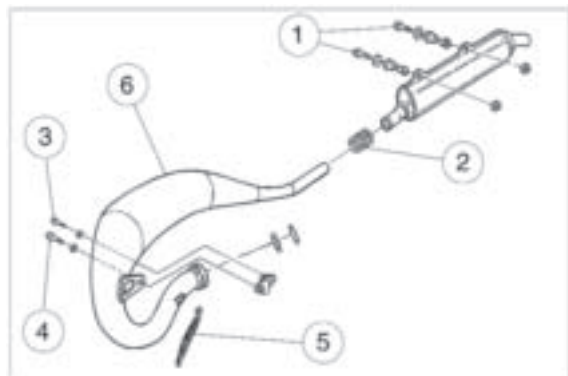
El incumplimiento de esta prescripción podría provocar obstrucciones en el paso del aceite en la tubería con los consiguientes daños para el motor.



1. Tubazione di alimentazione/
Feeding pipe/Tuyauterie d'alimentation/
Versorgungsleitung/Tubería de alimentación
2. Molla di protezione/Protection spring/Ressort
de protection/Schutzfeder/Muelle protector



OPERAZIONI GENERALI GENERAL OPERATIONS OPERATIONS GENERALES ALLGEMEINE OPERATIONEN OPERACIONES GENERALES



Stacco silenziatore e tubo di scarico.

Svitare le viti (1) di fissaggio del silenziatore di scarico e rimuovere il silenziatore dopo averlo svincolato dal manicotto (2) di collegamento al tubo di scarico. Fare attenzione nel rimontaggio, a posizionare correttamente i particolari del collegamento antivibrante al telaio. Svitare la vite (3) di fissaggio posteriore del tubo di scarico.

Svitare la vite (4) di fissaggio sul lato destro del telaio.

Sganciare le molle (5) di tenuta sul cilindro; sfilare il tubo di scarico (6) con relative guarnizioni.

Exhaust silencer and pipe removal.

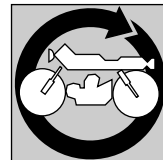
Loosen screws (1) for fastening the exhaust muffler, then remove the muffler after its clearing from union (2) for the connection to the exhaust pipe. When reassembling, correctly set all the elements that connect the vibration-damping devices to the frame. Loosen screw (3) which fasten the exhaust pipe to the rear side.

Unscrew the fastening screw (4) on the right side of the frame.

Release the springs holding (5) on the cylinder; extract the exhaust pipe (6) with the relevant gasket.



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

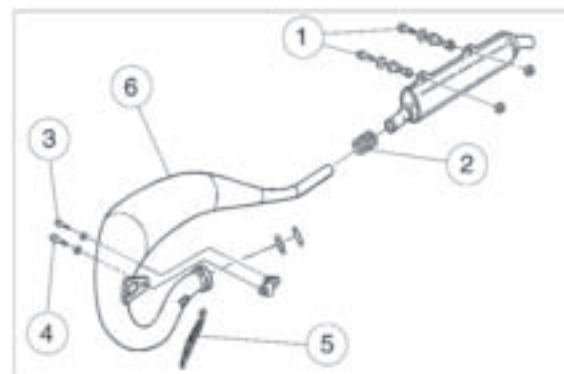


Démontage du silencieux et du tuyau d'échappement.

Desserrer les vis (1) qui fixent le silencieux d'échappement et ôter le silencieux après l'avoir ôté du manchon (2) de connexion au tuyau d'échappement. Au remontage, veillez à ce que les éléments de connexion antivibratoires soient connectés correctement au cadre. Desserrer la vis (3) de fixation arrière au tuyau d'échappement.

Dévisser la vis (4) de fixation au côté droit du cadre.

Détacher les ressorts (5) qui fixent au cylindre; retirer le tuyau d'échappement (6) et ses garnitures.



Ausbauen des Auspuff-Schalldämpfers und Rohr.

Die Befestigungsschrauben (1) des Auspuffdämpfers ausschrauben und den Dämpfer nach vorheriger Befreiung von der Anschlußmuffe (2) zum Auspuffrohr entfernen. Beim Wiedereinbau darauf achten, daß die Teile des Schwingungsdämpferanschlusses am Gestell richtig positioniert sind. Die hintere Befestigungsschraube (3) des Auspuffrohrs lösen.

Die Befestigungsschraube (4) an der rechten Seite der Rahmen lösen. Die Haltefedern (5) am Zylinder aushaken. Das Aufpuffrohr (6) mit den Dichtungen abnehmen.

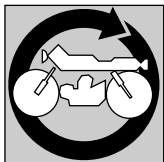
Separación silenciador y tubo de descarga.

Desenroscar los tornillos (1) que aseguran el silenciador de escape y retirar el silenciador después de haberlo desacoplado del manguito (2) de enlace al tubo de escape. Tener cuidado, cuando se vuelve a montar, en colocar correctamente las piezas del acoplamiento antivibraciones con el bastidor.

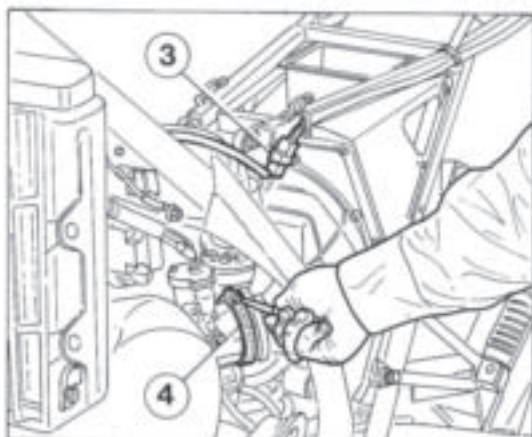
Desenroscar el tornillo trasero (3) de sujeción del tubo de escape.

Desenroscar el tornillo (4) de fijaje en el lado derecho del chasis. Desenganchar los resortes (5) de tenida del cilindro; deshilar el tubo de descarga (6) con la relativa empacadura.





OPERAZIONI GENERALI GENERAL OPERATIONS OPERATIONS GENERALES ALLGEMEINE OPERATIONEN OPERACIONES GENERALES

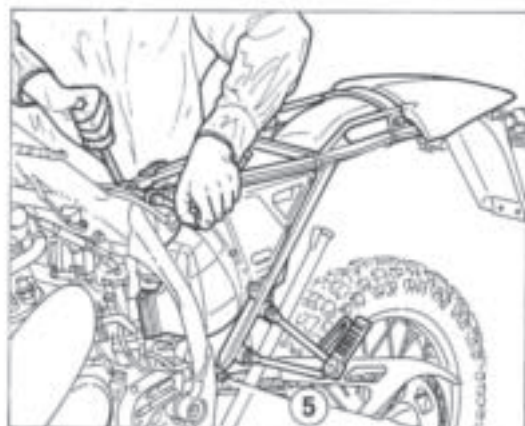


Stacco telaio posteriore.

Sc Collegare la connessione (3) del cablaggio posteriore sul lato sinistro.
Allentare la fascetta (4) sul manico di collegamento scatola filtro-carburatore.
Svitare le due viti (5) di fissaggio inferiore del telaio al telaio.
Svitare la vite e relativo dado di fissaggio superiore del telaio.
Detta vite sostiene la staffa di supporto della scatola fusibili che deve rimanere collegata all'impianto generale.
Rimuovere il telaio completo di scatola filtro e accessori.

Rear subframe removal.

Unplug connector (3) for the rear wiring on the left side.
Loosen clamp (4) on the sleeve connecting filter box-carburettor.
Loosen the two lower fastening screws (5) fixing the subframe to the frame.
Loosen the subframe upper fastening screw and its nut.
This screw fixes the support bracket for the fuse box, which must remain connected to the main system.
Remove the subframe together with filter box and accessories.



Démontage du châssis arrière.

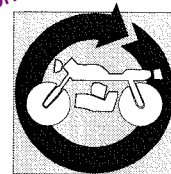
Déconnecter la connexion (3) du câblage arrière sur le côté gauche.
Desserer le bracelet (4) sur le manchon de liaison boîte filtre-carburateur.
Dévisser les deux vis (5) de fixation inférieure du châssis arrière au châssis.
Dévisser la vis et l'écrou de fixation supérieure correspondant du châssis arrière.
Cette vis soutient la bride de support de la boîte fusibles qui doit rester reliée à l'installation générale.
Extraire le châssis arrière avec la boîte filtre et les accessoires.

Abnehmen des hinteren Rahmenaufsatzes.

Den hinteren Kabelanschluß (3) an der linken Seite abschließen. Die sich auf der Verbindungsmuffe des Filter-Vergaserkastens befindliche Schelle (4) lockern. Die beiden Schrauben (5) der unteren Befestigung des Rahmenaufsatzes lösen.
Die Schraube und die dazugehörige Mutter an der oberen Befestigung des Rahmenaufsatzes lösen. Diese Schraube stützt den Tragbügel des Sicherungskästchens, welches mit der Hauptanlage verbunden bleiben muß. Den Rahmenaufsatz komplett mit dem Filterkasten und seinem Zubehör abnehmen.

Desmontaje sub-chasis posterior.

Desconectar el empalme (3) del cable posterior ubicado en el lado izquierdo.
Aflojar la arandela (4) del manguito de empalme caja filtro-carburador.
Destornillar los dos tornillos (5) que fijan la parte inferior del sub-chasis al chasis.
Destornillar el tornillo y relativa tuerca superior de fijación al sub-chasis.
Dicho tornillo sostiene el soporte de la caja fusibles que debe permanecer empalmada al equipo general.
Quitar el sub-chasis completo de caja filtro y accesorios.



Stacco dispositivo comando valvola di scarico.

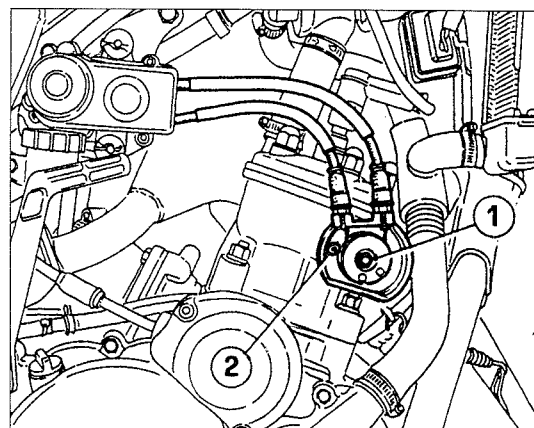
Sollevare il cappuccio di protezione dal comando valvola.

Con una chiave esagonale da 8 mm allentare la vite (1) in corrispondenza del fulcraggio della carrucola di comando all'berino valvola. Svitare la vite (2) di fissaggio della basetta di supporto dei cavi di comando e sfilare il gruppo basetta-carrucola dall'alberino della valvola; in questo modo i cavi di comando rimarranno collegati alla carrucola e non sarà necessario verificarne il gioco al rimontaggio.

Exhaust valve control removal.

Lift the protection cap from the valve.

Using a 8 mm Allen wrench, loosen the screw (1) corresponding to the control pulley fulcrum of the shaft. Loosen the screw (2) of the control cables support base and extract the base-pulley unit from the shaft; in this way, control cables will remain connected to the pulley, so, during reassembly, it won't be necessary to check its clearance.



Démontage dispositif de contrôle de la soupape d'échappement.

Soulever le capuchon de protection du contrôle soupape.

Au moyen d'une clé tête hexagonale de 8 mm, desserrer la vis (1) près du point d'appui de la poulie de contrôle de l'arbre soupape.

Dévisser la vis (2) de la base de support des câbles de contrôle et extraire le groupe base-poulie de l'arbre de la soupape; de cette façon les câbles de contrôle resteront connectés à la poulie, au remontage, on ne devra pas vérifier le jeu.

Ausbau der Vorrichtung zur Steuerung des Auspuffsystem.

Die Schutzkappe ausverung ausheben.

Mit einem 8 mm Sechskantschlüssel, die Schraube (1) vor der Hebelstütze der Schiebe lösen, welche zur Steuerung der Ventilwelle dient.

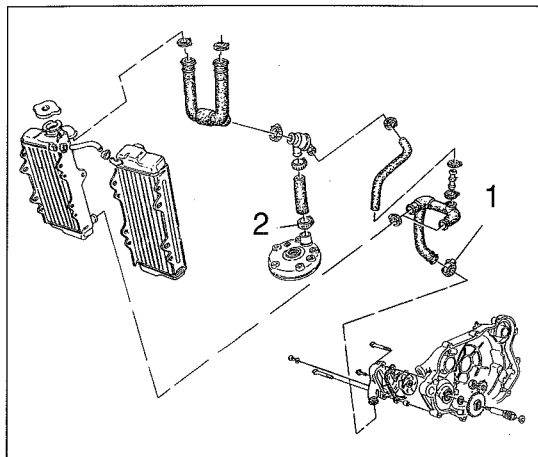
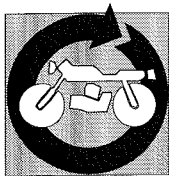
Die Schraube (2) zwischen Klemmenbrett und Steuerungskabel ausschrauben und gleichzeitig die Gruppe Klemmenbrett-Scheibe aus der Ventilwelle herausziehen; damit bleiben die Steuerungskabel mit der Scheibe verbunden und brauchen keine Nachprüfung des Spieles bei dem Wiedezusammenbau.

Desconexión del dispositivo del mando de la válvula de escape.

Levantar el capuchón de protección del mando de la válvula.

Con una llave hexagonal de 8 mm. aflojar el tornillo (1) en correspondencia con la unión con la polea que acciona el eje de la válvula.

Desatornillar el tornillo (2) que sujeta la base de soporte de los cables de mando y sacar el grupo base - polea de eje de la válvula; de esta manera los cables de mando quedarán unidos a la polea y no será necesario verificar su juego cuando se vuelva a montar.



Stacco impianto di raffreddamento.

Scaricare il liquido di raffreddamento nel modo descritto al paragrafo "Scarico e rifornimento liquido di raffreddamento".

Allentare la fascetta (1) sulla tubazione di collegamento radiatori al coperchio pompa.

Allentare la fascetta (2) sulla tubazione di collegamento termostato alla testa.

Non è necessario rimuovere i radiatori per la separazione del motore dal telaio.

Cooling system removal.

Drain the cooling liquid as described at paragraph "Cooling liquid draining and filling".

Unloose the clamp (1) on the pipe connecting the radiators to the pump cover.

Unloose clamp (2) on the pipe connecting the thermostat to the head.

It is not necessary to remove the radiators to take out the engine from the frame.

Démontage de l'installation de refroidissement.

Décharger le liquide de refroidissement (cf. para. "Vidange et ravitaillement du liquide de refroidissement").

Desserrer le collier (1) montés sur le tuyau reliant les radiateurs au couvercle pompe eau.

Desserrer le collier (2) sur le tuyau reliant le thermostat à la culasse.

Ne pas enlever les radiateurs pour séparer le moteur du châssis.

Ausbau der Kühlanlage.

Die Kühlflüssigkeit, wie in Paragraph "Ablass und Nachfüllen der Kühlflüssigkeit" beschrieben, ablassen.

Die Schelle (1) auf der Verbindungsleitung des Kuehlers mit dem Pumpendeckel lösen.

Die Schelle (2) auf der Verbindungsleitung des Thermostat mit dem Kopf lösen.

Fuer die Trennung des Motors vom Rahmen ist es nicht erforderlich, die Kuehler zu entfernen.

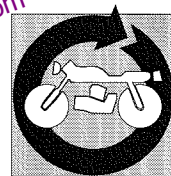
Desconexión del sistema de refrigeración.

Descargar el líquido refrigerante como se indica en el capítulo "Descarga y relleno del líquido refrigerante".

Aflojar l'abrazadera (1) colocadas en el tubo que unen los radiadores con la tapa de la bomba.

Aflojar l'abrazadera (2) en la tuberías de conexión del termostato en la cabeza.

No es necesario sacar los radiadores para la separación del motor del bastidor.



Stacco cavi di comando pompa olio e frizione.

Rimuovere il coperchio pompa olio sul lato destro del motore.

Allentare, con le apposite pinze cod. **8000 49767**, la fascetta sulla tubazione (1) di mandata olio dalla pompa al carburatore; staccare detta tubazione.

Allentare la fascetta sul tubo di mandata olio (2) dal serbatoio alla pompa e distaccare detta tubazione dalla pompa.

Sfilare il terminale del cavo di comando (3) dalla carrucola (4) della pompa e sfilare detto cavo dal carter.

Sganciare il terminale del cavo di comando frizione (5) dalla leva sul motore; sfilare il cavo di comando.

Removal of oil pump and clutch control cables.

Remove the oil pump cover on the engine R.H. side. With the suitable pliers, code **8000 49767**, unloose the clamp on the pipe (1) delivering oil from the pump to the carburetor; remove this pipe.

Unloose the clamp on the pipe (2) delivering oil from the tank to the pump and take out this pipe from the pump.

Remove the terminal of control cable (3) from the pump pulley (4) and pull out this cable from the crankcase.

Release clutch control cable terminal (5) from the engine lever; pull out the control cable.

Débranchement des câbles de commande de la pompe à huile et embrayage.

Retirer le couvercle de la pompe à huile sur le côté droit du moteur.

Desserrer le collier placé sur le tuyau (1) d'amenée d'huile de la pompe au carburateur à l'aide des pinces réf. **8000 49767**. Détacher ce tuyau.

Desserrer le collier sur le tuyau (2) d'amenée d'huile du réservoir à la pompe et détacher ce tuyau du pompe.

Enlever la cosse du câble de commande (3) de la poulie (4) de la pompe et retirer ce câble du carter.

Décrocher la cosse du câble de commande d'embrayage (5) du levier sur le moteur; retirer le câble de commande.

Trennung der Bedienungskabel für Ölpumpe und Kupplung.

Den Ölpumpendeckel auf der rechten Seite des Motors entfernen.

Mit der Zange Kennnr. **8000 49767**, die Schelle auf der Öldruckleitung (1) von der Pumpe zum Vergaser lockern; die Leitung abnehmen.

Die Schelle auf der Öldruckleitung (2) vom Tank zur Pumpe lösen, und die Leitung vom Pumpe nehmen.

Den Endverschluss des Steuerkabels (3) aus der Pumpenrolle (4) herausnehmen, und das Kabel aus dem Gehäuse ziehen.

Den Endverschluss des Kupplungsbedienungskabels (5) aus dem Hebel auf dem Motor haken; das Kabel herausziehen.

Desconexión de los cables de mando de la bomba del aceite y embrague.

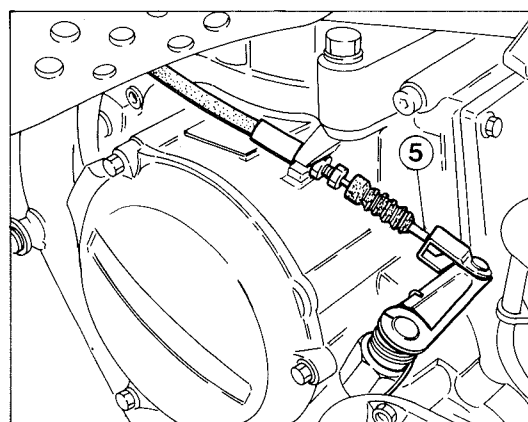
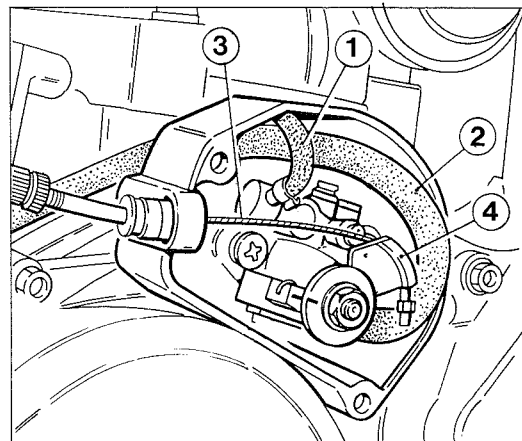
Sacar la tapa de la bomba del aceite colocada en el lado derecho del motor.

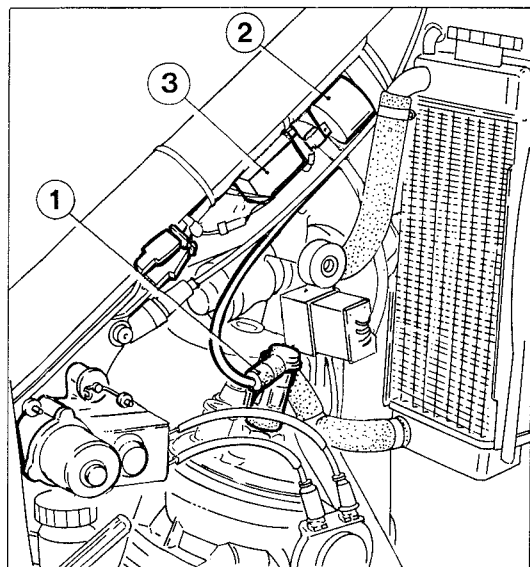
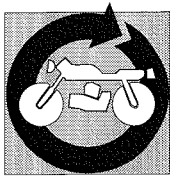
Allojar con las pinzas cod. **8000 49767**, la abrazadera colocada en el tubo (1) de envío del aceite de la bomba al carburador; desconectar dicho tubo.

Allojar la abrazadera del tubo (2) de envío del aceite del depósito a la bomba y desconectar dicho tubo desde la bomba.

Sacar el terminal del cable (3) de la polea (4) de la bomba y sacar dicho cable desde el cárter.

Desenganchar el terminal del cable del embrague (5) de la palanca situada en el motor; sacar el cable.





Stacco motore.

Smagliare la catena e sfilarla dal pignone motore.

Scollegare la pipetta (1) dalla candela.

Scollegare il cavetto dal segnalatore temperatura acqua sulla testa.

Scollegare le connessioni (posizionate in prossimità della bobina (2)) che collegano rispettivamente l'alternatore al regolatore (cavi Gialli) e alla centralina (3) (cavi Rosso/Nero).

Engine removal.

Break the links of the chain and extract it from the engine pinion.

Disconnect the pipe (1) from the plug.

Disconnect the cable from the water temperature indicator on the head.

Disconnect the connections (located near the coil (2)) which connect the alternator to the regulator (Yellow cables) and to the electronic device (3) (Red/Black cables) respectively.

Démontage du moteur.

Défaire la chaîne et la retirer du pignon du moteur.

Détacher la pipette (1) de la bougie.

Détacher le câble de l'indicateur de la température de l'eau, situé sur la tête.

Déconnecter les connexions (situées près de la bobine (2)) qui relient respectivement l'alternateur à le regulateur (câbles jaunes) et à la centrale (3) (câbles Rouge/Noir).

Ausbauen des Motors.

Die Kette öffnen und vom Kettenrad abnehmen.

Den Kerzenstecker (1) aus der Zündkerze herausziehen.

Das Kabel von der Wassertemperaturanzeige am Zylinderkopf losmachen.

Die Verbindungen (in der Nähe der Spule (2)), mit denen die Lichtmaschine an die Regler (gelbe Kabel) bzw. an die Zündelektronik (3) (rote/schwarze Kabel) angeschlossen ist, abklemmen.

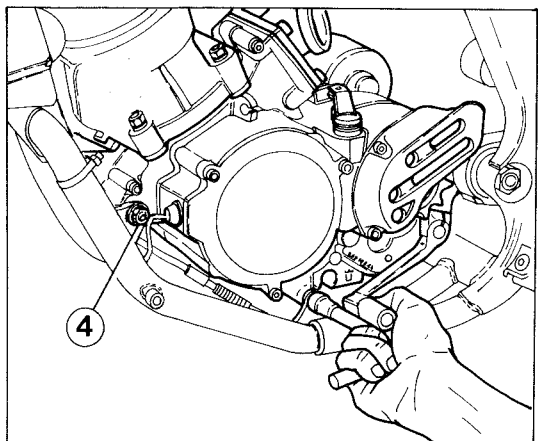
Separación motor.

Quitar malla de la cadena y deshilarla del piñón motor.

Desconectar la pipeta (1) de la bujía.

Desconectar el caveto del señalador temperatura agua en la cabeza.

Desconectar las conexiones (posicionadas en proximidad a la bobina (2)) que conectan respectivamente al alternador al regulador (cables amarillos) y a la centralina (3) (cables Rojo/Negro).



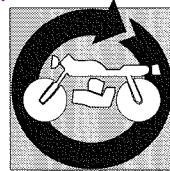
Inserire un supporto sotto al motore e sfilare le viti di fissaggio anteriore e inferiore motore dopo aver rimosso i dadi (4) di bloccaggio sul lato sinistro.

Arrange a support under the engine and take out the engine front and lower fastening screws after removing the locking nut (4) on the L.H. side.

Mettre un support sous le moteur et retirer les vis de fixation avant et inférieure du moteur après avoir enlevé l'écrou (4) de blocage (côté gauche).

Eine Stützvorrichtung unter dem Motor anbringen und die vordere und unteren Befestigungsschraube des Motors abziehen, nachdem man die Klemmutter (4) an der linken Seite entfernt hat.

Inserir un soporte bajo el motor y deshilar los tornillos de fijaje anterior y inferior motor después de haber removida la tuerca (4) de bloqueo del lado izquierdo.



Operando sul lato sinistro del telaio, con chiave da 22 mm, svitare il dado di fissaggio del perno forcellone.

Ribattere, con un tampone adatto, il perno forcellone fuori dalla sede, fino al punto in cui il motore risulterà libero da questo fissaggio.

Sollevarre la parte anteriore e, dopo averlo spinto in avanti, sfilare il motore dal lato sinistro.

By means of a 22 mm wrench, operate on the L.H. side of the frame and unscrew the fastening nut of the fork pin.

By means of a suitable pad, make the fork pin come out of its seat, until the engine is released from this fastening.

Lift the front part, push the engine forward and take it out from the L.H. side.

En travaillant du côté gauche du cadre, dévisser à l'aide d'une clef de 22 mm l'écrou de fixation de l'axe de la fourche.

Faire sortir de son logement l'axe de la fourche jusqu'à ce que le moteur soit complètement dégagé.

Soulever la partie avant et retirer le moteur du côté gauche après l'avoir déplacé vers l'avant.

An der linken Seite des Rahmens löst man mit einem 22-mm-Schlüssel die Befestigungsmutter des Gabelbolzens.

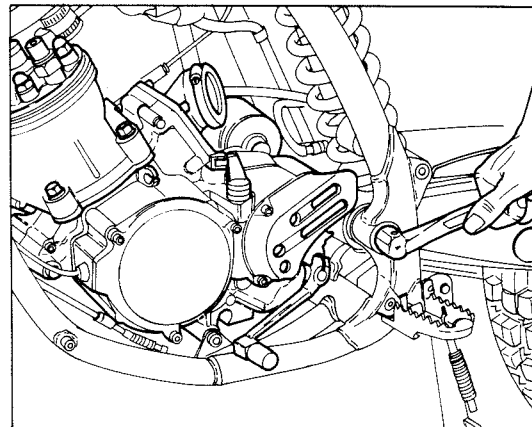
Mit einem geeigneten Werkzeug den Gabelbolzen aus seinem Sitz solange herausklopfen, bis der Motor frei ist.

Den Vorderteil anheben und den Motor links herausnehmen, nachdem man ihn nach vorne gedrückt hat.

Actuando en el lado izquierdo del chasis, con llave de 22 mm, destornillar la tuerca de fijaje del eje horquilla.

Rebatir, con un tapón adapto, el eje horquilla fuera de la sede, hasta el punto en que el motor resultará libre de este fijaje.

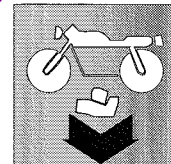
Levantar la parte anterior y, después de haberlo empujado hacia adelante, deshilar el motor del lado izquierdo.





SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DÉCOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSSBAU
DESMONTAJE MOTOR

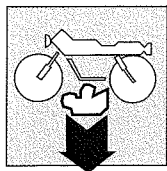
<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

F





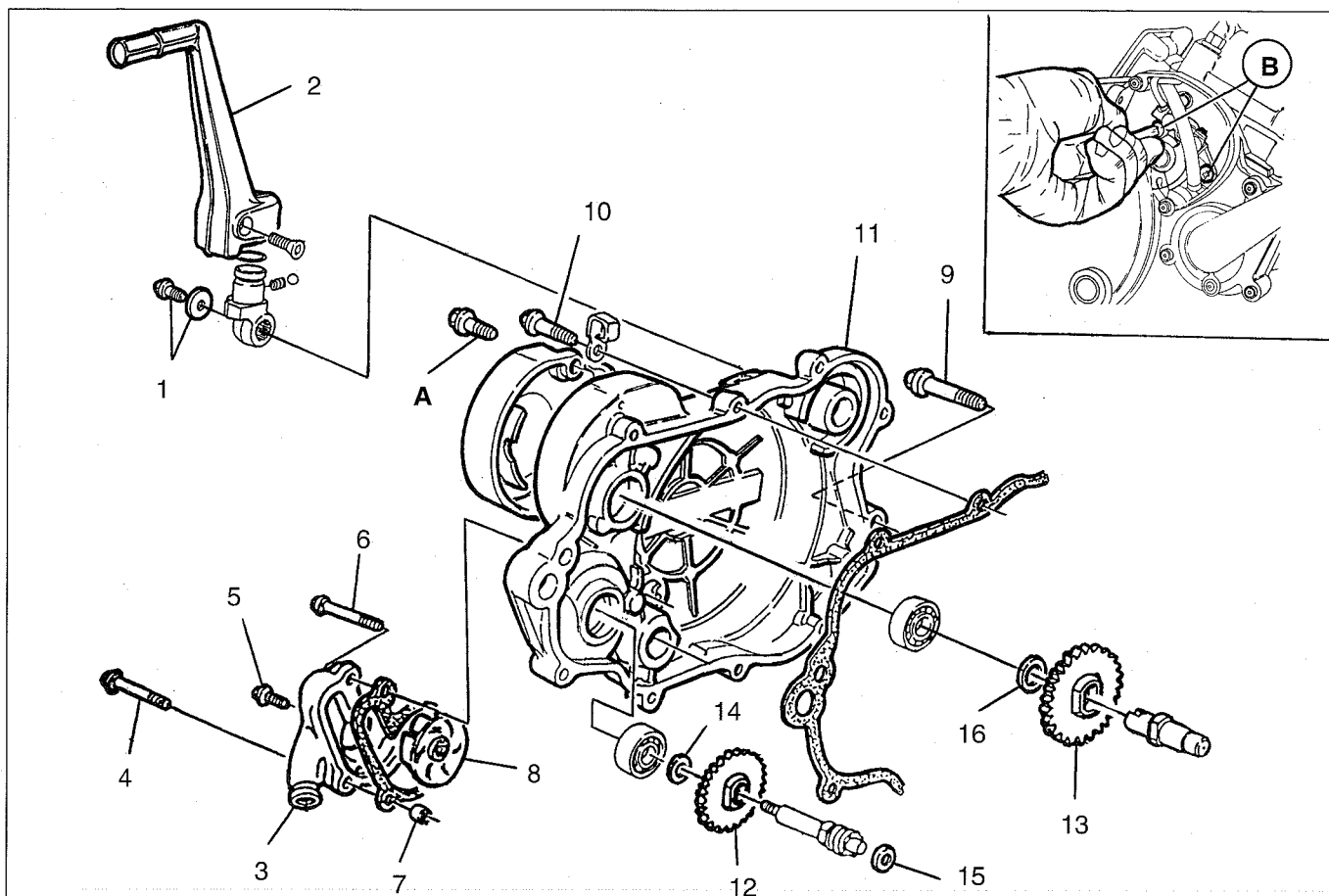
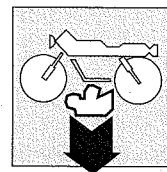
SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY

<http://husqy.forumsactifs.com>

Smontaggio componenti e coperchio lato destro	F. 4	Removal of components and cover on the R.H. side	F. 5
Smontaggio componenti esterni semicarterm lato frizione	F. 9	Removal of outer components on the crancase	
Smontaggio coperchi e componenti lato pignone	F.13	half on cluch side	F. 9
Smontaggio valvola di aspirazione	F.16	Removal of the covers and components on sprocket side	F.13
Smontaggio gruppo termico	F.17	Removal of intake valve	F.16
Smontaggio valvola di scarico	F.19	Thermal assembly removal	F.17
Separazione semicarterm	F.20	Exhaust valve disassembly	F.19
		Separation of half-crankcases	F.20

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



Disassembling the elements and the right side cover.

We advise setting the enbloc on a rotating support and to fasten it at the rear to facilitate the work.

Loosen the two screws (A) which fasten the oil pump cover, and the two screws (B) which fasten the pump. Remove the pump.

Loosen screw (1) with its washer which fasten start lever (2); then remove the lever.

Loosen the three screws (4), (5) and (6) and remove the water pump cover (3).

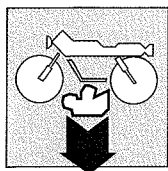
The pump cover centering bushes (7) on the right cover must tally with the longer screws. Retrieve the gasket.

Remove the water pump rotor (8) by turning it manually anticlockwise. Loosen the eight fastening screws (9 - one screw - and 10 - seven screws) of the half-case right cover.

Remove the said cover by levering on the front side end of the crankshaft. Retrieve the gasket.

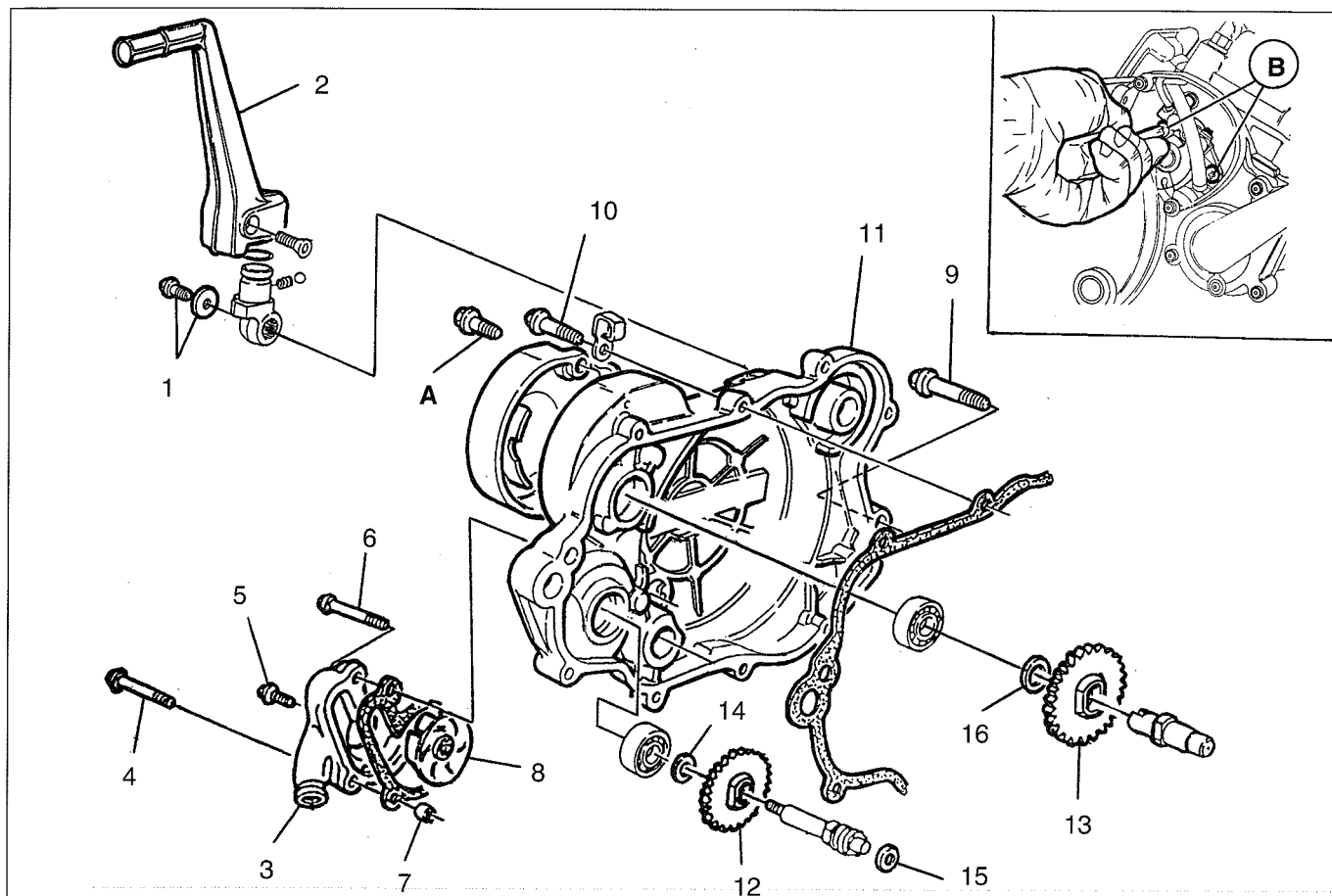
Remove the water and oil pump control shafts set inside the cover, together with the nylon gears (12) and (13). Retrieve the timings (14), (15) and (16).





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



Smontaggio componenti e coperchio lato destro.

Per agevolare le operazioni di smontaggio è consigliabile disporre il blocco motore su un supporto rotativo fissandolo nella parte superiore.

Svitare le due viti (A) di fissaggio del coperchio pompa olio e le due viti (B) di fissaggio della stessa. Rimuovere la pompa olio.

Svitare la vite (1) con rondella di tenuta della leva avviamento (2) e rimuoverla dall'alberino avviamento.

Procedere alla rimozione del coperchio pompa acqua (3) svitando le tre viti di fissaggio (4), (5) e (6). Recuperare la guarnizione.

Fare attenzione, durante il rimontaggio, che in corrispondenza delle due viti più lunghe siano posizionate le bussole di centraggio (7) del coperchio pompa sul coperchio destro.

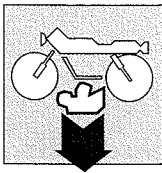
Rimuovere la girante (8) della pompa acqua ruotandola a mano in senso antiorario. Svitare le otto viti di fissaggio (9 e 10, rispettivamente una e sette pezzi) del coperchio destro al semicaratter.

Rimuovere detto coperchio facendo leva sull'estremità dell'alberino avviamento e nella parte anteriore. Recuperare la guarnizione.

Sfilare dall'interno del coperchio gli alberi di comando pompa acqua e olio con ingranaggi (12) e (13) in nylon. Recuperare i fasamenti (14), (15) e (16).

DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

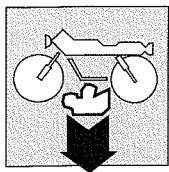


Démontage des composants et du couvercle côté droite	F. 6
Démontage des composants externes du	
demi-carter côté embrayage	F. 9
Démontage des couvercles et des composants côté pignon ..	F.13
Démontage de la soupape d'aspiration	F.16
Démontage du groupe thermique	F.17
Démontage de la soupape d'échappement	F.19
Séparation du demi-carter	F.20

Ausbau der Bestandteile und des Deckels	
auf der rechten Motorradseite	F. 7
Ausbau der äußeren Bestandteile der Gehäusehälfte	
an der Kupplungsseite	F. 9
Ausbau der Deckel und der Bestandteile auf der	
Ritzelseite	F.13
Ausbau des Ansaugventils	F.16
Ausbau des Zylinderblocks	F.17
Ausbau des Auslassventils	F.20
Trennung der Gehäusenhälften	F.20

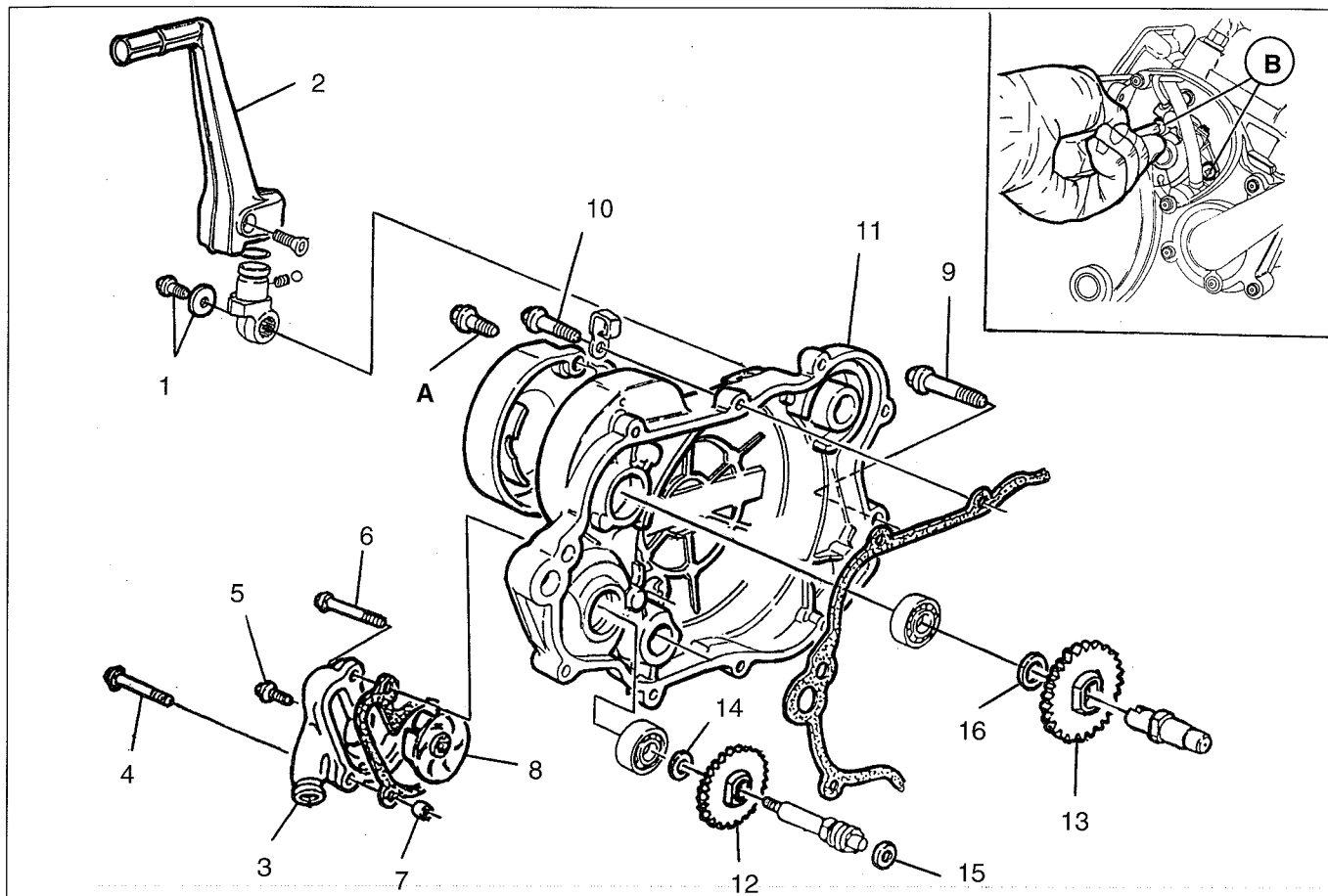
Desmontaje componentes y tapa lado derecho	F. 8
Desmontaje componentes externos semicarter	
lado embrague	F. 9
Desmontaje tapas y componentes lado piñon	F.13
Desmontaje valvula de aspiracion	F.16
Desmontaje grupo termico	F.17
Desmontaje de la valvula de escape	F.20
Separacion semicarter	F.20





SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Démontage des éléments et du couvercle côté droit.

Pour faciliter les opérations de démontage, nous conseillons de placer le bloc moteur sur un support tournant et de le fixer du côté arrière.

Desserrer les deux vis (A) qui fixent le couvercle de la pompe à huile et les deux vis (B) pour ôter la pompe.

Desserrer la vis (1) du levier starter (2) avec sa rondelle, et la ôter de l'arbre de démarrage.

Desserrer les trois vis (4), (5) et (6) et ôter le couvercle de la pompe à eau (3). Récupérer le joint.

Les douilles de centrage (7) du couvercle pompe sur le couvercle droit doivent être placées en correspondance des deux vis plus longues.

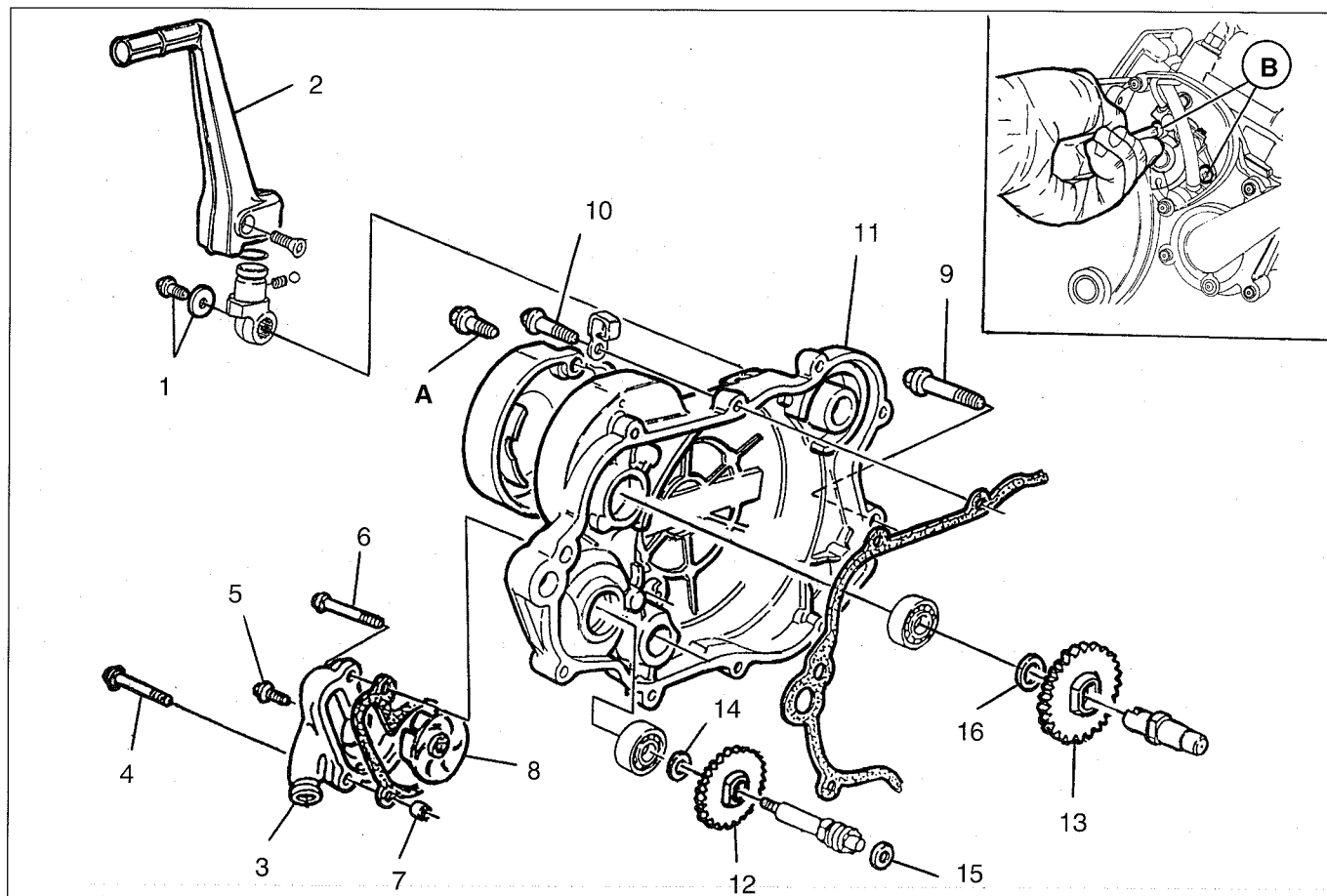
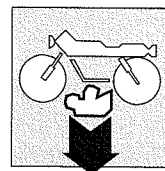
Tourner à la main en sens antihoraire le rotor (8) de la pompe à eau pour ôter le rotor. Desserrer les huit vis 9 (une vis) et 10 (sept vis) du couvercle droit du demi-carter.

Faire pression sur l'extrémité frontale de l'arbre de démarrage pour ôter le couvercle. Récupérer le joint.

Oter les arbres de commande pompe à eau et huile avec les engrenages (12) et (13) en nylon du couvercle. Récupérer les calages (14), (15) et (16).

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



Ausbau der Bestandteile und des Deckels auf der rechten Seite.

Damit das Abmontieren vereinfacht wird, empfehlen wir Ihnen, den motorblock auf eine drehbare Stütze zu stellen und denselben auf Hinterseite zu befestigen. Die beiden Befestigungsschrauben (A) des Ölpumpendeckels und die beiden Befestigungsschrauben (B) der Ölpumpe ausschrauben. Die Ölpumpe entnehmen.

Die Schraube (1) mit der Dichtungsunterlegscheibe des Anlaßhebels (2) ausschrauben und von der Anlaßwelle abnehmen.

Den Wasserpumpendeckel (3) durch Lösen der drei Befestigungsschrauben (4), (5) und (6) entfernen. Die Dichtung wiedergewinnen.

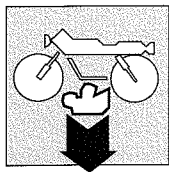
Während des Wiedereinbaus darauf achten, daß in Übereinstimmung mit den beiden längeren Schrauben die Zentrierbuchsen (7) des Pumpendeckels auf dem rechten Deckel positioniert sind.

Das Laufrad (8) der Wasserpumpe durch manuelles Drehen gegen den Uhrzeigersinn abnehmen. Die acht Befestigungsschrauben (9 und 10, beziehungsweise eine und sieben Teile) des rechten Deckels an der Halbverkleidung ausschrauben.

Den Deckel durch Hebelwirkung auf das Anlaßwellenende und im vorderem Teil entfernen. Die Dichtung sicherstellen.

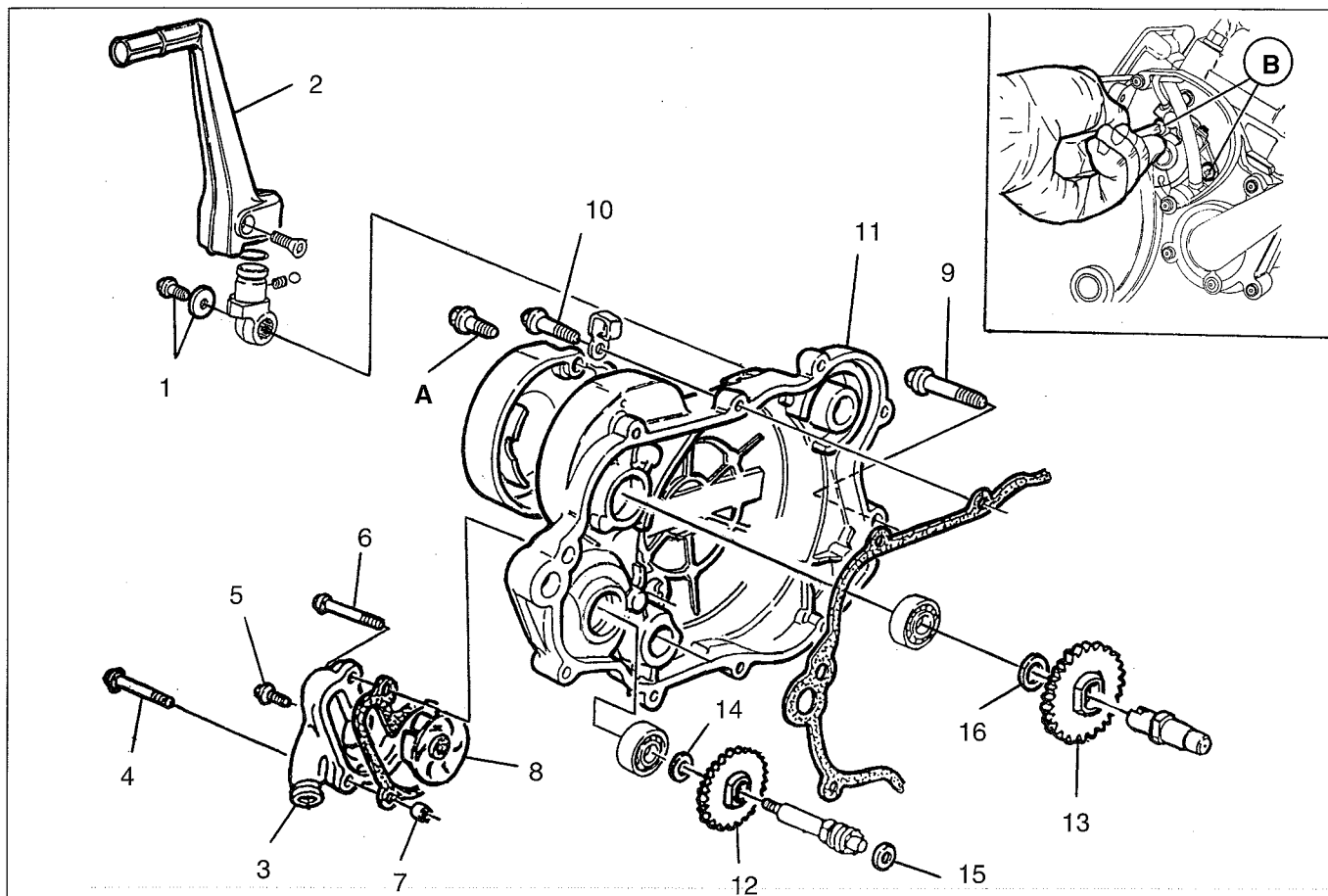
Vom Deckelinnern die Öl- und Wasserpumpen-Schaltungswellen mit Räderpaaren (12) und (13) aus Nylon abziehen. Die Phasenstellungen (14), (15) und (16) sicherstellen.





SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Desmontaje de los componentes y tapa lado derecho

Para facilitar la operaciones de desmontaje se aconseja colocar el bloque motor sobre un soporte giratorio, fijándolo por la parte trasera.

Desenroscar los dos tornillos (A) de fijación de la tapa de la bomba del aceite y los dos tornillos (B) de fijación de la propia bomba. Retirar la bomba del aceite.

Desenroscar el tornillo (1) con arandela de retén de la palanca de puesta en marcha (2) y retirarla del árbol de arranque.

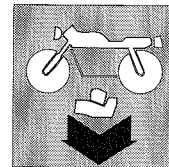
Proceder con la remoción de la tapa de la bomba del agua (3) desenroscando los tres tornillos de fijación (4), (5) y (6). Recuperar la empaquetadura.

Tener cuidado durante el remontaje que, en correspondencia de los dos tornillos más largos, hayan colocados los casquillos de centrado (7) de la tapa de la bomba en la tapa derecha.

Retirar el rotor (8) de la bomba del agua girándolo a mano en sentido antihorario. Desenroscar los ocho tornillos de fijación (9 y 10, respectivamente una y siete piezas) de la tapa derecha del semicárter.

Retirar dicha tapa haciendo palanca sobre el extremo del árbol de arranque y sobre la parte delantera. Recuperar la empaquetadura.

De dentro la tapa extraer los ejes de accionamiento de la bomba del agua y del aceite con los engranajes (12) y (13) en nylon. Recuperar los colocadores en fase (14), (15) y (16).



Smontaggio componenti esterni semicarter lato frizione.

Svitare le cinque viti di fissaggio delle molle frizione operando a croce.
Sfilare le viti con rosetta e le molle dallo spingidisco.

Removal of the outer components on the crankcase half on clutch side.

Loosen the five fastening screws of the clutch springs by proceeding in a cross sequence.
Pull out the screws with washer and the spring from the disc pusher.

Démontage des composants externes du demi-carter côté embrayage.

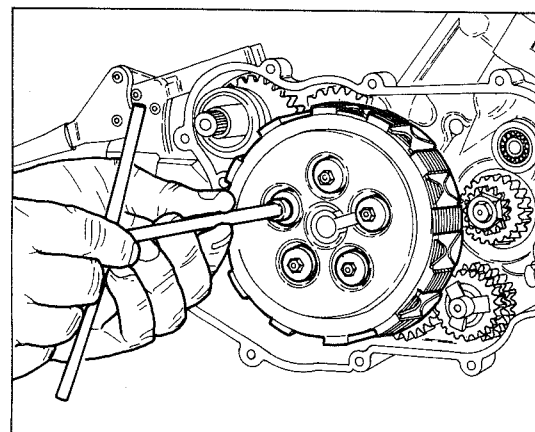
Dévisser les cinq vis de fixation des ressorts d'embrayage (opération en croix).
Extraire du pousse-disque les vis avec rondelle et les ressorts.

Ausbau der äußeren Bestandteile der Gehäusehälfte an der Kupplungsseite.

Die fünf Befestigungsschrauben der Kupplungsfedern über Kreuz aufschrauben. Diese Schrauben mitsamt den dazugehörigen Unterlegscheiben und Federn von der Scheibendeckel lösen.

Desmontaje componentes externos semicarter lado embrague.

Destornillar los cinco tornillos de fijación de los muelles embrague actuando a cruz.
Quitar del empujadisco los tornillos con arandela y los muelles.



Rimuovere il piatto spingidisco (1) e il pacco dei dischi frizione dal mozzo.
Sfilare dall'estremità dell'albero primario la ralla (2), il cuscinetto assiale a rulli e il piattello.
Inclinare il blocco motore sul lato destro e sfilare la prima sfera, l'astina, l'altra sfera e l'altra astina di disinnesto frizione.

Dal lato opposto sfilare la leva comando frizione con relativa molla di ritorno e boccola.

Remove the disc pusher plate (1) and the clutch plate assembly from the hub.

Pull out the ring (2), the roller axial bearing and the cap from the end of the main shaft.
Tilt the engine to the right and pull out the first ball, the rod, the other ball and the clutch release rod.

Pull out the clutch control lever with its return spring and bush from the opposite side.

Extraire du moyeu le plateau pousse-disque (1) et la série des disques d'embrayage.
Extraire de l'extrémité de l'arbre primaire la butée (2), le roulement axial à rouleaux et le plateau.

Incliner le bloc moteur sur le côté droit et extraire la première bille, la tige, l'autre bille et l'autre tige de débrayage.

Sur le côté opposé extraire le levier de commande embrayage avec le ressort de retour et la douille correspondants.

Den Scheibendeckel (1) und das Kupplungscheibenpaket von der Nabe ziehen.

Die Scheibe (2), das Axialrollenlager und den Teller vom Ende der Hauptwelle nehmen.

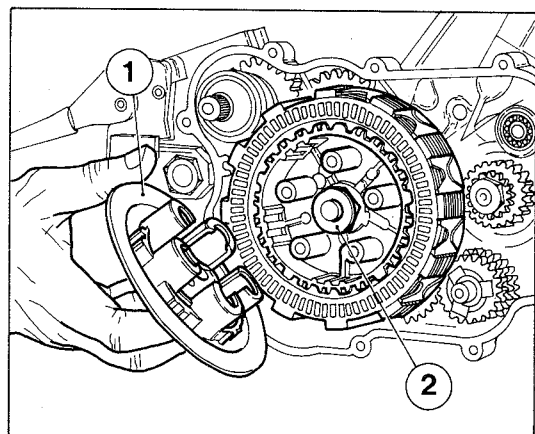
Den Motorblock nach rechts kippen, die erste Kugel, den Stab, die zweite Kugel und den anderen Stab der Auskupplung herausgleiten lassen.

Quitar el plato empujadisco (1) y el paquete de los discos embrague del cubo.

Deshilar de la extremidad del eje primario la rangua (2), el cojinete axial a rodillos y el platillo.

Inclinar el bloque motor sobre el lado derecho y deshilar la primera esfera, la varilla, la otra esfera y la otra varilla de desconexión embrague.

Del lado opuesto extraer la leva mando embrague con relativo muelle de retorno y buje.



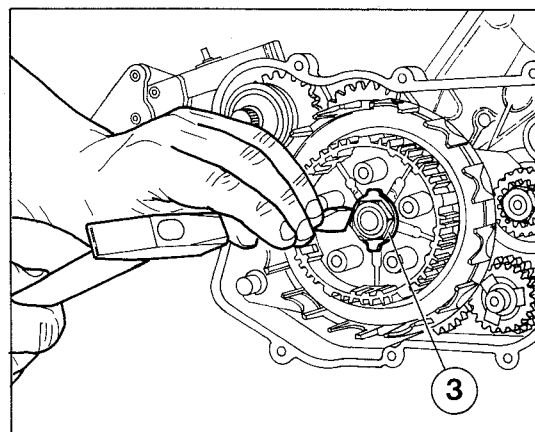
Con scalpello e martello raddrizzare le parti piegate della rosetta di sicurezza (3) sul dado di tenuta del mozzo frizione.

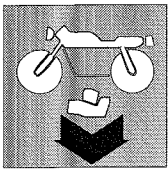
Straighten the bent parts of the safety washer (3) on the stop nut of the clutch hub by means of chisel and hammer.

Redresser, avec le ciseau et le marteau, les parties pliées de la rondelle de sécurité (3) sur l'écrou d'étanchéité du moyeu embrayage.

Mit Hammer und Meisel die verbogenen Teile der sich auf der Dichtungsmutter der Kupplungsnabe befindliche Sicherungsscheibe (3) gleichrichten.

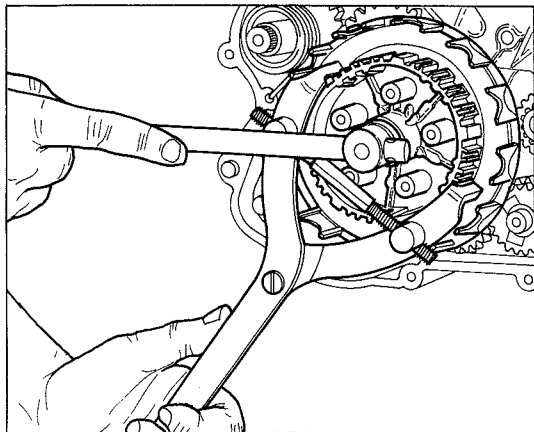
Con cincel y martillo enderezar las partes plegadas del aro de seguridad (3) sobre la tuerca de retén del cubo embrague.





SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DÉCOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



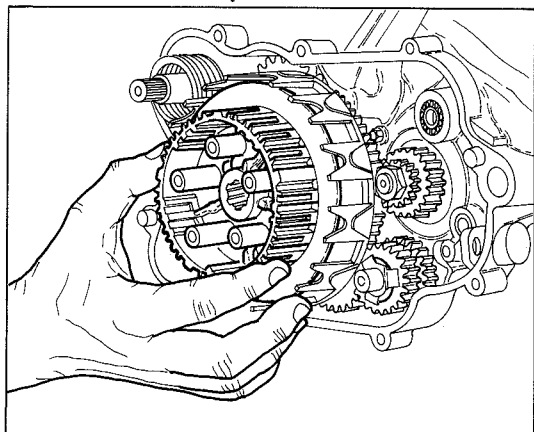
Utilizzare per questa operazione l'attrezzo cod. **8000 79015** con le estremità inserite in due scanalature opposte del mozzo frizione.
Mantenere fermo il mozzo frizione con l'attrezzo e svitare il dado di fissaggio con una chiave a bussola di 22 mm.

For this operation, use tool no. **8000 79015** by fitting its ends into two opposite slots of the clutch hub.
Hold the clutch hub by means of the tool and loosen the stop nut with a 22 mm socket wrench.

Pour cette opération utiliser l'outil code **8000 79015** avec les extrémités insérées dans deux cannelures opposées du moyeu d'embrayage.
Bloquer le moyeu embrayage avec l'outil et dévisser l'écrou de fixation avec une clef à douille de 22 mm.

Bei diesen Arbeitsvorgang das Werkzeug mit der Kennr. **8000 79015** verwenden und es mit seinen Endstücken in zwei entgegengesetzte Nuten der Kupplungsnahe stecken. Die Kupplungsnahe mit diesem Werkzeug festhalten und die Feststellschraube mit einem 22 mm-Steckschlüssel aufdrehen.

Para efectuar esta operación utilizar el utensil cod. **8000 79015** con las extremidades empalmadas en dos ranuras opuestas del cubo embrague.
Mantener bloqueado el cubo embrague con el utensil y destornillar la tuerca de fijación con una llave tubular de 22 mm.



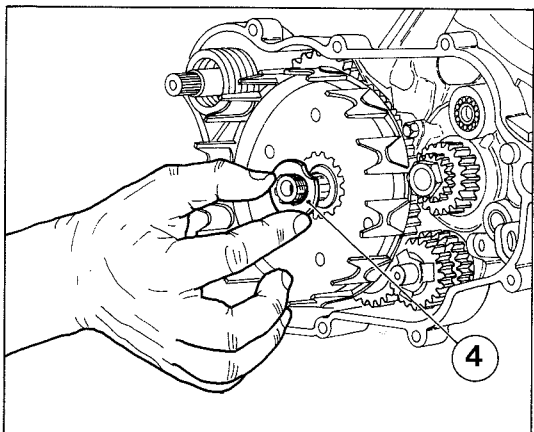
Sfilare dall'estremità dell'albero primario il dado, la rosetta di sicurezza e il mozzo frizione.

Pull out nut, safety washer and clutch hub from the main shaft end.

Extraire l'écrou, la rondelle de sécurité et le moyeu embrayage de l'extrémité de l'arbre primaire.

Die Mutter, die Sicherungsscheibe und die Kupplungsnahe vom Ende der Hauptwelle abziehen.

Deshilar de la extremidad del eje primario la tuerca, el aro de seguridad y el cubo embrague.



Sfilare dall'albero primario la rosetta a tre punte (4).

Pull out the three-point washer (4) from the main shaft.

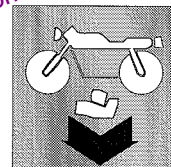
Extraire la rondelle à trois pointes (4) de l'arbre primaire.

Die Spitzsicherungsscheibe (4) von der Hauptwelle nehmen.

Deshilar del eje primario el aro de tres puntas (4).

**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DÉCOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Per impedire la rotazione dell'albero motore mentre si allenta il dado di bloccaggio degli ingranaggi inseriti su di esso, è necessario operare sul rotore dell'alternatore che si trova sul lato opposto.

Rimuovere il coperchio alternatore nel modo descritto al paragrafo "Smontaggio coperchi e componenti lato pignone" e installare l'attrezzo cod. **8000 46614** sui fori del rotore.

To prevent the crankshaft from turning while loosening the nut which fastens the gears mounted on it, use the alternator rotor located on the opposite side.

Remove the alternator cover as described in paragraph "Removal of the covers and components on the sprocket side" and fit tool no. **8000 46614** into the rotor holes.

Pour empêcher la rotation de l'arbre moteur pendant que l'on desserre l'écrou de blocage des engrenages insérés sur cet écrou, intervenir sur le rotor de l'alternateur positionnée sur le côté opposé.

Extraire le couvercle de l'alternateur selon description du paragraphe "Démontage des couvercles et des composants côté pignon" et placer l'outil code **8000 46614** sur les trous du rotor.

Um ein Drehen der Antriebswelle während des Lockerns der Blockiermutter der sich auf dieser Welle befindlichen Zahnräder zu verhindern, ist es notwendig am Rotor des Drehstromgenerators, der sich auf der gegenüberliegenden Seite befindet, weiter zu arbeiten.

Den Deckel des Drehstromgenerators, so wie im Paragraf "Ausbau der Deckel und der Bestandteile auf der Ritzelseite" beschrieben abnehmen und das Werkzeug mit Kennr. **8000 46614** in die Rotorbohrungen stecken.

Para impedir que el eje motor gire mientras se afloja la tuerca de bloqueo de los engranajes que están empalmados sobre el mismo, es necesario actuar sobre el rotor del alternador colocado en el lado opuesto.

Quitar la tapa alternador en la forma descrita en el párrafo "Desmontaje tapas y componentes lado piñón" e instalar el utensil cod. **8000 46614** sobre los agujeros del rotor.

Mantenendo bloccato il rotore con l'attrezzo svitare con chiave a bussola di 19 mm il dado sul lato opposto dell'albero motore.

Agire in senso orario in quanto si tratta di un dado con filettatura sinistra.

Lock the rotor with the tool and loosen the nut on the other end of the crankshaft with a 19 mm socket wrench.

Turn clockwise as the nut has a l.h. thread.

En bloquant le rotor avec l'outil, dévisser, avec une clef à douille de 19 mm, l'écrou sur le côté opposé de l'arbre moteur.

Effectuer cette opération dans le sens des aiguilles d'une montre car il s'agit d'un écrou avec filetage gauche.

Während man den Rotor mit dem Werkzeug feststellt, die Mutter auf der der Antriebswelle entgegengesetzten Seite mit einem 19 mm-Steckschlüssel aufschrauben. Da es sich um eine Mutter mit einem Linksgewinde handelt, muß sie im Uhrzeigersinn aufgedreht werden.

Manteniendo bloqueado el rotor con el utensil destornillar con llave tubular de 19 mm. la tuerca posicionada en el lado opuesto del eje motor. Actuar en sentido horario en cuanto se trata de una tuerca con fileteado izquierdo.

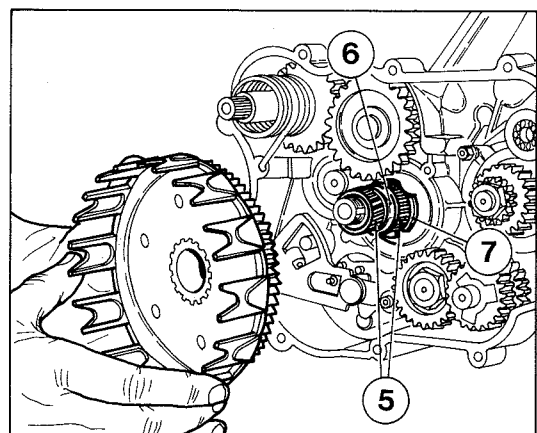
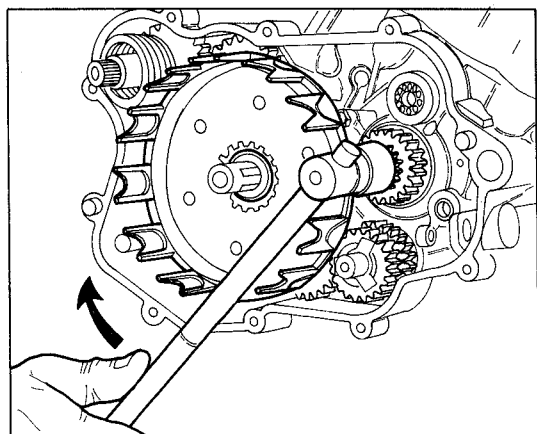
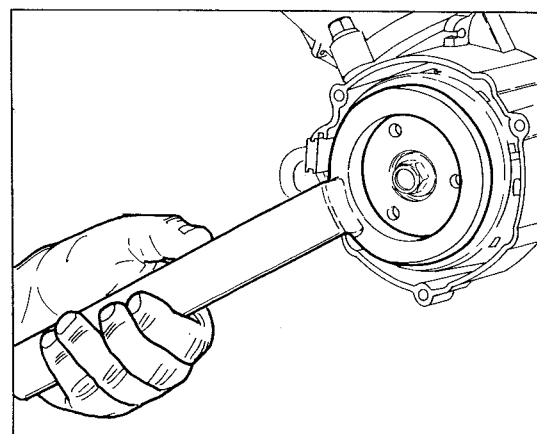
Sfilare dall'albero primario la campana frizione, le due gabbie a rullini (5) con relativo distanziale (6), il distanziale interno e la rosetta a tre punte (7).

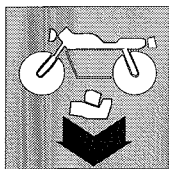
Pull out the clutch bell, the two roller bearings (5) with the spacer (6), the inner spacer and the three-point washer (7) from the main shaft.

Extraire de l'arbre primaire la cloche embrayage, les deux cages à rouleaux (5) avec l'entretoise (6), l'entretoise interne correspondante et, enfin, la rondelle à trois pointes (7).

Die Kupplungsglocke, die zwei Rollenkäfige (5) mit dem dazugehörigen Distanzstück (6), dem inneren Distanzstück und die Spitzsicherungsscheibe (7) von der Hauptwelle ziehen.

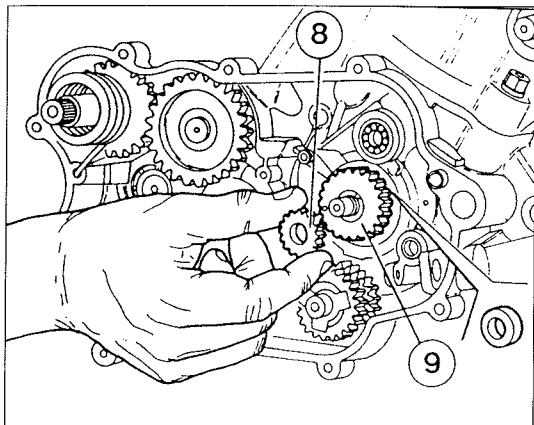
Quitar del eje primario la campana embrague, las dos jaulas a rodillos (5) con relativo distancial (6), el distancial interno y el aro de tres puntas (7).





**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DÉCOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



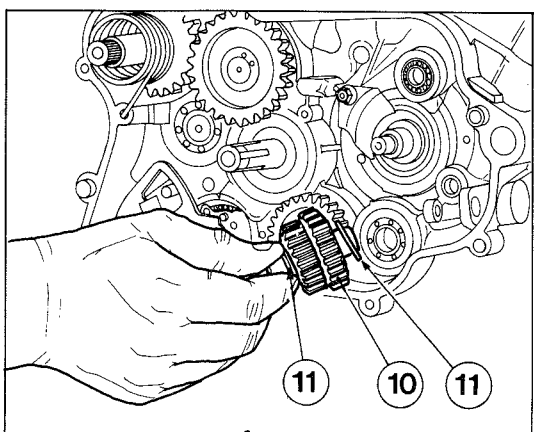
Sfilare dall'albero motore l'ingranaggio (8) di comando pompa olio e acqua e l'ingranaggio (9) della trasmissione primaria.
Rimuovere la linguetta a disco sull'albero motore.

Pull out the oil and water pump drive gear (8) and the main transmission gear (9) from the crankshaft.
Remove the key on the crankshaft.

Extraire de l'arbre moteur l'engrenage (8) de commande de la pompe huile et eau et l'engrenage (9) de la transmission primaire.
Enlever la languette à disque sur l'arbre moteur.

Das Zahnrad (8) der Öl- und Wasserpumpensteuerung und das Zahnrad (9) des Hauptantriebs von der Antriebswelle abziehen.
Die Halbrundkeil aus der Triebwelle nehmen.

Deshilar del eje motor el engranaje (8) de mando bomba aceite y agua y el engranaje (9) de la transmisión primaria.
Quitar la lengüeta a disco posicionada sobre el eje motor.



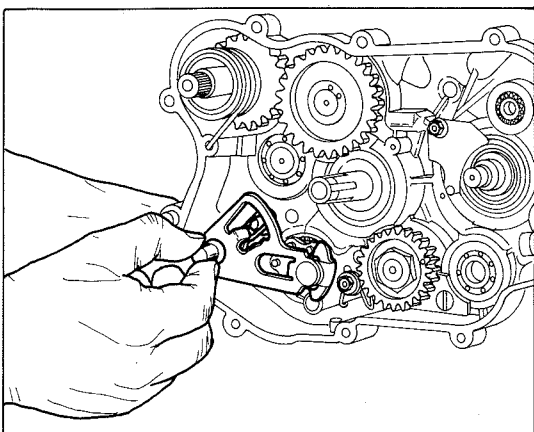
Sfilare dal semicarter destro l'ingranaggio (10) di rinvio contralbero con relative rosette (11) di rasamento.

Pull out the balancing shaft idle gear (10) with the washers (11) from the r.h. crankcase half.

Extraire du demi-carter droit l'engrenage (10) de renvoi du contre-arbre avec les rondelles correspondantes (11).

Das Zahnrad (10) der Vorlegewelle mit den dazugehörigen Zwischelegscheiben (11) von der rechten Gehäusehälfte abziehen.

Deshilar del semicarter derecho el engranaje (10) de reenvío contraeje con relativos anillos (11) de espesoración.



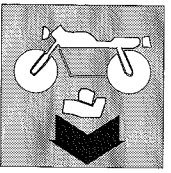
Sfilare l'alberino selettore dalla parte posteriore del semicarter destro.

Pull the selector shaft from the rear end of the r.h. crankcase half.

Extraire l'arbre sélecteur de l'arrière du demi-carter droit.

Die Gangwahlspindel von der hinteren Seite der Gehäusehälfte lösen.

Deshilar el árbol selector de la parte posterior del semicarter derecho.



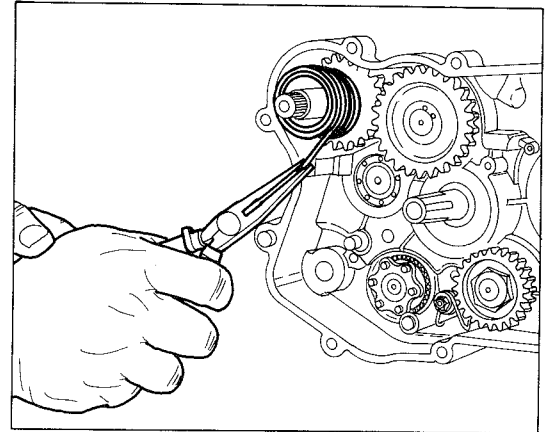
Sganciare la molla di ritorno dell'albero avviamento dal suo ancoraggio sul semicarter destro.

Release the return spring of the starter shaft from its anchoring on the r.h. crankcase half.

Décrocher le ressort de retour de l'arbre de démarrage de son ancrage sur le demi-carter droit.

Die Rückholfeder der Anlaßwelle aus ihrer Verankerung in der rechten Gehäusehälfte aushaken.

Desenganchar de su anclaje el muelle de retorno del eje de accionamiento, montado sobre el semicarter derecho.



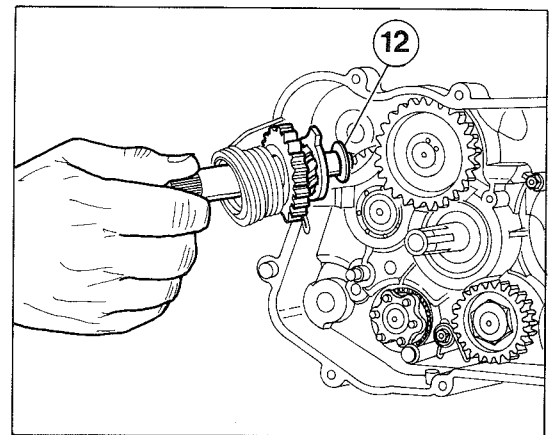
Sfilare il gruppo alberino avviamento completo di ingranaggio di comando e recuperare la rosetta di rasamento (12), lato interno.

Pull out the starter shaft assembly together with the drive gear and remove the washer (12), inner side.

Extraire le groupe arbre de démarrage avec l'engrenage de commande et récupérer la rondelle (12), côté interne.

Die Anlaßspindeleinheit komplett mit ihren Steuerzahnradern herausnehmen und die Zwischenlegscheibe (12) aus der Innenseite herausnehmen.

Extraer el grupo arbol accionamiento completo de engranaje de mando y recuperar el anillo de espesación (12) lado interno.



Smontaggio coperchi e componenti lato pignone.

Svitare le tre viti di fissaggio e rimuovere il coperchio alternatore recuperando la guarnizione.

Svitare le due viti di fissaggio del coperchio pignone e rimuoverlo unitamente alla piastrina di protezione ed ai relativi distanziali.

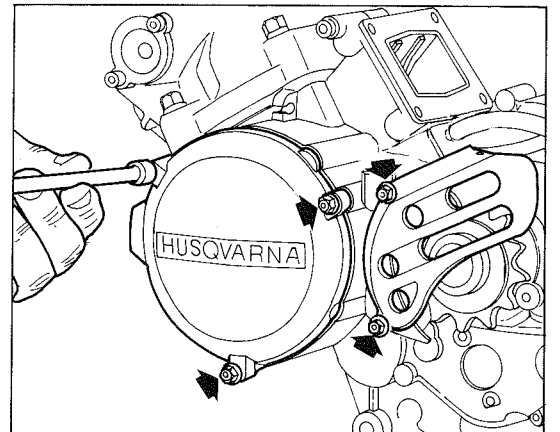
Removal of the covers and components on sprocket side.

Remove the three fastening screws and the alternator cover and remove the gasket. Remove the fastening screws of the sprocket cover and then the cover together with the protection plate and the spacers.

Démontage des couvercles et des composants côté pignon.

Dévisser les trois vis de fixation et enlever le couvercle alternateur en récupérant la garniture.

Dévisser les deux vis de fixation du couvercle pignon et enlever ce couvercle avec la plaque de protection et les entretoises correspondantes.



Ausbau der Deckel und der Bestandteile auf der Ritzelseite.

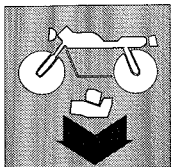
Die drei Befestigungsschrauben lösen und den Deckel des Drehstromgenerators abheben, dabei dessen Dichtung rückgewinnen.

Die beiden Befestigungsschrauben des Ritzeldeckels lösen und gemeinsam mit dem Schutzplättchen und dazugehörigen Distanzstücken abnehmen.

Desmontaje tapas y componentes lado piñón.

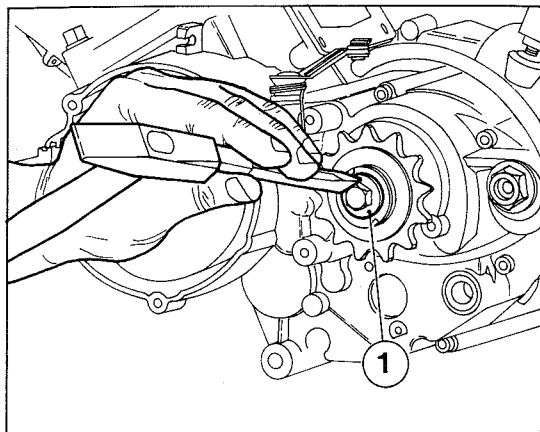
Destornillar los tres tornillos de fijación y quitar la tapa alternador recuperando el retén.

Destornillar los dos tornillos de fijación de la tapa piñón y quitarla junto con la lámina de protección y relativos distanciales.



SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DÉCOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



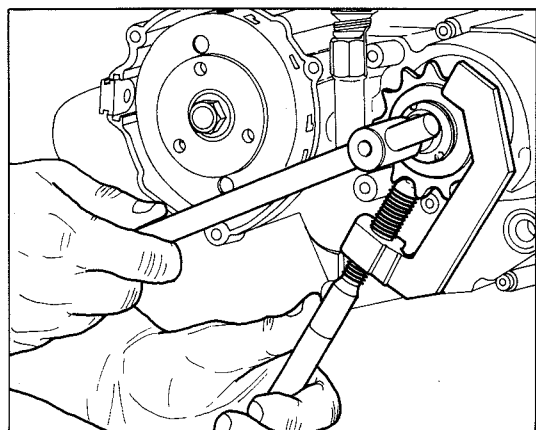
Ribadire la rosetta (1) di sicurezza sulla vite di tenuta del pignone.

Rivet the safety washer (1) on the sprocket stop screw.

River la rondelle (1) de sécurité sur la vis d'étanchéité du pignon.

Die Sicherungsscheibe (1) auf die Dichtungsschraube des Ritzels einstecken.

Remachar el aro (1) de seguridad sobre el tornillo de retén del piñón.



Bloccare il pignone con l'attrezzo cod. **000YA 2271** quindi con chiave a bussola da 13 mm procedere ad allentare la vite di tenuta del pignone sull'albero secondario.

Sfilare detta vite, la rosetta di sicurezza, la rosetta grande e il pignone.

Fare attenzione nel rimontaggio al posizionamento della rosetta grande: le due estremità ribadite vanno rivolte verso il pignone.

Rimuovere anche il distanziale con anello OR di tenuta.

Lock the sprocket with tool no. **000YA 2271**, then loosen the screw fixing the sprocket to the secondary shaft with a 13 mm socket wrench.

Pull out this screw, the safety washer, the large washer and the sprocket.

When reassembling, take care to position the large washer with the two riveted ends facing towards the sprocket.

