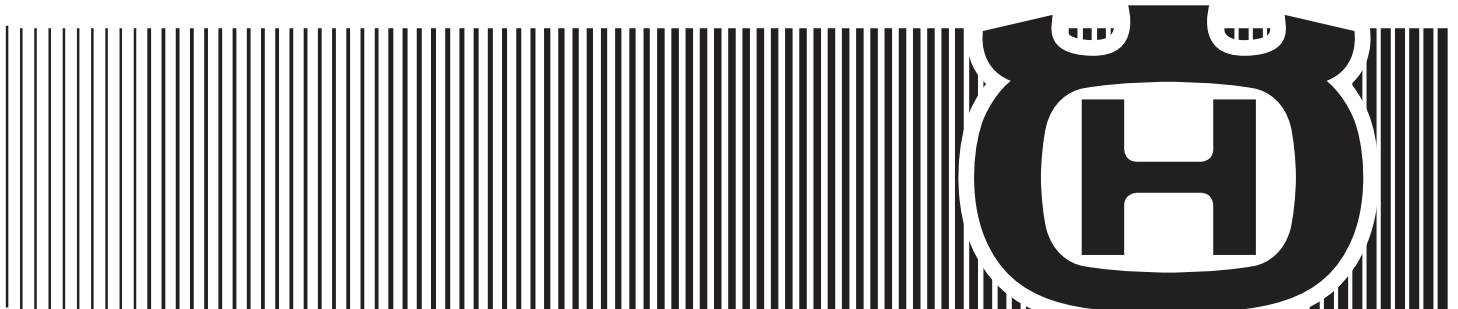


MANUALE D'OFFICINA  
WORKSHOP MANUAL  
MANUEL D'ATELIER  
WERKSTATTHANDBUCH  
MANUAL DE OFICINA

**CR, WR 125/2004**

Part. N. 8000A2957



La **MV Agusta Motorcycles S.p.A. - Varese** declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente manuale e si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evoluto dei propri prodotti. Le illustrazioni riportate sono indicative e potrebbero non corrispondere esattamente al particolare trattato. È vietata la riproduzione anche parziale della presente pubblicazione senza autorizzazione scritta.

**1<sup>a</sup> Edizione (09-03)**

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

**1<sup>st</sup> Edition (09-03)**

**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.

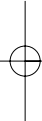
**1<sup>ère</sup> édition (09-03)**

*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.*

**1. Auflage (09-03)**

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

**1<sup>º</sup> Edición (09-03)**



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

# CR, WR 125/2004

Copyright by

**MV Agusta Motorcycles S.p.A.**

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

USA MODEL

**Cagiva U.S.A.**

2300 MARYLAND ROAD  
WILLOW GROVE, PA 19090-4193  
215-830-3300

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

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

Stampato N° - Print No. - Imprimé N. - Druckschrift Nr. - Impreso N. 8000A2957

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

CR 125: ZCG2H00AA4V052114

WR 125: ZCG2H00AA4V002173



## AVVERTENZE IMPORTANTI

## IMPORTANT NOTICES

## AVIS IMPORTANT



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

1) The **WR** and **CR** models are guaranteed **COMPETITION** motorcycles exempt from functional defects, the suggested maintenance table for competition use is shown on chapter B "Maintenance".

1) les modèles **WR** et **CR** êtes motocycles DE **COMPÉTITION** et ils sont garantis exempté par défauts de fonctionnement; le tableau d'entretien conseillé pour usage sportif se trouve au chapitre B "Entretien".

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

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

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

### Note

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

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

### Note

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

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

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

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

### Avis

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

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

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

## WICHTIGE ANWEISUNGEN



ENDURO

1) die WETTBEWERB Motorräder Modelle **WR** und **CR** garantierten von Funktionsstörungen frei; die von Wartung geratene Tabelle für wettkämpferischen Gebrauch ist zur Kapitel B "Wartung".

## ADVERTENCIAS IMPORTANTES



MOTOCROSS

1) los motociclos DE COMPETICIÓN **WR** y **CR** son garantizados eximidos por funcionamientos defectuosos; el tablero de manutención aconsejado para uso agonístico se encuentra en el capítulo B "Mantenimiento".

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

### Note

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

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

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

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

### Nota

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

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

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



## Premessa

La presente pubblicazione, ad uso delle Stazioni di Servizio **Husqvarna**, è stata realizzata allo scopo di coadiuvare il personale autorizzato nelle operazioni di manutenzione e riparazione dei motocicli trattati. La perfetta conoscenza dei dati tecnici qui riportati è determinante al fine della più completa formazione professionale dell'operatore. Allo scopo di rendere la lettura di immediata comprensione i paragrafi sono stati contraddistinti da illustrazioni schematiche che evidenziano l'argomento trattato. In questo manuale sono state riportate note informative con significati particolari:



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



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



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

## Consigli utili

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

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

## Norme generali sugli interventi riparativi

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



## Foreword

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



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



**Possibility of damaging the vehicle and/or its components.**



**Additional information concerning the operation under way.**

## Useful suggestions

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

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

## General instructions for repair work

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

## Introduction

Cette publication destinée à l'usage des Stations-Service **Husqvarna**, a été élaborée pour aider le personnel autorisé aux opérations d'entretien et de réparation des motocycles. Une connaissance approfondie des données techniques contenues dans ce Manuel est essentielle pour une meilleure formation professionnelle de l'opérateur. Pour permettre une lecture aisément compréhensible, les paragraphes s'accompagnent à des illustrations schématiques pour 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 spécifiées.
- 3 Marquer toujours les pièces ou les emplacements qui pourraient être confondus au cours du démontage.
- 4 Employer toujours des pièces détachées d'origine **Husqvarna** et des lubrifiants selon les marques recommandées.
- 5 Employer les outils spéciaux, si spécifié.
- 6 Consulter les **Circulaires Techniques**, car ils pourraient contenir des données de réglage et des méthodes de réparation plus à jour par rapport à celle contenues dans ce Manuel.

## Vorwort

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

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

Dieses Handbuch enthält informative Angaben besonderer Wichtigkeit:



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



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



**Weitere Informationen für die in Ausführung befindliche Operation.**

## Nützliche Ratschläge

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

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

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

## Allgemeine Vorschriften bei Reparaturen

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

## Premisa

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

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



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



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



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

## Consejos útiles

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

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

## Normas generales para las reparaciones

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



**WR 125**



**WR 125-USA**



**WR 125- ENDURO USA**



**CR 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       |
| Parti optional .....              | P       |
| Attrezzatura specifica .....      | W       |
| Coppie di serraggio .....         | X       |
| Note per modelli USA/AUS .....    | Z       |

## Index

|                                     | Section |
|-------------------------------------|---------|
| Notes générales .....               | A       |
| Entretien .....                     | B       |
| Inconvénients et remèdes .....      | C       |
| Réglages et calages .....           | D       |
| Opérations générales .....          | E       |
| Décomposition moteur .....          | F       |
| Révision moteur .....               | G       |
| Récomposition moteur .....          | H       |
| Chassis, suspensions et roues ..... | I       |
| Freins .....                        | L       |
| Installation électrique .....       | M       |
| Refroidissement moteur .....        | N       |
| Soupape d'échappement H.T.S. ....   | O       |
| Elements en option .....            | P       |
| Outils spécial .....                | W       |
| Couples de serrage .....            | X       |
| Note pour les modèles USA/AUS ..... | Z       |

## Indice

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

## Summary

|                                     | Section |
|-------------------------------------|---------|
| General .....                       | A       |
| Maintenance .....                   | B       |
| Troubles and remedies .....         | C       |
| Adjustments .....                   | D       |
| General operations .....            | E       |
| Engine disassembly .....            | F       |
| Engine overhaul .....               | G       |
| Engine reassembly .....             | H       |
| Frame, suspensions and wheels ..... | I       |
| Brakes .....                        | L       |
| Electric system .....               | M       |
| Engine cooling system .....         | N       |
| H.T.S. exhaust valve .....          | O       |
| Optional parts list .....           | P       |
| Specific tools .....                | W       |
| Torque wrench settings .....        | X       |
| Notes for USA/AUS models .....      | Z       |

## Inhaltsverzeichnis

|                                        | Sektion |
|----------------------------------------|---------|
| Allgemeines .....                      | A       |
| Wartung .....                          | B       |
| Störungen und Behebung .....           | C       |
| Einstellung und Einregulierungen ..... | D       |
| Allgemeine arbeiten .....              | E       |
| Motorausbau .....                      | F       |
| Motorueberholung .....                 | G       |
| Wiederzusammenbau des motors .....     | H       |
| Rahmen, Aufhängungen und räder .....   | I       |
| Bremsen .....                          | L       |
| Elektrische anlage .....               | M       |
| Motorkühlung .....                     | N       |
| H.T.S. Ablassventil .....              | O       |
| Extra Teile .....                      | P       |
| Spezifische Ausrüstung .....           | W       |
| Anziehmoment .....                     | X       |
| Anmerkung für Modell USA/AUS .....     | Z       |

|                                          |   |
|------------------------------------------|---|
| Frenos .....                             | L |
| Sistema eléctrico .....                  | M |
| Sistema de refrigeración del motor ..... | N |
| Valvula de descarge H.T.S .....          | O |
| Partes opcionales .....                  | P |
| Herramental específico .....             | W |
| Pares de torsion .....                   | X |
| Note por los modelos USA/AUS .....       | Z |

GENERALITÀ  
GENERAL  
NOTES GÉNÉRALES  
ALLGEMEINES  
GENERALIDADES

<http://husqy.forumsactifs.com>



Smått  
Section  
Section  
Section  
Section

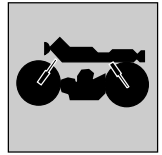
A





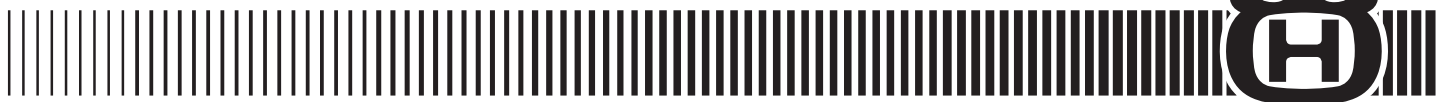
|                            |     |                          |     |
|----------------------------|-----|--------------------------|-----|
| Motore .....               | A.4 | Engine .....             | A.6 |
| Alimentazione .....        | A.4 | Fuel feeding .....       | A.6 |
| Lubrificazione .....       | 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 | Tires .....              | A.6 |
| Innescente elettrico ..... | A.5 | Electric system .....    | A.7 |
| Pesi .....                 | A.5 | Weights .....            | A.7 |
| Ingombri .....             | A.5 | Overall dimensions ..... | A.7 |
| Alloggiamenti .....        | A.5 | Supply .....             | A.7 |

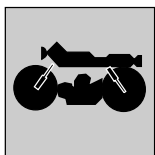




|                                |     |                          |      |
|--------------------------------|-----|--------------------------|------|
| Moteur .....                   | A.8 | Motor .....              | A.10 |
| Alimentation .....             | A.8 | Speisung .....           | A.10 |
| 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.9 | Elektrische anlage ..... | A.11 |
| 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.13 |
| Prestaciones .....       | A.13 |
| Pesos .....              | A.13 |
| Dimensiones .....        | A.13 |
| Capacidades .....        | A.13 |



**MOTORE**

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

|                                            |                        |
|--------------------------------------------|------------------------|
| Alésaggio .....                            | 54 mm                  |
| Corsa .....                                | 54,5 mm                |
| Cilindrata .....                           | 124,82 cm <sup>3</sup> |
| Rapp. di compressione (a luci chiuse)..... | 8,8:1                  |

**ALIMENTAZIONE**

Aspirazione regolata da valvola a lamelle.

**DIAGRAMMA DISTRIBUZIONE**

|                   |               |
|-------------------|---------------|
| TRAVASO: .....    | 128°          |
| SCARICO: .....    | 184°          |
| Carburatore ..... | Mikuni TMX 38 |

**LUBRIFICAZIONE****MOTORE**

Miscela benzina/olio: al 4% (durante il rodaggio); al 3% NON MENO, a rodaggio effettuato.

**CAMBIO e TRASMISSIONE PRIMARIA**

Mediante l'olio contenuto nel basamento.

**RAFFREDDAMENTO**

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

**ACCENSIONE**

Elettronica, a scarica capacitativa con anticipo variabile; analogica per WR 125 e digitale per CR 125.

|                                                           |                                  |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------|
| Marca .....                                               | KOKUSAN                          |
| Anticipo accensione (corsa del pistone prima del P.M.S.): |                                  |
| <b>WR</b> .....                                           | 1,2 mm (15°)                     |
| <b>CR</b> .....                                           | 0,08 mm (4°)                     |
| Candela .....                                             | CHAMPION QN 84 oppure NGK BR9 EG |
| Distanza elettrodi .....                                  | 0,6 mm                           |

**AVVIAMENTO**

A pedale.

**TRASMISSIONE**

Cambio in cascata con ingranaggi sempre in presa.

|                         |                   |
|-------------------------|-------------------|
| Rapporto primaria ..... | Z 22/71 = 1:3,227 |
|-------------------------|-------------------|

**Rapporti cambio**

|                                       |                                |
|---------------------------------------|--------------------------------|
| 1 <sup>a</sup> .....                  | Z 14/33 = 1:2,357              |
| 2 <sup>a</sup> .....                  | Z 15/28 = 1:1,866              |
| 3 <sup>a</sup> .....                  | Z 19/30 = 1:1,579              |
| 4 <sup>a</sup> .....                  | Z 20/27 = 1:1,350              |
| 5 <sup>a</sup> .....                  | Z 22/26 = 1:1,181              |
| 6 <sup>a</sup> .....                  | Z 21/21 = 1:1,000              |
| Rapporto secondaria .....             | Z 13/50 = 1:3,846              |
| Catena di trasmissione (CR 125) ..... | REGINA 135 RX - 5/8"x1/4"      |
|                                       | oppure D.I.D. 520-DS 5/8"x1/4" |
| (WR 125) .....                        | REGINA 135 ORN-A               |
|                                       | oppure D.I.D. 520 V6           |

**Rapporti totali**

|                      |                                   |
|----------------------|-----------------------------------|
| 1 <sup>a</sup> ..... | 29,258                            |
| 2 <sup>a</sup> ..... | 23,170                            |
| 3 <sup>a</sup> ..... | 19,599                            |
| 4 <sup>a</sup> ..... | 16,757                            |
| 5 <sup>a</sup> ..... | 14,669                            |
| 6 <sup>a</sup> ..... | 12,412                            |
| Frizione .....       | a dischi multipli in bagno d'olio |

**FRENI****Anteriore**

A disco fisso forato con comando idraulico e pinza flottante.

|                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| Diametro disco ..... | 260 mm               |
| Pinza freno .....    | BREMBO               |
| Area pastiglie ..... | 33,4 cm <sup>2</sup> |

**Posteriore**

A disco flottante con comando idraulico e pinza flottante.

|                      |                      |
|----------------------|----------------------|
| Diametro disco ..... | 220 mm               |
| Pinza freno .....    | BREMBO               |
| Area pastiglie ..... | 29,5 cm <sup>2</sup> |

**TELAIO**

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

|                             |               |
|-----------------------------|---------------|
| Angolo di sterzata .....    | 43° per parte |
| Angolo asse di sterzo ..... | 25°           |
| Avancorsa .....             | 104 mm (CR)   |
|                             | 107 mm (WR)   |

**SOSPENSIONI****Anteriore**

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

|                                                         |           |
|---------------------------------------------------------|-----------|
| Marca .....                                             | MARZOCCHI |
| Diametro steli .....                                    | 45 mm     |
| Escursione ruota anteriore (sull'asse scorrevole) ..... | 300 mm    |

**Posteriore**

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

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

**RUOTE**

Cerchio **anteriore** in lega leggera.

|                                            |                |
|--------------------------------------------|----------------|
| Marca e tipo .....                         | TAKASAGO Excel |
| Dimensioni .....                           | 1,60"x21"      |
| Cerchio <b>posteriore</b> in lega leggera. |                |

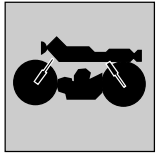
|                    |                                |
|--------------------|--------------------------------|
| Marca e tipo ..... | TAKASAGO Excel                 |
| Dimensioni .....   | 2,15"x19" (CR); 2,15"x18" (WR) |

**PNEUMATICI****Anteriore**

|                                         |                                                                    |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Marca .....                             | "Pirelli" (CR); "Michelin" o "Pirelli" (WR)                        |
| Tipo .....                              | 51R-MT 32A (CR);<br>Enduro Competition 3 oppure MT83 Scorpion (WR) |
| Dimensioni .....                        | 80/100-21" (CR); 90/90-21" (WR)                                    |
| Pressione di gonfiaggio a freddo: ..... | 0,9÷1,0 Kg/cm <sup>2</sup> (12,8÷14,2 psi)                         |

**Posteriore**

|                                         |                                                                          |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| Marca e tipo .....                      | "Pirelli" (CR); "Michelin" o "Pirelli" (WR)                              |
| Tipo .....                              | NHS (57) - MT 32 (CR);<br>Enduro Competition 3 oppure MT83 Scorpion (WR) |
| Dimensioni .....                        | 100/90-19" (CR); 120/90-18" (WR)                                         |
| Pressione di gonfiaggio a freddo: ..... | 0,8÷0,9 Kg/cm <sup>2</sup> (11,4÷12,8 psi)                               |

**IMPIANTO ELETTRICO**

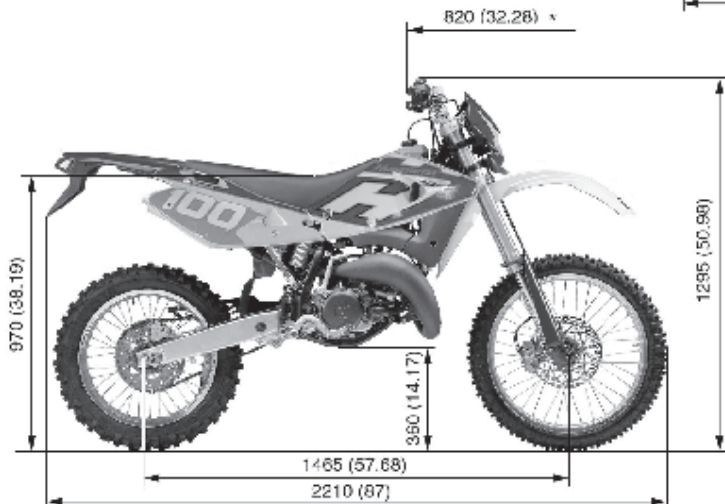
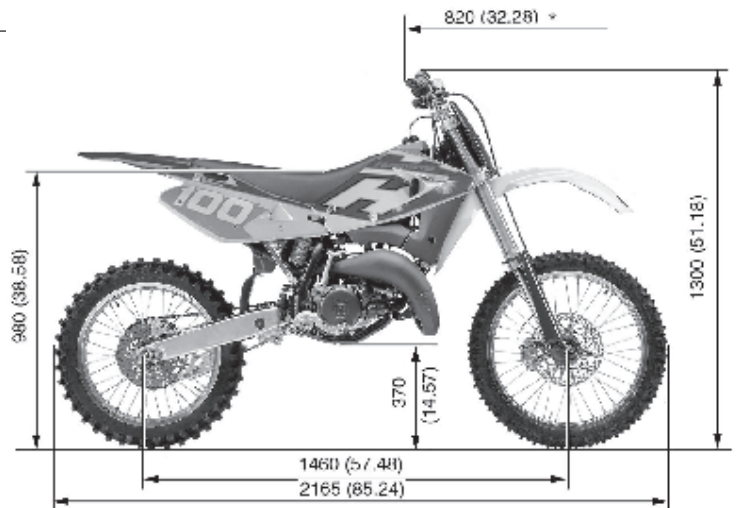
Impianto di accensione composto da:

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

L'impianto elettrico consta dei seguenti elementi principali (WR):

- Faro anteriore con lampade biluce da 12V-35/35W e lampada luce di posizione 12V-3W;
- Cruscotto con lampade strumenti da 12V-2W e spie da 12V-1,2W;
- Indicatori di direzione con lampada 12V-10W;
- Fanale posteriore con lampada segnalazione arresto 12V-21W e lampada luce di posizione 12V-5W.

**CR**  
**Kg. 94,8 (□)**



**WR**  
**Kg. 99,5 (□)**

\*: larghezza max.  
(□): In ordine di marcia

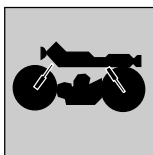
**RIFORNIMENTI****TIPO****QUANTITÀ  
(litri)**

|                                            |                                                        |                    |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------|
| Serbatoio carburante (compresa la riserva) | Benzina senza piombo (98 ottani)                       | 8,5                |
| Riserva                                    | (comando manuale)                                      | 1,8                |
| Olio per miscela carburante                | AGIP RACING 2T                                         | —                  |
| Olio cambio e trasmissione primaria        | AGIP CITY 4T                                           | 0,8                |
| Olio per forcella anteriore                | AGIP FORK 7,5 (per climi particolarmente rigidi SAE 5) | livello olio 80 mm |
| Olio per ammortizzatore posteriore         | AGIP FORK 2,5                                          | —                  |
| Olio per impianto di raffreddamento        | AGIP COOL                                              | 1,1 ÷ 1,3          |
| Fluido freni idraulici                     | AGIP BRAKE 4 (DOT 4)                                   | —                  |
| Lubrificazione catena di trasmissione      | AGIP CHAIN LUBE                                        | —                  |
| Trasmissioni flessibili                    | AGIP PV2                                               | —                  |
| Protettivo contatti elettrici              | AGIP CONTACT CLEANER                                   | —                  |
| Turafalle per radiatori                    | AREXONS LIQUIDO                                        | —                  |



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



**ENGINE**

Single-cylinder, two-stroke engine, with lamellar suction in the crankcase and mechanical 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 cm <sup>3</sup> /7.61 cu.in. |
| Compression ratio (with closed ports) ..... | 8,8:1                               |

**FUEL FEEDING**

Intake setting by lamellar valve.

**DISTRIBUTION DIAGRAM**

|                  |               |
|------------------|---------------|
| TRANSFER: .....  | 128°          |
| EXHAUST: .....   | 184°          |
| Carburetor ..... | Mikuni TMX 38 |

**LUBRICATION****ENGINE**

4% (1:25) of oil-gasoline mix (during running) NOT LESS than 3% (1:33) when running is over.