Remove the spacer with O-ring, too.

Bloquer le pignon avec l'outil code **000YA 2271**, puis, à l'aide de la clef à douille de 13 mm, desserrer la vis d'étanchéité du pignon sur l'arbre secondaire.

Extraire cette vis, la rondelle de sécurité, la grande rondelle et le pignon.

Lors du remontage veiller au positionnement de la grande rondelle: les deux extrémités rivées doivent être tournées vers le pignon.

Enlever également l'entretoise avec la bague d'étanchéité.

Das Ritzel anhand des Werkzeuges mit der Kennr. **000YA 2271** blockieren, dann mit einem 13 mm-Steckschlüssel zum Lockern der Dichtungsschraube des sich auf der Vorlegewelle befindlichen Ritzels übergehen.

Diese Schraube, die Sicherungsscheibe, die große Unterlegscheibe und das Ritzel abnehmen.

Beim Wiederzusammenbau auf die Stellung der großen Unterlegscheibe achten: die beiden eingekneteten Enden müssen zum Ritzel gewendet sein.

Auch das Distanzstück gemeinsam mit dem O-Ring abnehmen.

Bloquear el piñón con el utensil cod. **000YA 2271** y con llave tubular de 13 mm. aflojar el tornillo de retén del piñón sobre el eje secundario.

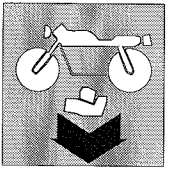
Quitar el tornillo, el aro de seguridad, la arandela grande y el piñón.

Prestar atención, durante el remontaje, a la colocación del aro grande: las dos extremidades remachadas deben posicionarse hacia el lado del piñón.

Quitar además el distancial con anillo OR de retén.

SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DÉCOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



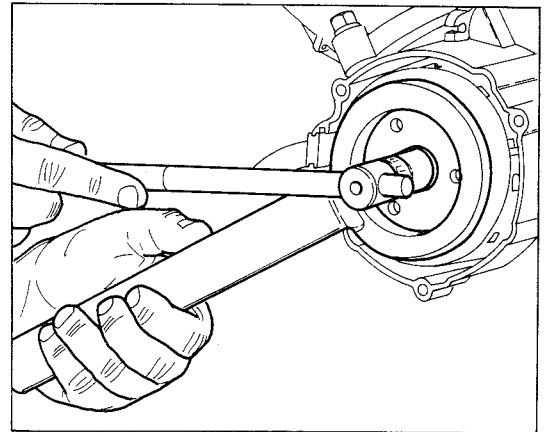
Impedire la rotazione del rotore applicando su di esso l'attrezzo cod. **8000 46614**.
Svitare il dado di tenuta del rotore utilizzando una chiave a bussola da 17 mm.
Rimuovere la rosetta di sicurezza.

Prevent the rotor from turning by applying tool code **8000 46614** on it. Unscrew the rotor lock nut with the help of a 17 mm. socket wrench.
Remove the safety washer.

Empêcher la rotation du rotor en y appliquant l'outil réf. **8000 46614**. Dévisser l'écrou de retenue du rotor en utilisant une clef à douille 17 mm.
Enlever la rondelle de sécurité.

Die Rotation des Rotors durch Anbringung des Werkzeugs Kennnr. **8000 46614** verhindern. Mit einem 17 mm-Gelenksteckschlüssel die Dichtungsmutter des Rotors aufschrauben.
Die gewölbte Sicherungsscheibe abnehmen.

Impedir la rotación del rotor aplicando sobre de él, la herramienta cod. **8000 46614**.
Destornillar la tuerca de tenuta del rotor utilizando una llave a calibre de 17 mm.
Remover el aro de seguridad.



Utilizzare l'attrezzo cod. **8000 51614** e fissarlo al rotore con tre viti di lunghezza opportuna.
Tenendo fermo l'attrezzo con chiave esagonale da 19 mm e operando in senso orario sulla vite centrale, con chiave esagonale da 17 mm, rimuovere il rotore dall'albero motore.

Use tool code **8000 51614** and fix it to the rotor with three suitably sized screws.
Holding the tool with a 19 mm. allen wrench and turning the middle screw clockwise, remove the rotor from the engine shaft with a 17 mm. Allen wrench.

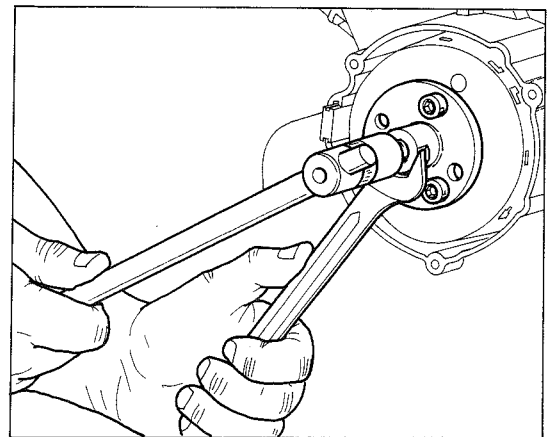
Utiliser l'outil réf. **8000 51614** et le fixer au rotor par l'entremise des trois vis.
Garder l'outil à l'aide d'une clé à 6 pans de 19 mm et en tournant vers la droite la vis centrale, enlever le rotor de l'arbre moteur à l'aide d'une clé à 6 pans de 17 mm.

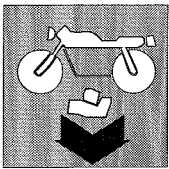
Das Werkzeug Kennnr. **8000 51614** mit drei genuegend langen Schrauben auf dem Rotor befestigen.

Das Werkzeug mit einem 19mm-Inbus Steckschlüssel festhalten, und mit einem 17 mm-Inbus Steckschlüssel den Mittelbolzen im Uhrzeigersinn drehen, den Rotor aus der Triebwelle nehmen.

Utilizar la herramienta cod. **8000 51614** y fijarla al rotor con tres tornillos de longitud oportuna.

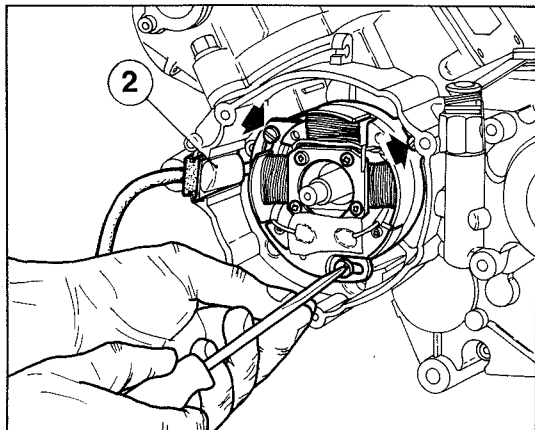
Teniendo firme la herramienta con llave hexagonal de 19 mm y operando en sentido horario sobre tornillo central, con llave hexagonal de 17 mm, remover el rotor del eje motor.





**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DÉCOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



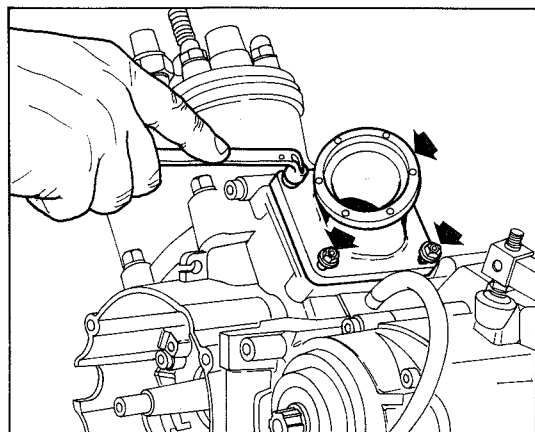
Svitare le tre viti di fissaggio statore; sfilare il gommino passafilo e la piastrina (2) dal semicarter sinistro e rimuovere lo statore completo.
Sfilare il distanziale posto tra statore e semicarter e la linguetta sull'albero motore.

Loosen the three fastening screws of the stator; pull out the wire rubber lead and plate (2) from the l.h. crankcase half and remove the complete stator.
Pull out the spacer located between stator and crankcase and the key on the crankshaft.

Dévisser les trois vis de fixation du stator; extraire le caoutchouc passe-fil et la plaquette (2) du demi-carter gauche et extraire le stator complet.
Extraire l'entretoise placée entre le stator et le demi-carter et la languette sur l'arbre moteur.

Die drei Befestigungsschrauben des Stators lockern; den Kabeldurchgangsgummi und das Plättchen (2) von der linken Gehäusehälfte abziehen, dann den Stator komplett abnehmen.
Das sich zwischen dem Stator und der Gehäusehälfte befindliche Distanzstück und den Keil von der Antriebswelle nehmen.

Destornillar los tres tornillos de fijación estator; deshilar la goma pasacable y la lámina (2) del semicarter izquierdo y quitar el estator completo.
Deshilar el distancial ubicado entre estator y semicarter y la lengüeta sobre el eje motor.



Smontaggio valvola di aspirazione.

Svitare le quattro viti di tenuta del gruppo valvola di aspirazione.
Sfilare il raccordo carburatore-valvola.

Removal of intake valve.

Unscrew the four retaining screws of the intake valve assembly.
Pull out the union carburettor-valve.

Démontage de la soupape d'aspiration.

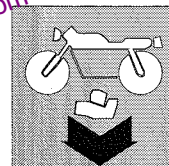
Dévisser les quatre vis d'étanchéité du groupe soupape d'aspiration.
Extraire le raccord carburateur-soupape.

Ausbau des Ansaugventils.

Die vier Dichtungsschrauben der Ansaugventileinheit lockern. Den Vergaser-Ventilanschluß lösen.

Desmontaje válvula de aspiración.

Destornillar los cuatro tornillos de retén del grupo válvula de aspiración.
Extraer el empalme carburador-válvula.



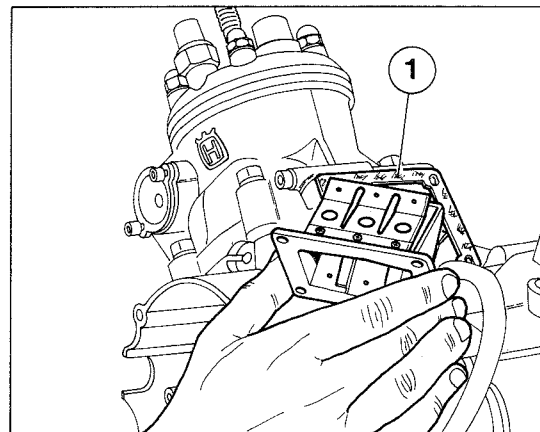
Rimuovere dal basamento la valvola aspirazione e recuperare la guarnizione (1).

Remove the intake valve from the cylinder block and remove the gasket (1).

Enlever du bâti la soupape d'aspiration et récupérer la garniture (1).

Das Ansaugventil aus seinem Sitz nehmen und die Dichtung (1) rückgewinnen.

Quitar de la base la válvula aspiración y recuperar el retén (1).



Smontaggio gruppo termico.

Lo smontaggio della testa, cilindro e pistone può essere anticipato ed è indipendente dalle operazioni di smontaggio fino ad ora eseguite.

La rimozione del gruppo testa-cilindro è a questo punto necessaria per poter procedere alla scomposizione dei semicarter motore.

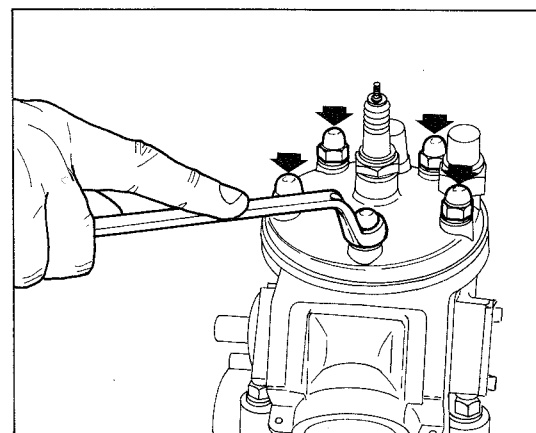
Svitare i cinque dadi ciechi di tenuta testa sul cilindro e recuperare le rosette poste sotto di essi.

Thermal assembly removal.

The disassembly of the head, cylinder and piston can be anticipated and it is independent of the disassembly operations carried out so far.

Now it is necessary to remove the head-cylinder assembly in order to disassemble the engine half-crankcases.

Unscrew the five blind rings fastening the head on the cylinder and keep the washers placed under them.



Démontage du groupe thermique.

Le démontage de la culasse, du cylindre et du piston peut être préalablement effectué car il est indépendant des opérations de démontage déjà effectuées.

Enlever l'ensemble culasse-cylindre afin de pouvoir procéder au désassemblage des demi-carter du moteur.

Dévisser les cinq écrous borgnes de retenue de la culasse sur le cylindre et récupérer les rondelles placés au-dessous de ceux-ci.

Ausbau des Zylinderblocks.

Der Ausbau des Zylinderkopfes, des Zylinders und des Kolbens kann bereits zu einem früheren Zeitpunkt vorgenommen werden, er ist unabhängig von den bisherigen Zerlegungsarbeiten.

Die Entfernung des Zylinder-Zylinderkopfblocks wird nunmehr unerlässlich, um mit der Zerlegung der Motorgehäusehälften fortfahren zu können.

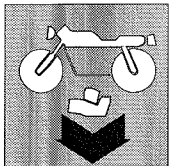
Die fünf Muttern, die den Zylinderkopf auf dem Zylinder halten, abschrauben und die darunterliegenden Scheiben entfernen.

Desmontaje grupo térmico.

El desmontaje de la cabeza, cilindro y pistón puede ser anticipado y es independiente de las operaciones de desmontaje hasta ahora efectuadas.

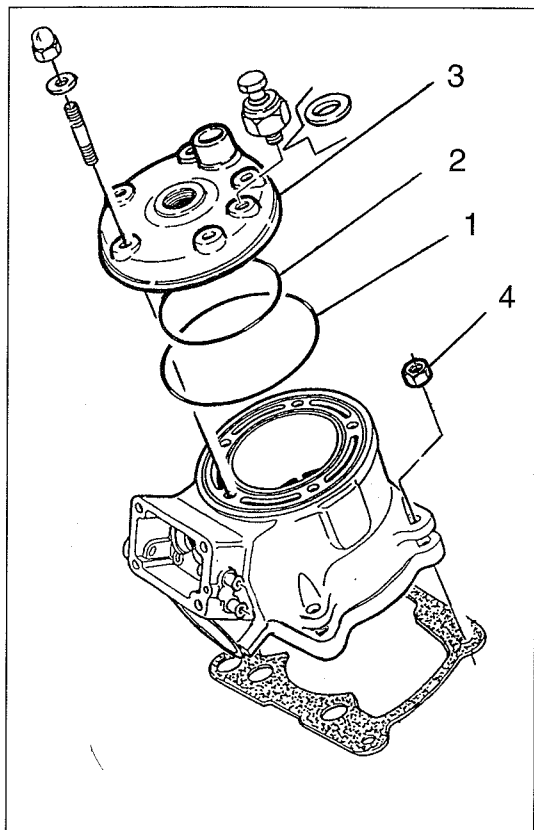
La remoción del grupo cabeza-cilindro es a este punto necesaria para poder proceder a la descomposición del semicarter motor.

Destornillar las cinco tuercas ciegas de tenuta cabeza s/cilindro y recuperar las arandelas puesta debajo de ellas.



SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DÉCOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Rimuovere la testa (3) e recuperare i due anelli OR di tenuta esterno (1) e interno (2).



NOTA: Gli anelli OR tra testa e cilindro dovranno sempre essere sostituiti ad ogni rimontaggio.

Remove the head (3) and remove the outer (1) and inner (2) O-ring.



WARNING: The O-rings between the head and the cylinder should always be replaced at any reassembly.

Enlever la tête (3) et récupérer les deux bagues d'étanchéité externe (1) et interne (2).



NOTE: Les anneaux OR entre la culasse et le cylindre devront être toujours remplacés lors d'un montage.

Den Zylinderkopf (3) abnehmen und die beiden O-Ringe, d.h. den äußeren (1) und inneren (2), herausnehmen.



ANMERKUNG: Die O-Ringe zwischen Zylinderkopf und Zylinder müssen bei jedem Zusammenbau ersetzt werden.

Desmontar la culata (3) y recuperar los dos anillos OR de retén externo (1) y interno (2).



NOTA: los anillos OR entre cabeza y cilindro deberán ser siempre sustituidos a cada remontaje.

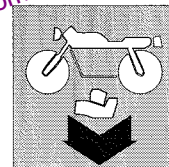
Svitare i quattro dadi (4) di fissaggio del cilindro al basamento.

Unscrew the four stop nuts (4) fixing the cylinder to the cylinder block.

Dévisser les quatre écrous (4) de fixation du cylindre sur le bâti.

Die vier Befestigungsmutter (4) des Zylinders vom Motorblock lösen.

Destornillar las cuatro turcas (4) que fijan el cilindro a la base.



Smontaggio valvole di scarico

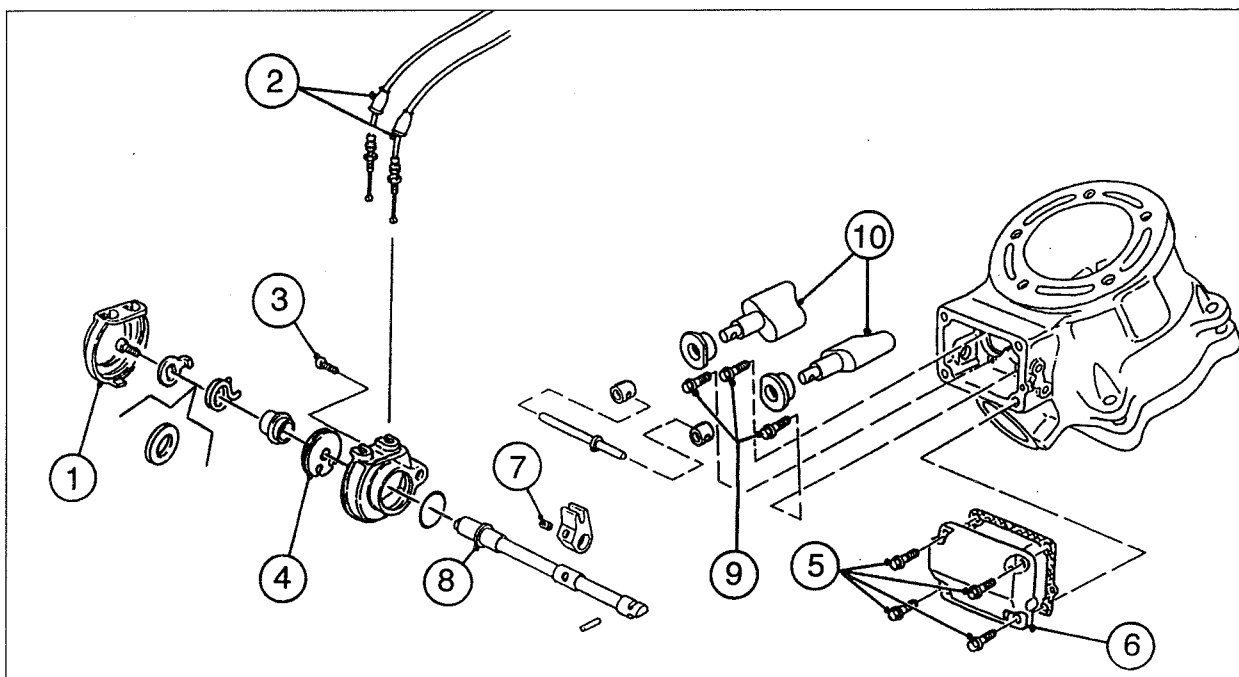
Sfilare il cappuccio (1) e rimuovere le trasmissioni (2) di comando dal supporto. Togliere la vite (3) e la carrucola (4). Rimuovere le viti (5) ed il coperchio (6). Sfilare il grano (7), ruotare opportunamente l'alberino (8) e rimuoverlo dalla sede nel cilindro. Togliere le viti (9) e le valvole di scarico (10).

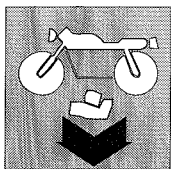
Exhaust valve disassembly.

Remove cover (1) and transmissions (2) which control the support. Remove screw (3) and pulley (4). Remove screws (5) and cover (6). Remove dowel (7), and turn shaft (8) to remove it from the cylinder seat. Remove screws (9) and exhaust valves (10).

Démontage de la soupape d'échappement.

Oter le capuchon (1) et les transmissions (2) de commande support. Oter la vis (3) et la poulie (4). Oter les vis (5) et le couvercle (6). Oter le goujon (7) de son siège sur le cylindre en tournant opportunément l'arbre (8). Oter les vis (9) et les soupapes d'échappement (10).





MOTORAUSBAU DESMONTAJE MOTOR

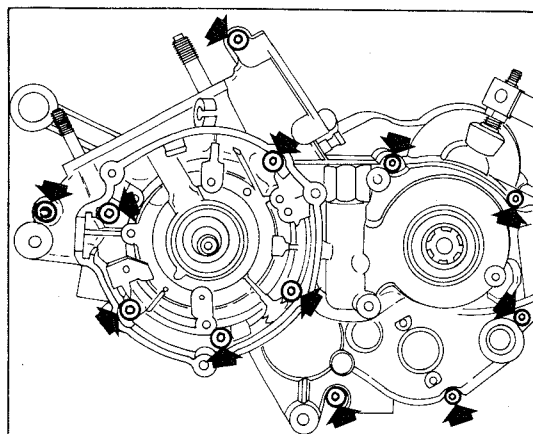
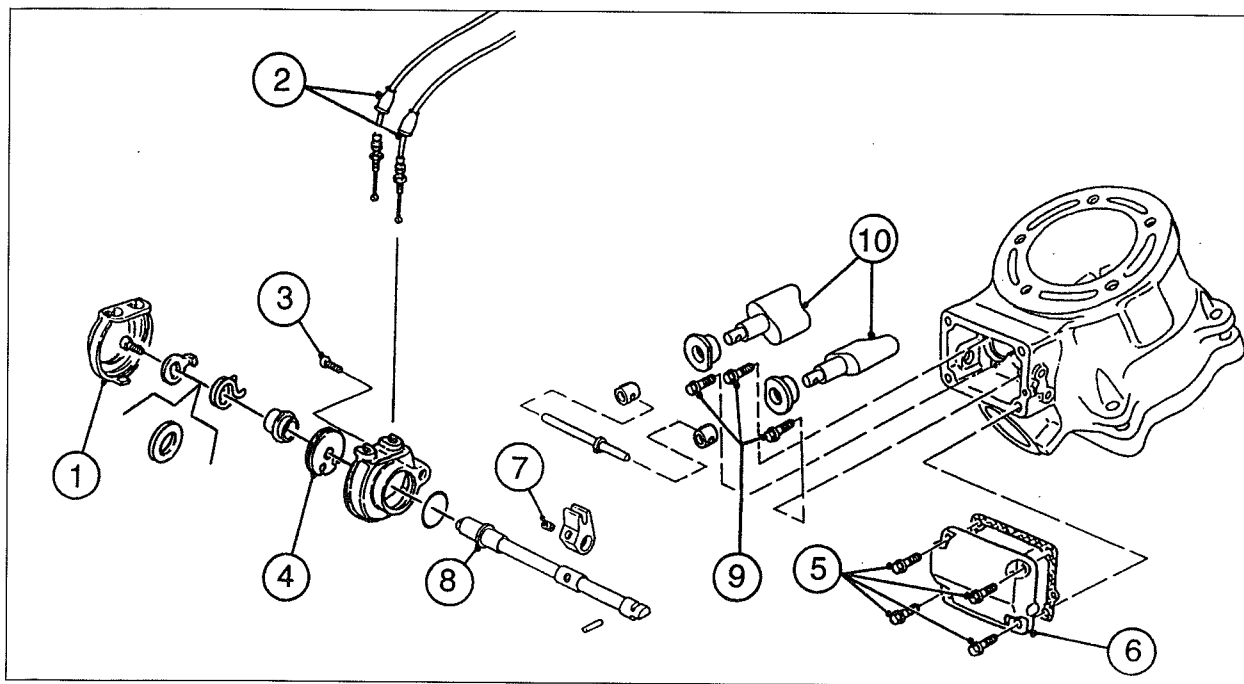
<http://husqy.forumsactifs.com>

Ausbau des Auslassventils.

Die Kappe (1) abnehmen und die Steuerantriebe (2) von der Halterung nehmen. Die Schraube (3) und die Scheibe (4) abnehmen. Die Schrauben (5) und den Deckel (6) abnehmen. Den Stift (7) herausziehen, die kleine Welle (8) derart drehen, daß sie aus ihrem Sitz im Zylinder herausnehmbar ist. Die Schrauben (9) und die Ablassventile (10) abnehmen.

Desmontaje de la válvula de escape.

Sacar el casquete (1) y sacar las transmisiones (2) de control de su soporte. Sacar el tornillo (3) y la polea (4). Sacar el tornillo (5) y la tapa (6). Extraer el grano (7), girar oportunamente el eje (8) y sacarlo de la sede en el cilindro. Sacar los tornillos (9) y las válvulas de escape (10).



Separazione semicarter.

Dal semicarter sinistro svitare le 12 viti di fissaggio.

Separation of half-crankcases.

Unloose the 12 fastening screws on the L.H. half-crankcase.

Séparation du demi-carter.

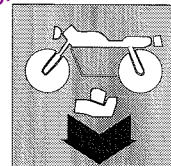
Dévisser les 12 vis de fixation placées sur le demicarter gauche.

Trennung der Gehäusenhälften.

Die 12 Befestigungsschrauben des linken Gehäusenhälfte lösen.

Separación semicarter.

Del semicarter izquierdo desenroscar los 12 tornillos de fijaje.

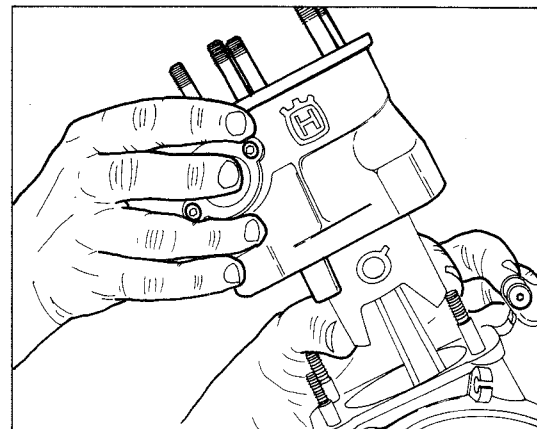


Sfilare il cilindro dai prigionieri del basamento supportando adeguatamente il pistone con le mani nel momento in cui risulterà libero dal cilindro.

ATTENZIONE - Nell'estrarre il cilindro evitare di farlo ruotare, in quanto le estremità della fascia elastica potrebbe penetrare nelle luci impedendone l'estrazione e danneggiando il segmento stesso. Per eliminare tale rischio è anche opportuno che l'estrazione avvenga con pistone al punto morto inferiore.

Slide the cylinder off the crank stud bolts. Hold the piston with your hands when you release it from the cylinder.

WARNING - As the end of the piston ring could enter the ports and damage the piston ring, or prevent the cylinder from being removed, take care not to turn the cylinder. To weed out this risk, we advise removing the cylinder with piston at B.D.C.



Extraire le cylindre des goujons du bâti, en soutenant convenablement le piston avec les mains au moment où il se libèrera du cylindre.

ATTENTION - Ne jamais tourner le cylindre pour le ôter, car l'extrémité du segment pourrait pénétrer dans les orifices et gêner l'enlèvement du cylindre, ou endommager le segment. Pour éliminer un tel risque, ôter le cylindre quand le piston est au point mort inférieur.

Den Zylinder von den Stiftschrauben des Motorblockes abziehen, dabei den Kolben im Moment, in dem er vom Zylinder frei kommt, mit der Hand abstützen.

ACHTUNG - Beim Abziehen des Zylinders verhindern, diesen drehen zu lassen, da das Endstück des Kolbenringes in die Spiele eindringen könnte, wodurch das Ausziehen behindert und der Kolbenring selbst beschädigt wird. Zur Vermeidung dieses Risikos ist es auch zweckmäßig, daß das Abziehen mit Kolben auf dem unteren Totpunkt erfolgt.

Extraer el cilindro de los pernos de la base soportando adecuadamente el pistón con las manos al encontrarse libre del cilindro.

ATENCIÓN - Cuando se saca el cilindro es preciso evitar que gire ya que el extremo del aro elástico podría penetrar en las luces trabando la extracción y estropeando el propio aro. Para eliminar dicho riesgo también se aconseja efectuar la extracción con el pistón en el punto muerto inferior.

Togliere un fermo dello spinotto e supportando adeguatamente il pistone, sfilare parzialmente lo spinotto stesso con l'ausilio di una spina cilindrica (A) fino a che il pistone risulta libero.

Rimuovere il pistone con spinotto.

Sfilare la gabbia a rulli dalla biella e recuperare la guarnizione (3) tra cilindro e basamento.

Remove one circlip from the piston pin. While holding the piston, partially pull the piston pin out of the piston by means of the cylindrical pin (A) until the piston is released. Remove the piston with the piston pin.

Pull out the roller bearing from the connecting rod and recover the gasket (3) between cylinder and cylinder block.

Enlever un cran de blocage du goujon et, en soutenant convenablement le piston, extraire partiellement ce goujon à l'aide d'une fiche cylindrique (A) jusqu'à ce que le piston ne redevienne libre.

Extraire le piston avec le goujon.

Extraire la cage à rouleaux de la bielle et récupérer la garniture (3) entre le cylindre et le bâti.

Eine Sperrung des Bolzens wegnehmen und während man den Bolzen entsprechend stützt, den Bolzen unter Anwendung eines zylindrischen Dorns (A), bis der Kolben freiliegt, ein Stück herausziehen.

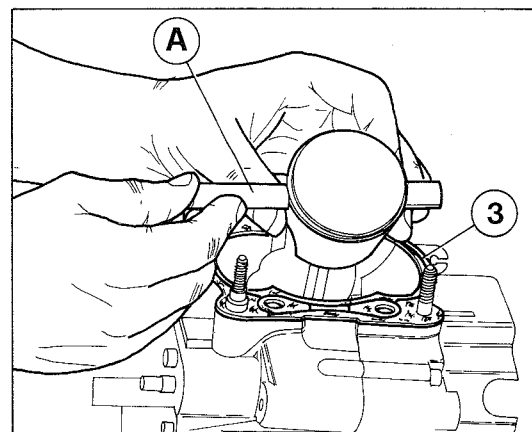
Den Kolben gemeinsam mit Bolzen abnehmen.

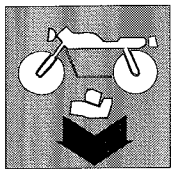
Den Rollenkäfig vom Pleuel abziehen und die sich zwischen dem Zylinder und Motorblock befindliche Dichtung (3) abnehmen.

Quitar un tope de la aguja y soportando adecuadamente el pistón, deshilar parcialmente el pasador con la ayuda de una aguja cilíndrica (A) hasta que el pistón resulte libre.

Quitar el pistón con pasador

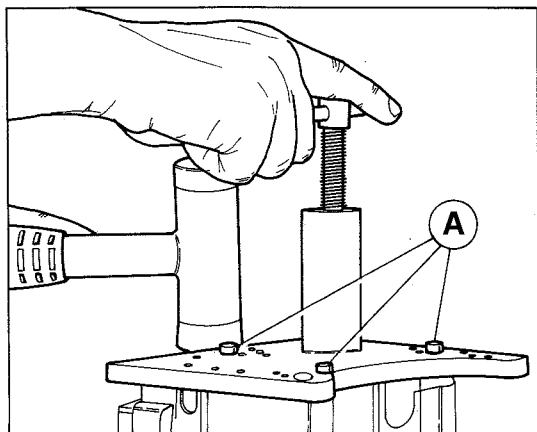
Deshilar la jaula a rodillos de la biela y recuperar el retén (3) entre cilindro y base.





**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DÉCOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Con cambio in posizione di folle, dopo aver applicato sul semicarterm sinistro, (con 3 viti "A" di opportune dimensioni), l'attrezzo cod. **8000 79016**, agire sul perno centrale e procedere al distacco dei semicarterm.

Per agevolare l'operazione battere con mazzuolo sull'estremità dell'albero secondario mentre si aziona il perno dell'attrezzo.

Rimuovere i rasamenti sugli alberi motore, primario, comando forcelle e contralbero. Sfilare dall'estremità del contralbero equilibratore il rullo di contrasto.

The gearbox being in neutral position, and after having applied tool no. **8000 79016** on the L.H. crankcase (with 3 screws "A" of proper size) act on the central pin and arrange crankcases splitting.

To make this operation easier, hit the secondary shaft end with a mallet while moving the tool pin.

Remove the shims from crankshaft, main shaft, fork control shaft and balancing shaft. Pull out the contrast roller from the end of the balancing shaft.

Avec sélecteur en position de point mort, après avoir appliqué sur le demi-carter gauche (avec trois vis "A" d'opportunes dimensions), l'outil cod. **8000 79016**, agir sur le tournillon central et avancer au détachement des demi-carterm.

Pour faciliter l'opération, taper avec un maillet sur l'extrémité de l'arbre secondaire tandis que l'on actionne le goujon de l'outil.

Enlever les rondelles faisant épaisseur sur les arbres moteur, primaire, commande fourches et contre-arbre. Extraire le rouleau de contraste de l'extrémité du contre-arbre équilibrateur.

Mit Schaltgetriebe in der Leerlaufstellung das Werkzeug Kode-Nr. **8000 79016** auf die linke Gehäusenhälfte (mit 3 dazugeeigneten Schrauben "A") anbringen und durch Betätigung des Mittenzapfens die Gehäusenhälften abbauen.

Zur Arbeitserleichterung mit einem Hammer auf das Ende der Vorlegewelle klopfen, während man den Stift des Werkzeuges betätigt.

Die Zwischenlegscheiben auf der Antriebswelle, der Hauptwelle, Gabelsteuerwelle und Vorlegewelle lösen.

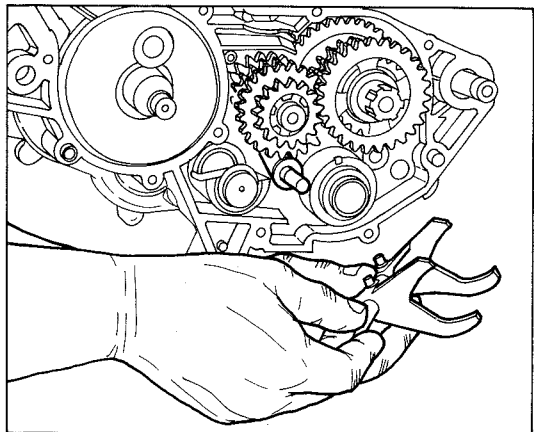
Die Kontrastrolle vom Ende der Ausgleichsvorlegewelle ziehen.

Con cambio en posición de suelto, después de haber aplicado sobre el semicarter izquierdo, (con 3 tornillos "A" de oportunas dimensiones), la herramienta cod. **8000 79016**, actuar sobre el perno central y proceder a la extracción del semicarter.

Para facilitar la operación golpear con mazo sobre la extremidad del eje secundario mientras se acciona el perno del equipo.

Quitar los aros sobre los ejes motor, primario, mando horquillas y contra-eje.

Quitar de la extremidad del contra-eje equilibrador el rodillo de contraste.



Sfilare i due perni con relative forcelle di selezione marce.

Pull out the two rods with the gear selector forks.

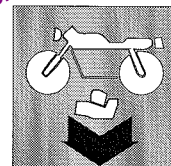
Extraire les deux goujons avec les fourches correspondantes de sélection des vitesses.

Die beiden Stifte mit den entsprechenden Gangwahlgabeln lösen.

Deshilar los dos pernos con relativas horquillas de selección marchas.

**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DÉCOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



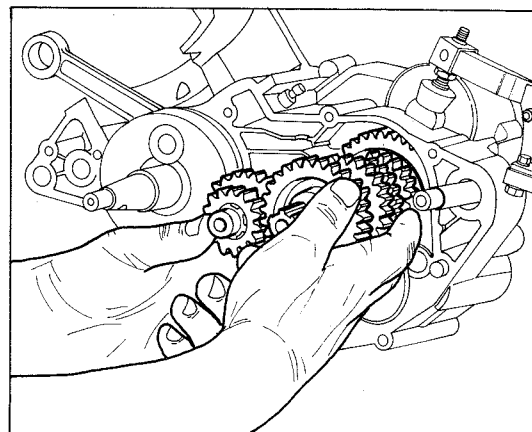
Estrarre contemporaneamente i due alberi del cambio completi di ingranaggi.
Aiutare l'operazione di estrazione battendo con mazzuolo sull'estremità dell'albero primario.

Take out the two gear shafts complete with gears.
This will prove easier if you hit the main shaft end with a mallet.

Retirer en même temps les deux arbres de la boîte de vitesse complets avec leurs engrenages.
Faciliter l'extraction en tapant avec un maillet sur l'extrémité de l'arbre primaire.

Die zwei Getriebewellen gleichzeitig mit den Zahnradern herausnehmen.
Beim Herausziehen, kann man sich durch Klopfen mit einem Hammer auf das Ende der Hauptwelle helfen.

Extraer contemporaneamente los dos ejes de cambio completos de engranaje.
Para facilitar la operación de extracción golpear con mazo sobre la extremidad del eje primario.



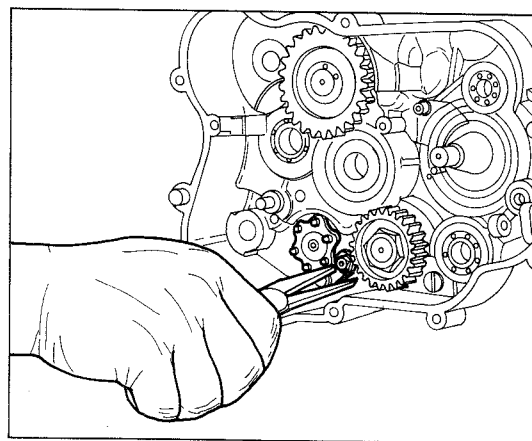
Con un paio di pinze contrastare l'azione della molla e ruotare il saltarello fissa marce per permettere l'estrazione dell'albero comando forcelle. Sfilare l'albero comando forcelle dal lato sinistro.

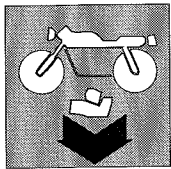
Use a pair of pliers to overcome spring load and turn the gear stopper pawl so you can pull out the fork control shaft. Pull the fork control shaft from the left side.

Contraster l'action du ressort avec une paire de pinces et tourner le bloque-vitesses pour permettre l'extraction de l'arbre de commande fourches. Extraire l'arbre de commande fourches du côté gauche.

Mit einer Zange der Federwirkung entgegenarbeiten und den Gangsperrnocken drehen, um damit das Herausziehen der Gabelsteuerwelle zu ermöglichen. Die Gabelsteuerwelle an der linken Seite herausziehen.

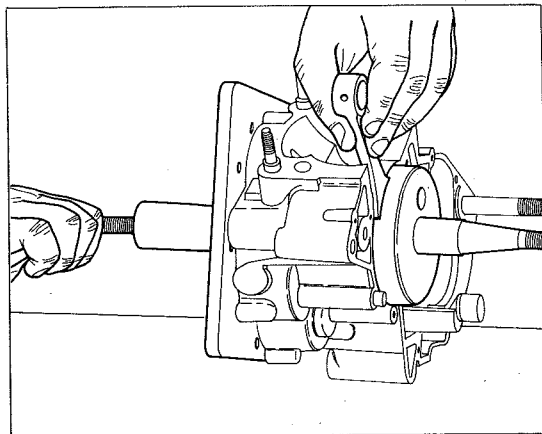
Con un par de pinzas contrastar la acción de la muela y girar la estrella fija marchas para permitir la extracción del eje mando horquillas. Quitar el eje mando horquillas del lado izquierdo.





**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DÉCOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESMONTAJE MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Nel caso fosse necessario rimuovere l'albero motore dal semicarterm destro, usare il medesimo attrezzo cod. **8000 79016** impiegato precedentemente per la scomposizione dei semicarterm.

Far corrispondere i fori dell'attrezzo con quelli sul lato esterno del semicarterm destro e fissare l'attrezzo con tre viti di opportuna lunghezza. Supportare adeguatamente l'albero motore ed agire sul perno centrale per ottenerne l'estrazione.

NOTA: Per l'estrazione dell'albero motore evitare assolutamente di battere, anche con martelli in plastica, sull'estremità dello stesso.

Per rimuovere il cuscinetto, che rimarrà solidale all'albero motore sul lato sinistro, è necessario utilizzare l'attrezzo cod. **000YA 2271**. Fare attenzione, nel rimontaggio, al rasamento che deve essere posizionato fra albero e cuscinetto.

If it is necessary to remove the drive shaft from the R.H. half-crankcase, use the same tool code **8000 79016** previously used for disassembling the half-crankcases.

Match the holes on the tool with those on the outer side of the r.h. crankcase half and fix the tool with three screws of adequate length. Support the crankshaft adequately and move the central pin to pull it out.

REMARK - For crankshaft extraction absolutely avoid to beat on its end, even with plastic mallets.

In order to remove the bearing, which shall remain integral to the drive shaft, on its L.H. side, it is necessary to use tool code **000YA 2271**. Pay attention, when reassembling it, to the washer which is to be fit between the shaft and the bearing.

S'il faut enlever l'arbre moteur du demi-carter droit, utiliser l'outil réf. **8000 79016** employé précédemment pour le désassemblage des demi-carterm.

Faire correspondre les trous de l'outil et les trous sur le côté externe du demi-carter droit; fixer l'outil avec trois vis ayant une longueur appropriée. Soutenir convenablement l'arbre moteur et agir sur le goujon central pour obtenir l'extraction.

NOTE - Pour l'extraction de l'arbre moteur éviter absolument de cogner, même avec des marteaux en plastique, sur l'extrémité du même.

Enlever le coussinet qui restera solidaire de l'arbre moteur sur son côté gauche, au moyen de l'outil réf. **000YA 2271**. Vérifier, lors du montage, qu'il soit positionné entre l'arbre et le coussinet.

Falls die Herausnahme der Antriebswelle aus der rechten Gehäusenhälfte erforderlich ist, das gleiche Werkzeug Kennnr. **8000 79016**, das auch fuer die Trennung der Gehäusenhälften benutzt wurde, gebrauchen.

Die Bohrungen des Werkzeuges mit den Bohrungen auf der rechten Gehäusenhälfte ausrichten, dies dann mit drei von ihrer Länge her geeigneten Schrauben befestigen. Die Antriebswelle in entsprechender Weise abstützen und am Zentralstift drehen, um das Ausziehen zu ermöglichen.

VERMERK - Beim Ausziehen der Motorwelle darf man niemals auf deren Ende durchaus schlagen, selbst nicht mit Plastikhammern.

Um das Lager, welches fest mit der Triebwelle auf deren linken Seite verbunden bleibt, abzunehmen, ist der Gebrauch des Werkzeuges Kennnr. **000YA 2271** erforderlich. Beim Wiederzusammenbau auf die Zwischenlegscheibe achten, die zwischen Welle und Lager positioniert werden soll.

En el caso sea necesario remover el eje motor del semicarterm derecho, usar la misma herramienta cod. **8000 79016** empleado precedentemente para de descomposición del semicarterm

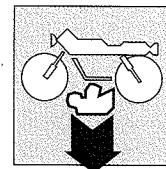
Hacer corresponder los agujeros del utensil con aquellos sobre el lado externo del semicarterm derecho y fijar el utensil con tres tornillos de largo adecuado. Soportar adecuadamente el eje motor y actuar sobre el perno central para obtener su salida.

NOTA - Para la extracción del eje motor evitar absolutamente de golpear, aunq con martillos en plastico, el extremo del mismo.

Para remover el cojinete, que quedara solidario al eje motor sobre su lado izquierdo, es necesario utilizar la herramienta cod. **000YA 2271**. Poner atención; en el remontaje, al raspamiento que debe estar posicionado entre el eje y el cojinete.

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



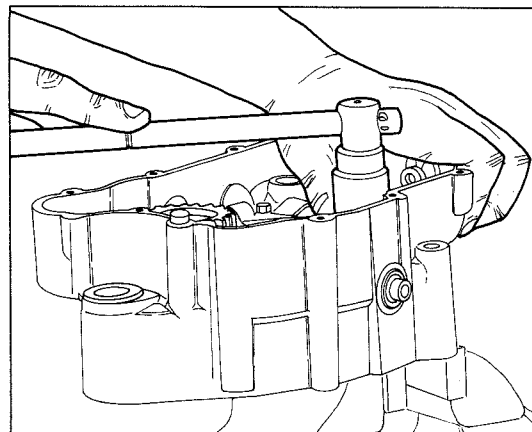
Per rimuovere il contralbero è necessario fissarlo in una morsa (provvista di ganasce di alluminio) e allentare il dado con una chiave a bussola di 22 mm. Sfilare l'ingranaggio, recuperare la linguetta e sfilare l'albero dal lato opposto.

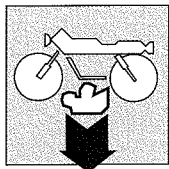
To take out the countershaft, it should be put in a vice (provided with aluminium jaws) and the nut is to be loosened with a 22 mm. socket wrench. Pull out the gear, keep the key and pull out the shaft from the opposite site.

Pour enlever le contre-arbre, fixer ce dernier dans un étrier muni de mâchoires en aluminium, et desserrer l'écrou avec une clé à douille de 22 mm. Retirer l'engrenage, récupérer la languette et retirer l'arbre du côté opposé.

Fuer die Herausnahme der Vorgelegewelle ist es notwendig, diese auf einen Schraubstock (mit Aluminiumbacken) zu spannen und die Mutter mit einem 22 mm-Gelenksteckschlüssel zu lockern. Das Zahnrad herausziehen, den Federkeil abnehmen und die Welle auf der Gegenseite herausnehmen.

Para remover el contraeje es necesario fijarlo en una mordaza (provista de mandíbula de aluminio) y aflojar la tuerca con una llave calibre de 22 mm. Deshilar el engranaje, recuperar la lengüeta y deshilar el eje del lado opuesto.

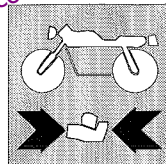




**SCOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE DISASSEMBLY
DECOMPOSITION MOTEUR
MOTORAUSBAU
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

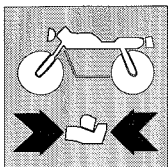




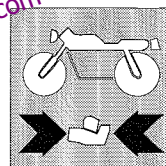
Pulizia dei particolari	G.4
Accoppiamenti	G.5
Cilindro	G.6
Misurazione del cilindro	G.6
Pistone	G.7
Altezza gola nel pistone	G.7
Accoppiamento cilindro-pistone	G.8
Spinotto	G.9
Segmenti	G.10
Altezza segmento	G.10
Accoppiamento segmenti-cave sul pistone	G.11
Accoppiamento segmenti-cilindro	G.11
Accoppiamento spinotto-pistone-piede di biella	G.12
Accoppiamento perno accoppiamento volani - testa di biella	G.13
Biella	G.14
Gioco assiale testa di biella	G.14
Piega biella, svergolatura	G.14
Gioco radiale testa di biella	G.15
Albero motore	G.15
Disassamento albero motore	G.15
Testata	G.16
Controllo rettilineità dei vari alberi	G.17
Cuscinetti	G.18
Sostituzione cuscinetti a rullini	G.19
Sostituzione paraolio	G.19
Pompa olio lubrificazione	G.20
Gruppo frizione	G.20
Spessore disco d'attrito	G.20
Gioco scatola frizione, disco d'attrito	G.21
Distorsione disco frizione	G.21
Molla frizione	G.21
Cambio di velocità	G.22
Forcelle selezione marce	G.23
Spessore pattino forcelle	G.23
Diametro perno di guida forcella	G.23
Lunghezza scanalatura ingranaggio	G.23
Larghezza scanalatura albero di comando	G.24
Revisione, regolazione e manutenzione carburatore	G.24
Valvola a lamelle	G.33
Valvola di scarico	G.33

Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

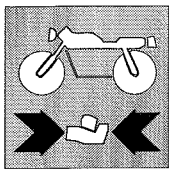
G



Particulars cleaning	G.4	Nettoyage des pièces	G.4
Couplings	G.5	Accouplements	G.5
Cylinder	G.6	Cylindre	G.6
Cylinder measurement	G.6	Mesurage du cylindre	G.6
Piston	G.7	Piston	G.7
Piston groove height	G.7	Hauteur gorge dans le piston	G.7
Cylinder-piston assembly	G.8	Groupe cylindre-piston	G.8
Piston pin	G.9	Goujon	G.9
Piston rings	G.10	Bague élastiques	G.10
Piston ring height	G.10	Hauteur bague élastique	G.10
Piston-rings - grooves play	G.11	Accouplement bagues élastiques-sièges sur le piston	G.11
Cylinder-piston rings play	G.11	Accouplement bagues élastiques-cylindre	G.11
Coupling among gudgeon, piston and connecting rod end	G.12	Couplage gudgeon-piston-pied de bielle	G.12
Coupling among flywheel coupling pin and connecting rod big end	G.13	Couplage pivot d'accouplement demi-volants - tête de bielle	G.13
Connecting rod	G.14	Bielle	G.14
Crankshaft out-of-axis	G.14	Jeu axial tête de bielle	G.14
Con.rod bending	G.14	Déformation bielle	G.14
Con.rod big end radial play	G.15	Jeu radial tête de bielle	G.15
Crankshaft	G.15	Vilébrequin	G.15
Crankshaft out-of-axis	G.15	Décentrage vilébrequin	G.15
Head	G.16	Culasse	G.16
Checking straightness of various shafts	G.17	Contrôle de la linearité des arbres	G.17
Bearings	G.18	Roulements	G.18
Roller bearings replacement	G.19	Remplacement du roulements à rouleaux	G.19
Seal rings replacement	G.19	Remplacement des pare-huiles	G.19
Lubricating oil pump	G.20	Pompe huile de lubrification	G.20
Clutch assembly	G.20	Groupe embrayage	G.20
Friction disc thickness	G.20	Epaisseur disque de frottement	G.20
Clutch housing-friction disc clearance	G.21	Jeu boîte embrayage, disque de frottement	G.21
Friction disc distortion	G.21	Distortion disque embrayage	G.21
Clutch spring	G.21	Boîte de vitesse	G.22
Gearbox	G.22	Ressort d'embrayage	G.21
Gear selector fork	G.23	Fourche sélection vitesses	G.23
Fork sliding end thickness	G.23	Epaisseur patin fourches	G.23
Fork driving pin diameter	G.23	Diamètre pivot de guidage fourche	G.23
Gear groove length	G.23	Longueur rainure engrenage	G.23
Control shaft groove width	G.24	Largeur rainure arbre de commande	G.24
Overhaul, regulation and maintenance of the carburettor	G.24	Revision, réglage et entretien du carburateur	G.24
Blade valve	G.33	Soupape à lamelles	G.33
Exhaust valve	G.33	Soupape d'échappement	G.33



Reinigen der Bauteile	G.4	Limpieza de los particulares	G.4
Toleranzen	G.5	Acoplamiento	G.5
Zylinder	G.6	Cilindro	G.6
Messung des Zylinders	G.6	Medición del cilindro	G.6
Kolben	G.7	Pistón	G.7
Höhe der Kehle im Kolben	G.7	Altura de la garganta del pistón	G.7
Verbindung Zylinder-Kolben	G.8	Acoplamiento cilindro-pistón	G.8
Kolbenbolzen	G.9	Bulón	G.9
Segmente	G.10	Segmentos	G.10
Segmenthoehe	G.10	Altura del segmento	G.10
Passung segmente-leistennut auf dem Kolben	G.11	Acoplamiento segmentos-ranuras en el pistón	G.11
Passung Segment-zylinder	G.11	Acoplamiento segmentos-cilindro	G.11
Kupplung von Bolzen, Kolben und Pleuelkopf	G.12	Acoplamiento bulón-pistón-pié de biela	G.12
Kupplung von Kupplungsstift der Schwungrad - Hälften und Pleueflusses	G.13	Acoplamiento eje de acoplamiento semivolantes - cabeza de biela	G.13
Pleuel	G.14	Biela	G.14
Laengsspiel des pleueflusses	G.14	Juego axial de la cabeza de la biela	G.14
Pleuefalten, verwindung	G.14	Pliegue biela, enrollado	G.14
Radialspiel des Pleueflusses	G.15	Juego radial de la cabeza de la biela	G.15
Antriebswelle	G.15	Arbol motor	G.15
Abweichung der Motorwelle	G.15	Desbloqueo árbol motor	G.15
Zylinderkopf	G.16	Cabecera	G.16
Geradheitskontrolle der diversen Wellen	G.17	Control rectilíneo de los varios árboles	G.17
Lager	G.18	Cojinetes	G.18
Auswechseln der Rollenlager	G.19	Sustitución cojinete a rodillos	G.19
Auswechseln der Oelabdichtungen	G.19	Sustitución para-aceite	G.19
Schmierölpumpe	G.20	Bomba aceite lubricación	G.20
Kupplungseinheit	G.20	Grupo embrague	G.20
Abweichung der Motorwelle	G.20	Espesor disco de fricción	G.20
Stärke der Reibsscheibe	G.21	Juego caja fricción, disco de fricción	G.21
Verformung der Kupplungsscheibe	G.21	Distorsión disco embrague	G.21
Kupplungsfeder	G.21	Muelle embrague	G.21
Getriebe	G.22	Cambio de la velocidad	G.22
Gangwaehlgabel	G.23	Horquilla selección marcha	G.23
Dicke der Gabelschuhe	G.23	Espesor patin horquilla	G.23
Durchmesser des Gabelfuehrungstiftes	G.23	Diametro eje de guía horquilla	G.23
Laenge der Getriebeute	G.23	Largueza ranura engranaje	G.23
Weite der Antriebswellennute	G.24	Ancho ranura árbol de comando	G.24
Überholung, einstellung und instandhaltung des Vergasers	G.24	Revision, regulación y mantenimiento carburador ...	G.24
Lamellenventil	G.33	Válvula de aletas	G.33
Auslassventil	G.33	Válvula de escape	G.33



REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

Pulizia dei particolari.

Tutti i particolari devono essere puliti con benzina ed asciugati con aria compressa.



Durante questa operazione si sviluppano vapori infiammabili e particelle di metallo possono essere espulse ad alta velocità, si raccomanda pertanto di operare in un ambiente privo di fiamme libere o scintille e che l'operatore indossi occhiali protettivi.

Particulars cleaning.

All particulars have to be cleaned with petrol and dried with compressed air.



During this operation, inflammable vapours are developed and metallic particles may be ejected at high speed, therefore we recommend to operate in a room free from open flames or sparks and the operator wearing protective glasses.

Nettoyage des pièces.

Nettoyer toutes les pièces avec de l'essence et les essuyer avec de l'air comprimé.



Pendant cette opération des vapeurs inflammables peuvent se développer et des particules métalliques être éjectées, à haute vitesse. On recommande de travailler dans un milieu sans flammes libres ou étincelles; en outre, l'opérateur doit porter des lunettes de protection.

Reinigen der Bauteile.

Alle Bauteile mit Benzin reinigen und mit Druckluft trocknen.



Während dieser operation bilden sich entflammbare dämpfe und metallpartikeln koennen bei hoher geschwindigkeit ausgestossen werden.

Es wird darauf hingewiesen, daß der bedienmann eine schutzbrille tragen muß.

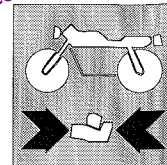
Limpieza de los particulares:

Todas las piezas deben ser limpiadas con gasolina y secadas con aire comprimido.



Durante esta operación se desarrollan vapores inflamables y partículas de metal pueden ser expulsadas a alta velocidad, se recomienda por lo tanto de operar en un ambiente libre de llamas o chispas y que el operador se coloque lentes protectores.





Accoppiamenti.

Per consentire al motore di funzionare nelle migliori condizioni, dando quindi il massimo rendimento, è indispensabile che tutti gli accoppiamenti rientrino nelle tolleranze prescritte. Un accoppiamento "stretto" è infatti causa di grippaggi non appena gli organi in movimento si scaldano; mentre un accoppiamento "largo" causa vibrazioni che, oltre ad essere fastidiose, accelerano l'usura dei particolari in movimento.

Couplings.

In order to allow the engine an operation under the best conditions, giving the highest performances, it is absolutely necessary that all couplings are made within the prescribed tolerances. In fact, a "tight" coupling is the reason for very harmful seizures as soon as moving parts are heated up; while a "loose" coupling will cause vibrations which increase wear of moving parts, in addition to give annoyance.

Accouplements.

Tous les accouplements doivent être réalisés selon les tolérances spécifiées afin de permettre au moteur de fonctionner dans ses meilleures conditions et de donner son meilleur rendement.

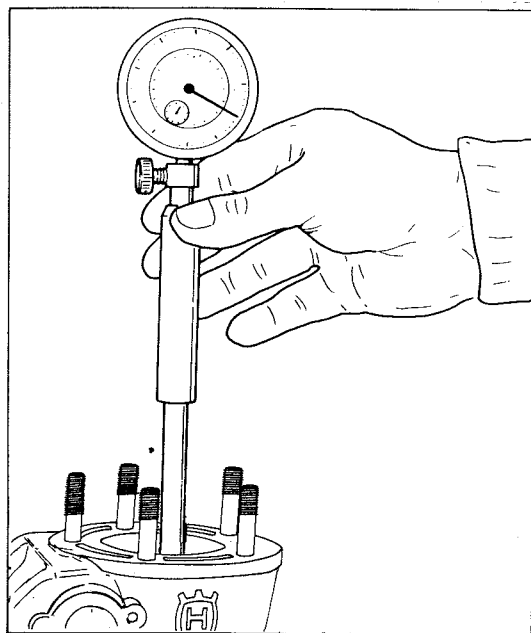
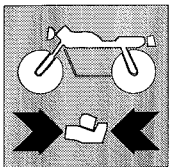
En effet, un accouplement "serré" pourrait causer des grippages très dangereux, lorsque les organes en mouvement se chauffent, tandis qu'un accouplement avec du jeu causerait des vibrations ennuyantes et une usure plus rapide des pièces en mouvement.

Toleranzen.

Zur einwandfreien Funktion des Motors unter besten Bedingungen, d.h. bei voller Leistung, müssen alle Passungen innerhalb der von der vorgeschriebenen Toleranzen liegen. Eine zu "knappe" Toleranz verursacht gefährliches Festfressen, sobald die Bewegungselemente warm werden, während eine "weite" Toleranz Vibrationen erzeugt, die nicht nur störend wirken, sondern auch zum schnelleren Verschleiss der Bewegungsteile führen.

Acoplamiento.

Para consentir al motor de funcionar en las mejores condiciones, dando el máximo de rendimiento, es indispensable que todos los acoplamiento estén dentro de las tolerancias prescritas. Un acoplamiento "estrecho" es por tanto causa de agarrotamiento apenas los órganos en movimiento se calienten; mientras un acoplamiento "largo" causa vibraciones que, aparte de ser fastidiosas, aceleran el desgaste de las piezas en movimiento.



Cilindro.

Cilindro in lega leggera con riporto al "NIKASIL" sulla canna.
Dopo che il cilindro ha lavorato l'ovalizzazione max. ammissibile è di 0,015 mm.
In caso di danni o di usura eccessiva il cilindro deve essere sostituito. I cilindri sono contrassegnati da una lettera indicante la classe di appartenenza.

Misurazione del cilindro.

Controllare che la superficie interna sia perfettamente liscia ed esente da rigature.
Effettuare la misurazione del diametro della canna (DN) a 10 mm dal piano superiore, come da schema indicato, in direzione dell'asse scarico.

Cylinder.

Light alloy cylinder with "NIKASIL" coating liner.
After cylinder operation, ovalisation admitted is 0,015 mm/0.0006 in. max.
In case of damage or excessive wear cylinder has to be renewed.
Cylinders are marked with a letter stating their class.

Cylinder measurement.

Check that the inner surface is perfectly smooth and exempt from scores.
Arrange measurement of the liner diameter (DN) at 10 mm/0.4 in. from top surface, as shown in figure, in the exhaust axis direction.

Cylindre.

Cylindre en alliage léger avec couche au "NIKASIL" sur la chemise.
Après travail le cylindre devra avoir une ovalisation maximale admissible de 0,015 mm.
En cas de dommage ou d'usure excessive le cylindre doit être remplacé.
Les cylindres sont marqués par une lettre indiquant la catégorie d'appartenance.

Mesurage du cylindre.

Contrôler que la surface intérieure soit parfaitement polie et exempte de rayures.
Effectuer le mesurage du diamètre (DN) de la chemise à 10 mm. de la surface supérieure, selon le dessin, en direction de l'axe échappement.

Zylinder.

Zylinder aus Leichtmetall mit "NIKASIL" Auflage auf der Laufbuchse.
Nach der Zylinder-Arbeit beträgt das max. Unrundwerden 0,015 mm.
Bei Schaden oder Abnutzung den Zylinder wechseln. Die Zylinder sind mit einer Buchstabe gekennzeichnet, welche die Zugehörigkeitsklasse zeigt.

Messung des Zylinders.

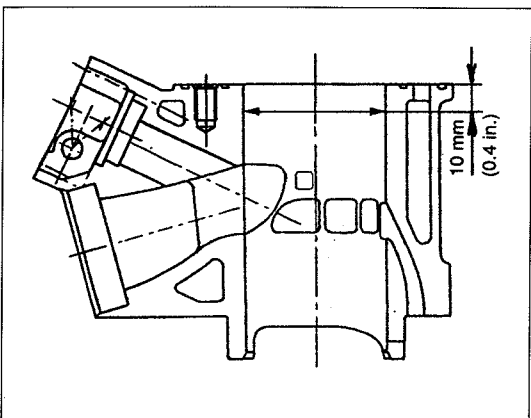
Die innere Oberfläche muss vollkommen glatt und rillenlos sein.
Den Durchmesser (DN) der Laufbuchse bei 10 mm von der Oberebene in Richtung der Ablass Achse messen.

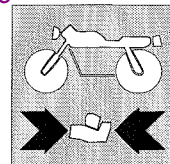
Cilindro.

Cilindro en aleación ligera con referencia al "NIKASIL" en el tubo.
Después que el cilindro ha trabajado la ovalización max. admisible es de 0,015 mm.
En caso de daños o desgaste excesivo el cilindro debe ser sustituido.
Los cilindros son contraseñados con una letra indicando la clase a la cual pertenece.

Medición del cilindro.

Controlar que la superficie interna este perfectamente lisa y exente de rayado.
Efectuar la medición del diametro (DN) del tubo a 10 mm del plano superior, como indicado en el esquema, en dirección del eje descarga.





Pistone.

Pulire accuratamente il cielo del pistone e le cave dei segmenti dalle incrostazioni carboniose. Procedere ad un accurato controllo visivo e dimensionale del pistone: non devono apparire tracce di forzamenti, rigature, crepe o danni di sorta.

Il diametro del pistone (D) va misurato a 13,5 dalla base del mantello, in direzione perpendicolare all'asse dello spinotto.

Piston.

Carefully clean the piston ceiling and the piston ring grooves from carbon deposits. Effect a careful visual and dimensional checking of piston: no traces of shrinkage, score, crack or damage must be remarked.

Piston diameter (D) has to be measured at 13,5 mm/0.53 in. from the skirt base, perpendicularly to the pin axis.

Piston.

Nettoyer soigneusement le ciel du piston et les encoches des bagues élastiques, en éliminant toute incrustation carbonneuse.

Effectuer d'abord un contrôle visuel et mesurer le diamètre du piston (D1) a 13,5 mm de la base du revêtement, en sens perpendiculaire à l'axe du goujon.

Kolben.

Sorgfältig den Kolbenboden und die Segmentnuten von Kohleverkrustungen befreien.

Eine ebenso sorgfältige Sicht- wie Masskontrolle des Kolbens vornehmen.

Bei 13,5 mm von der Basis de Schaffes wird der Kolbendurchmesser (D1) gemessen, in senkrechter Richtung zur Kolbenbolzenachse.

Pistón.

Limpiar esmeradamente la cabeza del pistón y las ranuras de los segmentos quitando las incrustaciones carbonosas. Controlar visualmente las dimensiones del pistón: no deben tener trazas de esfuerzos, rayaduras, grietas u otros daños.

El diámetro del pistón (D1) se mide a 13,5 mm. de la base del cuerpo del pistón en dirección perpendicular al eje del bulón.

Altezza gola nel pistone.

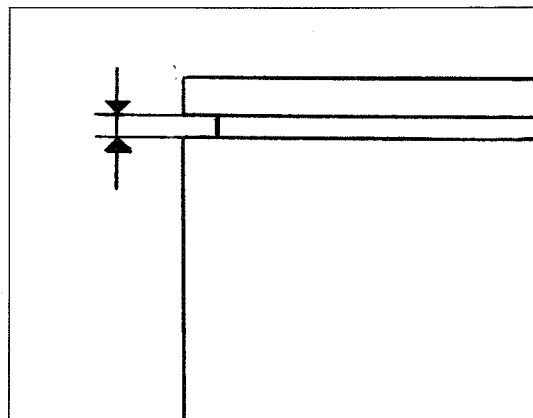
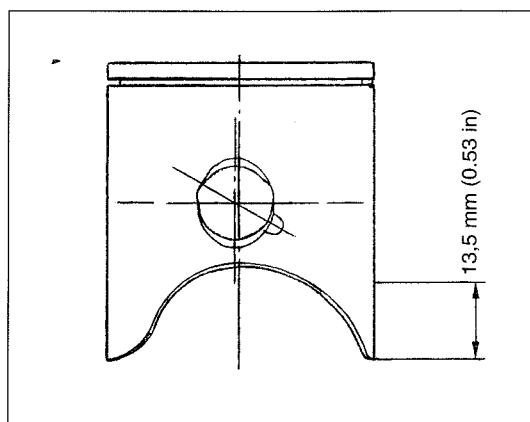
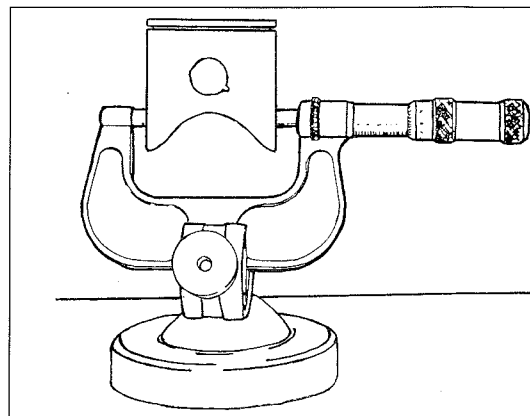
Piston groove height.

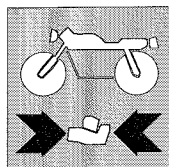
Hauteur gorge dans le piston.

Höhe der Kehle im Kolben.

Altura de la garganta del pistón.

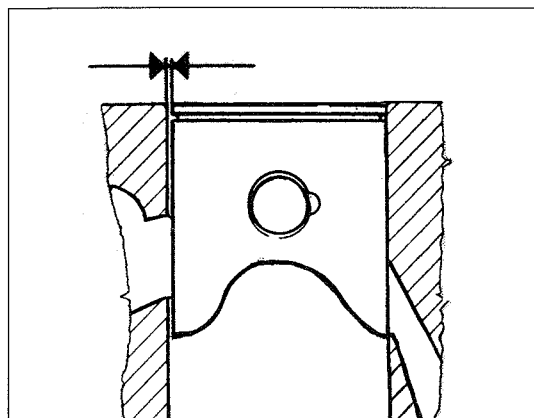
Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze / Limite máx. de desgaste
1,02÷1,04 mm (0.0401÷0.0409 in.)	1,1 mm (0.043 in.)





**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Accoppiamento cilindro-pistone.

I gruppi cilindro-pistone sono forniti già accoppiati; se inavvertitamente si fossero scambiati tra loro cilindri e pistoni di alcuni gruppi, occorre procedere al rilevamento dei diametri come indicato nelle figure a pag. G.6 e G.7.

Eseguire queste misurazioni a temperatura stabilizzata di 20°C.

Gioco di accoppiamento preferenziale $DN-D1 = 0,035 \pm 0,055$ mm.

Limite di usura 0,080 mm.

Cylinder-piston assembly.

Cylinder-piston assemblies are supplied already coupled and in case that different class cylinders and pistons have been exchanged, it is necessary to carry out diameters measurement as shown in figures at pages G.6-G.7.

Arrange these measurements at a stabilized temperature of 20°C/68°F.

Best mating clearance $DN-D1 = 0,035 \pm 0,055$ mm/0.00138÷0.00216 in.

Wear limit 0,080 mm/0.00315 in.

Groupe cylindre-piston.

Les groupes cylindre-piston sont fournis déjà accouplés. Si par erreur ils ont été échangés entre eux, des cylindres et pistons de groupes différents, il faudra effectuer le mesurage des diamètres comme indiqué dans les figures à page G.6-G.7.

Effectuer ces mesurage à une température stabilisée de 20°C.

Jeu de montage préférentie $DN-D1 = 0,035 \pm 0,055$ mm. Limite d'usure 0,080 mm.

Verbindung Zylinder-Kolben.

Die Zylinder-Kolben Gruppen werden schon verbunden geliefert. Bei unbemerktem Zylinder-Kolben Austausch einiger Gruppen müssen die Durchmesser, wie in den Bildern a.S. G.6 und G.7 gemessen werden.

Diese Messungen bei 20°C durchführen.

Vorzugsverbindungsspiel $DN-D1 = 0,035 \pm 0,055$ mm.

Abnutzungsgrenze 0,080 mm.

Acoplamiento cilindro-pistón.

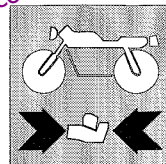
Los grupos cilindro-pistón se suministran y acoplados; si, inadvertidamente se cambiasen entre sí cilindros y pistones de algunos grupos, es necesario medir los diámetros como se indica en las figuras de las pág. G.6 y G.7.

Medir con una temperatura estabilizada de 20°C.

Juego de acoplamiento preferencial $DN-D1 = 0,035 \pm 0,055$ mm.

Límite de desgaste 0,080 mm.

Cilindro - Cylinder Cylindre - Zylinder - Cilindro		Pistone - Piston Piston - Kolben - Pistón		Gioco di accoppiamento Clearance Jeu de montage Verbindungsspiel Juego de acoplamiento mm (in.)
Sigla Mark Marque Kennzeichen Sigla	Dimensioni Dimensions Dimensions Masse Dimensiones DN mm (in.)	Sigla Mark Marque Kennzeichen Sigla	Dimensioni Dimensions Dimensions Masse Dimensiones D1 mm (in.)	
A oppure NERO - B oppure BLU A or BLACK - B or BLUE A ou NOIR B ou BLEU A oder SCHWARZ - B oder BLAU A máss NEGRO - B máss AZUL	53,985÷53,995 (2.1254÷2.1258)	A - B	53,940÷53,950 (2.1236÷2.1240)	da 0,035 (0.00138) a 0,055 (0.00216)
C oppure ROSA - D oppure VERDE C or PINK - D or GREEN C ou ROSE - D ou VERT C oder ROSA - D oder GRÜN C máss ROSA - D máss VERDE	53,995÷54,005 (2.1258÷2.1262)	C - D	53,950÷53,960 (2.1240÷2.1244)	da 0,035 (0.00138) a 0,055 (0.00216)
E oppure ROSSO - F oppure WHITE E or RED - F or BLANC E ou ROUGE - F ou BLANC E oder ROT - F oder WAISS E máss ROJO -F máss BLANCO	54,005÷54,015 (2.1262÷2.1266)	E - F	53,960÷53,970 (2.1244÷2.1248)	da 0,035 (0.00138) a 0,055 (0.00216)



Spinotto.

Deve essere perfettamente levigato, senza rigature, scanalini o colorazioni bluastre dovute a surriscaldamento. Verificare il gioco di accoppiamento spinotto-pistone: deve risultare $0,002 \div 0,009$ mm. Limite di usura $0,012$ mm. Sostituendo lo spinotto è necessario sostituire anche la gabbia a rullini (in accordo con le selezioni riportate a pag. G.12)

Piston pin.

It must be perfectly smooth, without any scores, steps or blueings due to overheating. Check the clearance between piston and piston pin.

It must be $0,002 \div 0,009$ mm/ $0.000079 \div 0.000354$ in. Wear limit $0,012$ mm/ 0.00047 in. Renewing the piston pin it is necessary to replace also the roller cage (in accordance with the selections laid out on page G. 12).

Goujon.

Doit être parfaitement poli, sans rayures, escaliers ou colorations bleuâtres dues à surchauffage. Vérifier le jeu d'accouplement goujon-piston: il doit être de $0,002 \div 0,009$ mm. Limite d'usure $0,012$ mm.

En remplaçant le goujon est nécessaire aussi de replacer la cage à rouleaux (conformément aux sélections indiquées à la page G. 12).

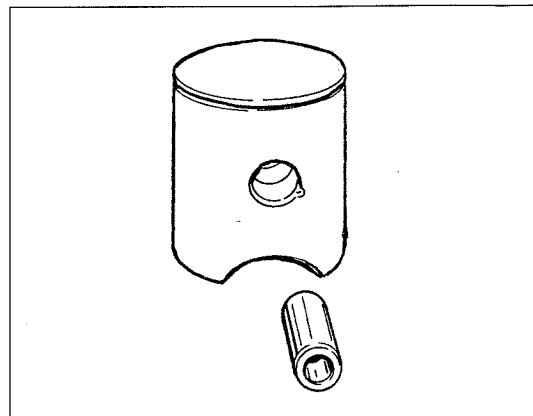
Kolbenbolzen.

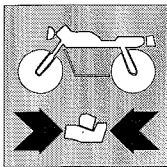
Er muss einwandfrei glatt, ohne Riefen, ohne Vorprünge oder durch Ueberhitzen verursachte bläuliche Verfärbungen sein. Das Anpassungsspiel von Bolzen-Kolben, welches $0,002 \div 0,009$ mm betragen muß, überprüfen.

Abnutzungsgrenze $0,012$ mm. Beim Ersetzen des Kolbenbolzens muß auch der Rollenkäfig ausgetauscht werden (in Übereinstimmung mit der Zusammenstellung, die auf Seite G. 12 aufgeführt).

Bulón.

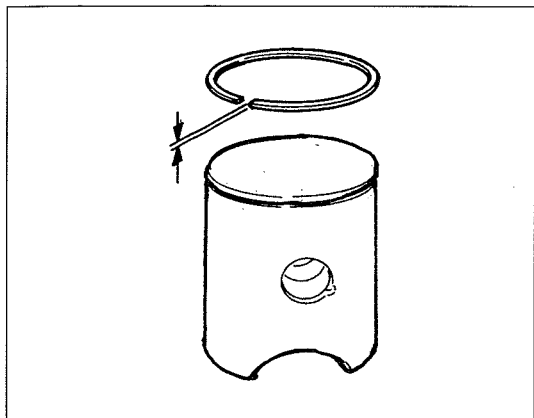
Debe ser perfectamente pulido, sin rayaduras, ranuras o coloraciones azuladas debido al sobrecalentamiento. Verificar el juego de acople pasador-pistón: debe resultar $0,002 \div 0,009$ mm. Límite de desgaste $0,012$ mm. Si se sustituye el bulón es necesario sustituir también la jaula de rodillos (de acuerdo con las selecciones de la pág. G. 12).





**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Segmenti.

Controllare visivamente lo stato della fascia elastica e della relativa sede nel pistone. Se la fascia è usurata o danneggiata deve essere sostituita (a ricambio è fornita la coppia).

Se la sede della fascia nel pistone è nelle stesse condizioni, il pistone e la fascia devono essere entrambi sostituiti.

Quando si monta una fascia nuova su un pistone usato, controllare che la sede di suddetta fascia non sia usurata in modo non uniforme.

La fascia dovrebbe alloggiare perfettamente parallela alle superfici della gola nel pistone. Se non è così, il pistone deve essere sostituito.

Piston rings.

Visually inspect the piston ring and its piston groove state. If the piston ring is wearied up or damaged it must be renewed (spares come in couple).

If the piston ring groove on piston is in the same conditions, piston and piston ring have to be replaced, both of them.

When a new piston ring is installed on the used piston, check that the piston groove is not wearied up in an uneven manner.

Piston ring has to stay perfectly parallel to the piston groove surfaces. If it is not the cause, piston must be renewed.

Bague élastiques.

Vérifier visuellement l'état des bagues élastiques et du relatif siège du piston. Si la bague est détériorée ou endommagée doit être remplacée (en rechange on fournit la paire). Si le siège de la bague dans le piston est dans les mêmes conditions, le piston et la bague doivent être tous les deux remplacés.

Quand on monte une nouvelle bague sur un piston usé, vérifier que le siège de la bague ne soit pas détériorée en manière irrégulière.

La bague devrait loger parfaitement parallèle aux surfaces de la gorge dans le piston. Si ce n'est pas le cas, le piston devra être remplacé.

Segmente.

Eine sorgfältigste Sichtkontrolle des Zustandes des Kolbenrings und der entsprechenden Leistennut im Kolben vornehmen. Ist der Kolbenring beschädigt oder verschliessen, dann ist er auszuwechseln (das Ersatzteil wird als Paar geliefert).

Ist die Ringnut im Kolben in demselben Zustand, dann müssen beide Kolben und Kolbenring ausgewechselt werden.

Bei der Montage eines neuen Kompressionsrings auf einen gebrauchten Kolben, prüfen ob der Ringverschleiss ungleich ist.

Der Kompressionsring muß vollkommen parallel zu den Flächen der Kolbenkehle liegen, Andernfalls, ist der Kolben auszuwechseln.

Segmentos.

Controlar visualmente el estado de la correa elástica y del relativo asiento del pistón. Si la correa está desgastada debe sustituirse (el repuesto se suministra en pareja). Si el asiento de la correa en el pistón está en las mismas condiciones, el pistón y la correa deben sustituirse.

Cuando se monta una correa nueva en un pistón usado, controlar que el asiento de dicha correa no esté desgastado en manera no uniforme.

La correa debe alojar perfectamente paralela a la superficie de la garganta del pistón. Si así no fuese, debe sustituirse el pistón.

Altezza segmento.

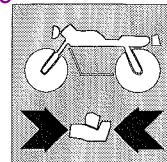
Piston ring height.

Hauteur bague élastique.

Segmenthöhe.

Altura del segmento.

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze / Limite máx. de desgaste
0,978÷0,990 mm (0.0385÷0.0390 in.)	0,96 mm (0.038 in.)



La tabella mostra i valori del gioco assiale tra segmento inferiore, superiore e sede nel pistone.

This table shows the axial play between lower piston ring, upper piston ring and groove in the piston.

Le tableau montre les valeurs du jeu axial entre bague-élastique inférieure, supérieure et siège dans le piston.

Die Tabelle zeigt die Werte des Längsspiels zwischen unterem, oberem Segmenten und Kolben Leistennut.

La tabla muestra los valores de juego axial entre el segmento inferior, superior y el asiento del pistón.

Accoppiamento segmenti-cave sul pistone.

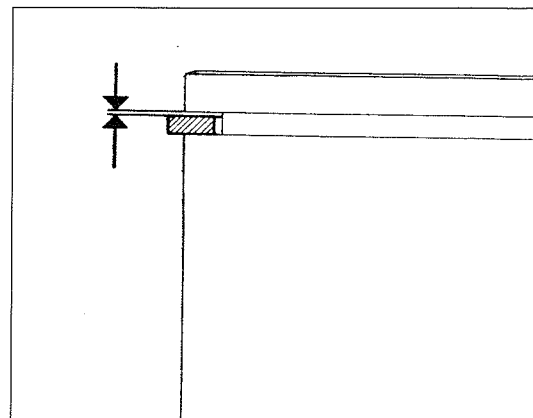
Piston-rings - grooves play.

Accouplement bagues élastiques-sièges sur le piston.

Passung segmente-leistennut auf dem Kolben.

Acoplamiento segmentos-ranuras en el pistón.

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze / Limite máx. de desgaste
0,030÷0,062 mm (0.00118÷0.00244 in.)	0,18 mm (0.0071 in.)



Accoppiamento segmenti-cilindro.

Introdurre il segmento nella zona più bassa del cilindro (dove l'usura è minima) avendo la cura di posizionarlo bene in "squadra" e misurare la distanza tra le due estremità.

Cylinder-piston rings play.

Insert the piston ring into the cylinder bottom (where wearing is the lowest) and position it well in "square" and measure the distance between the two ends.

Accouplement bagues élastiques-cylindre.

Mettre la bague élastique dans la zon plus basse du cylindre (où l'usure est minimale) en ayant le soin de le bien placer en "cadre" et mesurer la distance entre les deux extrémité.

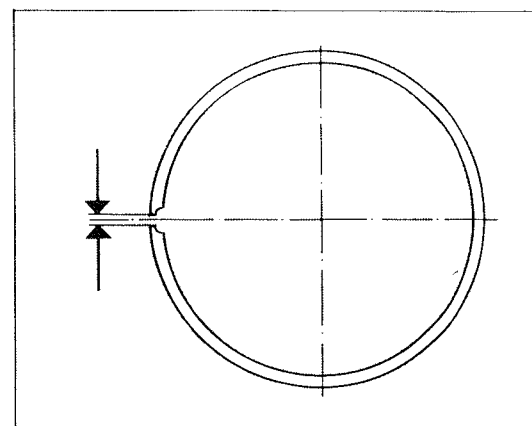
Passung Segment-zylinder.

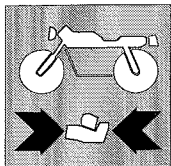
Das Segment in den untersten Bereich der Zylinder führen (wo der Verschleiss minimal ist). Darauf achten, den Winkelkopf gut zu positionieren und den Abstand zwischen den beiden Enden messen.

Acoplamiento segmentos-cilindro.

Introducir el segmento en la zona baja del cilindro (donde el desgaste es mínimo) teniendo cuidado en colocarlo bien "a escuadra" y medir la distancia entre las dos extremidades.

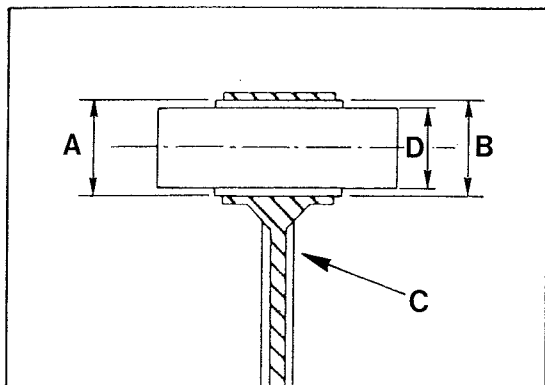
Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze / Limite máx. de desgaste
0,15÷0,30 mm (0.0059÷0.0118 in.)	0,50 mm (0.0196 in.)





REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Accoppiamento spinotto-pistone-piede di biella.

La tabella sottoriportata elenca i possibili accoppiamenti che consentono di ottenere il corretto gioco radiale di $0,002 \pm 0,010$ mm.

Qualora, in sede di revisione del motore, si dovesse riscontrare un gioco radiale superiore al limite ammesso di $0,015$ e non fosse più visibile il contrassegno del colore (C) sullo stelo di biella, rilevare il diametro "A" del piede di biella e, in base a questo, montare la gabbia a rullini appropriata.



NOTA: Nel richiedere la gabbia a rullini, specificare la selezione.

Coupling among gudgeon, piston and connecting rod end.

The following table shows the possible couplings which allow to get the right radial clearance of $0,002 \pm 0,010$ mm / 0.000078 to 0.000393 in.

If, during engine overhaul, a clearance higher than the allowed limit of $0,015$ mm / 0.00059 in. is obtained and if the color mark (C) on the connecting rod is not visible, check the connecting rod small end diameter "A" and, according to this one, install the correct needle cage.



NOTE: When ordering the needle cage, specify its selection.

Couplage gudgeon-piston-pied de bielle.

Le tableau suivant présente les couplages possibles qui permettent d'obtenir un correct jeu radial de $0,002 \pm 0,010$ mm.