**SHIFTING and MAIN TRANSMISSION**

Through the oil contained in the engine block.

**COOLING**

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

**IGNITION**

Capacity discharge electronic ignition with variable advance; analogic for WR125, and digital for CR 125.

Make .....

Ignition advance (piston stroke before T.D.C.) .....

**WR** ..... 1,2 mm/0.047 in. (15°)

**CR** ..... 0,08 mm/0.0031 in. (4°)

Spark plug ..... Champion QN 84 or NGK BR9 EG

Electrode gap ..... 0,6 mm/0.0236 in.

**STARTING**

Kick-start.

**TRANSMISSION**

Cluster constant-mesh gears.

Primary ratio ..... Z 22/71 = 1:3,227

**Gear ratios**

1st ..... Z 14/33 = 1:2,357

2nd ..... Z 15/28 = 1:1,866

3rd ..... Z 19/30 = 1:1,579

4th ..... Z 20/27 = 1:1,350

5th ..... Z 22/26 = 1:1,181

6th ..... Z 21/21 = 1:1,000

Finale drive ratio ..... Z 13/50 = 1:3,846

Gearing chain (CR 125) ..... REGINA 135 RX 5/8"x1/4"

or D.I.D. 520-DS 5/8"x1/4"

(WR 125) ..... REGINA 135 ORN-A

or D.I.D. 520 V6

**Total ratios**

1st ..... 29,258

2nd ..... 23,170

3rd ..... 19,599

4th ..... 16,757

5th ..... 14,669

6th ..... 12,412

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 ..... 33,4 cm<sup>2</sup>/5.18 sq.in.

**Rear brake**

Perforated floating disc with hydraulic control and floating caliper.

Disc diameter ..... 220 mm/8.661 in.

Brake caliper ..... BREMBO

Pad area ..... 29,5 cm<sup>2</sup>/3.94 sq.in.

**FRAME**

Single beam with closed twin cell, made of high strenght stainless steel tubes. Made up o rectangular and square high tensile steel tubes.

Steering angle ..... 43° each

Steering axis angle ..... 25°

Front fork caster ..... 104 mm/4.1 in. (WR)

107 mm/4.21 (WR)

**SUSPENSIONS****Front suspension**

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

Producer ..... MARZOCCHI

Legs diameter ..... 45 mm/1.77 in.

Front wheel bulb position

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

**Rear suspension**

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

Damper make ..... SACHS

Rear wheel vertical travel ..... 320 mm/12.6 in.

**WHEELS**

Light alloy **front** rim.

Manufacturer and type ..... TAKASAGO Excel

Dimensions ..... 1,60"x21"

Light alloy **rear** rim.

Manufacturer and type ..... TAKASAGO Excel

Dimensions ..... 2,15"x19" (CR); 2,15"x18" (WR)

**TYRES****Front**

Make ..... "Pirelli" (CR); "Michelin" or "Pirelli" (WR)

Type ..... 51R-MT 32A (CR);

Enduro Competition 3 or MT83 Scorpion (WR)

Dimensions ..... 80/100-21" (CR); 90/90-21" (WR)

Inflation pressure (cold): ..... 0,9÷1,0 Kg/cm<sup>2</sup> (12,8÷14,2 psi)

**Rear**

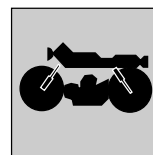
Make ..... "Pirelli" (CR); "Michelin" or "Pirelli" (WR)

Type ..... NHS (57) - MT 32 (CR);

Enduro Competition 3 or MT83 Scorpion (WR)

Dimensions ..... 100/90-19" (CR); 120/90-18" (WR)

Inflation pressure (cold): ..... 0,8÷0,9 Kg/cm<sup>2</sup> (11,4÷12,8 psi)

**ELECTRIC SYSTEM**

The ignition system is composed by:

| CR              | WR                         |
|-----------------|----------------------------|
| Generator       | 12V-110W generator         |
| Electronic coil | Coil/Electronic power unit |
| Power unit      | Voltage regulator          |
| Spark plug      | Spark plug                 |

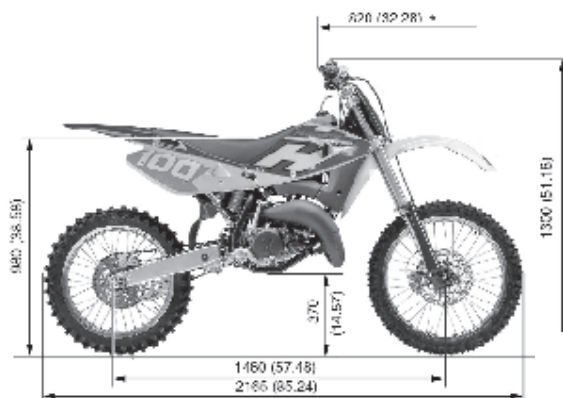
The components of the electric system are (WR-USA excluded):

- Headlight with bilux lamp 12V-35/35W and parking light bulbs 12V-3W;
- Dashboard with instruments bulbs of 12V-2W and warning lights 12V-1,2W;
- Blinker with bulb 12V-10W;
- Tail light with stop light 12V-21W and parking light bulb 12V-5W.

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

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

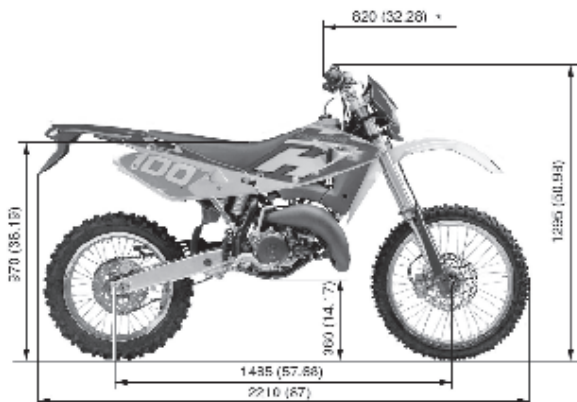
**CR (□)**  
**Kg. 94,8**  
**Lb . 209**



**WR-USA (□)**  
**Kg. 98,3**  
**Lb . 216.7**



**WR (□)**  
**Kg. 99,5**  
**Lb . 219.3**



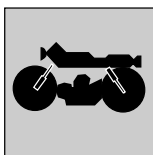
★: overall width  
(□): wet weight

| SUPPLY                                        | TYPE                                          | QUANTITY                                                                              |
|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Fuel tank (reserve included)                  | Premium Grade Unleaded Fuel; (98 R.O.N.)      | 8,5 l - 1.87 Imp.Gall. (WR:AUS and USA excluded)<br>2.9 U.S. Gallons (WR:AUS and USA) |
| Fuel tank (WR: AUS and USA, reserve included) | Premium Grade Unleaded Fuel; (98 R.O.N.)      | 10,2 l - 2.2 Imp.Gall.<br>2.9 U.S. Gallons                                            |
| Reserve                                       | (hand control)                                | 1,8 l - 1.6 Imp. Quarts (WR:AUS and USA excluded)<br>3.2 U.S. Quarts (WR:AUS and USA) |
| Reserve                                       | (hand control)                                | 1 2,2 (WR - USA; WR - AUS) - 2,3 Imp. Quarts 3,2 U.S. Quarts                          |
| Fuel mixture oil                              | AGIP RACING 2T                                | —                                                                                     |
| Change gear and main transmission oil         | AGIP CITY 4T                                  | 0,8 lt. - 0.7 Imp. Quarts<br>0.84 U.S. Quarts                                         |
| Front fork oil                                | AGIP FORK 7,5 (SAE 5 for very hard climates). | Oil level: 80 mm (3.15 in.)                                                           |
| Shock absorber oil                            | AGIP FORK 2,5                                 | —                                                                                     |
| Cooling system fluid                          | AGIP COOL                                     | 1,1 ÷ 1,3                                                                             |
| Hydraulic brake fluid                         | AGIP BRAKE 4 (DOT 4)                          | —                                                                                     |
| Drive chain lubrication                       | AGIP CHAIN LUBE                               | —                                                                                     |
| Flexible connections                          | AGIP PV2                                      | —                                                                                     |
| Electric contact protection                   | AGIP CONTACT CLEANER                          | —                                                                                     |
| Fillers for radiators                         | AREXONS LIQUIDO                               | —                                                                                     |



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



**MOTEUR**

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

|                                                  |                        |
|--------------------------------------------------|------------------------|
| Alésage .....                                    | 54 mm                  |
| Course .....                                     | 54,5 mm                |
| Cylindrée totale .....                           | 124,82 cm <sup>3</sup> |
| Taux de compression (avec orifices fermes) ..... | 8,8:1                  |

**ALIMENTATION**

Aspiration réglée par soupapes à lamelles.

**EPURE DE DISTRIBUTION**

TRANSVASEMENT: .....128°

ECHAPPEMENT: .....184°

Carburateur .....Mikuni TMX 38

**GRAISSAGE****MOTEUR**

4% de mélange huile-essence (pendant le rodage); le rodage terminé, PAS MOINS de 3%.

**BOITE DE VITESSE et TRANSMISSION PRIMAIRE**

Par huile contenue dans le carter.

**REFROIDISSEMENT**

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

**ALLUMAGE**

Allumage électronique à décharge capacitive avec avance variable; analogique pour WR 125 et digital pour CR 125.

Marque .....KOKUSAN

Avance à l'allumage (de levée piston P.M.H.)

WR .....1,2 mm (15°)

CR .....0,08 mm (4°)

Bougie .....Champion QN 84 ou NGK BR9 EG

Ecartement des électrodes .....0,6 mm

**DEMARRAGE**

A pédale.

**TRANSMISSION**

Transmission en cascade avec engrenages toujours en prise.

Rapport primaire .....Z 22/71 = 1:3,227

**Rapports de la boîte des vitesses**

1ère .....Z 14/33 = 1:2,357

2ème .....Z 15/28 = 1:1,866

3ème .....Z 19/30 = 1:1,579

4ème .....Z 20/27 = 1:1,350

5ème .....Z 22/26 = 1:1,181

6ème .....Z 21/21 = 1:1,000

Rapport secondaire .....Z 13/50 = 1:3,846

Chaîne de transmission (CR 125) .....REGINA 135 RX - 5/8"x1/4"

ou D.I.D. 520-DS 5/8"x1/4"

(WR 125) .....REGINA 135 ORN-A

ou D.I.D. 520 V6

**Rapports totaux**

1ère .....29,258

2ème .....23,170

3ème .....19,599

4ème .....16,757

5ème .....14,669

6ème .....12,412

Type embrayage à disques multiples en bain d'huile.

**FREINS****Avant**

A disque fixe fouré avec commande hydraulique et étrier flottant.

Diamètre du disque .....260 mm

Calipers de freinage .....BREMBO

Surface des garnitures .....33,4 cm<sup>2</sup>

**Arrière**

A disque flottant fouré avec commande hydraulique et étrier flottant.

Diamètre du disque .....220 mm

Calipers de freinage .....BREMBO

Surface des garnitures .....29,5 cm<sup>2</sup>

**CHASSIS**

Mono-poutre avec double cellule fermée, construite en tubes

d'acier à haute résistance.

Angle de braquage .....43° chaque côté

Angle de l'axe de braquage .....25°

Chasse antérieure .....104 mm (WR)

.....107 mm (WR)

**SUSPENSIONS****Avant**

Fourche télé-hydraulique.

Producteur .....MARZOCCHI

Diamètre tiges .....45 mm

Excursions sur roue avant sur l'axe des couliants .....300 mm

**Arrière**

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

Marque amortisseur .....SACHS

Course verticale roue arrière .....320 mm

**ROUES**

Jante **avant** en alliage léger.

Producteur et type .....TAKASAGO Excel

Dimensions .....1,60"x21"

Jante **arrière** en alliage léger.

Producteur et type .....TAKASAGO Excel

Dimensions .....2,15"x19" (CR); 2,15"x18" (WR)

**PNEUS****Avant**

Marque ..... "Pirelli" (CR); "Michelin" ou "Pirelli" (WR)

Type .....51R-MT 32A (CR);

Enduro Competition 3 ou MT83 Scorpion (WR)

Dimensions .....80/100-21" (CR); 90/90-21" (WR)

Pression de gonflage à froid .....0,9÷1,0 Kg/cm<sup>2</sup> (12,8÷14,2 psi)

**Arrière**

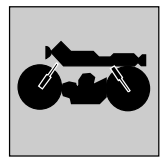
Marque ..... "Pirelli" (CR); "Michelin" ou "Pirelli" (WR)

Type .....NHS (57) - MT 32 (CR);

Enduro Competition 3 ou MT83 Scorpion (WR)

Dimensions .....100/90-19" (CR); 120/90-18" (WR)

Pression de gonflage à froid .....0,8÷0,9 Kg/cm<sup>2</sup> (11,4÷12,8 psi)

**INSTALLATION ELECTRIQUE**

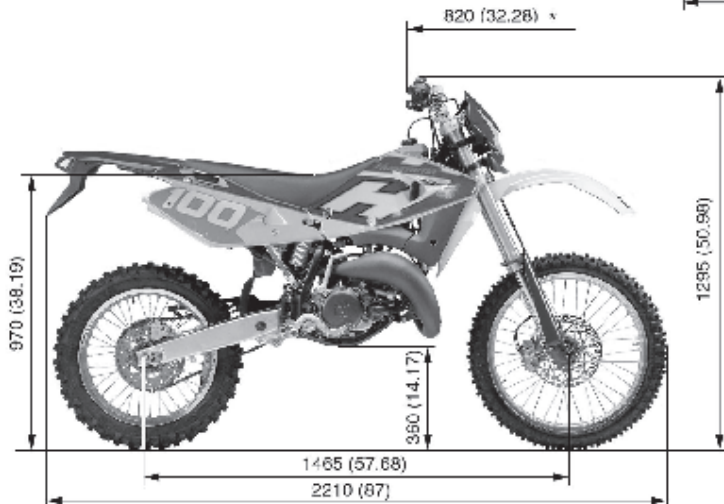
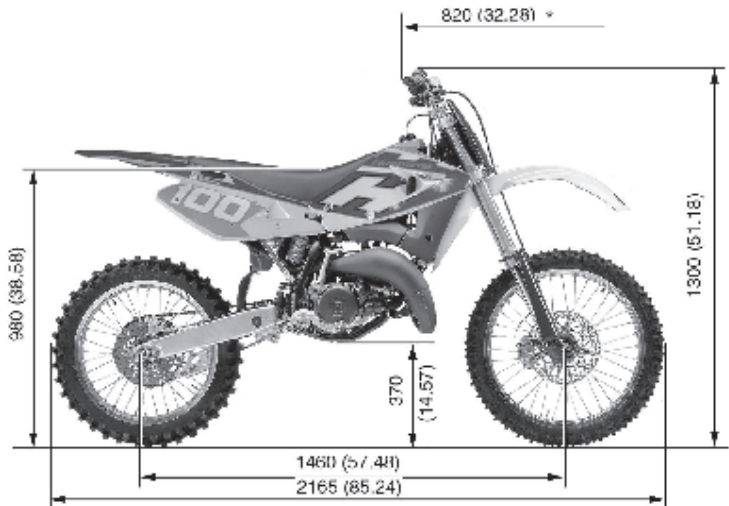
L'installation d'allumage est composée par:

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

Liste des composants principaux de l'installation électrique (WR):

- Feux avant avec lampes 12V-35/35W et lampe feux de position 12V-3W;
- Tableau de bord avec lampes des instruments 12V-2W et témoins 12V-1,2W;
- Clignotants avec lampe 12V-10W;
- Feux arrière avec lampe de signalisation d'arrêt 12V-21W et lampe feux de position 12V-5W.

**CR**  
**Kg. 94,8 (□)**



\*: max largeur

(□): poids en ordre de marche

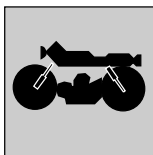
**WR**  
**Kg. 99,5 (□)**

**TABLE DE RAVITAILLEMENTS****TYPE****QUANTITE (litres)**

|                                                     |                                                |                       |
|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------|-----------------------|
| Réservoir de carburant (comprise la réserve)        | Essence sans plomb (98 octanes)                | 8,5                   |
| Réserve                                             | (commande manuel)                              | 1,8                   |
| Huile pour mélange carburant                        | AGIP RACING 2T                                 | —                     |
| Huile de boîte de vitesses et transmission primaire | AGIP CITY 4T                                   | 0,8                   |
| Huile pour fourche avant                            | AGIP FORK 7,5(SAE 5 pour climats très rigides) | Niveau d'huile: 80 mm |
| Huile pour amortisseur arrière                      | AGIP FORK 2,5                                  | —                     |
| Huile pour circuit de refroidissement               | AGIP COOL                                      | 1,1 ÷ 1,3             |
| Fluide freins hydrauliques                          | AGIP BRAKE 4 (DOT 4)                           | —                     |
| Graissage chaîne de transmission                    | AGIP CHAIN LUBE                                | —                     |
| Transmissions flexibles                             | AGIP PV2                                       | —                     |
| Protection contacts électriques                     | AGIP CONTACT CLEANER                           | —                     |
| Bouche-trous pour radiateurs                        | AREXONS LIQUIDO                                | —                     |



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

**MOTOR**

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

|                                                            |                        |
|------------------------------------------------------------|------------------------|
| Bohrung .....                                              | 54 mm                  |
| Hub .....                                                  | 54,5 mm                |
| Gesamthubraum .....                                        | 124,82 cm <sup>3</sup> |
| Verdichtungsverhältnis (mit geschlossenen Schlitzen) ..... | 8,8:1                  |

**SPEISUNG**

Ansaugung durch Lamellenventil geregelt.

VERTEILERDIAGRAMM

UEBERSTROMUNG: .....128°

AUSPUFF: .....184°

Vergaser .....Mikuni TMX 38

**SCHMIERUNG**

MOTOR

Benzin-Öl-Gemisch 4% (während der Einfahrzeit); 3% NICHT UNTER, nach der Einfahrzeit.

GETRIEBE und HAUPTANTRIEB

Mittels des im Kurbelgehäuse enthaltenen Öles.

**KÜHLUNG**

Mit Flüssigkeit durch pumpenbetriebenen Umlauf. Zwei Kühler, auf der Vorderseite des Zylinderblockes.

**ZÜNDUNG**

Elektronisch, kapazitive Entladung, mit veränderlichem Versteller; analog für WR 125 und digital für CR 125.

Marke .....KOKUSAN

Anfangsverstellung v. OT Kolbenlauf:

WR .....1,2 mm (15°)

CR .....0,08 mm (4°)

Kerze: Marke und Typ ...CHAMPION QN 84 oder NGK BR9 EG  
Elektrodenabstand .....0,6 mm

**ANLAUF**

Mit pedal.

**KRAFTUEBERTRAGUNG**

Kaskadenwechselgetriebe mit Getrieberaedern fuer staendigen Eingriff.

Primaerverhaeltnis .....Z 22/71= 1:3,227

**Wechselverhältnisse**

|                            |                 |
|----------------------------|-----------------|
| 1°                         | Z 14/33=1:2,357 |
| 2°                         | Z 15/28=1:1,866 |
| 3°                         | Z 19/30=1:1,579 |
| 4°                         | Z 20/27=1:1,350 |
| 5°                         | Z 22/26=1:1,181 |
| 6°                         | Z 21/21=1:1,000 |
| Sekundärantriebsverhältnis | Z 13/50=1:3,846 |

|            |                                         |
|------------|-----------------------------------------|
| Treibkette | (CR 125) .....REGINA 135 RX - 5/8"x1/4" |
|            | oder D.I.D. 520-DS 5/8"x1/4"            |
|            | (WR 125) .....REGINA 135 ORN-A          |
|            | oder D.I.D. 520 V6                      |

**Gesamtverhältnisse**

|              |                          |
|--------------|--------------------------|
| 1°           | 29,258                   |
| 2°           | 23,170                   |
| 3°           | 19,599                   |
| 4°           | 16,757                   |
| 5°           | 14,669                   |
| 6°           | 12,412                   |
| Kupplungstyp | Vielscheibig (in Ölbad). |

**BREMSEN****Vorderbremse**

Festsitzende durchgebohrte Scheibe mit hydraulischer Steuerung und schwimmend gelegertem Sattel.

|                           |                      |
|---------------------------|----------------------|
| Scheibendurchmesser ..... | 260 mm               |
| Bremszangen .....         | BREMBÖ               |
| Bremsbelagfläche .....    | 33,4 cm <sup>2</sup> |

**Hinterbremse**

Schwimmend durchgebohrte Scheibe mit hydraulischer Steuerung und schwimmend gelegertem Sattel.

|                           |                      |
|---------------------------|----------------------|
| Scheibendurchmesser ..... | 220 mm               |
| Bremszangen .....         | BREMBÖ               |
| Bremsbelagfläche .....    | 29,5 cm <sup>2</sup> |

**RAHMEN**

Einzelträger mit Doppelwiege, eingeschlossen in hochwiderstandsfähigen Stahlrohren.

|                                       |              |
|---------------------------------------|--------------|
| Einschlagwinkel .....                 | 43° je Seite |
| Abwinkelung der Lenkachse .....       | 25°          |
| Vorwaertshub der vorderen Gabel ..... | 104 mm(CR)   |
| .....                                 | 107 mm (WR)  |

**AUFHÄNGUNGEN****Vorderaufhängung**

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

Hersteller .....MARZOCCHI

Durchmesser der Stangen ..... 45 mm |

Durchfedern des Verschiebeachse  
(auf der Verschiebeachse).....300 mm

**Hintere Aufhängung**

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

Marke Stossdämpfer .....SACHS

Senkrechter Federweg des Hinterrades .....320 mm

**RÄDER****Vordere Felge aus Leichtmetall.**

Hersteller und Typ .....TAKASAGO Excel  
Abmessungen .....1,60"x21"

**Hintere Felge aus Leichtmetall.**

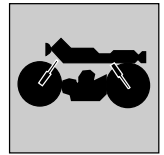
Hersteller und Typ .....TAKASAGO Excel  
Abmessungen .....2,15"x19" (CR); 2,15"x18" (WR)

**REIFEN****Vorderreifen**

Hersteller ..... "Pirelli" (CR); "Michelin" oder "Pirelli" (WR)  
Typ .....51R-MT 32A (CR);  
Enduro Competition 3 oder MT83 Scorpion (WR)  
Abmessungen .....80/100-21" (CR); 90/90-21" (WR)  
Reifenluftdruck  
(in altem Zustand) .....0,9÷1,0 Kg/cm<sup>2</sup> (12,8÷14,2 psi)