Si, pendant la révision du moteur, on relève un jeu radial supérieur à la limite max. de $0,015$ et si le repère de la couler (C) sur la tige de la bielle n'est pas visible, contrôler le diamètre "A" du pied de bielle et, selon cette valeur, monter la cage à aiguilles.



NOTE: A la commande de la cage à aiguilles, spécifier la selection.

Kupplung von Bolzen, Kolben und Pleuelkopf.

Die unten angegebene Tabelle gibt die möglichen Kupplungen an, welche ein korrektes Radialspiel erlauben, und zwar zwischen $0,002 \pm 0,010$ mm.

Wenn während der Überholung des Motors, ein Radialspiel höher als das gestattene Spiel von $0,015$ festgestellt wird, und die Farbekennzeichnung (C) auf dem Pleuelstange nicht mehr sichtbar ist, dann muss das Durchmesser "A" des Pleuelkopfes bestimmt werden und den diesem Durchmesser entsprechenden Nadelkäfig benutzen.



VERMERK: Bei der Bestellung des Nadelkäfigs, immer die Wahl angeben.

Acoplamiento bulón-pistón-pié de biela.

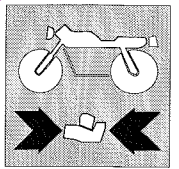
La tabla indicada a continuación indica los acoplamientos posibles que permiten el obtener el juego radial correcto de $0,002 \pm 0,010$ mm.

Si en el asiento de revisión del motor se verificase un juego radial superior al límite admitido de $0,015$ y no fuese visible la contra-marca de color (C) en el vástago de la biela, medir el diámetro "A" del pie de la biela y, en base a éste, montar la jaula de rodillos apropiada.



NOTA: Cuando pidan la jaula de rodillos especificar la selección.

Colore di selezione diametro foro "A" piede di biella - mm (in.) Hole selection coulor "A" connecting rod small end diameter - mm (in.) Couleur de sélection diamètre trou "A" pied de bielle - mm (in.) Wahlfarbe der Bohrung "A" Pleuelstangenkopf durchmesser - mm (in.) Color de selección "A" diámetro pie de biela - mm (in.)	Colore di selezione diametro spinotto "D" - mm (in.) Selection coulor for pin diameter "D" - mm (in.) Couleur de sélection diamètre gudgeon "D" - mm (in.) Wahlfarbe der Bolzen durchmesser "D" - mm (in.) Color de selección diámetro bulón "D" - mm (in.)	Selezione diametro gabbia a rullini "B" Cage diameter selection "B" Sélection diamètre cage à rouleaux "B" Wahlradelfäßig durchmesser "B" Selección diámetro jaula de agujas "B"
Bianco - White - Blanc - Weiss - Blanco $18,998 \pm 19,000$ (0.7479 ± 0.7480)	Bianco - White - Blanc - Weiss - Blanco $14,998 \pm 14,996$ (0.5904 ± 0.5903)	-1 ÷ -3
Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro $19,000 \pm 19,002$ (0.7480 ± 0.7481)	Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro $15,000 \pm 14,998$ (0.5905 ± 0.5904)	-1 ÷ -3
Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro $19,000 \pm 19,002$ (0.7480 ± 0.7481)	Bianco - White - Blanc - Weiss - Blanco $14,998 \pm 14,996$ (0.5904 ± 0.5903)	0 ÷ -2
Rosso - Red - Rouge - Rot - Rojo $19,002 \pm 19,004$ (0.7481 ± 0.7482)	Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro $15,000 \pm 14,998$ (0.5905 ± 0.5904)	0 ÷ -2



Accoppiamento perno accoppiamento volani - testa di biella

La tabella sottoriportata elenca i possibili accoppiamenti che consentono di ottenere il corretto gioco radiale di $0,20 \pm 0,028$ mm. Qualora, in sede di revisione del motore, si dovesse riscontrare un gioco radiale superiore al limite ammesso di 0,050, rilevare il diametro "E" del foro della testa di biella e il diametro "D" del perno di accoppiamento volani. In base a questo, montare la gabbia a rullini appropriata.



NOTA: nel richiedere la gabbia a rullini, specificare la selezione.

Coupling among flywheel coupling pin and connecting rod big end

The following table shows the possible couplings which allow to get the right radial clearance of $0,20 \pm 0,028$ mm/0.000787÷0.00110 in. If, during engine overhaul, a clearance higher than the allowed limit of 0,050 mm/0.00196 in. is obtained, check the connecting rod big end rod diameter "E" and the flywheel coupling pin diameter "D". According to this one, install the correct needle cage.



NOTE: When ordering the needle cage, specify its selection.

Couplage pivot d'accouplement demi-volants - tête de bielle

Le tableau suivant présente les couplages possibles qui permettent d'obtenir un correct jeu radial de $0,20 \pm 0,028$ mm. Si, pendant la révision du moteur, on relève un jeu radial supérieur à la limite max. de 0,050, contrôler le diamètre "E" de la tête de bielle et le diamètre "D" du pivot d'accouplement demi-volants. Selon cette valeur, monter la cage à aiguilles.



NOTE: A la commande de la cage à aiguilles, spécifier la sélection.

Kupplung von Kupplungsstift der Schwungrad - Hälften und Pleueflusses

Die unten angegebene Tabelle gibt die möglichen Kupplungen an, welche ein korrektes Radialspiel erlauben, und zwar zwischen $0,20 \pm 0,028$ mm. Wenn während der Überholung des Motors, ein Radialspiel höher als das gestattete Spiel von 0,050 festgestellt wird, dann muss das Durchmesser "E" des Pleueflusses und das Durchmesser "D" der Kupplungsstift der Schwungrad-Hälften bestimmt werden. Den diesem Durchmesser entsprechenden Nadelkäfig benutzen.



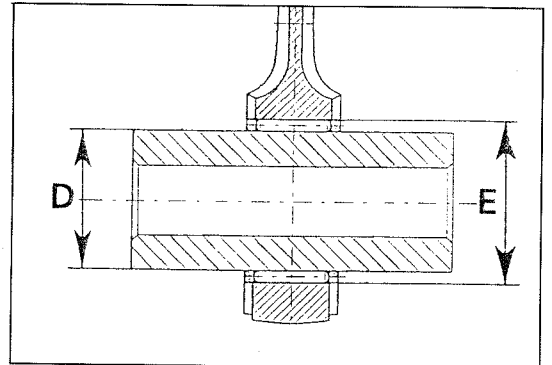
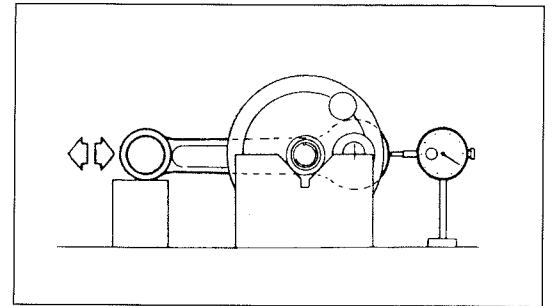
VERMERK: Bei der Bestellung des Nadelkäfigs, immer die Wahl angeben.

Acoplamiento eje de acoplamiento semivolantes - cabeza de biela.

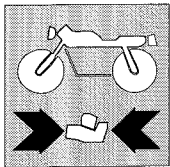
La tabla indicada a continuación indica los acoplamientos posibles que permiten el obtener el juego radial correcto de $0,20 \pm 0,028$ mm. Si en el asiento de revisión del motor se verificase un juego radial superior al límite admitido de 0,050, medir el diámetro "E" de la cabeza de la biela y el diámetro "D" de el eje de acoplamiento semivolantes. En base a éste, montar la jaula de rodillos apropiada.



NOTA: Cuando pidan la jaula de rodillos especificar la selección.

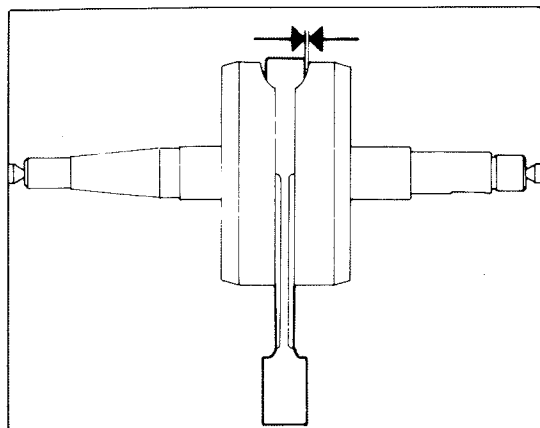


Colore di selezione diametro foro "E" piede di biella - mm (in.) Hole selection color "E" connecting rod small end diameter - mm (in.) Couleur de sélection diamètre trou "E" pied de bielle - mm (in.) Wahlfarbe der Bohrung "E" Pleuelstangenkopf durchmesser - mm (in.) Color de selección "E" diámetro pie de biela - mm (in.)	Colore di selezione foro "D" perno accop. volani - mm (in.) Hole selection color "D" among flywheel coupling pin - mm (in.) Couleur de sélection trou "D" pivot d'accouplement demi-volants - mm (in.) Wahlfarbe der Bohrung "D" Kupplungsstift der Schwungrad-Hälften - mm (in.) Color de selección "D" eje de acoplamiento semivolantes - mm (in.)	Selezione diametro gabbia a rullini Cage diameter selection Sélection diamètre cage à rouleaux Wahlnadelkäfig durchmesser Selección diámetro jaula de agujas
Bianco - White - Blanc - Weiss - Blanco 30,014÷30,016 (1.1816÷1.1817)	Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro 23,998÷23,996 (0.9448÷0.9447)	-2÷-4
Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro 30,016÷30,018 (1.1817÷1.1818)	Bianco - White - Blanc - Weiss - Blanco 23,996÷23,994 (0.9447÷0.9446)	0÷-2
Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro 30,016÷30,018 (1.1817÷1.1818)	Rosso - Red - Rouge - Rot - Rojo 24,000÷23,998 (0.9449÷0.9448)	-2÷-4
Rosso - Red - Rouge - Rot - Rojo 30,018÷30,020 (1.1818÷1.1819)	Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro 23,998÷23,996 (0.9448÷0.9447)	0 ÷-2



**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Biella.

Per le sollecitazioni a cui è sottoposta, la biella è soggetta a modificare in modo più o meno evidente il dimensionamento iniziale. Le prove a cui sarà sottoposta la biella intenderanno verificare il suo stato di integrità.

Qualora i valori riscontrati non rientrassero nei limiti max. di usura è necessario sostituirla.

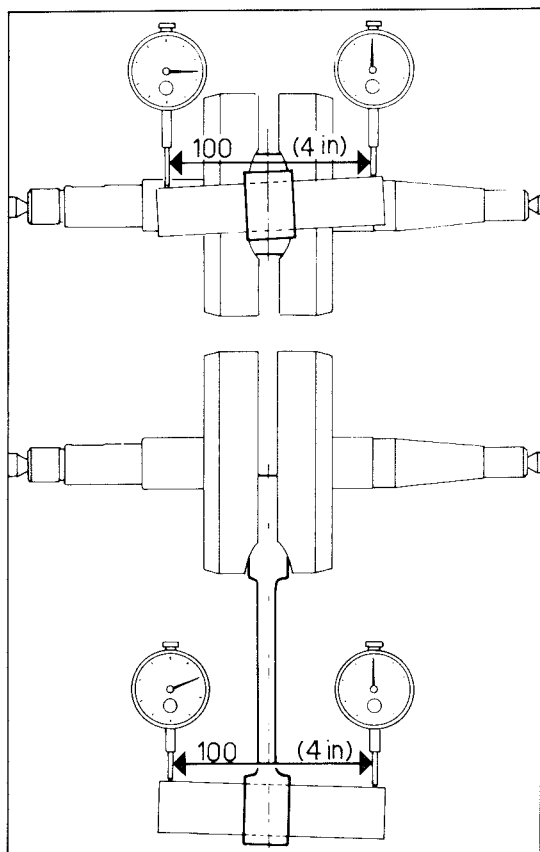
Per eseguire queste prove la biella può rimanere assemblata all'albero motore.

Connecting rod.

The connecting rod, due to the stresses it is submitted to, is subject to modify in a more or less evident way its initial dimensions. Tests of the connecting rod will try to check its integrity.

When the verified figures are not within the max. wear limits it will be necessary to replace it.

To carry out these tests it is not necessary to disassemble con.rod from the crankshaft.



Bielle.

Pour les sollicitations auxquelles est soumise, la bielle est exposée à modifier en manière plus ou moins évidente sa dimension initiale.

Les essais auxquels la bielle sera soumise voudront vérifier son état d'intégrité.

Dans le cas où les valeurs relevées ne rentrent pas dans les limites maximales d'usure il est nécessaire de la remplacer.

Pour effectuer ces épreuves la bielle peut rester montée à l'arbre moteur.

Pleuel.

Wagen den Beanspruchungen, denen der Pleuel ausgesetzt ist, werden ihre Anfangsabmessungen mehr oder weniger offenbar verändert.

Die Nachprüfungen dienen dazu, sich der Pleuelintegrität zu vergewissern.

Falls die gewonnenen Werte nicht in der max. Verschleissgrenze enthalten sind, ist der Pleuel auszuwechseln.

Während dieser Versuche braucht man nicht den Pleuel von der Welle abzubauen.

Biela.

Para las sollicitaciones a las cuales está expuesta, la biela modifica de manera más o menos evidente la dimensión inicial. Las pruebas a las que será expuesta verificarán su estado de integridad.

Si los valores verificados no entrasen dentro de los límites máx. de desgaste es necesario sustituirla.

Para efectuar estas pruebas la biela puede permanecer acoplada al cigüeñal.

**Gioco assiale testa di biella.
Crankshaft out-of-axis.**

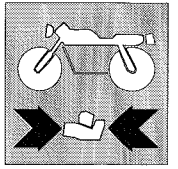
**Jeu axial tête de bielle.
Laengsspiel des pleuelflusses.
Juego axial de la cabeza de la biela.**

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze / Limite máx. de desgaste
0,45÷0,84 mm (0.0177÷0.0331 in.)	1,1 mm (0.043 in.)

**Piega biella, svergolatura.
Con.rod bending.**

**Déformation bielle.
Pleueffalten, verwindung.
Pliege biela, enrollado.**

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze / Limite máx. de desgaste
max. 0,025/100 mm (max. 0.00098 in./4 in.)	0,05/100 mm (0.0019 in./4 in.)



Albero motore.

I perni di banco non devono presentare solchi o rigature; le filettature, le sedi delle chiavette e le scanalature devono essere in buone condizioni.

Crankshaft.

Main journals must not present any scores, or grooves; their threads, key seats and slots have to be in good conditions.

Vilebrequin.

Les pivots de banc ne doivent pas présenter de traces ou rayures; les filetages, les sièges des clavettes et les rainures doivent être en bonnes conditions.

Antriebswelle.

Die Kurbelzapfen und die Bankzapfen dürfen keine Rillen oder Riefen haben; die Gewinden, die Keilsitze und die Nuten müssen einwandfrei sein.

Arbol motor.

Los ejes del escaño no deben presentar surcos o rayados; el roscado, las sedes de la llavecita y el ranurado deben estar en buenas condiciones.

Disassamento albero motore.

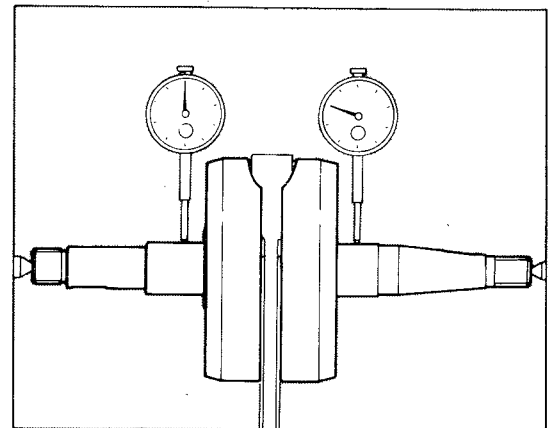
Crankshaft out-of-axis.

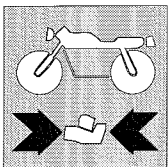
Décentrage vilebrequin.

Abweichung der Motorwelle.

Desbloqueamiento árbol motor.

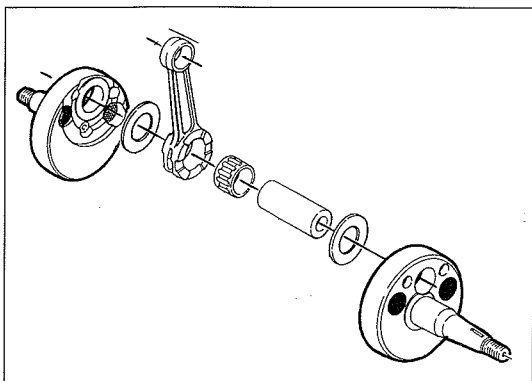
Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze / Limite máx. de desgaste
al di sotto di 0,02 mm under 0.00078 in. au dessous de 0.02 mm unter 0,02 mm menos de 0,02 mm	0,05 mm (0.0019 in.)





**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Per la scomposizione dell'albero motore usare una pressa ed appropriati punzoni. Al rimontaggio rispettare le tolleranze prescritte.

Montare il perno di accoppiamento nei semivolani con olio avente viscosità ENGLER a 50°C=3 (viscosità cSt a 40°C=32).

To disassemble the crankshaft use a press and proper punches. When re-assembling respect the prescribed tolerances.

Install the crankpin in the half-flywheels using oil of viscosity ENGLER 50°C=3 (cSt 40°C=32 viscosity).

Pour la décomposition du vilebrequin user une presse et des appropriés poinçons. Au remontage respecter les tolérances prescrites.

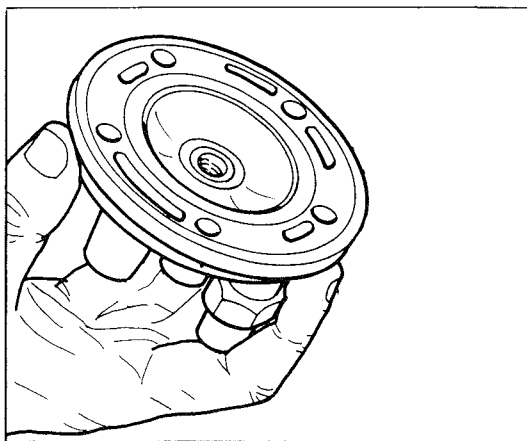
Monter le pivot d'accouplement dans les demi-volants avec huile ayant viscosité ENGLER à 50°C=3 (viscosité cSt a 40°C=32).

Zur Zerlegung der Antriebswelle eine Presse und dazubestimmte Schlagstempel anwenden. Beim Wiederaufbau die vorgeschriebenen Toleranzen beachten:

Den Kupplungsstift in die Schwungrad-Hälften einführen Oel mit Engler-Viskosität = BEI 50°C (Viskosität cSt bei 40°C=32) benutzen.

Para la descomposición del árbol motor usar una presa y apropiados punzones. En el remontaje respetar las tolerancias prescritas.

Montar el eje de acoplamiento en los semivolantes con aceite teniendo viscosidad ENGLER a 50°C = 3 (viscosidad cSt a 40°C = 32)



Testata.

Rimuovere i depositi carboniosi dalla camera di combustione. Controllare che non vi siano crepe e le superfici di tenuta siano prive di solchi, scalini o danni di qualsiasi genere. La planarità deve essere perfetta come pure la filettatura della sede candela.

Head.

Remove the carbon deposits from the combustion chamber. Check that no crack is remarkable and that sealing surfaces are without any scores, steps or damages. Planarity must be perfect and the spark plug seat thread as well.

Culasse.

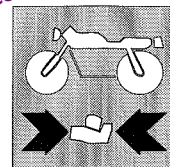
Enlever tout dépôt carbonneux de la chambre de combustion. Vérifier qu'il n'y ait pas des crevasses et les surfaces de tenue sont sans rainures, couches ou d'autres imperfections. La planéité et le filetage du siège de la bougie doivent être parfaits.

Zylinderkopf.

Die Brennkammer von Kohleablagerungen befreien. Auf Risse kontrollieren, und die Dichtflächen auf Riefen, Vörsprünge oder Beschädigungen jeder Art prüfen. Die Ebenheit sowie das Gewinde der Kerzensitzen müssen einwandfrei sein.

Cabecera.

Remover los depositos carbonizados de la cámara de combustion. Controlar que no existan rajaduras y que la superficie de tensión estén libres de surcos, escalones o daños de cualquier genero. La planaridad debe ser perfecta como también el enroscado de la sede bujía.



Controllo rettilineità dei vari alberi.

Controllare, posizionando l'albero fra due contropunte e misurando con un comparatore, che lo spostamento della lancetta non superi il valore di 0,05 mm.

Checking straightness of various shafts.

By positioning the shaft between two counterpoints and measuring with a dial gauge, check that the index displacement is not higher than 0,05 mm/0.00196 in.

Contrôle de la linearité des arbres.

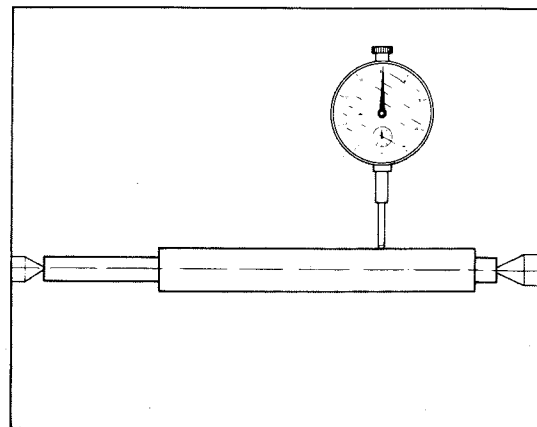
Mettre l'arbre entre deux contrepontes et vérifier à l'aide d'un comparateur, si le déplacement de l'aiguille dépasse la valeur de 0,05 mm.

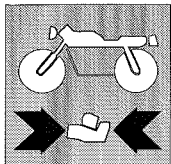
Geradheitskontrolle der diversen Wellen.

Die Welle zwischen zwei Gegenspitzen positionieren und mit einer Messuhr prüfen; dabei darf der Zeiger den Wert 0,05 mm nicht überschreiten.

Control rectilinio de los varios árboles.

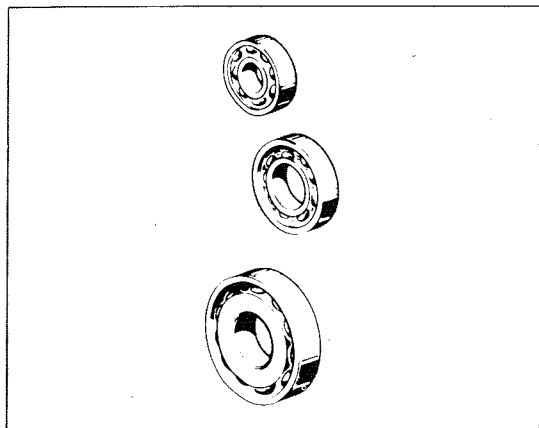
Controlar, posicionando el árbol entre dos contra-puntas y midiendo con un comparador, que el desarreglo de la manecilla no supere el valor de 0,05 mm.





REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Cuscinecci.

Lavare accuratamente con miscela ed asciugarli con aria compressa senza farli ruotare. Lubrificare leggermente e ruotare lentamente a mano l'anello interno; non si devono riscontrare irregolarità di rotazione, punti duri o gioco eccessivo. È buona norma sostituire i cuscinecci ad ogni revisione del motore. I cuscinecci di banco devono sempre essere sostituiti in coppia e devono essere installati con la **scritta rivolta verso il lato esterno**. Per sostituire i cuscinecci è necessario riscaldare i semicartermi in forno alla temperatura di $90^{\circ}\pm 100^{\circ}\text{C}$ e rimuovere il cuscineccio mediante tampone e martello. Installare il nuovo cuscineccio (mentre il carter è ancora ad elevata temperatura) perfettamente in quadro con l'asse dell'alloggiamento, utilizzando un tampone tubolare che eserciti la pressione solo sull'anello esterno del cuscineccio. Lasciar raffreddare ed accertarsi che il cuscineccio sia saldamente fissato al semicarter. Per la sostituzione del cuscineccio sull'albero comando forcelle cambio è necessario utilizzare l'estrattore cod. **8000 43720**.

Bearings.

Thoroughly wash with petrol and dry with compressed air. Do not rotate the bearings. Lightly lubricate and slowly rotate the inner ring by hand. No rotation unevenness, hard spots or excessive clearance must be noticed. It is expedient to replace the bearings at any engine overhauling. The main bearings must always be replaced in pairs and must be installed with the **writing towards the outer side**. To replace the bearings it is necessary to heat the crankcase in oven at $90^{\circ}\pm 100^{\circ}/194^{\circ}\text{F}\pm 212^{\circ}\text{F}$ temperature and remove the bearing by plug and hammer. Install the new bearing (while the crankcase is still very hot) perfectly in square with the housing axis, using a tubular punch and exercising the pressure only on the outer ring of the bearing. Leave it cool and make sure that the bearing is tightly fixed to the half crankcase. Use puller no. **8000 43720** to replace the bearing on the gearbox fork control shaft.

Roulements.

Laver soigneusement avec de l'essence et essuyer à l'air comprimé, sans les faire tourner. Graisser légèrement l'anneau intérieur et le faire tourner doucement à la main, en vérifiant qu'il ne tourne pas de façon irrégulière et qu'il n'ait pas trop de jeu.

Remplacer les roulements à chaque révision du moteur. Remplacer toujours les roulements de banc par couple et les monter avec **l'écriture vers l'extérieur**. Pour remplacer les roulements procéder comme suit: chauffer le demi-carter dans un four à $90^{\circ}\pm 100^{\circ}\text{C}$ et enlever le roulement à l'aide d'un tampon et du marteau. Monter le nouveau roulement (lorsque le carter est encore à haute température) parfaitement en cadre avec l'axe de l'emplacement, à l'aide d'un poinçon tubulaire qui exerce la pression seulement sur la bague extérieure du roulement. Laisser refroidir et vérifier si le roulement est bien fixé sur le demi-carter.

Utiliser l'extracteur code **8000 43720** pour remplacer le roulement sur l'arbre de commande fourches-boîte de vitesses

Lager.

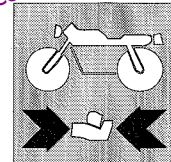
Sorgfältig mit Benzin waschen und sie, ohne sie dabei zu drehen, mit Druckluft trocknen. Etwas einschmieren und den Innenring langsam mit der Hand drehen; die Lager müssen sich regelmässig drehen lassen und ohne Hartstellen und übermässiges Spiel sein. Bei jeder Motorüberholung sollen die Lager ausgewechselt werden. Die Hauptlager müssen immer paarweise erneuert werden, während bei deren Montage die **Aufschrift zur Aussenseite gerichtet** sein muss. Für das Austauschen der Lager muss die Gehäusehälfte im Ofen auf $90^{\circ}\pm 100^{\circ}\text{C}$ Temperatur erwärmt werden; mit Puffer und Hammer das Lager ausschlagen. Das neue Lager (bei noch sehr warmer Gehäusehälfte) massgerecht mit der Aufnahmeachse installieren und dafür einen röhrenförmigen Körner verwenden, der nur auf den Aussenring des Lagers Druck ausübt. Abkühlen lassen und sich vergewissern, dass das Lager formschlüssig mit der Gehäusehälfte ist.

Zum Austausch des Lagers an der Schaltgabelsteuerwelle ist es notwendig, das Ausziehwerkzeug mit der Kennr. **8000 43720** zu verwenden.

Cojinetes.

Lavar acuradamente con gasolina y secarlos con aire comprimido sin hacerlos rotar. Lubricar ligeramente y rotar lentamente a mano el anillo interno, no se deben encontrar irregularidades de rotación, puntos duros o juego excesivo. Es buena norma sustituir los cojinetes a cada revisión del motor. Los cojinetes de escaño deben siempre ser sustituidos en pareja y deben ser instalados con la **"escritura dirigida hacia el lado externo"**. Para sustituir los cojinetes es necesario recalentar los semicartermi en horno a una temperatura de $90^{\circ}\pm 100^{\circ}\text{C}$ y remover el cojinete mediante tapon y martillo. Instalar el nuevo cojinete (mientras el carter este todavía a elevada temperatura) perfectamente encuadrado con el eje del alojamiento, utilizando un tapon tubular que ejerza la presión solo sobre el anillo externo del cojinete. Dejar enfriar y asegurarse que el cojinete este soldadamente fijado al semicarter.

Para el reemplazo del cojinete sobre el eje mando horquillas cambio es necesario utilizar el extractor cod. **8000 43720**.



Sostituzione cuscinetti a rullini.

Per togliere il cuscinetto a rullini dell'albero pompa acqua impiegare l'apposito attrezzo cod. **8000 43824**.

Per l'estrazione del cuscinetto a rullini per l'albero comando pompa olio è stato previsto apposito estrattore cod. **8000 33054**.

Roller bearings replacement.

To remove the roller bearing from the water pump shaft, use the suitable tool code **8000 43824**.

To extract the roller bearing of oil pump control shaft, a special puller no. **8000 33054** has been provided.

Remplacement du roulements à rouleaux.

Pour enlever le roulement à rouleaux de l'arbre de la pompe à eau, employer l'outil spécial ref. **8000 43824**.

Pour l'extraction de le roulement à rouleaux pour l'arbre commande pompe à huile on a prévu le spécial extracteur cod. **8000 33054**.

Auswechseln der Rollenlager.

Fuer die Herausnahme der Rollenlager der Wasserpumpenwelle, das Werkzeug Kennnr. **8000 43824** benutzen.

Zum Ausziehen der Rollenlager für die Ölpumpenwelle dient Auszieher Kode-Nr. **8000 33054**.

Sustitución cojinete a rodillos.

Para quitar el cojinete a rodillos del eje de la bomba del agua usar la herramienta cód. **8000 43824**.

Para extraer el cojinete a rodillos para el eje de la bomba del aceite se suministra el extractor cód. **8000 33054**.

Sostituzione paraolio.

Sostituire i paraolio ad ogni revisione del motore. Installare i nuovi paraolio introducendoli in quadro nei loro alloggiamenti ed utilizzando tamponi adatti. Dopo il montaggio lubrificare con olio motore il labbro del paraolio.

Eseguire l'operazione con la massima cura ed attenzione.

Seal rings replacement.

Replace seal rings at every engine overhauling. Install new seal rings by placing them in "square" inside their seats, using suitable beaters. After installation, lubricate with oil the ring lip.

Perform this operation with the greatest care and attention.

Remplacement des pare-huiles.

Remplacer les joints pare-huiles à chaque revision du moteur. Monter les nouveaux pare-huiles en cadre dans leur emplacement en employant des tampons appropriés. Après avoir terminé le montage, graisser le bord du pare-huile avec de l'huile.

Cette opération doit être effectuée avec beaucoup de soin.

Auswechseln der Oelabdichtungen.

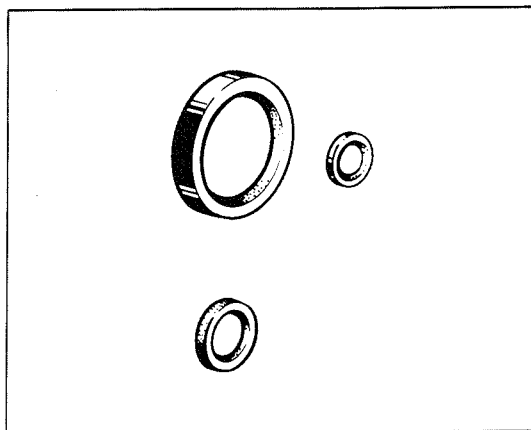
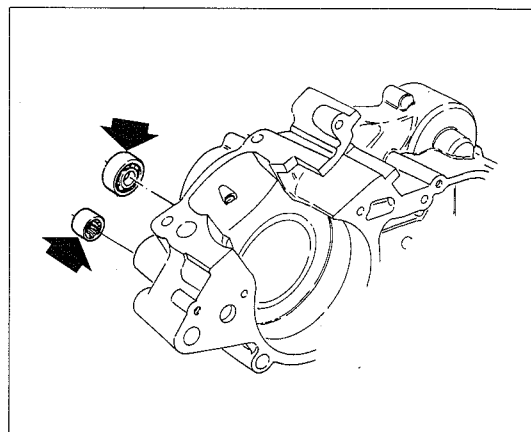
Diese sind bei jeder Motorüberholung zu erneuern. Die neue Oelabdichtungen massgerecht in ihre Aufnahmen fügen; dafür einen Puffer verwenden. Nach der Montage die Oelabdichtungslippen einölen.

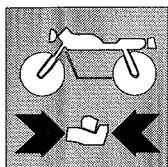
Diese Operation muß mit extremer Sorgfalt ausgeführt werden.

Sustitución para-aceite.

Sustituir los para-aceites a cada revisión del motor. Instalar los nuevos para-aceites introduciendolos encuadrados en sus alojamientos y utilizando tapones adaptos. Después del montaje lubricar con aceite el borde del para-aceite.

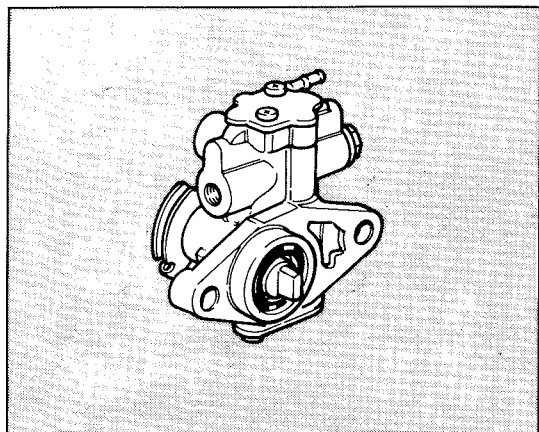
Proseguir la operación con la maxima atención.





**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Pompa olio lubrificazione.

La pompa olio lubrificazione non necessita di particolare manutenzione e quindi non deve essere sottoposta a smontaggio o verifica dei suoi componenti.

Lubricating oil pump.

The lubricating oil pump does not require any special maintenance, therefore is not to be dismantled or checking of its components.

Pompe huile de lubrification.

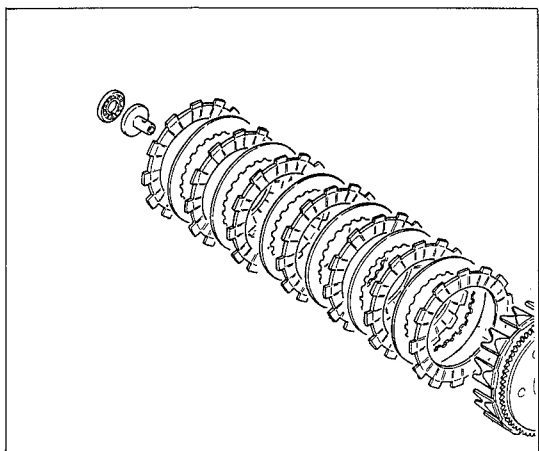
La pompe de lubrification n'a pas besoin de particulier entretien et donc ne doit pas être soumise à démontage au contrôle de ses pièces.

Schmierölpumpe.

Die Schmierölpumpe braucht keine besondere Wartung und deshalb nicht abgebaut, noch ihre Bestandteile geprüft zu werden.

Bomba aceite lubricación.

La bomba aceite lubricación no necesita de particular mantenimiento por lo cual no debe ser sometida a desmontajes o revisión de sus componentes.



Gruppo frizione.

Controllare che tutti i componenti del gruppo frizione siano nelle migliori condizioni. I dischi frizione non devono presentare tracce di bruciature, solchi o deformazioni; i dischi muniti di materiale d'attrito devono avere uno spessore secondo le indicazioni della tabella.

Clutch assembly.

Check that all components of clutch assembly are in very good conditions. Clutch discs must not present any trace of burning, scores, or distortion; discs presenting friction material must be of a thickness as stated in table hereunder.

Groupe embrayage.

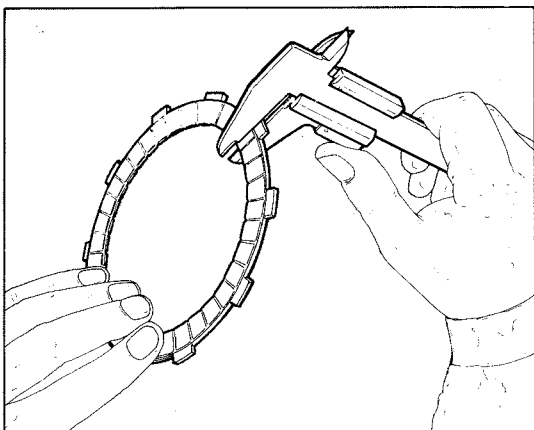
Vérifier si toutes les pièces du groupe embrayage sont dans les meilleures conditions. Les disques embrayage ne doivent pas présenter des traces de brûlure, rainures ou déformations; les disques de frottement doivent avoir un épaisseur selon les indications du tableau.

Kupplungseinheit.

Alle Bestandteile auf gutem Zustand prüfen. Die Kupplungsscheiben dürfen keine Brandspuren, Rillen oder Verformungen aufweisen. Die Stärke der Reibsscheiben ist auf der Tabelle gezeigt.

Grupo embrague.

Controlar que todos los componentes del grupo embrague estén en las mejores condiciones. Los discos embrague no deben presentar trazas de quemaduras, surcos o deformaciones; los discos provistos de material de fricción deben tener un espesor según las indicaciones de la tabla.



Spessore disco d'attrito.

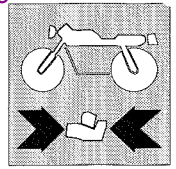
Friction disc thickness.

Epaisseur disque de frottement.

Abweichung der Motorwelle.

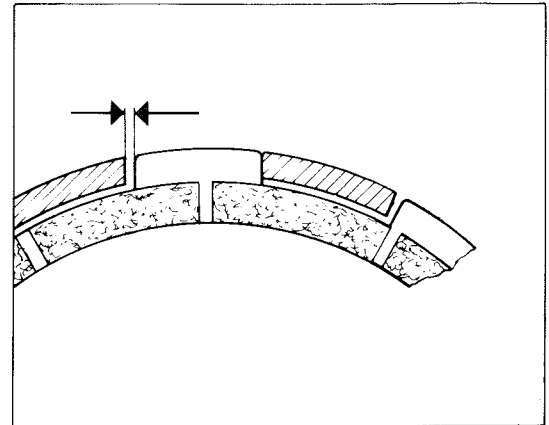
Espesor disco de fricción.

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze / Limite máx. de desgaste
3,05±2,95 mm (0.120±0.116 in.)	2,8 mm (0.11 in.)



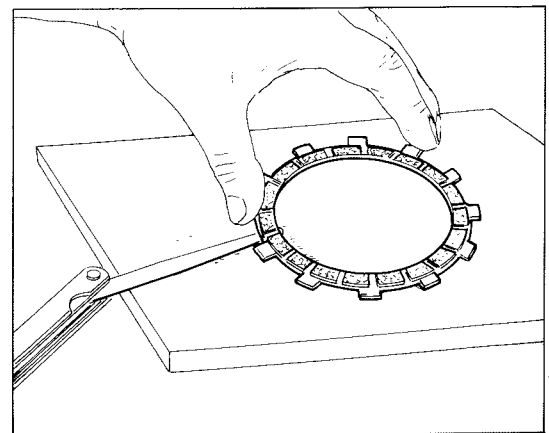
Gioco scatola frizione, disco d'attrito.
Clutch housing-friction disc clearance.
Jeu boîte embrayage, disque de frottement.
Stärke der Reibsscheibe.
Juego caja fricción, disco de fricción.

Standard / Standard / Standard Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit / Limite max. d'usure Max. Verschleissgrenze / Limite max. de desgaste
0,25±0,35 mm (0.0098±0.0138 in.)	0,8 mm (0.031 in.)



Distorsione disco frizione.
Friction disc distortion.
Distortion disque embrayage.
Verformung der Kupplungsscheibe.
Distorsión disco embrague.

	Standard / Standard Standard / Standard Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze Limite máx. de desgaste
Disco guarnito Disc with friction material Disque garni Belegte Scheibe Disco equipado	(entro 0,05 mm) (within 0.0019 in.) (entre 0,05 mm) (unter 0,05 mm) (entro 0,05 mm)	0,2 mm (0.0078 in.)
Disco liscio Disc without friction material Disque lisse Glatte Scheibe Disco liso	(entro 0,01 mm) (within 0.0004 in.) (entre 0,01 mm) (unter 0,01 mm) (entro 0,01 mm)	0,25 mm (0.098 in.)



Molla frizione

Sul motore sono impiegati, in alternativa, due tipi di molla con caratteristiche analoghe ma con lunghezza diversa. In sede di controllo, la lunghezza libera non deve risultare inferiore a quanto sottoriportato.

Clutch spring

Two types of springs that have the same features, but different lengths, are set on the engine. When checking these springs, make sure that their free length is not below what is described hereunder.

Ressort d'embrayage

Deux types de ressorts avec des caractéristiques égales, mais de longueur différente, son utilisés sur le moteur. Lors d'un contrôle, veillez à ce que leur longueur libre ne soit pas inférieure aux dimensions ci-dessous indiquées:

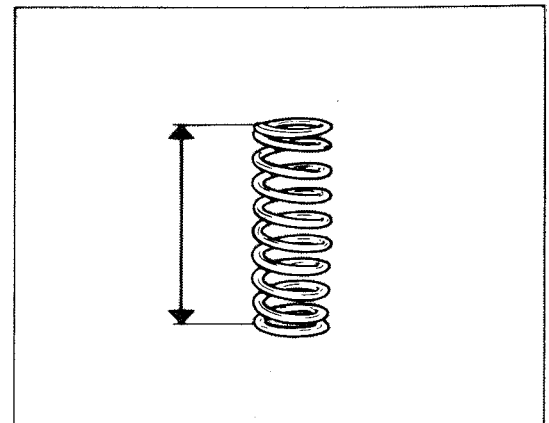
Kupplungsfeder

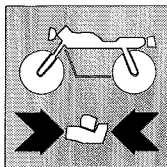
Auf dem Motor wurden alternativ zwei Federtypen mit analogen Eigenschaften, aber mit unterschiedlicher Länge verwendet. Bei der Überprüfung darf die freie Länge nicht geringer als die unten angegebene sein.

Muelle embrague

En el motor se emplean, en alternativa, dos tipos de muelle con características iguales pero con longitudes distintas. Durante el chequeo, la longitud libre no debe ser inferior a cuanto indicado a continuación.

Lunghezza libera di controllo / Free check length / Long. libre contrôle Prüflänge / Longitud libre de control		
Standard / Standard / Standard Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit / Limite max. d'usure Max. Verschleissgrenze / Limite max. de desgaste	
MOLLA "A"	32 mm (1.26 in.)	30,5 mm (1.20 in.)
MOLLA "B"	42,5 mm (1.67 in.)	40,5 mm (1.59 in.)





REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

Cambio di velocità.

Controllare le condizioni dei denti di innesto frontale degli ingranaggi che devono essere in perfetto stato, controllare che gli ingranaggi folli ruotino liberamente sui propri alberi e contemporaneamente non abbiano un gioco superiore a 0,10 mm. Le filettature e le scanalature degli alberi devono essere in perfette condizioni.

Controllare inoltre le buone condizioni di particolari componenti il meccanismo di innesto marce.

Controllare che la larghezza delle cave del selettore siano nelle tolleranze prescritte.

Gearbox.

Check the condition of frontal engaging dogs of gears, to be in a perfect state check that neutral gears are free to rotate on their shafts and at the same time have not a play higher than 0,10 mm/0.004 in. Shaft threads and grooves must be in perfect conditions.

Check also the components of gearshifting mechanism, to be in very good conditions.

Check that selector slot width is complying with tolerances prescribed.

Boîte de vitesse.

Vérifier si les dents d'embrayage frontal des engrenages sont en parfaites conditions. Vérifier si les engrenages à vide tournent librement sur les arbres et leur jeu n'excède pas à 0,10 mm.

Les filetages et les rainures des arbres doivent être en parfaites conditions.

Vérifier aussi si les éléments de mécanisme d'embrayage des vitesses sont en bonnes conditions.

Vérifier si la largeur des rainures du sélecteur est dans les tolérances spécifiées.

Getriebe.

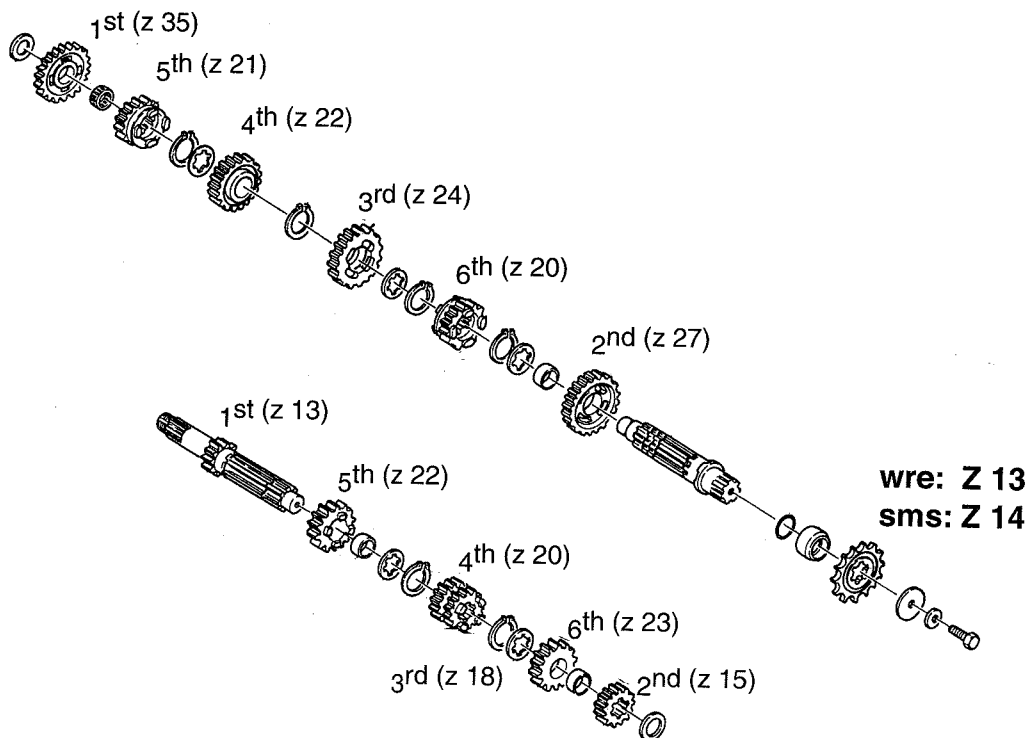
Den Zustand der Stirnkupplungsklaue kontrollieren, die einwandfrei die Leerlaufzahnräder prüfen; sie müssen sich frei auf ihren Wellen drehen und gleichzeitig darf das Spiel 0,10 mm nicht überbohren. Die Wellengewinde und -nuten müssen in perfektem Zustand sein. Weiter auch den guten Zustand der Teile ingeschaltgetriebes Gründlich überprüfen. Die Breite der Vorgelegenuten muß innerhalb der vorgeschriebenen Toleranz liegen.

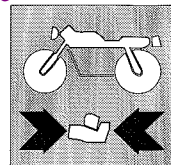
Cambio de la velocidad.

Controlar las condiciones de los dientes de acoplamiento frontal de los engranajes que deben estar en perfecto estado; controlar que los engranajes sueltos rueden libremente sobre sus propios ejes y, contemporáneamente, no hagan un juego superior a 0,10 mm. Los fileteados y las ranuras de los ejes deben estar en perfectas condiciones.

Controlar también el buen estado de las piezas que componen el mecanismo de las marchas.

Controlar que la anchura de las ranuras del selector entren dentro de las medidas prescritas.





Forcelle selezione marce.

Ispezionare visivamente le forcelle marce e sostituire qualsiasi forcilla piegata. Una forcilla piegata causa difficoltà nell'innesto delle marce o permette il loro disinnesto improvviso sotto carico.

Gear selector fork.

Visually inspect the selector forks and replace the distorted ones. A distorted fork causes difficulties in gear shifting or allows the quick disengagement under load.

Fourche sélection vitesses.

Regarder visuellement les fourches vitesses et remplacer n'importe quelle fourche pliée. Une fourche pliée cause difficulté dans l'embrayage des vitesses ou permet leur déengagement soudain sous charge.

Gangwaehlgabel.

Eine Sichtkontrolle der Schaltgabeln vornehmen und die umgebogene Gabeln ersetzen. Eine umgebogene Gabel macht die Gangeinstellung schwierig oder lässt die Gänge unter Belastung plötzlich ausschalten.

Horquilla selección marcha.

Inspeccionar visiblemente la horquilla marcha y sustituir cualquiera horquilla plegada. Una horquilla plegada causa dificultades en el acoplamiento de la marcha o permite a ellas el desacoplamiento imprevisto bajo carga.

Spessore pattino forcelle.

Fork sliding end thickness.

Epaisseur patin fourches.

Dicke der Gabelschuhe.

Espesor patin horquilla.

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze / Limite máx. de desgaste
3,35÷3,43 mm (0.132÷0.135 in.)	3,31 mm (0.130 in.)

Diametro perno di guida forcilla.

Fork driving pin diameter.

Diamètre pivot de guidage fourche.

Durchmesser des Gabelführungsstiftes.

Diametro eje de guía horquilla.

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze / Limite máx. de desgaste
5,8÷5,9 mm (0.228÷0.232 in.)	5,75 mm (0.226 in.)

Lunghezza scanalatura ingranaggio.

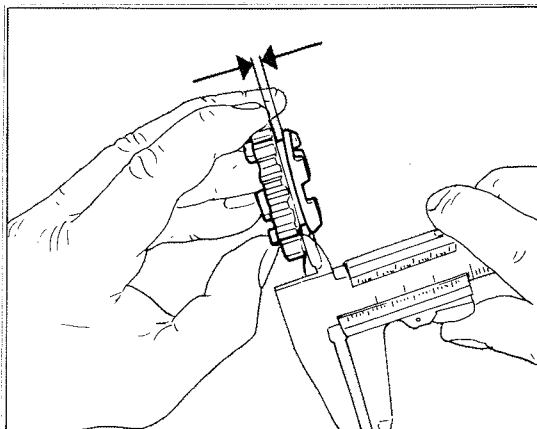
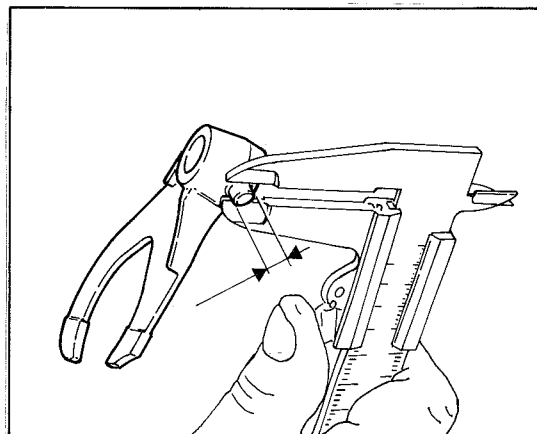
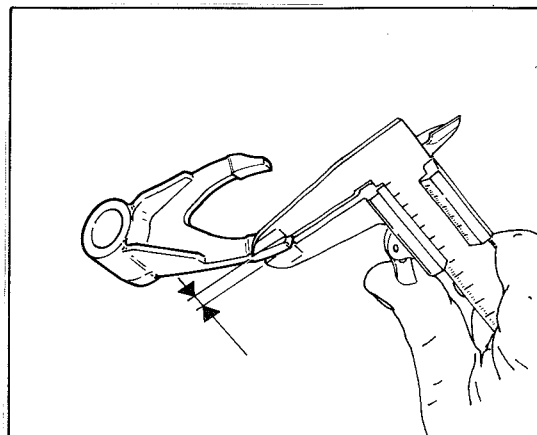
Gear groove length.

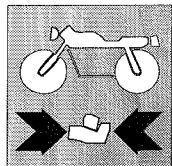
Longueur rainure engrenage.

Laenge der Getriebe Nute.

Largueza ranura engranaje.

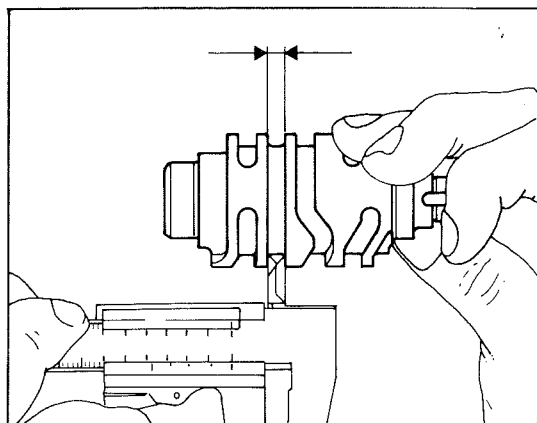
Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze / Limite máx. de desgaste
3,65÷3,72 mm (0.143÷0.146 in.)	3,8 mm (0.150 in.)





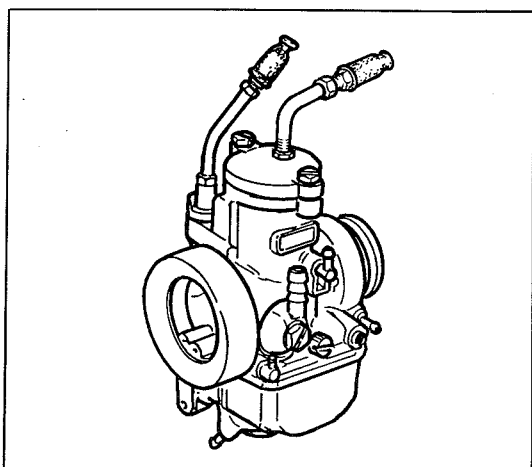
**REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Larghezza scanalatura albero di comando.
Control shaft groove width.
Largeur rainure arbre de commande.
Weite der Antriebswellennute.
Ancho ranura árbol de comando

Standard / Standard Standard / Standard / Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze / Limite máx. de desgaste
6,05÷6,15 mm (0.238÷0.242 in.)	6,20 mm (0.244 in.)



Revisione carburatore.

Lavare accuratamente con benzina ed asciugare con aria compressa tutti i componenti del carburatore. Pulire accuratamente tutti i getti ed i condotti esclusivamente con aria compressa, non usare mai punte o fili metallici. Controllare che la valvola a saracinesca sia in buone condizioni e che scorra liberamente nel proprio alloggiamento ma senza gioco eccessivo. Controllare che lo spillo conico ed il polverizzatore siano in buone condizioni, controllare che la valvola a spillo faccia perfetta tenuta.

Carburettor overhauling.

Carefully wash with petrol and dry with compressed air components of the carburettor. Carefully clean all jets and ducts with compressed air only, never use needles or metallic wires.

Check that the gate valve is in good conditions and free to slide in its seat, without excessive play. Check that the needle jet and the sprayer are in good conditions and the needle valve is perfectly sealing.

Revision carburateur.

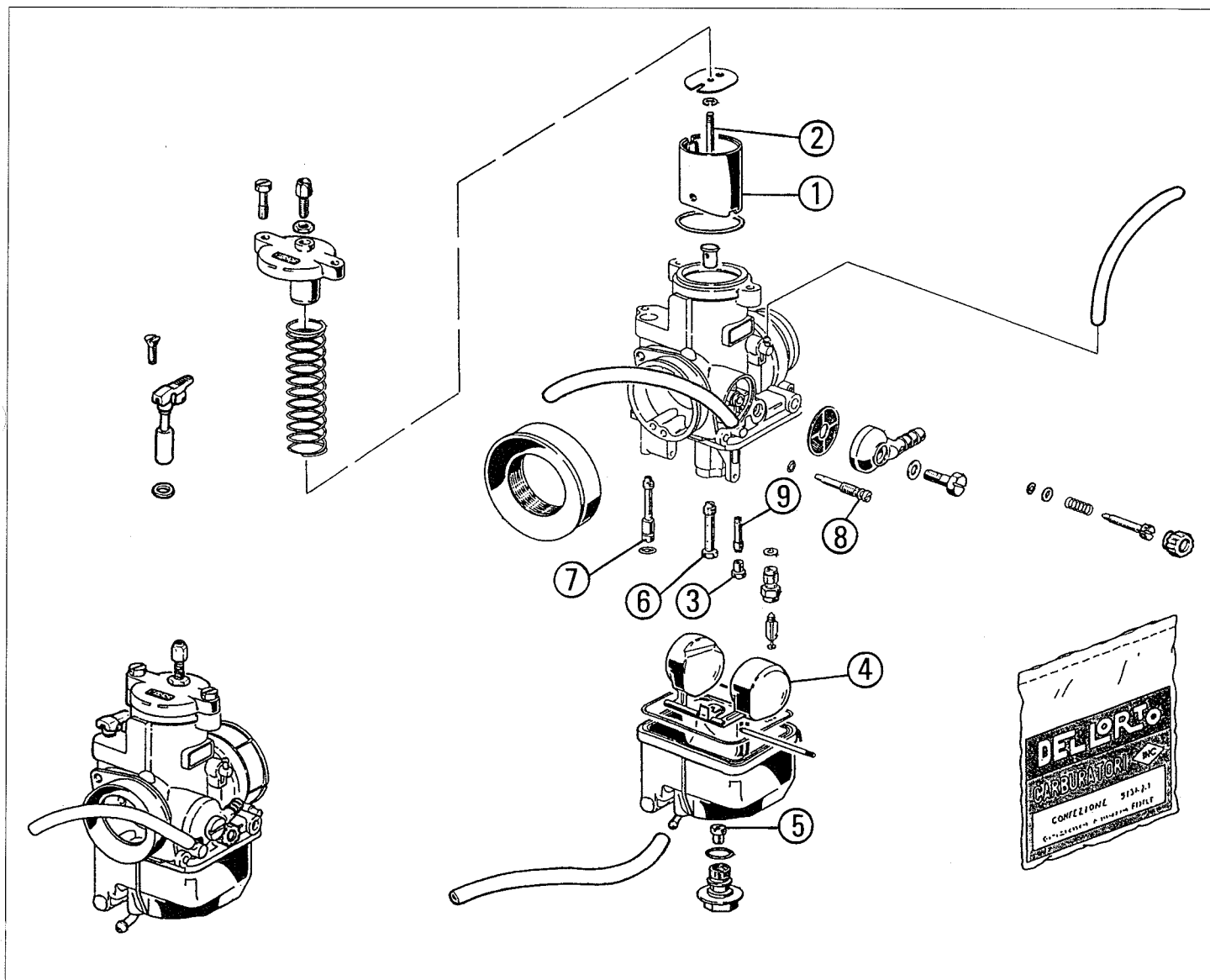
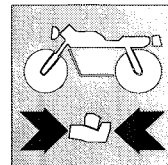
Laver tous les éléments du carburateur soigneusement avec de l'essence et les essuyer à l'air comprimé. Nettoyer tous les gicleurs et les conduites seulement avec de l'air comprimé, sans employer des pointes ou du fil métallique. Vérifier si la soupape est en bonnes conditions et glisse librement dans son emplacement, toutefois sans trop de jeu. Vérifier si la pointe conique et le pulvérisateur sont en bonnes conditions et si la vanne pouteau est parfaitement à tenue.

Revision des Vergasers.

Alle Bauteile des Vergasers sorgfältig mit Benzin waschen und mit Druckluft trocknen. Alle Düsen und Kanalleitungen sorgfältig nur mit Druckluft reinigen; nie Stahlspitzen oder Drähte verwenden. Das Schieberventil auf einwandfreien Zustand prüfen und darauf achten, daß es frei und ohne übermässiges Spiel in seiner Aufnahme gleitet. Darauf achten, daß die Kegelnadel und der Zerstäuber in gutem Zustand sind; das Nadelventil auf perfekte Dichtigkeit prüfen.

Revisión carburador.

Lavar acuradamente con gasolina y secar con aire comprimido todos los componentes del carburador. Limpiar acuradamente todos los chorros y los conductos exclusivamente con aire comprimido, no usar jamás puntas o hilos metálicos. Controlar que la válvula a compuerta este en buenas condiciones y que corra libremente en el propio alojamiento pero sin juego excesivo. Controlar que la aguja conica y el pulverizador estén en buenas condiciones; controlar que la válvula a aguja haga una perfecta tensión.



NOTA: le viti di regolazione si trovano sul lato sinistro del motociclo.

WARNING: the adjusting screws are set on the left side of the bike.

AVIS: les vis de réglage se trouvent du côté gauche de la moto.

HINWEISE: die Einstellschrauben befinden sich auf der Linke Motorradseite.

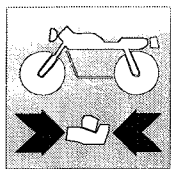
NOTA: los tornillos de ajuste se encuentran en la parte izquierda de la moto.

Rif. Denominazione

Dell'Orto PHBH 28

- 1 Valvola gas
- 2 Spillo conico
- 3 Getto minimo
- 4 Galleggiante
- 5 Getto del massimo
- 6 Polverizzatore
- 7 Getto avviamento
- 8 Vite aria aperta di giri
- 9 Emulsionatore minimo
- Diametro diffusore (mm)

50
X3 (3^a tacca)
60
n° 1 (9,5 gr.)
110
264 BN
65
1
B60
28



ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR

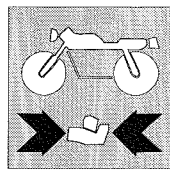
<http://husqy.forumsactifs.com>

Rif. Part	Dell'Orto PHBH 28
1 Throttle valve	50
2 Tapered needle/needle position (notch)	X3 (3 rd notch)
3 Idle jet	60
4 Float	n° 1 (9,5 gr.)
5 Main jet	110
6 Spray nozzle	264 BN
7 Starter group	65
8 Air screw, open by 'n' turns	1
9 Idle diffuser	B60
- Diffuser diameter mm (in.)	28 (1.10)

Rif. Désignation	Dell'Orto PHBH 28
1 Valve gaz	50
2 Pointeau conique/fixation	X3 (3 ^{ème} encoche)
3 Gicleur du ralenti	60
4 Flotteur	n° 1 (9,5 gr.)
5 Gicleur principale	110
6 Pulvérisateur	264 BN
7 Groupe démarrage	65
8 Vis air ouverte de tours	1
9 Emulsionneur du ralenti	B60
- Diffuser diameter (mm)	28

Rif. Benennung	Dell'Orto PHBH 28
1 Gasventil	50
2 Kegelnadel/Befestigungskerbe	X3 (3. Kerbe)
3 Leerlaufdüse	60
4 Schwimmer	n° 1 (9,5 gr.)
5 Vollastdüse	110
6 Zerstäuber	264 BN
7 Startergruppe	65
8 Drehzahl - Luftschraube	1
9 Vorverstäuber Leerlauf	B60
- Durchmesser Luftdüse (mm)	28

Rif. Denominación	Dell'Orto PHBH 28
1 Válvula de mariposa	50
2 Espiga cónica/muesca de fijación	X3 (3ª muesca)
3 Surtidor del ralenti	60
4 Flotador	n° 1 (9,5 gr.)
5 Surtidor máximo	110
6 Pulverizador	264 BN
7 Grupo arranque	65
8 Tornillo aire abierto de revol	1
9 Emulsificador minimo	B60
- Diámetro difusor (mm)	28



REGOLAZIONE

a) - Minimo

La regolazione del minimo deve essere sempre eseguita a motore caldo svitando la vite regolazione valvola (a) sino ad ottenere un regime piuttosto elevato. Avvitare o svitare poi la vite regolazione aria (b) sino ad ottenere la rotazione del motore più regolare possibile. Svitare quindi progressivamente la vite (a) sino a raggiungere il regime di minimo desiderato.

b) - Funzionamento intermedio

Dalla posizione di minimo a circa 1/5 di apertura della valvola gas, nel caso occorra variare il titolo della miscela, si dovrà montare una valvola con lo scarico anteriore di misura inferiore per arricchire o di misura superiore per smagrire.

Da circa 1/5 a 4/5 di apertura della valvola gas, la miscela è principalmente tarata dallo spillo conico montato sulla valvola stessa ed ancorato da un fermaglio in una scanalatura intermedia. In caso di necessità di variazione del titolo della miscela, occorrerà abbassare lo spillo conico per smagrire ed alzarlo per arricchire, variando la tacca di fissaggio.

c) - Massimo

Nel funzionamento al massimo, la carburazione è essenzialmente regolata dal getto massimo, quindi in caso di necessità di ritocco di regolazione, occorrerà montare un getto massimo di misura superiore per arricchire ed uno di misura inferiore per smagrire il titolo della miscela.

d) - Livellatura

Accertarsi che il galleggiante sia del peso stabilito ed indicato sullo stesso, non presenti alcuna deformazione e ruoti liberamente sul suo perno. Tenere il corpo carburatore nella posizione indicata in modo che il bilanciere sia a leggero contatto con lo spillo e lo spillo stesso con la sede. In queste condizioni controllare che i due semi galleggianti siano, rispetto al piano del corpo, alla quota prescritta.

ADJUSTMENT

a) - Idling

The idling adjustment is to be carried out when engine is warmed up by loosening valve adjustment screw (a) until a quite high speed is reached. Tighten or unscrew the air adjustment screw (b) until the utmost regular engine rotation is achieved. Unscrew the screw (a) little by little until the idling revolutions numbers is attained.

b) - Intermediate operation

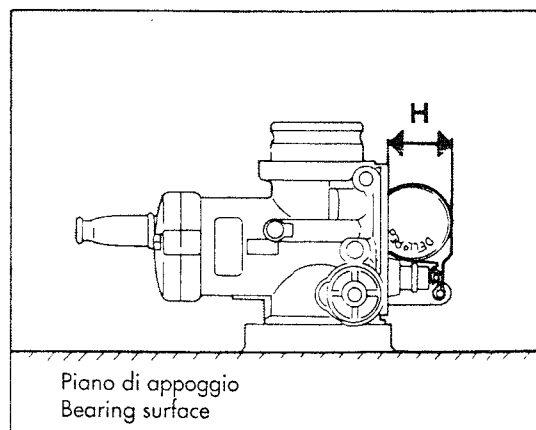
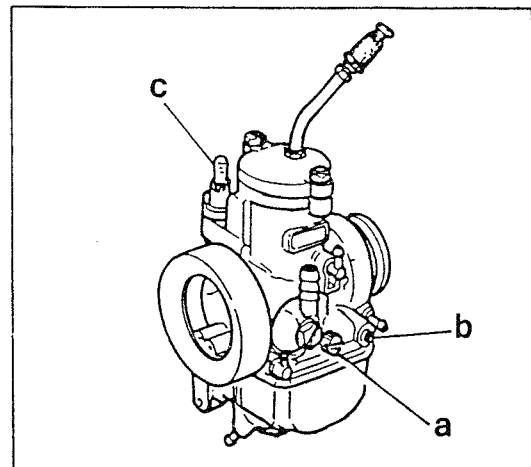
From the idling to 1/5 approx. of the throttle valve whenever the mixture strenght is to be changed, a valve is to be fitted with a smaller front exhaust to enrich, resp. greater for a mixture leaning. From 1/5 to 4/5 of the throttle opening, the valve is mainly metered by the conical needle fitted on the valve and clamped in an intermediate groove. Were the mixture strenght to be changed, then the conical needle is to be lowered for mixture leaning resp. lifted up for enrichment, while varying the fixing notch.

c) - Full-power

During full-power running, the fuel supply is generally metered by the full-power jet. Hence, if the adjustment is to be corrected, fit a greater full-power jet to enrich, a smaller one to get mixture strength leaning.

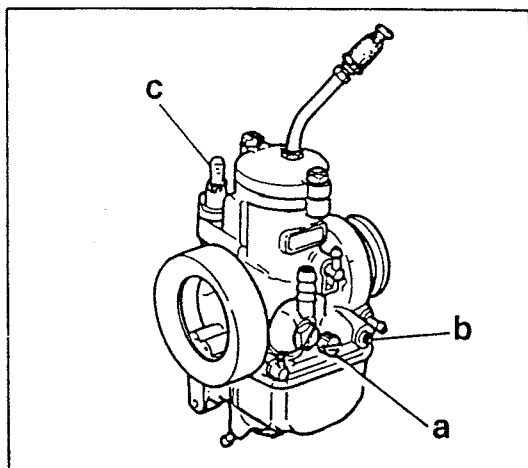
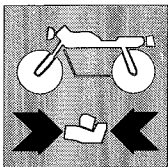
d) - Levelling

Make sure that the float has the proper weight as stated on it, is not warped and rotates freely on its pin. Hold the carburettor body in the indicated position so that the rocker arm gets in sligh touch with the needle, and the needle with the seat. In this conditions, make sure that the two half-floats are at the required height as to the body level.



H = 23,5÷24,5 mm
(0.925÷0.964 in.)





REGLAGE

a) - Ralenti

Le réglage du minimum doit être toujours effectué le moteur chaud en dévissant la vis réglage soupape (a) jusqu'à obtenir un régime plutôt élevé.

Visser ou dévisser ensuite la vis réglage air (b) jusqu'à obtenir la rotation la plus régulière possible du moteur.

Dévisser donc progressivement la vis (a) jusqu'à atteindre le régime de ralenti désiré.

b) - Fonctionnement intermédiaire

De la position de minimum à environ 1/5 d'ouverture de la soupape gaz, au cas qu'il soit nécessaire de changer le titre du mélange, on devra monter une soupape avec décharge avant de mesure inférieure pour enrichir ou de mesure supérieure pour amaigrir.

D'environ 1/5 à 4/5 d'ouverture de la soupape gaz, le mélange est principalement calibré par l'épingle conique montée sur la même soupape et ancrée par une pince dans une rainure intermédiaire.

En cas de nécessité de changer le titre du mélange, il faudra baisser l'épingle conique pour amaigrir et le soulever pour enrichir, en variant l'encoche de fixation.

c) - Maximum

Pendant le fonctionnement au maximum, la carburation est essentiellement réglée par le gicleur du maximum, donc en cas de nécessité de changement de réglage, il faudra monter un gicleur maximum de mesure supérieure pour enrichir, et de mesure inférieure pour amaigrir le titre du mélange.

d) - Nivelage

S'assurer que le poids du flotteur corresponde à celui indiqué sur le flotteur même.

Le flotteur ne doit pas être déformé et doit tourner librement sur son axe. Maintenir l'ensemble carburateur sur la position indiquée de façon à ce que le balancier touche légèrement le pointeau et que ce dernier touche légèrement le logement. Dans ces conditions, s'assurer que les deux demi-flotteurs soient, par rapport à la partie supérieure de l'ensemble, à la cote indiquée.

EINSTELLUNG

a) - Langsamlauf

Die Einregulierung für langsamlauf immer bei warmen Motor wie folgt ausführen: die Ventileinstellschraube (a) bis zur Erreichung einer höheren Drehzahl lösen.

Die Lufterstellschraube (b) ein- bzw. ausschrauben, bis wann die möglichst reguläre Motordrehung erreicht wird. Die Schraube (a) allmählich ausschrauben, bis wann die gewünschte langsamlauf Drehzahl erreicht wird.

b) - Zwischenbetrieb

Von der langsamlaufstellung bis 1/5 Öffnung der Drossel, falls die Stärke des Gemisches zu ändern ist, eine Drossel mit kleinerer vorderer Auspuffsöffnung zur Ueberfettung, bzw. grösserer zum mageren Gemisch einbauen.

Von ca. 1/4 bis 4/5 Drosselöffnung ist das Gemisch von der Kegelnadel meistens geeicht, die sich auf der Drossel befindet und durch eine Klammer in einer mittleren Rille befestigt ist.

Falls die Gemischstärke zu verändern ist, die Kegelnadel zur Verarmung nach unten sinken bzw. zur Ueberfettung hochheben, und gleichzeitig die Befestigungsaste verändern.

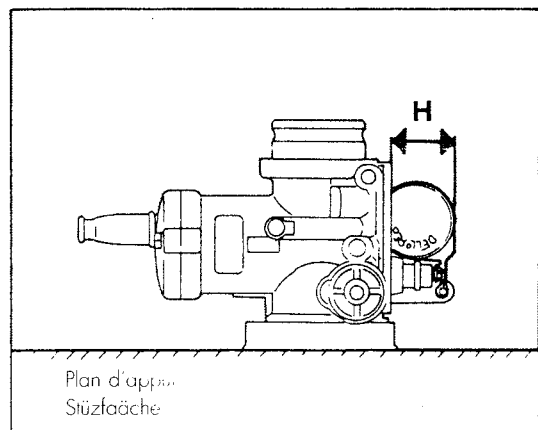
c) - Volleistung

Beim Volleistungsbetrieb ist die Vergasung bei der Maximaldüse einreguliert.

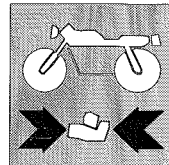
Falls die Einregulierung zu verändern ist, eine grössere Maximaldüse zur Verarmung einbauen.

d) - Ausrichten

Sich vergewissern, daß der Schwimmer das festgelegte und angegebene Gewicht hat, daß er keine Verformungen aufweist und sich frei am Bolzen dreht. Den Vergaserkörper wie angegeben so positionieren, daß der Kipphebel die Nadel bzw. die Nadel den Sitz leicht berührt. Unter diesen Bedingungen kontrollieren, ob die beiden Schwimmerrichtungen gegenüber der Körperebene das vorgeschriebene Maß aufweisen.



H = 23,5÷24,5 mm
(0.925÷0.964 in.)



AJUSTE

a) - Mínimo

El ajuste del mínimo debe siempre ser efectuado con el motor caliente, destornillando el tornillo de regulación válvula (a) hasta obtener un régimen bastante elevado. Atornillar o destornillar pues el tornillo de regulación aire (b) hasta obtener el ajuste de la rotación del motor. Destornillar pues progresivamente el tornillo (a) hasta obtener el régimen del mínimo pedido.

b) - Funcionamiento intermedio

De la posición de mínimo a aproximadamente 1/5 de apertura de la válvula gas, en el caso en que haga falta variar la riqueza de la mezcla, será necesario montar una válvula con una descarga delantera de medida inferior para enriquecer o de medida superior para enflaquecer.

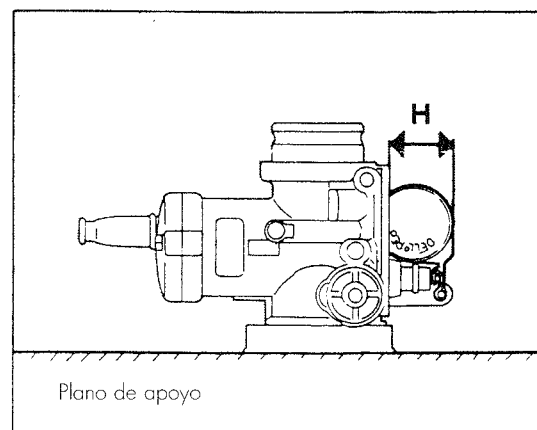
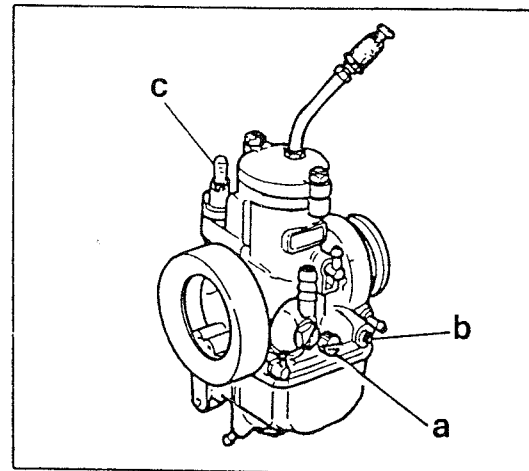
De aproximadamente 1/5 a 4/5 de apertura de la válvula gas, la mezcla viene principalmente calibrada por el punzón cónico montado sobre la misma válvula y fijada por un broche en una ranura intermedia. En caso de necesidad de variación de riqueza de la mezcla, será necesario bajar el punzón cónico para enflaquecer y levantarlo para enriquecer, variando la muesca de fijación.

c) - Máximo

En el funcionamiento al máximo, la carburación es principalmente ajustada por un chorro máximo, pues en caso de necesidad de variación de ajuste será necesario montar un chorro máximo de medida superior para enriquecer y un chorro de medida inferior para enflaquecer la riqueza de la mezcla.

d) - Niveladura.

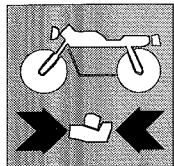
Comprobar que el flotante sea del peso establecido e indicado sobre si mismo, no presente alguna deformación y rote libremente sobre su eje. Tener el cuerpo del carburador en la posición indicada en modo que el balancín este a ligero contacto con la aguja y la aguja misma con la sede. En esta condición controlar que los dos sentidos flotantes estén, respecto al plano del cuerpo, a la rueda prescrita.



Plano de apoyo

$$H = 23,5 \pm 24,5 \text{ mm} \\ (0.925 \pm 0.964 \text{ in.})$$





USO

Avviamento

L'avviamento a motore freddo si deve eseguire con valvola gas chiusa ed aprendo la valvola avviamento a mezzo della levetta (c) che deve essere portata in posizione verticale. Nel caso il comando avviamento sia a distanza (cavo), occorrerà aprire completamente il comando disposto sul motociclo. A temperatura ambiente non molto bassa, tenere leggermente aperta anche la valvola gas. Non appena il motore avrà raggiunto la temperatura normale di funzionamento, chiudere la valvola avviamento, poichè l'arricchimento provocato, disturberebbe il funzionamento regolare del motore.

MANUTENZIONE

Per mantenere sempre il carburatore in ottime condizioni di funzionamento occorre attenersi alle seguenti norme:

- Pulire il carburatore smontandolo, lavandolo e soffiando tutti componenti, compreso il corpo, specialmente nelle canalizzazioni e parti calibrate.
- Controllare la perfetta efficienza di tutti i componenti ed in particolar modo lo spillo conico, il pulverizzatore e lo spillo chiusura benzina che non devono presentare evidenti segni di usura nonchè del galleggiante che dovrà essere del peso indicato sullo stesso; prima del rimontaggio assicurarsi inoltre della perfetta tenuta dello spillo chiusura benzina sulla sua sede.
- Rimontare il carburatore sostituendo i particolari eventualmente usurati con altri nuovi ed originali.

USAGE

Start

The starting with cold engine is to be performed with throttle closed and opening the start valve by means of lever (c) to be positioned vertically.

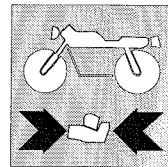
In case of remote control (cable) relevant control located on the motorcycle is to be fully opened. At a not too low ambient temperature, keep slightly open the throttle too.

As soon as the normal operating temperature of the engine is reached, the start valve is to be closed up, as the enriched mixture as obtained would trouble the regular engine running.

MAINTENANCE

To keep the carburetor in the best working conditions, keep strictly to the following rules:

- clean the carburetor after removing it, wash and blow air jets into all of its components and into the body too, with special care for the ducts or set up parts.
- Check for perfect efficiency all the carburetor components particularly the spray nozzle, the conical needle and the gasoline needle valve: no wear signs, are allowed. Check the float, which must weight as indicated thereon. Before fitting it again, be sure that the gasoline needle valve is perfectly tight in its seat.
- Refit carburetor and change the worn out parts with new original ones.



USAGE

Démarrage

Le démarrage à moteur froid se doit effectuer avec soupape gaz fermée en ouvrant la soupape démarrage avec l'aide d'un levier (c) qui doit être toujours porté en position verticale.

Au cas le commande démarrage soit à distance (câble), il faudra ouvrir complètement la commande située sur le motocycle.

A température ambiante pas trop basse, tenir un peu ouverte même la soupape gaz.

Aussitôt que le moteur aura atteint la température normale de fonctionnement, fermer la soupape démarrage, puisque l'enrichissement provoqué, dérangerait le fonctionnement régulier du moteur.

ENTRETIEN

Pour maintenir toujours le carburateur conditions excellentes de fonctionnement il faut suivre les suivantes règles:

- Nettoyer le carburateur en le démontant, le levant et en soufflant tous les composants, y compris le corps, spécialement dans les canalisations et parties calibrées.
- Vérifier la parfaite efficacité de tous les composants tout particulièrement l'épingle conique, le pulvérisateur et l'épingle fermeture essence qui ne doivent pas présenter des traces évidentes d'usure et aussi le flotteur qui devra être du poids indiqué sur le même; avant le remontage s'assurer en outre de la parfaite étanchéité de l'épingle fermeture essence sur son siège.
- Rémonter le carburateur en remplaçant éventuellement les particulières usurées avec des autres nouveaux et d'origine.

ANWENDUNG

Bei kaltem Motor soll das Anlassen mit geschlossener Drossel stattfinden, indem das Anlassventil (durch Hebelchen (c) in der vertikalen Stellung) geöffnet wird.

Falls das Anlassen durch Fernsteuerungsseil geschieht, ist der am Motorrad eingebaute Antrieb vollkommen zu öffnen.

Bei einer nicht zu niedrigen Raumtemperatur ist auch die Drossel etwas offen zu halten.

Sobald als die Normalbetriebs Temperatur erreicht wird, ist das Anlassventil zu schliessen, da die erzeugte Ueberfettung, den regulären Betrieb des Motors stören könnte.

WARTUNG

Zu den Optimalbetriebsbedingungen des Vergasers sind die folgenden Vorschriften zu beachten:

- Den Vergaser abbauen, waschen und sorgfältigst reinigen. Alle Bestandteile, Körper eingeschlossen, vor allem die Leitungen und die geeichten Teile, einblasen.
- Die vollkommene Leistungsfähigkeit aller Bestandteile, vor allem die Kegelnadel, den Verstäuber und die Benzinschliessnadel, die keine Verschleisspuren zeigen dürfen, nachprüfen. Das Gewicht des Schwimmers muß wie darauf angegeben lauten. Vor dem Wiedereinbau muß man die Benzinschliessnadel in ihrem Sitz auf perfekte Dichtigkeit nachprüfen.
- Den Vergaser wieder einbauen und die eventuell verschlissenen Teile durch neue Originalteile ersetzen.

USO

Arranque

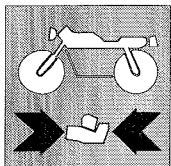
El arranque con el motor frío tiene que ser efectuado con la válvula del gas cerrada y abriendo la válvula de arranque por medio de la palanca (c) que debe situarse en posición vertical. En el caso en que el mando arranque sea a distancia (cable), será necesario abrir completamente el mando puesto sobre la motocicleta. Con una temperatura ambiente no muy baja, mantener suavemente abierta también la válvula gas. Cuando el motor alcance la temperatura normal de funcionamiento, cerrar la válvula arranque, ya que el enriquecimiento obtenido podría dañar el funcionamiento normal del motor.

MANTENIMIENTO

Para mantener siempre el carburador en condiciones óptimas de funcionamiento, hay que obrar como indicado a continuación:

- limpiar el carburador desmontándolo, lavándolo y soplando todos los componentes, incluso la envoltura, en particular en las ranuras y en las partes calibradas.
- Controlar la perfecta eficiencia de todos los componentes y en particular del punzón cónico. Controlar pues que el pulverizador y el punzón de cierre gasolina no presenten evidentes señales de desgaste y que el flotador tenga el peso establecido sobre el mismo; antes del remonte, asegurarse otrosí de la perfecta estanqueidad del punzón de cierre gasolina en su asiento.
- Volver a montar el carburador sustituyendo los particulares eventualmente desgastados con otros nuevos y originales.





REVISIONE MOTORE
ENGINE OVERHAUL
REVISION MOTEUR
MOTORÜBERHOLUNG
REVISION MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

Fattore di correzione del getto del massimo.

Il getto del massimo influenza in modo determinante la carburazione e quindi la resa generale del motore. Fattori climatici come la temperatura esterna e l'altitudine influenzano notevolmente il comportamento della miscela aria-benzina all'interno del carburatore. E' pertanto necessario modificare il dimensionamento del getto originale, desumendo il fattore di correzione dal grafico a fianco riportato.

ESEMPIO:

In presenza di una temperatura di 25°C e ad un'altitudine di 1000 m si ottiene un fattore di correzione di 0,94. Pertanto il getto del massimo da montare in sostituzione di quello originale (110) sarà: $110 \times 0,94 = 103,4$; disponibile getto da 104.

Correction factor of the main jet.