**Hinterreifen**

Hersteller ..... "Pirelli" (CR); "Michelin" oder "Pirelli" (WR)  
Typ .....NHS (57) - MT 32 (CR);  
Enduro Competition 3 oder MT83 Scorpion (WR)  
Abmessungen .....100/90-19" (CR); 120/90-18" (WR)  
Reifenluftdruck  
(in altem Zustand) .....0,8÷0,9 Kg/cm<sup>2</sup> (11,4÷12,8 psi)



## ELEKTRISCHE ANLAGE

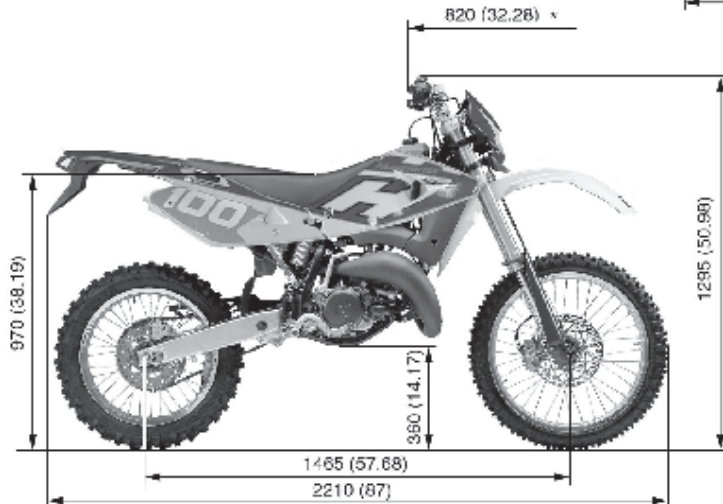
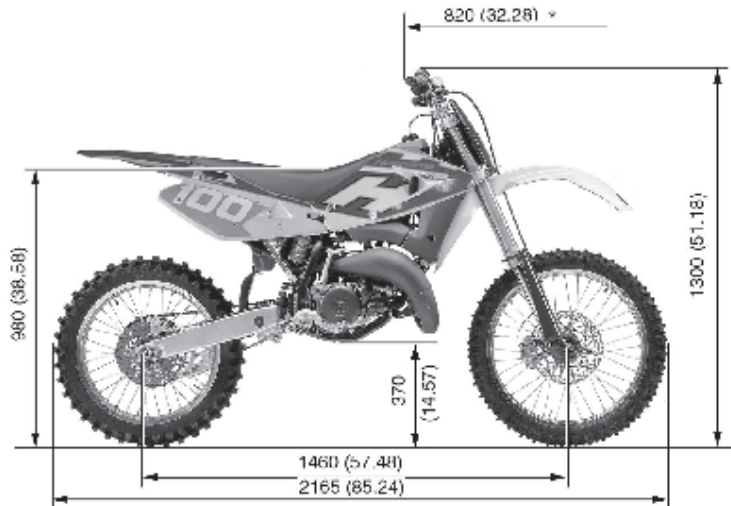
Die Zündungsanlage besteht aus:

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

Die Hauptelemente der elektrischen Anlage sind (WR):

- Vorderlicht mit Lampe 12V-35/35W und Parklichtlampe 12V-3W;
- Instrumentenbrett mit Lampen 12V-2W und Kontrollleuchten 12V-1,2W;
- Blinker mit Lampe 12V-10W;
- Hintere Leuchte mit Bremslicht 12V-21W und Parkleuchte 12V-5W.

**CR**  
**Kg. 94,8 (□)**



★: max breite  
(□): Fahrbereitwicht

**WR**  
**Kg. 99,5 (□)**

## NACHFUELLUNGEN

## TYP

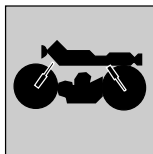
## MENGE (liter)

|                                            |                                                  |                |
|--------------------------------------------|--------------------------------------------------|----------------|
| Kraftstoffbehälter (mit Kraftstoffreserve) | Bleifreies Benzin (98 Oktan)                     | 8,5            |
| Reserve                                    | (Handsteuerung)                                  | 1,8            |
| Öl fuer Kraftstoffgemisch (Res.)           | AGIP RACING 2T                                   | —              |
| Öl fuer Getriebe und Hauptantr.            | AGIP CITY 4T                                     | 0,8            |
| Öl fuer Vordergabel                        | AGIP FORK 7,5 (für besonders harte Klimas SAE 5) | Ölstand: 80 mm |
| Öl fuer hinteren Stosdämpfer               | AGIP FORK 2,5                                    | —              |
| Fluessigkeit fuer Kehl Anlage              | AGIP COOL                                        | 1,1÷1,3        |
| Fluessigkeit fuer Hydraulikbrems           | AGIP BRAKE 4 (DOT 4)                             | —              |
| Schmierer der Treibkette                   | AGIP CHAIN LUBE                                  | —              |
| Antriebsaiten                              | AGIP PV2                                         | —              |
| Schutz der elektrischen Kontakte           | AGIP CONTACT CLEANER                             | —              |
| Küfer-Leckabdichtung                       | AREXONS LIQUIDO                                  | —              |



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



**MOTOR**

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

|                                                       |                        |
|-------------------------------------------------------|------------------------|
| Diámetro .....                                        | 54 mm                  |
| Carrera .....                                         | 54,5 mm                |
| Cilindrada .....                                      | 124,82 cm <sup>3</sup> |
| Relación de compresión (con lumbreras cerradas) ..... | 8,8:1                  |

**ALIMENTACION**

Aspiración regulada con válvula de láminas.

**DIAGRAMA DE DISTRIBUCION**

|                      |               |
|----------------------|---------------|
| TRANSVASACION: ..... | 128°          |
| DESCARGA: .....      | 184°          |
| CARBURADOR .....     | Mikuni TMX 38 |

**LUBRICACION****MOTOR**

Mezcla, gasolina aceite al 4% (durante el rodaje); al 3% NO MENOS una vez efectuada el rodaje.

**CAMBIO Y TRANSMISION PRIMARIA**

Mediante el aceite contenido en la base.

**REFRIGERACION**

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

**ENCENDIDO**

Electrónica por descarga capacitiva con adelanto variable; analógica para WR 125 y digital para CR 125.

Marca .....

Anticipación encendido carrera del piston antes del P.M.S.: .....

**WR** ..... 1,2 mm (15°)

**CR** ..... 0,08 mm (4°)

Bujía tipo ..... Champion QN 84 o NGK BR9 EG

Distancia electrodos ..... 0,6 mm

**PUESTA EN MARCHA**

De pedale.

**TRANSMISION**

Cambio con engranajes continuamente en toma.

Relación primaria ..... Z 22/71 = 1:3,227

**Relaciones cambio**

1° ..... Z 14/33 = 1:2,357

2° ..... Z 15/28 = 1:1,866

3° ..... Z 19/30 = 1:1,579

4° ..... Z 20/27 = 1:1,350

5° ..... Z 22/26 = 1:1,181

6° ..... Z 21/21 = 1:1,000

Relación secundaria ..... Z 13/50 = 1:3,846

Cadena de transmission (CR 125) REGINA 135 RX - 5/8"x1/4"

o D.I.D. 520-DS 5/8"x1/4"

(WR 125) ..... REGINA 135 ORN-A

o D.I.D. 520 V6

**Relaciones totales**

1° ..... 29,258

2° ..... 23,170

3° ..... 19,599

4° ..... 16,757

5° ..... 14,669

6° ..... 12,412

Embrague ..... con discos múltiples en baño de aceite

**FRENOS****Delantero**

De disco fijo perforado con mando hidráulico de pinza flotante.

Diámetro disco ..... 260 mm

Pinza freno ..... BREMBO

Area pastillas ..... 33,4 cm<sup>2</sup>

**Trasero**

De disco flotante perforado con mando hidráulico de pinza flo-tante.

Diámetro disco ..... 220 mm

Pinza freno ..... BREMBO

Area pastillas ..... 29,5 cm<sup>2</sup>

**BASTIDOR**

Monoviga con doble cuna cerrada en tubos de acero de alta resistencia.

Angulo de direccion ..... 43° por parte

Angulo del eje de dirección ..... 25°

Recorrido ..... 104 mm (CR)

..... 107 mm (WR)

**SUSPENSIONES****Delantera**

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

Marca ..... MARZOCCHI

Diámetro vástagos ..... 45 mm

Excursión rueda delantera sobre el eje deslizable ..... 300 mm

**Trasero**

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

Marca amortiguador ..... SACHS

Excursion vertical de la rueda trasera ..... 320 mm

**RUEDAS**

Aro **delantero** en aleacion ligera.

Marca y tipo ..... TAKASAGO Excel

Dimensiones ..... 1,60"x21"

Aro **trasero** en aleacion ligera.

Marca y tipo ..... TAKASAGO Excel

Dimensiones ..... 2,15"x19" (CR), 2,15"x18" (WR)

**NEUMATICOS****Delantero**

Marca ..... "Pirelli" (CR); "Michelin" o bien "Pirelli" (WR)

Tipo ..... 51R-MT 32A (CR);

Enduro Competition 3 o bien MT83 Scorpion (WR)

Dimensiones ..... 80/100-21" (CR); 90/90-21" (WR)

Presión de inflado en frío ..... 0,9÷1,0 Kg/cm<sup>2</sup> (12,8÷14,2 psi)

**Trasero**

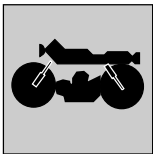
Marca ..... "Pirelli" (CR); "Michelin" o bien "Pirelli" (WR)

Tipo ..... NHS (57) - MT 32 (CR);

Enduro Competition 3 o bien MT83 Scorpion (WR)

Dimensiones ..... 100/90-19" (CR); 120/90-18" (WR)

Presión de inflado en frío ..... 0,8÷0,9 Kg/cm<sup>2</sup> (11,4÷12,8 psi)



SISTEMA ELECTRICO

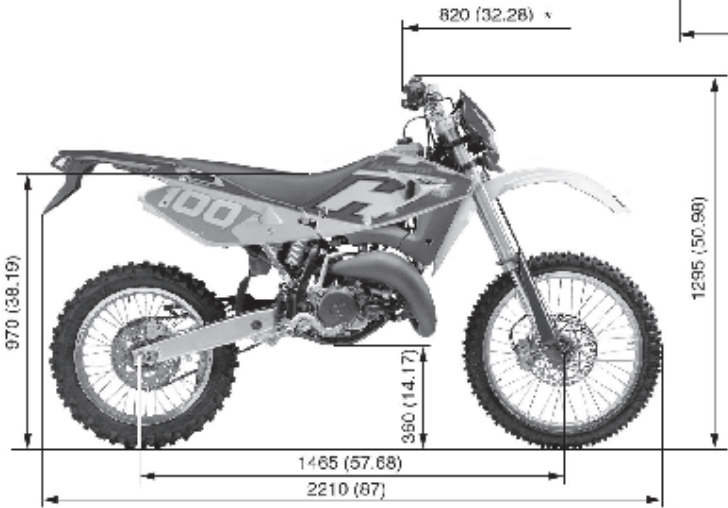
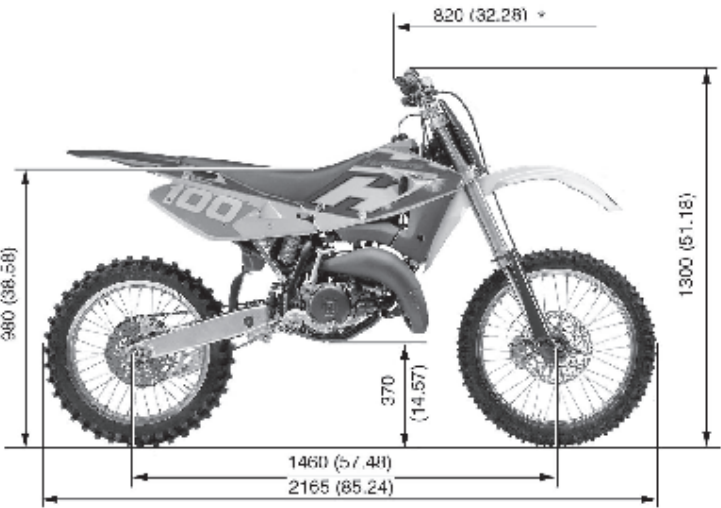
Sistema eléctrico de encendido compuesto por:

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

El sistema eléctrico consta de los siguientes elementos principales (WR):

- Faro delantero con bombillas bi-luz de 12V-35/35W y bombilla de la luz de posición 12V-3W;
- Tablero de mandos con bombillas de 12V-2W y chivatos de 12V-1,2W;
- Indicadores de dirección con bombilla 12V-10W;
- Faro trasero con bombilla para señalar la parada 12V-21W y bombilla para la luz de posición 12V-5W.

CR  
Kg. 94,8 (□)



\*: max. anchura  
(□): peso listo para marchar

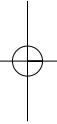
WR  
Kg. 99,5 (□)

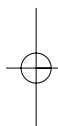
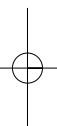
| CAPACIDADES                             | TIPO                                                     | CANTIDAD (litros)  |
|-----------------------------------------|----------------------------------------------------------|--------------------|
| Depósito carburante (incluida reserva)  | Gasoline sin plomo (98 octanos)                          | 8,5                |
| Reserva                                 | (mando manual)                                           | 1,8                |
| Aceite cambio y transmission primaria   | AGIP RACING 2T                                           | —                  |
| Aceite cambio y transmission primaria   | AGIP CITY 4T                                             | 0,8                |
| Aceite para horquilla delantera         | AGIP FORK 7,5 (para climas especialmente severos SAE 5). | Nivel aceite 80 mm |
| Aceite para amortiguador trasero        | AGIP FORK 2,5                                            | —                  |
| Aceite para el sistema de refrigeracion | AGIP COOL                                                | 1,1÷1,3            |
| Fluido frenos hidráulicos               | AGIP BRAKE 4 (DOT 4)                                     | —                  |
| Engrase cadena de transmisión           | AGIP CHAIN LUBE                                          | —                  |
| Transmisiones flexibles                 | AGIP PV2                                                 | —                  |
| Proteccion contactos eléctricos         | AGIP CONTACT CLEANER                                     | —                  |
| Tapavias para radiadores                | AREXONS LIQUIDO                                          | —                  |



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



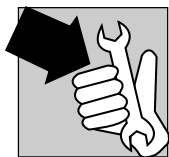




Sezione  
Section  
Section  
Sektion  
Sección

**B**





**MANUTENZIONE  
MAINTENANCE  
ENTRETIEN  
WARTUNG  
MANTENIMIENTO**

<http://husqy.forumsactifs.com>

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

Pre-delivery inspection .....B.4  
Periodi maintenance schedule .....B.6-B.7-B.8

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

Vorgänge zur Auslieferung .....B.5  
Wartungstabelle .....B.9-B.10-B.11

Operaciones de pre-entrega .....B.5  
Esquema de mantenimiento periodico .....B.9-B.10-B.11



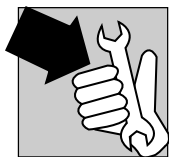


## OPERAZIONI DI PRECONSEGNA

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

\* : presenti solo sui motocicli con motore a 2 tempi

\*\* : presente solo su alcuni modelli



# MANUTENZIONE MAINTENANCE ENTRETIEN WARTUNG MANTENIMIENTO

<http://husqy.forumsactifs.com>

## PRE -DELIVERY INSPECTION

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

\* : only for motorcycles with 2 stroke engine

\*\* : only for some models

## OPERATIONS DE PRÉ - LIVRAISON

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

\* : seulement pour le motorisation a 2 temps

\*\* : seulement sur modèles spécifiques





## VORGÄNGE ZUR AUSLIEFERUNG

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

\* : Nur für Motorräder mit 2 takt-motor

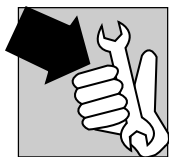
\*\* : Nur für besondere Motorräder

## OPERACIONES DE PRE-ENTREGA

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

\* : para motocicletas con motores de 2 tiempos

\*\* : presentes solo en alguno modelos



**MANUTENZIONE  
MAINTENANCE  
ENTRETIEN  
WARTUNG  
MANTENIMIENTO**

<http://husqy.forumsactifs.com>

| wr- cr 125/2004                                                                                                                 | SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA)<br>PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)<br>ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA) |                      |                                 |                                 |                                 |                                 |                                                                                        |                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
|                                                                                                                                 | TAGLIANDO-<br>COUPON-COUPON                                                                                                                                                                                                                           |                      | TAGLIANDO-<br>COUPON-<br>COUPON | TAGLIANDO-<br>COUPON-<br>COUPON | TAGLIANDO-<br>COUPON-<br>COUPON | TAGLIANDO-<br>COUPON-<br>COUPON |                                                                                        | VEDERE A<br>PAGINA- SEE<br>PAGE- VOIR<br>PAGE |
| PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE                                                                                                 | DOPO LE PRIME 4<br>ORE-AFTER FIRST<br>4 hours-APRÈS<br>LES PREMIER 4<br>heures                                                                                                                                                                        | OGNI- EVERY-<br>TOUS | OGNI- EVERY-<br>TOUS            | OGNI- EVERY-<br>TOUS            | OGNI- EVERY-<br>TOUS            | OGNI- EVERY-<br>TOUS            | SOSTITUIRE SE<br>NECESSARIO-<br>REPLACE IF<br>NECESSARY-<br>REMPLACER SI<br>NÉCESSAIRE |                                               |
|                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                       | 4h MX/8h EN          | 8h MX/16h<br>EN                 | 16h MX/32h<br>EN                | 32h MX/64h<br>EN                | 40h MX/80h<br>EN                |                                                                                        |                                               |
| CILINDRO COMPLETO (**)- CYLINDER ASSY. (**)- CYLINDRE COMPL. (**)                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      | C                               |                                 |                                 |                                 | X                                                                                      | F.18-G.6-H. 17                                |
| VALVOLA DI ASPIRAZIONE- REED VALVE- SOUPAPE D'ASPIRATION                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 |                                 | C                               |                                 | X                                                                                      | F.18-G.45                                     |
| PISTONE COMPLETO- PISTON ASSY.- PISTON COMPL.                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 | S                               |                                 |                                 |                                                                                        | F.18-G.7-H. 17                                |
| BIELLA MOTORE COMPLETA- CONNECTING ROD ASSY.- BIELLE COMPL.                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 | S                               |                                 |                                 |                                                                                        | F.24-G.14-G.16                                |
| REGOLATORE CENTRIFUGO COMANDO VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST<br>VALVE DRIVE REGULATOR-REGULATEUR COMMANDE SOUPAPE<br>D'ÉCHAPPEMENT |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 |                                 | C                               |                                 |                                                                                        | F.4-0.2                                       |
| FORCELLA VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE FORK- FOURCHE SOUPAPE<br>D'ÉCHAPPEMENT                                               |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 | S                               |                                 |                                 |                                                                                        | F.4-0.2                                       |
| ALBERO RINVIO VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE COUNTERSHAFT-<br>ARBRE DE RENVOI SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT                          |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 | S                               |                                 |                                 |                                                                                        | F.4-0.2                                       |
| ASTINA LEVA VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE CONTROL ROD-<br>COULISSEAU POUR LEVIER SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT                      |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 | S                               |                                 |                                 |                                                                                        | F.4-0.2                                       |
| VALVOLA DI SCARICO- EXHAUST VALVE- SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      | P                               |                                 |                                 |                                 |                                                                                        | F.17-G.43-02                                  |
| OLIO CAMBIO- TRANSMISSION OIL- HUILE BOITE DE VITESSE                                                                           | S                                                                                                                                                                                                                                                     |                      | S                               |                                 |                                 |                                 |                                                                                        | D.8                                           |
| COPPIA INGRANAGGI TRASM. PRIMARIA- SET OF MATCHED PRIMARY-<br>ENGRENAGES TRANSM. PRIMARIE                                       |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 | C                               |                                 |                                 | X                                                                                      | F.12-G.23                                     |
| MOZZO FRIZIONE- CLUTCH DISCS HOUSING- MOYEAU PORTE/ DISQUE<br>EMBRAYAGE                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 | C                               |                                 |                                 | X                                                                                      | F.11-G.22                                     |
| DISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS- DISQUES EMBRAYAGE                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      | C                               |                                 |                                 |                                 | X                                                                                      | F.10-G.20-G.21                                |
| PIATTO SPINGIDISCHI FRIZIONE- CLUTCH DISCS PRESSURE PLATE- POUSSE<br>DISQUES EMBRAYAGE                                          |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 | C                               |                                 |                                 | X                                                                                      | F.10-G.22                                     |
| MOLLA FRIZIONE- CLUTCH SPRING- RESSORT EMBRAYAGE                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 | C                               |                                 |                                 | X                                                                                      | F.9-G.21                                      |
| CAMPANA FRIZIONE- CLUTCH DISCS HOUSING- CAGE EMBRAYAGE                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 | C                               |                                 |                                 | X                                                                                      | F.13-G.23                                     |
| ASTINA DISINNESTO FRIZIONE- CLUTCH DISENGAGEMENT ROD- BILLE<br>COILESSAU DÉBRAYAGE EMBRAYAGE                                    |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 | C                               |                                 |                                 | X                                                                                      | F.10-G.22                                     |
| ALBERO COMANDO FRIZIONE- CLUTCH CONTROL SHAFT- ARBRE<br>COMMANDE EMBRAYAGE                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 | C                               |                                 |                                 | X                                                                                      | F.10-G.22                                     |
| PIATTELLO FRIZIONE- CLUTCH SPRING PLATE- PLATEAU RESSORT<br>EMBRAYAGE                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 | C                               |                                 |                                 | X                                                                                      | F.9-G.22                                      |
| PIGNONE USCITA CAMBIO- DRIVE SPROCKET- PIGNON CHÂÎNE<br>TRANSMISSION                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      | C                               |                                 |                                 |                                 | X                                                                                      | D.43                                          |
| PEDALE AVVIAMENTO- STARTING PEDAL- LEVIER DÉMARRAGE                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 | L                               |                                 |                                 |                                                                                        | H.24                                          |
| PEDALE COMANDO CAMBIO- GEAR CONTROL PEDAL- LEVIER COMM. DE<br>VITESSE                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      | C                               |                                 |                                 |                                 | X                                                                                      | G.25                                          |
| CANDELA ACCENSIONE- SPARK PLUG- BOUGIE D'ALLUMAGE                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      | S                               |                                 |                                 |                                 |                                                                                        | M.12-M13                                      |
| PIPETTA CANDELA- SPARK PLUG CAP- PIPETTE BOUGIE D'ALLUMAGE                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      | C                               |                                 |                                 |                                 | X                                                                                      | M.12-M13                                      |
| CARBURATORE COMPLETO- CARBURETOR ASSY.- CARBURATEUR COMPL.                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                       | P                    |                                 |                                 | R                               |                                 |                                                                                        | G.26                                          |
| FILTRO ARIA (C/P OGNI 30')- AIR FILTER (C/P EVERY 30')- FILTRE À AIR (C/P<br>TOUS LES 30')                                      |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 |                                 |                                 |                                 |                                                                                        | D.18                                          |
| RACCORDO SCATOLA FILTRO ARIA/ CARBURATORE- AIR FILTER BOX/<br>CARBURETOR MANIFOLD- RACCORD BOÎTE FILTRE AIRE/ CARBURATEUR       |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 | C                               |                                 |                                 | X                                                                                      | G.42                                          |
| RADIATORI ACQUA- RADIATORS- RADIATEURS                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                       | C                    |                                 |                                 |                                 |                                 | X                                                                                      | N.6                                           |
| TUBAZIONI ACQUA E FASCETTE- COOLANT HOSES AND CLAMPS- TUYAU EAU<br>ET COLLIER                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                       | C                    |                                 |                                 |                                 |                                 | X                                                                                      | N.6                                           |