The main jet considerably affects carburetion, hence the general performance of the engine. Climatic factors, such as the outdoor temperature and the altitude, highly affect the behaviour of the air-gasoline mixture inside the carburettor. It is therefore necessary to change the size of the original jet according to the correction factor shown in the diagram on the left.

EXAMPLE:

When the outside temperature reaches 25°C at the height of 1000 metres, the correction factor is 0.94. In this case, replace the original jet (110) with a full-power jet according to this equation: $110 \times 0.94 = 103,4$.

A 104 jet is available.

Facteur de correction du gicleur de reprise.

Le gicleur de reprise a une influence déterminante sur la carburation et donc sur le rendement global du moteur. Les facteurs climatiques tels que la température et l'altitude influent considérablement sur le mélange air-essence à l'intérieur du carburateur. Il est donc nécessaire de modifier le dimensionnement du gicleur original en déduisant le facteur de correction à partir du graphique ci-contre.

EXEMPLE:

Si à une altitude de 1000 mètres la température extérieure est de 25°C, le facteur de correction sera de 0,94. Dans ce cas, remplacer le gicleur principal d'origine (110) avec un gicleur de $110 \times 0,94 = 103,4$.

Un gicleur de 104 est à disposition.

Umrechnungsfaktor der Vollastdüse.

Die Vollastdüse hat entscheidenden Einfluß auf die Vergasung und folglich auf die generelle Motorleistung. Äußere Faktoren, wie Außentemperatur und Höhe, beeinflussen das Verhalten des Benzin-Luftgemisches im Inneren des Vergasers erheblich. Daher ist es notwendig, daß man die Abmessungen der Originalvollastdüse ändert, wobei man den Umrechnungsfaktor nach der seitlich angeführten Graphik errechnet.

BEISPIEL:

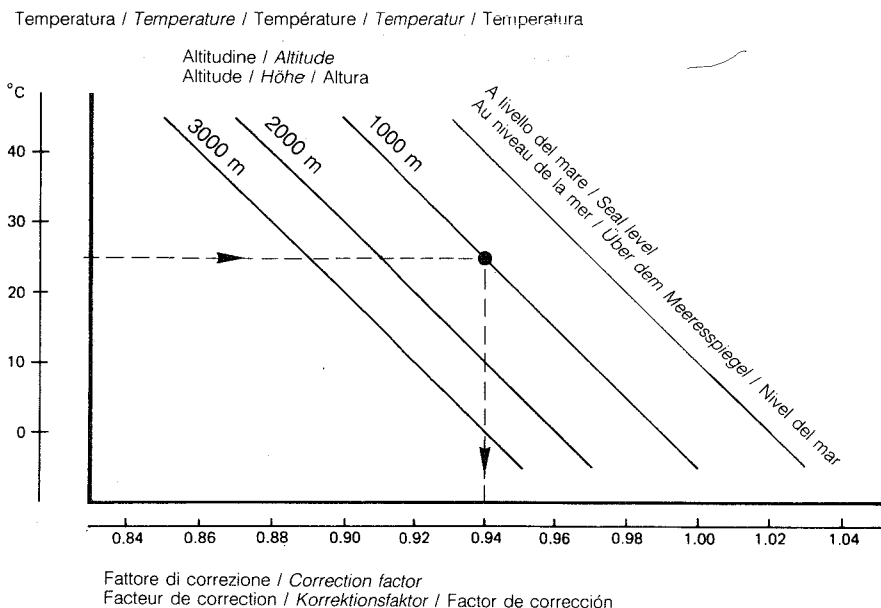
Bei einer Aussentemperatur von 25° C und einer Höhe von 1000 m, ist der Korrekturfaktor 0,94 erreichen. Somit ist der zu montierende Maximaldüse als Ersatz für den ursprünglicher (110) wie folgt: $110 \times 0,94 = 103,4$. Vorhandener Düse 104.

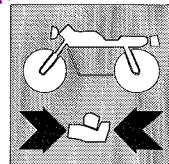
Factor de corrección del tiro del maximo.

El tiro del maximo influencia en modo determinante la carburación por lo cual el rendimiento general del motor. Factores climaticos como la temperatura externa y la altitud influncian notablemente el comportamiento de la mezcla aire-gasolina al interno del carburador. Es por lo tanto necesario modificar el dimensionamiento del lanzo original, infiriendo el factor de corrección del grafico al lado reportado.

EJEMPLO:

Con una temperatura externa de 25 °C y una altitud de 1.000 m se obtiene un factor de corrección de 0,94. Por lo tanto el chorro máximo del motor en sustitución del original (110) será: $110 \times 0,94 = 103,4$. Disponible chorro de 104.





Valvola a lamelle.

Verificare che le lamelle non presentino tracce di usura o rotture.

In caso contrario sostituire le lamelle e le piastrine di fermo corsa lamelle. In fase di rimontaggio dei particolari applicare **Loctite** sulle viti.

Blade valve.

Check that the blades are not worn or broken.

If not, replace the blades and the blade stroke stop plates. During details reassembly, apply **Loctite** on the screws.

Soupape à lamelles.

Vérifier que les lamelles ne soient pas usurées ou cassées.

En cas contraire, remplacer les lamelles et les plaquettes d'arrêt course lamelles. Pendant le remontage des détails, appliquer du **Loctite** sur les vis.

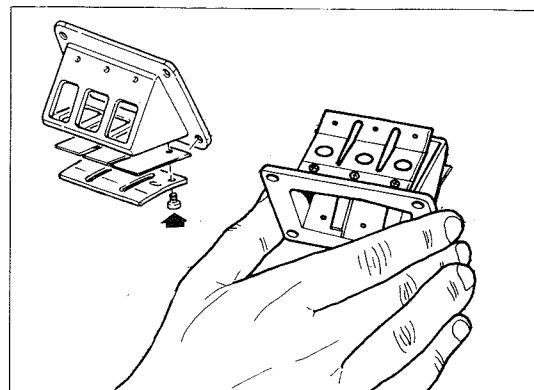
Lamellenventil.

Nachprüfen, dass die Lamellen weder Verschleiss noch Brüche aufweisen. Sonst muss man die Lamellen und die Plättchen zum Lamellenstopp ersetzen. Während des Wiedezusammenbaues der Details, wird man auf die Schrauben **Loctite** auftragen.

Válvula de aletas.

Verificar que las aletas no presenten trazas de desgaste o rotura.

En caso contrario sustituir las aletas y las placas de final de carrera de las aletas. Cuando se vuelvan a montar las piezas aplicar **Loctite** en los tornillos.



Valvola di scarico.

Pulire le valvole utilizzando una spazzola per candele o carta vetrata fine. Effettuare la pulizia e le sostituzioni in accordo con le scadenze riportate nel capitolo "B".



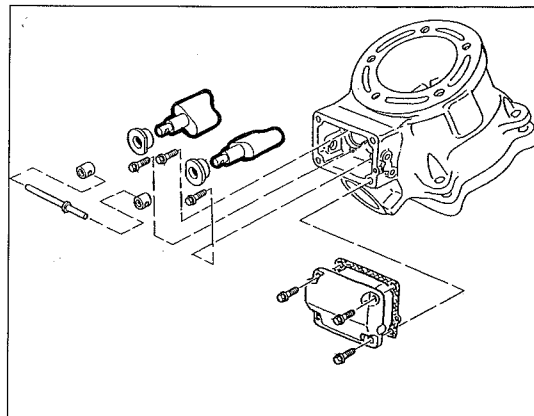
Non utilizzare raschietti o punte che potrebbero danneggiare le superfici esterne della valvola pregiudicandone la tenuta sul cilindro.

Exhaust valve

Clean the valves either using a brush for spark plugs, or fine sandpaper. Carry out the cleaning and the replacements according to the times described in chapter "B".



Do not use scrapers or points which could damage the outer surfaces of the valve thus jeopardizing its tightness on the cylinder.



Soupape d'échappement

Nettoyer le soupapes avec une brosse pour bougies, ou avec du papier verre fin. Effectuer les nettoyages et les remplacements selon les échéances indiquées au chapitre "B".



Ne pas utiliser de racloirs ou de pointes qui pourraient endommager les surfaces externes de la soupape, et compromettre la tenue sur le cylindre.

Auslassventil

Die Ventile mit einer Zündkerzenbürste oder feinem Schmirgelpapier reinigen. Die Reinigung und den Austausch entsprechend der im Kapitel „B“ angegebenen Verfallzeiten durchführen.



Keine Schabeisen oder spitze Gegenstände verwenden, die die Aussenseiten des Ventils beschädigen könnten, und so den Halt auf dem Zylinder beeinträchtigen.

Válvula de escape

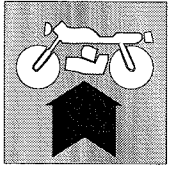
Limpiar las válvulas empleando un cepillo para bujías o papel de esmeril fino. Efectuar la limpieza y las sustituciones conforme a los plazos indicados en el capítulo "B".



No utilizar rascadores o puntas que podrían estropear las superficies exteriores de la válvula perjudicando la sujeción en el cilindro.

RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR

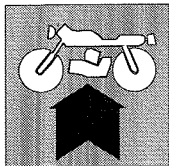
<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

H





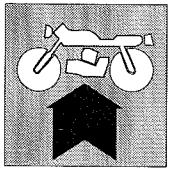
RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE REASSEMBLY

<http://husqy.forumsactifs.com>

Norme generali	H.4	General directions	H.4
Riepilogo punti e note generali di ricomposizione ...	H.5	Summary of reassembly general features	H.6
Rimontaggio albero motore	H.8	Reassembly of the drive shaft	H.8
Rimontaggio organi del cambio	H.9	Reassembly of gear numbers	H.9
Rimontaggio gruppo termico	H.15	Reassembly of cylinder and piston	H.15
Messa in fase ingranaggi trasmissione primaria e contralbero	H.18	Timing of the gears of main transmission and balancing shaft	H.18
Rimontaggio frizione	H.19	Clutch reassembly	H.19
Rimontaggio coperchio destro	H.21	Reassembly of right cover	H.21
Rimontaggio valvola di scarico	H.23	Reassembly of exhaust valve	H.23

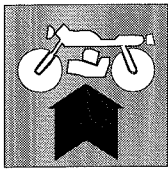
**RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Normes générales	H.4	Allgemeine Vorschrifte	H.4
Récapitulation des points et notes générales de recomposition	H.6	Zusammenfassung der allgemeinen Punkte und Anmerkungen beim Wiederzusammenbau	H.7
Montage de l'arbre moteur	H.8	Zusammenbau der Antriebswelle	H.8
Remontage organes de transmission	H.9	Wiedereinbau der Getriebeelemente	H.9
Remontage du groupe thermique	H.15	Zusammenbau der Zylindereinheit	H.15
Synchronisation des engrenages de transmission primaire et contre-arbre	H.18	Phaseneinstellung der Zahnäder des Hauptantriebes und der Vorlegewelle	H.18
Remontage de l'embrayage	H.19	Zusammenbau der Kupplung	H.19
Remontage du couvercle droit	H.21	Wiedereinbau des rechten Deckels	H.21
Remontage de la soupape d'échappement.....	H.24	Wiedereinbau des Ablaßventils	H.24

Normas generales	H.4
Resumen puntos y notas generales de recomposición	H.7
Montaje del cigüeñal	H.8
Montaje de los órganos del cambio	H.9
Remontaje grupo térmico	H.15
Puesta en fase engranajes transmisión primaria y contraeje.....	H.18
Remontaje embrague	H.19
Remontaje tapa derecha	H.21
Remontaje válvula de escape	H.25



**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Norme generali.

Per il rimontaggio eseguire in senso inverso quanto mostrato per lo smontaggio, facendo tuttavia particolare attenzione alle singole operazioni che richiamiamo specificatamente. Vi ricordiamo che guarnizioni, paraolio, fermi metallici, rondelle di tenuta in materiale deformabile (rame, alluminio, fibra etc.) e dadi autobloccanti dovranno sempre essere sostituiti.

I cuscinetti sono stati dimensionati e calcolati per un determinato numero di ore di lavoro.

Così, consigliamo pertanto la sostituzione in particolare modo dei cuscinetti soggetti a più gravose sollecitazioni, anche in considerazione della difficoltà di controllo della relativa usura.

Quanto sopra viene suggerito in aggiunta ai controlli dimensionali dei singoli componenti, previsti nell'apposito capitolo (vedere al parafango "REVISIONE MOTORE").

È importantissimo pulire accuratamente tutti i componenti; i cuscinetti e tutti gli altri particolari soggetti ad usura dovranno essere lubrificati con olio motore, prima del montaggio.

Viti e dadi dovranno essere bloccati alle coppie di serraggio prescritte.

General directions.

For a correct re-assembly follow in the adverse sense what shown for dismantling, however paying a special attention to every operation we specifically mention. We remind you that gaskets, oil rings, clamps and sealing washer in deformable material (as copper, aluminium, fibers, etc.) and self-locking nuts have always to be renewed.

Bearings have been studied and drawn for a well determined number of working hours.

Considering the difficulty of assessing bearing wear, it is especially important to replace bearings on bikes that are used off-road or in other extreme conditions.

What above is suggested in addition to the size verification of the single components, as foreseen in the proper chapter (see paragraph "ENGINE OVERHAULING").

We emphasize the importance of thoroughly cleaning all components; bearings and all particulars subject to wear have to be lubricated with engine oil, before re-assembly. Screws and nuts must be locked at the prescribed torques.

Normes générales.

Pour le remontage effectuer en sens inverse ce qu'on a montré pour le démontage, en faisant attention aux particulières opérations qu'on rappelle ici spécifiquement. On vous rappelle que les garnitures, pare-huile, arrêts métalliques, rondelles d'étanchéité en matériel déformable (cuivre, aluminium, fibre etc.) et écrous auto-bloquants devront être toujours remplacés.

Les coussinets ont été dimensionnés et calculés pour une spécifique nombre d'heures de travail.

Aussi conseillons-nous de remplacer notamment les roulements qui sont soumis aux contraintes les plus fortes, compte tenu de la difficulté de contrôle de leur usure.

Ceci est conseillé additionnellement aux contrôles dimensionnés de chaque pièces, prévus dans le spécial chapitre (voir au paragraphe "REVISION MOTEUR").

Il est très important de nettoyer soigneusement toutes les pièces, les coussinets et tous les autres particuliers sujets à usure devront être graissés avec huile moteur, avant le remontage.

Vis et écrou devront être bloqués aux couples de serrage prescrites.

Allgemeine Vorschrift.

Zum Zusammenbau des Motors muß man in zur ausbau umgekehrter Reihenfolge vorgehen. Die von uns spezifisch erwähnten, jeweiligen Arbeiten sind aber genau zu beachten. Man darf nie vergessen, daß Dichtungen, Oelabdichtungen, Metallsperren, Dichtscheiben in unformbarem Werkstoff (Kupfer, Aluminium, Faser usw.) und selbstsichernde Muttern immer auszuwechseln sind.

Die Lager sind für eine bestimmte Anzahl Arbeitsstunden bemessen und gerechnet worden.

Wir empfehlen, die hochbeanspruchten Lager auszuwechseln, da deren Verschleiss nur schwer überprüfbar ist.

Dies wird ausser der empfohlenen Nachmess-Kontrollen der einzelnen Bestandteile (siehe die jeweiligen Kapiteln im Abschnitt "UEBERHOLUNG DES MOTOR") geraten.

Es ist äusserst wichtig, alle Bestandteile sorgfältigst zu reinigen; die Lager und alle anderen Verschleissteile müssen mit Motoröl vor dem Anbau beschmiert werden.

Schrauben und Muttern bei den vorgeschriebenen Anziehmomenten anziehen.

Normas generales.

Para el remonte proceder el sentido inverso al mostrado para el desmontaje, haciendo todavía particular atención a las sencillas operaciones que señalamos especificadamente. Les recordamos que empacuras, para-aceite, para metálicos; arandelas de presión en material deformable (cobre, aluminio, fibra, etc.) y tuercas autobloquantes deberán siempre sustituirse.

Los cojinetes fueron sido dimensionados y calculados para un determinado numero de horas de funcionamiento.

Aconsejamos por lo tanto, la sustitución en particular modo de cojinetes sujetos al más pesado esfuerzo, también en consideración de la dificultad de control del respectivo desgaste.

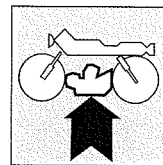
Cuanto arriba viene sugerido se agregan los controles dimensionales de los simples componentes, previstos en el respectivo capítulo (ver el parágrafo "REVISION MOTOR").

Es importantísimo limpiar acuradamente todos los componentes; cojinetes y todos los otros particulares sujetos a desgaste deberán ser lubricados con aceite motor, antes del montaje.

Tornillos y tuercas deberán ser bloqueados a las parejas de presión prescrita.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



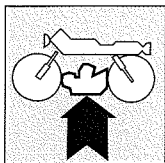
Riepilogo punti e note generali di ricomposizione.

PARTICOLARI	PROCEDURE
Volano - Cono albero motore	Sgrassare con "tricloretano"
Manovellismo	Montare con olio (viscos. Engler a 50° C=3)
Albero motore carter	Inserire l'albero nei cuscinetti preriscaldati
Perno rinvio avviamento	Pressare con "Loctite 648"
Carter - Cuscinetti	Preriscaldamento sede a 100°C
Spinotto - Biella - Gabbia	Controllare accoppiamento come da colori selezione (pag. G.12)
Anello di tenuta albero motore - lato frizione	Montare con il lato molla rivolto verso il pignone della trasmissione primaria
Controalbero	Verificare gioco cuscinetti a rulli lato accensione
Pedale freno	(A seconda delle esigenze personali) gioco 5 mm (pag. D.13)
Comando gas	Regolare il gioco (pag. D.9)
Leva frizione	Regolare il gioco (pag. D.11)
Comando pompa olio	Verificare che le tacche coincidano (pag. D.6)
Tubo olio serbatoio-pompa	Verificare manualmente attraverso l'apertura sulla scatola filtro il corretto andamento del tubo (pag. E.7)

PUNTI DI LUBRIFICAZIONE	LUBRIFICANTE
Spinotto - Piede di biella	● Olio
Cuscinetto rullini - Perno - Testa di biella	● Olio
Pistone - Canna cilindro	● Spruzzare olio
Cuscinetto rullini campana frizione	● Olio
Ingranaggi alberi	● Olio
Anelli tenuta OR	● Olio o grasso
Perno ed albero comando frizione	● Olio
Bussole albero comando cambio e avviamento	Molicote
Parti in contatto - Cambio	Molicote
Anelli tenuta motore	● Grasso
Albero comando frizione	● Grasso
Perno ruota post.	● Grasso
Perno forcellone	● Grasso
Viti tendicatena	● Grasso
Cuscinetti sterzo	● Grasso
Cuscinetti forcellone	● Grasso
Cuscinetti sosp. post.	● Grasso

● Vedi tabella "RIFORNIMENTI" pag. A.5.





RICOMPOSIZIONE MOTORE **ENGINE RE-ASSEMBLY** **RECOMPOSITION MOTEUR** **WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS** **PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Summary of the points and general notes of reconstruction.

Récapitulation des points et remarques générales de reconstitution.

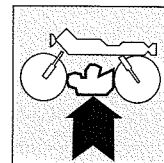
DETAILS / DETAILS	PROCEDURE
Flywheel - driving shaft cone / Volant - Cône arbre moteur	Degrease using "trichlorethane" / Dégraisser par "Trichloroéthane"
Crank gear / Mécanisme à manivelle	Assemble using oil (Engler viscosity at 50°C =3) Assembler en utilisant huile (viscosité Engler à 50°C=3)
Driving shaft case / Arbre moteur carter	Insert the shaft into the pre-heated bearings Insérer l'arbre dans les paliers préchauffés
Start transmission pin / Pivot de renvoi démarrage	Press using "Loctite 648" / Presser par "Loctite 648"
Sump - Bearings / Carter - Paliers	Housing pre-heating at 100°C / Préchauffer le siège à 100°C
Pin - Connecting rod - Cage / Goujon - Bielle - Cage	Check the coupling according to the colours of the selection (page G.12) Contrôler l'accouplement d'après les couleurs de sélection (page G.12)
OR of the driving shaft - clutch side Bague d'étanchéité arbre moteur	Assemble with the spring side turned towards the primary transmission pinion Monter avec le côté ressort tourné vers le la côté embrayage pignon transmission primaire
Countershaft / Contre-arbre	Check the roller bearing play on the ignition side Contrôler le jeu des paliers à rouleaux côté allumage
Brake pedal / Pédale du frein	5 mm play, according to the personal requirements (page D.13) (Selon les exigences personnelles) jeu 5 mm (page D.13)
Throttle / Commande des gaz	Adjust the play (page D.9) / Régler le jeu (page D.9)
Clutch lever / Levier embrayage	Check the play (page D.11) / Régler le jeu (page D.11)
Oil pump control / Commande pompe à huile	Check if the notches match (page D.6) Contrôler que les encoches coïncident (page D.6)
Pump/tank oil pipe / Tuyau de l'huile réservoir-pompe	Check the correct state of the pipe through the window on the filter box (page E.7) / Contrôler à la main le tuyau par l'orifice sur la boîte à filtre (page E.7)

LUBRICATION POINTS / POINTS DE GRAISSAGE	LUBRIFIANT / LUBRIFIANT
Pin - Connecting rod small end / Goujon - Pied de bielle	● Oil /Huile
Roller bearing - Pin - Pin end / Palier à rouleaux - Pivot -Tête de bielle	● Oil /Huile
Piston - Cylinder liner / Piston - Chemise	● Spray oil / Arroser avec huile
Clutch bell roller bearing / Palier à rouleaux de la hotte d'embrayage	● Oil /Huile
Shaft gears / Engrenages des arbres	● Oil /Huile
OR / Bagues d'étanchéité	● Oil or grease / Huile ou graisse
Clutch and shaft control pin / Goujon et arbre boîte vitesses et démarrage	● Oil /Huile
Gearbox and start control shaft bushes Fourreaux de l'arbre d'embrayage	Molicote
Elements in contact - Gearbox / Eléments en contact - Boîte des vitesses	Molicote
Engine's OR / Bagues d'étanchéité moteur	● Grease / Graisse
Clutch control shaft / Bague d'étanchéité moteur	● Grease / Graisse
Rear wheel pin / Arbre de commande embrayage	● Grease / Graisse
Swing arm pin / Pivot roue arrière	● Grease / Graisse
Chain tightener screws / Pivot fourche	● Grease / Graisse
Steering bearings / Vis tendeurs de chaîne	● Grease / Graisse
Swing arm bearings / Paliers de la fourche	● Grease / Graisse
Rear suspension bearings / Paliers suspension arrière	● Grease / Graisse

● See "Supply" table on page A.7 / Voir le tableau "Ravitaillements" à la page A.9.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE RE-ASSEMBLY
RECOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



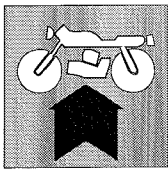
**Zusammenfassung der Punkte und allgemeine Anmerkungen zur Wiederzusammenfügung.
Recopilación de los puntos y las notas generales de recomposición.**

TEILE / PIEZAS	VERFAHREN / PROCEDIMENTOS
Schwungrad - Motorwellenkegel / Volante - Cono eje motor	Mit „Trichloräthan“ entfetten / Desengrasar con "tricloroetano"
Kurbelgetriebe / Cinematismo	Mit Öl (Viskos.Engler auf 50°C =3) montieren Montar con aceite (viscosidad Engler a 50° C=3)
Abdeckung - Motorwelle / Eje motor cárter	Die Welle in die vorgewärmten Lager einsetzen Introducir el eje en los cojinetes precalentados
Anlaßvorgelegestift / Perno transmisión puesta en marcha	Mit „Loctite 648“ pressen / Prensar con "Loctite 648"
Abdeckung - Lager / Cárter - Cojinetes	Sitz-Vorwärmung auf 100 °C / Precalentamiento asiento a 100°C
Bolzen - Pleuel - Käfig / Cruceta - Biela - Jaula	Passung gemäß Wahlfarben (Seite G. 12) überprüfen Comprobar acoplamiento según colores selección (pág. G.12)
Motorwellen-Dichtungsring - Kupplungsseite Anillo de estanqueidad eje motor - lado embrague	Mit der Federseite zum Ritzel der Primärübertragung gerichtet, montieren Montar con el lado muelle hacia el piñón de la transmisión primaria
Gegenwelle / Contraeje	Rollenlagerspiel, Zündseite, überprüfen Verificar holgura cojinetes de rodillos lado encendido
Bremspedal / Pedal freno	(Entsprechend persönlicher Erfordernis) 5 mm Spiel (Seite D.13) (Según las exigencias personales) juego 5 mm (pág. D.13)
Kupplungshebel / Palanca embrague	Das Spiel einstellen (Seite D.9) / Ajustar el juego (pág. D.9)
Clutch lever / Levier embrayage	Das Spiel einstellen (Seite D.11) / Ajustar el juego (pág. D.11)
Ölpumpenschaltung / Accionamiento bomba del aceite	Überprüfen, daß die Kerben übereinstimmen (Pag. D.6) Verificar que las muescas coincidan (pág. D.6)
Pumpen-Tank-Ölrohr / Tubo aceite depósito - bomba	Durch die Öffnung auf der Filterschachtel manuell den richtigen Verlauf des Rohres überprüfen. (Seite E. 7) / Verificar a mano, por la abertura en la caja filtro, la colocación correcta del tubo (pág. E.7)

SCHMIERUNGSPUNKTE / PUNTOS DE LUBRICACIÓN	SCHMIERMITTEL / LUBRICANTE
Bolzen - Pleuelkopf / Cruceta - Pie de biela	● Öl / Aceite
Rollenlager - Zapfen - Pleuelfuß	
Cojinete de rodillos - Perno - Cabeza de biela	● Öl / Aceite
Kolben - Laufbuchse / Émbolo - Caña cilindro	● Öl spritzen / Rociador aceite
Rollenlager - Kupplungsglocke / Cojinetes de rodillos campana embrague	● Öl / Aceite
Wellen-Zahnräder / Engranajes ejes	● Öl / Aceite
OR Dichtungsring / Anillos de estanqueidad OR	● Öl oder Fett / Aceite o grasa
Zapfen und Welle der Kupplungsschaltung / Perno y eje comando embrague	● Öl / Aceite
Anlaß- und Gangschaltungs-Wellenbuchse	
Manguitos eje comando cambio de marchas y puesta en marcha	Molicote
Berührungsteile - Gangschaltung / Partes en contacto - Cambio de marchas	Molicote
Motor-Dichtungsringe / Anillos de estanqueidad motor	● Fett / Grasa
Kupplungsschaltwelle / Eje comando embrague	● Fett / Grasa
Hinterer Radzapfen / Perno rueda trasera	● Fett / Grasa
Gabelzapfen / Perno horquilla	● Fett / Grasa
Kettenspannerschrauben / Tornillos tensacadena	● Fett / Grasa
Lenklager / Cojinetes dirección	● Fett / Grasa
Gabellager / Cojinetes horquilla	● Fett / Grasa
Hintere Federungslager / Cojinetes suspensión trasera	● Fett / Grasa

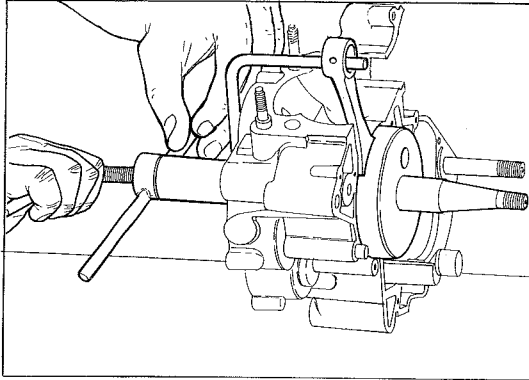
● Siehe Tabelle „TANKEN“ auf Seite A.11 / Ver tabla "REPOSTAJES" pág. A13.





**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Rimontaggio albero motore.

Per il rimontaggio dell'albero motore sul semicarter destro usare l'attrezzo cod. **8000 79017**.

Qualora non sia stato fatto durante lo smontaggio, è necessario rimuovere la piastrina di fermo dell'anello di tenuta, svitando la vite di fissaggio (quando si rimonta bloccare con **Loctite**). Solo in queste condizioni l'attrezzo potrà appoggiare su una superficie piana e sarà possibile installare l'albero motore correttamente in sede.



Prima di eseguire l'introduzione lubrificare con olio motore le superfici di contatto.

Reassembly of the drive shaft.

To reassemble the drive shaft on the R.H. half-crankcase use tool code **8000 79017**. If this has not been done during the disassembly, it is necessary to remove the seal ring stop plate by unloosing the fastening screw (when it is reassembled lock it with **Loctite**). In this condition only, the tool can lay on a flat surface and it shall be possible to properly install the drive shaft into its seat.



Before inserting it, lubricate the contact surfaces with engine oil.

Montage de l'arbre moteur.

Pour remonter l'arbre moteur sur le demi-carter, utiliser l'outil ref. **8000 79017**. Dans le cas où cela n'aurait pas été fait pendant la phase de démontage, enlever la plaque d'arrêt de la bague d'étanchéité en dévissant la vis de fixation (la bloquer avec la **Loctite** pour la remettre en place). Seulement dans ces conditions, l'outil pourra s'appuyer sur une surface plane et il sera alors possible d'installer correctement l'arbre moteur dans son logement.



Graisser les surfaces de contact avec de l'huile moteur, avant l'introduction.

Zusammenbau der Antriebswelle.

Für den Einbau der Triebwelle in die rechte Gehäusenhälfte das Werkzeug Kennnr. **8000 79017** verwenden. Falls beim Ausbau das Halteplättchen des Dichtungsringes nicht abgenommen wurde, sollte dies nunmehr geschehen, hierzu die Klemmschraube abschrauben (beim Einbau mit **Loctite** sichern). Nur unter diesen Bedingungen kann das Werkzeug auf einer glatten Oberfläche aufliegen und die Triebwelle fachgerecht in ihren Sitz eingebaut werden.



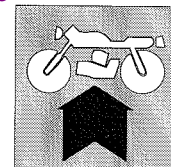
Vor dem Einbau, die Kontaktfläche mit Motorenoel schmieren.

Montaje del cigüeñal.

Para montar el cigüeñal en el semi-cárter derecho usar la herramienta cód. **8000 79017**. Si no se hubiese hecho durante el desmontaje, es necesario quitar la placa del anillo de retén desatornillando el tornillo (cuando se vuelve a montar bloquear con **Loctite**). Sólo en estas condiciones la herramienta podrá apoyarse en una superficie plana y será posible instalar el cigüeñal correctamente en su asiento.



Antes de introducirlo lubricar con aceite de motor las superficies de contacto.



Rimontaggio organi del cambio.

Installare all'estremità dell'albero secondario cambio il rasamento originale. In caso di sostituzione degli alberi del cambio o dell'albero comando forcelle è necessario determinare lo spessore dei rasamenti da installare per consentire un corretto gioco assiale.

Gioco assiale alberi cambio e comando forcelle: $0,3 \pm 0,4$ mm.

Il Servizio Ricambi fornisce rasamenti di diverso spessore per consentire un corretto gioco assiale.

Riutilizzando i componenti smontati installare i rasamenti originali.

Inserire nel semicaratter destro contemporaneamente albero primario e secondario del cambio; per un corretto funzionamento del cambio verificare le quote di controllo indicate nelle figure.

Reassembly of gear numbers.

Fit the original shim on the end of the gearbox secondary shaft. If you replace the gearbox shafts or the fork control shaft, you will have to select the thickness of the shims to be used for a correct end float.

End float of gearbox shafts and fork control shafts: $0,3 \pm 0,4$ mm / 0.012 ± 0.015 in. The Spare Parts Department supplies shims with different thicknesses so a correct end float can be achieved.

If you reuse the same components you have removed, mount the original shims.

Fit gearbox main and secondary shaft into the r.h. crankcase half at the same time. For a correct gearbox operation, check the reference dimensions given in the figures.

Remontage organes de transmission.

Installer les rondelles d'origine à l'extrémité de l'arbre secondaire de la boîte des vitesses. En cas de remplacement des arbres de la boîte de vitesses ou de l'arbre de commande fourche, il faut fixer l'épaisseur des rondelles à placer pour obtenir un jeu axial fiable.

Jeu axial des arbres de la boîte de vitesses et commande fourches: $0,3 \pm 0,4$ mm.

Le Service "Pièces détachées" fournit des rondelles de différentes épaisseurs pour permettre un jeu axial fiable.

Placer les rondelles d'origine lorsqu'on réutilise les composants démontés.

Introduire simultanément, dans le demi-carter droit, l'arbre primaire et l'arbre secondaire de la boîte de changement des vitesses; pour un fonctionnement fiable de la boîte des vitesses, vérifier les cotes de contrôle indiquées sur les figures.

Wiedereinbau der Getriebeelemente.

Die Original-Zwischenlegscheibe auf das Ende der Vorlegeschwachwelle bauen. Bei Austausch der Schaltwellen oder der Gabelsteuerwelle ist es notwendig, die Stärke der einzulegenden Zwischenlegscheiben festzustellen, um somit ein korrektes Achsspiel zu ermöglichen.

Achsspiel der Schaltwelle und der Gabelsteuerwelle: $0,3 \pm 0,4$ mm.

Der Ersatzteildienst liefert Zwischenlegscheiben mit unterschiedlichen Stärken um ein korrektes Achsspiel zu gewährleisten.

Bei Wiederanwendung der ausgebauten Bestandteile, sind auch die Original-Zwischenlegscheiben zu verwenden.

Die Antriebs- und die Vorlegewelle der Schaltung gleichzeitig in die rechte Gehäusehälfte einbauen. Zum korrekten Betrieb der Schaltung die auf den Abbildungen angegebenen Kontrollquoten überprüfen.

Montaje de los órganos del cambio.

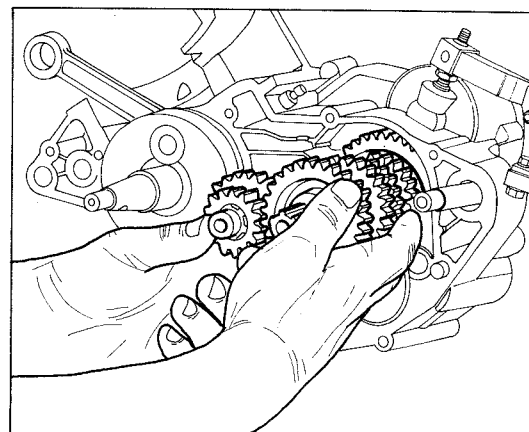
Instalar a la extremidad del eje secundario cambio el aro original. En caso de reemplazo de los ejes del cambio o del eje mando horquillas es necesario determinar el espesor de los aros a instalar para permitir un correcto juego axial.

Juego axial ejes cambio y mando horquillas: $0,3 \pm 0,4$ mm.

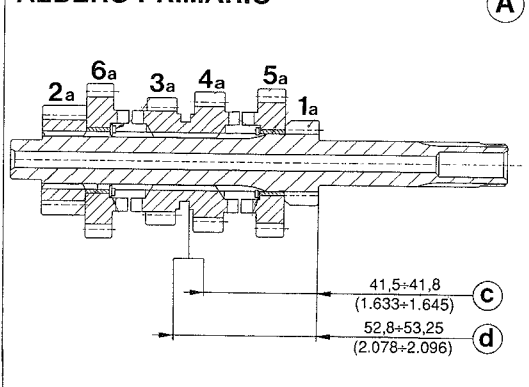
El Servicio Repuestos abastece aros de diferente espesor para permitir un correcto juego axial.

Reutilizando los componentes desmontados instalar los anillos de espesoración originales.

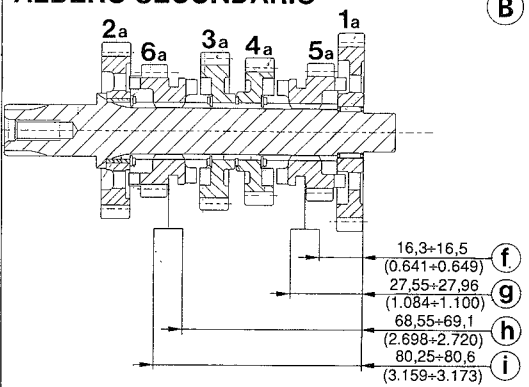
Inserir en el semicarter derecho, al mismo tiempo, eje primario y secundario del cambio; para un correcto funcionamiento del cambio verificar las cotas de control indicadas en las figuras.



ALBERO PRIMARIO



ALBERO SECONDARIO



A Albero primario / Main shaft / Arbre primaire / Hauptwelle / Eje primario.

B Albero secundario / Layshaft / Arbre secondaire / Vorlegzelle / Eje secundario.

c Ingranaggio 5° appoggiato ingranaggio 1° / 5th gear up against 1st gear / Engrenage 5ème appuyé contre l'engrenage 1ère / 5. Zahnrad an 1. Zahnrad / Engrenage 5° apoyado engranaje 1°.

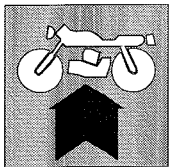
d Ingranaggio 6° appoggiato ingranaggio 2° / 6th gear up against 2nd gear / Engrenage 6ème appuyé contre l'engrenage 2ème / 6. Zahnrad an 2. Zahnrad / Engrenage 6° apoyado engranaje 2°.

f Appoggiato alla battuta albero / up against shaft / Appuyé contre la butée de l'arbre / auf Anschlag mit der Welle / Apoyado al tope eje.

g Ingranaggio 4° appoggiato al seeger / 4th gear up against circlip / Engrenage 4ème appuyé contre le circlip / 4. Zahnrad an den Seeger-Ring / Engrenaje 4° apoyado al seeger.

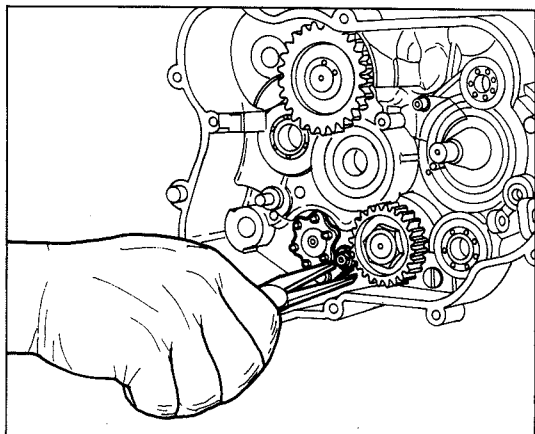
h Ingranaggio 3° appoggiato al seeger / 3rd gear up against circlip / Engrenage 3ème appuyé contre le circlip / 3. Zahnrad an den Seeger-Ring / Engrenaje 3° apoyado al seeger.

i Ingranaggio 2° appoggiato alla battuta albero / 2nd gear up against shaft / Engrenage 2ème appuyé contre la butée de l'arbre / 2. Zahnrad an Anschlag mit der Welle / Engrenaje 2° apoyado al tope eje.



**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



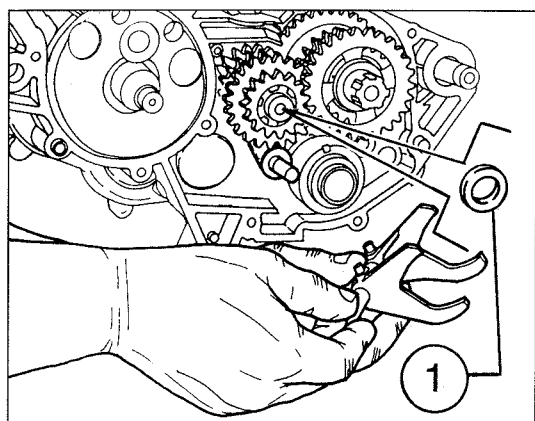
Inserire l'albero comando forcelle completo di cuscinetto e rocchetto e ben lubrificato con olio motore, nel semicarter destro. Se nel lato esterno del semicarter è già montato il saltarello fissa marce è necessario, con un paio di pinze, contrastare l'azione della molla per permettere l'introduzione dell'albero comando forcelle.

Fit the fork control shaft complete with bearing and sprocket, well lubricated with engine oil, into the r.h. crankcase. If the gear stopper pawl is already fitted on the outer side of the crankcase, overcome spring load with a pair of pliers so you can fit the fork control shaft.

Introduire l'arbre de commande des fourches, équipé du roulement et du pignon et bien lubrifié avec de l'huile moteur, dans le demi-carter droit. Si le bloque-vitesses est déjà monté sur le côté externe du demi-carter, contraster, avec une paire de pinces, l'action du ressort pour permettre l'introduction de l'arbre de commande fourches.

Die Gabelsteuerwelle komplett mit Lager und dem gut mit Motoröl geschmierten Kleinrad in die rechte Gehäusehälfte einlegen. Falls der Gangsperrnocken schon in die Außenseite der Gehäusehälfte montiert wurde, ist es notwendig, mit einer Zange gegen die Federwirkung zu arbeiten, um somit das Einführen der Gabelsteuerwelle zu ermöglichen.

Inserir el eje mando horquillas completo de cojinete y corona, bien lubricados con aceite motor, en el semicarter derecho. Si, en el lado externo del semicarter ya se encuentra montada la estrella fija marchas es necesario, con un par de pinzas, contrastar la acción del muelle para permitir la introducción del eje mando horquillas.



Inserire le forcelle cambio nelle sedi sugli ingranaggi scorrevoli; innestare i perni di comando delle forcelle nelle relative scanalature dell'albero comando forcelle. Questa operazione risulta facilitata se il cambio si trova nella condizione di "folle". Montare i perni di scorrimento forcelle ben lubrificati nelle apposite sedi del semicarter destro: sono entrambi di uguale lunghezza. Inserire il rasamento (1) originale all'estremità dell'albero primario cambio.

Slip the gearbox forks into the seats in the sliding gears. Engage the fork control pins in the corresponding grooves of the fork control shaft. This will the gearbox in the "neutral" position. Mount the fork sliding pins after lubricating them, in the seats of the right half crankcase: both pin are the same length. Install the original shim (1) on the gear main shaft.

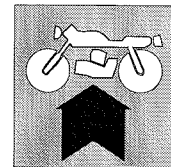
Introduire les fourches de la boîte des vitesses dans leur logements sur les engrenages coulissants; insérer les axes de commande des fourches dans les cannelures correspondantes de l'arbre de commande des fourches. Cette opération est facilitée si la vitesse est "au point mort". Monter les axes de glissement des fourches bien lubrifiés dans les logements appropriés du demi-carter droit: ils ont la même longueur. Installer la rondelle d'origine (1) à l'extrémité de l'arbre primaire de la boîte des vitesses.

Die Getriebegabeln in die Sitze auf den Schiebebezhnädern einführen; die Steuerstifte der Gabeln in die Rillen auf der Gabelsteuerwelle einrasten. Dieser Arbeitsvorgang ist leichter, wenn sich die Schaltung im Leerlauf befindet. Die gut geschmierten Gabelgleistifte in die dazugehörigen Sitze in der rechten Gehäusehälfte montieren: beide sind gleichlang. Die Original-Zwischenlegscheibe (1) auf die Hauptschaltwelle.

Inserir las horquillas embrague en los alojamientos sobre los engranajes deslizantes; empalmar los pernos de mando de las horquillas en las relativas ranuras del eje mando horquillas. Esta operación resulta facilitada si el embrague se encuentra en la condición de "punto muerto". Montar los pernos de deslizamiento horquillas bien librificadas en los especificos asientos del semicarter derecho: ambos son del mismo largo. Inserir el aro (1) original a la extremidad del eje primario cambio.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Verificare il posizionamento delle bussole di centraggio e installare una guarnizione nuova sul semicarterm destro. Procedere alla chiusura dei semicarterm utilizzando le apposite viti di fissaggio seguendo lo schema di figura.

- 1 - Vite M6X35 N° 5 pezzi.
- 2 - Vite M6X45 N° 3 pezzi.
- 3 - Vite M6X50 N° 2 pezzi.
- 4 - Vite M6X65 N° 2 pezzi.

Check the positioning of centering bushes and place a new gasket on the r.h. crankcase half. Join the crankcase halves by means of the fastening screws, as shown in the figure diagram.

- 1 - Screw M6X35 N° 5 pieces.
- 2 - Screw M6X45 N° 3 pieces.
- 3 - Screw M6X50 N° 2 pieces.
- 4 - Screw M6X65 N° 2 pieces.

Vérifier la position des douilles de centrage et installer une nouvelle garniture sur le demi-carterm droit. Fermer les demi-carterm en utilisant les vis de fixation appropriées et en respectant le schéma de la figure.

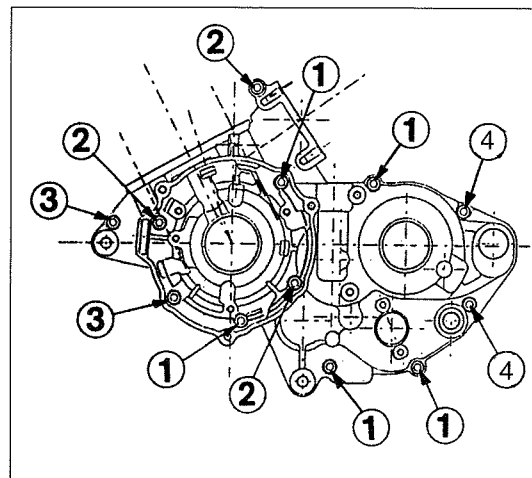
- 1 - Vis M6X35 N° 5 pièces.
- 2 - Vis M6X45 N° 3 pièces.
- 3 - Vis M6X50 N° 2 pièces.
- 4 - Vis M6X65 N° 2 pièces.

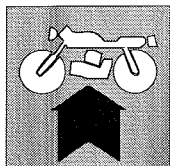
Die Stellung der Zentrierbuchsen kontrollieren und eine neue Dichtung in die rechte Gehäusehälfte einlegen. Mit der Schließung der Gehäusehälften fortfahren, dabei sind die dazugehörigen Befestigungsschrauben anzuwenden und nach dem folgenden Schema der Abbildungen vorgehen.

- 1 - Schraube M6X35 N° 5 Stück.
- 2 - Schraube M6X45 N° 3 Stück.
- 3 - Schraube M6X50 N° 2 Stück.
- 4 - Schraube M6X65 N° 2 Stück.

Verificar el posicionado de los aros de centrado e instalar un retén nuevo sobre el semicarterm derecho. Proceder al cierre de los semicarterm utilizando los específicos tornillos de fijación respetando el esquema en figura.

- 1 - Tornillo M6X35 N° 5 piezas.
- 2 - Tornillo M6X45 N° 3 piezas.
- 3 - Tornillo M6X50 N° 2 piezas.
- 4 - Tornillo M6X65 N° 2 piezas.





**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

ATTENZIONE - In caso di imperfetta tenuta della guarnizione si potranno verificare le seguenti anomalie di funzionamento:

Passaggio di aria con conseguente smagrimiento della miscela e probabile grippaggio del motore.

Passaggio di olio dal vano cambio al vano albero motore; questo potrebbe portare a rapido consumo del lubrificante con surriscaldamento e grippaggio del cambio stesso.

Durante la chiusura dei semicarterm verificare il perfetto allineamento e la posizione degli stessi.

Verificare che l'albero motore e gli alberi del cambio ruotino liberamente (con cambio in folle).

Nel caso che la rotazione degli alberi suddetti non avvenisse correttamente, sarà opportuno intervenire con colpetti di mazzuola in plastica sugli alberi per permettere un corretto assestamento.

In caso di persistente irregolarità è opportuno aprire nuovamente i semicarterm.

Dopo la chiusura di semicarterm sigillare con panno pulito la sede di alloggiamento cilindro per evitare la caduta accidentale di sporcizia o di corpi estranei nel vano dell'albero motore.

BEWARE! - In case of imperfect sealing of gasket, the following operating deficiencies may be noticed:

Air passage with consequent weakness of mixture and possible engine seizure.

Oil leakage from the gearbox chamber to the crankshaft chamber; this could cause a quick lubricant consumption with overheating and gearbox seizure.

During the half-crankcases mating, check their perfect alignment and correct position.

Verify that crankshaft and gearbox shafts freely rotate (neutral position). In case that rotation of above shafts does not occur correctly, it will be advisable to strike with a few blows of plastic mallet on these shafts to allow their correct bedding. In case of persistent unevenness, it is advisable to open the crankcases again.

After crankcases mating, close with a clean cloth the cylinder housing in order to avoid the accidental immission of dirt or foreign bodies inside the crankshaft chamber.

ATTENTION - En cas d'imparfaite étanchéité de la garniture se pourront vérifier les suivantes anomalies de fonctionnement.

Passage d'air avec conséquent mélange trop pauvre et probable grippage du moteur.

Passage d'huile de la boîte à vitesse à l'arbre moteur; celui-ci pourrait porter à une rapide consommation du lubrifiant avec surchauffage et grippage de la même boîte.

Pendant la fermeture des demi-carterm vérifier le parfait alignement et la position des mêmes.

Vérifier que l'arbre moteur et les arbres de la boîte tournent librement (avec sélecteur au P.M.).

Au cas que la rotation des arbres susdits ne s'effectue pas correctement, il sera nécessaire d'intervenir avec de petits coups de maillet en plastique sur les arbres, pour permettre un correct tassement.

En cas de persistant irrégularité il est nécessaire d'ouvrir de nouveau les demi-carterm.

Après la fermeture des demi-carterm sceller avec un chiffon propre le siège d'installation cylindre pour éviter le chute accidentelle de saleté ou des corps étrangers dans le siège de l'arbre.

VORSICHT! - Falls die Dichtigkeit der Dichtung fehlerhaft ist, dann können die folgenden Betriebsunregelmässigkeiten entstehen:

Gemisch-Verarmung beim Luftzufluss und Motorfressen.

Öeldurchfluss vom Getrieberaum zum Motorwellenraum.

Das könnte zum schnellen Verbrauch des Schmiermittels mit daraus folgender Verhitzung und Fressen des Getriebes bringen.

Wenn die Gehäusehälften geschlossen sind, dann muß man sie auf korrekte Stellung und perfekte Ausrichtung prüfen.

Sich vergewissern, daß die Treibwelle und die Schaltgetriebewellen frei drehen (Schaltgetriebe in der Leerlaufstellung).

Falls die obigen Wellen nicht korrekt drehen, zu derer Einstellung mit einem Kunststoffhammer auf die Wellen schlagen.

Besteht aber die Störung, dann muß man die Gehäusehälften wiederöffnen.

Nach Schliessung der Gehäusehälften, den Zylindersitz mit einem sauberen Tuch versiegeln, um zu vermeiden, dass Schmutz oder Fremdkörper in den Motorraum fallen.

ATENCION - En caso de presión imperfecta de la empackadura se podrán verificar las siguientes anomalías de funcionamiento:

Paso de aire con consecuente enflaquecimiento de la mezcla y probable agarrotamiento del motor.

Paso de aceite del hueco cambio al hueco eje motor; ésto podría llevar a un rapido consumo del lubricante con recalentamiento y agarrotamiento del cambio mismo.

Durante la cerrada de los semicarterm verificar la perfecta alineación y la posición de los mismos.

Verificar que el eje motor y los ejes del cambio rueden libremente (con cambio flojo).

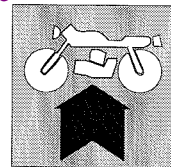
En el caso que la rotación de los ejes indicados no se desarrollen correctamente, será oportuno intervenir con golpecitos de martillo de plastico sobre los ejes para permitir una correcta fijación.

En caso de persistir la irregularidad es oportuno abrir nuevamente los semicarterm.

Después del cerrado de los semicarterm sellar con paño limpio la sede de alojamiento cilindro para evitar la caída accidental de sucio o de cuerpos extraños en el hueco del eje motor.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Inserire il rasamento (4) originale all'estremità dell'albero avviamento ed inserirlo nella sede del semicarter destro. Fare attenzione al posizionamento dell'estremità della molla di frizione che dovrà inserirsi tra estremità posteriore del semicarter e il dentino in rilievo. Precaricare la molla di ritorno leva, ruotandone l'estremità in senso orario, fino ad inserimento di quest'ultima nell'apposito foro del semicarter.

Install the original shim (4) on the starter shaft end and in the r.h. crankcase seat. Make sure that the clutch spring end is positioned between the rear end of the crankcase and the projecting tab. Preload the lever spring by turning its end clockwise until it is placed in the crankcase hole.

Introduire la rondelle (4) d'origine à l'extrémité de l'arbre de démarrage et l'introduire dans le siège du demi-carter droit. Vérifier la position de l'extrémité du ressort d'embrayage qui doit s'insérer entre l'extrémité arrière du demi-carter et la dent en relief. Prétendre le ressort de retour du levier, en tournant son extrémité dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à l'insertion du levier dans le trou correspondant du demi-carter.

Die Original-Zwischenlegscheibe (4) auf das Ende der Anlaßwelle einlegen und sie in ihren Sitz in der rechten Gehäusehälfte einstecken. Auf die Stellung des Endes der Kupplungsfeder achten, welches sich zwischen das hintere Ende der Gehäusehälfte und dem hervorstehenden Zahn einlegen muß.

Die Hebelrückholfeder, durch Drehen im Uhrzeigersinn vorspannen, bis sie in die dafür vorgesehene Bohrung in der Gehäusehälfte einrastet.

Posicionar el aro (4) original a la extremidad del eje accionamiento e insertarlo en el asiento del semicarter derecho. Prestar atención al posicionamiento de la extremidad del muelle de embrague que deberá insertarse entre la extremidad posterior del semicarter y el diente en relieve.

Precargar el muelle de retorno leva, girando la extremidad en sentido horario hasta la conexión de esta última en el específico agujero del semicarter.

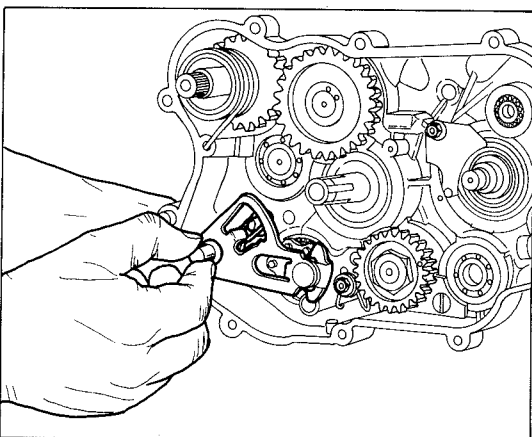
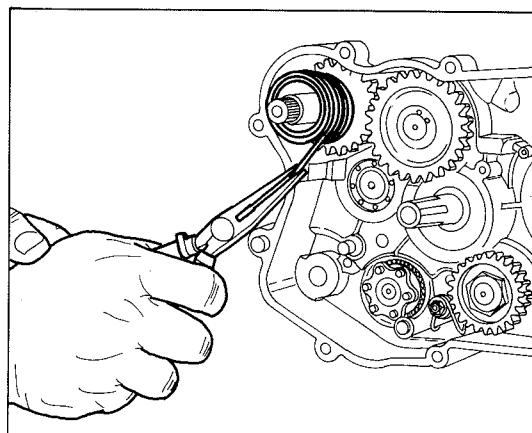
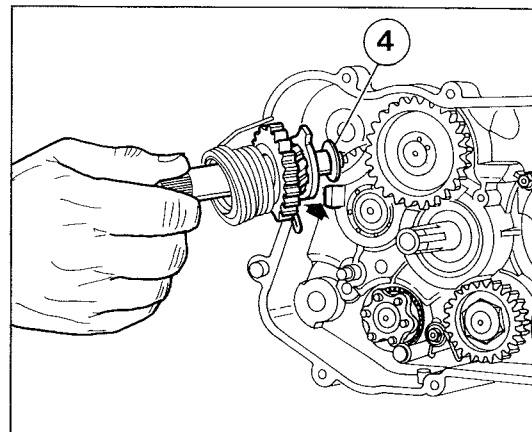
Introdurre nel semicarter l'albero selettore completo di molla e distanziale. Posizionarlo in modo che il perno sul semicarter vada ad inserirsi tra le estremità della molla dell'albero selettore e che i dentini del selettore racchiudano due perni dell'albero comando forcelle.

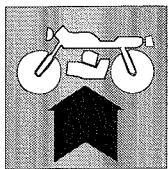
Fit the selector shaft complete with spring and spacer in the half crankcase. Position it in such a way that the pin is placed between the spring ends of the selector shaft and the selector tabs enclose two pins of the fork control shaft.

Introduire dans le demi-carter l'arbre sélecteur équipé du ressort et de l'entretoise. Le placer de manière que le goujon sur le demi-carter s'insère entre les extrémités du ressort de l'arbre sélecteur et que les dents du sélecteur renferment deux goujons de l'arbre commande fourches.

Die Gangwahlspindel komplett mit Feder und Distanzstück in die Gehäusehälfte einführen. Sie dabei so stellen, daß sich der Stift auf dem Gehäuse zwischen die Enden der Gangwahlspindel einlegt und daß die Zähne des Gangwählers zwei Stifte der Gabelsteuerwelle einschließen.

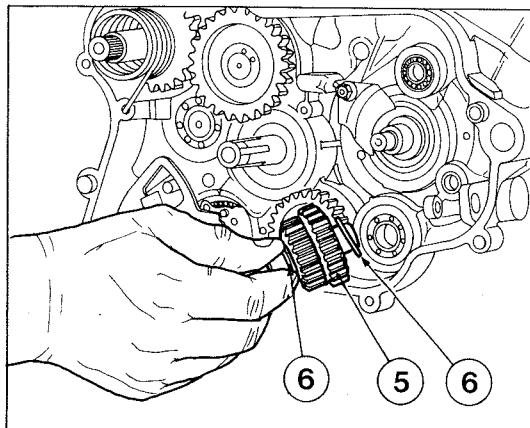
Introducir en el semicarter el eje selector completo de muelle y distancial. Posicionarlo en forma tal que el perno sobre el semicarter se empalme entre la extremidad del muelle del eje selector y los dientes del selector encierran dos pernos del eje mando horquillas.





**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Installare l'ingranaggio (5) di rinvio contralbero con i rasamenti (6) originali.

Install the balancing shaft idle gear (5) with the original shims (6).

Installer l'engrenage (5) de renvoi contre-arbre avec les rondelles (6) d'origine.

Die Zahnräder (5) der Vorgelgewelle mit den Original-Zwischenlegscheiben (6) einbauen.

Instalar el engranaje (5) de reenvío contraeje con los aros (6) originales.

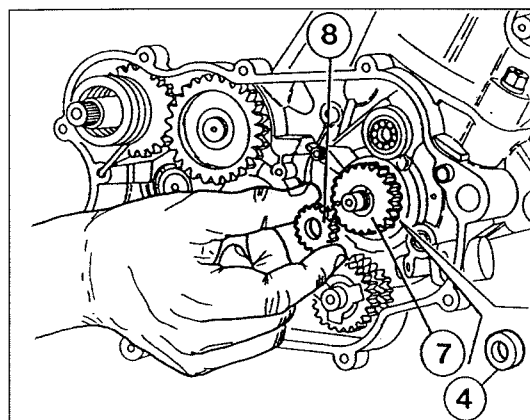
Inserire il distanziale (4), la linguetta nella sede dell'albero motore ed introdurre l'ingranaggio (7) della trasmissione primaria e quello (8) di comando pompa acqua e olio.

Introduce spacer (4), the tang into the shaft seat, and primary transmission gear (7) with the gear for control of water and oil pumps.

Insérer l'entretoise (4) et la languette dans le siège de l'arbre moteur et introduire l'engrenage (7) de la transmission primaire et l'engrenage de commande pompe à eau et à huile (8).

Das Abstandsstück (4) einsetzen, den Federkeil in den Wellensitz des Motors, dann das Getriebe (7) der Primärübersetzung und das (8) der Steuerung der Wasser- und Ölpumpe einführen.

Introducir el distanciador (4), la lengüeta en la sede del eje motor e introducir el engranaje (7) de la transmisión principal y el engranaje (8) de control de la bomba del agua y del aceite.



Dopo aver inserito la linguetta a disco nella sede dell'albero motore sul lato opposto, installare provvisoriamente il rotore dell'alternatore e bloccarlo con l'attrezzo cod. **8000 46614**.

Serrare il dado (dado sinistro) di fissaggio degli ingranaggi sull'estremità opposta dell'albero motore.

After fitting the key into the crankshaft keyway on the opposite side, install the alternator rotor and lock it by means of tool no. **8000 46614**.

Tighten the stop nut (left nut) of the gears on the opposite end of the crankshaft.

Après avoir introduit la languette à disque dans le siège de l'arbre moteur sur le côté opposé, installer provisoirement le rotor de l'alternateur et le bloquer avec l'outil code **8000 46614**.

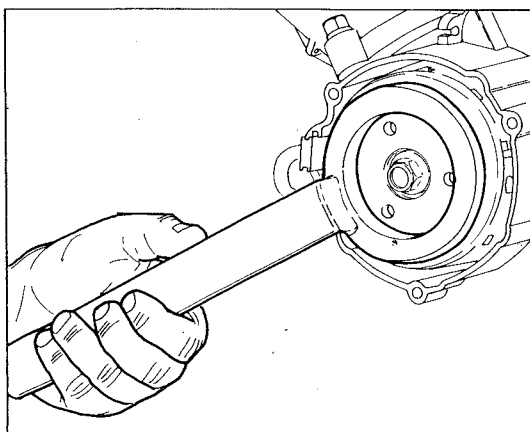
Serrer l'écrou (écrou gauche) de fixation des engrenages sur l'extrémité opposée de l'arbre moteur.

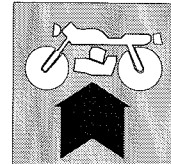
Nachdem man den Halbrundkeil in seinen Sitz in der Antriebswelle an der gegenüberliegenden Seite eingeführt hat, den Rotor des Drehstromgenerators provisorisch einbauen und mit dem Werkzeug mit Kennr. **8000 46614** feststellen.

Die Befestigungsmutter (linke Mutter) der Zahnräder auf dem der Antriebswelle gegenüberliegenden Ende befestigen.

Después de haber montado la lengüeta a disco en el asiento del eje motor sobre el lado opuesto, instalar provisoriamente el rotor del alternador y bloquearlo con la herramienta cod. **8000 46614**.

Ajustar la tuerca (izquierda) de fijación de los engranajes sobre la extremidad opuesta del eje motor.





Per poter fasare correttamente gli ingranaggi della trasmissione primaria e del contralbero è necessario che alla posizione dell'ingranaggio sull'albero motore corrisponda quella del pistone al punto morto superiore.
E' quindi necessario procedere al rimontaggio del gruppo termico per poter determinare questa condizione.

Rimontaggio gruppo termico.

Inserire la gabbia a rulli sul piede di biella e posizionare la guarnizione (1) di base del cilindro.

Inserire il pistone completo di segmenti nella biella, orientandolo in modo che la freccia stampigliata sul cielo sia rivolta verso lo scarico. Spingere a mano lo spinotto (2) ben lubrificato nel pistone e bloccarlo con gli appositi fermi.

In order to properly time the gears of the main transmission and balancing shaft, the piston at top dead center must correspond to the predetermined position of the gear on the crankshaft.

It is therefore necessary to reassemble cylinder and piston in order to ensure this condition.

Reassembly of cylinder and piston.

Install the roller bearing on the connecting rod small end and place the cylinder bottom gasket (1).

Fit the piston complete with its rings on the connecting rod, in such a way that the arrow printed on the crown is turned towards the exhaust. Push the piston pin (2) well lubricated into the piston by hand and lock it by means of the suitable circlips.

Pour pouvoir synchroniser correctement les engrenages de la transmission primaire et du contre-arbre, il faut qu'à la position de l'engrenage sur l'arbre moteur corresponde celle du piston au point mort supérieur.

Il faut donc effectuer le remontage du groupe thermique pour pouvoir déterminer cette condition.

Remontage du groupe thermique.

Introduire la cage à rouleaux sur le pied de bielle et placer la garniture (1) de base du cylindre.

Introduire le piston avec les segments dans la bielle, en l'orientant de manière que la flèche gravée sur le ciel soit tournée vers l'échappement. Pousser manuellement le goujon (2), bien lubrifié, dans le piston et le bloquer avec le système de blocage.

Zum korrekten in Phase bringen der Zahnräder des Hauptantriebs und der Vorlegewelle, ist es notwendig, daß die Stellung des am oberen Totpunkt angelangten Kolbens mit der Stellung des Zahnrades auf der Antriebswelle übereinstimmt. Deshalb ist es notwendig, mit dem Zusammenbau der Zylindereinheit fortzufahren, um diese Kondition hervorzurufen.

Zusammenbau der Zylindereinheit.

Den Rollenkäfig in den Pleußfuß einlegen und die Bodendichtung (1) des Zylinders auf ihre vorgesehene Stellung bringen.

Den Kolben komplett mit den Segmenten in den Pleuel einführen, ihn dabei so stellen, daß der oben auf die Wölbung gedruckte Pfeil zum Auslaß hin zeigt. Die gut geschmierte Spindel (2) per Hand in den Kolben schieben und mit den dazugehörigen Sperrungen blockieren.

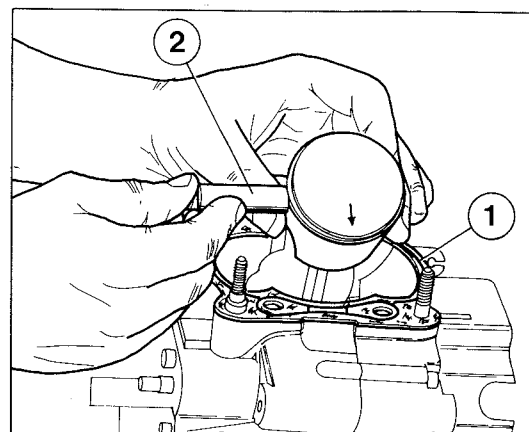
Para poder poner en fase correctamente los engranajes de la transmisión primaria y del contraeje es necesario que a la posición del engranaje sobre el eje motor corresponda la del pistón al punto muerto superior.

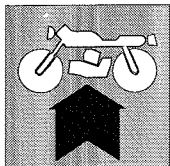
Por lo tanto es necesario proceder al remontaaje del grupo térmico para poder determinar esta condición.

Remontaje grupo térmico.

Inserir la jaula a rodillos sobre el pié de biela y posicionar el retén (1) de base del cilindro.

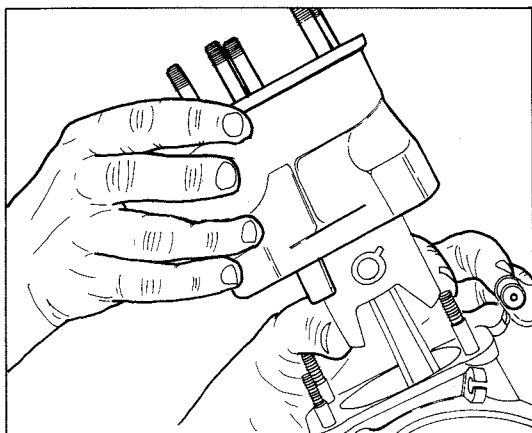
Inserir el pistón completo de segmentos en la biela, horientándolo en forma tal que la flecha impresa sobre el cielo se dirija hacia la descarga. Empujar a mano el pasador (2) bien lubricado en el pistón y bloquearlo con los específicos topes.





**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Lubrificare con olio motore tutti i componenti interessati al montaggio e, comprimendo con le dita (oppure utilizzando un introduttore universale per pistoni) le estremità dei segmenti introdurre il cilindro nel pistone.

● Durante la fase di inserimento evitare di far ruotare il cilindro in quanto le estremità delle fasce elastiche potrebbero penetrare nei condotti.

Lubricate all parts to be assembled with engine oil and fit the cylinder on the piston, while pressing on the piston rings by hand (or you may also use an all-purpose piston assembly sleeve).

● During the insertion phase, don't turn the cylinder because the clamp ends may enter the ducts.

Lubrifier, avec de l'huile moteur, tous les composants intéressés par le montage et introduire le cylindre dans le piston en comprimant avec les doigts (ou bien en utilisant un introduiteur universel pour pistons) les extrémités des segments.

● Pendant l'insertion, ne tournez pas le cylindre car les bandes peuvent entrer dans les conduits.

Alle zur Montage gehörenden Bestandteile mit Motoröl schmieren und durch Fingerdruck auf die Ränder der Segmente (oder auch unter Anwendung eines Universaleinführers für Kolben) den Zylinder in den Kolben einführen.

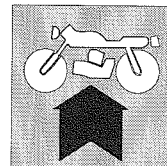
● Während der Einführung darf sich der Zylinder nicht drehen, sonst könnten die Enden der Kolbenringe in die Kanäle eindringen.

Lubricar con aceite motor todos los componentes interesados al montaje y comprimiendo con los dedos (o utilizar un introductor universal para pistones) las extremidades de los segmentos introducir el cilindro en el pistón.

● Durante la introducción evitar el girar el cilindro ya que las extremidades de las correas elásticas podrían penetrar en los conductos.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Far ruotare l'albero motore e verificare che il pistone (1) scorra senza interferenza alcuna nel cilindro. Serrare i dadi (2) di fissaggio del cilindro al basamento alla coppia prescritta, operando a croce.

Turn the crankshaft and check that the piston (1) is sliding smoothly in the cylinder. Tighten the stop nuts (2) fastening the cylinder to the cylinder block at the prescribed torque, by proceeding in a cross sequence.

Faire tourner l'arbre moteur et vérifier que le piston (1) glisse sans aucune interférence dans le cylindre. Serrer les écrous (2) de fixation du cylindre sur le bâti selon le couple prescrit (opération en croix).

Die Antriebswelle drehen und überprüfen, ob der Kolben (1) ohne übermass im Zylinder läuft. Die Befestigungsmuttern (2) des Zylinders mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment am Motorgehäuse befestigen, dabei über Kreuz arbeiten.

Hacer girar el eje motor verificar que el pistón (1) deslice sin interferencias en el cilindro. Ajustar las tuercas (2) de fijación del cilindro a la base al par de acople indicado, actuando a cruz.

Installare gli anelli OR esterno (3) ed interno (4), opportunamente ingrassati, nelle sedi del cilindro ed inserire la testa nei prigionieri del cilindro.

Fit the outer O-ring (3) and inner O-ring (4), properly greased, in the cylinder seats and mount the head on the cylinder stud bolts.

Installer les bagues d'étanchéité externe (3) et interne (4), graissées de manière adéquate, dans les sièges du cylindre et introduire la tête dans les goujons du cylindre.

Die gut geschmierten äußeren (3) und die inneren (4) O-Ringe in die Zylindersitze einlegen und den Zylinderkopf in die Stiftschrauben des Zylinders einführen.

Instalar los anillos OR externo (3) e interno (4) oportunamente engrasados, en los asientos del cilindro e inserir la culata en los pernos del cilindro.

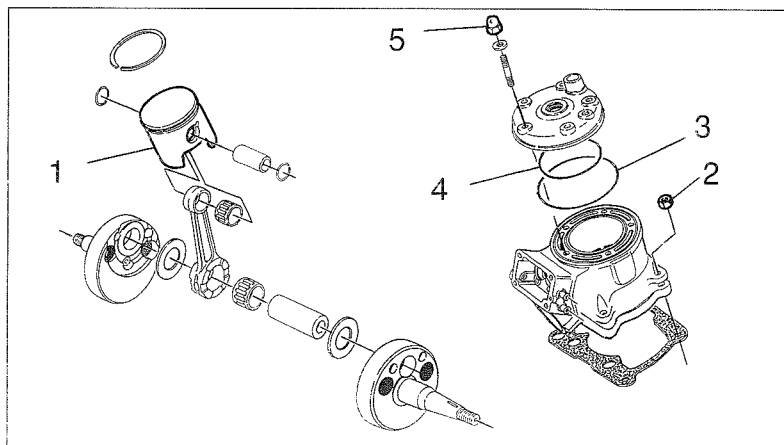
Bloccare, operando a croce, i dadi (5) di fissaggio della testa serrandoli alla coppia prescritta.

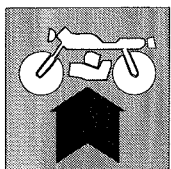
Lock the stop nuts (5) of the head tightening them at the prescribed torque by proceeding in a cross sequence.

Bloquer les écrous (5) de fixation de la tête (opération en croix) en les serrant selon le couple prescrit.

Die Befestigungsmuttern des Kopfes mit dem vorgeschriebenem Drehmoment über Kreuz festschrauben.

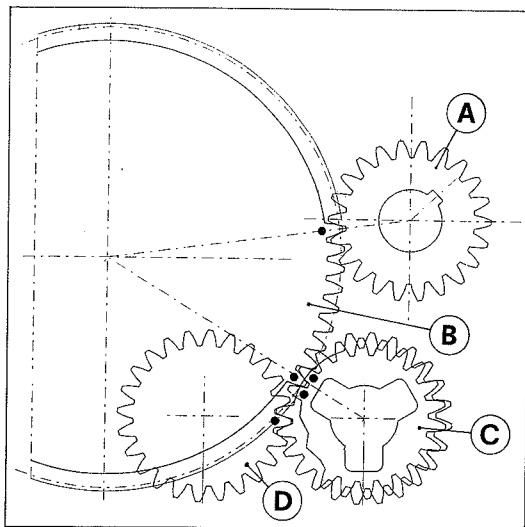
Bloquear actuando a cruz las tuercas (5) de fijación de la culata ajustandolos al par indicado.



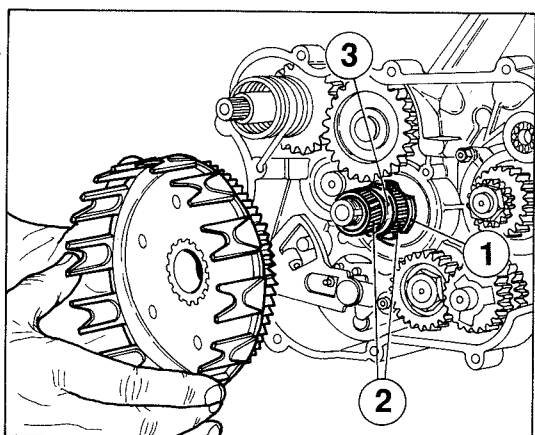


RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE REASSEMBLY RÉCOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS RECOMPOSICION MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



- A** Ingranaggio primaria su albero motore / main transmission gear on crankshaft / Engrenage transmission primaire sur arbre moteur / Hauptzahnrad auf der Antriebswelle / Engranaje primario sobre eje motor.
- B** Ingranaggio primaria su campana frizione / Main transmission gear on clutch bell / Engrenage transmission primaire sur cloche embrayage / Hauptzahnrad auf der Kupplungsglocke / Engranaje primario sobre campana embrague.
- C** Ingranaggio rinvio contralbero / balancing shaft idle gear / Engrenage renvoi contre-arbre / Zahnrad der Vorlegewelle / Engranaje reenvio contraeje.
- D** Ingranaggio su contralbero / gear on balancing shaft / Engrenage sur contre-arbre / Zahnrad auf der Vorlegewelle / Engranaje sobre contraeje.



Messa in fase ingranaggi trasmissione primaria e contralbero.

Montare sulla testa un comparatore per poter determinare la condizione di pistone al punto morto superiore.

Introdurre sull'albero primario la rosetta (1) a tre punte, il distanziale interno e le due gabbie a rulli (2) con distanziale (3).

A questo punto, con pistone al punto morto superiore, inserire la campana frizione facendo in modo che venga rispettata la condizione evidenziata in figura.

Timing of the gears of main transmission and balancing shaft.

Set a comparator on the head to determine the state of the piston at T.D.C.

Fit the three-point washer (1), the inner spacer and two roller bearings (2) with spacer (3) in the main shaft.

Now, with the piston at top dead center, fit the clutch bell making sure that the condition as shown in the picture is observed.

Synchronisation des engrenages de transmission primaire et contre-arbre.

Monter un comparateur sur la tête pour déterminer l'état du piston au point mort supérieur.

Introduire dans l'arbre primaire la rondelle (1) à trois pointes, l'entretoise interne et les deux cages à rouleaux (2) avec l'entretoise (3).

Introduire alors le piston étant au point mort supérieur la cloche embrayage, en faisant en sorte que la condition mise en évidence sur la figure soit respectée.

Phaseneinstellung der Zahnräder des Hauptantriebes und der Vorlegewelle.

Auf den Kopf eine Meßuhr montieren zur Bestimmung des Kolbenzustands am oberen Totpunkt.

Die Spitzsicherungsscheibe (1), das innere Distanzstück und die zwei Rollenkäfige (2) mit Distanzstück (3) an die Welle legen.

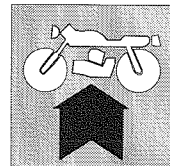
An dieser Punkt angekommen, mit dem Kolben am oberen Totpunkt, die Kupplungsglocke einlegen, dabei darauf achten, daß die auf der Abbildung angegebene Kondition erreicht wird.

Puesta en fase engranajes transmisión primaria y contraeje.

Montar en la cabeza un comparador para poder determinar la condición de émbolo en el punto muerto superior.

Introducir en el eje primario el aro (1) a tres puntas, el distancial interno y las dos jaulas a rodillos (2) con distancial (3).

Una vez cumplidas estas operaciones, con pistón al punto muerto superior, inserir la campana embrague actuando en forma tal que se respete la condición evidenciada en figura.



Rimontaggio frizione.

Inserire nella sede del semicarter sinistro la bussola, la molla e l'alberino con leva di comando frizione. Introdurre nell'albero primario la rosetta a tre punte e il gruppo di disinnesto nel seguente ordine: la prima astina, una sfera, la seconda astina e l'altra sfera. Tutti questi componenti vanno ingrassati prima del rimontaggio.

Clutch reassembly.

Fit the bush, spring and the shaft with the clutch control lever in the l.h. crankcase seat. Fit the three-point washer and the release unit as follows: the first rod, the first ball, the second rod and the second ball. All these components are lubricated before reassembly.

Remontage de l'embrayage.

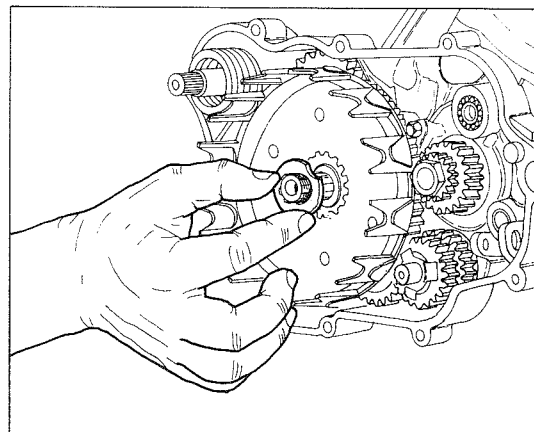
Introduire dans le siège du demi-carter gauche la douille, le ressort et l'arbre avec levier de commande embrayage. Introduire dans l'arbre primaire la rosette à trois pointes et le groupe de débrayage dans l'ordre suivant: la première tige, une bille, la deuxième tige et l'autre bille. Graisser tous ces composants avant le remontage.

Zusammenbau der Kupplung.

Die Buchse, die Feder und die Spindel mit dem Kupplungssteuerhebel in den Sitz in der linken Gehäusehälfte einführen. Die Spitzsicherungsscheibe und die Auskuppelereinheit in folgender Reihenfolge in die Hauptwelle legen: den ersten Stab, eine Kugel, den zweiten Stab, dann die andere Kugel. Alle diese Bestandteile müssen vor der Montage eingeschmiert werden.

Remontaje embrague.

Inserir en el alojamiento del semicarter izquierdo el aro, el muelle y el eje con leva de mando embrague. Introducir en el eje primario el aro a tres puntas y el grupo de desconexión en el siguiente orden: la primera varilla, una esfera, la segunda varilla y la otra esfera. Todos estos componentes deben ser engrasados antes del remontaje.



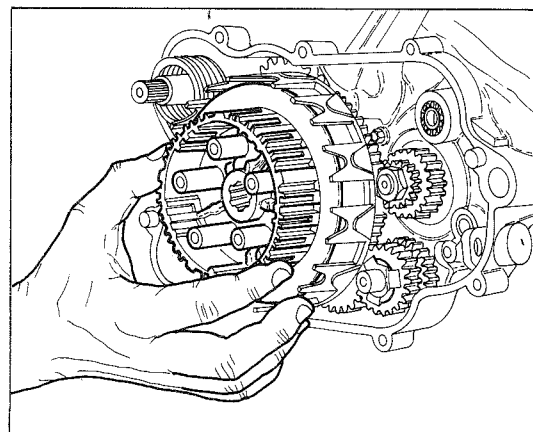
Inserire il mozzo portadischi frizione sull'albero primario.

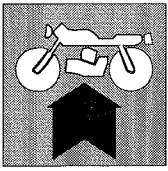
Fit the clutch plate hub on the main shaft.

Introduire le moyeu porte-disques embrayage sur l'arbre primaire.

Die Nabe für die Kupplungsscheiben auf die Hauptwelle stecken.

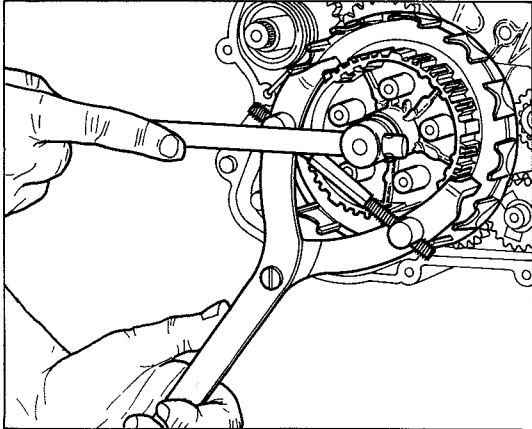
Inserir el cubo porta discos embrague sobre el eje primario





**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Installare la rosetta di sicurezza e il dado di fissaggio del mozzo.

Mantenendo bloccato il mozzo con l'attrezzo cod. **8000 79015** bloccare il dado con chiave a bussola di 22 mm alla coppia di serraggio prescritta. Ribadire la rosetta sul dado.

Mount the safety washer and the hub stop nut.

By keeping the hub locked with tool code **8000 79015**, tighten the nut by means of the 22 mm socket wrench at the prescribed tightening torque. Rivet the washer on the nut.

Placer la rondelle de sécurité et l'écrou de fixation du moyeu.

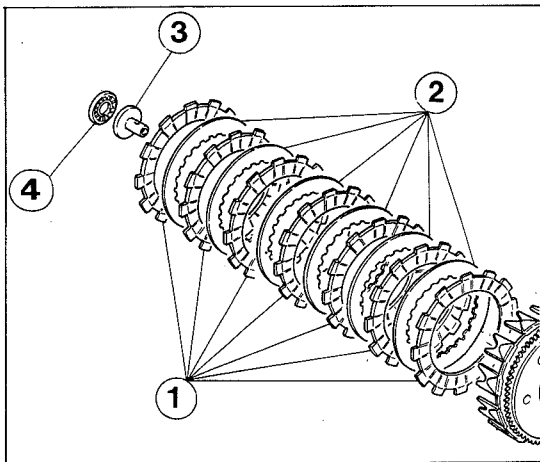
Bloquer et maintenir le moyeu avec l'outil code **8000 79015**; bloquer l'écrou avec la clé à douille de 22 mm selon le couple de serrage prescrit. River la rondelle sur l'écrou.

Die Sicherungsscheibe und die Befestigungsmutter der Nabe einbauen.

Durch Blockieren der Nabe mit dem Werkzeug mit Kennr. **8000 79015** die Mutter mit einem 22 mm-Steckschlüssel bis zum Erreichen des vorgeschriebenen Anzugsmoments festziehen. Die Unterlegscheibe auf die Mutter klopfen.

Instalar el aro de seguridad y la tuerca de fijación del cubo.

Manteniendo bloqueado el cubo con el utensil cod. **8000 79015** bloquear la tuerca con llave tubular de 22 mm al par de acople prescripto. Remachar el aro sobre la tuerca.



Montare il gruppo dei dischi frizione partendo con uno dei sette dischi conduttori (1) guarniti alternato con uno dei sei dischi condotti (2); chiuderà il pacco l'ultimo dei dischi conduttori (1).

Inserire all'estremità dell'albero primario il piattello (3) e il cuscinetto assiale a rullini (4).