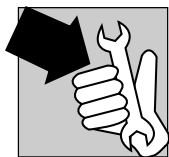


**wr- cr 125/2004**

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

| PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE                                                                                                                                          | TAGLIANDO-<br>COUPON-COUPON                                                    |                      |                      |                      |                      |                      |                                                                                         | VEDERE A<br>PAGINA- SEE<br>PAGE- VOIR<br>PAGE |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                          | DOPO LE PRIME 4<br>ORE-AFTER FIRST<br>4 hours-APRÈS<br>LES PREMIER 4<br>heures | OGNI- EVERY-<br>TOUS | OGNI- EVERY-<br>TOUS | OGNI- EVERY-<br>TOUS | OGNI- EVERY-<br>TOUS | OGNI- EVERY-<br>TOUS | SOSTITUIRE SE<br>NECESSARIO-<br>REPLACE IF<br>NECESSARY-<br>REEMPLACER SI<br>NÉCESSAIRE |                                               |
|                                                                                                                                                                          |                                                                                | 4h MX/8h EN          | 8h Mx/16h<br>EN      | 16h MX/32h<br>EN     | 32h MX/64h<br>EN     | 40h MX/80h<br>EN     |                                                                                         |                                               |
| FLUIDO REFRIGERANTE- COOLANT- RÉFRIGÉRANT                                                                                                                                |                                                                                | C                    |                      |                      |                      |                      | X                                                                                       | D.10-D.11                                     |
| PEDANE APPOGGIAPIEDI, PERNI, MOLLE- FOOTRESTS, FOOTREST PINS AND<br>SPRINGS- REPOSE PIEDS, PIVOTS, RESSORTS                                                              |                                                                                |                      | C                    |                      |                      |                      | X                                                                                       | I.5                                           |
| PERNI FISS. TELAIETTO, PERNI FISS. MOTORE- SADDLE FRAME FASTENING<br>BOLTS, ENGINE FASTENING BOLTS- PIVOTS DE FIXATION CADRE SIEGE,<br>PIVOTS DE FIXATION MOTEUR         | C                                                                              |                      |                      | C                    |                      |                      |                                                                                         | I.5                                           |
| CAVALLETTO LATERALE- SIDE STAND- BEQUILLE LATÉRALE                                                                                                                       |                                                                                | C                    |                      |                      |                      |                      |                                                                                         | I.5                                           |
| RULLO GUIDACATENA, CUSCINETTO- CHAIN GUIDE ROLLER, BEARINGS-<br>AIGUILLE GUIDE-CHAÎNE, ROULEMENT                                                                         |                                                                                | C                    |                      |                      |                      |                      |                                                                                         | I.5-I.70                                      |
| TESTA DI STERZO, BASE DI STERZO CON PERNO- STEERING HEAD, STEERING<br>CROWN WITH PIN- TÊTE DIRECTION, SOCLE DE DIRECTION AVEC PIVOT                                      |                                                                                |                      | L                    |                      |                      |                      |                                                                                         | I.11                                          |
| FORCELLA ANTERIORE- FRONT FORK- FOURCHE AVANT                                                                                                                            |                                                                                |                      | R                    |                      |                      |                      |                                                                                         | I.11                                          |
| ATTACCHI MANUBRIO E FISSAGGI- HANDLEBAR HOLDERS AND FASTENING<br>SET- DEMI-PALIER GUIDON AVEC FIXAGE                                                                     | C                                                                              |                      |                      | C                    |                      |                      |                                                                                         | D.32                                          |
| BUSSOLA FORCELLONE POSTERIORE- REAR SWING ARM BUSHINGS-<br>DOUILLE FOURCHE ARRIÈRE                                                                                       |                                                                                |                      |                      | C                    |                      |                      |                                                                                         | I.75                                          |
| PATTINO CATENA POSTERIORE- REAR CHAIN SLIDER- GLISSIÈRE CHAÎNE<br>ARRIÈRE                                                                                                |                                                                                |                      |                      | C                    |                      |                      | X                                                                                       | I.70                                          |
| BUSSOLE LEVERAGGI SOSPENSIONE POST.- REAR SUSPENSION LINKS<br>BUSHINGS- DOUILLES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE                                                               |                                                                                |                      |                      | C                    |                      |                      |                                                                                         | I.75-I.78                                     |
| GUIDACATENA/COPRICATENA- REAR CHAIN GUIDE/ REAR CHAIN GUARD-<br>GUIDE CHAÎNE/ CARTER DE CHAÎNE                                                                           |                                                                                | C                    |                      |                      |                      |                      | X                                                                                       | I.70                                          |
| GABBIE A RULLI PERNO FORCELLONE- REAR SWING ARM PIVOT NEEDLE<br>BEARINGS- CAGE À AIGUILLES PIVOT FOURCHE ARRIÈRE                                                         |                                                                                |                      | L                    |                      |                      |                      |                                                                                         | I.75-I.78                                     |
| AMMORTIZZATORE POSTERIORE- REAR SHOCK ABSORBER- AMMORTISSEUR<br>ARRIÈRE                                                                                                  |                                                                                |                      |                      |                      |                      | R                    |                                                                                         | D.34-D.35<br>D.36-I.73                        |
| GABBIE A RULLI, SPINOTTI LEVERAGGI SOSPENSIONE POSTERIORE- REAR<br>SUSPENSION LINKS NEEDLE BEARINGS AND GUDGEON PIN- CAGE À<br>AIGUILLES, AXES LEVIER SUSPENSION ARRIÈRE |                                                                                | L                    |                      |                      |                      |                      |                                                                                         | I.75-I.78                                     |
| COMANDO GAS COMPLETO- THROTTLE CONTROL ASSY.- COMMANDE GAZ<br>COMPL.                                                                                                     |                                                                                | C, L                 |                      |                      |                      |                      |                                                                                         | D.17                                          |
| COMANDO FRIZIONE COMPLETO- CLUTCH CONTROL ASSY.- COMMANDE<br>EMBRAYAGE COMPL.                                                                                            |                                                                                | C                    |                      |                      |                      |                      |                                                                                         | D.15                                          |
| CAVI COMANDO GAS E FRIZIONE- THROTTLE AND CLUTCH CABLES- Câbles<br>GAZ ET EMBRAYAGE                                                                                      |                                                                                | C                    |                      | L                    |                      |                      | X                                                                                       | D.17-D.15                                     |
| DISCO FRENO ANTERIORE- FRONT BRAKE DISC- DISQUE FREIN AVANT                                                                                                              |                                                                                |                      | C                    |                      |                      |                      | X                                                                                       | L.6                                           |
| FLUIDO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE- FRONT BRAKE SYSTEM FLUID-<br>FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE AVANT                                                                        |                                                                                | C                    |                      |                      |                      | S                    |                                                                                         | L.10-L.11-<br>L.12                            |
| DISCO FRENO POSTERIORE- REAR BRAKE DISC- DISQUE FREIN ARRIÈRE                                                                                                            |                                                                                |                      | C (*)                |                      |                      |                      | X                                                                                       | . L.6                                         |
| FLUIDO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE- REAR BRAKE SYSTEM FLUID-<br>FLUIDE SYSTÈME DE FREINAGE ARRIÈRE                                                                      |                                                                                | C                    |                      |                      |                      | S                    |                                                                                         | L.10-L.11-<br>L.12                            |
| PASTIGLIE FRENI- BRAKE PADS- PASTILLES DU FREINS                                                                                                                         |                                                                                | C                    |                      |                      |                      |                      | X                                                                                       | L.8-L.9                                       |
| TUBAZIONI POMPA/ PINZA IMPIANTI FRENANTI- BRAKE SYSTEM PUMP/<br>CALIPER HOSES- TUYAU POMPE -ETRIER SYSTÈME DE FREINAGE                                                   |                                                                                | C                    |                      |                      |                      |                      |                                                                                         | L.15                                          |
| TUBAZIONI CARBURANTE- FUEL HOSES- TUYAU CARBURANT                                                                                                                        |                                                                                | C                    |                      |                      |                      | S                    | X                                                                                       | E.5-D.12                                      |