Mount the clutch plates starting with one of the seven lined driving discs (1), followed by one of the six driven discs (2); the last of the driving discs (1) goes on last. Fit the cap (3) and axial roller bearing (4) on the main shaft end.

Monter le groupe des disques embrayage en partant avec l'un des sept disques conducteurs (1) garnis, alterné avec l'un des six disques conduits (2); le dernier des disques conducteurs (1) ferme la série.

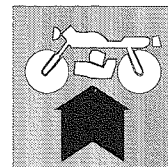
Insérer le plateau (3) et le roulement axial à rouleaux (4) à l'extrémité de l'arbre primaire.

Die Kupplungsscheibeneinheit einlegen, man beginnt hierbei mit einer der sieben Mitnehmerscheiben (2); das Paket schließt die letzte der Leitscheibe (1) ab.

Den Teller (3) und das Axialrollenlager (4) auf das Ende der Hauptwelle führen.

Montar el grupo de los discos embrague partiendo con uno de los siete discos accionadores (1) recubiertos alternado con uno de los seis discos accionados (2); cerrará el paquete el último de los discos accionadores (1).

Inserir en la extremidad del eje primario el platillo (3) y el cojinete axial a rodillos (4).



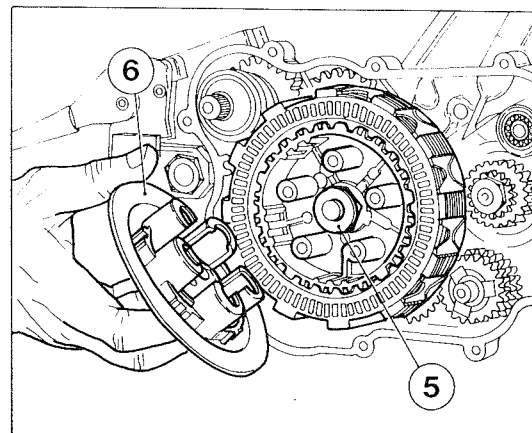
Installare la ralla (5) del cuscinetto e montare lo spingidisco (6).

Fit the bearing ring (5) and assemble the disc pusher (6).

Installer la butée (5) du roulement et monter le pousse-disque (6).

Die Lagerscheibe (5) einbauen und den Scheibendeckel (6) montieren.

Instalar la rangua (5) del cojinete y montar el empujadisco (6).



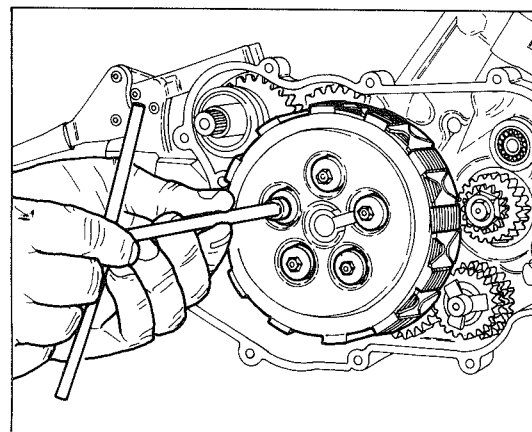
Installare le molle frizione e bloccarle sul mozzo con le apposite rosette e viti.

Fit the clutch springs and lock them on the hub by means of washers and screws.

Installer les ressorts embrayage et les bloquer sur le moyeu avec les rondelles et les vis appropriées.

Die Kupplungsfedern einlegen, diese dann auf der Nabe anhand der dazugehörigen Unterlegscheiben und Schrauben blockieren.

Instalar los muelles embrague y bloquearlos sobre el cubo con los específicos aros y tornillos.



Rimontaggio coperchio destro.

Installare i rasamenti originali alle estremità degli alberi di comando pompa olio (A) e pompa acqua (B) e introdurli nelle apposite sedi del semicartermo destro.

Reassembly of right cover.

Fit the original shims at the ends of the oil pump (A) and water pump (B) control shafts and fit them in the seats of the r.h. crankcase half.

Remontage du couvercle droit.

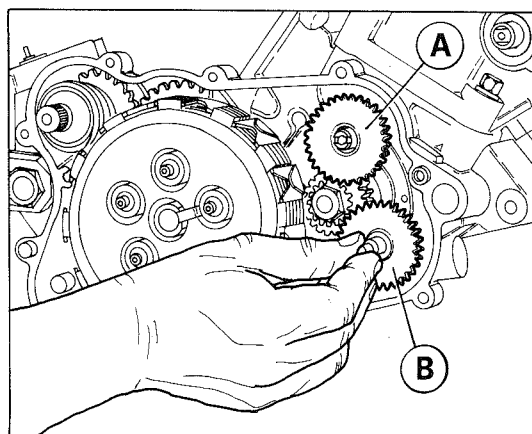
Installer les rondelles d'origine sur les extrémités des arbres de commande pompe huile (A) et pompe eau (B) et les introduire dans les logements correspondants du demi-carter droit.

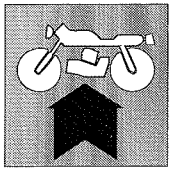
Wiedereinbau des rechten Deckels.

Die Original-Zwischenlegscheiben an den Enden der Öl- (A) und der Wassersteuerpumpen (B) einlegen und diese in die dafür vorgesehenen Sitze in der rechten Gehäusehälfte einführen.

Remontaje tapa derecha.

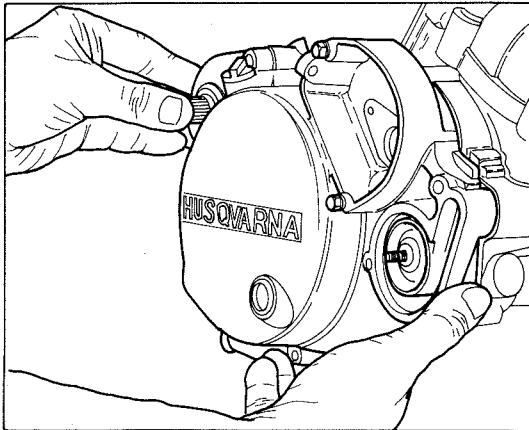
Instalar los anillos de espesoración originales a las extremidades de los ejes de mando bomba aceite (A) y bomba agua (B) e introducirlos en los específicos alojamientos del semicartermo derecho.





RICOMPOSIZIONE MOTORE **ENGINE REASSEMBLY** **RÉCOMPOSITION MOTEUR** **WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS** **RECOMPOSICION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



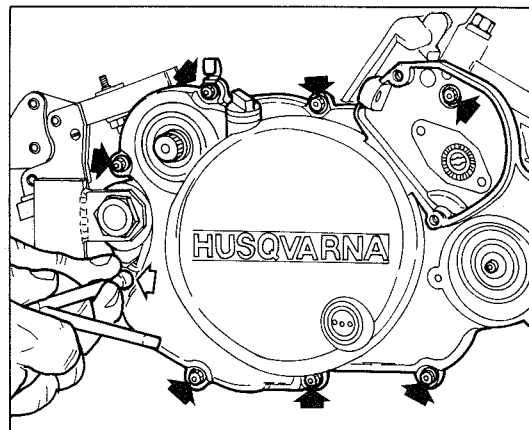
Installare la guarnizione sul semicarterm e controllare il corretto posizionamento delle bussole di centraggio; procedere al rimontaggio del coperchio destro facendo attenzione che le estremità degli alberi di comando pompa olio e acqua si inseriscano senza forzamenti nelle apposite sedi sul coperchio.

Fit the gasket on the crankcase half and check the proper positioning of the centering bushes; assemble the right cover again, making sure that the ends of the oil and water pump control shafts slip smoothly into the seats on the cover.

Installer la garniture sur le demi-carter et contrôler que la position des douilles de centrage soit correcte; remonter le couvercle droit en vérifiant que les extrémités des arbres de commande pompe huile et eau s'insèrent sans forcer dans leurs logements respectifs sur le couvercle.

Die Dichtung auf der Gehäusenhälfte installieren und die korrekte Stellung der Zentrierbuchsen kontrollieren; mit der Wiedermontage des rechten Deckels fortfahren, dabei darauf acht geben, daß sich die Enden der Steuerspindeln der Öl- und der Wasserpumpe ohne besonderen Druck in die Sitze auf dem Deckel einführen lassen.

Instalar el retén sobre el semicarter y controlar el correcto posicionamiento de los aros de centrage; proceder al remonte de la tapa derecha prestando atención que las extremidades de los ejes de mando bomba aceite y agua se encajen sin esforzar los específicos asientos sobre la tapa.



Inserire le otto viti di fissaggio facendo attenzione che quella in corrispondenza della bussola di centraggio posteriore (freccia bianca) è più lunga delle altre. Inoltre, sotto alla vite posizionata sopra alla leva di avviamento deve essere installata la staffetta di tenuta delle tubazioni pompa olio.

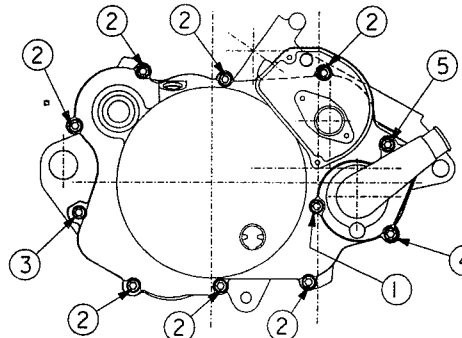
Fit the eight fastening screws making sure that the screw corresponding to the rear centering bush (white arrow) is longer than the others. Furthermore, the seal bracket of the oil pump tubes should be installed beneath the screw placed over the starting lever.

Introduire les huit vis de fixation en tenant compte du fait que celle située vis-à-vis de la douille de centrage arrière (flèche blanche) est plus longue que les autres. De plus, la bride d'étanchéité des tuyaux de la pompe à huile doit être installée sous la vis placée au dessus de la manette de démarrage.

Die acht Befestigungsschrauben einführen, aber darauf achten, daß die der hinteren Zentrierbuchse (weißer Pfeil) gegenüberliegende Schraube länger ist als die anderen. Desweiteren muß unter der über den Anlaßhebel liegenden Schraube der Dichtungsstift der Ölpumpenschläuche eingebaut werden.

Inserir los ocho tornillos de fijación controlando que aquel en correspondencia del aro de centrage posterior (flecha blanca) es mas largo que los demás. Además debajo del tornillo posicionado encima de la leva de accionamiento debe ser instalado el soporte de retén de los tubos bomba aceite.

SCHEMA MONTAGGIO VITI



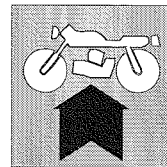
- 1 - Vite T.F.E. M6X20 N° 1 pezzo.
- 2 - Vite T.F.E. M6X25 N° 7 pezzi.
- 3 - Vite T.F.E. M6X35 N° 1 pezzo.
- 4 - Vite T.F.E. M6X45 N° 1 pezzo.
- 5 - Vite T.F.E. M6X55 N° 1 pezzo.

- 1 - Screw T.F.E. M6X20 N° 1 piece.
- 2 - Screw T.F.E. M6X25 N° 7 pieces.
- 3 - Screw T.F.E. M6X35 N° 1 piece.
- 4 - Screw T.F.E. M6X45 N° 1 piece.
- 5 - Screw T.F.E. M6X55 N° 1 piece.

- 1 - Vis T.F.E. M6X20 N° 1 pièce.
- 2 - Vis T.F.E. M6X25 N° 7 pièces.
- 3 - Vis T.F.E. M6X35 N° 1 pièce.
- 4 - Vis T.F.E. M6X45 N° 1 pièce.
- 5 - Vis T.F.E. M6X55 N° 1 pièce.

- 1 - Schraube T.F.E. M6X20 N° 1 Stück.
- 2 - Schraube T.F.E. M6X25 N° 7 Stück.
- 3 - Schraube T.F.E. M6X35 N° 1 Stück.
- 4 - Schraube T.F.E. M6X45 N° 1 Stück.
- 5 - Schraube T.F.E. M6X55 N° 1 Stück.

- 1 - Tornillo T.F.E. M6X20 N° 1 pieza.
- 2 - Tornillo T.F.E. M6X25 N° 7 piezas.
- 3 - Tornillo T.F.E. M6X35 N° 1 pieza.
- 4 - Tornillo T.F.E. M6X45 N° 1 pieza.
- 5 - Tornillo T.F.E. M6X55 N° 1 pieza.

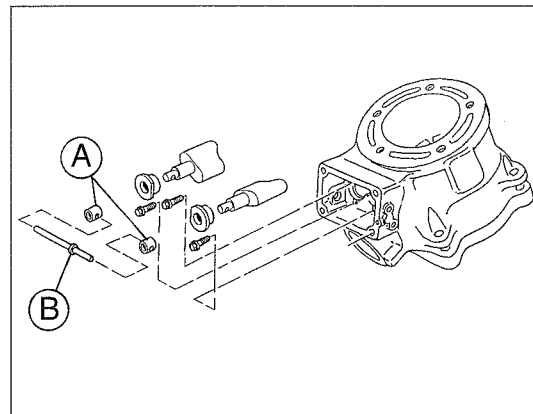


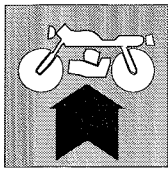
Rimontaggio valvole di scarico.

Per il rimontaggio delle valvole di scarico operare inversamente rispetto a quanto indicato alla pagina F. 17 tenendo presente che, a valvole completamente chiuse, la minima distanza dal pistone deve essere uguale o superiore a $0,4 \div 0,5$ mm. Controllare sulle bussole (A) l'usura dei fori delle sedi per il perno (B); un'usura eccessiva comporta una diminuzione della distanza tra valvole e pistone; in questo caso sostituire i particolari.

Reassembling the exhaust valves

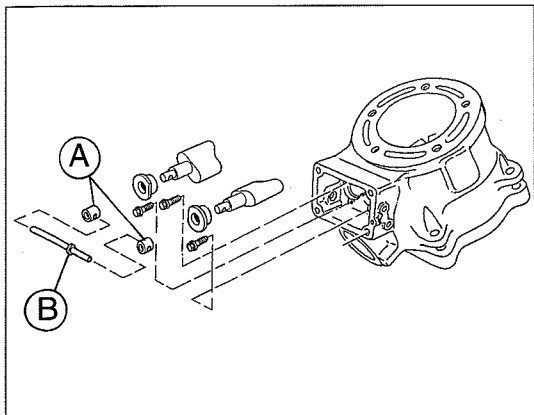
To reassemble the exhaust valves reverse the operations described on page F.17. Note that when these valves are fully closed the minimum clearance from the piston must be 0.4 (0.5 mm, or greater. Check the wear of the holes on bushes (A) from the seats for pin (B), and note that an excessive wear reduces the clearance between the valves and the piston. In this case, replace these elements.





**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**

<http://husqvarnaforumsactifs.com>



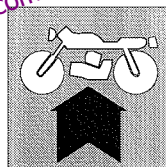
Remontage des soupapes d'échappement

Pour le montage des soupapes d'échappement renverser les opérations indiquées à la page F.17 et veillez à ce que la distance minimum entre les soupapes totalement fermées et le piston soit égale ou supérieure à 0,4 (0,5 mm).

Contrôler l'usure des trous du pivot (B) sur les fourreaux (A) et tenir bon compte que une usure excessive donne lieu une diminution de la distance entre les soupapes et le piston. Dans ce cas, remplacer ces éléments.

Montieren des Ablaßventils

Zum erneuten Montieren des Ablaßventils in umgekehrter Reihenfolge verfahren wie auf Seite F.17 beschrieben, wobei zu beachten ist, daß bei voll geschlossenem Ventil der Mindestabstand vom Kolben gleich oder länger sein muß als 0,4 - 0,5 mm. Auf den Buchsen (A) die Abnutzung der Löcher für die Zapfensitze (B) nachprüfen; eine zu große Abnutzung führt zur Verringerung des Abstands zwischen Ventil und Kolben: in solchem Falle sind die einbezogenen Teile auszutauschen.



Remontaje de las válvulas de escape

Para remontar las válvulas de escape actuar en orden inverso con respecto a cuanto indicado en la página F.17 teniendo en cuenta que, con las válvulas completamente cerradas, la distancia mínima con respecto al pistón debe ser igual o mayor a 0,4-0,5 mm. Comprobar en los casquillos (A) el desgaste de los agujeros de las sedes para el perno (B); un desgaste excesivo conlleva una reducción de la distancia entre las válvulas y el pistón; en tal caso reemplazar las piezas.

Ultimato il riassettaggio del motore, rimontarlo sul telaio, ripristinando i collegamenti del circuito di raffreddamento ed i montaggi precedentemente rimossi. Effettuare le registrazioni necessarie come descritto al capitolo "Registrazioni e regolazioni".

When the engine is reassembled, fit the engine on the frame, restore the cooling circuit connections, then fit the other elements that have been removed. Effect the necessary adjustments by following the instructions given on chapter "Adjustments and Settings".

Une fois que le moteur est rassemblé, le monter sur le cadre et rétablir les connexions du cylindre de refroidissement. Remonter les éléments précédemment démontés.

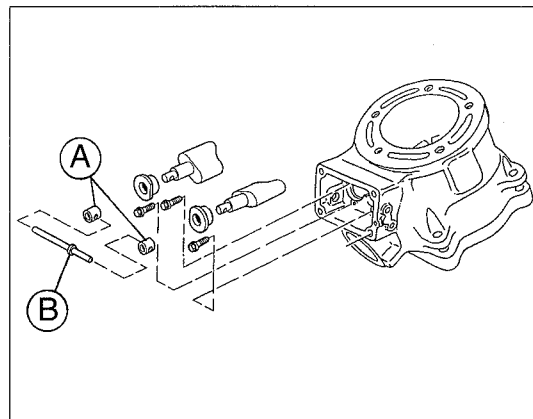
Effectuer les réglages qui s'imposent, d'après les instructions données au chapitre "Réglages et Enregistrements".

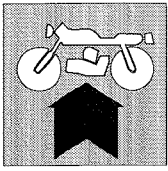
Nach Beendigung des Wiedereinbaus des Motors, den Motor wieder auf den Rahmen montieren, die Anschlüsse des Kühlkreises wiederherstellen und die vorher vorgenommenen Ausbauten wieder einbauen.

Die erforderlichen Einstellungen, wie im Kapitel "Einstellungen und Regulierungen" beschrieben, durchführen.

Terminado el remontaje del motor es preciso montar de nuevo el motor en el bastidor, restableciendo los enlaces del circuito de enfriamiento y los montajes retirados con anterioridad.

Efectuar los registros necesarios tal y como descrito en el capítulo "Registros y Ajustes".





**RICOMPOSIZIONE MOTORE
ENGINE REASSEMBLY
RÉCOMPOSITION MOTEUR
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS
RECOMPOSICION MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Ultimato il riassettaggio del motore, rimontarlo sul telaio, ripristinando i collegamenti del circuito di raffreddamento ed i montaggi precedentemente rimossi. Effettuare le registrazioni necessarie come descritto al capitolo "Registrazioni e regolazioni".

When the engine is reassembled, fit the engine on the frame, restore the cooling circuit connections, then fit the other elements that have been removed. Effect the necessary adjustments by following the instructions given on chapter "Adjustments and Settings".

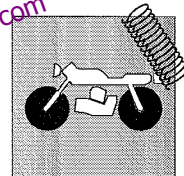
Une fois que le moteur est rassemblé, le monter sur le cadre et rétablir les connexions du cylindre de refroidissement. Remonter les éléments précédemment démontés. Effectuer les réglages qui s'imposent, d'après les instructions données au chapitre "Réglages et Enregistrements".

Nach Beendigung des Wiedereinbaus des Motors, den Motor wieder auf den Rahmen montieren, die Anschlüsse des Kühlkreises wiederherstellen und die vorher vorgenommenen Ausbauten wieder einbauen. Die erforderlichen Einstellungen, wie im Kapitel "Einstellungen und Regulierungen" beschrieben, durchführen.

Terminado el remontaje del motor es preciso montar de nuevo el motor en el bastidor, restableciendo los enlaces del circuito de enfriamiento y los montajes retirados con anterioridad. Efectuar los registros necesarios tal y como descrito en el capítulo "Registros y Ajustes".

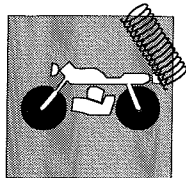
TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección



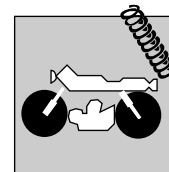


TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS

<http://husqvarnaforumsactifs.com>

Telaio	I.4	Frame	I.4
Ruota anteriore	I.5	Front wheel	I.5
Stacco ruota anteriore	I.6	Front wheel removal	I.6
Sospensione anteriore	I.7	Front suspension	I.7
Stacco forcella anteriore	I.8	Removing the front forks	I.8
Revisione forcella anteriore	I.10	Front fork overhauling	I.10
Sostituzione olio	I.17	Oil replacement	I.17
Sospensione posteriore	I.18	Rear suspension	I.18
Forcellone posteriore	I.20	Rear swinging fork	I.20
Biellismi ad azione progressiva	I.20	Progressive links and shock absorber	I.20
Ruota posteriore	I.21	Rear wheel	I.21
Stacco ruota posteriore	I.22	Rear wheel removal	I.22
Piegatura perno ruota	I.23	Wheel rim axle bending	I.23
Disassamento perno su 100 mm	I.23	Axle out-of-track	I.23
Nippli dei raggi ruota	I.23	Spoke nipples	I.23
Revisione ruota anteriore e posteriore	I.24	Front and rear wheel overhauling	I.24
Deformazione cerchio per ruota anteriore e posteriore	I.26	Rim warpage for front and rear wheel	I.26
Corona posteriore	I.27	Rear ring gear	I.27
Smontaggio e revisione forcellone oscillante	I.28	Rocking fork removal and overhauling	I.28
Revisione perno forcellone	I.30	Overhauling the swinging arm pivot pin	I.30
Revisione bilancere e tirante sospensione posteriore	I.30	Overhauling of the rocking lever and of the rear suspension tie rod	I.30
Stacco ammortizzatore posteriore	I.31	Rear damper removal	I.31
Revisione ammortizzatore posteriore	I.32	Rear damper overhauling	I.32

CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHANGUNGEN UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

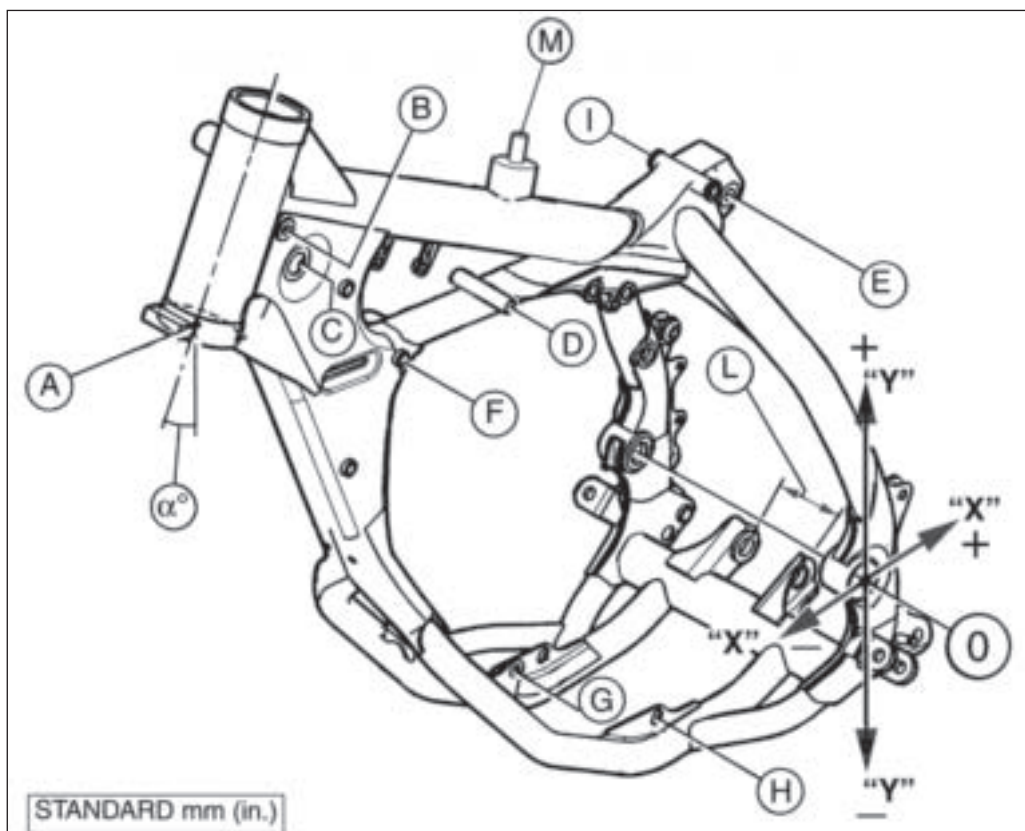
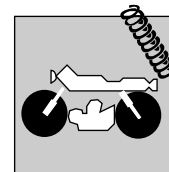


Chassis	1.4
Roue avant	1.5
Démontage de la roue avant	1.6
Suspension avant	1.7
Démontage de la fourche avant	1.9
Révision de la fourche avant	1.11
Vidange d'huile	1.17
Suspension arrière	1.19
Fourche oscillante arrière	1.20
Bielles à action progressive et amortisseur	1.20
Roue arrière	1.21
Démontage de la roue arrière	1.22
Pliage de l'axe de la roue	1.23
Désaxage pivot sur 100 mm	1.23
Nipples des rayons de roue	1.23
Révision roue avant et arrière	1.25
Voilement de la jante de la roue avant et arrière	1.26
Couronne arrière	1.27
Démontage et révision de la fourche flottante	1.29
Révision du pivot de la fourche	1.30
Révision del balancier et du tirant de suspension postérieure	1.30
Démontage de l'amortisseur arrière	1.31
Révision de l'amortisseur arrière	1.33

Rahmen	1.4
Vorderrad	1.5
Ausbauen des Vorderrads	1.6
Vordere Aufhängung	1.7
Abmontieren der Vordergabel	1.9
Kontrolle der Fahrgabel	1.11
Ölwechsel	1.17
Hinterer Aufhängung	1.19
Schwinggabel	1.20
Pleuelwerkssystem und Stossdämpfer	1.20
Hinterrad	1.21
Ausbauen des Hinterrads	1.22
Biegung des Radzapfens	1.23
Ausmittigkeit der radachse bei 100 mm	1.23
Nippel der Radspeichen	1.23
Überholung des vorderen und hinteren Rads	1.25
Verzug der Felgen des Vorder- und Hinterrads	1.26
Hinterer Kranz	1.27
Ausbau und Kontrolle der beweglichen Gabel	1.29
Überholung des Schwingenbalzers	1.30
Überholung der Schwinge und des Zugstabes der hinteren Aufhängung	1.30
Ausbauen des hinteren Stoßdämpfers	1.31
Kontrolle des hinteren Stoßdämpfers	1.33

Bastidor	1.4
Rueda delantera	1.5
Desengancho rueda anterior	1.6
Suspensión delantera	1.7
Remoción horquilla delantera	1.9
Revisión horquilla anterior	1.11
Reemplazo aceite	1.17
Suspensión trasera	1.19
Horquilla oscilante	1.20
Bielas con acción progresiva y amortiguador	1.20
Rueda trasera	1.21
Desenganche rueda posterior	1.22
Doblado del perno de la rueda	1.23
Descentrado del perno en 100 mm	1.23
Empalmes de los radios de la rueda	1.23
Revisión rueda delantera y trasera	1.25
Deformación aro para rueda anterior y posterior	1.26
Corona posterior	1.27
Desmontaje y revisión horquilla oscilante	1.29
Revisión perno horquilla	1.30
Revisión del balancines y del tirante suspensión posterior	1.30
Desenganche amortiguadores posteriores	1.31
Revisión amortiguador posterior	1.33

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHANGUNGEN UND RÄDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**



ASSE AXIS ACHSE EJE	"X"	"Y"
A	-554 (21.81)	+434 (17.1)
B	-478,43 (18.83)	+525,12 (20.67)
C	-459,75 (18.1)	+477,9 (18.81)
D	-306,5 (12.1)	+349,16 (13.75)
E	-14 (0.5)	+300 (11.8)
F	-377,2 (14.85)	+343,3 (13.51)
G	-290,1 (11.4)	+23,4 (0.90)
H	-149,3 (5.9)	+88,3 (3.5)
I	-51 (2)	+333 (13.1)
L	45 (1.77)	
M	-192,5 (7.58)	+455,3 (17.92)
α = 26°	angolo asse di sterzo - steering axis angle - angle de l'axe de braquage - Abwinklung der Lenkachse - angulo de eje de direccíon	

Telaio.

Il telaio è del tipo monotrave con doppia culla chiusa in tubi di acciaio. Telaio posteriore in lega leggera. Per un controllo sommario, consultare la figura.

Le dimensioni riportate consentono di stabilire se il telaio richiede un riallineamento o la sostituzione.



IMPORTANTE - I telai molto danneggiati devono essere sostituiti.

Frame.

The frame is a single-beam with double-cradle type closed in steel tubes. Light alloy rear frame. For a rough check, please see the picture. The size indicated enable to see if the frame should be realigned or replaced.



IMPORTANT - The frames seriously damaged should be replaced.

Chassis.

Il s'agit d'un cadre mono-axe à double berceau, enfermé dans des tubes en acier. Cadre arrière en alliage léger. Pour un contrôle sommaire consulter la figure.

Les dimensions indiquées permettent d'établir si le cadre exige un réalignement ou le remplacement.



IMPORTANT: les cadres très endommagés doivent être remplacés.

Rahmen.

Der Monoträger Rahmen bildet sich aus einer geschlossenen Doppelwiege aus Stahlrohren. Hinterer Rahmen aus Leichtmetall. Zur Einheitskontrolle siehe Abbildung.

Die angegebenen Maße erlauben ein Festlegen, ob der Rahmen eine erneute Fluchtung benötigt oder ob er ganz ausgetauscht werden muß.



WICHTIG - Sehr beschädigte Rahmen müssen ausgetauscht werden.

Bastidor.

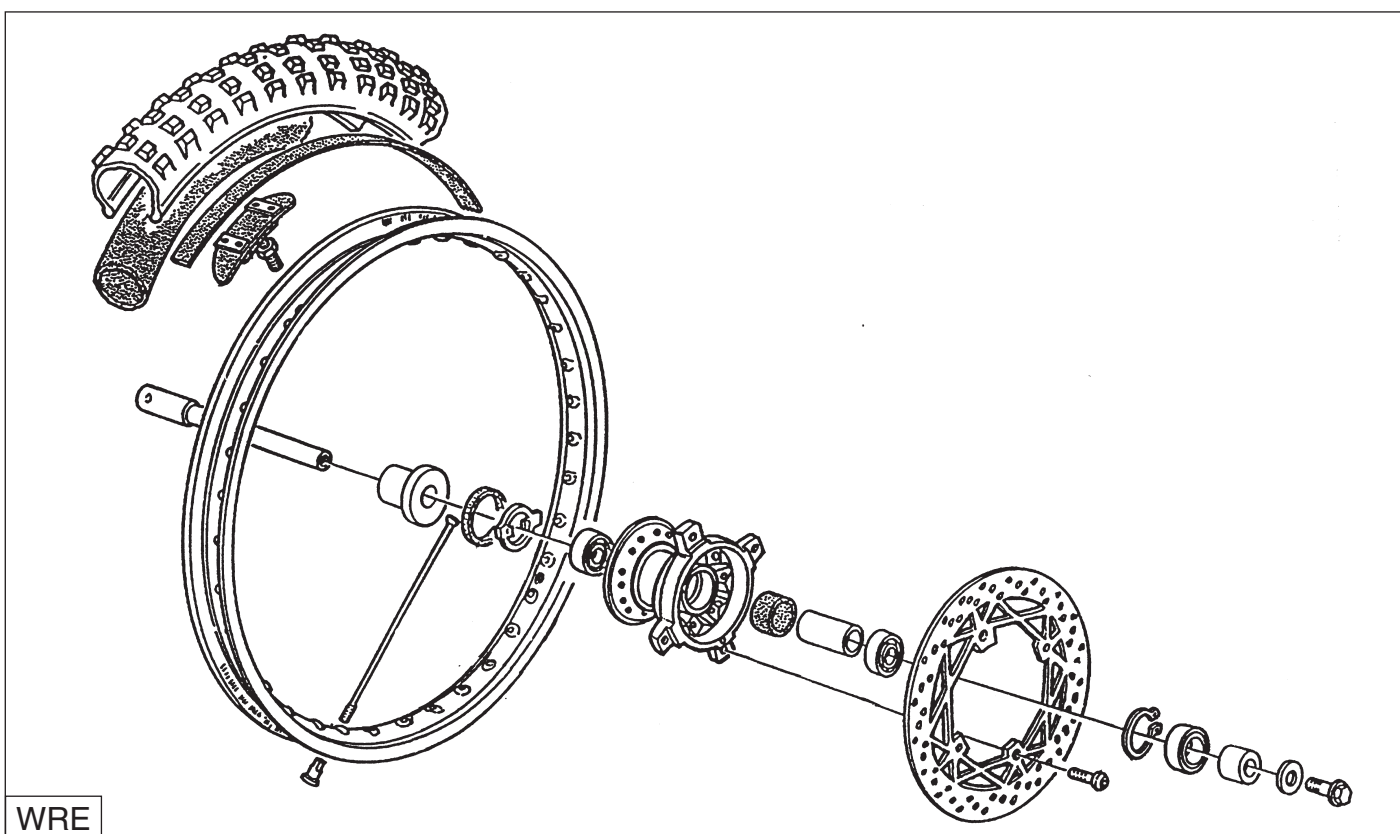
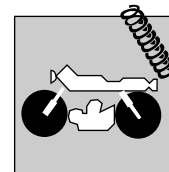
El bastidor es de tipo mono-traviesa a doble cuna cerrada en tubos de acero. Bastidor trasero de aleación ligera. Para un control general, consultar la figura.

Las dimensiones especificadas permiten establecer si el bastidor requiere una nueva alineación o el reemplazo.



IMPORTANTE - Los bastidores muy perjudicados deben ser reemplazados.

TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHANGUNGEN UND RÄDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



WRE

Ruota anteriore.

Cerchio in acciaio e mozzo ruota in lega leggera. Dispositivo di rinvio del contachilometri sul lato sinistro del mozzo ruota.

Dimensioni2,75"x17" **(sms)** - 1,60"x21" **(wre)**
 Pneumatico, marca e tipo "DUNLOP" D 208-F **(sms)**
 PIRELLI - MT 21 **(wre)**

Dimensione 120/70 - 17" **(sms)** 90/90-21" **(wre)**
 Pressione di gonfiaggio a freddo
 solo pilota1,2 Kg/cm² (17,1 psi)
 con passeggero1,5 Kg/cm² (21,3 psi)

Front wheel.

Light alloy wheel hub and steel rim. Odometer transmission unit located on the L.H. side of the wheel hub.

Dimensions2,75"x17" **(sms)** - 1,60"x21" **(wre)**
 Tyre, manufacturer and type "DUNLOP" D 208-F **(sms)**
 PIRELLI - MT 21 **(wre)**

Dimensions 120/70 - 17" **(sms)** 90/90-21" **(wre)**
 Inflation pressure in cold condition:
 driver only1,2 Kg/cm² (17,1 psi)
 with passenger1,5 Kg/cm² (21,3 psi)

Roue avant.

Jante en acier et moyeu de la roue en alliage léger. dispositif de renvoi du compteur kilométrique situé du côté gauche du moyeu de la roue.

Dimensions2,75"x17" **(sms)** - 1,60"x21" **(wre)**
 Pneu, producteur et type "DUNLOP" D 208-F **(sms)**
 PIRELLI - MT 21 **(wre)**

Dimensions 120/70 - 17" **(sms)** 90/90-21" **(wre)**
 Pression de gonflage à froid:
 seul conducteur1,2 Kg/cm² (17,1 psi)
 avec passager1,5 Kg/cm² (21,3 psi)

Vorderrad.

Felge in Stahl und Radnabe aus Leichtmetall. Kilometerzählervorgelege Linke von der Radnabe.

Abmessungen2,75"x17" **(sms)** - 1,60"x21" **(wre)**
 Reifen, hersteller und Typ "DUNLOP" D 208-F **(sms)**
 PIRELLI - MT 21 **(wre)**

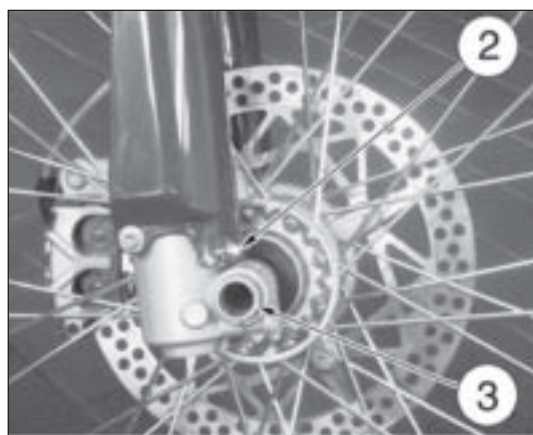
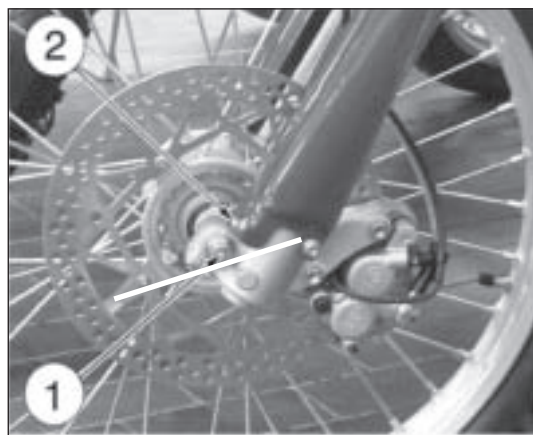
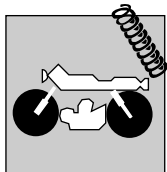
Abmessungen 120/70 - 17" **(sms)** 90/90-21" **(wre)**
 Reifenluftdruck in kaltem Zustand:
 Fahrer1,2 Kg/cm² (17,1 psi)
 mit Fahrgast1,5 Kg/cm² (21,3 psi)

Rueda delantera.

Aro de acero y cubo de rueda en aleación ligera. Dispositivo de reenvío del cuenta-kilómetros sobre el lado izquierdo del cubo rueda.

Dimensiones2,75"x17" **(sms)** - 1,60"x21" **(wre)**
 Neumatico, marca y tipo "DUNLOP" D 208-F **(sms)**
 PIRELLI - MT 21 **(wre)**

Dimensiones 120/70 - 17" **(sms)** 90/90-21" **(wre)**
 Presión de hinflado en frío:
 conductor1,2 Kg/cm² (17,1 psi)
 con pasajero1,5 Kg/cm² (21,3 psi)



Rimozione ruota anteriore

Posizionare sotto il motore un supporto per avere la ruota sollevata da terra e procedere nel modo seguente:

- allentare la vite (1) che fissa il perno ruota sul lato sinistro;
- allentare le quattro viti (2) che bloccano il perno ruota ai gambali della forcella;
- bloccare la testa (3) del perno ruota e rimuovere la vite di fissaggio posta sul lato sinistro unitamente alla relativa rosetta;
- sfilare il perno e rimuovere la ruota.

Per il rimontaggio operare in senso inverso.

Removing front wheel

Place a support under the engine to lift the wheel from the ground proceeding as follows:

- loosen the screw which fix the wheel pin on the left side;
- loosen the four screws (1) which block the wheel pin to the fork legs;
- lock the head of the wheel axle and remove fastening screw (2) placed on the left together with its own washer;
- extract the axle and remove the wheel after having freed it from the odometer drive.

To assemble, reverse operations.

Enlèvement de la roue avant

Placer un support au des sous du moteur pour soulever la roue et opérer comme suit:

- desserrer la vis de fixation axe de roue sur le côté gauche;
- desserrer les quatre vis (1) de blocage axe roue aux jambes de la fourche;
- bloquer la tête du moyeu roue et enlever la vis de fixation (2) et sa rondelle placées sur le côté gauche;
- dégager le moyeu et enlever la roue après l'avoir dégagée du renvoi du compteur kilométrique.

Pour l'assemblage, opérer en sens invers.

Entfernung des vorderen rades

Eine Stütze unter den Motor stellen und Rad vom Boden anheben; danach wie folgt verfahren:

- Die Schraube, die den Radzapfen auf der linken Seite befestigt, lockern;
- Die vier Schrauben (1), die den Radzapfen an den Gabelschäften befestigen, lockern.
- den Kopf des Radbolzens blockieren und die Befestigungsschraube (2) auf der linken Seite mit deren Unterlegscheibe herausziehen;
- den Bolzen herausnehmen und das Rad entfernen, nachdem es vom Kilometerzaehler-Vorgelege befreit worden ist.

Zum Anbauen ist in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.

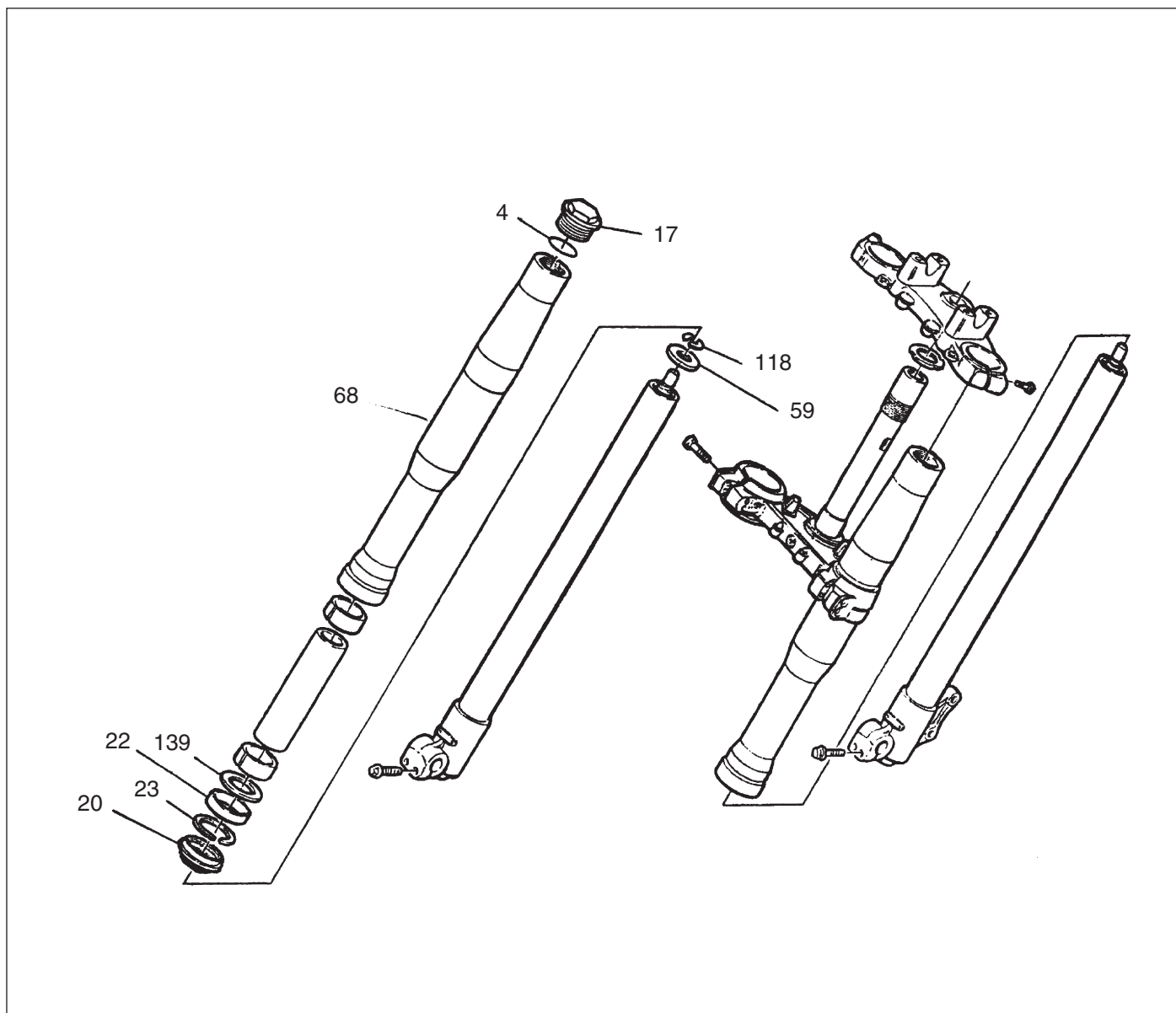
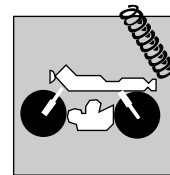
Remoción rueda delantera

Posicione debajo del motor un soporte a fin de que la rueda quede alzada del suelo y haga lo siguiente:

- aflojar el tornillo que asegura el perno de la rueda en el lado izquierdo;
- aflojar los cuatro tornillos (1) que bloquean el perno de la rueda a las cañas de la horquilla.
- bloquee la cabeza del perno de la rueda y remueva el tornillo (2) de fijación colocado en la parte izquierda junto con su roseta;
- extraiga el perno y remueva la rueda después de librarla de la transmisión del velocímetro.

Para volver a montar siga estas operaciones en sentido inverso.

TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHANGUNGEN UND RÄDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Sospensione anteriore

La sospensione anteriore è costituita da una forcella teleidraulica a steli rovesciati e perno avanzato.

MarcaMARZOCCHI USD/E FD
 Diametro steli40 mm
 Corsa ruota (sull'asse scorrevoli)260 mm

Front suspension

The front suspension consists of a telehydraulic up-side down fork with advanced axle.

ProducerMARZOCCHI USD/E FD
 Legs diameter40 mm/1.57 in.
 Front wheel bump position
 (on the sliding axis)300 mm/in. 10.24 in.

Suspension avant

La suspension avant est composée par une fourche téléhydraulique à fourreaux renversés et pivot avancé.

ProducteurMARZOCCHI USD/E FD
 Diamètre tiges40 mm
 Excursion roue avant (sur l'axe des tiges)260 mm

Vorderradfederung

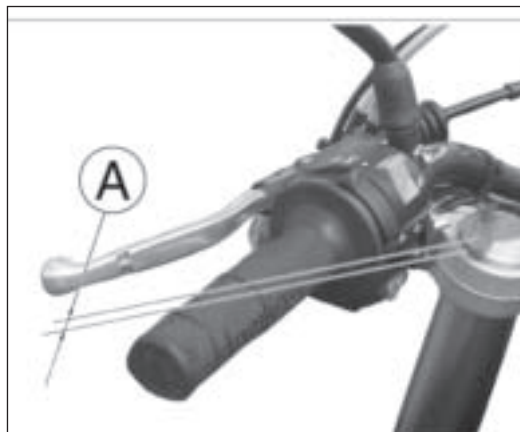
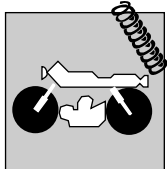
Die vordere Aufhängung besteht aus einer telehydraulischen Gabel mit Stangendurchmesser mit vorgeschobene Zapfen.

HerstellerMARZOCCHI USD/E FD
 Durchmesser der Stangen40 mm
 Durchfedern des Vorderrades
 (auf der Verschiebeachse)260 mm

Suspensión delantera

La suspensión delantera está constituida por una horquilla teleidraulica a vastago s invertidos y a eje avanzado.

MarcaMARZOCCHI USD/E FD
 Diámetro vastagos40 mm
 Carrera rueda (sobre el eje deslizable)260 mm



Stacco forcella anteriore.

Rilevare la quota "A" da ripristinare al rimontaggio, inserire un supporto sotto il motore in modo da avere la ruota anteriore sollevata da terra ed operare come segue:

- rimuovere le viti (1), il cavallotto che fissa la tubazione freno ed il cavo strumento al copristelo;
- rimuovere le viti (2) ed il copristelo;
- rimuovere la pinza freno dallo stelo sinistro svitando le due viti (3) di fissaggio;
- rimuovere la ruota anteriore nel modo descritto al paragrafo "Stacco ruota anteriore";
- allentare le quattro viti (4) e (5) che fissano ciascun fodero alla testa ed alla base di sterzo;
- sfilare gli steli.

Al rimontaggio, controllare la distanza "B" tra magneti sul disco freno e sensore sulla pinza freno.

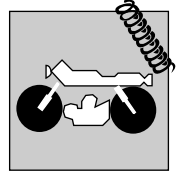
Removing the front forks.

Take note of measure "A" which must be restored when reassembling. Set a support under the engine to lift the front wheel from the ground, working as follows:

- remove the screws (1), the brake hose and the instrument cable clamp on the fork tube guard;
- remove the screws (2) and the fork tube guard;
- remove the brake caliper from the L.H. fork tube by unscrewing the two fastening screws (3);
- remove the front wheel following the instructions in the section "Removing the front wheel";
- unloose the front screws (4) and (5) fastening each fork slider to the steering head and steering base;
- remove the fork legs.

When reassembling, check the distance "B" between magnet on the brake disc and sensor on the brake caliper.

CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHANGUNGEN UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Démontage de la fourche avant.

Relever la mesure "A", à utiliser au remontage. Insérer un support dessous le moteur de façon à avoir la roue avant soulevée du sol. Opérer comme suit:

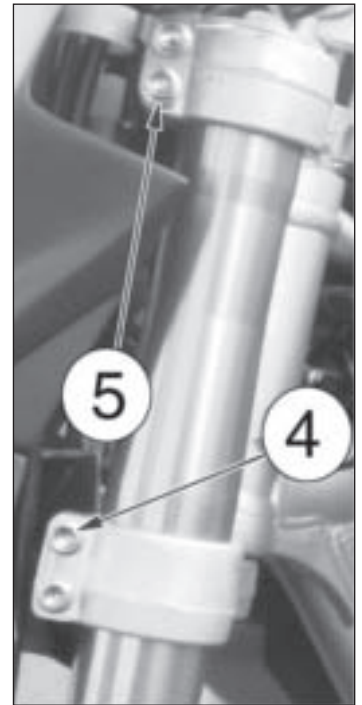
- enlever les vis (1) et le cavalier de fixation du tuyau du frein et câble du l'instrument au couvre-tige;
- enlever les vis (2) et le couvre-tige;
- enlever l'étrier de frein du fourreau gauche en dévissant les deux vis de fixation (3);
- retirer la roue avant en suivant les instructions contenues dans le paragraphe "Démontage de la roue avant";
- desserrer les quatre vis (4) et (5) qui fixent chaque tube portant à la tête de direction et à la base de direction;
- extraire les tiges.

Au remontage, contrôler la distance "B" aimant-capteur sur l'étrier

Abmontieren der Vordergabel.

Die während der Montage wiederherzustellende Quote "A" erheben, einen Halter unter den Motor derart einsetzen, daß das vordere Rad vom Boden angehoben wird und folgendermaßen verfahren:

- die schrauben entfernen (1), Bremsenrohrleitung und Instrumentenkabel Befestigungsbügelbolzen al Schaftabdeckung;
- die Schrauben (2) und Schaftabdeckung entfernen;
- Den Bremssattel von der linken Hülse abmachen, wozu man die beiden Befestigungsschrauben (3);
- das Vorderrad wie im Abschnitt "Abmontieren des Vorderrads" beschrieben abnehmen;
- Die vier Schrauben (4) zur Befestigung eines jeden Tragrohrs am Lenkkopf sowie die vier Befestigungsschrauben (5) an der Gabelbrücke lösen;
- die Stangen herausziehen. Kontrollieren, zur Remontage, die Entfernung "B" zwischen Magnet auf die Bremsscheibe und Sensor auf der Bremssattel.



Remoción horquilla delantera.

Medir la cota "A" a restablecer durante el montaje, introducir un soporte debajo del motor a fin de mantener la rueda delantera levantada del suelo y efectuar las siguientes operaciones:

- remover los tornillos (1), la placa de la tubería delantera y el cable instrumento al cubrevástago;
- remover os tornillos (2) y el cubrevástago;
- remover la pinza freno de la funda izquierda desenroscando los dos tornillos de fijaje (3);
- quitar la rueda delantera como se describe en el capítulo "Remoción de la rueda delantera";
- aflojar los cuatro tornillos (4) y (5) que fijan cada tubo portante a la cabeza de dirección y a la base de dirección;
- sacar los vástagos.

Al remontaje, controlar la distancia "B" entre el imán y el sensor sobre la pinza freno.

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in.)

1- Magnete
2 - Sensore

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in.)

1- Magnet
2 - Sensor

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in.)

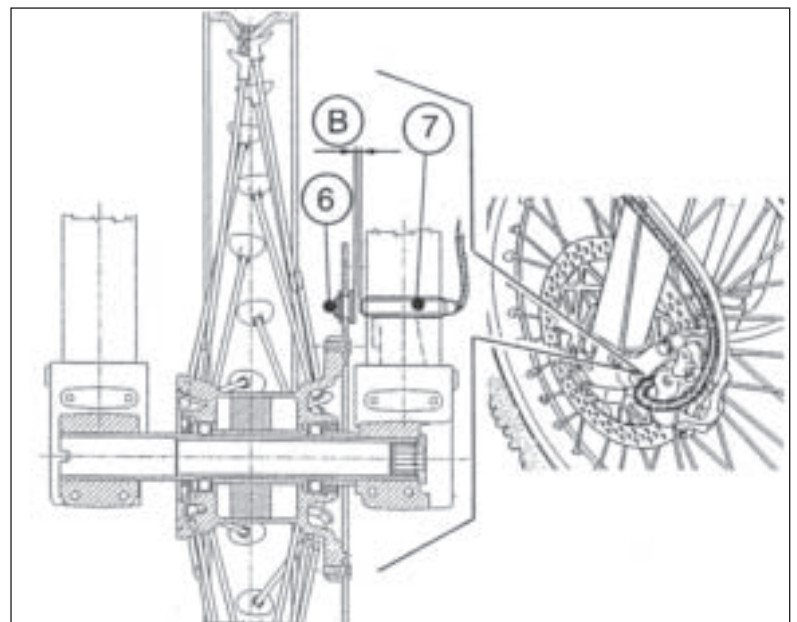
1- Amiant
2 - Palpeur

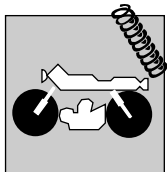
A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in.)

1- Magnet
2 - Sensor

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in.)

1- Imán
2 - Sensor





TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS

Revisione forcella anteriore.

La MARZOCCHI Ø 40 USD/E FD è una forcella del tipo a cartuccia ammortizzante interna sigillata.

Non è pertanto possibile intervenire all'interno di questo dispositivo in quanto detta cartuccia viene assemblata al tubo portante con un processo di imbutitura irreversibile. All'interno dello scorrevole sono inserite speciali boccole di scorrimento con un basso attrito di primo distacco.

In questa forcella la molla è racchiusa all'interno della cartuccia ammortizzante e non deve quindi essere rimossa in fase di revisione.

Il tubo portante è bloccato nel piedino portaruota con **Loctite** e con una vite (visibile dal fondo del piedino) che non deve mai essere allentata o rimossa.

Le operazioni di revisione di questa forcella interessano le guarnizioni di tenuta dello scorrevole esterno sul tubo portante e la sostituzione dell'olio.

La semplicità strutturale di questa forcella permette di eseguire queste operazioni senza l'utilizzo di attrezzature particolari.

Gli attrezzi descritti nelle procedure di revisione seguenti sono disponibili presso il "Servizio Ricambi MARZOCCHI" con i seguenti codici:

Rif. A - Asta filettata M. 4 Cod. R5045

Rif. B - Boccola di protezione per scorrevole Cod. 536064AD

Rif. C - Tampone introduzione anello di tenuta Cod. R5046AC



NOTA: I numeri di riferimento riportati nelle operazioni di revisione si riferiscono all'esploso raffigurato nella pagina I.7.

Front fork overhauling.

MARZOCCHI fork Ø 40 USD/E FD is of damping internal sealing cartridge type.

Therefore the access to the inside is not possible, since this cartridge is assembled to the main tube through drawing.

Special, highly stiff bushes with low striction are fitted inside the slide.

The spring is here fitted inside the damping cartridge and should not be removed while overhauling.

The main tube is fixed in the wheel carrier foot by means of **Loctite** and a screw (it can be seen from the foot bottom) that should never be loosened or removed.

This fork is overhauled by replacing the external slide seals on the main tube and oil, when necessary.

All this is executed with no need for any special equipment, thanks to the easy design of the fork.

The tools described in the following overhauling procedures are available at "MARZOCCHI Spares Service" with the following identification nos.:

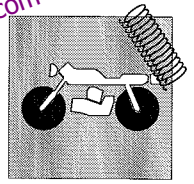
Ref. A - Threaded rod M. 4 No. R5045

Ref. B - Slide protection bush No. 536064AD

Ref. C - Seal ring buffer No. R5046AC



NOTE: The numbers shown in the overhauling operations refer to the exploded drawing shown on I.7 page.



Révision de la fourche avant.

MARZOCCHI Y 40 USD/E FD est une fourche du type à cartouche d'amortissement interne fermée.

Il est donc impossible d'intervenir à l'intérieur de ce dispositif, car cette cartouche est assemblée au tube porteur avec un processus d'emboutissage irréversible. A l'intérieur de l'élément coulissant sont insérées des douilles spéciales de glissement avec un faible frottement de première séparation. Dans cette fourche le ressort est enfermé à l'intérieur de la cartouche d'amortissement et elle ne doit donc pas être enlevée au cours de la révision. Le tube porteur est bloqué dans le pied porte-roue avec de la **Loctite** et avec une vis (visible du fond du pied) qui ne doit jamais être desserrée ou enlevée.

Les opérations de révision de cette fourche intéressent les garnitures d'étanchéité du tube coulissant externe sur le tube porteur et la vidange d'huile. La simplicité structurelle de cette fourche permet d'effectuer ces opérations sans utiliser des outils particuliers.

Les outils décrits dans les procédures de révision suivantes sont disponibles auprès de "Service Pièces de rechange MARZOCCHI" avec les codes suivants:

Réf. A - Tige fileté M.4 Code R5045

Réf. B - Douille de protection pour élément coulissant Code 536064AD

Réf. C - Tampon d'introduction de la bague d'étanchéité Code R5046AC

NOTE: Les numéros de référence indiqués dans les opérations de révision se réfèrent à la vue éclatée illustrée à la page I.7.

Kontrolle der Fahrgabel.

Die MARZOCCHI Ø 40 USD/E FD ist eine Gabel vom Typ mit innenversiegelter Dämpfpatrone.

Deshalb ist es nicht möglich, auf das Innere dieser Vorrichtung einzuwirken, da diese Patrone in das Tragrohr, anhand eines unwiederholbaren Einbauprozesses, montiert wurde.

Im Inneren des Gleitrohrs befinden sich spezielle Laufbuchsen mit niedriger Anlaufreibung.

In dieser Gabel ist die Feder ins Innere der Dämpfpatrone eingeschlossen und darf deshalb bei Überholungsarbeiten nicht abgenommen werden. Das Tragrohr ist im Radhaltefuß durch **Loctite** und anhand einer Schraube (die am Grund sichtbar ist) befestigt und darf nie gelockert oder abgenommen werden.

Bei Überholungsarbeiten dieser Gabel sind nur die Dichtungen des äußeren Gleitrohrs auf dem Tragrohr und der Ölwechsel interessant.

Die einfache Struktur dieser Gabel erlaubt diese Arbeitsvorgänge ohne jegliche Anwendung von besonderen Werkzeugen.

Die in den folgenden Arbeitsvorgängen für eine übersicht beschriebenen Werkzeuge, sind bei "MARZOCCHI Ersatzteildienst" unter den folgenden Kennr. erhältlich.

Bez.A - Gewindestange M.4 Kennr. R5045

Bez.B - Schutzbuchse für das Gleitrohr Kennr. 536064AD

Bez.C - Einführstopfen für Dichtungsring Kennr. R5046AC

ANMERKUNG: Die Bezugsnummern, die in den Arbeitsschritten der Übersichtsarbeiten eingetragen wurden, beziehen sich auf die auf der Seite I.7 dargestellte Aufbauzeichnung.

Revisión horquilla anterior.

La MARZOCCHI Y 40 USD/E FD es una horquilla del tipo a cartucha amortiguante interna cerrada herméticamente.

Por lo tanto no es posible intervenir al interno de este dispositivo en cuanto dicha cartucha es ensamblada al tubo portante con un proceso de embutido irreversible.

Al interno del tubo deslizante se montan bujes especiales de deslizamiento con un bajo atrito de primera separación.

En esta horquilla el muelle se encuentra encerrado al interno de la cartucha amortiguante y por lo tanto no debe ser quitada en fase de revisión.

El tubo portante está bloqueado en el pié portarueda con **Loctite** y con un tornillo (visible desde el fondo del pié) que nunca debe ser aflojado o desmontado.

Las operaciones de revisión de esta horquilla interesan los aros de retén de la parte deslizante externa sobre el tubo portante y el reemplazo del aceite.

La sencillez de la estructura de esta horquilla permite efectuar estas operaciones sin el empleo de herramientas especiales.

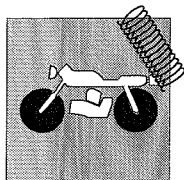
Los utensilios descritos en los siguientes procedimientos de revisión se encuentran disponibles en lo "Servicio Respuestas MARZOCCHI" con los siguientes códigos:

Ref. A - Varilla fileteada M. 4 Cod. R5045

Ref. B - Bullón de protección para deslizante Cod. 536064AD

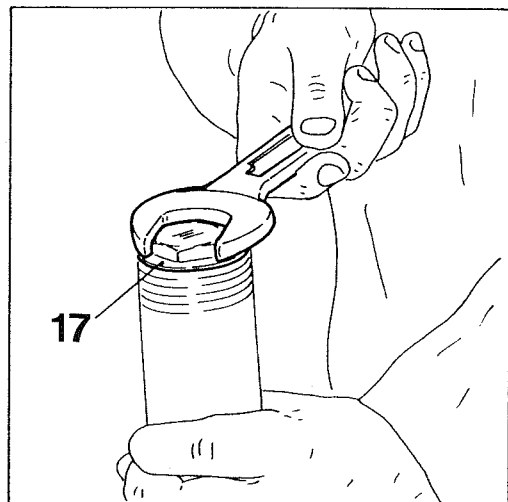
Ref. C - Tampón introducción anillo de retén Cod. R5046AC

NOTA: Los números de referencia especificados en las operaciones de revisión se refieren al despiece de la página I.7.



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



SMONTAGGIO

Svitare con chiave esagonale di 30 mm il tappo superiore (17).
Svitare completamente il tappo e rimuoverlo.
Spingere in basso lo scorrevole (68) sul tubo portante.

DISASSEMBLY

By means of a 30-mm hexagonal ring wrench unscrew the upper plug (17).
Completely unscrew and remove the plug.
Push the inner tube (68) down on the outer tube.

DEMONTAGE

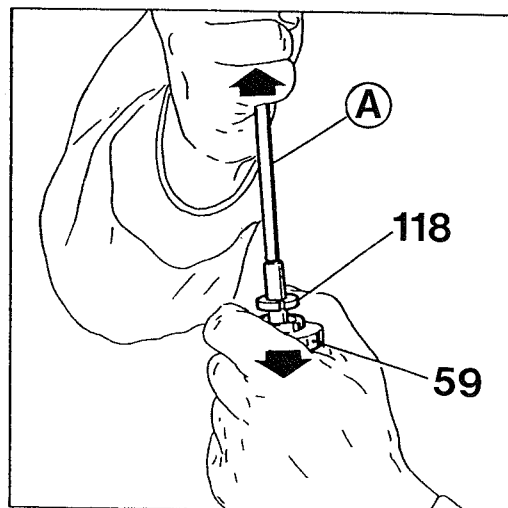
Dévisser le bouchon supérieur (17) avec une clé hexagonale de 30 mm.
Dévisser complètement le bouchon et l'enlever.
Pousser tout en bas l'élément coulissant (68) sur le tube porteur.

AUSBAU

Den oberen Verschluß (17) mit einem 30 mm-Sechskantschlüssel aufschrauben.
Ganz lockern und den Verschluß komplett abnehmen.
Das Gleitrohr (68) im Tragrohr nach unten drücken.

DESMONTAJE

Destornillar con llave hexagonal de 30 mm el tapón superior (17).
Destornillar completamente el tapón y quitarlo.
Empujar hacia abajo el tubo deslizante (68) sobre el tubo portante.



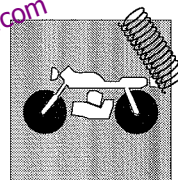
Avvitare una barra (A) con estremità filettata sull'asta dell'ammortizzatore interno.
Con la barra tirare verso l'alto l'asta dell'ammortizzatore e contemporaneamente con la mano spingere verso il basso lo scodellino superiore (59) per poter sfilare i due semi anelli (118).
Rimuovere la barra.
Sfilare lo scodellino superiore.

Screw a bar (A) with the threaded end on the internal shock absorber rod.
By means of the bar, pull up the shock absorber rod and at the same time push down by hand the upper cap (59) so as to remove the two half-rings (118).
Remove the bar.
Remove the upper cap.

Visser une barre (A), dont l'extrémité est filetée, sur la tige de l'amortisseur interne. Avec la barre tirer vers le haut la tige de l'amortisseur et pousser simultanément vers le bas, avec la main, la cuvette supérieure (59) pour pouvoir extraire les deux demi-bagues (118).
Enlever la barre.
Extraire la cuvette supérieure.

Einen Gewindestab (A) auf die Stange des inneren Stoßdämpfers schrauben. Mit dem Stab die Stoßdämpferstange nach oben ziehen und gleichzeitig den oberen Teller (59) mit der Hand nach unten drücken, so daß man die beiden Halbringe (118) herausnehmen kann.
Den Gewindestab wegnehmen.
Den oberen Teller herausnehmen.

Atornillar una barra (A) con extremidad fileteada sobre la varilla del amortiguador interno.
Con la barra tirar hacia arriba la varilla del amortiguador y al mismo tiempo con la mano empujar hacia abajo la tapa superior (59) para poder quitar los dos semianillos (118).
Desmontar la barra.
Deshilar la tapa superior.



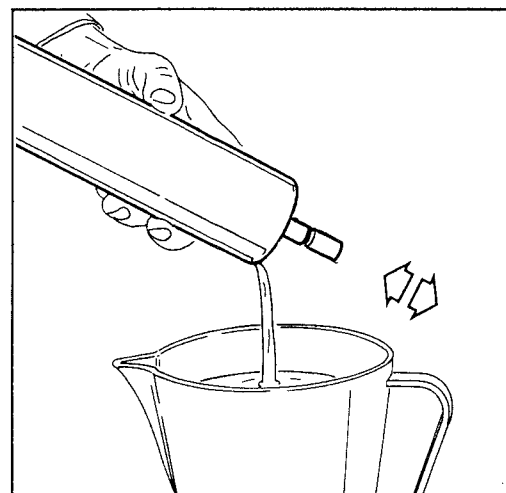
Svuotare l'olio esausto dall'interno del tubo portante effettuando alcuni escursioni con l'asta per permettere una evacuazione completa.
Sfilare lo scorevole (68) dal tubo portante.

Empty the spent oil from the inside of the main tube letting the rod run some strokes so that fully emptying is ensured.
Remove the slide (68) from the main tube.

Supprimer l'huile usée qui se trouve à l'intérieur du tube porteur en effectuant quelques excursions avec la tige pour obtenir une évacuation totale.
Extraire l'élément coulissant (68) du tube porteur.

Das benützte Öl aus dem Rohrinernen gießen, dabei einige Pumpbewegungen mit dem Stab ausüben, damit man ein gänzliches Entleeren des Rohrs erreicht.
Das Laufrohr (68) aus dem Standrohr ziehen.

Vaciar el aceite desgastado de la parte interna del tubo portante cumpliendo algunas excursions con la varilla para permitir la salida completa del aceite mismo.
Extraer el tubo deslizante (68) del tubo portante.



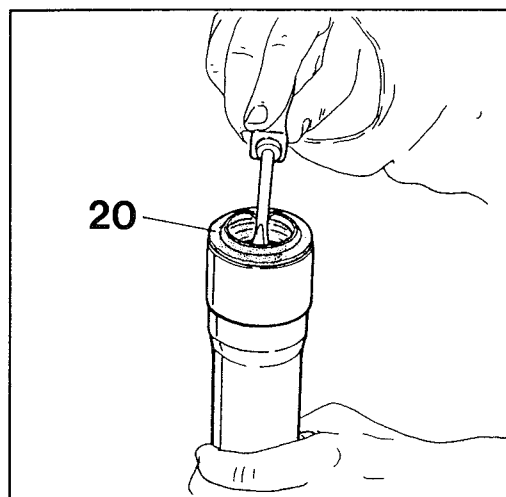
Facendo leva con un cacciavite (fare attenzione a non rovinare il labbro di tenuta interno) rimuovere il raschiapolvere (20).

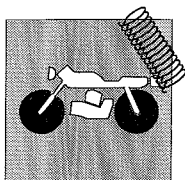
By means of a screwdriver (make sure that the internal seal lip is not damaged) remove the scraper (20).

En se servant du tournevis comme levier (veiller à ne pas endommager la lèvre d'étanchéité interne), enlever le racle-poussière (20).

Durch Anbringen einer Hebelwirkung mit einem Schraubenzieher die Staubmanschette (20) herausnehmen (dabei darauf achten, daß man die innenliegenden Dichtungslippen nicht beschädigt).

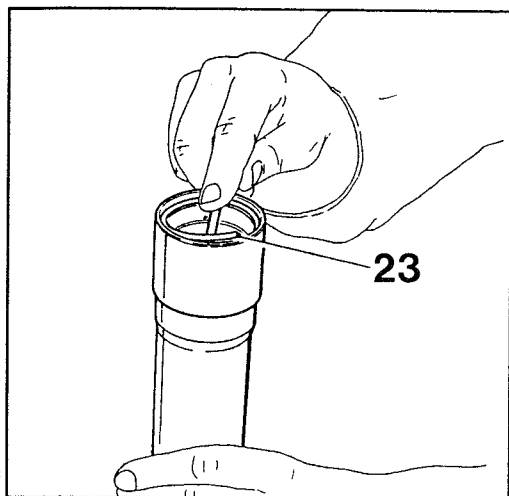
Haciendo leva con un destornillador (atención a no arruinar el labio de retén interno) quitar el guardapolvo (20).





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



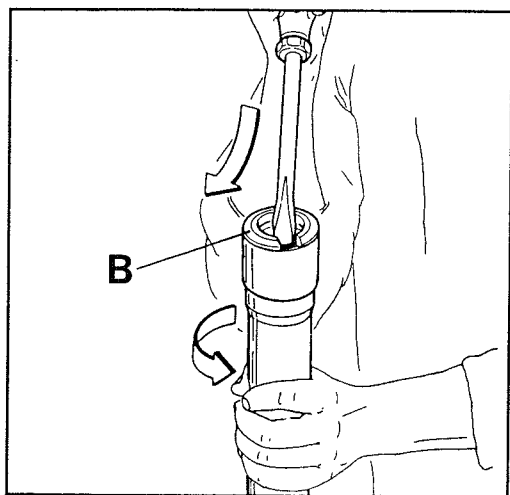
Utilizzando un cacciavite sottile rimuovere l'anello di fermo (23) dall'interno dello scorrevole.

By means of a thin screwdriver remove the stop ring (23) from the inside of the slide.

En utilisant un tournevis mince, enlever la bague de blocage (23) de l'intérieur du tube coulissant.

Mit Hilfe eines dünnen Schraubenziehers den Haltering (23) aus dem Inneren des Gleitrohrs nehmen.

Utilizando un destornillador fino quitar el anillo de bloqueo (23) del interno del tubo deslizando.



Quando si procede all'estrazione dell'anello di tenuta (22) è consigliabile proteggere il bordo dello scorrevole con una speciale boccia (B). Con un cacciavite largo esercitare una pressione sotto l'anello di tenuta e contemporaneamente ruotare lo scorrevole, per permetterne la fuoriuscita. Sfilare lo scodellino inferiore (139).

While removing the seal ring (22) it is recommended to protect the slide edge with a special bush (B).

By means of a large screwdriver, press under the seal ring and at the same time rotate the slide so that it goes out.

Remove the lower cap (139).

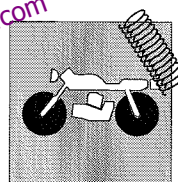
Lors de l'extraction de la bague d'étanchéité (22), nous conseillons de protéger le bord de l'élément coulissant avec une douille spéciale (B). Exercer une pression sous la bague d'étanchéité avec un tournevis large et tourner simultanément l'élément coulissant pour en permettre l'évacuation.

Extraire la cuvette inférieure (139).

Wenn man zum Herausziehen des Dichtungsringes (22) übergeht, ist es empfehlenswert, den Rand des Gleitrohrs mit einer speziellen Buchse (B) zu schützen. Mit einem breiten Schraubenzieher Druck unter dem Dichtungsring anbringen und gleichzeitig das Gleitrohr drehen, um dessen Herausgleiten zu ermöglichen. Den unteren Teller (139) abziehen.

Cuando se procede a la extracción del anillo de retén (22) es aconsejable proteger el borde del tubo deslizando con un buje especial (B). Con un destornillador ancho presionar debajo del anillo de retén y al mismo tiempo girar el tubo deslizando para permitir su salida.

Quitar la tapa inferior (139).



RIMONTAGGIO

Inserire nello scorrevole lo scodellino inferiore (139), con il lato scaricato rivolto verso l'esterno.

REASSEMBLY

Fit in the slide (68) the lower cap (139), with its unloaded side towards the outside.

ASSEMBLAGE

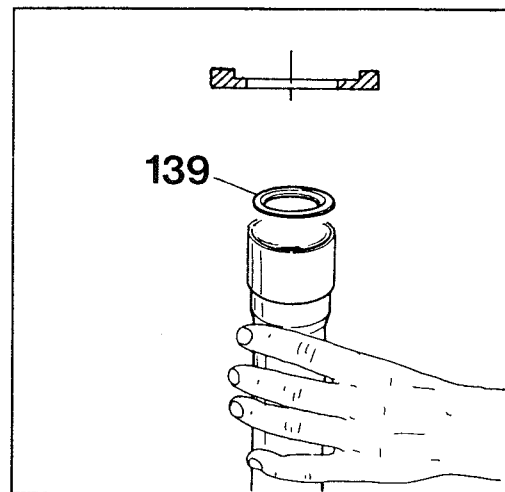
Introduire dans l'élément coulissant la cuvette inférieure (139), avec le côté déchargé tourné vers l'extérieur.

ANBAUEN

Den unteren Teller (139) mit der entlasteten Seite nach außen in das Gleitrohr geben.

REMONTAJE

Inserir en el tubo deslizante la tapa inferior (139), con el lado descargado dirigido hacia la parte externa.



Infilare l'anello di tenuta (22) nello speciale tampone (C) ed introdurlo nello scorrevole fino a battuta.

Bloccarlo nello scorrevole con l'anello di fermo (23).

Fit the seal ring (22) in the special buffer (C) and push it down in the slide until it beats. Tighten it in the slide with the stop ring (23).

Enfiler la bague d'étanchéité (22) dans le tampon spécial (C) et l'introduire dans l'élément coulissant jusqu'à la limite.

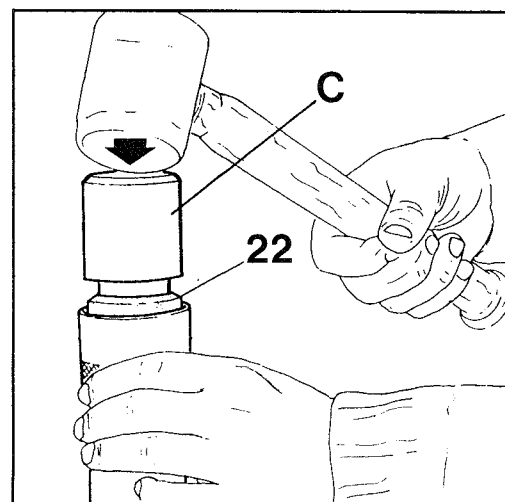
La bloquer dans l'élément coulissant avec la bague de blocage (23).

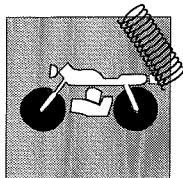
Den Dichtungsring (22) auf den Spezialstopfen (C) legen und bis zum Anschlag in das Gleitrohr bringen.

Mit dem Haltering (23) im Gleitrohr befestigen.

Posicionar el anillo de retén (22) en el especial tampón (C) e introducirlo en el tubo deslizante hasta tope.

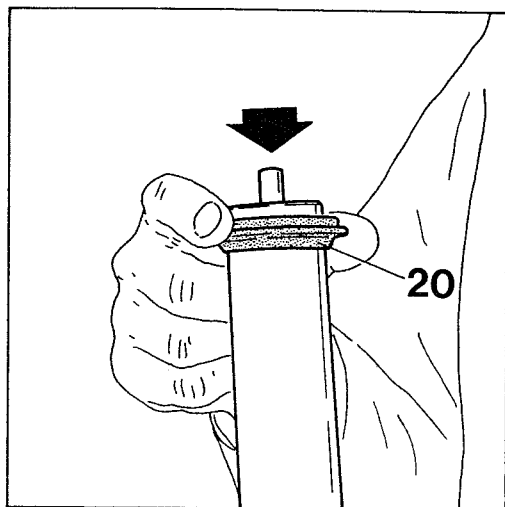
Bloquearlo en el tubo deslizante con el anillo de retén (23).





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



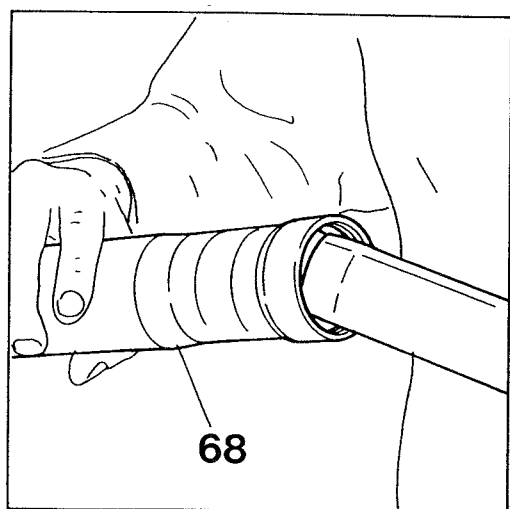
Introdurre sul tubo portante il raschiapolvere (20) ben lubrificato e portarlo in basso lungo il tubo.

Fit in the main tube the scraper (20), well lubricated, and let it slide down along the tube.

Introduire sur le tube porteur le racle-poussière (20) bien lubrifié et le porter tout en bas le long du tube.

Die gut geschmierte Staubmanschette (20) auf das Tragrohr legen und am Rohr entlang gleitend nach unten bringen.

Introducir sobre el tubo portante el guardapolvo (20) bien lubricado y posicionarlo hacia abajo a lo largo del tubo.



Lubrificare ed introdurre il tubo portante nello scorrevole. Questa operazione risulta facilitata grazie all'estremità conica del tubo.

Introdurre il raschiapolvere preventivamente montato nella sede sullo scorrevole e portare quest'ultimo a fondo corsa sul tubo.

Lubricate and fit the main tube in the slide.

This operation is made easier thanks to the tube conic end.

Fit the scraper, previously assembled in its seat, on the slide and let this slide along the tube up to bottom out.

Lubrifier et introduire le tube porteur dans l'élément coulissant. Cette opération est facilitée par l'extrémité conique du tube.

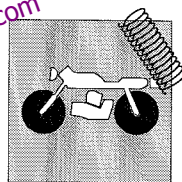
Introduire le racle-poussière préalablement monté dans le siège sur l'élément coulissant et porter ce dernier au fond de la course sur le tube.

Das Tragrohr schmieren und in das Gleitrohr einführen. Dieser Arbeitsvorgang wird durch das kegelförmige Ende des Rohrs erleichtert.

Den vorsorglich in den Sitz auf dem Gleitrohr montierte Staubmanschette einführen und das selbige bis zum Anschlag in das Rohr schieben.

Lubrificar e introducir el tubo portante en el tubo deslizante. Esta operación resulta facilitada gracias a la extremidad cónica del tubo.

Introducir el guardapolvo anteriormente montado en el asiento sobre el tubo deslizante y posicionar este último a final de carrera sobre el tubo.



Sostituzione olio.

Introdurre nel tubo portante 520 cc di olio prescritto facendo effettuare alcune corse all'asta per permettere la distribuzione dell'olio all'interno dell'ammortizzatore.

Verificare che, con stelo completamente chiuso, risulti un volume d'aria di 80 mm tra la sommità dello scorrevole e il livello dell'olio.



ATTENZIONE: dopo l'operazione di svuotamento può rimanere una certa quantità di olio nelle canalizzazioni interne della cartuccia ammortizzante. Introducendo la quantità prescritta si otterrebbe così un livello eccessivo. Riferirsi sempre al volume d'aria ogni qual volta si sostituisce l'olio.

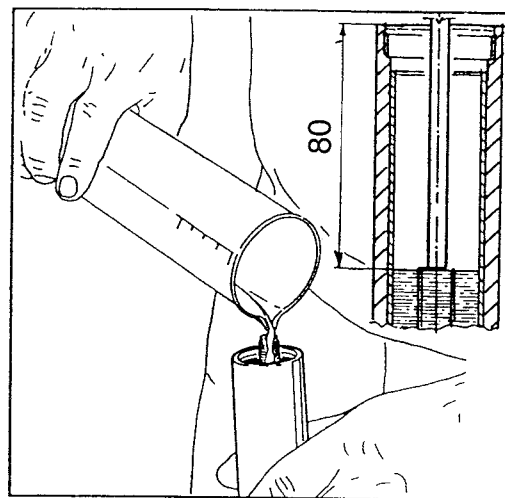
Oil replacement.

Pour 520 cc/31.7 cu.in. of prescribed oil in the main tube, letting the rod run some strokes so as to let oil spread inside the shock absorber.

Check that, while the stem is fully closed, the air volume between the external slide top and the oil level is 80 mm/3.15 in.



WARNING: after emptying, some oil may still be in the internal ducts of the damping cartridge. Should the prescribed quantity be poured, the oil level would be too high. Always refer to the air volume whenever you replace oil.



Vidange d'huile.

Introduire dans le tube porteur 520 cc de l'huile conseillée en faisant effectuer à la tige quelques courses pour permettre la distribution de l'huile à l'intérieur de l'amortisseur.

Vérifier que, avec la tige complètement fermée, il y ait un volume d'air de 80 mm entre le sommet de l'élément coulissant et le niveau d'huile.



Attention: une certaine quantité d'huile peut occuper les canalisations internes de la cartouche d'amortissement après l'opération de vidange. Si l'on introduisait la quantité prescrite, on obtiendrait alors un niveau excessif. Se reporter toujours au volume d'air toutes les fois que l'on remplace l'huile.

Ölwechsel.

520 cc von vorgeschriebenem Öltyp in das Tragerrohr füllen, dabei die Stange einige Male pumpen, so kann sich das Öl im Inneren des gesamten Federbein verteilen.

Überprüfen, ob bei komplett geschlossenem Schaft ein Luftvolumen von 80 mm zwischen dem Scheitel des Gleitrohres und dem Ölpegel vorhanden ist.



ACHTUNG: Nach dem Ausleeren, ist es möglich, daß eine gewisse Ölmenge in den inneren Kanälen der Federbeinpatrone verbleibt. Beim Einfüllen der vorgeschriebenen Menge würde man dann einen übermäßigen Pegel erhalten. Deshalb muß man sich bei jedem Ölwechsel am Luftvolumen orientieren.

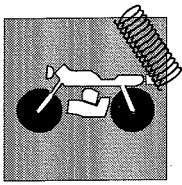
Reemplazo aceite.

Introducir en el tubo portante 520 cc de aceite aconsejado haciendo cumplir algunas carreras a la varilla para permitir la distribución del aceite al interno del amortiguador.

Verificar que, con varilla completamente cerrada, resulte un volumen de aire de 80 mm entre la parte superior del tubo deslizante y el nivel del aceite.

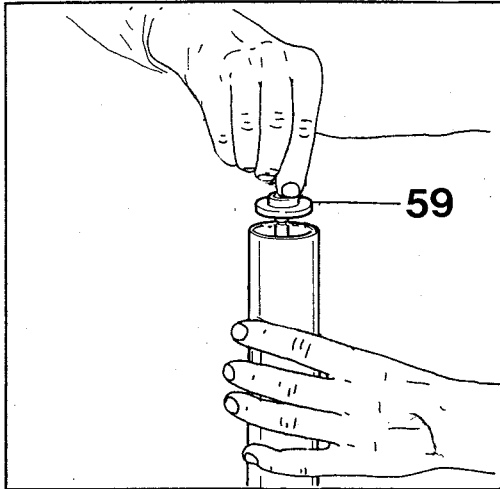


ATENCION: después de la operación de vaciado puede quedar una cierta cantidad de aceite en las canalizaciones internas de la cartucha amortiguante. Introduciendo la cantidad indicada se obtendría un nivel excesivo. Referirse siempre al volumen de aire cada vez que se reemplaza el aceite.



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



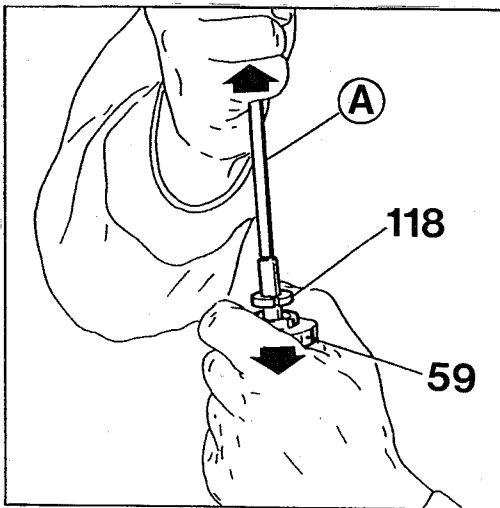
Introdurre nell'asta dell'ammortizzatore lo scodellino superiore (59) con la parte piana rivolta verso l'asta.

Fit in the damper rod the upper cap (59) with its flat side facing the small tube.

Introduire dans la tige de l'amortisseur la cuvette supérieure (59) avec la partie plate tournée vers la tige.

Den oberen Teller (59) mit der flachen Seite zur Stange zeigend in die Federbeinstange einführen.

Introducir en la varilla del amortiguador la tapa superior (59) con la parte plana dirigida hacia la varilla.



Avvitare la barra precedentemente usata sull'estremità dell'asta.

Tirare verso l'esterno l'asta e contemporaneamente spingere verso il basso lo scodellino per permettere l'introduzione dei due semi anelli (118).

Lasciare la barra e lo scodellino e controllare il corretto inserimento dei semi anelli sull'asta.

Screw the bar previously used on the rod end.

Pull the rod towards the outside and at the same time push down the cap so that the two half-rings (118) are fitted.

Release the bar and cap and check the correct fitting of half-rings on the rod.

Visser, sur l'extrémité de la tige, la barre déjà utilisée.

Tirer vers l'extérieur la tige et pousser simultanément vers le bas la cuvette pour permettre l'introduction des deux demi-bagues (118).

Laisser la barre et la cuvette et contrôler que l'insertion des demi-bagues sur la tige soit correcte.

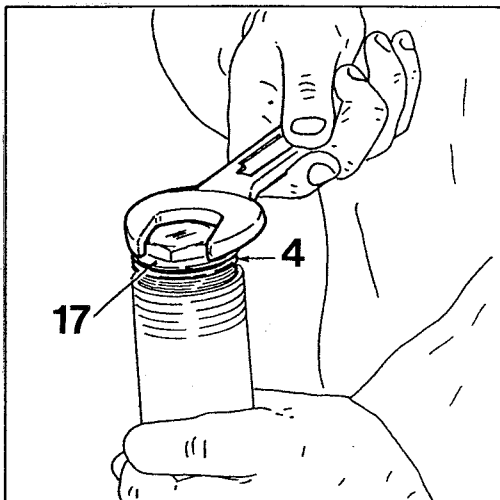
Den vorher verwendeten Gewindestab auf das Stangenende schrauben.

Die Stange nach außen ziehen und gleichzeitig den Teller nach unten drücken, um somit das Einführen der beiden Halbringe (118) zu ermöglichen.

Den Gewindestab und den Teller wegnehmen und die korrekte Einführung der Halbringe auf der Stange kontrollieren.

Atornillar la barra anteriormente utilizada sobre la extremidad de la varilla.

Tirar hacia la parte externa la varilla y al mismo tiempo empujar hacia abajo la tapa para permitir la introducción de los dos semianillos (118). Soltar la barra y la tapa y controlar la correcta conexión de los semianillos sobre la varilla.



Ingrassare l'anello OR (4) sul tappo e avvitarlo sullo scorrevole.

Serrare con chiave esagonale.

Lubricate the O-ring (4) on the plug with grease and screw it on the slide.

Tighten by means of an hexagonal ring wrench.

Lubricate the O-ring (4) on the cap nut and screw it on the inner tube.

Tighten by means of an Allen wrench.

Graisser la bague (4) d'étanchéité sur le bouchon et la visser sur l'élément coulissant.

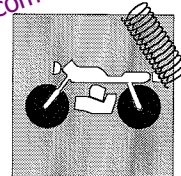
Serrer avec une clé hexagonale.

Den O-Ring (4) einfetten und auf dem Gleitrohr anschrauben.

Mit einem Sechskantschlüssel festziehen.

Engrasar el anillo OR (4) sobre el tapón y atornillarlo sobre el tubo deslizante.

Ajustar con llave hexagonal.



Sospensione posteriore.

A forcellone oscillante in acciaio con mono-ammortizzatore idraulico. Il perno del forcellone è fissato lateralmente al telaio e ruota sia nei cuscinetti del forcellone che nelle bronzine del basamento motore; questo sistema conferisce al mezzo maggior solidità. L'ammortizzatore, azionato da un sistema di biellismi ad azione progressiva (SOFT DAMP), è provvisto di regolazione del precarico della molla in funzione del peso trasportato e del tipo di terreno.

Rear suspension.

Rear steel swinging fork with hydraulic single damper. The fork pin is fixed sideways to the frame and wheel both in the fork bearings and in the engine crankcase bearings. This systems give the motorcycle a better stiffness. The damper, driven through a system of links with progressive action (SOFT DAMP) is provided with spring preload adjustment according to the weight carried and to the type of ground.

Suspension arrière.

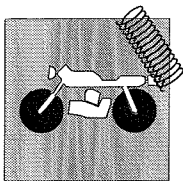
A fourche oscillante en acier avec mono-amortisseur hydraulique. Le pivot de la fourche arrière est fixé latéralement au châssis et tourne soit dans les coussinets de la fourche soit dans les coussinets du carter moteur; ce système permet une plus grande solidité. L'amortisseur, actionné par un dispositif de bielles à action progressive (SOFT DAMP), est pourvu de réglage de précontrainte du ressort en fonction du poids transporté et du type de terrain.

Hintere Aufhängung.

Stahl Schwinggabel mit hydraulischem Monostosssdaempfer. Der Gabelbolzen ist seitlich am Rahmen und am Rad, sei es in den Gabellagern, als auch in den Lagerbuchsen des Motorblockes, befestigt; dieses System verleiht dem Fahrzeug groessere Stabilitaet. Der Stosssdaempfer, der von einem Pleuelwerkssystem mit fortlaufender Wirkung (SOFT DAMP) angetrieben wird, ist mit einer Regulierung der Federvorbelastung in Abhaengigkeit des befoerderten Gewichtes und des Gelaendetypes versehen.

Suspensión trasera.

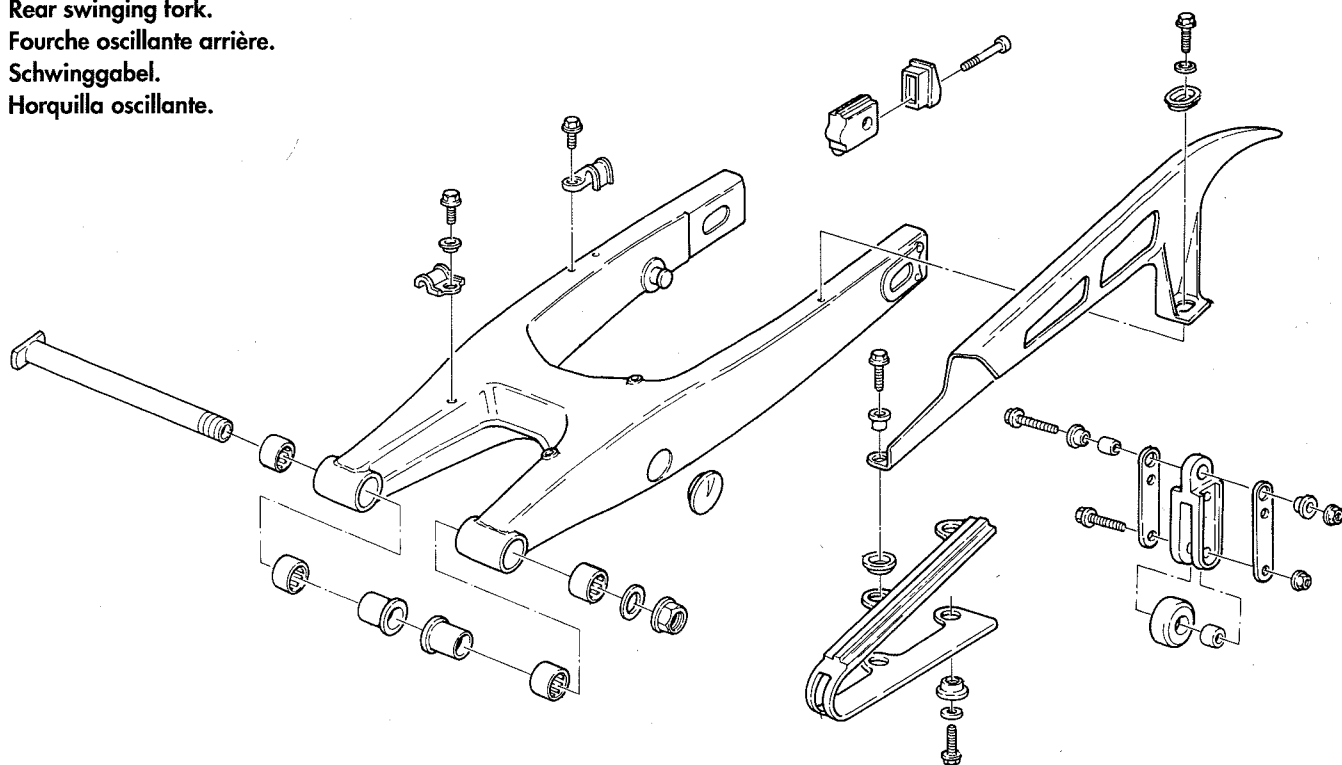
Con horquilla oscilante de acero con mono-amortiguador hidráulico. El perno de la horquilla está fijado lateralmente al bastidor y gira en los cojinetes de la horquilla y en los cojientes anti-fricción de la base del motor; este sistema da al medio una mayor solidez. El amortiguador, accionado por un sistema de bielas con acción progresiva (SOFT DAMP), está provisto con regulaciones de la pre-carga del resorte en función del peso transportado y del tipo de terreno.



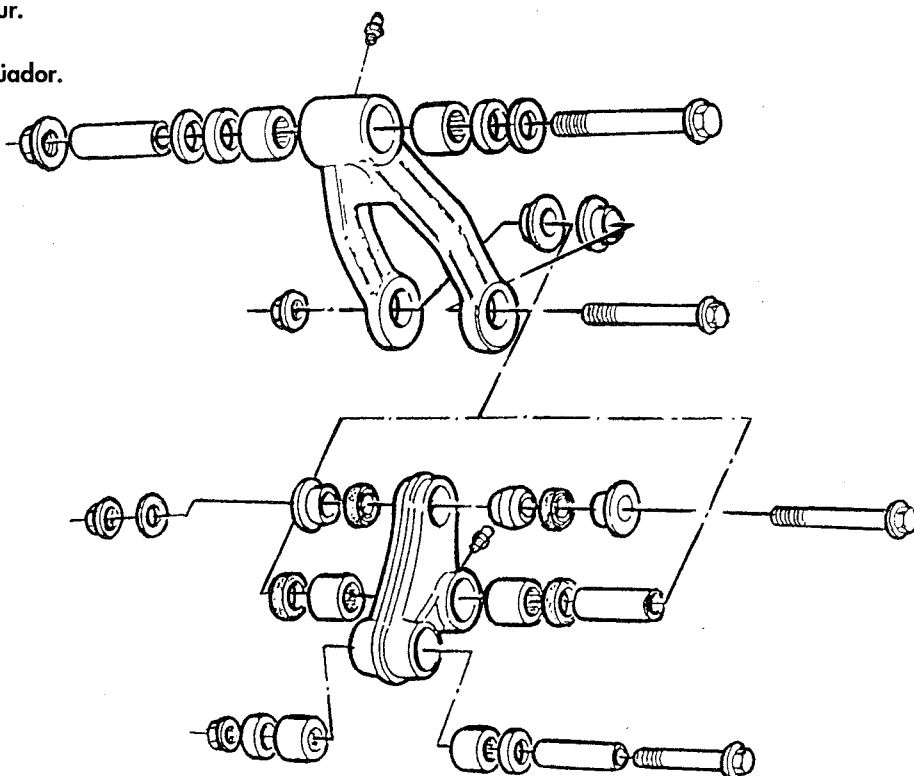
**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

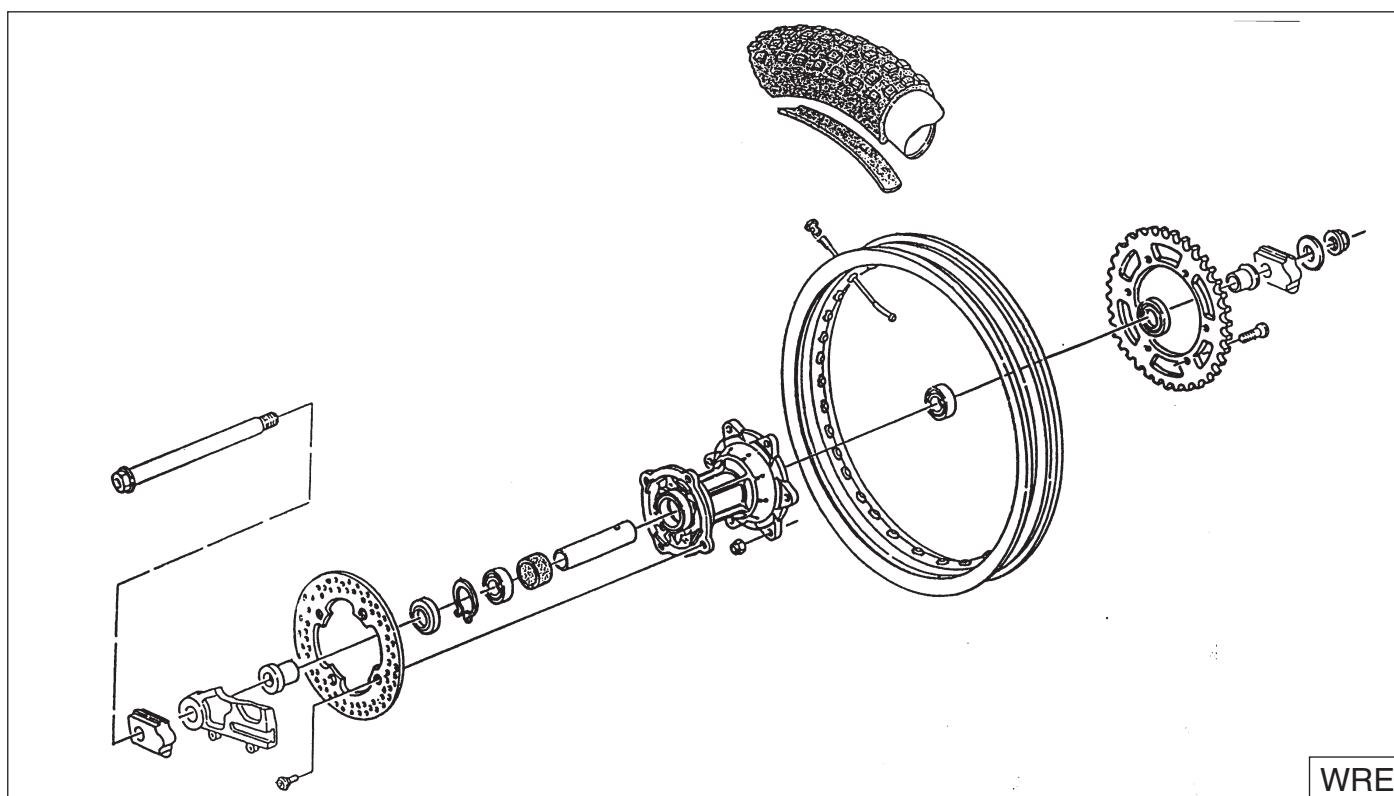
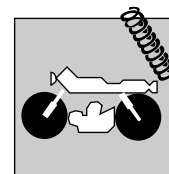
**Forcellone posteriore.
Rear swinging fork.
Fourche oscillante arrière.
Schwinggabel.
Horquilla oscilante.**



**Biellismi ad azione progressiva.
Progressive links and shock absorber.
Bielles à action progressive et amortisseur.
Pleuelwerkssystem und Stossdämpfer.
Bielas con acción progresiva y amortiguador.**



TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHANGUNGEN UND RÄDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS



Cerchio e mozzo ruota in lega leggera.

Dimensioni4,25" x 17" **(sms)** - 2,15" x 18" **(wre)**
 Pneumatico, marca e tipoPIRELLI MTR 22 DRAGON EVO oppure "DUNLOP" D207 - TL (66W) **(sms)** - PIRELLI - MT 83 **(wre)**
 Dimensione150/60 - 17" **(sms)** - 120/90 - 18" **(wre)**

Light alloy wheel hub and rim.

Dimensions4,25" x 17" **(sms)** - 2,15" x 18" **(wre)**
 Tyre, manufacturer and typePIRELLI MTR 22 DRAGON EVO or "DUNLOP" D207 - TL (66W) **(sms)** - PIRELLI - MT 83 **(wre)**
 Dimensions150/60 - 17" **(sms)** - 120/90 - 18" **(wre)**

Jante et moyeu de la roue en alliage léger.

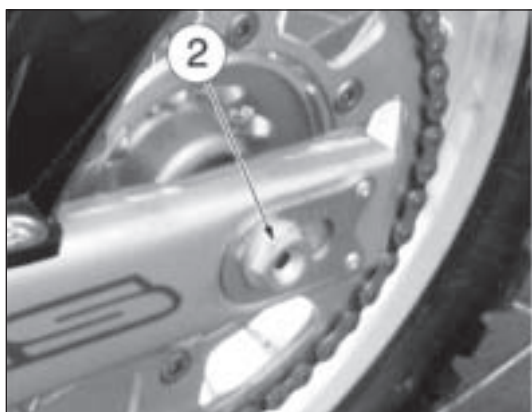
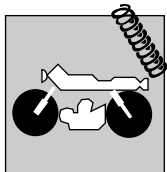
Dimensions4,25" x 17" **(sms)** - 2,15" x 18" **(wre)**
 Pneu, producteur et type.....PIRELLI MTR 22 DRAGON EVO ou "DUNLOP" D207 - TL (66W) **(sms)** - PIRELLI - MT 83 **(wre)**
 Dimensions150/60 - 17" **(sms)** - 120/90 - 18" **(wre)**

Felge und Radnabe aus Leichtmetall.

Abmessungen4,25" x 17" **(sms)** - 2,15" x 18" **(wre)**
 Reifen, hersteller und Typ.....PIRELLI MTR 22 DRAGON EVO oder "DUNLOP" D207 - TL (66W) **(sms)** - PIRELLI - MT 83 **(wre)**
 Abmessungen.....150/60 - 17" **(sms)** - 120/90 - 18" **(wre)**

Aro y cubo de rueda en aleación ligera.

Dimensiones4,25" x 17" **(sms)** - 2,15" x 18" **(wre)**
 Neumatico, marca y tipoPIRELLI MTR 22 DRAGON EVO o bien "DUNLOP" D207 - TL (66W) **(sms)** - PIRELLI - MT 83 **(wre)**
 Dimensiones.....150/60 - 17" **(sms)** - 120/90 - 18" **(wre)**



Stacco ruota posteriore

Posizionare un supporto sotto al motore per avere la ruota posteriore sollevata da terra e procedere nel modo seguente:

- rimuovere il dado (1) del perno ruota (2) e sfilare quest'ultimo;
- spingere in avanti la ruota per consentire lo scarrucolamento della catena dalla corona e sfilare la ruota completa.

Quando si procede al rimontaggio effettuare la registrazione della tensione della catena nel modo descritto al capitolo "REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI"

Rear wheel removal

Arrange a support under the engine in order to have the rear wheel raised from ground and proceed as follow:

- Remove nut (1) of wheel pin (2) and remove this last too.
- Push forwards the wheel to allow the slipping of the chain from the crown, then remove the wheel.

When reassembling, adjust the tension of the chain as described in the chapter "ADJUSTMENTS"

Démontage de roue arrière

Placer un support en-dessous de la moto de façon à soulever la roue arrière du sol. Procéder ensuite de la façon suivante.

- Ôter l'écrou (1) du pivot roue (2) et ôter ce dernier.
- Pousser en avant la roue pour permettre le déraillement de la chaîne depuis la couronne et ôter la roue.

Lors du remontage, régler la tension de la chaîne suivant les indications du chapitre "REGLAGES ET CALAGES"

Ausbauen des Hinterrads

Eine Stützvorrichtung unter dem Motor anbringen, um das Hinterrad vom Boden anzuheben. Danach geht man wie folgt vor:

- die Mutter (1) des Radzapfens (2) abnehmen und den Radzapfen abziehen.
- das Rad nach vorn drücken, um das Abfallen der Kette vom Kranz zu ermöglichen und das Rad vollständig abziehen.

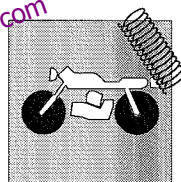
Beim Wiedereinbau stellt man die Kettenspannung wie im Kapitel "EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN" beschrieben ein.

Desenganche rueda posterior

Posicionar un soporte bajo el motor para tener la rueda posterior levantada de tierra y proceder en el modo siguiente:

- retirar la tuerca (1) del perno rueda (2) y retirar este último;
- empujar hacia delante la rueda para consentir la salida de la cadena de la corona y retirar la rueda completa.

Cuando se procede al remontaje efectuar la registraci3n de la tensi3n de la cadena en el modo descrito en el capitulo "REGISTRACION Y REGULACION"



Piegatura perno ruota.

Se il valore della piegatura supera il limite max. consentito, raddrizzare il perno o sostituirlo. Se il perno non può essere raddrizzato, entro i valori di limite max. prescritto, sostituirlo.

Wheel rim axle bending.

If the bending figure is over the allowable max. limit, straighten or replace the axle. If the axle can not be straightened within the limits of prescribed max. limit replace it.

Pliage de l'axe de la roue.

Si la valeur de carure va au de la limite maxi admise, redresser le pivot ou le remplacer. Si le pivot ne peut pas être redressé, entre les valeurs de limite max. prescrites, le remplacer.

Biegung des Radzapfens.

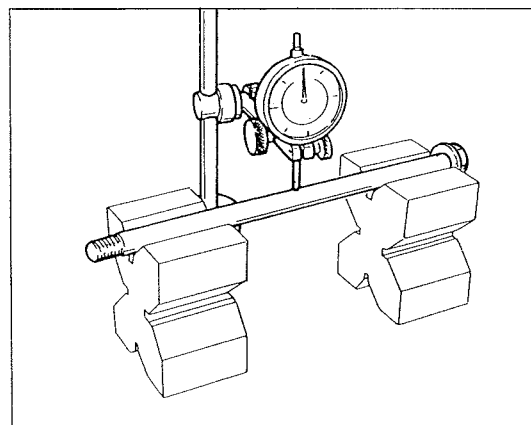
Falls das Biegewert die max. Grenze überschreitet, die Achse richten oder wechseln. Kann die Achse innerhalb der vorgeschriebenen max. Werte nicht gerichtet werden, muss man die Achse wechseln.

Doblado del perno de la rueda.

Si el valor del doblado supera el límite máximo permitido, enderezar el perno o sustituirlo. Si el perno no puede enderezarse dentro de los valores máx. establecido, sustituirlo.

Disassamento perno su 100 mm. / Axle out-of-track / Désaxage pivot sur 100 mm. / Ausmittigkeit der radachse bei 100 mm. / Descentrado del perno en 100 mm.

	Standard / Standard Standard / Standard Standard	Limite max. / Max. limit Limite max. / Max. Verschleissgrenze Límite máx.
Perno ruota Wheel axle Pivot roue Radachse Perno rueda	meno di 0.1 mm less than 0.004 in. moins de 0,1 mm unter 0.1 mm menos de 0,1 mm.	0.2 mm (0.008 in.)



Nippli dei raggi ruota.

Accertarsi che tutti i nippli siano ben stretti e, se necessario, serrarli di nuovo utilizzando una chiave apposita.

Spoke nipples.

Check that all the spokes are correctly tensioned and adjust if necessary using a spoke key.

Nipples des rayons de roue.

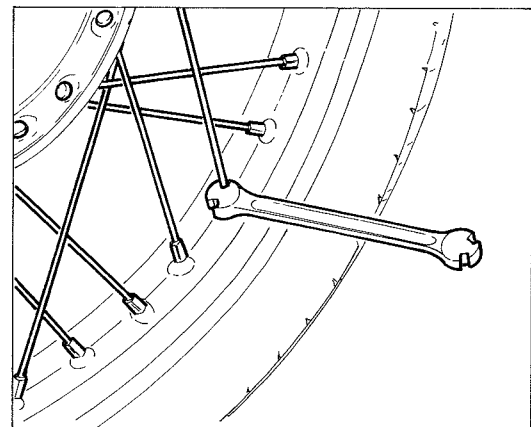
S'assurer que tous les nipples soient bien serrés et, si nécessaire, les serrer à nouveau en utilisant un clé spéciale.

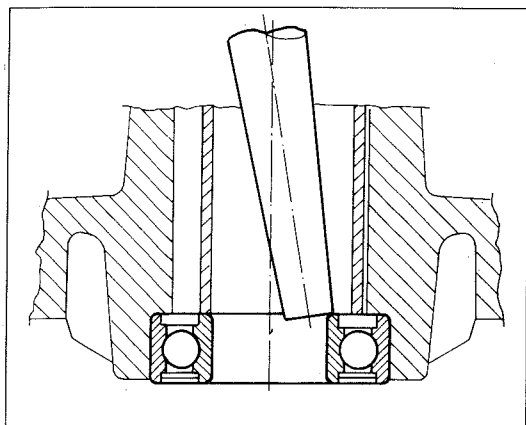
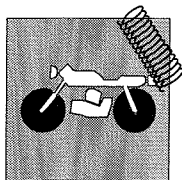
Nippel der Radspeichen.

Sämtliche Nippel müssen gut gespannt sein; falls erforderlich sind sie mit dem speziellen Schlüssel anzuziehen.

Empalmes de los radios de la rueda.

Asegurarse de que todos los empalmes estén bien apretados y si fuese necesario apretarlos utilizando la llave específica.





Revisione ruota anteriore e posteriore.

Verificare lo stato di usura dei cuscinetti del mozzo. Ricontrando un gioco eccessivo (radiale e assiale) è necessario procedere alla loro sostituzione nel modo seguente:

- appoggiare il mozzo su un supporto piano con foro per il passaggio del cuscinetto rimosso;
- utilizzare un martello ed un perno con il quale si deve fare pressione solo sull'anello interno del cuscinetto (vedi figura) fino ad ottenerne l'estrazione;
- spostare continuamente il punto di pressione in modo da ottenere un'estrazione il più possibile lineare;
- sfilare il distanziale e procedere nel modo analogo per l'altro cuscinetto.



I cuscinetti rimossi non devono essere rimontati.

Quando si rimontano i cuscinetti nuovi controllare la sede, deve essere pulita ed esente da solchi o graffiature. Ungere la sede prima di rimontare il cuscinetto quindi spingere in sede quest'ultimo utilizzando un apposito tampone tubolare con il quale si farà pressione solo sull'anello esterno del cuscinetto fino alla sua completa introduzione. Inserire il distanziale e procedere all'inserimento dell'altro cuscinetto.

Verificare, introducendo il perno ruota, il loro perfetto allineamento.



Dopo ogni intervento sulle ruote è consigliabile provvedere alla loro equilibratura.

Front and rear wheel overhauling.

Check the wear state of the hub bearings. In case of excessive clearance (radial and axial), operate as follows:

- lay the hub on a flat support with hole, allowing for the passage of the removed bearing.
- use a hammer and a pin to exercise pressure only on the bearing inner ring (see fig.) up to its removal;
- continuously change the pressure position so to get an extraction as regular as possible;
- extract the spacer and perform the same operations for the other bearing.



Removed bearings must not be reassembled.

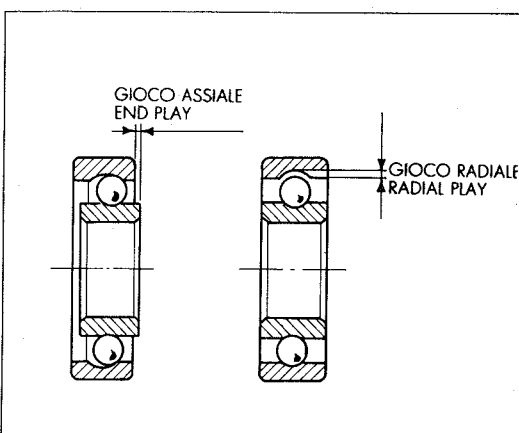
When reassembling new bearings check the seat. It must be clean and without grooves or scratches. Grease the seat before fitting the bearing, then put it in the seat using a proper tubular pad, exercising pressure only on the bearing outer ring up to the complete inserting.

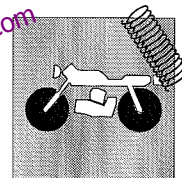
Place the spacer and then proceed with the placing of the other bearing.

Check their alignment by placing the wheel pin.



After every intervention on wheels their balancing is advisable.





Révision roue avant et arrière.

Contrôler le degré d'usure des paliers du moyeu. En cas d'un jeu trop important (radial et axial), les remplacer de la façon suivante:

- poser le moyeu sur un support plat avec un orifice pour le passage du palier qu'on enlève;
- utiliser un marteau et un goujon pour faire pression exclusivement sur l'anneau intérieur du roulement (voir fig.) jusqu'à obtenir la sortie;
- changer continuellement le point de pression de façon à obtenir une extraction la plus régulière possible;
- retirer l'entretoise et procéder de la même façon pour l'autre palier.

Les roulements enlevés ne doivent pas être installés de nouveau.

Si on installe des roulements neufs vérifier leurs sièges, qui doivent être nets et sans rayures et signes. Graisser le siège avant de remonter le roulement ensuite pousser ce dernier à l'intérieur en utilisant un spécial tampon tubulaire par lequel faire pression seulement sur l'anneau extérieur du roulement jusqu'à sa introduction totale.

Introduire l'entretoise et mettre en place l'autre palier.

Vérifier leur alignement en introduisant l'axe de la roue.

Après chaque intervention sur les roues il faudra effectuer leur équilibrage.

Überholung des vorderen und hinteren Rads.

Den Verschleisszustand der Nabenlager nachprüfen. Bei einem übermässigen Spiel (radial oder axial), muss man mit der Lagerauswechslung wie folgt vorgehen:

- die Nabe auf einem ebenen Halter mit Bohrung zum Durchgehen des entfernten Lagers legen;
- mit einem Hammer und einem Zapfen nur auf den Innenring des Lagers drücken (sehn Abb.) bis zum seinen Herausziehen;
- den Drückpunkt beständig wechseln, um die Herausziehung möglichst linear zu haben;
- das Distanzstück ausziehen und wie oben auch für das zweite Lager vorgehen.

Die herausgenommenen Lager müssen nie wiedereingebaut werden.

Beim Einbau der neuen Lager, muß man ihn Gehäuse genau prüfen, das sauber und ohne Rillen oder Kratzer sein muß. Das Gehäuse vor dem Lagereinbau beschmieren, dann das Lager durch einen Rohrpuffer völlig hineindrücken, Während man nur auf dem Außenring des Lagers bis zu seiner kompletten Einführung Bewirkt.

Das Distanzstück einfügen und mit dem Einsatz des zweiten Lagers vorgehen.

Bei dem Einsatz des Radbolzens, die Ausfluchtung der Lager nachprüfen.

Bei jeder Demontage der Räder müssen sie ausgewuchtet werden.

Revisión rueda delantera y trasera.

Verificar el estado de desgaste de los cojinetes del cubo. Si se verificase un juego excesivo (radial y axial) es necesario sustituirlos de la siguiente manera:

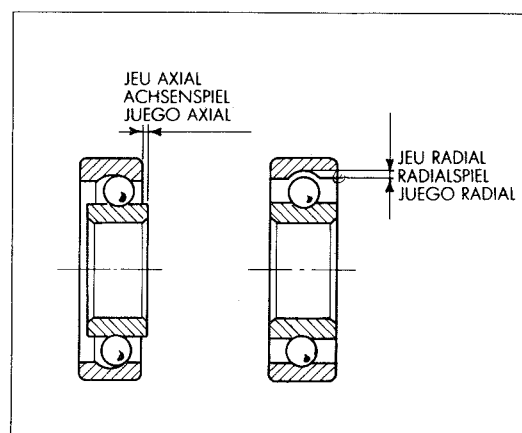
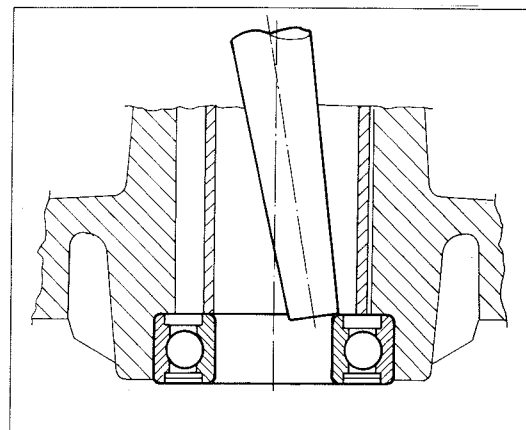
- apoyar el cubo sobre una superficie plana con orificio para que pase el cojinete usado;
- utilizar un martillo y un perno para hacer presión sólo sobre el anillo interior del cojinete (véase fig.) hasta obtener la extracción;
- desplazar continuamente el punto de presión para poder obtener una extracción lo más lineal posible;
- sacar el distancial y obrar de la misma manera para montar el otro cojinete.

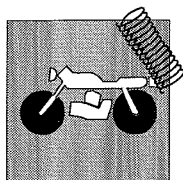
Los cojinetes que se han quitado no deben remontarse.

Quando se vuelven a montar los cojinetes nuevos, controlar el alojamiento: debe estar limpio y sin surcos o rayados. Untar el alojamiento antes de volver a montar el cojinete; después empujar el cojinete hasta su alojamiento utilizando un tampón tubular con el cual se hará presión sólo sobre el anillo exterior del cojinete hasta introducirlo completamente.

Meter el distancial e introducir el otro cojinete. Verificar, introduciendo el perno de la rueda, que estén alineados.

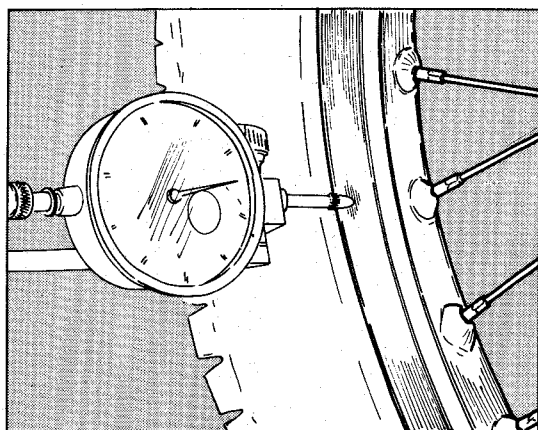
Después de cada operación en las ruedas, equilibrarlas.





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Deformazione cerchio per ruota anteriore e posteriore.

La tabella sotto riportata mostra il valore di controllo a cui deve essere sottoposto il cerchio ruota.

Uno sbandamento ed una eccentricità eccessivi sono generalmente causati da cuscinetti consumati. Provvedere in tali casi alla sostituzione dei cuscinetti. Se detta operazione non dovesse ovviare all'inconveniente, sostituire il cerchio o la ruota.

Rim warpage for front and rear wheel.

The table below shows the control value that the wheel rim must undergo.

Too much skid and eccentricity are generally caused by any worn bearings. In this case replace the bearings. If this operation does not get round this trouble, replace the rim or the wheel.

Voilement de la jante de la roue avant et arrière.

Le tableau suivant indique la valeur de contrôle à laquelle on doit soumettre la jante de la roue.

Un effet et une excentricité excessifs sont généralement provoqués par des paliers usés. Dans ce cas, remplacer les paliers. Au cas où cela ne suffirait pas, remplacer la jante ou la roue.

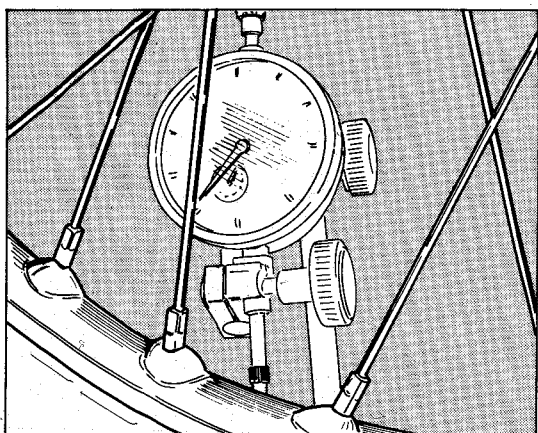
Verzug der Felgen des Vorder- und Hinterrads.

In der nachstehenden Tabelle ist der für die Felgen gültige Kontrollwert angegeben. Schleudern und zu starke Exzentrizität sind im allgemeinen auf einen Verschleiß der Lager zurückzuführen. In diesem Fall muß man die Lager auswechseln. Sollte die Störung auch danach weiterhin auftreten, muß man die Felge oder das Rad auswechseln.

Deformación aro para rueda anterior y posterior.

La tabla abajo indicada muestra los valores de control a que debe ser sometido el aro rueda.

Una inclinación lateral y una excentricidad excesiva son generalmente causados de cojinetes desgastados. Proveer en tales caso a la sustitución de los cojinetes. Si dicha operación no debiera aviarse al inconveniente, sustituir el aro o la rueda.



	Standard / Standard Standard / Standard Standard	Limite max. di usura / Max. wear limit Limite max. d'usure / Max. Verschleissgrenze Limite máx. de desgaste
Sbandam. laterale Side skid Effet latéral Seitenschleudern Inclinación lateral	meno di 0.5 mm less than 0.019 in. moins de 0,5 mm unter 0,5 mm menos de 0,5 mm	2 mm (0,078 in.)
Eccentricità Eccentricity Excentricité Exzentrizität Excentricidad	meno di 0.8 mm less than 0.031 in. moins de 0,8 mm unter 0,8 mm menos de 0,8 mm	

Corona posteriore.

La figura a lato mostra il profilo dei denti in condizioni di usura normale ed eccessiva. Se la corona è eccessivamente consumata procedere alla sua sostituzione operando in questo modo:

- svitare le sei viti (e relativi dadi interni alla flangia parastrappi) di fissaggio alla flangia parastrappi; sfilare la corona.

Ad ogni sostituzione della corona sostituire anche pignone e catena di trasmissione.

Rear ring gear.

The side figure shows the tooth contour by normal and excessive wear conditions. If the ring gear is too worn, replace it as follows:

- unscrew the six screws (and their nuts inside the flange) which fasten the flexible coupling flange; extract the ring gear.

By every ring nut, replace also the pinion and the transmission chain.

Couronne arrière.

La figure à côté montre le profil des dents en condition d'usure normale ou excessive. Si la couronne est trop usagée, remplacer de la façon suivante:

- dévisser les six vis (et leurs écrous à l'intérieur de la bride pièce caoutchouc) de fixation à la bride pièce caoutchouc; extraire la couronne.

A chaque remplacement de la couronne, remplacer aussi le pignon et la chaîne d'entraînement.

Hinterer Kranz.

Die seitliche Abbildung zeigt das Zahnprofil bei normaler und übermässiger Verschleissbedingung. Wenn der Kranz übermässig verschlissen ist, geht man wie folgt vor:

- die sechs Schrauben (und ihre Nutmutter innerhalb des Gummidämpferflansches) für die Befestigung am Gummidämpferflansch ausschrauben; den Kranz ausziehen.

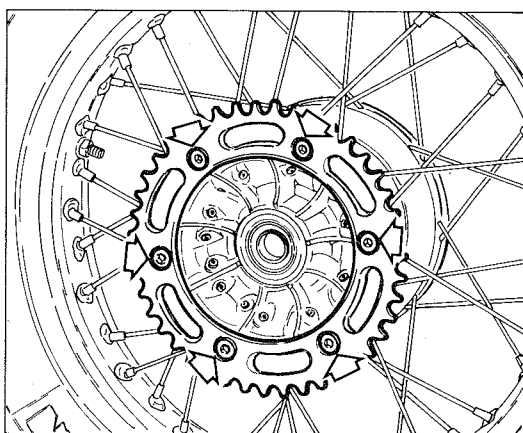
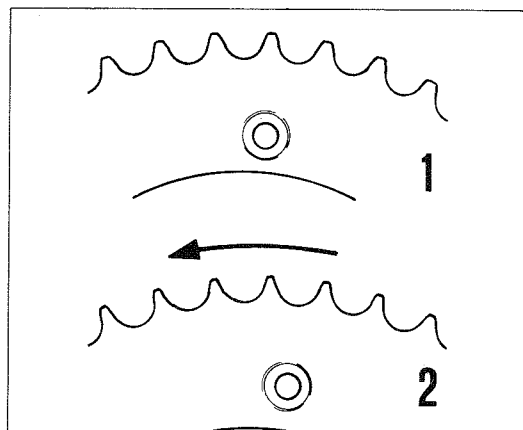
Bei jeder Auswechslung des Kranzes muss man auch Ritzel und Treibkette auswechseln.

Corona posterior.

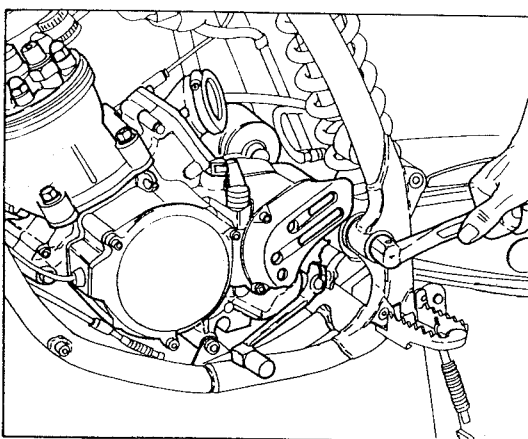
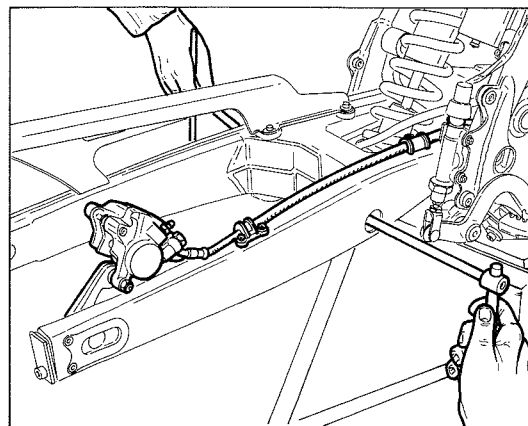
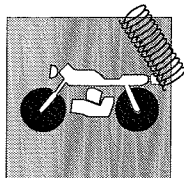
La figura al lado muestra el perfil de los dientes en condiciones de usura normal y excesiva. Si la corona es excesivamente consumida proceder a la sustitución operando en este modo:

- desenroscar los seis tornillos (y relativos tuercas internas a la pestaña de articulación elástica) de fisaje a la pestaña de articulación elástica; desfilare la corona.

A cada sustitución de corona sustituir aunque piñón y la cadena de transmisión.



- 1) Consumo normale / Normal wear / Usure normale / Regelmässiger verschleiss / Consumo normal
 2) Consumo eccessivo / Excessive wear / Usure excessive / Übermässiger verschleiss / Consumo excesivo



Smontaggio e revisione forcellone oscillante.

Per rimuovere il forcellone dal suo collegamento al telaio e al motore procedere nel modo seguente:

- rimuovere la ruota posteriore come descritto al paragrafo “Stacco ruota posteriore”;
- sfilare la piastra porta pinza dal lato interno del forcellone e liberare la tubazione dai morsetti sul forcellone stesso;
- rimuovere i due tappi dai lati del forcellone;
- svitare il dado sulla vite di fulcraggio del bilanciere al forcellone e sfilare detta vite dal lato destro;
- svitare il dado sul lato sinistro del perno forcellone e sfilare quest’ultimo dal lato opposto; rimuovere il forcellone tirandolo all’indietro.

Verificare il parallelismo del perno del forcellone (vedi paragrafo “Revisione perno forcellone”) e controllare a mano lo stato di usura degli astucci a rullini e delle relative bussole; ruotare la bussola dentro al cuscinetto: se si avverte resistenza o rumore, sostituire.

In caso di sostituzione dei cuscinetti, inserirli in sede utilizzando appositi tamponi.



Le guarnizioni e i cuscinetti rimossi devono essere sempre sostituiti.



Applicare grasso all’interno dei cuscinetti prima di montarli.

Rocking fork removal and overhauling.

To remove the fork from its connection to the frame and engine proceed as follows:

- remove the rear wheel as described in the paragraph “Rear wheel removal”;
- extract the plate from the L.H. side of the fork and release the piping from the clamps on the fork;
- remove the two plugs on the sides of the fork;
- unscrew the nut on the screw pin of the rocking lever to the fork and extract this screw from the R.H. side;
- unscrew the nut on the L.H. side of the fork pin and extract the pin from the opposite side; remove the fork by pulling it back.

Check parallelism of the fork pin (see paragraph “Fork pin overhauling”) and check by hand the wear state of the needle bushes and the relevant bushings; rotate the bushing inside the bearing; in case any friction or noise is noticed, replace.

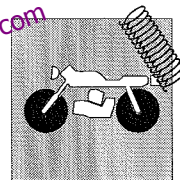
In case of replacement of bearings, fit them in place by means of the suitable pads.



The gaskets and bearings removed must be always replaced.



Apply some grease inside the bearings before assembly.



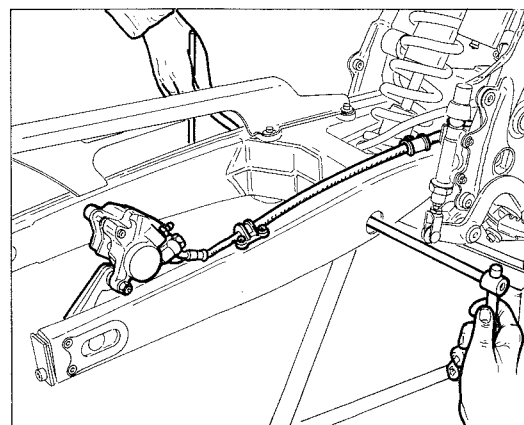
Démontage et révision de la fourche flottante.

Pour détacher la fourche du cadre et du moteur, procéder de la façon suivante:

- enlever la roue arrière (voir paragraphe "Démontage de la roue arrière");
- enlever la plaque porte-étrier (côté intérieur de la fourche) et dégager le tuyau des pincés situées sur la fourche;
- retirer les deux capuchons à le côté de la fourche;
- dévisser l'écrou situé sur la vis de centrage du balancer de la fourche; retirer la vis en question par le côté droite;
- dévisser l'écrou situé à gauche de l'axe de la fourche; retirer l'axe du côté opposé; enlever la fourche en la tirant en arrière.

Vérifier le parallélisme de l'axe de la fourche (voir paragraphe "Révision de l'axe de la fourche") et contrôler le degré d'usure des cages à rouleaux et des douilles correspondantes; tourner la douille à l'intérieur du palier: en cas de résistance ou de bruit, remplacer.

En cas de remplacement des paliers, les introduire à l'aide de tampons spéciaux.



● Les garnitures et les paliers que l'on enlève doivent toujours être remplacés.

● Graisser l'intérieur des paliers avant de les monter.

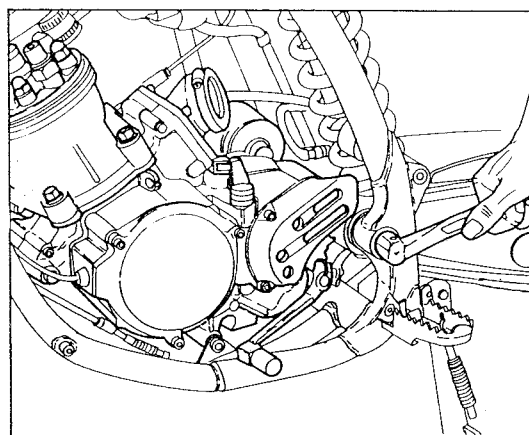
Ausbau und Kontrolle der beweglichen Gabel.

Für den Ausbau der am Fahrgestell und am Motor befestigten Gabel geht man wie folgt vor:

- Das Hinterrad wie im Punkt "Ausbau des Hinterrads" beschrieben ausbauen.
- Die Bremssattel-Halteplatte von der Gabelinnenseite herausziehen und die Leitung von den Klemmen an der Gabel losmachen.
- Die beiden Kappen auf der Seiten der Gabel entfernen.
- Die Mutter am der Schraube der Schwinge lösen und den Schraube rechts herausziehen.
- Die Mutter an der linken Seite des Gabelbolzens lösen und den Bolzen auf der entgegengesetzten Seite herausziehen. Die Gabel abnehmen, wobei man sie nach hinten zieht.

Die Parallelität des Gabelbolzens überprüfen (siehe Punkt "Kontrolle des Gabelbolzens") und von Hand den Verschleiß der Nadelbuchsen und der Buchsen kontrollieren. Die Buchse im Lager drehen und bei Vorliegen von Widerstand oder Auftreten von Lärm auswechseln.

Falls man die Lager auswechselt, muß man geeignete Werkzeuge verwenden, wenn man sie in ihren Sitz einsetzt.



● Die Dichtungen und Lager, die entfernt worden sind, müssen immer ausgewechselt werden.

● Die Lager innen mit Schmierfett schmieren, bevor man sie einsetzt.

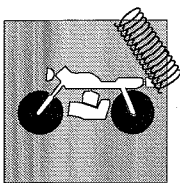
Desmontaje y revisión horquilla oscilante.

Para remover la horquilla de su conexión al chasis y al motor proceder en el modo siguiente:

- remover la rueda posterior como descrito al parágrafo "Desengancho rueda posterior";
 - deshilar la lámina porta pinza del lado interno de la horquilla y liberar la tubación de las mordazas en la horquilla misma;
 - remover los dos tapones del lados de la horquilla;
 - desenroscar la tuerca de los tornillo de fulcrage del balancines a la horquilla y deshilar dicho tornillo del lado derecho;
 - desenroscar la tuerca en el lado izquierdo del eje horquilla y deshilar este último del lado opuesto; remover la horquilla tirándola hacia atrás.
- Verificar el paralelismo del eje de la horquilla (ver parágrafo "Revisión eje horquilla") y controlar a mano el estado de desgaste de los estuches a rodillos y del relativo calibre; rotar el calibre dentro al cojinete: si se advierte resistencia o ruido, sustituir.
- En caso de sustitución de los cojinetes, insertarlos en sede utilizando específicos tapones.

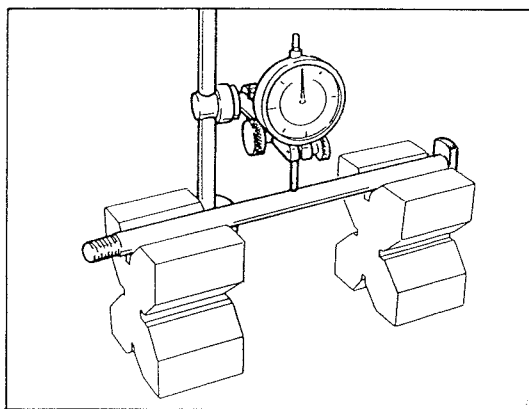
● Las empacaduras y los cojinetes removidos deben ser siempre sustituidos.

● Aplicar grasa al interno de los cojinetes antes de montarlos.



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES
RAHMEN, AUFHÄNGUNGEN UND RÄDER
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Revisione perno forcellone.

Verificare l'entità della distorsione del perno forcellone con un comparatore. Posizionare il perno su due riscontri uguali. Ruotando il perno e muovendo in senso orizzontale lo strumento leggere il valore della distorsione; limite di servizio: 0,30 mm.

Overhauling the swinging arm pivot pin.

Using a comparator, check the swinging arm pivot pin for distortion. Position the pin on two identical contacts. Rotating the pin and moving it horizontally and take the distortion reading with the instrument; distortion limit: 0,30 mm/0.012 in.

Révision du pivot de la fourche.

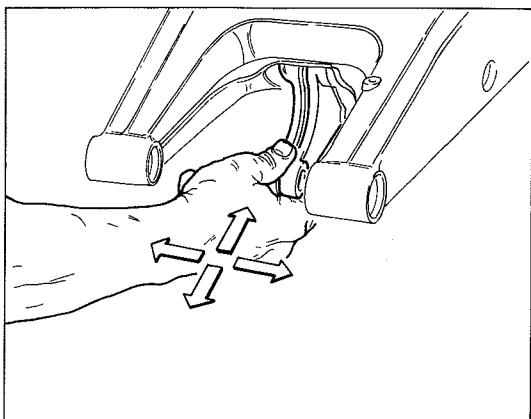
Contrôler la valeur de la distorsion du pivot de la fourche en utilisant un comparateur. Placer le pivot sur deux supports identiques. Faire tourner le pivot et déplacer horizontalement l'instrument en lisant la valeur de la distorsion; limite de service: 0,30 mm.

Überholung des Schwingenbolzens.

Die Verformung des Schwingenbolzens mit Hilfe einer Messuhr überprüfen. Den Zapfen auf zwei identischen Aufnahmen positionieren. Beim Drehen und horizontalen Verstellen des Bolzens wird auf der Messuhr die Verformung angezeigt; zulässiger Grenzwert: 0,30 mm.

Revisión perno horquilla.

Verificar la entidad de distorsión del perno horquilla mediante un comparador. Situar el perno sobre los dos alojamientos iguales. Girando el perno y moviendo la pieza en sentido horizontal, leer el valor de la distorsión; límite de servicio: 0,30 mm.

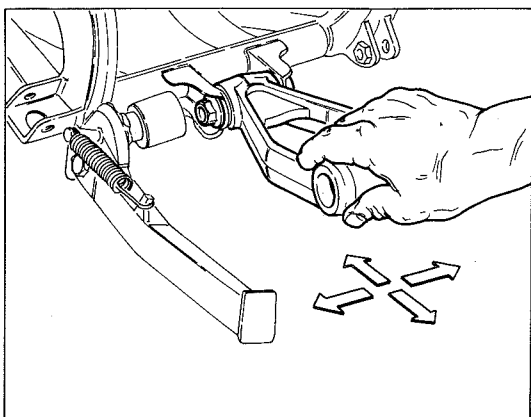


Revisione bilancere e tirante sospensione posteriore.

Con bilancere e tirante ancora montati rispettivamente sul forcellone e sul telaio verificare manualmente il gioco radiale e assiale, tirando in tutti i sensi detti particolari. Il gioco assiale del bilancere e del tirante, è stato appositamente previsto per consentire all'ammortizzatore di trovarsi sempre nella posizione ideale per un corretto funzionamento. Ricontrando invece del gioco radiale, sarà necessario smontare il particolare del forcellone o del telaio e verificare l'usura del distanziale interno e dei cuscinetti.

Overhauling of the rocking lever and of the rear suspension tie rod.

With the rocking lever and the tie rod still mounted on the fork and on the frame respectively, manually check their radial and axial play, pulling these parts in any direction. The rocking lever and tie rod have been designed with a certain amount of axial play in order to allow the shock absorber to always find the ideal operating position. If however there is any radial play it will be necessary to remove the component from the fork or frame and carry out a check on the internal spacer of the bearings.



Révision del balancier et du tirant de suspension postérieure.

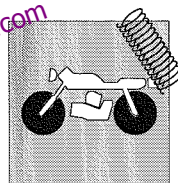
Lorsque le balancier et le tirant sont encore montés sur la fourche et sur le châssis, vérifier manuellement le jeu radial et axial, en les tirant dans tous les sens. Le jeu axial du balancier et du tirant a été spécialement étudié pour permettre à l'amortisseur de se trouver toujours dans la position idéale à son fonctionnement. En cas de jeu radial, il faut démonter la pièce de la fourche ou du cadre et contrôler l'usure de l'entretoise interne et des roulements.

Überholung der Schwingen und des Zugstabes der hinteren Aufhängung.

Mit Schwingen und Zugstab noch auf die Gabel beziehungsweise auf den Rahmen montiert, von Hand das Radial- und Axialspiel prüfen, hierzu die Einzelteile in alle Richtungen ziehen. Das Axialspiel des Schwingen und der Zugstange dient dazu, dass der Stossdämpfer immer in der optimalen Stellung für einen einwandfreien Betrieb liegt. Wird hingegen ein Radialspiel festgestellt, so ist das betreffende Bauteil von der Schwingen bzw. vom Fahrgestell abzumontieren und der Verschleiß des internen Distanzstücks bzw. der Lager zu kontrollieren.

Revisión del balancines y del tirante suspensión posterior.

Con el balancines y el tirante todavía montados respectivamente en la horquilla y en el chasis, verificar manualmente el juego radial y axial, tirando en todos los sentidos de dichos particulares. El juego axial del balancines y el tirante, ha estado previsto expresamente para permitir al amortiguador de encontrarse siempre en la posición ideal para un correcto funcionamiento. Comparando en vez del juego radial, será necesario desmontar el particular de la horquilla o del chasis y verificar el desgaste del distancial interno y de los cojinetes.



Stacco ammortizzatore posteriore.

Posizionare un supporto sotto al motore per poter avere la ruota posteriore sollevata da terra e procedere nel modo seguente:

- svitare la vite di fulcraggio inferiore dell'ammortizzatore e relativo dado;
- dopo aver rimosso la sella e i pannelli laterali nel modo descritto al capitolo "OPERAZIONI GENERALI" svitare la vite di fulcraggio superiore dell'ammortizzatore e relativo dado;
- rimuovere l'ammortizzatore.

Rear damper removal.

Arrange a support under the engine in order to have the rear wheel raised from ground and proceed as follows:

- unscrew the lower fulcrum screw of the damper and the relevant nut;
- after removing the seat and the side panels as described in the chapter "GENERAL OPERATION", unscrew the upper fulcrum screw of the damper and the relevant nut;
- extract the damper.

Démontage de l'amortisseur arrière.

Mettre un support en-dessous de la moto de façon à soulever la roue arrière du sol. Puis, procéder de la façon suivante:

- dévisser la vis inférieure de centrage de l'amortisseur et l'écrou correspondant;
- après avoir enlevé la selle et les panneaux latéraux de la façon indiquée au chapitre "OPERATIONS GENERALES", dévisser la vis supérieure de centrage de l'amortisseur et l'écrou correspondant;
- enlever l'amortisseur.

Ausbauen des hinteren Stoßdämpfers.

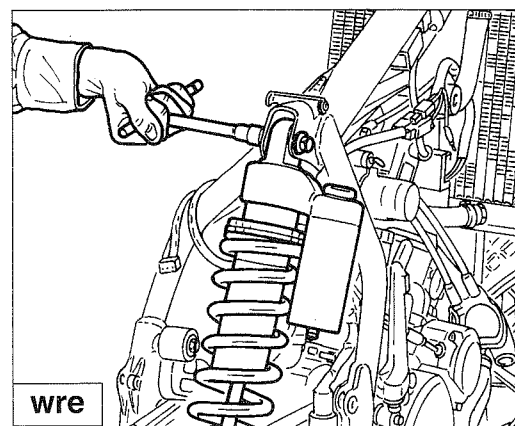
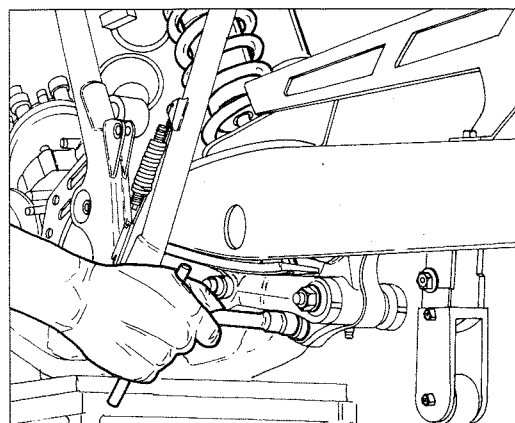
Eine Stützvorrichtung unter dem Motor anbringen, um das Hinterrad vom Boden anzuheben. Danach wie folgt vorgehen:

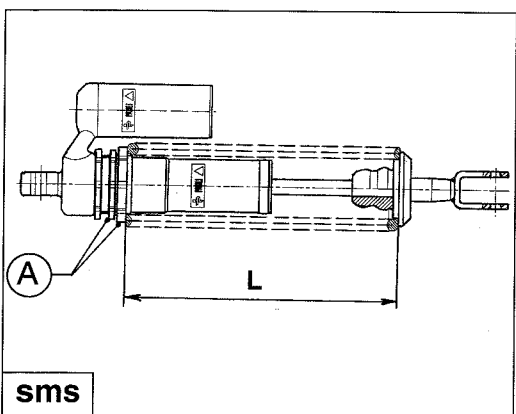
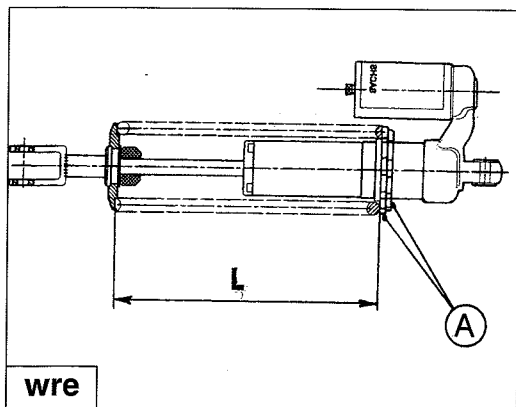
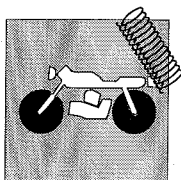
- die untere Schraube des Stoßdämpfers und die entsprechende Mutter lösen zu können.
- Nachdem man den Sattel und die seitlichen Verkleidungsteile wie im Kapitel "ALLGEMEINE ARBEITEN" beschrieben abgenommen hat, löst man die obere Schraube und die entsprechende Mutter des Stoßdämpfers.
- Den Stoßdämpfer entfernen.

Desenganche amortiguadores posteriores.

Posicionar un soporte bajo el motor para poder tener la rueda posterior levantada de tierra y proceder en el modo siguiente:

- desenroscar el tornillo de fulcrage inferior del amortiguador y relativa tuerca;
- después de haber removido la silla y los paneles laterales en el modo descrito en el capítulo "OPERACIONES GENERALES", desenroscar el tornillo del fulcrage superior del amortiguador y relativa tuerca;
- remover el amortiguador.





Revisione ammortizzatore posteriore.

Prima di procedere allo smontaggio della molla controllarne la lunghezza con ammortizzatore montato; la quota (L) rilevata dovrà essere ristabilita nel rimontaggio.

Lunghezza molla precaricata (L) standard: 249 mm. Precarico 11 mm (**wre**)

257 mm. Precarico: 13 mm (**sms**)

Allentare le due ghiera (A) fino al punto in cui sarà possibile sfilare lo scodellino inferiore; sfilare scodellino e molla.

Controllare la lunghezza libera della molla: 260 mm. Limite di servizio: 255 mm (**wre**)

270 mm. Limite di servizio: 265 mm (**sms**)

Eseguire le seguenti verifiche:

- controllare lo stato dello stelo: non deve presentare danneggiamenti e non deve essere storto, altrimenti sostituire l'ammortizzatore;
- controllare eventuali perdite di olio: se di entità considerevoli, sostituire l'ammortizzatore;
- comprimendo l'ammortizzatore, se si riscontra un movimento troppo libero nei due sensi (estensione e compressione), significa che le parti interne sono usurate e occorre sostituire l'ammortizzatore;
- controllare lo stato di usura dello snodo sferico: se manifesta gioco eccessivo, sostituirlo.

L'ammortizzatore contiene gas a pressione e non deve essere aperto per nessun motivo.

Rear damper overhauling.

Before dismantling the spring check its length when the shock absorber is still mounted. Reset the same length (L) when reassembling the spring.

Preloaded standard length (L) of the spring: 249 mm - Preload: 11 mm (**wre**)

257 mm - Preload: 13 mm (**sms**)

Loosen the two ring nuts (A) to remove the lower cup; then remove both the cup and the spring.

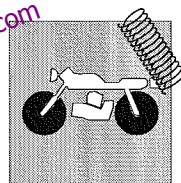
Check the free length of the spring: 260 mm - Useful limit: 255 mm (**wre**)

260 mm - Useful limit: 265 mm (**sms**)

Carry out the following checkings:

- check the rod conditions: it must not be damaged or distorted, otherwise replace the damper;
- check any oil leakages: if they are of great extent replace the damper;
- if a too free movement is noticed in both the directions (rebound and compression) when compressing the damper, this means that the internal parts are worn and the damper must be replaced;
- check the wear state of the ball joint: if too much clearance is noticed, it is to be replaced.

The damper contains gas under pressure and must not be opened for any reason.



Révision de l'amortisseur arrière.

Avant de démonter le ressort, contrôler sa longueur avec amortisseur monté. Au remontage, rétablir la longueur (L) détectée.

Longueur standard du ressort préchargé: 249 mm - Précharge 11 mm (**wre**)
257 mm - Précharge 13 mm (**sms**)

Desserrer les deux colliers (A) jusqu'à ôter la cuvette inférieure; ôter ensuite la cuvette et le ressort.

Contrôler la longueur libre du ressort: 260 mm - Limite de service 255 mm (**wre**)
270 mm - Limite de service 265 mm (**sms**)

Effectuer les contrôles suivants:

- vérifier l'état de la tige: elle ne doit pas être abîmée ni tordue, autrement il faut remplacer l'amortisseur;
- vérifier les fuites d'huile: si elles sont importantes, remplacer l'amortisseur;
- comprimer l'amortisseur: si le mouvement est trop libre dans les deux sens (extension et compression), cela signifie que les parties intérieures sont usées et qu'il est nécessaire de remplacer l'amortisseur;
- vérifier le degré d'usure de joint sphérique: s'il y a trop de jeu, le remplacer.

● **L'amortisseur contient du gaz sous pression. Ne jamais l'ouvrir.**

Kontrolle des hinteren Stoßdämpfers.

Vor dem Beginn des Federausbaus die Länge mit montiertem Schwingungsdämpfer überprüfen; die erhobene Quote (L) muß beim Wiedereinbau wiederhergestellt werden.

Länge der vorgeladenen Standard-Feder (L): 249 mm - Vorladung 11 mm (**wre**)
257 mm - Vorladung 13 mm (**sms**)

Die beiden Nutmuttern (A) bis an den Punkt lockern, an welchem es möglich sein wird, den unteren Teller abzuziehen. Feder und Teller abziehen.

Die freie Länge der Feder überprüfen. 260 mm - Betriebsgrenze: 255 mm (**wre**)
270 mm - Betriebsgrenze: 265 mm (**sms**)

Folgende Kontrollen durchführen:

- Den Zustand des Schaftes kontrollieren. Er darf keine Beschädigungen aufweisen und darf nicht verkrümmt sein. Anderenfalls den Stoßdämpfer auswechseln.
- Eventuelle Ölverluste kontrollieren. Falls sie erheblich sind, den Stoßdämpfer auswechseln.
- Falls man beim Zusammendrücken des Stoßdämpfers eine zu freie Bewegung in beide Richtungen (Ausfedern und Einfedern) feststellt, bedeutet das, daß ein Verschleiß der Innenteile vorliegt. Der Stoßdämpfer muß ausgewechselt werden.
- den Abnutzungszustand des Kugelgelenks kontrollieren: falls sich ein übermäßiges Spiel zeigt, ist er auszutauschen.

● **Der Stoßdämpfer enthält Druckgas und darf auf keinen Fall geöffnet werden.**

Revisión amortiguador posterior.

Antes de proceder con el desmontaje del muelle comprobar su longitud con el amortiguador montado; la cota (L) registrada será preciso restablecerla en ocasión del remontaje.

Longitud del muelle precargado (L) standard: 249 mm. Precarga 11 mm (**wre**)
257 mm. Precarga 13 mm (**sms**)

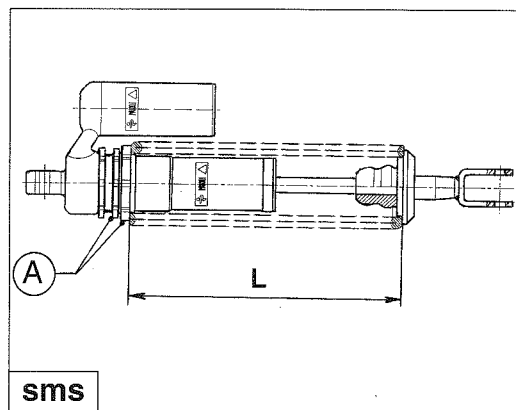
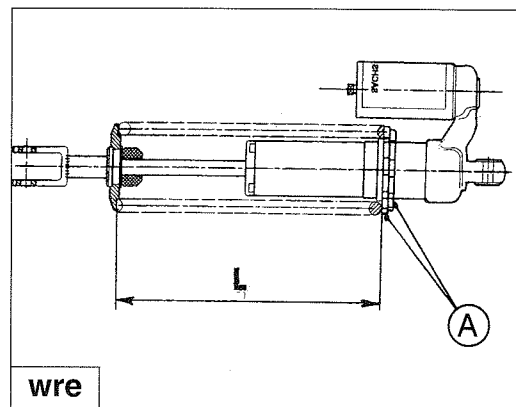
Aflojar las dos virolas (A) hasta el punto en que sea posible retirar el casquete inferior; extraer el casquete y el muelle.

Comprobar la longitud libre del muelle: 260 mm. Límite de servicio: 255 mm (**wre**)
270 mm. Límite de servicio: 265 mm (**sms**)

Seguir las siguientes verificaciones:

- controlar el estado de la barra: no debe presentar daños y no debe estar torcido, de lo contrario sustituir amortiguador;
- controlar eventuales pérdidas de aceite: se es de entidad considerable, sustituir el amortiguador;
- comprimiendo el amortiguador, se si comprueba un movimiento muy libre en los dos sentidos (extensión y compresión), significa que las partes internas están desgastadas y ocurre sustituir el amortiguador;
- controlar el estado de desgaste de l'articulación esférica: si manifiesta juego excesivo, sustituirlo.

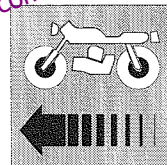
● **El amortiguador contine gas a presión y no debe ser abierto por ningún motivo.**





FRENI
BRAKES
FREINS
BREMSEN
FRENOS

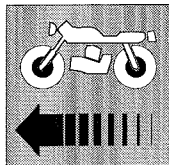
<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

L





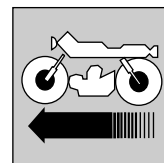
FRENI BRAKES

<http://husqy.forumsactifs.com>

Impianto frenante	L.4	Braking system	L.4
Pinze e pompa freno	L.5	Brake calipers and pumps	L.5
Dischi freno	L.6	Brake discs	L.6
Controllo usura e sostituzione pastiglie freno	L.8	Wear check and replacement of brake pads	L.8
Spurgo impianto frenante	L.10	Braking system bleeding	L.10

**FRENI
BRAKES
FREINS
BREMSSEN
FRENOS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Système de freinage	L.4
Etriers et pompe du frein	L.5
Disques de frein	L.7
Contrôle de l'usure et remplacement des pastilles de frein	L.9
Vidange du système de freinage	L.11

Bremsanlage	L.5
Bremssättel und Pumpen	L.5
Bremsscheiben	L.7
Verschleißkontrolle und Auswechseln der Bremsbeläge	L.9
Entlüften der Bremsanlage	L.11

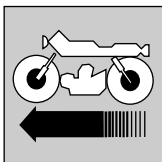
Instalación frenante	L.5
Pinza y bomba freno	L.5
Discos de freno	L.7
Control desgaste y sustitución pastill freno	L.9
Purga instalación frenante	L.11



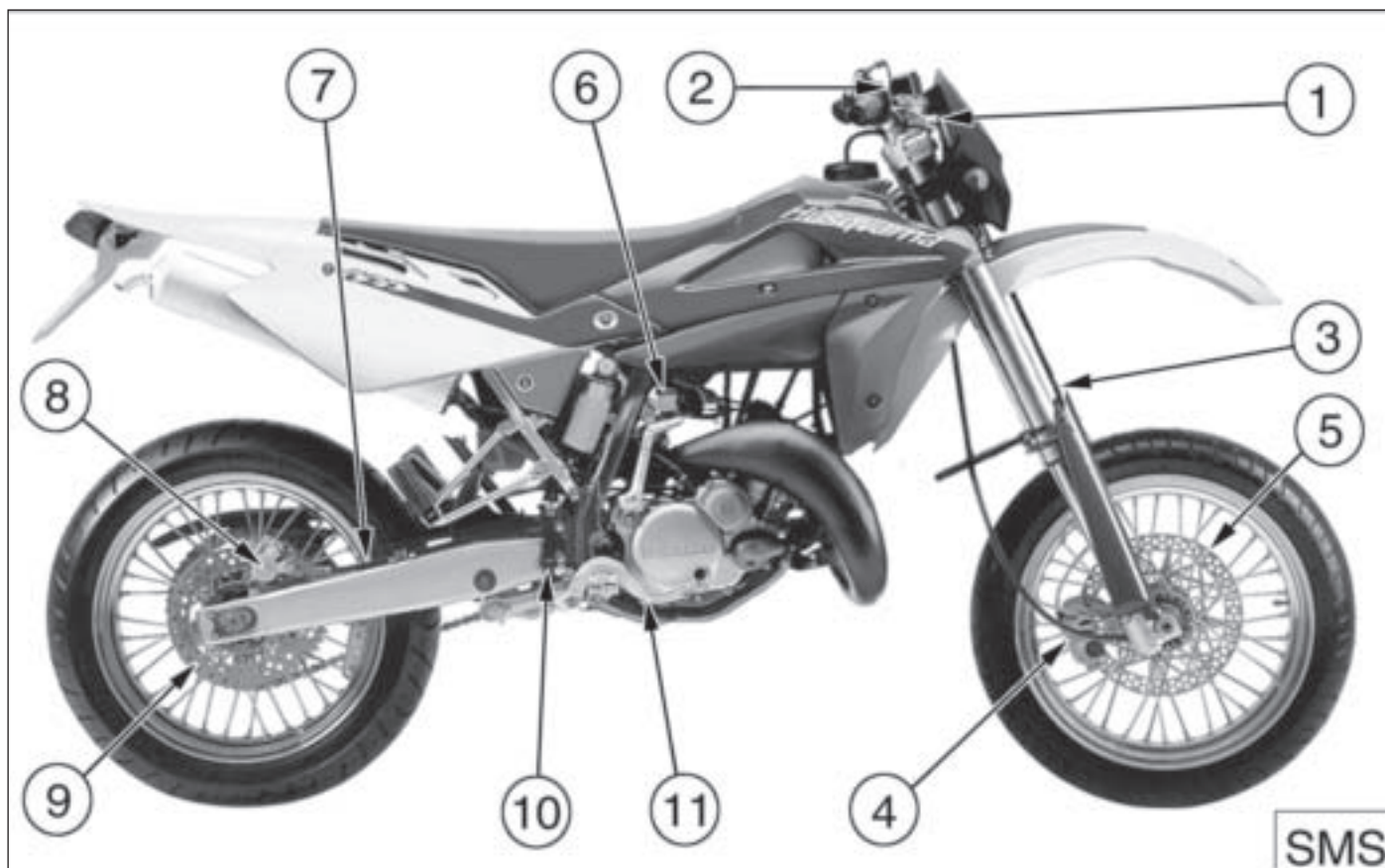
8000 A7190 (03-06)



L.3



FRENI BRAKES FREINS BREMSEN FRENOS



Impianto frenante.

L'impianto frenante è suddiviso in due circuiti totalmente indipendenti. Ciascun impianto è dotato di una pinza collegata a una pompa a comando idraulico con serbatoio separato, per il contenimento del liquido. Le pinze sono flottanti. Entrambi i dischi sono fissi, in acciaio.

- | | |
|---|--------------------------------------|
| 1 - Leva comando freno anteriore | 7 - Tubazione posteriore |
| 2 - Pompa freno anteriore con serbatoio olio. | 8 - Pinza posteriore |
| 3 - Tubazione anteriore | 9 - Disco freno posteriore |
| 4 - Pinza anteriore | 10 - Pompa freno posteriore |
| 5 - Disco freno anteriore | 11 - Pedale comando freno posteriore |
| 6 - Serbatoio olio freno posteriore | |

Braking system.

The braking system is made up of two fully independent circuits. Each circuit is provided with a caliper connected to a hydraulic-control pump with separated tank containing the fluid. The calipers floating. Both the steel discs are fixed.

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------|
| 1 - Front brake control lever | 7 - Rear piping |
| 2 - Front brake pump with oil tank | 8 - Rear caliper |
| 3 - Front piping | 9 - Rear disc |
| 4 - Front caliper | 10 - Rear brake pump |
| 5 - Front disc | 11 - Rear brake control pedal |
| 6 - Rear brake oil tank | |

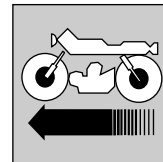
Système de freinage.

Le système de freinage est composé de deux circuits complètement indépendants. Chaque circuit est pourvu d'un étrier relié à une pompe hydraulique ayant un réservoir à part contenant le liquide. L'étriers sont flottant. Les deux disques sont fixes, en acier.

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1 - levier de contrôle frein avant | 7 - Tuyau arrière |
| 2 - Pompe du frein avant avec réservoir à huile | 8 - Etrier arrière |
| 3 - Tuyau avant | 9 - Disque arrière |
| 4 - Etrier avant | 10 - Pompe du frein arrière |
| 5 - Disque avant | 11 - Pédale de contrôle frein arrière |
| 6 - Réservoir à huile du frein arrière | |

FRENI BRAKES FREINS BREMSSEN FRENOS

<http://husqy.forumsactifs.com>



Bremsanlage.

Die Bremsanlage umfaßt ein voneinander unabhängiges Zweikreisssystem. Jede Anlage ist mit einem Bremsattel versehen, der an eine Hydraulikpumpe mit separatem Bremsflüssigkeitsbehälter angeschlossen ist. Die Bremsen sind als Schwimmsattelbremse. Beide Scheiben sind fest und aus Stahl.

- | | |
|---------------------------------------|-------------------------------------|
| 1 - Steuerhebel vordere Bremse | 7 - Hinterer Schlauch |
| 2 - Vordere Bremspumpe mit Ölbehälter | 8 - Hinterer Bremsattel |
| 3 - Vorderer Schlauch | 9 - Hintere Bremsscheibe |
| 4 - Vorderer Bremsattel | 10 - Hintere Bremspumpe |
| 5 - Vordere Bremsscheibe | 11 - Bedienungspedal hintere Bremse |
| 6 - Hinterer Bremsölbehälter | |

Instalación frenante.

La instalación frenante está subdividida en dos circuitos totalmente independientes. Cada instalación está dotada de una pinza conectada a una bomba a comando hidraulico con tanque separado, para el contenido del líquido. Las pinzas son flotantes. Ambos discos son fijos, en acero.

- | | |
|--|---------------------------------------|
| 1 - Palanca de mando del freno delantero | 7 - Tubería posterior |
| 2 - Bomba freno anterior con tanque aceite | 8 - Pinza posterior |
| 3 - Tubería anterior | 9 - Disco posterior |
| 4 - Pinza anterior | 10 - Bomba freno posterior |
| 5 - Disco anterior | 11 - Pedal de mando del freno trasero |
| 6 - Tanque aceite freno posterior | |

Pinze e pompa freno.

La casa costruttrice delle pinze e delle pompe freno, considerando l'importanza in termini di sicurezza che rivestono questi componenti, suggerisce di non intervenire in nessun modo all'interno della pinza o della pompa. Una revisione non eseguita correttamente può mettere in serio pericolo l'incolumità del pilota e del passeggero. Le operazioni di sostituzione sono limitate alle pastiglie e relativi componenti di fissaggio e al gruppo di spurgo.

Brake calipers and pumps.

The manufacturing company of brake calipers and pumps recommends not to intervene at all inside the caliper or pump, because of the importance of these parts in terms of safety. Incorrect overhauling may seriously endanger rider and passenger. Replacements are limited to pads and fastening parts as well as to the draining unit.

Etriers et pompe du frein.

Le Fabricant des pincés et des pompes frein suggère, compte tenu de l'importance que possèdent ces composants en matière de sécurité, de ne pas intervenir à l'intérieur de la pince ou de la pompe. En effet une révision non parfaitement réalisée peut représenter un danger pour la sécurité du pilote et du passager. Les opérations de remplacement concernent donc uniquement les pastilles, les composants de fixation correspondants et le groupe de purge.

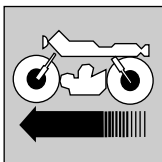
Bremssättel und Pumpen.

Die Herstellerfirma der Bremssättel und der Bremspumpen, unter Berücksichtigung der Wichtigkeit der Sicherheit, die dieses Bestandteil betrifft, empfiehlt, in keiner Weise auf das Innere der Bremssättel oder der Pumpe einzuwirken. Eine nicht korrekt ausgeführte überholungsarbeit kann die Sicherheit des Fahrers und des Mitfahrers beeinträchtigen. Die Arbeiten beschränken sich auf den Ersatz der Bremsbeläge und der dazugehörigen Befestigungsbestandteile, desweiteren auf die Ablaßinheit.

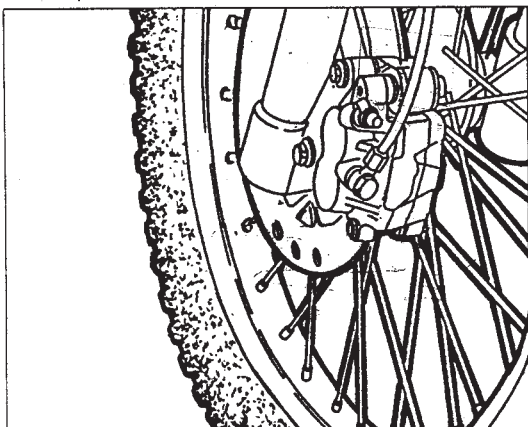
Pinza y bomba freno.

La casa constructora de las pinzas y de las bombas freno, considerando la importancia en términos de seguridad de estos componentes, sugiere no intervenir en ninguna forma al interno de la pinza o de la bomba. Una revisión incorrecta puede poner en serio peligro la incolumidad del piloto y del pasajero. Las operaciones de reemplazo se limitan a las pastillas, a los relativos componentes de fijación y al grupo de desahogo.





FRENI BRAKES FREINS BREMSEN FRENOS



Dischi freno.

Il controllo del disco è importante; esso deve essere perfettamente pulito, cioè senza ruggine, olio, grasso od altra sporcizia e non deve presentare profonde rigature.

Diametro disco freno anteriore: 260 mm.

Spessore del disco anteriore (a nuovo): 3,0 mm o 3,5 mm.

Spessore del disco al limite di usura: 2,5 mm o 3,0 mm.

Diametro disco freno posteriore: 220 mm.

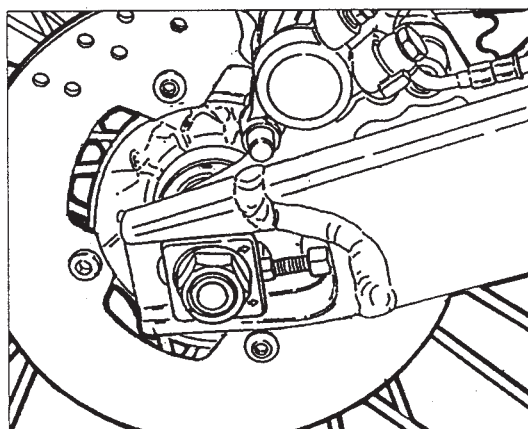
Spessore del disco posteriore (a nuovo): 4,0 mm.

Spessore del disco al limite di usura: 3,5 mm.

La distorsione dei dischi non deve superare i 0,15 mm (misura da rilevare con un comparatore e con disco montato sul cerchio).

Per rimuovere il disco dal cerchio ruota è necessario svitare le sei viti di fissaggio.

Quando si procede al rimontaggio pulire perfettamente le superfici di appoggio e avvitare le viti alla coppia di serraggio prescritta.



Brake discs.

Control of the disc is important; it must be perfectly clean, i.e. without rust, oil, grease or any other dirt and no deep scorings must be noticed.

Diameter of front brake disc: 260 mm/10.23 in.

Thickness of front disc (new): 3,0 mm/0.118 in. or 3,5 mm/0.138 in.

Thickness of front disc at max wear limit: 2,5 mm/0.098 in. or 3,0 mm/0.118 in.

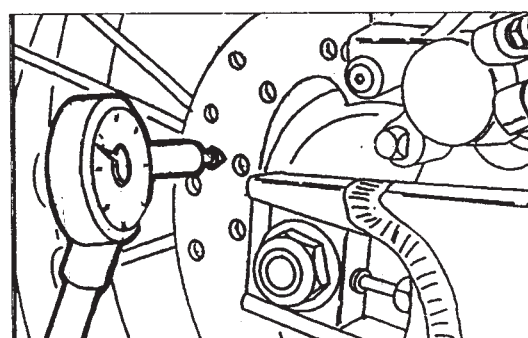
Diameter of rear brake disc: 220 mm/8.66 in.

Thickness of rear disc (new): 4,0 mm/0.157 in.

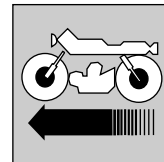
Thickness of rear disc at max wear limit: 3,5 mm/0.137 in.

The disc distortion must not exceed 0,15 mm/0.006 in. (this measure is to be taken with a comparator and with the disc mounted on the rim).

To remove the disc from the wheel rim, it is necessary to unscrew the six fastening screws. Upon reassembly, perfectly clean the bearing surfaces and screw down the screws according to the required driving torque.



FRENI BRAKES FREINS BREMSSEN FRENOS



Disques de frein.

La vérification du disque est très importante: celui-ci doit être parfaitement propre (sans traces de rouille, d'huile, de graisse ou autres impuretés) et sans rayures.

Diamètre du disque du frein avant: 260 mm

Épaisseur du disque avant (neuf): 3,0 mm ou 3,5 mm.

Épaisseur du disque à la limite de l'usure: 2,5 mm ou 3,0 mm.

Diamètre du disque du frein arrière: 220 mm

Épaisseur du disque arrière (neuf): 4,0 mm

Épaisseur du disque à la limite de l'usure: 1,5 mm

La voilure des disques ne doit pas dépasser 0,15 mm (vérifier cette mesure avec un comparateur quand le disque est monté sur la jante).

Dévisser les six vis de fixation pour démonter le disque de la jante de la roue.

Lors du remontage, nettoyer parfaitement les surfaces d'appui et visser les vis selon le degré de serrage indiqué.

Bremsscheiben.

Die Kontrolle der Bremsscheibe ist sehr wichtig. Die Bremsscheibe muß vollständig sauber sein, d.h. sie darf keinerlei Rost, Öl, Fettspuren oder anderen Schmutz aufweisen, und muß frei von tiefen Rillen sein.

Durchmesser der vorderen Bremsscheibe: 260 mm

Dicke der vorderen Bremsscheibe (neu): 3,0 mm oder 3,5 mm.

Dicke der Bremsscheibe bei Verschleißgrenze: 2,5 mm oder 3,0 mm.

Durchmesser der hinteren Bremsscheibe: 220 mm

Dicke der hinteren Bremsscheibe (neu): 4,0 mm

Dicke der Bremsscheibe bei Verschleißgrenze: 3,5 mm

Der Verzug der Scheiben darf 0,15 mm nicht überschreiten (das Maß muß mit Hilfe eines Komparators kontrolliert werden, wobei die Bremsscheibe an der Felge angebracht sein muß).

Zur Abnahme der Scheibe von der Felge muß man die sechs Befestigungsschrauben lösen.

Bevor man sie wieder anbringt, muß man die Auflageflächen gründlich reinigen. Die Schrauben nach dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

Discos de freno.

El control del disco es importante; el cual debe ser perfectamente limpio, o sea sin óxido, aceite, grasa u otra suciedad y no debe presentar rayados profundos.

Díametro disco freno anterior: 260 mm

Espesor del disco anterior (a nuevo): 3,0 mm o 3,5 mm.

Espesor del disco al límite del desgaste: 2,5 mm o 3,0 mm.

Díametro disco freno posterior: 220 mm

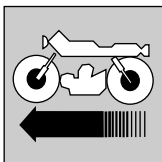
Espesor del disco posterior (a nuevo): 4,0 mm

Espesor del disco al límite del desgaste: 3,5 mm

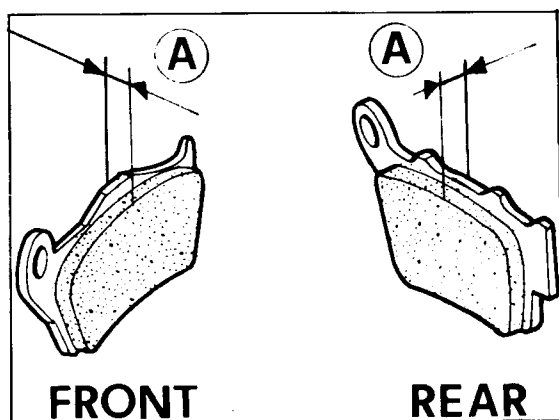
La distorsión de los discos no debe superar los 0,15 mm (medida de relevarse con un comparador y con disco montado sobre el aro).

Para remover el disco del aro rueda es necesario desenroscar los seis tornillos de fijaje.

Cuando se procede al remonte limpiar perfectamente la superficie de apoyo y enroscar los tornillos a la pareja de presión prescrita.



FRENI BRAKES FREINS BREMSSEN FRENOS



Controllo usura e sostituzione pastiglie freno.

Dopo ogni gara è necessario verificare lo stato di usura delle pastiglie freni che non devono avere uno spessore "A" inferiore a 3,8 mm. In questi casi sostituire la coppia di pastiglie operando nel modo seguente:

- rimuovere la coppiglia di sicurezza (1) dalla spina tenuta pastiglie (2);
- sfilare completamente la spina (2) e sfilare le pastiglie usurate;



E' opportuno, nell'operazione di sostituzione delle pastiglie, togliere un po' di fluido, poiché l'arretramento dei pistoncini nei cilindri potrebbe far traboccare il fluido dal serbatoio.

- con una leva spingere verso l'interno i pistoncini di spinta e quindi inserire le pastiglie nuove;
- inserire la spina e bloccarla con la coppiglia di sicurezza.



IMPORTANTE - È consigliabile agire con cautela sulle pastiglie nuove, al fine di permettere un corretto e completo assestamento dei materiali d'attrito.

Wear check and replacement of brake pads.

Check the brake pad wear when each competition is over. Their thickness "A" must not be lower than 3.8 mm (0.15 in.). In presence of lower thicknesses, replace the couple of pads working as follows:

- remove the split pin (1) to tighten the pads pin (2);
- fully extract the pin (2) and extract the worn pads,

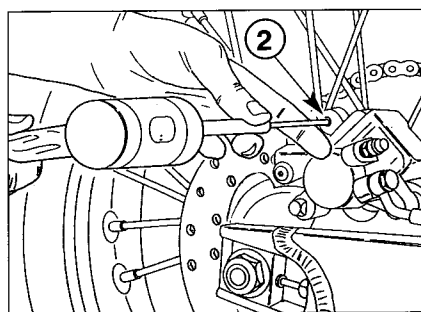
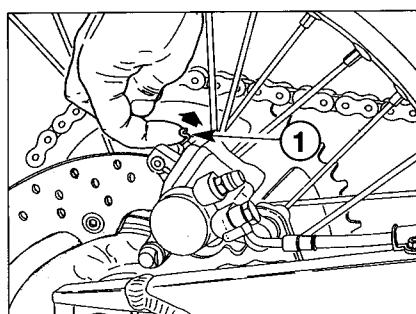
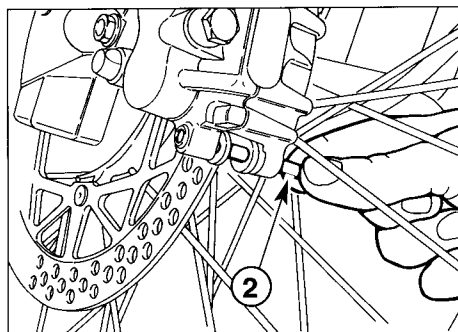
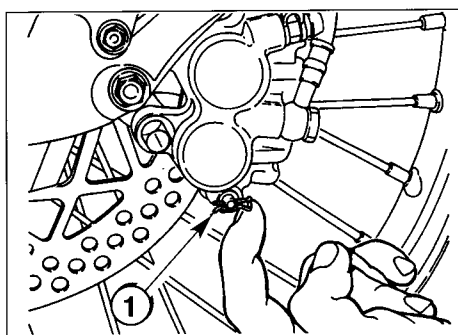


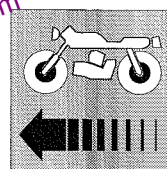
When replacing the pads, it is advisable to remove some fluid, because the fluid could overflow from the tank owing to the backing of the plungers in the cylinders.

- with the help of a lever push the plungers inward, then fit the new pads;
- fit the pin and locking with the split pin.



IMPORTANT - It is advisable to act cautiously on the new pads, in order to allow a proper and complete settling of friction materials.





Contrôle de l'usure et remplacement des pastilles de frein.

Après chaque compétition, contrôler l'état d'usure des plaquettes des freins. Elles ne doivent pas avoir une épaisseur inférieure à 3,8 mm. Au cas où l'épaisseur est inférieure à la mesure susdite, remplacer les plaquettes. Opérer comme suit:

- enlever du pion d'étanchéité des pastilles la goupille (1) de sécurité (seul pour pince arrière);
- retirer complètement le pivot et retirer les pastilles usées;

On conseille, lors du remplacement des pastilles, d'enlever un peu de liquide, car le recul des pistons dans les cylindres pourrait faire déborder le liquide du réservoir.

- avec un levier, pousser vers l'intérieur les pistons de butée et introduire les pastilles neuves;
- introduire le pion et le bloquer avec la goupille de sécurité (1, seul pour pince arrière).

IMPORTANT - On conseille de ne pas freiner trop à fond, ceci afin de permettre une bonne adaptation des matériaux de frottement.

Verschleißkontrolle und Auswechseln der Bremsbeläge.

Nach jedem Wettrennen ist es erforderlich, das der Verschleiß-Zustand der Bremsbeläge, die keine Dicke unter 3,8 mm haben dürfen, überprüft wird. In diesen Fällen ist das Bremsbelagpaar folgendendermaßen auszutauschen:

- Den Sicherheitssplint (1) vom Dichtungsstift der Bremsbeläge abnehmen (nur für hinten Bremssattel);
- Den Bolzen vollständig entfernen und die abgenutzten Bremsbeläge entfernen.

Es empfiehlt sich, beim Auswechseln der Bremsbeläge, etwas Flüssigkeit abzulassen, da infolge der Verschiebung der Kolben in den Zylindern Flüssigkeit aus dem Tank überlaufen könnte.

- Mit einem Hebel drückt man die Kolben nach innen und setzt die neuen Bremsbeläge ein;
- den Stift einführen und mit dem Sicherheitssplint (1, nur für hinten Bremssattel) blockieren.

WICHTIG: Es empfiehlt sich, die Bremsen behutsam zu betätigen, damit sie sich die Bremsbeläge bzw. das Reibungsmaterial korrekt und vollständig einspielen können.

Control desgaste y sustitución pastill freno.

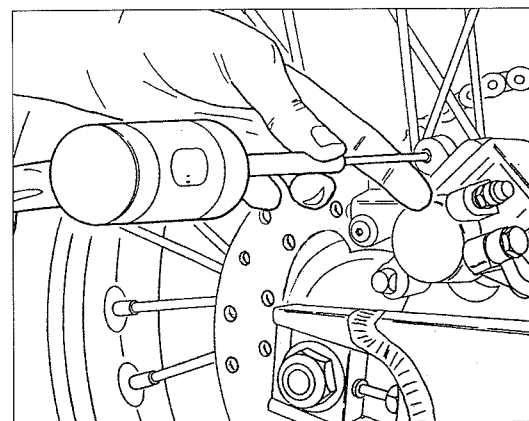
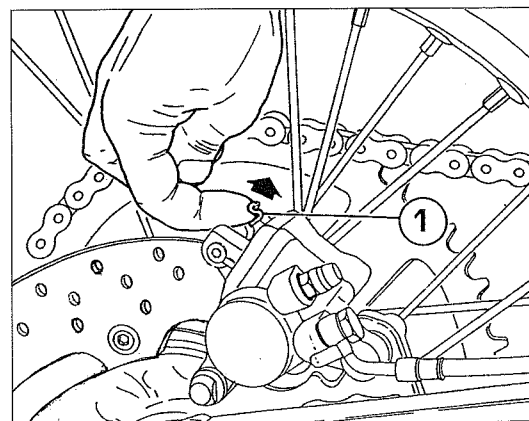
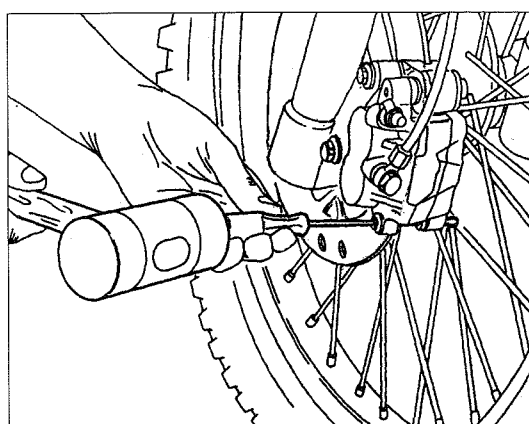
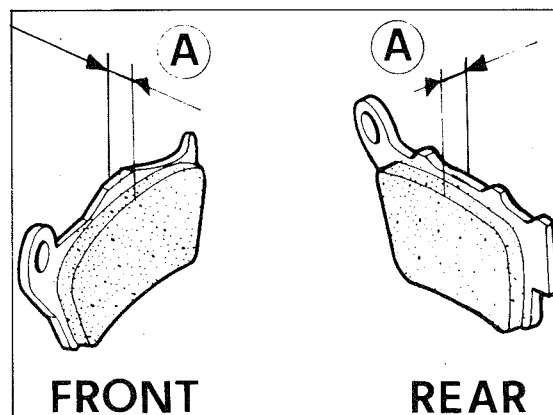
Después de cada carrera es preciso verificar el estado de desgaste de las pastillas de los frenos, las cuales no deben tener nunca un espesor inferior a 3,8 mm. En estos casos es preciso reemplazar la pareja de pastillas efectuando las operaciones siguientes:

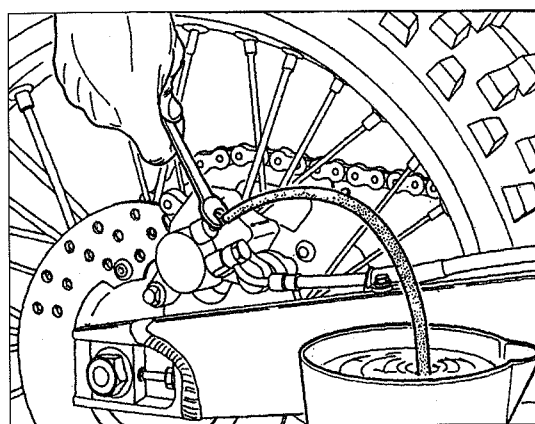
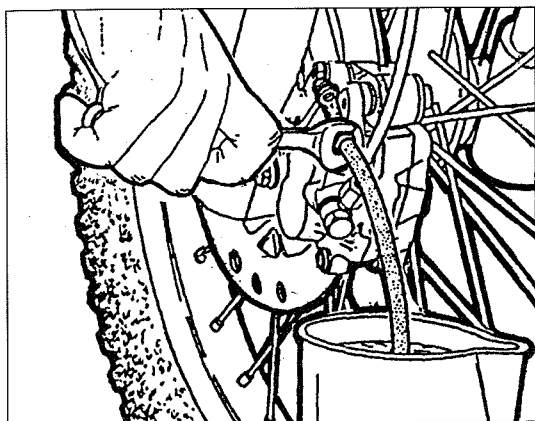
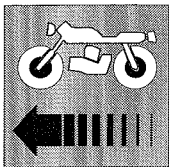
- Quitar el bloqueo (1) de seguridad de la aguja retén pastillas (solo para la pinza trasera);
- deshilar completamente la espina y deshilar las pastillas desgastadas;

Es oportuno, en la operación de sustitución de la pastilla, quitar un poco de liquido, debido al retrasamiento de los pistoncitos en los cilindros podría hacer derramar el liquido del tanque.

- con una palanca empujar hacia dentro los pistoncitos de empuje e insertar la pastilla nueva;
- Insertar la aguja y bloquearla con el bloqueo de seguridad (1, solo para la pinza trasera).

IMPORTANTE - Es aconsejable andar con cuidado con las pastilla nuevas, a fin de permitir un correcto y completo asentamiento de los materiales de fricción.





Spurgo impianto frenante.

Lo spurgo dell'impianto frenante è richiesto quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa della leva risulta lunga ed elastica, oppure quando si deve sostituire il fluido. Per lo spurgo procedere nel seguente modo:

- riempire il serbatoio con fluido freni prescritto; fare attenzione che durante l'operazione di spurgo il fluido non scenda al di sotto del livello minimo;
- azionare ripetutamente la leva o il pedale del freno per riempire, almeno in parte, il circuito frenante;
- calzare sul raccordo di spurgo un tubetto flessibile trasparente ed immergere l'estremità in un recipiente contenente olio freni esausto;
- tirare a fondo la leva (o il pedale) della pompa e mantenerla in questa posizione;
- allentare il raccordo di spurgo, lasciare fuoriuscire fluido freni (inizialmente uscirà solo aria) e bloccare il raccordo senza forzare;
- rilasciare la leva (o il pedale), attendere qualche secondo e ripetere il ciclo "d" e "e" sino a quando dal tubetto uscirà fluido privo di bolle d'aria;
- bloccare il raccordo di spurgo alla coppia prescritta e ripristinare il livello del fluido nel serbatoio.



Il contatto del liquido freni con la pelle è dannoso; in caso di accidentale contatto lavare con abbondante acqua corrente.



Il fluido freni è corrosivo nei confronti delle vernici e delle parti in plastica.

Se lo spurgo è stato eseguito correttamente si dovrà sentire, subito dopo la corsa a vuoto iniziale della leva, l'azione diretta e senza elasticità del fluido. Qualora ciò non si verifichi ripetere l'operazione di spurgo.



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.

Braking system bleeding.

The braking system is to be bled whenever the lever stroke is long and elastic owing to any air in the circuit, or when the fluid is to be replaced. For the bleeding proceed as follows:

- fill the tank with the required brake fluid; make sure that the fluid does not drop below the minimum level during the bleeding operation;
- repeatedly actuate the lever or the brake pedal in order to fill the braking circuit, at least partially;
- fit a transparent flexible pipe on the breather union and plunge the pipe end in a basin containing exhausted brake oil;
- strongly pull the lever (or pedal) of the pump and hold it in this position;
- unloose the breather union, let the brake fluid come out (only air will come out first) and lock the union without forcing;
- release the lever (or pedal), wait some instants and repeat the cycle "d" and "e" until the fluid coming out of the pipe has no air bubbles;
- lock the breather union according to the required torque and restore the fluid level in the tank.



The brake fluid is highly corrosive: avoid all contact with skin; in case of accidental contact, carefully rinse with running water.

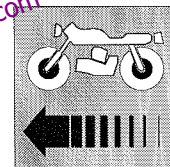


The brake fluid is corrosive to paints and plastic parts.

If bleeding has been properly made, you shall feel the direct action without elasticity of the fluid just after the initial idle stroke of the lever. If that is not the case, repeat the bleeding action.



Bleeding does not fully eliminate the air in the circuit; the little remaining quantities are automatically eliminated during a short period of use of the motorcycle; this entails less elasticity and a shorter stroke of the control lever.



Vidange du système de freinage.

La vidange du système de freinage est nécessaire quand, à cause de la présence d'air dans le circuit, la course de la manette devient longue et élastique ou bien quand il faut remplacer le liquide. Pour vidanger, procéder de la façon suivante:

- a) remplir le réservoir avec le liquide pour freins conseillé; veiller à ce que pendant l'opération le liquide ne descende pas en-dessous du niveau minimum;
- b) actionner plusieurs fois de suite la manette ou la pédale du frein afin de remplir, du moins en partie, le circuit de freinage;
- c) relier au raccord de vidange un tuyau flexible transparent; plonger le bout du tuyau dans un récipient contenant de l'huile usée pour freins;
- d) tirer à fond la manette (ou la pédale) de la pompe et la laisser dans cette position;
- e) desserrer le raccord de vidange, laisser s'écouler le liquide pour freins (au début, il ne sort que de l'air) et bloquer le raccord sans forcer;
- f) relâcher la manette (ou la pédale), attendre quelques secondes et répéter le cycle "d" et "e" jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles d'air dans le liquide sortant du tuyau;
- g) bloquer le raccord de vidange selon le degré de serrage indiqué et rétablir le niveau d'huile dans le réservoir.



Le contact du liquide pour freins avec la peau est dangereux; en cas de contact accidentel, rincer sous l'eau abondamment.



Le liquide pour freins corrode les peintures et les parties en plastique.

Si la vidange a été bien faite, on doit sentir, tout de suite après la course à vide initiale de la manette, l'action directe et sans élasticité du liquide. Dans le cas contraire, répéter l'opération de vidange.



La vidange n'élimine pas complètement l'air qui se trouve dans le circuit; les petites quantités qui restent s'éliminent automatiquement pendant une courte période d'utilisation de la moto; ceci implique une élasticité et une course inférieure du levier de commande.

Entlüften der Bremsanlage.

Eine Entlüftung der Bremsanlage ist angebracht, wenn sich, aufgrund von Luftblasen im Bremskreislauf, das Anziehen des Hebels als gedehnt und nachgiebig erweisen sollte, oder wenn man die Flüssigkeit auswechseln muß. Beim Entlüften geht man wie folgt vor:

- a) In den Behälter die vorgeschriebene Bremsflüssigkeit einfüllen. Während des Entlüftungsvorganges darauf achten, daß die Flüssigkeit nicht unter dem Mindeststand sinkt.
- b) Den Bremshebel oder das Bremspedal wiederholt betätigen, um den Bremskreislauf zumindest teilweise zu füllen.
- c) Auf das Anschlußstück einen transparenten Schlauch aufsetzen und das Schlauchende in einen Behälter mit altem Bremsöl eintauchen.
- d) Den Hebel (oder das Pedal) der Pumpe ganz durchdrücken und in dieser Position lassen.
- e) Das Anschlußstück lösen und die Bremsflüssigkeit (zunächst wird nur Luft austreten) auslaufen lassen. Das Anschlußstück nicht zu stark anziehen.
- f) Den Hebel (oder das Pedal) loslassen, einige Sekunden warten und die unter "d" und "e" angeführten Anleitungen solange wiederholen, bis aus dem Schlauch Flüssigkeit ohne Luftblasen herausläuft.
- g) Das Anschlußstück nach dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen und den Flüssigkeitsstand im Behälter wiederherstellen.



Der Kontakt mit Bremsflüssigkeit ist für die Haut schädlich. Bei zufälligem Kontakt mit viel fließendem Wasser waschen.



Die Bremsflüssigkeit wirkt auf Lacke und Kunststoffteile korrosiv.

Wenn die Entlüftung richtig durchgeführt worden ist, muß man sofort nach dem Leerhub am Bremshebel die direkte und unelastische Wirkung der Flüssigkeit feststellen können. Falls das nicht der Fall ist, muß man die Entlüftung wiederholen.



Beim Entlüften wird die im Kreislauf vorhandene Luft nicht vollständig beseitigt. Sie wird automatisch nach kurzer Zeit eliminiert, wenn man das Motorrad gebraucht. Die Folge ist eine geringe Elastizität und ein kürzerer Leerhub des Steuerhebels.

Purga instalación frenante.

La purga de la instalación frenante es requerido cuando, a causa de la presencia de aire en el circuito, la carrera de la palanca resulta larga y elástica, o por que cuando se deba sustituir el líquido. Para la purga proceder en el siguiente modo:

- a) llenar el tanque con líquido frenos prescrito; hacer atención que durante la operación de purga el líquido no descienda por debajo del nivel mínimo;
- b) accionar repetidamente la palanca o el pedal del freno para llenar, al menos en parte, el circuito frenante;
- c) calzar en el empalme de purga un tubito flexible transparente y sumergir la extremidad en un recipiente conteniente de aceite frenos gastado;
- d) tirar a fondo la palanca (o el pedal) de la bomba y mantenerla en esta posición;
- e) aflojar el enlace de purga, dejar salir hacia fuera el fluido frenos (inicialmente saldrá solo aire) bloquear el empalme sin forzar;
- f) liberar la palanca (o el pedal), esperar algunos segundos y repetir el ciclo "d" y "e" hasta cuando del tubido saldrá fluido sin burbujas de aire;
- g) bloquear el enlace de purga a la pareja prescrita y restablecer el nivel del fluido en el tanque.



El contacto del líquido frenos con la piel es dañino; en caso de accidental contacto lavar con abundante agua corriente.



El fluido frenos es corrosivo en comparación con la pintura y las partes en plástico.

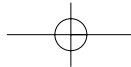
Si la purga ha estado efectuada correctamente se deba oír, justo después de la carrera a vacío inicial de la palanca, la acción directa y sin elasticidad del fluido. Si no se verifica lo sobreindicado, repetir la operación de purga.



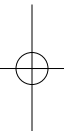
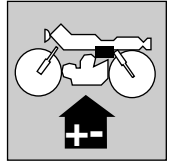
La purga no elimina completamente el aire presente en el circuito; la pequeña cantidad restante se eliminan automáticamente durante un breve periodo de uso de la motocicleta, ésto comporta una menor elasticidad y carrera de la palanca de comando.





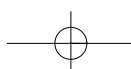
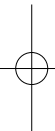


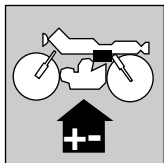
**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

M



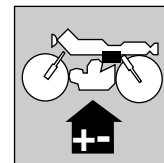


IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM

Legenda schema elettrico	M.5	Key to wiring diagram	M.5
Legenda colore cavi	M.6	Cable colour coding	M.6
Impianto accensione elettronico	M.7	Electric ignition equipment	M.7
Batteria	M.8	Battery	M.8
Generatore	M.10	Gnerator	M.10
Centralina	M.10	Electronic device	M.10
Bobina	M.10	Coil	M.10
Controllo alternatore	M.11	Alternator checking	M.11
Regolatore raddrizzatore	M.12	Rectifier-regulator	M.12
Controllo della regolazione	M.13	Checking the voltage regulator	M.13
Candela di accensione	M.14	Sprark plug	M.14
Fusibili	M.15	Fuses	M.15
Controllo e messa in fase accensione	M.16	Ignition timing and checking	M.16
Diagramma di anticipo	M.17	Timing curve	M.17
Strumento digitale, spie	M.18	Digital instrument, warning lights	M.18
Settaggio strumento	M.19	Instrument setup	M.19
Registrazione proiettore	M.27	Headlamp adjustment	M.27
Sostituzione lampadine proiettore	M.27	Headlamp bulbs replacement	M.27
Sostituzione lampada fanale posteriore	M.27	Rear tail light bulb replacement	M.27

INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

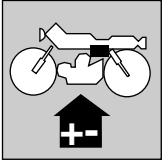
<http://husqy.forumsactifs.com>



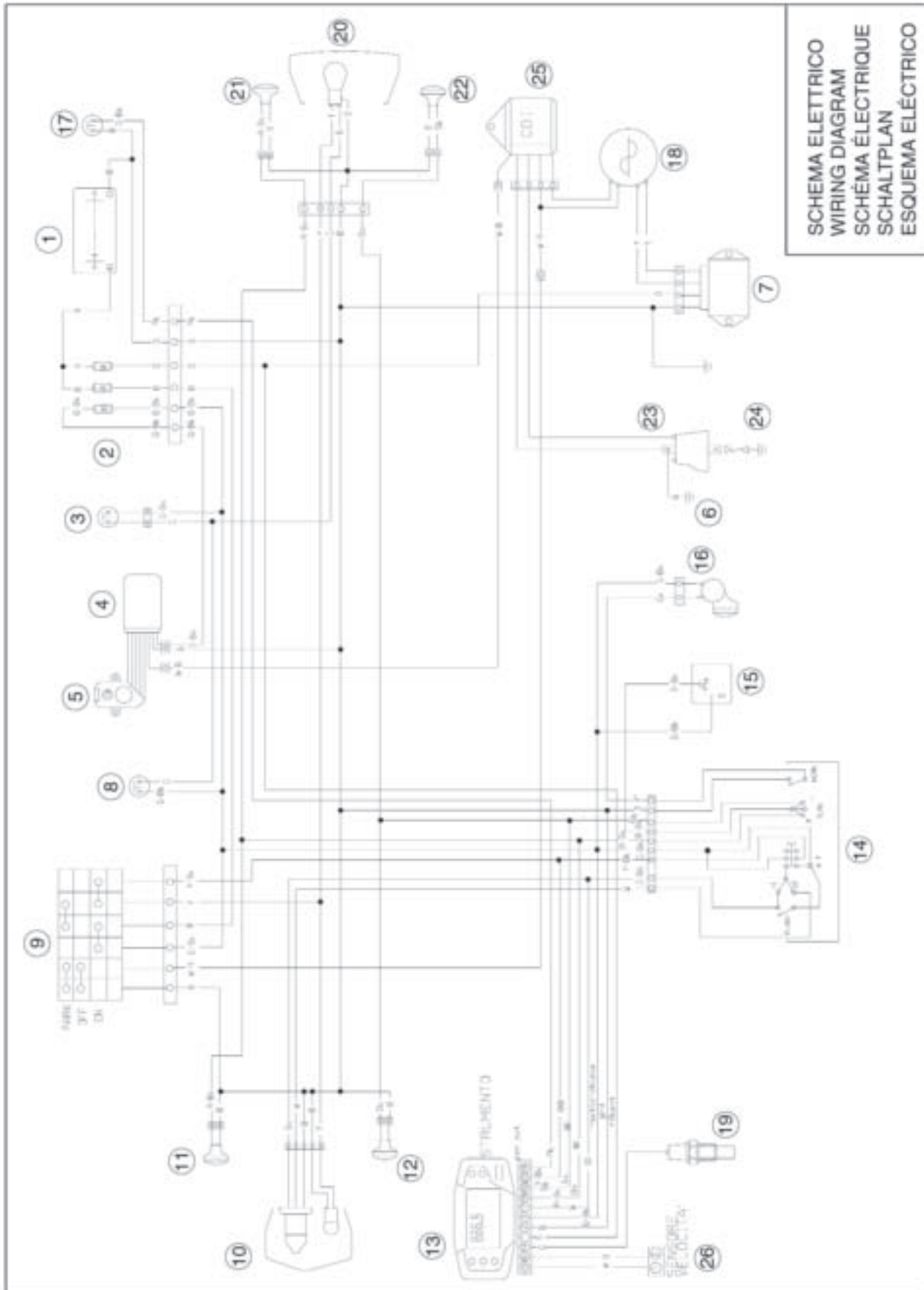
Légenda schéma électrique	M.5	Schaltplan	M.5
Legende de la couleur des cables	M.6	Rabelfarben	M.6
Allumage électronique	M.7	Elektronischer Starter	M.7
batterie	M.8	Batterie	M.8
Générateur	M.10	Generatore	M.10
Centrale	M.10	Zündelektronik	M.10
Bobine	M.10	Zündspule	M.10
Contrôle alternateur	M.11	Kontrolle des Drehstrom-Generators	M.11
Le régulateur redresseur	M.12	Gleichrichterregler	M.12
Contrôle du réglage	M.13	Kontrolle der Einstellung	M.13
Bougie d'allumage	M.14	Zündkerze	M.14
Fusible	M.15	Sicherung	M.15
Contrôle et calage de l'allumage	M.16	Kontrolle und Zuendverstellung	M.16
Diagramme d'avance	M.17	Diagramm der Vorverstellung	M.17
Instrument digital, voyants	M.18	Digital Instrumente, Kontrolleuchten	M.18
Position de l'instrument	M.19	Instrumenterahmen	M.19
Reglage du phare avant	M.28	Einstellung der Vorderscheinwerfer	M.29
Remplacement des ampoules du phare avant	M.28	Austausch der Scheinwerferlampen	M.29
Remplacement des ampoules du phare arrière	M.28	Austausch des hinteren Schein-Werferlampen	M.29

Leyenda esquerna eléctrico	M.5
Leyenda colores cables	M.6
Sistema de encendido electrónico	M.7
Batería	M.8
Generador	M.10
Centralita	M.10
Bobina	M.10
Control alternador	M.11
Regulador transformador	M.12
Control de la regulación	M.13
Bujía de ascensión	M.14
Fusibles	M.15
Control y puesta a punto del encendido	M.16
Diagrama de anticipo	M.17
Instrumento digital, testigos	M.18
Impostación de l'instrumento	M.19
Regulación del faro delantero	M.30
Substitución de las bombillas del faro delantero	M.30
Substitución de las bombillas del faro trasero	M.30



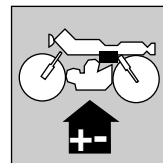


**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

<http://husqy.forumsactifs.com>



Legenda schema elettrico.

1. Batteria
2. Scatola fusibili
3. Interruttore stop posteriore
4. Centralina comando valvola
5. Motorino comando valvola
6. Massa bobina
7. Regolatore di tensione
8. Interruttore stop anteriore
9. Interruttore a chiave
10. Proiettore anteriore
11. Indicatore di direzione anteriore Dx.
12. Indicatore di direzione anteriore Sx.
13. Strumento
14. Commutatore sinistro
15. Intermittenza indicatori di direzione
16. Avvisatore acustico
17. Interruttore livello olio
18. Alternatore
19. Termistore
20. Fanalino posteriore
21. Indicatore di direzione posteriore Dx.
22. Indicatore di direzione posteriore Sx.
23. Bobina A.T.
24. Candela
25. Centralina elettronica
26. Sensore velocità

Key to wiring diagram

1. Battery
2. Fuse box
3. Rear stop switch
4. Valve control power unit
5. Valve control motor
6. Earth of bobbin
7. Voltage regulator
8. Front stop switch
9. Key switch
10. Headlamp
11. Right front turn indicator
12. Left front turn indicator
13. Instrument
14. Left commutator
15. Turn indicator intermittence
16. Horn
17. Oil level switch
18. Alternator
19. Thermistor
20. Rear light
21. Right rear turn indicator
22. Left rear turn indicator
23. H.T. bobbin
24. Spark plug
25. Electronic power unit
26. Speed sensor

Légende schéma électrique.

1. Batterie
2. Boîte à fusibles
3. Interrupteur stop arrière
4. Disjoncteur de commande soupape
5. Moteur de commande soupape
6. Terre bobine
7. Régulateur de tension
8. Disjoncteur stop avant
9. Disjoncteur sous clé
10. Phare
11. Indicateur de direction avant droit
12. Indicateur de direction avant gauche
13. Instrument
14. Commutateur gauche
15. Intermittence indicateurs de direction
16. Avertisseur acoustique
17. Disjoncteur niveau d'huile
18. Alternateur
19. Thermistance
20. Feux arrière
21. Indicateur de direction arrière droit
22. Indicateur de direction arrière gauche
23. Bobine H.T.
24. Bougie
25. Distributeur électronique
26. Capteur vitesse

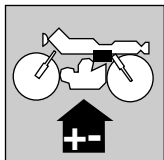
Schaltplan.

1. Batterie
2. Sicherungsschachtel
3. hinterer Stop-Schalter
4. Ventilschaltungseinheit
5. Ventilschaltungsmotor
6. Spulenmasse
7. Spannungsregler
8. vorderer Stop-Schalter
9. Schlüsselschalter
10. vorderer Scheinwerfer
11. vorderer Rechts-Richtungsanzeiger
12. vorderer Links-Richtungsanzeiger
13. Instrumente
14. linker Umschalter
15. Blink-Richtungsanzeiger
16. akustischer Anzeiger
17. Ölstand-Schalter
18. Alternator
19. Thermistor
20. hinteres Licht
21. hinter Rechts-Richtungsanzeiger
22. hinterer Links-Richtungsanzeiger
23. H.S. Spule
24. Kerze
25. Elektronische Einheit
26. Geschwindigkeit Sensor

Leyenda esquema eléctrico.

1. Batería
2. Caja de fusibles
3. Interruptor stop trasero
4. Centralita comando válvula
5. Motor comando válvula
6. Masa bobina
7. Regulador de tensión
8. Interruptor stop delantero
9. Interruptor de llave
10. Proyector delantero
11. Indicador de dirección delantero derecho
12. Indicador de dirección delantero izquierdo
13. Instrumento
14. Conmutador izquierdo
15. Intermitencia indicadores de dirección
16. Avisador acústico
17. Interruptor nivel aceite
18. Alternador
19. Termistor
20. Faro trasero
21. Indicador de dirección trasero derecho
22. Indicador de dirección trasero izquierdo
23. Bobina A.T.
24. Bujía
25. Centralita electrónica
26. Sensor velocidad



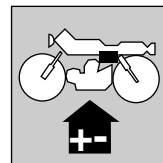


**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**

**Legenda colore cavi
Cable colour coding
Legenda couleur câbles
Kabelfarben
Referencias colores de los cables**

Cod. Cod. Pos. Pos. Pos.	Colore Colour Couleur Farbe Color
B	Blu/ Blue/ Bleu/ Blau/ Azul
Bk	Nero/ Black/ Noir/ Schwarz/ Negro
B-BK	Blu-Nero; Blue-Black; Bleu-Noir; Blau-Schwarz; Azul-Negro
G	Verde/ Green/ Vert/ Grün/ Verde
Gr	Grigio/ Grey/ Gris/ Grau / Gris
G-BK	Verde/Nero; Green/Black; Vert/Noir; Grün/Schwarz; Verde/Negro
O	Arancio/ Orange/ Orange/ Orange/ Naranjado
Pk	Rosa/ Pink/ Rose/ Rosa/ Rosa
R	Rosso/ Red/ Rouge/ Rot/ Rojo
R-BK	Rosso-Nero/ Red-Black/ Rouge- Noir/ Rot- Schwarz/ Rojo-Negro
Sb	Azzurro/ Sky blue/ Azur/ Hellblau/ Celeste
Y	Giallo/ Yellow/ Jaune/ Gelb/ Amarillo
Y-Bk	Giallo-Nero/ Yellow-Black/ Jaune-Noir/ Gelb-Schwarz/ Amarillo-Negro
W	Bianco/ White/ Blanc/ Weiss/ Blanco
W-R	Bianco-Rosso/ White-Red/ Blanc-Rouge/ Weiss-Rot/ Blanco-Rojo
W-B	Bianco-Blu/ White-Blue/ Blanc-Blue/ Weiss-Blau/ Blanco-Azul

**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



Impianto accensione elettronica.

L'impianto di accensione è costituito da:

- Generatore da 12V-120W (18)
- Bobina elettronica (23)
- Centralina elettronica (25)
- Regolatore di tensione (7)
- Candela di accensione (24)

Electric ignition equipment.

The ignition equipment is composed of:

- Generator de 12V-120W (18)
- Electronic coil (23)
- Electronic unit (25)
- Voltage regulator (7)
- Spark plug (24)

Allumage électronique.

Le group d'allumage électronique comprend:

- Générateur 12V-120W (18)
- Bobine électronique (23)
- Bloc électronique (25)
- Régulateur de tension (7)
- Bougie d'allumage (24)

Elektronischer Starter.

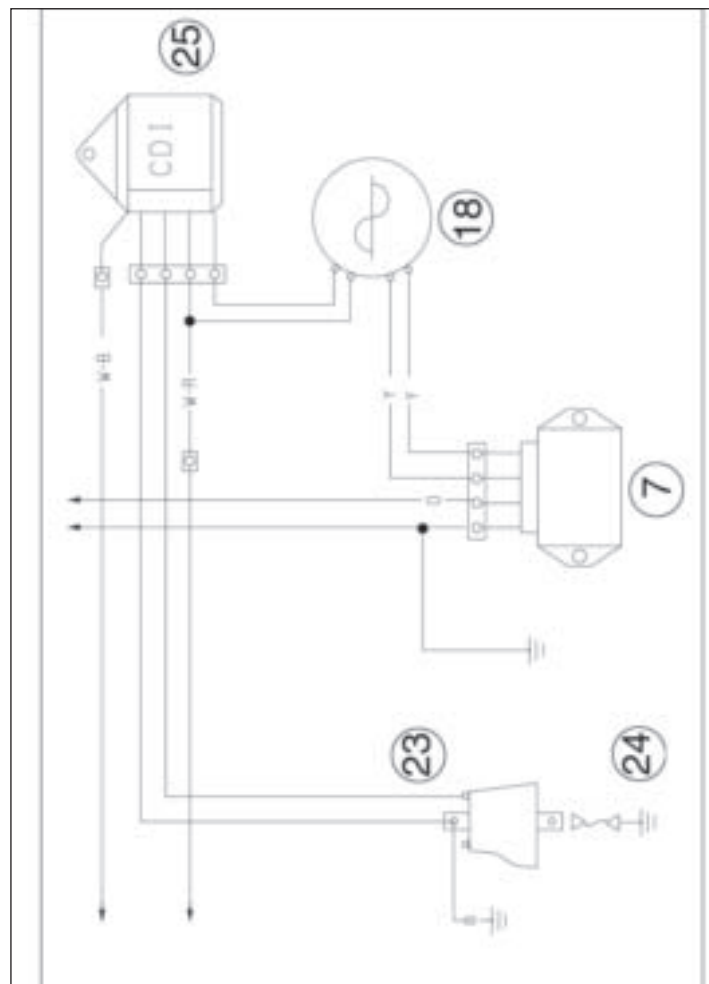
Der elektronische Starter setzt sich wie folgt zusammen:

- Lichtmaschine 12V-120W (18)
- Elektronik-Spule (23)
- Elektronik-Schaltgerät (25)
- Spannungsregler (7)
- Zündkerze (24)

Sistema de encendido electronico.

El sistema de encendido electronico está contituido par:

- Generador de 12V-120W (18)
- Bobina electronica (23)
- Centralina electronica (25)
- Regulador de tension (7)
- Buji de arranque (24)



Per la legenda dei componenti e dei colori dei cavi attenersi allo schema elettrico.

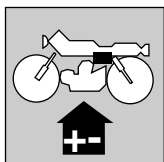
For the key to electrical components and cable colour coding see the wiring diagram.

Pour la légende des éléments et de la couleur des câbles, voir schéma électrique.

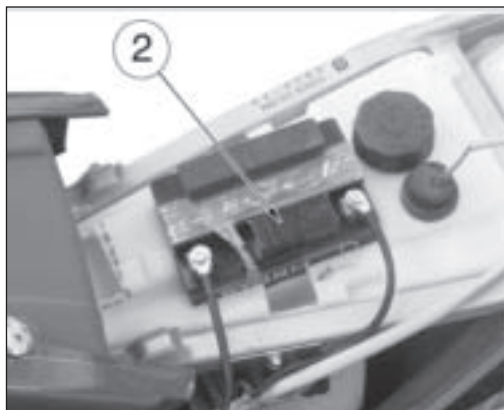
Für die Bauteile und die Kabelfarben, siehe Schaltplan.

Para la leyenda de los componentes y de los colores de los cables atenerse al esquema eléctrico.





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



Batteria.

La batteria (2) da 12-4 Ah, deve essere posta sotto carica attenendosi scrupolosamente alle prescrizioni riportate sull'adesivo posto sulla parte posteriore della batteria. Potrebbe rivelarsi dannoso aumentare l'intensità della corrente o variare la durata della carica.

Finita la carica collegare il cavetto rosso al + e quello blu al - previa eliminazione del bulloncino che unisce i cavi della batteria fra di loro.



Solo in queste condizioni il motociclo è pronto all'uso.

Battery.

Charge the 12-4A battery (2) keeping to the instructions stamped on the adhesive label set on the lower side of the battery. Remember that to increase the voltage or to change the time of the charge could cause serious damages to the battery.

When the charging operation is over, remove the bolt joining the cables to the battery, then connect the red cable to the sign + and the blue cable to the sign -.



Only under these conditions, motorcycles is ready to start.

Batterie.

Charger la batterie (2) de 12,4 A en suivant scrupuleusement les instructions gravées sur l'étiquette adhésive placée du côté arrière de la batterie. Ne jamais augmenter l'intensité du courant ou changer la durée de la charge pour ne pas endommager la batterie.

Une fois que la batterie est chargée, ôter le boulon de jonction des deux câbles de la batterie et connecter ensuite le câble rouge au + et le câble bleu au -.



Seulement dans ces conditions le motocycles sera prêt à démarrer.

Batterie.

Die 12 4 Ah Batterie (2) muß unter sorgfältiger Beachtung der Vorschriften, die auf dem Aufkleber auf dem hinteren Teil der Batterie angegebenen sind, geladen werden. Es könnte sich als schädlich ergeben, die Stromstärke zu erhöhen oder die Ladedauer zu ändern.

Nach erfolgter Ladung das rote Kabel an + und das blaue Kabel an - anschließen nach vorheriger Beseitigung des Bolzens, der die Batteriekabel zusammenhält.



Erst unter diesen bedingungen ist das Motorrad gebrouchsfertig.

Batería.

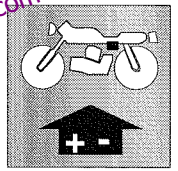
La batería (2) de 12-4 Ah es preciso ponerla bajo carga ajustándose terminantemente a las prescripciones indicadas en el adhesivo situado en la parte trasera de la propia batería. Podría ser perjudicial aumentar la intensidad de la corriente o modificar la duración de la carga.

Terminada la carga es preciso conectar el cable rojo con el + y el cable azul con el -, previa eliminación del perno que une los cables de la batería entre ellos.



Solo es esta condición la motocicleta es pronta al uso.





Ricordare che la durata della batteria dipende dalla cura che si ha di essa e non dal tempo di funzionamento o dai chilometri percorsi. La batteria deve essere tenuta pulita ed i terminali ingrassati. Qualora il motociclo rimanga inattivo, effettuare MENSILMENTE una carica di rinfresco.



Non avviare il motore con la batteria disinserita dai cavi di collegamento dell'impianto elettrico in quanto lo stesso si danneggerebbe.

Remind that the battery life is depending upon its maintenance and not upon its operation period or distance run. Battery must be kept clean and greased on terminals. When the motorcycle remain inactive, carry out a fresh charge EVERY MONTH.



Do not start the engine with battery disconnected from connection cables of electric system, since same should be damaged.

Se rappeler que la durée de la batterie dépend du soin qu'on a pour la même et pas du temps de fonctionnement ou des kilomètres parcourus. La batterie doit être tenue propre et les bornes terminales graissées. Au cas où le motocycle reste inactif, effectuer MENSUELLEMENT une charge rafraîchissant.



ATTENTION: ne démarrer pas le moteur avec la batterie débranchée des câbles de groupement de l'installation électrique parce que le même s'endommagerait.

Man darf nie vergessen, daß die Batterie-Lebensdauer von der Behandlung hängt, nicht von der Betriebszeit oder der Kilometerleistung. Die Batterie sauber halten und die Endverschlüsse einfetten.

Eine wiederbelebende Aufladung MONATLICH durchführen, falls einer Ausserdienststellung des Motorrads.

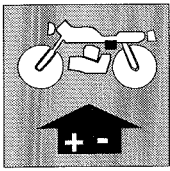


Motor mit ausgeschalteter Batterie nicht anlassen; sonst könnte die Elektroanlagen beschädigt werden.

Recordar que la duración de la batería depende del cuidado que se tiene de ella y no del tiempo de funcionamiento o de los kilómetros recorridos. La batería debe ser tenida limpia y los terminales engrasados. En caso la motocicleta quede inactiva, efectuar MENSUALMENTE una carga de refrescada.

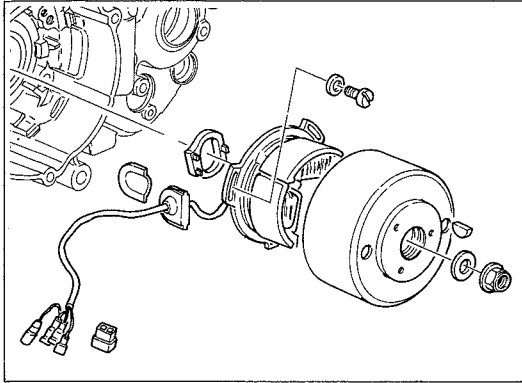


No activar el motor con la batería desconectada de los cables de conexión del sistema eléctrico, en cuanto ésto la dañaría.



**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ÉLECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
SISTEMA ELECTRICO**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Generatore.

È costituito da un alternatore a 12V con potenza di 120W, situato nel coperchio laterale sinistro del motore.

Inizio corrente di accensione (scintilla): circa 350 giri/min.

Generator.

It is consisting in a 12V - 120W alternator placed into the L.H. side cover of the engine. Ignition spark start: about 350 r.p.m.

Générateur.

Il est formé par un alternateur a 12V avec puissance de 120W, situé dans le couvercle latéral gauche du moteur.

Début courant d'allumage (étinceille): d'environ 350 tours/min.

Generator.

Bestehend aus einer Drehstromlichtmaschine 12V, Leistung 120W.

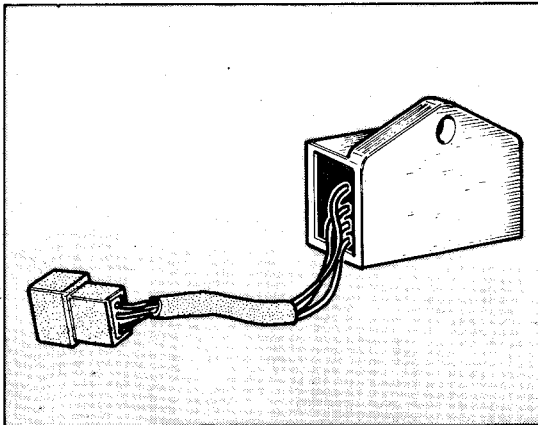
Unter dem linkern Seitendeckel des Motors angeordnet.

Aufgang von Zündungstrom (Funke) ca. 350 U/min.

Generador.

Está constituido de una alternador a 12V con potencia de 120W, situado en la tapa lateral izquierdo del motor.

Inicio corriente de acensión (chispa): cerca 350 giros/min.



Centralina.

Il fissaggio della centralina si ha direttamente sul telaio, dietro alla bobina.

Electronic device.

The box is connected directly on the frame, behind the coil.

Centrale.

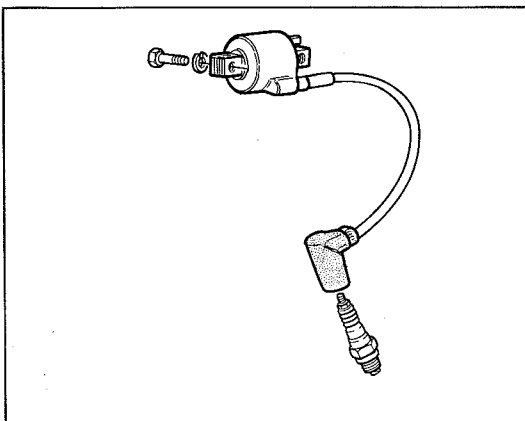
La centrale est fixée directement sur le châssis, arrière de la bobine.

Zündelektronik.

Die Steuerungsbuchse ist direkt auf dem Rahmen hinten der Spule befestigt.

Centralita.

El fisaje de la centralita se encuentra directamente en el chasis, detrás de la bobina.



Bobina.

Il fissaggio della bobina si ha direttamente sul telaio, in una zona che deve essere totalmente esente da ossido e da vernice. Se il contatto di massa non è perfetto si può avere il danneggiamento della bobina stessa, oltre a difetti di accensione.

Coil.

Coil is fixed directly to the frame, on an area totally exempt from oxidization or paint; if the earth contact is not perfect this could cause damage to the coil and ignition faults as well.

Bobine.

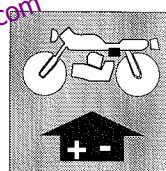
Le fixage de la bobine on l'a directement sur le cadre, dans une zone qui doit être totalement exempte de l'oxyde et de vernis. Si le contact n'est pas parfait, on peut avoir l'endommagement de la même bobine outre à défauts d'allumage.

Zündspule.

Die Zündspule wird direkt auf Gestell befestigt, und zwar in einer ganz zunderbeständigen und lackfreien Zone. Arbeitet der Schutzkontakt zur Erdung nicht perfekt dann kann die Spule beschädigt werden oder könnten Zündungsfehler entstehen.

Bobina.

El fisaje de la bobina se encuentra directamente en el chasis, en una zona que debe ser totalmente exenta de óxido y de pintura. Si el contacto de masa no es perfecto, se puede dañar la misma bobina, a parte a los defectos de encendido.



Controllo alternatore.

Disinnestare dal regolatore i due cavi di colore giallo che provengono dall'alternatore, avendo cura di isolarli in modo che non facciano contatto tra di loro.

Portare il motore ad un regime di carica 3000 giri/1' e misurare la tensione a vuoto utilizzando per questo un voltmetro per corrente alternata con una scala almeno fino a 50V.

Lo strumento indicherà una certa tensione ($>20\text{ V} <50\text{ V}$).

Se non indica nulla oppure se si riscontra un forte squilibrio di tensione tra i cavi gialli, rispetto alla massa, significa che lo statore è difettoso; sarà pertanto necessario procedere ad un controllo mediante Ohmetro, misurando l'isolamento tra il cavo provato e la massa. Questo isolamento deve essere totale, cioè con resistenza infinita.

Alternator checking.

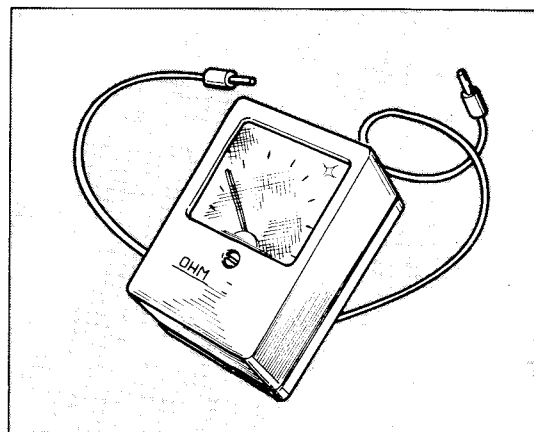
From regulator disconnect the two yellow cables coming from alternator, taking care to insulate them so that no risk of contact may raise.

Have the engine heated up about 3000 r.p.m. and measure the tension under no-load using to this purpose a voltmeter for alternate current with scale up to 50V.

This instrument will show a certain voltage ($>20\text{ V} <50\text{ V}$).

If no movement is noticed or an high lack of voltage balance is noticed between the yellow cables in respect with the earth, it means the stator is defective; therefore it will be necessary to arrange an Ohmmeter verification, measuring insulation between the tested cable and the earth.

The insulation must be total, i.e. with unlimited resistance.



Contrôle alternateur.

Dégager de régulateur les deux câbles de couleur jaune qui provient de l'alternateur, en ayant soin de les isoler en manière qui ne font pas contact entre eux.

Porter le moteur à un régime d'environ 3000 tours/1' et métrer la tension à vide en utilisant pour cela un voltmètre pour courant alternée avec un escalier au moins jusqu'à 50 V. L'outil indiquera une certaine tension ($>20\text{ V} <50\text{ V}$).

Si n'indique rien ou s'on relève un fort déséquilibre de tension parmi les câbles jaunes, respect à la masse, ça veut dire que le stateur est défectueux, il sera pourtant nécessaire effectuer un contrôle grâce à un Ohmmètre, en mesurant l'isolation entre le câble essayé et la masse. Cette isolation doit être totale, c'est-à-dire avec une résistance infinie.

Kontrolle des Drehstrom-Generators.

Die Vom Drehstrom-Generator kommende die zwei gelben Kabel aus dem Regler ausschalten und isolieren, um die Berührung derselben zu vermeiden.

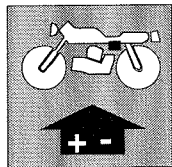
Die Motordrehzahl bis ca. 3000 Upm steigen lassen und die Leerlaufspannung mit einem Drehstrom-Volmeter abmessen (dessen Skala wenigstens 50V zeigt); das Instrument sollte eine spannung anzeigen ($>20\text{ V} <50\text{ V}$), sonst, wie auch im Falle eines hohen Spannungsunterschieds zwischen die gelben Kabel und die Masse ist der Stator fehlerhaft. Dann muß man durch einen Widerstandsmesser die Körperschlussprüfung für das jeweilige Kabel durchführen. Die Isolation muß total sein, d.h. mit unendlicher Festigkeit.

Control alternador.

Desconectar del regulador los dos cables de color amarillo que provienen del alternador, teniendo cuidado de isolarlos en modo que no tengan contacto entre ellos. Llevar el motor a un regimen de carga de 3.000 giros/min y medir la tensión a vacío utilizando para esto un voltímetro para corriente alterna con una escala al menos hasta 50V.

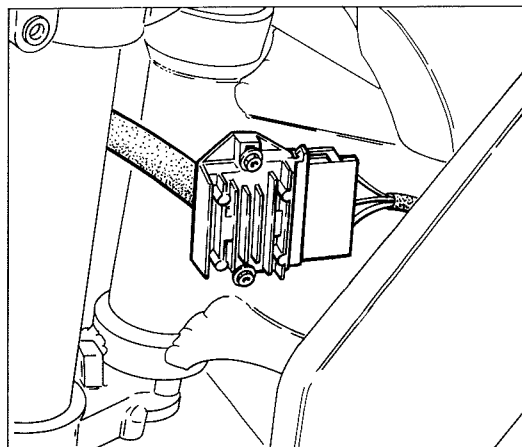
El instrumento indicara una cierta tensión ($>20\text{ V} <50\text{ V}$).

Si no indica nada o se encuentra un fuerte desequilibrio de tensión entre los cables amarillos, respecto a la masa; significa que el stator está defectuoso; será por tanto necesario proceder a un control mediante Ohmetro, midiendo el aislamiento entre el cable probado y la masa. Este aislamiento debe ser total, es decir con resistencia infinita.



**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ÉLECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
SISTEMA ELECTRICO**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Regolatore raddrizzatore.

È costituito da una scatolaletta in alluminio posta sul lato sinistro del canotto di sterzo e raddrizza la corrente prodotta dal generatore. Contiene inoltre un'apparecchiatura elettronica la quale funziona in relazione alla tensione della batteria: se la batteria ha una carica "bassa" la corrente di ricarica sarà alta; se invece la batteria è caricata (tensione $12 \div 14V$), la corrente sarà di $4 \div 2A$. Tensione di regolazione: $14,4V^{+0,1}_{-0,25}$ a $25^{\circ}C$. Temperatura max. di esercizio: $80^{\circ}C$.



Non staccare i cavi della batteria a motore in moto, poichè il regolatore verrebbe irrimediabilmente danneggiato.

Rectifier-regulator.

It consists of an aluminium box placed on the left side of the steering tube and rectifies the generator current.

It contains also an electronic device operating in relation to battery tension: if battery has a "low" charge, recharge current will be high; on the contrary if battery will be charged ($12 \div 14V$) current is $4 \div 2A$.

Voltage regulation: $14,4V^{+0,1}_{-0,25}$ a $25^{\circ}C$.

Max. operating temperature: $80^{\circ}C$.



Do not disconnect the battery cables when engine is on, since the regulator should be irreparably damaged.

Le régulateur redresseur.

Il est formé d'une petite boîte en aluminium placée sur le côté gauche du manchon de direction et il redresse le courant produit par le générateur.

Le régulateur contient aussi un poste électronique fonctionnant d'après le voltage de la batterie: si la batterie a une charge "basse", le courant de rechargement est haut, tandis que si la batterie est chargée (voltage $12 \div 14V$), le courant est $4 \div 2A$.

Voltage de réglage: $14,4V^{+0,1}_{-0,25}$ a $25^{\circ}C$.

Température maxi. de fonctionnement: $80^{\circ}C$.



Jamais débrancher les câbles de la batterie lorsque le moteur est en marche, car cela causerait des dégâts sans remède au régulateur.

Gleichrichterregler.

Er besteht aus einem Alu-Gehäuse, welches sich auf der linken Seite des Lenkrohres befindet, und richtet den vom Generator erzeugten Strom gleich.

Ausserdem enthält Gehäuse eine Elektronik, die in Verbindung mit der Batteriespannung funktioniert. Liegt die Batterieladung "niedrig" dann liegt der Aufladestrom hoch; ist die Batterie dagegen aufgeladen (Spannung $12 \div 14V$), dann liegt der Strom bei $4 \div 2A$.

Regelspannung: $14,4V^{+0,1}_{-0,25}$ a $25^{\circ}C$.

Max. Betriebstemperatur: $80^{\circ}C$.



Bei eingeschaltetem Motor nicht die Batteriekabel lösen, weil dadurch hoffnungslos der Regler beschädigt wird.

Regulador transformador.

Está constituido por una caja en aluminio colocada en el lado izquierdo del tubo de dirección y transforma la corriente producida por el generador.

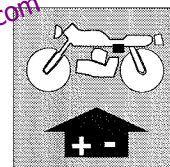
Contiene además un aparato electrónico el cual funciona en relación a la tensión de la batería: si la batería tiene una carga "baja" la corriente de recarga será alta; si al contrario la batería está cargada (tensión $12 \div 14V$), la corriente será de $4 \div 2A$.

Tensión de regulación: $14,4V^{+0,1}_{-0,25}$ a $25^{\circ}C$.

Temperatura max. de ejercicio: $80^{\circ}C$



No quitar los cables de la batería cuando el motor esté encendido, pues el regulador vendría irremediamente dañado.



Controllo della regolazione.

A luci spente mantenere il motore al regime di 6000 giri/1'. La tensione della batteria deve aumentare progressivamente fino a raggiungere il valore di taratura del regolatore (circa 14÷15 V), mentre la corrente di carica deve diminuire progressivamente fino a raggiungere un valore di 0,5 A.

- Se si verifica che la corrente non diminuisce di valore e la **tensione sale oltre** i limiti di 15 V il regolatore è difettoso e va sostituito.
- Se invece la tensione rimane inferiore a circa 13 V e la corrente è sempre elevata, la batteria potrebbe essere scarica oppure difettosa. Ricaricare la batteria e verificare lo stato di carica.
- Se la tensione non sale ai valori indicati sopra e la corrente è minima bisogna controllare l'efficienza dell'alternatore.

Per la verifica dell'efficienza dell'alternatore staccare i 2 cavi gialli dal regolatore, controllare con tester o con lampada spia che i cavi gialli o l'avvolgimento non siano a massa. Se questo risulta regolare, il regolatore è difettoso e quindi da sostituire.

Checking the voltage regulator.

With the lights off, run the engine at 6000 rpm. The battery voltage should increase gradually until it reaches the preset regulator setting (approx. 14÷15 V), while charging current should decrease gradually until it reaches 0.5 A.

- If the charging current does not drop and the battery **voltage continues to increase above 15 V** then the regulator is faulty and should be replaced.
- If on the other hand the voltage remains below 13 V and the charging current remains high then the battery is probably faulty or discharged. Recharge the battery.
- If the voltage does not increase to the required value and the current remains low then the alternator should be checked.

To check the alternator, disconnect the 2 yellow cables from the regulator and use a tester or a lamp tester to check that the yellow cables or the winding are not earthing. If these parts are functioning properly then the regulator is faulty and should be replaced.

Contrôle du réglage.

Avec les feux éteints, faire tourner le moteur au régime de 6000 tours/1'. La tension de la batterie doit augmenter progressivement jusqu'à la valeur d'étalonnage du régulateur (environ 14÷15 V), tandis que le courant de charge doit diminuer progressivement jusqu'à la valeur de 0,5 A.

- Si la valeur du courant ne diminue pas et si la **tension augmente au-dessus** de 15 V, il faut remplacer le régulateur parce qu'il est défectueux.
- Si, au contraire, la tension reste inférieure à environ 13 V et si le courant reste toujours élevé, la batterie pourrait être déchargée ou défectueuse. Recharger la batterie puis contrôler qu'elle ne soit pas défectueuse.

- Si la tension n'augmente pas jusqu'aux valeurs indiquées ci-dessus et si le courant est faible, il faut contrôler le fonctionnement de l'alternateur. Pour cela, débrancher les 2 câbles jaunes du régulateur et contrôler, avec un tester ou le voyant, que les câbles jaunes ou l'enroulement ne soient pas à la masse.

Si tout est normal, il faut remplacer le régulateur parce qu'il est défectueux.

Kontrolle der Einstellung.

Bei ausgeschalteten Lichtern und einer Motordrehzahl von 6000 U/min muss die Batteriespannung fortschreitend ansteigen, bis der Einstellwert des Reglers erreicht wird (ca 14÷15 V), während der Ladestrom bis auf einen Wert von 0,5 A absinkt.

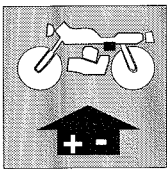
- Falls der Strom nicht absinkt und die **Spannung über den Grenzwert von 15 V ansteigt** ist der Regler defekt und muss ausgetauscht werden.
- Bleibt die Spannung hingegen auf ca. 13 V und der Strom ist immer gleich hoch, so könnte die Batterie entladen bzw. defekt sein. Die Batterie aufladen und den Ladezustand überprüfen.
- Erreicht die Spannung die genannten Werte nicht und der Strom ist niedrig, so ist die Wirksamkeit des Wechselstromgenerators zu überprüfen. Um diese Kontrolle durchzuführen werden die 2 gelben Kabel des Reglers abgetrennt; nun wird mit Hilfe eines Multimeters bzw. einer LED der Masseschluss der gelben Kabel bzw. der Wicklung überprüft. Ist kein Masseschluss vorhanden, so ist der Regler defekt und muss ausgetauscht werden.

Control de la regulación.

A luces apagadas mantener el motor al regimen de 6.000 giros/min. La tensión de la batería debe aumentar progresivamente hasta alcanzar el valor de contraste del regulador (casi 14÷15V), mientras la corriente de carga debe disminuir progresivamente hasta alcanzar un valor de 0,5 A.

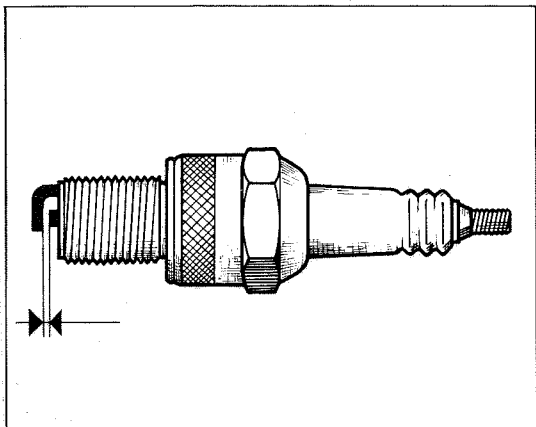
- Si se verifica que la corriente no disminuye de valor y la **tensión sube más** de los límites de 15 V el regulador es defectuoso y va sustituido.
- Si en vez la tensión resta inferior a casi 13 V y la corriente es siempre elevada, la batería podría estar descargada o defectuosa. Recargar la batería y verificar el estado de carga.
- Si la tensión no sube a los valores indicados arriba y la corriente es minima se necesita controlar la eficiencia del alternador.

Para verificar la eficiencia del alternador desconectar los dos cables amarillos del regulador, controlar con tester o con lámpara espía que los cables amarillos o el bobinado no estén a masa. Si esto resulta regular, el regulador es defectuoso y es de sustituir.



**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ÉLECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
SISTEMA ELECTRICO**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Candela di accensione.

La candela è "CHAMPION" QN 84 oppure "NGK" BR9 EG; la distanza fra gli elettrodi deve essere 0,6 mm.

Pulire lo sporco intorno alla base della candela prima di rimuoverla.

È utile esaminare lo stato della candela subito dopo averla tolta dalla sua sede, poiché i depositi e la colorazione dell'isolante forniscono utili indicazioni sul grado termico della candela, sulla carburazione, sull'accensione e sullo stato generale del motore. Prima di procedere al rimontaggio della candela, eseguire una accurata pulizia degli elettrodi e dell'isolante usando uno spazzolino metallico.

Applicare grasso grafitato sul filetto della candela e avvitare a mano fino in fondo, quindi con una chiave appropriata serrarla alla coppia di serraggio prescritta.

La candela che presenti screpolature sull'isolante o che abbia gli elettrodi corrosi, deve essere sostituita.

Spark plug.

Use "CHAMPION" QN 84 or "NGK" BR9 EG spark plugs; the spark plug gap is 0,6 mm/0.0236 in. Clean the dirt away from the base of the spark plug before removing it from the cylinder.

It is very useful to examine the state of the spark plug just after it has been removed from the engine since the deposits on the plug and the colour of the insulator provide useful indications concerning the heat rating of the plug, carburation, ignition and general engine condition.

Before refitting the plug, thoroughly clean the electrodes and the insulator using a brass-metal brush.

Apply a little graphite grease to the plug thread; fit and screw the plug home by hand and then tighten to the correct torque using a plug spanner.

Plugs which have cracked insulators or corroded electrodes should be replaced.

Bougie d'allumage.

Bougie de type "CHAMPION" QN 84 ou "NGK" BR9 EG; la distance entre les électrodes doit être de 0,6 mm.

Nettoyer la saleté autour du siège de la bougie avant de la retirer.

Il est conseillé d'examiner la bougie juste après son démontage puisque les dépôts et la coloration de l'isolant fournissent des renseignements utiles sur le degré thermique de la bougie, sur la carburation, sur l'allumage et sur l'état général du moteur.

Avant de remonter la bougie, nettoyer soigneusement les électrodes et l'isolant en utilisant une brosse métallique.

Appliquer de la graisse graphitée sur le filet de la bougie et la visser à fond à la main; ensuite, la serrer avec le couple de serrage prescrit en utilisant une clé spéciale.

Les bougies avec l'isolant fendillé ou les électrodes corrodées doivent être remplacées.

Zündkerze.

Folgende Kerze kommt zum Einsatz "CHAMPION" QN 84 oder "NGK" BR9 EG; der Elektrodenabstand beträgt 0,6 mm.

Den Kerzenboden reinigen bevor diese abgenommen wird.

Es empfiehlt sich die Kerze sofort nach der Entnahme zu überprüfen, da die Ablagerungen und die Färbung der Isolierung Rückschlüsse auf den Wärmewert der Kerze, auf die Vergasung, die Zündung und auf den allgemeinen Zustand des Motors ermöglichen.

Vor dem Wiedereinsetzen der Kerze die Elektroden und die Isolierung sorgfältig mit Hilfe einer Metalbürste reinigen.

Das Kerzengewinde mit Graphitfett schmieren und die Kerze ganz einschrauben und schliesslich mit Hilfe eines Schlüssels mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anschrauben.

Bei Rissen an der Isolierung bzw. bei Korrosion der Elektroden ist die Kerze zu wechseln.

Bujía de ascension.

La bujía es "CHAMPION" QN 84 o "NGK" BR9 EG; la distancia entre los electrodos debe ser 0,6 mm.

Limpia el sucio alrededor a la base de la bujía antes de removerla.

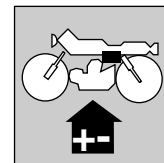
Es útil examinar el estado de la bujía, justo después de haberla quitado de su sede, puesto que los depositos y la coloración del aislante indican útiles datos sobre el grado térmico de la bujía, sobre la carburación, el encendido y sobre el estado general del motor.

Antes de proceder al remontaje de la bujía, efectuar una acurada limpieza de los electrodos y del aislante usando un cepillito metálico.

Aplicar grasa grafitada en el filete de la bujía y atornillarla a mano hasta el fondo, con una llave apropiada apretarla a la pareja de presión prescrita.

Las bujías que presenten grietas en el aislante o que tengan los electrodos corroídos, deben ser sustituidas.

IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



Fusibili

I fusibili, due da 15A ed uno da 3A, sono fissati sul serbatoio dell'olio del miscelatore. Per accedervi, è necessario rimuovere la sella come descritto al capitolo "OPERAZIONI GENERALI".

Fuses

The two 15A fuses and the one of 3A are fastened on the tank of the oil mixer. Remove the saddle as described in chapter "Main Operations" to gain access to the fuses.

Fusibles.

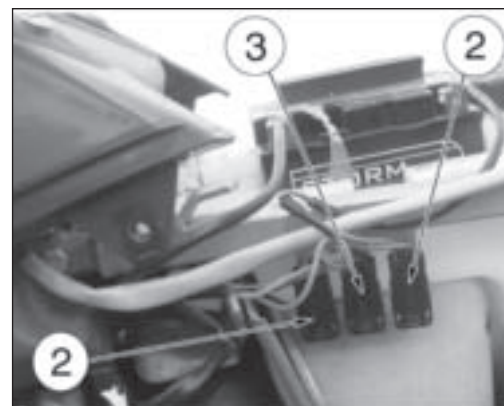
Les deux fusibles de 15A et celui de 3A sont fixés au réservoir d'huile du mélangeur. Pour gagner accès à ces fusibles, il faut ôter la selle d'après les instructions données au chapitre "Opérations Générales".

Sicherungen

Die Sicherungen, zwei zu 15A und eine zu 3A, sind auf dem Öltank des Mischers befestigt. Um diesen zu erreichen ist es erforderlich, den Sattel, wie im Kapitel „ALLGEMEINE VORGÄNGE“ beschrieben, abzunehmen.

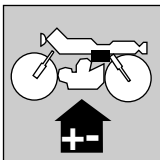
Fusibles

Los fusibles, dos de 15A y uno de 3A, están fijados en el depósito del aceite del mezclador. Para acceder a ellos es preciso quitar el sillín tal y como descrito en el capítulo "OPERACIONES GENERALES".

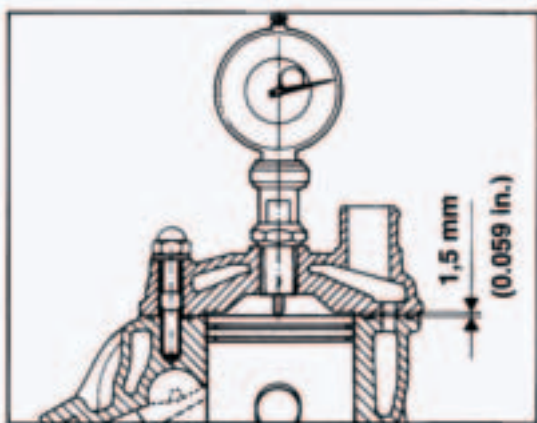
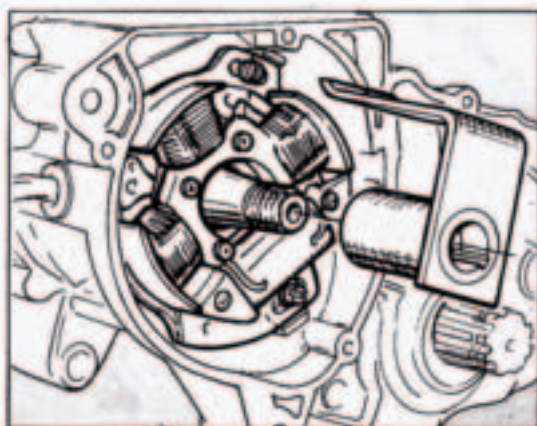
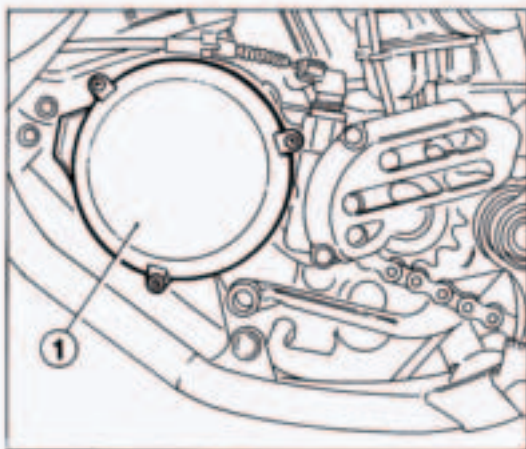


2) Fusibile 15A / Fuses 15A / fusibles 15A / Sicherungen 15A / fusibles 15A
3 Fusibile 3A / Fuses 3A / fusibles 3A / Sicherungen 3A / fusibles 3A





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



Controllo e messa in fase accensione.

Per poter operare sul volante alternatore è necessario togliere il coperchio sinistro (1). L'accensione di tipo elettronico, non richiede praticamente manutenzione; in caso di smontaggio dei componenti eseguire la messa in fase operando come segue con l'ausilio di un comparatore e senza rimontare il rotore. Montare l'attrezzo **8000 48803** sull'albero motore; portare il pistone al P.M.S. azzerando su questa posizione il comparatore; far coincidere la tacca posta sullo statore con quella praticata sull'attrezzo e verificare che il pistone abbia compiuto una corsa di 1,5 mm. Nel caso ciò non si verificasse, allentare le tre viti dello statore e ruotare quest'ultimo sino a ripristinare la corretta condizione di anticipo.

Ignition timing and checking.

To operate on the flywheel-alternator it is necessary to remove the L.H. cover (1). Ignition, electronic type, does not require any maintenance; in case of components removal carry out its timing operating as follows: with the aid of a dial gauge and without rotor re-assembly, install too no. **8000 48803** on the crankshaft, bring piston to T.D.C. and in this position put the dial gauge on zero; have the notch placed on the stator in coincidence with the one on the tool and check that piston has carried out a stroke of or 1,5 mm/0.057 in. In case this does not occur, loosen the three stator screws and rotate it until the correct advance conditions is restored.

Contrôle et calage de l'allumage.

Pour être à même d'opérer sur le volant alternateur, il faut enlever le couvercle gauche (1). L'allumage, de type électronique, n'entraîne pratiquement aucune maintenance; en cas de démontage des composants effectuer le calage de la façon suivante: à l'aide d'un comparateur et sans remonter le rotor, installer l'outil **8000 48803** sur l'arbre moteur; porter le piston au P.M.H. en mettant au zéro le comparateur sur cette position; faire coïncider l'encoche placée sur le stator avec celui situé sur l'outil et vérifier que le piston ait effectué une course de 1,5 mm. En cas qu'il ne se vérifie pas, relâcher les trois vis du stator et faire tourner celui-ci jusqu'à rétablir la correcte condition d'avance.

Kontrolle und Zuendverstellung.

Den linken Deckel (1) entfernen, um am Schwungrad-Drehstromgenerator zu arbeiten. Die Zündung ist elektronisch und braucht keine wartung. Beim Ausbau der Bestandteile die Verstellung wie folgt durchführen durch eine Komparator und ohne Remontage des Motors. Das Gerät **8000 48803** auf die Antriebswelle montieren; den Kolben zum O.T. bringen und den Komparator dabei auf Null stellen. Den Einschnitt auf dem Stator mit dem auf dem Gervat zusammenfallen lassen and prüfen, ob der Kolben oder 1,5 mm-Hub durchführt hat. Ist dies nicht der Fall, die drei Schrauben des Stators lösen und den Stator drehen bis zum korrekten Verstellungsstand.

Control y puesta a punto del encendido.

Para poder abrir en el hueco que contiene el alternador es necesario quitar la tapa (1) izquierda. El encendido, de tipo electrónico, no requiere prácticamente mantenimiento; en caso de desmontaje de los componentes efectuar la puesta a punto obrando como se indica a continuación con la ayuda de un comparador y sin volver a montar el rotor. Montar la herramienta **8000 48803** en el cigüeñal; colocar el pistón en el P.M.S. poniendo a cero el comparador en esta posición; hacer que coincida la muesca situada en el stator con la muesca de la herramienta y verificar que el pistón hay a cumplido un recorrido de 1,5 mm. En caso de que esto no se verificase, aflojar los tres tornillos del stator y girare este último hasta restablecer la condición correcta de anticipación.

IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

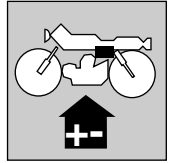
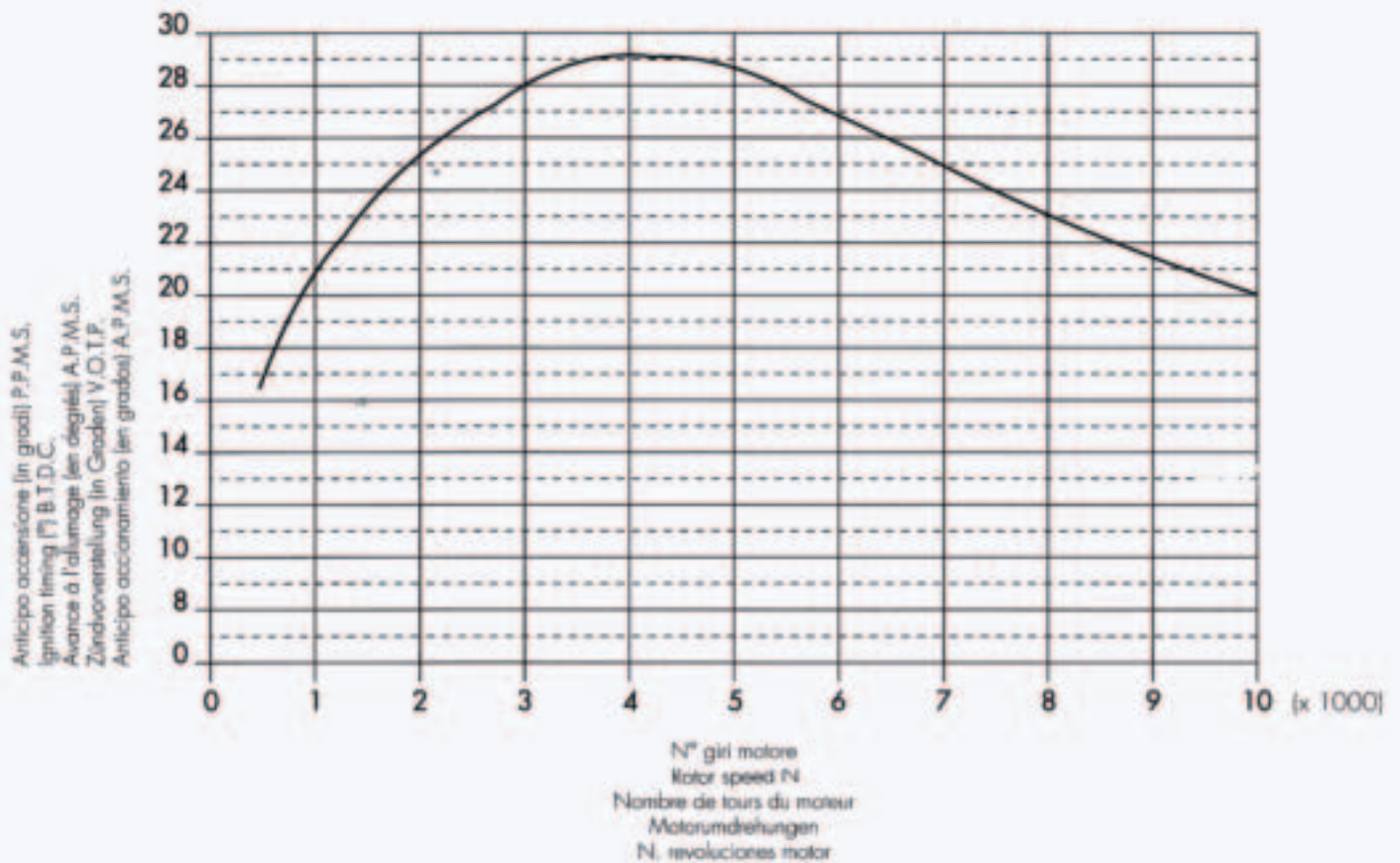
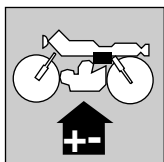


Diagramma di anticipo.
Timing curve.
Diagramme d'avance.
Diagramm der Vorverstellung.
Diagrama de anticipo.



Prestazioni standard - Standard performance - Performances standards - Standartleistung - Prestaciones standard





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

STRUMENTO DIGITALE, SPIE

Il motociclo è equipaggiato con uno strumento digitale sul quale sono montate anche 5 spie indicatrici:

- 1- Spia BLU "Abbagliante"
- 2- Spia VERDE "Luci"
- 3- Spia VERDE "Indicatori di direzione"
- 4- Spia ROSSA "Riserva olio"
- 5- Spia ROSSA "Temperatura refrigerante"

NOTE

- Ad ogni collegamento con la batteria, per i primi 2 secondi appare la versione del SW di controllo; terminata la fase di controllo, lo strumento visualizza l'ultima funzione impostata.
- Ad ogni spegnimento del motore (chiave in posizione OFF), cessa la visualizzazione delle funzioni dello strumento.
- Il passaggio da una funzione all'altra ed il relativo azzeramento, deve essere effettuato mediante il tasto SCROLL (A).

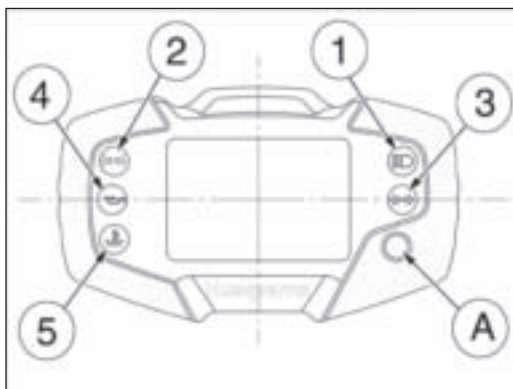
DIGITAL INSTRUMENT, WARNING LIGHTS

The motorcycle is equipped with a digital instrument; on the instrument are located 5 warning lights too:

- 1- BLUE warning light "HIGH BEAM"
- 2- GREEN warning light "LIGHTS"
- 3- GREEN warning light "BLINKERS"
- 4- RED light "Oil reserve"
- 5- RED light "Coolant temperature"

NOTES

- At every connection with the battery, for the first 2 seconds, the instrument shows the version of the checking SW; after the check, the instrument shows the last planned function.
- When the motorcycle engine is OFF (ignition key in OFF position), the instrument doesn't also show its functions.
- To select the instrument functions and to set to zero the functions, use the SCROLL knob (A).



INSTRUMENT DIGITAL, VOYANTS

Le motocycle est équipé avec un instrument digital sur lequel sont montées 5 voyants indicateurs aussi:

- 1- Voyant BLEU "De route"
- 2- Voyant VERT "Lumières"
- 3- Voyant VERT "Indicateurs de direction"
- 4- Voyant ROUGE "Réserve d'huile"
- 5- Voyant ROUGE "Température réfrigérant"

NOTE

- A chaque liaison avec la batterie, pour les premier 2 secondes apparaît la version du SW de contrôle; terminée la phase de contrôle, l'instrument visualise la dernière fonction fondée.
- A chaque extinction du moteur (clé en position OFF), il cesse la visualisation des fonctions de l'instrument.
- Le passage d'une fonction à l'autre et le zéroage relatif, il doit être effectué par la touche SCROLL (A).

DIGITALTACHOMETER, KONTROLLEUCHTEN

Das Motorrad wird mit einem Digitaltachometer ausgerüstet auf dem Stütze 5anzeigende kontrolleuchten montierten auch:

- 1 - KONTROLLEUCHTE BLAU "Fernlicht"
- 2 - KONTROLLEUCHTE GRÜN "Beleuchtung"
- 3 - KONTROLLEUCHTE " GRÜN "Richtungsanzeiger"
4. Warnleuchte ROT "Ölreserve"
5. Warnleuchte ROT "Kühlflüssigkeitstemperatur"

ANMERKUNG

- Zu jeder Verbindung mit der Batterie, für die ersten 2 Sekunden, das Instrument zeigt der Version vom SW von Kontrolle; nach dem Scheck zeigt, das Instrument die letzte geplante Funktion.
- Wenn der Motorradmotor weg ist (Schlüssel: OFF Stellung), zeigt das Instrument auch seine Funktionen nicht.
- Um die Instrumentefunktionen und die umgestellten Funktionen auszuwählen, benutzen Sie den SCROLL-Knauf (A).

INSTRUMENTO DIGITAL, TESTIGOS

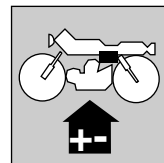
El motociclo es equipado con un instrumento digital sobre el quale 5 testigos también son montados:

- 1- Testigo AZUL " Deslumbraante "
- 2- Testigo VERDE " Luces "
- 3- Testigo VERDE " Indicadores de dirección "
4. Testigo ROJO "Reserva de aceite"
5. Testigo ROJO "Temperatura refrigerante"

NOTAS

- A cada enlace con la batería, por los primeros 2 segundos aparece la versión del SW de control; acabada la fase de control, el instrumento visualiza la última función programada.
- A cada apagamiento del motor (llave en la posición OFF), deja la visualización de las funciones del instrumento.
- El paso de una función a la otra y a la relativa puesta a cero, tiene que ser efectuado a través de la tecla SCROLL (A).

**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



- Le funzioni, che si possono selezionare nell'ordine, sono le seguenti.

- 1- SPEED / ODO (figura 1)
- 2- SPEED / H (figura 2)
- 3- SPEED / OROLOGIO (figura 3)
- 4- SPEED / TRIP 1 (figura 4)
- 5- SPEED / STP 1 (figura 5)
- 6- SPEED / AVS 1 (figura 6)
- 7- SPEED / SPEED MAX (figura 7)
- 8- SPEED / TRIP 2 (figura 8)
- 9- SPEED / TRP 2 / OROLOGIO (figura 9)
- 10- SPEED / RPM (Indicazione numerica) (figura 10)
- 1- SPEED / ODO (figura 1)

NOTA

La funzione RPM visualizzata sull'indicatore LED verticale NON attiva.

Die Instrumentefunktionen sind das folgende, und in der Reihenfolge gezeigt.

- 1- SPEED / ODO (Bild 1)
- 2- SPEED / H (Bild 2)
- 3- SPEED / CLOCK (Bild 3)
- 4- SPEED / TRIP 1 (Bild 4)
- 5- SPEED / STP 1 (Bild 5)
- 6- SPEED / AVS 1 (Bild 6)
- 7- SPEED / SPEED MAX (Bild 7)
- 8- SPEED / TRIP 2 (Bild 8)
- 9- SPEED / TRP 2 / CLOCK (Bild 9)
- 10- SPEED / RPM (Motor r.p.m. numerischer Wert) (Bild 10)
- 1- SPEED / ODO (Bild 1)

ANMERKUNG

Der RPM funktionieren gezeigt auf den senkrechten LED-Anzeiger ist NICHT auf.

- The instrument functions are the following, as shown below.

- 1- SPEED / ODO (figure 1)
- 2- SPEED / H (figure 2)
- 3- SPEED / CLOCK (figure 3)
- 4- SPEED / TRIP 1 (figure 4)
- 5- SPEED / STP 1 (figure 5)
- 6- SPEED / AVS 1 (figure 6)
- 7- SPEED / SPEED MAX (figure 7)
- 8- SPEED / TRIP 2 (figure 8)
- 9- SPEED / TRP 2 / CLOCK (figure 9)
- 10- SPEED / RPM (engine r.p.m. numerical value) (figure 10)
- 1- SPEED / ODO (figure 1)

NOTE

The RPM function, shown on the vertical LED indicator, is NOT on.

- Las funciones, que se pueden seleccionar en el orden, son las partidarias.

- 1- SPEED / ODO (figura 1)
- 2- SPEED / H (figura 2)
- 3- SPEED / OROLOGIO (figura 3)
- 4- SPEED / TRIP 1 (figura 4)
- 5- SPEED / STP 1 (figura 5)
- 6- SPEED / AVS 1 (figura 6)
- 7- SPEED / SPEED MAX (figura 7)
- 8- SPEED / TRIP 2 (figura 8)
- 9- SPEED / TRP 2 / OROLOGIO (figura 9)
- 10- SPEED / RPM (Indicación numerica) (figura 10)
- 1- SPEED / ODO (figura 1)

NOTA

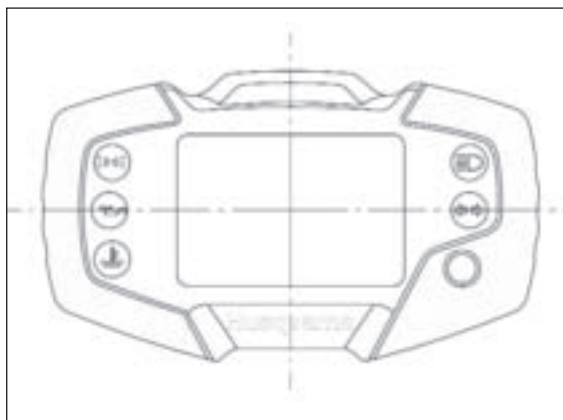
La función RPM, visualizada sobre el indicador LED vertical, es NO activa.

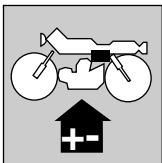
Les fonctions, qu'ils peuvent sélectionner dans l'ordre, sont les suivante.

- 1- SPEED / ODO (figure 1)
- 2- SPEED / H (figure 2)
- 3- SPEED / MONTRE (figure 3)
- 4- SPEED / TRIP 1 (figure 4)
- 5- SPEED / STP 1 (figure 5)
- 6- SPEED / AVS 1 (figure 6)
- 7- SPEED / SPEED MAX (figure 7)
- 8- SPEED / TRIP 2 (figure 8)
- 9- SPEED / TRP 2 / MONTRE (figure 9)
- 10- SPEED / RPM (Indication numérique) (figure 10)
- 1- SPEED / ODO (figure 1)

NOTE

La fonction RPM, visualisé sur l'indicateur LED vertical elle N'EST PAS actif.





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

1- SPEED (kmh o mph) / ODO / RPM (figura 1)

- SPEED: velocità del veicolo- Indicazione max: 299 kmh o 299 mph;
- ODO: odometro- Indicazione max: 99999 km;
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale

Per passare da km a miles o da miles a km procedere nel modo seguente:

- 1) visualizzare la figura 1, spegnere il motore e premere il pulsante SCROLL (A).
- 2) avviare il motore tenendo premuto per 3 secondi il pulsante SCROLL (A).

Per conferma dell'avvenuta conversione si attiveranno, per 3 secondi, "SET" ed i segmenti Miles e mph oppure km e kmh; successivamente si torner alla funzionalità standard della figura 1.

NOTA

Al termine dell'operazione descritta, il dato ODO verrà convertito e tutti gli altri dati azzerati (il CONTA H rimane invariato).

1- SPEED (kmh or mph) / ODO / RPM (figure 1)

- SPEED: motorcycle speed- maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- ODO: odometer- maximum value: 99999 km;
- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical LED indicator.

To replace kilometers with miles or miles with kilometers proceed as follows:

- 1) set to figure 1, stop the engine and push the knob SCROLL (A).
- 2) start the engine while pushing for 3 seconds the knob SCROLL (A). After the kilometers-miles or miles-kilometers setting operation, for 3 seconds, "SET" and miles/mph or km/kmh will be on.

NOTE

After the previously described operation, the ODO setting will be convert and all the others data will be reseted (the H Counter is unchanged).

1- SPEED (kmh ou mph) / ODO / RPM (figure 1)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph
- ODO: odom tre- Indication max: 99999 km
- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.

Pour passer de km au miles ou de miles km procéder de la mani re suivante:

- 1) visualiser l'illustration 1, éteindre le moteur et presser le bouton SCROLL (A).
- 2) démarrer le moteur en tenant pressé pour 5 secondes le bouton SCROLL (A).

Pour confirmation de la conversion arrivée ils les activeront, pour 3 secondes, «SET» et miles/mph ou km/kmh; successivement on reviendra la fonctionnalité standard de l'illustration 1.

NOTE

Au terme de l'opération décrite, la donnée ODO il viendra converti et tous les autres tu dates mis zéro (le Compteur H reste inchangé).



1- SPEED (kmh oder mph) / ODO / RPM (Bild 1)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert: 299 kmh oder 299 mph;
- ODO: Kilometerzähler- maximaler Wert: 99999 km;
- RPM: Motor r.p.m. gezeigt auf den senkrechten LED-Anzeiger.

Um Kilometer mit Meilen oder Meilen mit Kilometern zu ersetzen gehen Sie weiter wie folgt:

- 1) Bild 1 darzustellen, den Motor anzuhalten und die Knauf SCROLL (A) zu schieben.
- 2) beginnen den Motor, während das Schieben 3 Sekunden lang die Knauf SCROLL (A).

Nach den Kilometer-Meilen oder Meilen-kilometern Ersatzbedienung, 3 Sekunden lang werden "SET" und Meilen/mph oder km/kmh angeschaltet sein.

ANMERKUNG

Nach der vorher beschriebenen Bedienung, das" ODO"- Faktum wird Bekehrtes sein und alle anderen, die Daten wieder eingerenkt werden werden.

1- SPEED (kmh o bien mph) / ODO / RPM (figura 1)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max : 299 kmh o bien 299 mph;
- ODO: odómetro- Indicación max: 99999 km;
- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.

Para pasar de km a miles o de miles a km proceder en el modo siguiente:

- 1) visualizar la figura 1, apagar el motor y comprimir el pulsante SCROLL (A).
- 2) poner en marcha el motor teniendo comprimido por 3 segundos el pulsante SCROLL (A).

Por confirmación de la ocurrida conversión se activarán, por 3 segundos, "SET" y Miles/mph o bien km/kmh; se volverá sucesivamente a la función estándar de la figura 1.

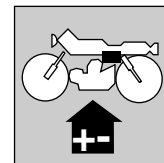
NOTA

Al término de la operación descrita, el dato ODO será convertido y todo los demás fechas borrados (la CUENTA H queda inalterato).



IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

<http://husqy.forumsactifs.com>



2- SPEED / H / RPM (figura 2)

- SPEED: velocit- Indicazione max: 299 kmh o 299 mph;
- H: Indica le ore di funzionamento del motore (il dato salvato in memoria permanente ogni 10 minuti)- Indicazione max: 9999:59;
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale.

3- SPEED / CLOCK / RPM (figura 3)

- SPEED: velocit- Indicazione max: 299 kmh o 299 mph;
- CLOCK: orologio- Indicazione da 0:00 a 23:59:59 (il dato verrà perso al distacco della batteria).
Per regolare l'orologio, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi per incrementare le ore; rilasciato il pulsante, dopo 3 secondi possibile incrementare i minuti;
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale.

2- SPEED / H / RPM (figure 2)

- SPEED: motorcycle speed- maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- H: shows the running hours of the engine (data are saved in permanent memory every 10 minutes)- Maximum value: 9999:59;
- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical LED indicator.

3- SPEED / CLOCK / RPM (figure 3)

- SPEED: motorcycle speed- maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- CLOCK: clock- Reading from 0:00 to 23:59:59 (the data will be lost after battery detachment).
To reset the clock, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds in order to increase the hours; release the knob and then, after 3 seconds, it is possible to increase the minutes;
- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical LED indicator.

2- SPEED / H / RPM (figure 2)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph;
- H: Il indique les heures de fonctionnement du moteur (les données sont sauvées en mémoire permanente chaque 10 minutes)- Indication max: 9999:59;
- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.

3- SPEED / CLOCK / RPM (figure 3)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph;
- CLOCK: montre- Indication da 0:00 a 23:59:59 (la donnée viendra perdue au détachement de la batterie).
Pour régler la montre, presser le bouton SCROLL (A) pour plus de 3 secondes pour développer les heures; relâché le bouton, après 3 secondes il est possible de développer les minutes;
- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.

2- SPEED / H / RPM (Bild 2)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 kmh oder 299 mph;
- H: du zeigst auf die laufenden Stunden des Motor (Daten werden alle 10 Minuten in bleibendem Gedächtnis bewahrt)- maximaler Wert: 9999:59;
- RPM: Motor r.p.m. gezeigt auf den senkrechten LED-Anzeiger.

3- SPEED / CLOCK / RPM (Bild 3)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 kmh oder 299 mph;
- CLOCK: Uhr- Die Uhrlektüre ist von 0:00 bis 23:59:59 (die Daten werden nach Batterieabtrennung verloren werden).
Um die Uhr umzustellen, schieben Sie der Knauf (A) denn mehr als 3 Sekunden, um die Stunden zuzunehmen; Freilassung der Knauf und dann ist es nach 3 Sekunden möglich, die Minuten zuzunehmen;
- RPM: Motor r.p.m. gezeigt auf den senkrechten LED-Anzeiger.

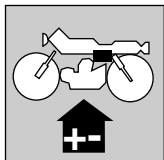
2- SPEED / H / RPM (figura 2)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- H: Indica las horas de funcionamiento del motor (los datos son salvados en memoria permanente cada 10 minutos)- Indicación max: 9999:59;
- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.

3- SPEED / CLOCK / RPM (figura 3)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- CLOCK: reloj- Indicación de 0:00 a 23:59:59 (el dato será perdido a la separación de la batería).
Para regular el reloj, comprimir el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos para incrementar las horas; concedido el pulsante, después de 3 segundos es posible incrementar los minutos.
- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



4- SPEED / TRIP 1 / RPM (figura 4)

- SPEED: velocità - Indicazione max: 299 kmh o 299 mph
- TRIP 1: distanza- Indicazione max: 999, 9 km (il dato verrà perso al distacco della batteria).
- L'azzeramento di STP 1 comporta anche quello dei dati TRIP 1 e AVS 1. Il TRIP 1 attivo contestualmente a STP 1 (*).
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale.

(*): vedere figura 5

4- SPEED / TRIP 1 / RPM (figure 4)

- SPEED: motorcycle speed- maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- TRIP 1: distance- maximum value: 999.9 km (the data will be lost after battery detachment).
- If the STP 1 will be set to zero, the functions TRIP 1 and AVS 1 will be set to zero too.
- The function TRIP 1 is ON unitedly with the function STP 1 (*).
- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical LED indicator.

(*): see figure 5

4- SPEED / TRIP 1 / RPM (figure 4)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph;
- TRIP 1: distance- Indication max: 999, 9 km (la donnée viendra perdue au détachement de la batterie).
- Le zéroage du STP 1 comporte ce aussi des données TRIP 1 et AVS 1. Le TRIP 1 est actif contemporanément au STP 1 (*).
- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.

(*): voir figure 5

4- SPEED / TRIP 1 / RPM (Bild 4)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert: 299 kmh oder 299 mph;
- TRIP 1: Entfernung- maximaler Wert: 999.9 km (die Daten werden nach Batterieabtrennung verloren werden).
- Wenn die STP 1 wieder eingerenkt werden wird, die TRIP 1 und AVS 1 Funktionen werden auch wieder eingerenkt werden.
- Die Funktionen TRIP 1 und STP 1 operieren zusammen (*).
- RPM: Motor r.p.m. gezeigt auf den senkrechten LED-Anzeiger.

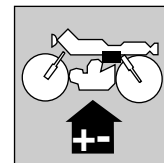
(*): Sehen Sie Bild 5

4- SPEED / TRIP 1 / RPM (figura 4)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- TRIP 1: distancia- Indicación max: 999, 9 km (el dato será perdido a la separación de la batería).
- La puesta a cero del STP 1 también comporta aquel de los datos TRIP 1 y AVS 1.
- El TRIP 1 es contextualmente activo a STP 1 (*).
- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.

(*): ver figura 5

IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



5- SPEED / STP 1 / RPM (figura 5)

- SPEED: velocità - Indicazione max: 299 kmh o 299 mph;
- STP 1: tempo di percorrenza km-mi.- Indicazione da 0:00 a 23:59:59 (il dato verrà perso al distacco della batteria).
Il contatore STP 1 si attiva premendo, a funzione visualizzata, il tasto pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi.

- 1° intervento: attivazione funzione;
- 2° intervento: stop ai contatori;
- 3° intervento: azzeramento STP 1 e dati TRIP 1 e AVS 1;
- 4° intervento: attivazione funzione;
- 5° intervento: stop ai contatori;

.....
e così di seguito

NOTA

dati STP 1+dati TRIP 1=AVS 1 (*).

- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale.

(*): vedere figura 6

5- SPEED / STP 1 / RPM (figure 5)

- SPEED: motorcycle speed- maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- STP 1: miles/kilometers covered time- Reading from 0:00 to 23:59:59 (the data will be lost after battery detachment).
To activate the function STP 1, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds.

- 1st step: function ON;
- 2nd step: stop to the counters;
- 3rd step: STP 1 zero-setting; TRIP 1 and AVS 1 data zero-setting;
- 4th step: function ON;
- 5th step: stop to the counters;

.....
and so following

NOTE

STP 1 data+TRIP 1 data=AVS 1 (*).

- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical LED indicator.

(*): see figure 6

5- SPEED / STP 1 / RPM (figure 5)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph;
- STP 1: temps de parcours en km-mi.- Indication da 0:00 a 23:59:59 (la donnée viendra perdue au détachement de la batterie).
Le compteur STP 1 on active en pressant le bouton SCROLL (A), pour plus de 3 secondes.

- Phase 1: activation fonction;
- phase 2: stop aux compteurs;
- phase 3: zérotagage STP 1 et donne TRIP 1 et AVS 1;
- phase 4: activation fonction;
- phase 5: stop aux compteurs;

.....
et si de suite

NOTE

donné STP 1+donné TRIP 1=AVS 1 (*).

- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.

(*): voir figure 6

5- SPEED / STP 1 / RPM (Bild 5)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert: 299 kmh oder 299 mph;
- STP 1: miles/kilometers deckte Zeit- Das Lesen von 0:00 bis 23:59:59 (die Daten werden nach Batterieabtrennung verloren werden).

Um der Funktion STP zu aktivieren, drängen Sie der Knauf SCROLL (A) auf mehr als 3 Sekunden.

1. Schritt: Funktion AUF;
2. Schritt: halten Sie zu-Höhle Schaltern;
3. Schritt: STP 1 Neueinstellung; REISE 1 und AVS 1 Daten-Neueinstellung;
4. Schritt: Funktion AUF;
5. Schritt: halten Sie zu-Höhle Schaltern;

.....
und das Folgen so

ANMERKUNG

Daten STP 1+Daten TRIP 1=AVS 1 (*).

- RPM: Motor r.p.m. gezeigt auf den senkrechten LED-Anzeiger.

(*): Sehen Sie Bild 6

5- SPEED / STP 1 / RPM (figura 5)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- STP 1: tiempo de recorrido km-mi.- Indicación de 0:00 a 23:59:59 (el dato será perdido a la separación de la batería).
El contador STP 1 se activa comprimiendo el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos.

- Fase 1: activación función;
- fase 2: stop a los contadores;
- fase 3: puesta a cero STP 1 y datos TRIP 1 y AVS 1;
- fase 4: activación función;
- fase 5: stop a los contadores;

.....
y tan en seguida

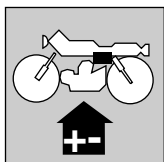
NOTA

datos STP 1+datos TRIP 1=AVS 1 (*).

- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.

(*): ver figura 6





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

6- SPEED / AVS 1 / RPM (figura 6)

- SPEED: velocità - Indicazione max: 299 kmh o 299 mph
- AVS 1: rappresenta la velocità media di percorrenza del veicolo, data una distanza (TRIP 1) ed un tempo di percorrenza (STP 1) (il dato verrà perso al distacco della batteria).

NOTA

L'azzeramento di STP 1 comporta anche quello dei dati TRIP 1 e AVS 1.

- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale.

6- SPEED / AVS 1 / RPM (figure 6)

- SPEED: motorcycle speed- maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- AVS 1: shows the covered average speed of the motorcycle, according with a distance (TRIP 1) and a miles/kilometers covered time (STP 1) (the data will be lost after battery detachment).

NOTE

If the STP 1 will be set to zero, the TRIP 1 and AVS 1 functions will be set to zero too.

- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical LED indicator.

6- SPEED / AVS 1 / RPM (figure 6)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph;
- AVS 1: il représente la vitesse moyenne de parcours du véhicule, il data une distance (TRIP 1) et un temps de parcours (STP 1) (la donnée viendra perdue au détachement de la batterie).

NOTE

Le zéro tage de STP 1 comporte ce aussi des données TRIP 1 et AVS 1.

- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.

6- SPEED / AVS 1 / RPM (Bild 6)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 kmh oder 299 mph;
- AVS 1: zeigt, daß der miles/kilometers Durchschnittsgeschwindigkeit des Motorrades deckte, deckte das Übereinstimmen mit einer Entfernung (TRIP 1) und ein miles/kilometers Zeiten (STP 1) (die Daten werden nach Batterieabtrennung verloren werden).

ANMERKUNG

Wenn die Funktion STP 1 wieder eingerenkt werden wird, die Funktionen TRIP 1 und AVS 1 auch wieder eingerenkt werden werden.

- RPM: Motor r.p.m. gezeigt auf den senkrechten LED-Anzeiger.

6- SPEED / AVS 1 / RPM (figura 6)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- AVS 1: representa la velocidad mediana de recorrido del vehículo, da una distancia (TRIP 1) y un tiempo de recorrido (STP 1) (el dato será perdido a la separación de la batería).

NOTA

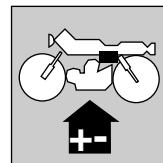
La puesta a cero de STP 1 también comporta aquel de los determinados TRIP 1 y AVS 1.

- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.



**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>



7- SPEED / V MAX / RPM (figura 7)

- SPEED: velocit - Indicazione max: 299 kmh o 299 mph;
 - V MAX: indica la velocit MAX, in kmh o mph, raggiunta dal veicolo. Indicazione max: 299 kmh o 299 mph.
- Per azzerare V MAX, premere il pulsante SCROLL (A) per pi di 3 secondi;
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale.

8- SPEED / TRIP 2 / RPM (figura 8)

- SPEED: velocit - Indicazione max: 299 kmh o 299 mph
 - TRIP 2: distanza- Indicazione max: 999, 9 km / miles (il dato verr perso al distacco della batteria).
- Per azzerare il TRIP 2, premere il pulsante SCROLL (A) per pi di 3 secondi;
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale.

7- SPEED / V MAX / RPM (figure 7)

- SPEED: motorcycle speed- maximum value: 299 kmh or 299 mph;
 - V MAX: shows the motorcycle MAXIMUM speed (reached MAX speed), kmh or mph. Maximum value: 299 kmh or 299 mph.
- To set to zero V MAX, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds;
- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical LED indicator.

8- SPEED / TRIP 2 / RPM (figure 8)

- SPEED: motorcycle speed- maximum value: 299 kmh or 299 mph;
 - TRIP 2: distance- maximum value: 999, 9 km / miles (the data will be lost after battery detachment).
- To set to zero TRIP 2, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds;
- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical LED indicator.

7- SPEED / V MAX / RPM (figure 7)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph
 - V MAX: il indique la vitesse MAX, en kmh ou mph, atteinte par le véhicule. Indication max: 299 kmh ou 299 mph.
- Pour mettre zéro V MAX, presser le bouton SCROLL (A) pour plus de 3 secondes;
- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.

8- SPEED / TRIP 2 / RPM (figure 8)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph;
 - TRIP 2: distance- Indication max: 999, 9 km / miles (la donnée viendra perdue au détachement de la batterie).
- Pour mettre zéro TRIP 2, presser le bouton SCROLL (A) pour plus de 3 secondes.
- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.



7- SPEED / V MAX / RPM (Bild 7)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 kmh oder 299 mph;
 - V MAX: du zeigst auf die MAXIMALE Schnelligkeit des Motorrades, kmh oder mph. Maximum value: 299 kmh o 299 mph.
- V MAX umzustellen, drängen Sie der Knauf SCROLL (A) auf mehr als 3 Sekunden;
- RPM: Motor r.p.m. gezeigt auf den senkrechten LED-Anzeiger.

8- SPEED / TRIP 2 / RPM (Bild 8)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert : 299 kmh oder 299 mph;
 - TRIP 2: Entfernung- maximaler Wert: 999, 9 km / miles (die Daten werden nach Batterieabtrennung verloren werden).
- TRIP 2 umzustellen, drängen Sie der Knauf SCROLL (A) auf mehr als 3 Sekunden;
- RPM: Motor r.p.m. gezeigt auf den senkrechten LED-Anzeiger.

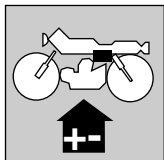
7- SPEED / V MAX / RPM (figura 7)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
 - V MAX: indica la velocidad MAX, en kmh o mph, alcanzada por el vehículo. Indicación max: 299 kmh o 299 mph.
- Para borrar V MAX, comprimir el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos;
- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.

8- SPEED / TRIP 2 / RPM (figura 8)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
 - TRIP 2: distancia- Indicación max: 999, 9 km / miles (el dato será perdido a la separación de la batería).
- Para borrar el TRIP 2, comprimir el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos.
- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

9- TRP 2 / CLOCK / RPM (figura 9)

- TRIP 2: distanza- Indicazione max: 999, 9 km / miles (il dato verrà perso al distacco della batteria).
- Per azzerare il TRIP 2, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi;
- CLOCK: orologio- Indicazione da 0:00 a 23:59:59 (il dato verrà perso al distacco della batteria).
- Per regolare l'orologio, premere il pulsante SCROLL (A) per più di 3 secondi per incrementare le ore; rilasciato il pulsante, dopo 3 secondi possibile incrementare i minuti;
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale.

10- SPEED /RPM (Indicazione numerica regime motore) (figura 10)

- SPEED: velocità - Indicazione max: 299 kmh o 299 mph
- RPM: regime motore visualizzato sull'indicatore LED verticale e dall'indicazione numerica.

9- TRP 2 / CLOCK / RPM (figure 9)

- TRIP 2: distance- Max value: 999.9 km / miles (the data will be lost after battery detachment).
- To set to zero TRIP 2, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds;
- CLOCK: clock- Reading from 0:00 to 23:59:59 (the data will be lost after battery detachment).
- To reset the clock, push the knob SCROLL (A) for more than 3 seconds in order to increase the hours; release the knob then, after 3 seconds, it is possible to increase the minutes;
- RPM: engine r.p.m. shown on the vertical LED indicator.

10- SPEED /RPM (engine r.p.m. numerical value) (figure 10)

- SPEED: motorcycle speed- maximum value: 299 kmh or 299 mph;
- RPM: engine r.p.m.; both vertical LED indicator and numerical value are on.

9- TRP 2 / CLOCK / RPM (figure 9)

- TRIP 2: distance- Indication max: 999, 9 km / miles (la donnée viendra perdue au détachement de la batterie).
- Pour mettre zéro TRIP 2, presser le bouton SCROLL (A) pour plus de 3 secondes;
- CLOCK: montre- Indication da 0:00 a 23:59:59 (la donnée viendra perdue au détachement de la batterie).
- Pour régler la montre, presser le bouton SCROLL (A) pour plus de 3 secondes pour développer les heures; relâché le bouton, après 3 secondes il est possible de développer les minutes;
- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical.

10- SPEED /RPM (Indication numérique régime moteur) (figure 10)

- SPEED: vitesse du véhicule - Indication max: 299 kmh ou 299 mph;
- RPM: régime moteur visualisé sur l'indicateur LED vertical et de l'indication numérique.



9- TRP 2 / CLOCK / RPM (Bild 9)

- TRIP 2: Entfernung- maximaler Wert: 999.9 km / miles (die Daten werden nach Batterieabtrennung verloren werden).
- TRIP 2 umzustellen, drängen Sie der Knauf SCROLL (A) auf mehr als 3 Sekunden;
- CLOCK: Uhr- Die Uhrlektüre ist von 0:00 bis 23:59:59 (die Daten werden nach Batterieabtrennung verloren werden).
- Um die Uhr umzustellen, schieben Sie der Knauf "A" denn mehr als 3 Sekunden, um die Stunden zuzunehmen; Freilassung der Knauf und dann ist es nach 3 Sekunden möglich, die Minuten zuzunehmen;
- RPM: Motor r.p.m. gezeigt auf den senkrechten LED-Anzeiger.

10- SPEED /RPM (Motor r.p.m. numerischer Wert) (Bild 10)

- SPEED: Motorradgeschwindigkeit - maximaler Wert: 299 kmh oder 299 mph;
- RPM: engine r.p.m.; sowohl senkrechter LED-Anzeiger als auch numerischer Wert sind angeschaltet.

9- TRP 2 / CLOCK / RPM (figura 9)

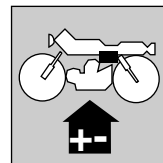
- TRIP 2: distancia- Indicación max: 999, 9 km / miles (el dato será perdido a la separación de la batería).
- Para borrar el TRIP 2, comprimir el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos;
- CLOCK: reloj- Indicación de 0:00 a 23:59:59 (el dato será perdido a la separación de la batería).
- Para regular el reloj, comprimir el pulsante SCROLL (A) por más que 3 segundos para incrementar las horas; concedido el pulsante, después de 3 segundos es posible incrementar los minutos;
- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical.

10- SPEED /RPM (Indicación numerica) (figura 10)

- SPEED: velocidad del vehículo - Indicación max: 299 kmh o bien 299 mph;
- RPM: régimen motor visualizado sobre el indicador LED vertical y de la indicación numérica.



**IMPIANTO ELETTRICO
ELECTRIC SYSTEM
INSTALLATION ELECTRIQUE
ELEKTRISCHE ANLAGE
INSTALACION ELECTRICA**



WRE 125



WRE 125: 12E2

SMS 125



SMS 125: 1252

Istruzioni per la configurazione dello strumento

All'accensione dello strumento, se l'operazione **NON** è già avvenuta, è necessario configurare lo strumento associandolo al relativo motociclo mediante la selezione del codice riportato sulle figure a lato.

I codici identificativi appaiono sul display dello strumento ad intervalli di 2 secondi: all'apparire del codice occorrente premere il pulsante (A) sullo strumento.



PRESTARE LA MASSIMA ATTENZIONE NELL'EFFETTUARE LA SELEZIONE: L'OPERAZIONE PUÒ ESSERE ESEGUITA UNA SOLA VOLTA.

Instructions for the instrument setting

Upon turning on the instrument, if the operation **DID NOT** already take place, it is necessary to set the instrument associating it with the relative motorcycle by selection of the codes illustrated in the figures shown.

The identification codes appear on the display of the instrument at 2 second intervals: when the required code appears, press the button (A) on the instrument.



BE VERY CAREFUL WHEN SELECTING. THE OPERATION CAN ONLY BE EXECUTED ONCE.

Instructions pour la mise au point de l'instrument

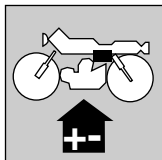
À l'allumage de l'instrument, si l'opération **N'A PAS** déjà été exécutée, il est nécessaire d'effectuer la mise au point de l'instrument en l'associant au motocycle relatif par la sélection du code reportée sur les illustrations au côté.

Les codes identificateurs apparaissent sur le display de l'instrument aux entractes de 2 secondes: à l'apparaître du code nécessaire presser le bouton (A) sur l'instrument.



PRÊTER LE MASIMA ATTENTION EN L'EFFECTUER LA SÉLECTION: L'OPÉRATION PEUT ÊTRE EXÉCUTÉE UNE SEULE FOIS.





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

Anweisungen für den Instrumenterahmen

Auf dem Anschalten des Instrumentes, wenn die Bedienung NICHT schon stattfände, ist es notwendig, das Instrument, das es durch Auswahl an den Codes mit dem verhältnismäßigen Motorrad assoziiert, zu setzen, das in den gezeigten Figuren illustriert wird.

Die Identifikationscodes erscheinen auf der Demonstration des Instrumentes bei 2 zweiten Intervallen: wenn der erforderliche Code erscheint, drücken Sie den Knopf (A) auf das Instrument.



SEIEN SIE SEHR VORSICHTIG, WENN SIE AUSWÄHLEN: DIE BEDienung KANNEINMALERST AUSGEFÜHRT WERDEN.

Instrucciones por la configuración del instrumento

Al encendido del instrumento, si la operación NO ha ocurrido ya, es necesario configurar el instrumento asociándolo con el relativo motociclo a través de la selección del código indicado sobre las figuras a lado.

Los códigos identificados os aparecen sobre el display del instrumento a intervalos de 2 segundos: al aparecer código necesario comprimir el interruptor (A) sobre el instrumento.



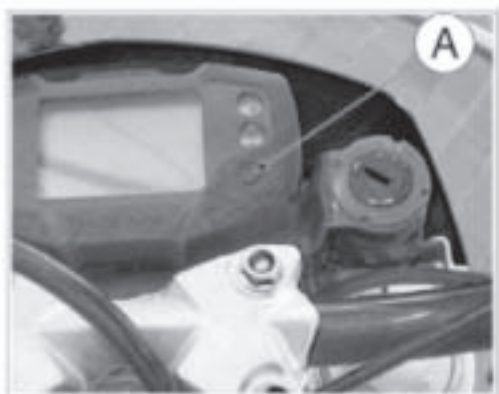
PRESTAR EL MASIMA ATENCIÓN EN EL EFECTUAR LA SELECCIÓN: LA OPERACIÓN PUEDE SER EJECUTADA UNA SOLA VEZ.



WRE 125: 12E2

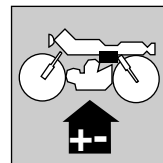


SMS 125: 1252



IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

<http://husqy.forumsactifs.com>

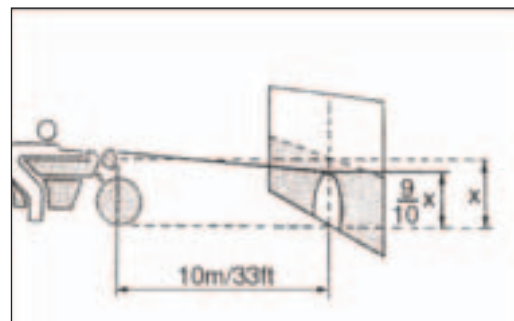


PROIETTORE, FANALE POSTERIORE (M.27-M.28)

Registrazione proiettore

Il fanale anteriore è provvisto di una lampada biluce per le luci abbaglianti e anabbaglianti e di una lampadina a siluro per la luce di città o di posizione. Particolare attenzione bisogna dedicare alla direzione del fascio luminoso; procedere nel modo seguente:

- porre il veicolo a 10 metri di distanza da una parete verticale;
- assicurarsi che il terreno sia piano e che l'asse ottico del proiettore sia perpendicolare alla parete;
- il veicolo deve trovarsi in posizione verticale;
- misurare l'altezza del centro del proiettore da terra e riportare sulla parete una crocetta alla medesima altezza;
- accendendo la luce anabbagliante il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore. L'eventuale rettifica dell'orientamento si può effettuare agendo sulla vite (1) per abbassare o alzare il fascio luminoso.



Sostituzione lampadine proiettore

Per accedere alle lampadine del proiettore, occorre procedere nel modo seguente:

- togliere i due elastici (1) di fissaggio e rimuovere il portafaro;
- togliere il connettore (2) della lampada biluce (12V-35/35W) e la cuffia (3) in gomma;
- sganciare la molletta (4) di tenuta e rimuovere la lampada.

Per sostituire la lampada della luce di posizione (5) (12V-3W) sufficiente sfilarla dalla calotta interna. Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.



Sostituzione lampada fanale posteriore

Per accedere alla lampada (12V-5/21W) del fanale posteriore, occorre procedere nel modo seguente:

- rimuovere le due viti (1) all'interno del parafango posteriore e la lente (2);
- spingere la lampadina (3) verso l'interno, ruotarla in senso antiorario e rimuoverla dal portalampada.. Effettuata la sostituzione, procedere inversamente per il rimontaggio.

Fare attenzione a non serrare eccessivamente le

HEADLAMP, TAIL-LAMP (M.27-M.28)

Headlamp adjustment

The front headlamp is fitted a dipping bulb for main and dipped beams and a pilot/side lamp bulb.

Particular care should be taken to adjust the headlamp beam; adjust as follows:

- position the motorcycle at 33 ft from a flat wall;
- check that the bike is on a level surface and that the headlamp axis is at right angles to the wall;
- the bike should be in a vertical position;
- measure the distance from the ground to the centre of the headlamp lens and then mark a cross at the same height on the wall;
- switch on to dipped beam; the upper limit of the beam should be at a height which is so greater than 9/10 of the height from the ground of the centre of the headlamp. Adjust the headlamp aiming by turning screw (1) to lower or lift the high beam.

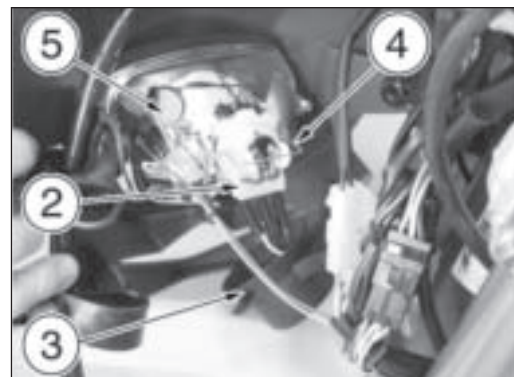


Headlamp bulbs replacement

To gain access to the headlamp bulbs, proceed as follows:

- remove the two fastening elastics (1) and the headlamp holder;
- remove the two filaments bulb (12V-35/35W) connector (2) and the boot (3);
- release the bulb holding spring (4) then the bulb itself.

To replace the parking light bulb (5) (12V-3W) extract it from the inside cover. After replacement, reverse operations for reassembly.



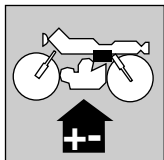
Rear tail light bulb replacement

To gain access to the tail light bulb (12V-5/21W), proceed as follows:

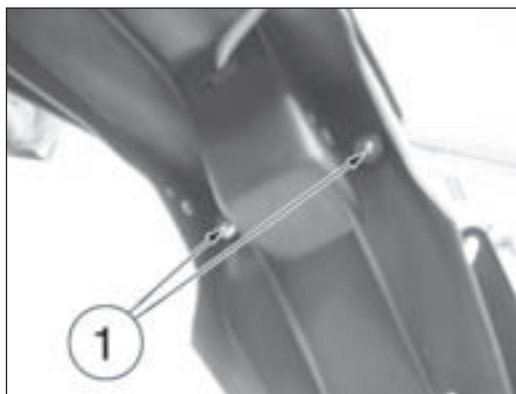
- remove the two fastening screws (1) in the inner side of the rear fender and the lens (2);
- pull the lamp (3) inside, turn it counterclockwise then remove it from the lamp holder. After replacement, reverse operations for reassembly.

Make sure not to tighten the screws excessively.





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA



FARO DELANTERO, FARO TRASERO (M.29-M.30)

Regulación del faro delantero

El faro delantero está provisto de una lámpara bi-luz para las luces deslumbrantes y de cruce y de una bombilla alargada para las luces de ciudad o de situación. Especial atención hay que dedicar a la rirrección del haz luminoso; proceda de la manera siguiente:

- ponga el vehículo a 10 metros de distancia de una pared vertical;
- asegúrese de que el terreno sea bien horizontal y que el eje óptico del faro sea perfectamente perpendicular a la pared;
- el vehículo tiene que estar en posición vertical;
- mida la altura del centro del faro desde el suelo y anote en la pared una cruz a la misma altura;
- al encender la luz de cruce el límite superior de límite entre la zona oscura y la zona iluminada tiene que resultar a una altura no superior a 9/10 de la altura desde el suelo del centro del faro.

La eventual corrección de la orientación se puede efectuar actuando en el tornillo (1) para bajar o levantar el haz luminoso.



Substitución de las bombillas del faro delantero

Para acceder a las bombillas del faro delantero, haga lo siguiente:

- remover los dos elásticos (1) y el portafaro;
- desconectar el conector (2) de la bombilla (12V-35/35W) de doble luz y la cofia (3) en goma;
- desenganche el muelle (4) de sujeción lámpara y saque la lámpara.

Para sustituir la bombilla de la luz de posición (5) (12V-3W) basta quitarla del casquete interno. Una vez efectuada la substitución, proceda inversamente para volver a montar.

Substitución de las bombillas del faro trasero

Para acceder a las bombillas (12V-5/21W) del faro trasero, haga lo siguiente:

- remover los dos tornillos (1) dentro del guardabarros posterior y la lente (2);
- empujar la bombilla (3) hacia el interior, girarla a izquierdas en sentido y removerla de la portalámpara.

Una vez efectuada la substitución, proceda inversamente para volver a montar.

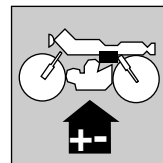


Tener cuidado con no cerrar excesivamente los tornillos.



IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

<http://husqy.forumsactifs.com>



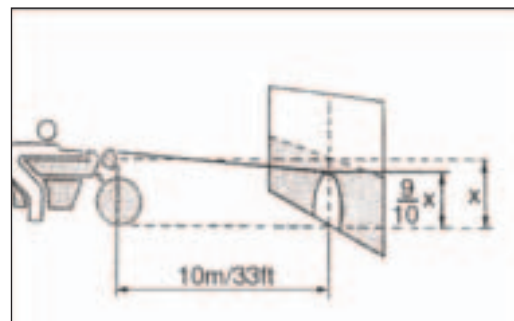
VORDERSCHENWERFER, HINTERSCHENWERFER (M.29-M.30)

Einstellung der Vorderscheinwerfer

Der Vorderscheinwerfer verfügt über eine Lampe mit Scheinwerfer / Abblendung und über eine Positions- oder Standleuchte.

Zur Einstellung des Lichtbündels gehe man wie folgt vor:

- das Motorrad in 10 meter Abstand von einer vertikalen Mauer aufstellen;
- der Boden muss eben sein und die optische Achse des Scheinwerfers muss senkrecht zur Mauer liegen;
- das Motorrad muss sich in vertikaler Stellung befinden;
- die Höhe der Scheinwerfermitte über dem Boden messen und die selbe Höhe auf der Mauer einzeichnen;
- bei Einschalten des Abblendlichts muss die obere Grenze zwischen Dunkelfläche und beleuchteter Fläche auf einer Höhe liegen, die 9/10 der Höhe des Scheinwerfermitte vom Boden nicht überschreitet. Zur Änderung der Scheinwerfereinstellung die Schraube (1) drehen um den Lichtbündel zu erhöhen oder zu senken.



Austausch der Scheinwerferlampen

Um an die Scheinwerferlampe heranzukommen, wie folgt vorgehen:

- Die beiden Befestigungselastischen (1) lösen und den Scheinwerferhalter abnehmen;
- Den Verbinden (2) der Zweilichtbirne (12V-35/35W) und die Gummikappe (3) abnehmen;
- Die Lampenhalterklammer (4) abhängen und die Lampe entfernen.

Zum Austausch der Birne des Positionslichtes (5) (12V-3W) ist diese einfach aus der inneren Kappe herauszuziehen. Nach dem Austausch ist für das Aufmontieren in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.



Austausch des hinteren Scheinwerferlampen

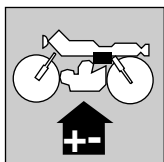
Um zur Lampe (12V-5/21W) des Hinter Scheinwerfers einzutreten, ist es notwendig in der folgenden Art und Weise voranzugehen:

- die zwei Schrauben (1) im Inneren vom Hinter Kotflügel und der Linse (2) entfernen;
- die Glühbirne (3) nach dem Inneren schieben, im Kreise sie entgegen der Uhrzeigerrichtung schwingen und sie vom Lampensockel entfernen.

Nach dem Austausch ist für das Aufmontieren in umgekehrter Reihenfolge zu verfahren.

- Aufpassen, zu nicht übertrieben die schrauben verschließen.





IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

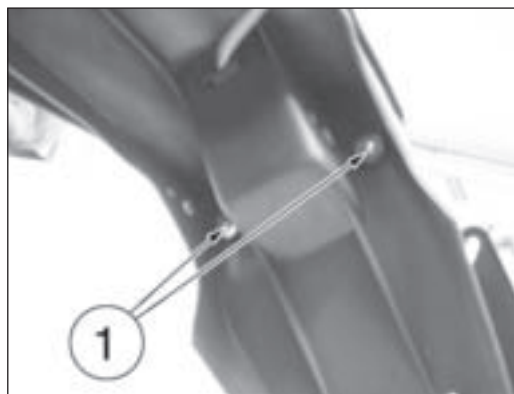
FARO DELANTERO, FARO TRASERO (M.29-M.30)

Regulación del faro delantero

El faro delantero está provisto de una lámpara bi-luz para las luces deslumbrantes y de cruce y de una bombilla alargada para las luces de ciudad o de situación. Especial atención hay que dedicar a la rierección del haz luminoso; proceda de la manera siguiente:

- ponga el vehículo a 10 metros de distancia de una pared vertical;
- asegúrese de que el terreno sea bien horizontal y que el eje óptico del faro sea perfectamente perpendicular a la pared;
- el vehículo tiene que estar en posición vertical;
- mida la altura del centro del faro desde el suelo y anote en la pared una cruz a la misma altura;
- al encender la luz de cruce el límite superior de límite entre la zona oscura y la zona iluminada tiene que resultar a una altura no superior a 9/10 de la altura desde el suelo del centro del faro.

La eventual corrección de la orientación se puede efectuar actuando en el tornillo (1) para bajar o levantar el haz luminoso.



Substitución de las bombillas del faro delantero

Para acceder a las bombillas del faro delantero, haga lo siguiente:

- remover los dos elásticos (1) y el portafaro;
- desconectar el conector (2) de la bombilla (12V-35/35W) de doble luz y la cofia (3) en goma;
- desenganche el muelle (4) de sujeción lámpara y saque la lámpara.

Para sustituir la bombilla de la luz de posición (5) (12V-3W) basta quitarla del casquete interno. Una vez efectuada la substitución, proceda inversamente para volver a montar.



Substitución de las bombillas del faro trasero

Para acceder a las bombillas (12V-5/21W) del faro trasero, haga lo siguiente:

- remover los dos tornillos (1) dentro del guardabarros posterior y la lente (2);
- empujar la bombilla (3) hacia el interior, girarla a izquierdas en sentido y removerla de la portalámpara.

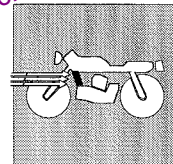
Una vez efectuada la substitución, proceda inversamente para volver a montar.



● Tener cuidado con no cerrar excesivamente los tornillos.

RAFFREDDAMENTO MOTORE
ENGINE COOLING SYSTEM
REFROIDISSEMENT MOTEUR
MOTORKÜHLUNG
SISTEMA DE REFRIGERACION DEL MOTOR

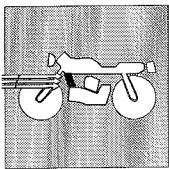
<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

N





RAFFREDDAMENTO MOTORE ENGINE COOLING SYSTEM

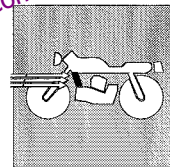
<http://husqy.forumsactifs.com>

Controllo livello liquido refrigerante N.4
Circuito di raffreddamento N.6
Revisione impianto di raffreddamento motore N.8

Check of the coolant level N.4
Cooling system N.6
Engine cooling system overhaul N.8

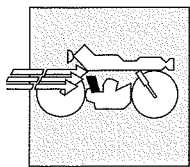
REFROIDISSEMENT MOTEUR
MOTORKÜHLUNG
SISTEMA DE REFRIGERACION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



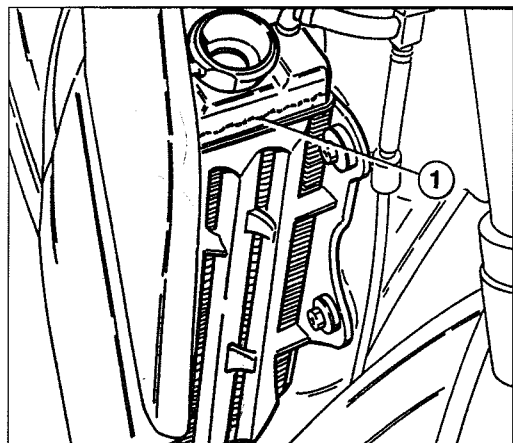
Contrôle niveau du liquide réfrigérant	N.4	Niveauekontrolle der Kühlflüssigkeit	N.4
Circuit de refroidissement	N.7	Kühlkreislauf	N.7
Revision équipement de refroidissement moteur	N.8	Überholung der Motorkühlanlage	N.8

Control nivel del líquido refrigerante	N.4
Circuito de enfriamiento	N.7
Revisión sistema refrigeración del motor	N.8



RAFFREDDAMENTO MOTORE ENGINE COOLING SYSTEM REFROIDISSEMENT MOTEUR MOTORKUEHLUNG ENFRIAMIENTO MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



1) Livello liquido / liquid level / Niveau liquide /
Kühflüssigkeitsstand / Nivel liquido

Controllo livello del liquido refrigerante

Il liquido refrigerante assorbe il calore dal gruppo termico (pistone, cilindro, testa) e lo trasferisce all'aria esterna tramite il radiatore.

Per un buon funzionamento del circuito di raffreddamento è estremamente importante controllare periodicamente il livello del liquido in accordo con le scadenze riportate nel capitolo "B".



La mancanza del veicolo di scambio calore (acqua) tra massa termica e massa radiante provocherebbe un surriscaldamento nel gruppo cilindro pistone con conseguenti grippaggi e, nei casi più gravi, danni al manovellismo (albero motore).

Checking the cooling fluid level

Cooling fluid absorbs the heat from the thermic group (piston, cylinder, head) and conveys it to the exterior atmosphere through radiator.

For the perfect operation of the cooling circuit we advise checking the cooling fluid according to the times described in chapter "B".



The lack of heat exchange means (water) between thermic mass and radiant mass could cause overheating of the cylinder-piston assembly with consequent seizures and, the worst, damages to the crankshaft assembly.

Contrôle niveau du liquide réfrigérant

Le liquide réfrigérant absorbe la chaleur du groupe thermique (Piston, cylindre, culasse) et la transfère à l'air extérieur grâce au radiateur.

Pour le correct fonctionnement du circuit de refroidissement il est avis de contrôler soigneusement le niveau du fluide d'après les échéances indiquées au chapitre "B".



L'absence de l'élément de changement chaleur (eau) entre la masse thermique et la masse radiante provoquerait un surchauffage dans le groupe cylindre piston avec les conséquents grippages, et dans les cas les plus graves, des endommagements au vilebrequin (arbre moteur).

Pruefung des Kuehlfluessigkeitsstand

Die Kühlflüssigkeit absorbiert die Wärme von der Wärmergruppe (Kolben-Zylinder-Kopf) und überträgt sie der Aussenluft durch die Kühlanlage.

Für einen guten Betrieb des Kühlkreises ist es äußerst wichtig, den Flüssigkeitsstand gemäß der im Kapitel „B“ angegebenen Verfallzeiten zu überprüfen.



Beim Fehlen des Wärmeaustauschträgers (Wassers) zwischen Wärmemasse und Kühlerblock wäre eine Überhitzung in der Gruppe Zylinder-Kolben unvermeidlich, mit danach folgendem Fressen und Beschädigung des Kurbelbetriebs (Antriebswelle).

Control nivel del liquido refrigerante

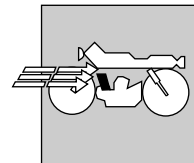
El líquido refrigerante absorbe el calor del grupo térmico (pistón, cilindro, culata) y lo transfiere al aire exterior mediante el radiador. Para un buen funcionamiento del circuito de refrigeración tiene suma importancia comprobar el nivel del líquido conforme a los plazos indicados en el capítulo "B".



La falta del medio de intercambio calor (agua) entre masa térmica y masa radiante provocaría el sobrecalentamiento del grupo cilindro pistón con los consiguientes agarrotamientos y, en casos más graves, daños al grupo eje motor.

RAFFREDDAMENTO MOTORE **ENGINE COOLING SYSTEM** **REFROIDISSEMENT MOTEUR** **MOTORKUEHLUNG** **ENFRIAMIENTO MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Riscontrando tuttavia surriscaldamento dal motore, verificare che il radiatore sia completamente pieno.

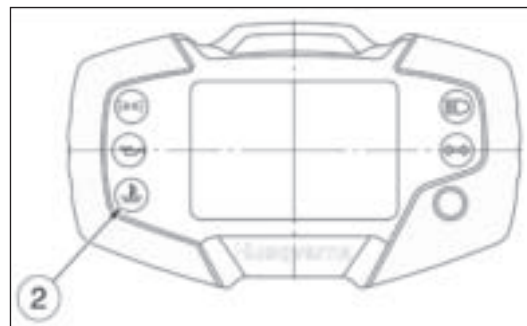
Il controllo del livello nel radiatore si deve eseguire a motore freddo (vedi paragrafo "Controllo livello liquido di raffreddamento").

Se per un qualsiasi motivo dovete operare a motore caldo, fate attenzione e scaricate lentamente la pressione.

Il tappo del radiatore è provvisto di due posizioni di sbloccaggio, la prima serve allo scarico preventivo della pressione.



Aprire il circuito senza attenersi alle istruzioni sopra descritte può causare ustioni all'operatore e a coloro che gli stanno accanto.



However if engine overheating is noticed, check that radiator is completely filled up.

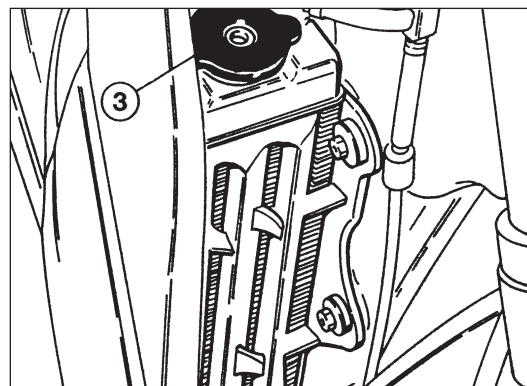
Check of radiator level must be performed with cold engine (See paragraph "Cooling fluid level control").

If for any reason you have to operate on a hot engine, take care to slowly discharge pressure.

The radiator cap is provided of two unlocking positions, the first being for the previous pressure discharge.



Opening the circuit without taking care of above directions could cause scalds to the operator and other people around.



En trouvant toutefois surchauffage du moteur, vérifier que le radiateur soit complètement plein.

Le contrôle du niveau dans le radiateur se doit effectuer à moteur froid (voir paragraphe "Contrôle du niveau du liquide de refroidissement").

Si pour n'importe quel motif vous devez opérer à moteur chaud, faites attention et déchargez lentement la pression.

Le bouchon du radiateur est pourvu de deux position de déblocage, la première peut servir à la décharge préventive de la pression.



Ouvrir le circuit sans donner importance aux instructions cidessus décrites, peut causer brûlures à l'opérateur et à ceux à côté de lui.

2) Spia "temperatura refrigerante" / Warning light "coolant temperature" / Voyant "température réfrigérant" / Warnleuchte "Kühlflüssigkeitstemperatur" / Testigo "temperatura refrigerante"

3) Tappo radiatore / Radiator cap / Bouchon radiateur / Kühlerstopfen / Radiador tapón

Wird aber Motorüberhitzung aufgewiesen, prüfen, ob der Kühler ganz befüllt ist. Die Prüfung des Flüssigkeitsstandes im Kühler nur bei kaltem Motor vornehmen (siehe Paragraph "Kontrolle des Kuehlfluessigkeitsstandes").

Muß man aus irgendeinem Grund bei warmem Motor intervenieren, den Druck langsam und sorgfältig ablassen.

Der Kühlerstopfen hat zwei Auslösestellungen: die erste dient zum Vorablass des Druckes.



Die Kreisöffnung ohne Beachtung der obigen Anweisungen kann dem Bedienungsmann und den Nebestehenden Verbrennungen verursachen.

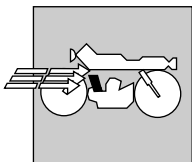
Comprobando sin embargo sobrecalentamiento del motor, controle que el radiador esté completamente lleno.

El control del nivel del radiador se debe hacer con motor frío (véase párrafo "Control nivel líquido de enfriamiento"). Si por cualquier motivo Ud. tiene que trabajar con motor caliente, tenga mucho cuidado y descargue lentamente la presión.

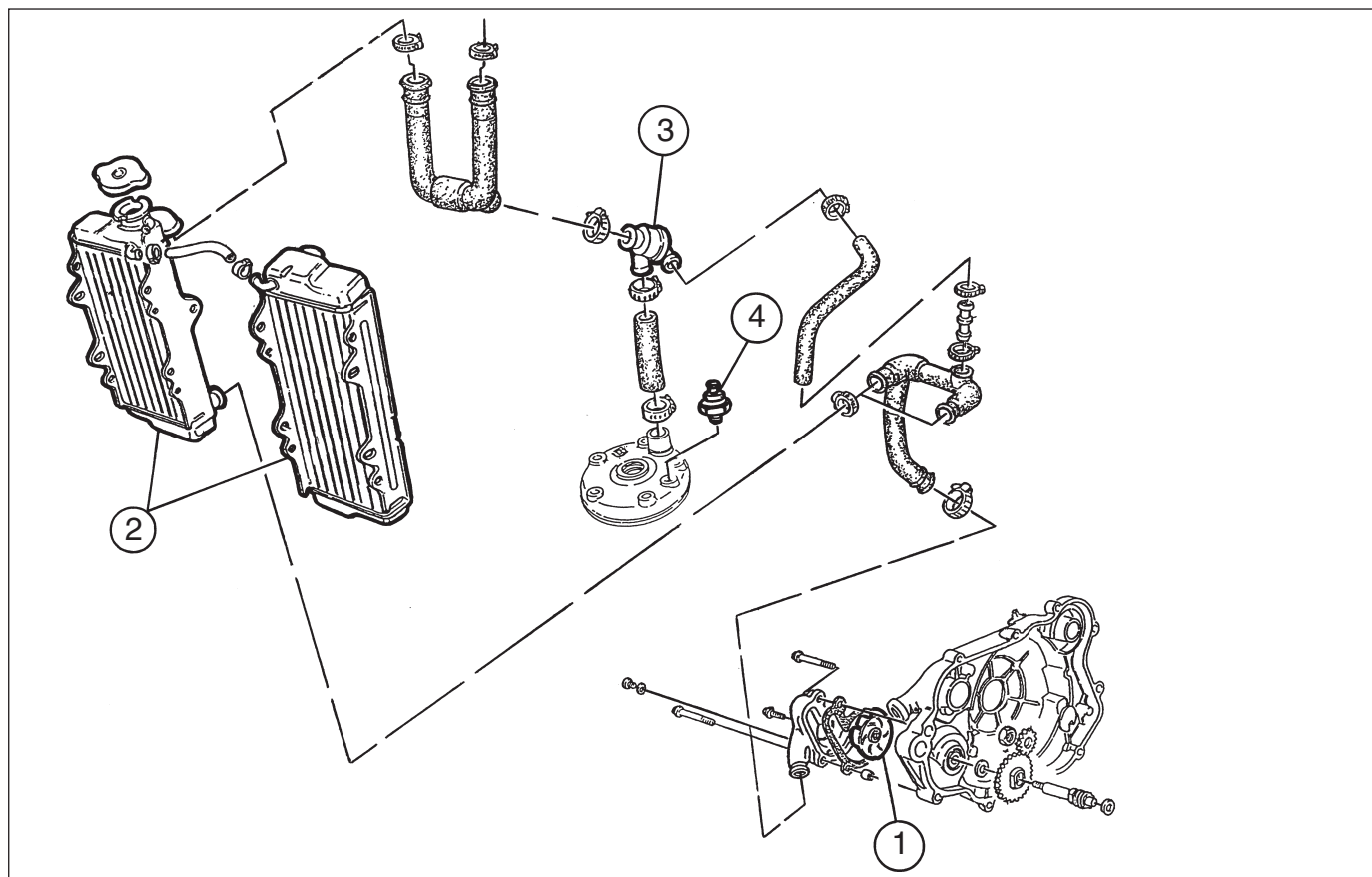
El tapón del radiador está provisto de dos posiciones de desbloqueo, la primera sirve para la descarga preventiva de la presión.



Abrir el circuito sin atenerse a las instrucciones dadas más arriba le puede causar ustiones al operador y a los que se encuentran cerca de él.



**RAFFREDDAMENTO MOTORE
ENGINE COOLING SYSTEM
REFROIDISSEMENT MOTEUR
MOTORKUEHLUNG
ENFRIAMIENTO MOTOR**



Circuito di raffreddamento

L'impianto di raffreddamento è del tipo a circolazione forzata con pompa centrifuga (1) situata sul lato destro del motore e due radiatori (2) a flusso verticale.

La temperatura del liquido di raffreddamento è regolata da apposito termostato (3). Un termistore (4), situato sulla testa cilindro, provoca l'accensione di una spia sul cruscotto in caso di temperatura troppo elevata.

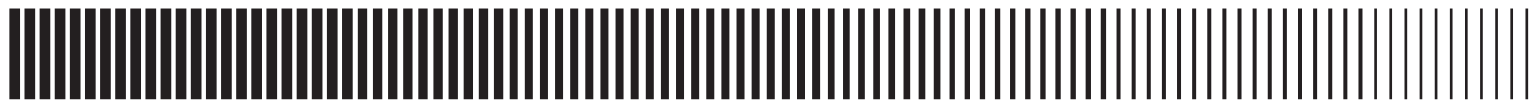
L'apertura del termostato avviene quando la temperatura del liquido di refrigerazione raggiunge i 65°C circa, pertanto sino a quel momento la circolazione del liquido di raffreddamento risulta interrotta, by-passando i radiatori. Raggiunti i 65°C circa si ha l'apertura del termostato con conseguente passaggio del liquido nei radiatori.

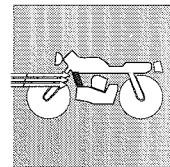
Cooling system

The cooling system is of forced-circulation type with a centrifugal pump (1) located on the R.H. side of the engine and two vertical flow radiators (2).

The temperature of the coolant is adjusted by a suitable thermostat (3). A thermistor (4) located on the cylinder head lights a pilot lamp on the dashboard whenever the temperature is too high.

The thermostat is opened when the coolant temperature reaches approx. 65°C/149°F, therefore the coolant circulation is interrupted in the radiators, until that time. After attaining approx. 65°C/149°F, the thermostat opens and the coolant passes into the radiators.





Circuit de refroidissement.

L'installation de refroidissement est à circulation forcée avec une pompe centrifuge (1) placée du côté droit du moteur et avec deux radiateurs (2) à sortie verticale.

Un thermostat (3) spécial règle la température du liquide de refroidissement. Un thermistor (4), situé sur la tête du cylindre, actionne un voyant sur le tableau de bord en cas de température trop élevée.

L'ouverture du thermostat intervient lorsque la température du liquide de réfrigération atteint 65°C environ; jusqu'alors la circulation du liquide de refroidissement résulte interrompue, avec by-pass des radiateurs. Quand la température atteint 65°C environ, le thermostat s'ouvre et le liquide passe dans les radiateurs.

Kühlkreislauf.

Druckumlauf-Kühlanlage mit Kreispumpe (1) rechts vom Motor und zwei Kühler (2) mit Vertikalfluß.

Die Kühlmitteltemperatur wird über einen Thermostat (3) reguliert. Ein Thermistor (4), der auf dem Zylinderkopf angebracht ist, führt bei zu hohen Temperaturen zum Einschalten einer Kontrolleuchte, welches sich wiederum auf dem Armaturenbrett befindet.

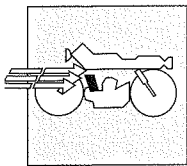
Die Öffnung des Thermostates erfolgt dann, wenn die Temperatur der Kühlflüssigkeit circa 65°C erreicht, deshalb ist bis zu diesem Moment der Kreislauf der Kühlflüssigkeit unterbrochen, die Radiatoren bekommen Luft zugeführt. Bei Erreichung von ca. 65°C wird der Thermostat geöffnet, und die Flüssigkeit fließt in den Kühler.

Circuito de enfriamiento.

El equipo de enfriamiento es del tipo a circulación forzada con bomba centrifuga (1) situada al lado derecho del motor y dos radiadores (2) a flujo vertical.

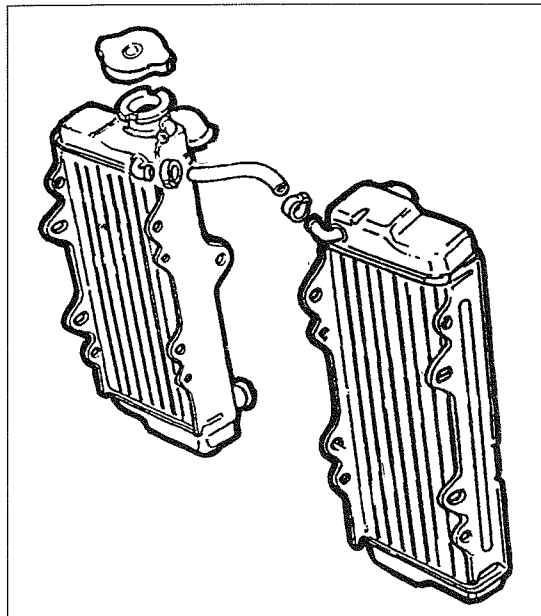
La temperatura del líquido de enfriamiento regulada del respectivo termostato (3). Un interruptor térmico (4), situado en la cabeza del cilindro, origina el encendido de una espia sobre el tablero de instrumentos en caso de temperatura demasiado elevada.

El termostato se abre cuando la temperatura del líquido de refrigeración alcanza los 65°C aprox., por lo tanto hasta aquel momento la circulación del líquido de enfriamiento resulta interrumpida porque no llega a los radiadores. Llegados los 65°C casi, se logra la apertura del termostato con consecuente pasaje del líquido en los radiadores.



RAFFREDDAMENTO MOTORE ENGINE COOLING SYSTEM REFROIDISSEMENT MOTEUR MOTORKUEHLUNG ENFRIAMIENTO MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Revisione impianto di raffreddamento motore.

Riscontrando temperature eccessive del liquido di raffreddamento, controllare la massa radiante. Se sulle alette vi sono ostruzioni al flusso d'aria, foglie, insetti, fango, ecc., si dovrà procedere alla rimozione di tali ostacoli facendo attenzione a non rovinare il radiatore. Se si dovessero riscontrare delle deformazioni è opportuno raddrizzarle ripristinando il passaggio del flusso d'aria. La massa radiante non deve essere intasata o rovinata per più del 20% della sua superficie. Se la superficie rovinata supera questa entità sarà opportuno sostituire il radiatore. Controllare periodicamente i manicotti di collegamento: ciò eviterà perdite di acqua e quindi grippaggi al motore. Se sui tubi si presentano screpolature, rigonfiamenti o indurimenti dovuti ad essiccamento dei manicotti, sarà opportuna la loro sostituzione.

Engine cooling system overhaul.

Verifying too high temperatures of the coolant, check the radiant mass. Whether on fins obstructions to the air stream as leaves, bugs, mud etc. are noticed, remove these obstructions, taking care not to damage the radiator. If distortions are noticed, it is advisable to straighten them, restoring the air passage. The radiant mass has not to be clogged or damaged for more than the 20% of its surface. If the damaged surface is over this limit, it shall be advisable to replace the radiator. Periodically check the connecting sleeves. This will avoid water leakages and consequent engine seizures. If pipes show cracks, swellings or hardenings due to sleeve desiccation, their replacement shall be required.

Revision équipement de refroidissement moteur.

Quand on remarque des températures excessives du liquide de refroidissement, vérifier la masse radiante. Si sur les ailettes, il y a des obstructions à l'écoulement d'air, feuilles, insectes, boue, etc., on devra avancer au déplacement de ces obstacles en faisant attention à n'endommager pas le radiateur. Si on devrait vérifier des déformations, il est nécessaire de les redresser en facilitant le passage du flux d'air. La masse radiante ne doit pas être engorgée ou abîmée pour plus de 20% de sa surface. Si la surface abîmée dépasse cette entité il sera nécessaire de remplacer le radiateur. Vérifier souvent les manchons d'assemblage, cela évitera des pertes d'eau et donc des grippages du moteur. Si sur les tuyauteries il y a des crevasses, des foissennements ou des durcissements causés par sséchage des manchons, il sera nécessaire les remplacer.

Überholung der Motorkühlanlage.

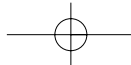
Stellt man zu hohen Temperaturen der Kühlflüssigkeit fest, dann ist die Strahlendemasse nachzuprüfen. Falls Schlamm, Blätter, Insekten usw. den Luftzufluß an den flügeln verstopfen, dann muß man diese Hindernisse entfernen und dabei beachten, daß der Kühler nicht beschädigt wird.

Eventuelle Verformungen sind zu berichtigen: so wird der Luftzufluß wiederhergestellt. Die Strahlende masse muß nicht über das 20% verstopft oder beschädigt sein, sonst wird es empfohlen, den Kühler auszuwechseln. Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen, um Wasserverlust und Motorfressen zu vermeiden. Falls Risse, Verhärtung, en Schwellung en wegen Muffenaustrocknung an den Schläuchen vorhanden sind, dann sind, die Letzten auszuwechseln.

Revisión sistema refrigeración del motor.

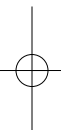
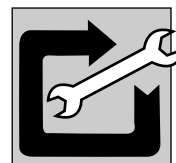
Rilevando una temperatura excesiva del liquido refrigerante, controlar la masa radiante. Si las aletas están obstruidas con hojas, insectos, barro, etc., por lo que el flujo de aire es incompleto, deberán limpiarse dichas aletas poniendo atención en no danar el radiador. Si se verificasen deformaciones, es oportuno enderezarlas para restablecer el pasaje del flujo del aire.

La masa radiante no debe estar obstruída o estropeada más del 20% de su superficie. Si la superficie estropeada supera este valor, será oportuno sustituir el radiador. Controlar periódicamente los manguitos de conexión; ésto evitará pérdidas de agua y, por lo tanto, gripados en el motor. Si los tubos tuviesen grietas, hincaciones o endurecimientos debidos a la desecación de los manguitos, será oportuno sustituirlos.



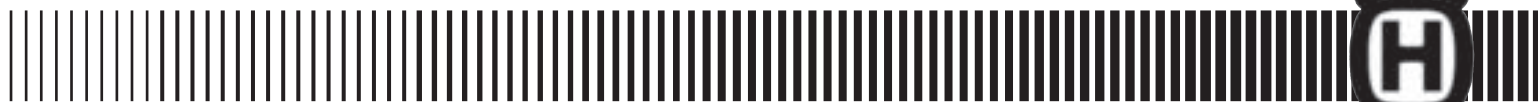
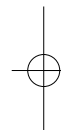
<http://husqy.forumsactifs.com>

**ATTREZZATURA SPECIFICA
SPECIFIC TOOLS
OUTILLAGE SPECIAL
SPEZIFISCHE AUSRÜSTUNG
HERRAMIENTAS ESPECIFICAS**



Sezione
Section
Section
Sektion
Sección

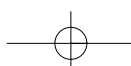
W

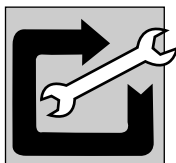


8000 A7190 (03-06)

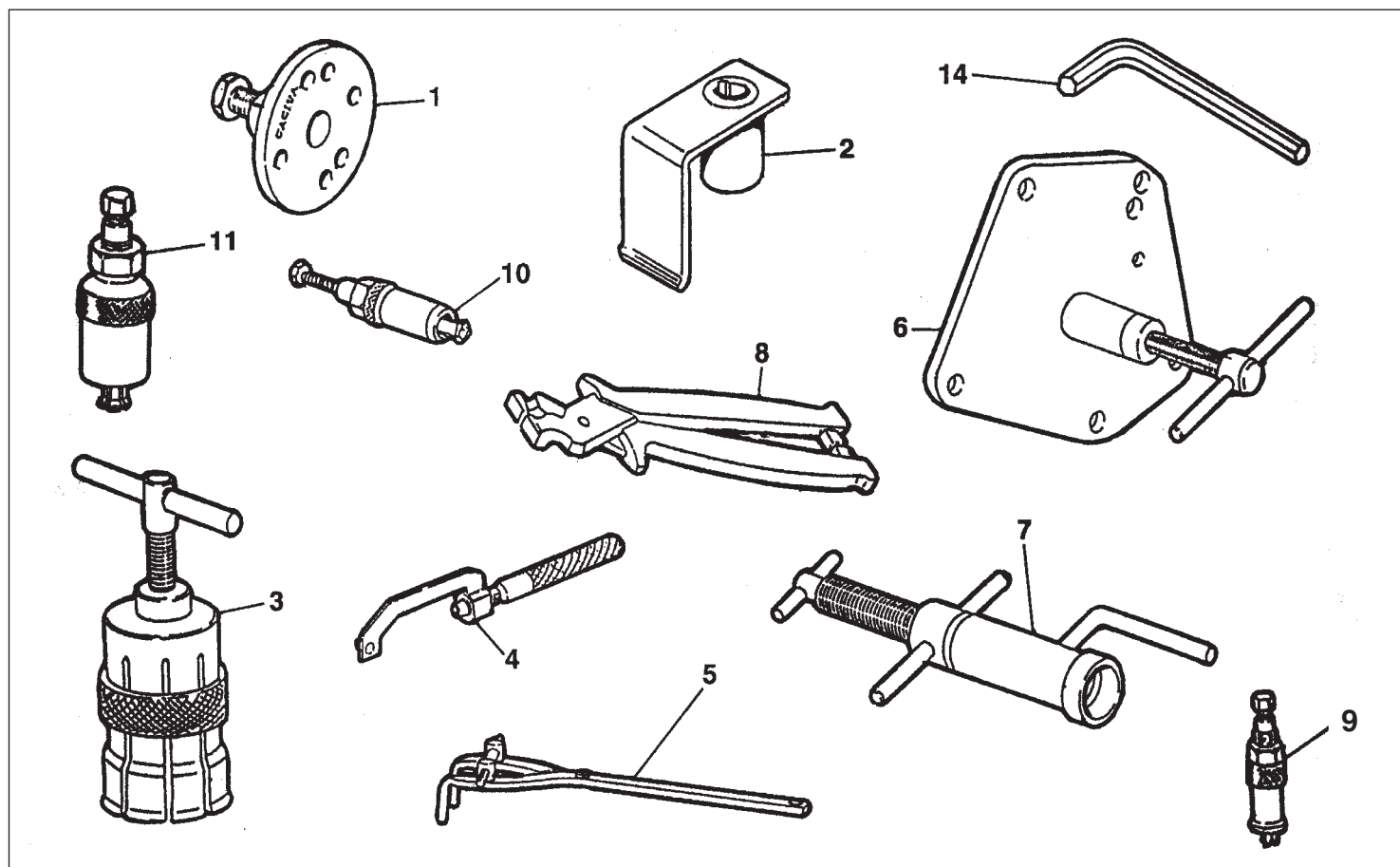


W.1





ATTREZZATURA SPECIFICA **SPECIFIC TOOLS** **OUTILLAGE SPECIAL** **SPEZIFISCHE AUSRÜSTUNG** **HERRAMIENTAS ESPECIFICAS**



ATTREZZI SPECIALI

- 1 - 8000 51614 Estrattore volante
- 2 - 8000 48803 Attrezzo controllo fase accensione
- 3 - 8000 89030 Estrattore per cuscinetto albero
- 4 - 000Y A2273 Chiave fermo pignone
- 5 - 8000 79015 Chiave per mozzo frizione
- 6 - 8000 79016 Attrezzo sep. semicarter e smont. albero motore
- 7 - 8000 79017 Attrezzo mont. alb. motore nel carter
- 8 - 8000 49767 Pinza mont. fascette
- 9 - 8000 43824 Estrattore per cuscinetti a rullini
- 10 - 8000 33054 Estrattore cuscinetto a rullini albero pompa olio
- 11 - 8000 43720 Estrattore per cuscinetto albero com. cambio
- 14 - 800098431 Chiave per viti "ANTITAMPERING"

SPECIAL TOOLS

- 1 - 8000 51614 Flywheel extractor
- 2 - 8000 48803 Ignition control tool
- 3 - 8000 89030 Crankshaft bearing extractor
- 4 - 000Y A2273 Pinion lock wrench
- 5 - 8000 79015 Clutch hub retaining wrench
- 6 - 8000 79016 Crankcase splitting tool and crankshaft disassembly
- 7 - 8000 79017 Installing tool
- 8 - 8000 49767 Clamp installing plier
- 9 - 8000 43824 Puller, exhaust valve layshaft needle bearings, water pump shaft ball bear, and exhaust valve drive regulator ball bear
- 10 - 8000 33054 Needle bearing oil pump shaft extractor
- 11 - 8000 43720 Puller, gear shifter cam ball bearing
- 14 - 800098431 "ANTITAMPERING" screw wrench

OUTILS SPECIAUX

- 1 - 8000 51614 Extracteur pour volant
- 2 - 8000 48803 Outil pour surveillance allumage
- 3 - 8000 89030 Extracteur pour roulement vilebrequin
- 4 - 000Y A2273 Cléf arrêt pinion
- 5 - 8000 79015 Cléf arrêt moyeu embrayage
- 6 - 8000 79016 Outil pour démontage carters et vilebrequin
- 7 - 8000 79017 Oil mont. vilebrequin
- 8 - 8000 49767 Pince pour montage collier
- 9 - 8000 43824 Extracteur pour coquillé à aiguille renvoi com.
- 10 - 8000 33054 soupape, palier pompe et renvoi com. soupape
- 11 - 8000 43720 Extracteur por roulement arbre pompe à huile
- 14 - 800098431 Extracteur pour roulement Cléf pour vis "ANTITAMPERING"

SONDERWERKZEUGE

- 1 - 8000 51614 Auszieher für Schwungrad
- 2 - 8000 48803 Werkzeug zur Kontrolle der Zündung
- 3 - 8000 89030 Auszieher für Antriebswellelager
- 4 - 000Y A2273 Schlüssel f. ritzelersperrung
- 5 - 8000 79015 Schlüssel radnabe
- 6 - 8000 79016 Werkzeug für Trennung Gehäusehälfe
- 7 - 8000 79017 Werkzeug zur Mont. Kurbelwelle im demicarter
- 8 - 8000 49767 Schellenzange
- 9 - 8000 43824 Werkzeug für Rollenlager, Vorgelege, Ventilsteuerung
- 10 - 8000 33054 Lager, Wasserpumpe und Vorgelege
- 11 - 8000 43720 Auszieher für Nadelkäfig
- 14 - 800098431 Oelpumpenwelle Werkzeug für Lager, Scaltwelle

HERRAMIENTAS ESPECIALES

- 1 - 8000 51614 Extractor volante
- 2 - 8000 48803 Herramienta control fase encendido
- 3 - 8000 89030 Extractor cojnete cigüeñal
- 4 - 000Y A2273 Llave parado pinon
- 5 - 8000 79015 Llave cubo friccion
- 6 - 8000 79016 Herramienta semi-carter
- 7 - 8000 79017 Herramienta mont. eje motore
- 8 - 8000 49767 Pinza montaje abrazaderas
- 9 - 8000 43824 Extractor cjinete de rulos mando valvula y bomba agua
- 10 - 8000 33054 Extractor cjinete de rodillos eje bomba aceite
- 11 - 8000 43720 Extractor cojinetes cambio
- 14 - 800098431 Llave por tornillos "ANTITAMPERING"