**OMANUTENZIONE  
MAINTENANCE  
ENTRETIEN  
WARTUNG  
MANTENIMIENTO**

<http://husqy.forumsactifs.com>

| wr- cr 125/2004                                                                                                                                                                                           | SCHEMA DI MANUTENZIONE PERIODICA (DA EFFETTUARE PRESSO IL CONCESSIONARIO HUSQVARNA)<br>PERIODIC MAINTENANCE SCHEDULE (SEE YOUR HUSQVARNA DEALER FOR THESE SERVICES)<br>ESQUEME ENTRETIEN PERIODIQUE (EFFECTUER PAR LE VOTRE CONCESSIONAIRE HUSQVARNA) |                      |                                 |                                 |                                 |                                 |                                                                                        |                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                           | TAGLIANDO-<br>COUPON-COUPON                                                                                                                                                                                                                           |                      | TAGLIANDO-<br>COUPON-<br>COUPON | TAGLIANDO-<br>COUPON-<br>COUPON | TAGLIANDO-<br>COUPON-<br>COUPON | TAGLIANDO-<br>COUPON-<br>COUPON |                                                                                        | VEDERE A<br>PAGINA- SEE<br>PAGE- VOIR<br>PAGE |
| PARTICOLARE- ITEM- PARTICULAIRE                                                                                                                                                                           | DOPO LE PRIME 4<br>ORE-AFTER FIRST<br>4 hours-APRÈS<br>LES PREMIER 4<br>heures                                                                                                                                                                        | OGNI- EVERY-<br>TOUS | OGNI- EVERY-<br>TOUS            | OGNI- EVERY-<br>TOUS            | OGNI- EVERY-<br>TOUS            | OGNI- EVERY-<br>TOUS            | SOSTITUIRE SE<br>NECESSARIO-<br>REPLACE IF<br>NECESSARY-<br>REMPLACER SI<br>NÉCESSAIRE |                                               |
|                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                       | 4h MX/8h EN          | 8h Mx/16h<br>EN                 | 16h MX/32h<br>EN                | 32h MX/64h<br>EN                | 40h MX/80h<br>EN                |                                                                                        |                                               |
| MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE- EXHAUST SILENCER<br>PACKING- MATERIAL INSONORISANT SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 | C                               |                                 |                                 | X                                                                                      | D.48                                          |
| TUBO DI SCARICO E SILENZIATORE- EXHAUST PIPE AND SILENCER- TUYAU<br>ET SILENCIEUX D'ÉCHAPPEMENT                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                       | C                    |                                 |                                 |                                 |                                 | X                                                                                      | E.6-D.48                                      |
| TENSIONE RAGGI RUOTE- WHEEL SPOKES TENSION- TENSION BRAS RUOES                                                                                                                                            | C                                                                                                                                                                                                                                                     |                      | C                               |                                 |                                 |                                 |                                                                                        | I.77                                          |
| CUSCINETTI MOZZI RUOTE- WHEEL HUB BEARINGS- ROULEMENTS MOYEAUS<br>RUOES                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 |                                 | S                               |                                 |                                                                                        | I.78                                          |
| CORONA POSTERIORE- REAR DRIVEN SPROCKET- COURONNE ARRIÈRE                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      | S                               |                                 |                                 |                                 |                                                                                        | I.82                                          |
| SERRAGGIO VITI CORONA- REAR DRIVEN SPROCKET SCREWS TIGHTENING-<br>SERRAGE VIS COURONNE ARRIÈRE                                                                                                            | C                                                                                                                                                                                                                                                     |                      | C                               |                                 |                                 |                                 |                                                                                        | I.82                                          |
| CATENA TRASMISSIONE SECONDARIA- REAR TRANSMISSION CHAIN- CHAÎNE<br>ARRIÈRE                                                                                                                                | C, L                                                                                                                                                                                                                                                  |                      | S                               |                                 |                                 |                                 | X                                                                                      | D.38-D.39                                     |
| SERRAGGIO BULLONERIA- BOLTS AND NUTS TIGHTNESS- SERRAGE DES<br>BOULONS                                                                                                                                    | C                                                                                                                                                                                                                                                     |                      |                                 | C                               |                                 |                                 |                                                                                        | CAPITOLO X<br>CHAPTER X<br>CHAPITRE X         |
|                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 |                                 |                                 |                                 |                                                                                        |                                               |
| <b>LEGENDA- KEY FOR MAINTENANCE SCHEDULE- LEGENDE</b>                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 |                                 |                                 |                                 |                                                                                        |                                               |
| h: ORE- HOURS- HEURES                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 |                                 |                                 |                                 |                                                                                        |                                               |
| S: SOSTITUZIONE- REPLACEMENT- REMPLACEMENT                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 |                                 |                                 |                                 |                                                                                        |                                               |
| C: CONTROLLO- CHECK- CONTRÔLE                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 |                                 |                                 |                                 |                                                                                        |                                               |
| P: PULIZIA- CLEANING- NETTOYAGE                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 |                                 |                                 |                                 |                                                                                        |                                               |
| R: REVISIONE- OVERHAUL- REVISION                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 |                                 |                                 |                                 |                                                                                        |                                               |
| L: INGRASSAGGIO/ LUBRIFICAZIONE- GREASING/ LUBRICATION-<br>LUBRIFICATION-GRAISSAGE                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 |                                 |                                 |                                 |                                                                                        |                                               |
| (**): SOSTITUIRE L'OR INTERNO AD OGNI SMONTAGGIO DELLA TESTA-<br>EVERY CYLINDER HEAD REMOVAL, REPLACE THE INNER O-RING- TOUTES<br>LE DÉMONTAGE DE LA CULASSE, REMPLACER LE GARNITURE O- RING<br>INTÉRIEUR |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 |                                 |                                 |                                 |                                                                                        |                                               |
| (*) : RUOTARE DI 45° LE BUSSOLE DI FISSAGGIO- ROTATE 45° THE FASTENING<br>BUSHES- TOURNER DE 45° LES DOUILLES DE FIXATION                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 |                                 |                                 |                                 |                                                                                        |                                               |
|                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 |                                 |                                 |                                 |                                                                                        |                                               |
| MX: MOTOCROSS                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 |                                 |                                 |                                 |                                                                                        |                                               |
| EN: ENDURO                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                       |                      |                                 |                                 |                                 |                                 |                                                                                        |                                               |

## NOTE - NOTE - NOTE

SOSTITUIRE LE GUARNIZIONI IN OCCASIONE DI OGNI SMONTAGGIO- EVERY REMOVAL REPLACE ALL GASKETS- TOUTES LES DÉMONTAGES, REMPLACER LES GARNITURES

SOSTITUIRE LA VITERIA IN CASO DI DETERIORAMENTO- REPLACE SCREWS AND NUTS IF WORN- AU CAS DE DÉTÉRIORATION, REMPLACER LES BOULONS

DOPO PERCORRENZE SU FANGO O SABBIA EFFETTUARE UNA VERIFICA GENERALE- GENERAL CHECK AFTER RACING USE ON MUDDY OR SANDY GROUNDS- APRÈS USAGE SUR DES TERREINS BOUEUX  
OU SABLEUX, EFFECTUER UN CONTRÔLE GÉNÉRAL



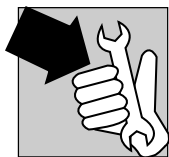


**wr- cr 125/2004**

**WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER  
HUSQVARNA)- ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES  
DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)**

|                                                                                                | COUPON-CUPÓN                                                       |                | COUPON-<br>CUPÓN | COUPON-<br>CUPÓN  | COUPON-<br>CUPÓN  | COUPON-<br>CUPÓN |                                                       | SIEHE SEITE- VER<br>PAGINA |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------|------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------------------------------------------|----------------------------|
| <b>TEILE- PARTICULAR</b>                                                                       | NACH DER ERSTEN 4<br>STUNDEN-DESPUÉS<br>DE LAS PRIMERAS<br>4 horas | ALLE-CADA      | ALLE-CADA        | ALLE-CADA         | ALLE-CADA         | ALLE-CADA        | WECHSELN<br>WENN NÖTIG-<br>SUBSTITUÍR SI<br>NECESARIO |                            |
|                                                                                                |                                                                    | 4h MX/8h<br>EN | 8h Mx/16h<br>EN  | 16h MX/<br>32h EN | 32h MX/<br>64h EN | 40h MX/80h<br>EN |                                                       |                            |
| ZYLINDER KPL. (**)- CILINDRO COMPLETO (**)                                                     |                                                                    |                | C                |                   |                   |                  | X                                                     | F.18-G.6-H.17              |
| EINLASSVENTIL- VÁLVULA DE ASPIRACIÓN                                                           |                                                                    |                |                  |                   | C                 |                  | X                                                     | F.18-G.45                  |
| KOLBEN KPL.- PISTÓN COMPLETO                                                                   |                                                                    |                |                  | S                 |                   |                  |                                                       | F.18-G.7-H.17              |
| PLEUELSTANGE KPL.- BIELA MOTOR COMPLETA                                                        |                                                                    |                |                  | S                 |                   |                  |                                                       | F.24-G.14-G.16             |
| REGLER FÜR ABZAPVENTIL- REGULADOR MANDO VÁLVULA DE ESCAPE                                      |                                                                    |                |                  |                   | C                 |                  |                                                       | F.4-.02                    |
| GABEL FÜR ABZAPVENTIL- HORQUILLA VÁLVULA DE ESCAPE                                             |                                                                    |                |                  | S                 |                   |                  |                                                       | F.4-.02                    |
| VORGELEGEWELLE FÜR ABZAPVENTIL- EJE DE REENCÍO VÁLVULA DE ESCAPE                               |                                                                    |                |                  | S                 |                   |                  |                                                       | F.4-.02                    |
| STEUERSTANGE FÜR ABZAPVENTIL HEBEL- VARILLA POR PALANCA VÁLVULA DE ESCAPE                      |                                                                    |                |                  | S                 |                   |                  |                                                       | F.4-.02                    |
| ABZAPVENTIL- VÁLVULA DE ESCAPE                                                                 |                                                                    |                | P                |                   |                   |                  |                                                       | F.17-G.43-0.2              |
| GETRIEBEÖL- ACEITE CAMBIO                                                                      | S                                                                  |                | S                |                   |                   |                  |                                                       | D.8                        |
| STIRNRADERPAAR- GRUPO ENGEN. TRANSM. PRIMARIA                                                  |                                                                    |                |                  | C                 |                   |                  | X                                                     | F.12-G.23                  |
| KUPPLUNGSCHEIBENHALTERNABE- CUBO PORTA DISCOS EMBRAGUE                                         |                                                                    |                |                  | C                 |                   |                  | X                                                     | F.11-G.22                  |
| KUPPLUNGSCHEIBE- DISCOS EMBRAGUE                                                               |                                                                    |                | C                |                   |                   |                  | X                                                     | F.10-G.20-G.21             |
| KUPPLUNGDRUCKPLATTE- PLATO EMPUJA DISCOS EMBRAGUE                                              |                                                                    |                |                  | C                 |                   |                  | X                                                     | F.10-G.22                  |
| KUPPLUNGFEDER- RESORTE EMBRAGUE                                                                |                                                                    |                |                  | C                 |                   |                  | X                                                     | F.9-G.21                   |
| KUPPLUNGKORB- CAMPANA EMBRAGUE                                                                 |                                                                    |                |                  | C                 |                   |                  | X                                                     | F.13-G.23                  |
| KUPPLUNGSTEUERSTANGE- VARILLA DESEMBRAGUE                                                      |                                                                    |                |                  | C                 |                   |                  | X                                                     | F.10-G.22                  |
| KUPPLUNGSWELLE- EJE MANDO EMBRAGUE                                                             |                                                                    |                |                  | C                 |                   |                  | X                                                     | F.10-G.22                  |
| KUPPLUNGSTELLER- PLACA EMBRAGUE                                                                |                                                                    |                |                  | C                 |                   |                  | X                                                     | F.9-G.22                   |
| RITZEL- PIÑÓN CADENA                                                                           |                                                                    |                | C                |                   |                   |                  | X                                                     | D.43                       |
| ANLASSERHEBEL- PALANCA ARRANQUE                                                                |                                                                    |                |                  | L                 |                   |                  |                                                       | H.24                       |
| GANGSCHALTUNGHEBEL- PEDAL MANDO CAMBIO                                                         |                                                                    |                | C                |                   |                   |                  | X                                                     | G.25                       |
| ZÜNDKERZE- BUJIA ENCENDIDO                                                                     |                                                                    |                | S                |                   |                   |                  |                                                       | M-13                       |
| ZÜNDKERZESTECKER- PIPA BUJIA ENCENDIDO                                                         |                                                                    |                | C                |                   |                   |                  | X                                                     | M.-13                      |
| VERGASER KPL.- CARBURADOR COMPL.                                                               |                                                                    | P              |                  |                   | R                 |                  |                                                       | G.26                       |
| LUFTFILTER (C/P ALLE 30')- FILTRO AIRE (C/P CADA 30')                                          | .                                                                  |                |                  |                   |                   |                  |                                                       | D.18                       |
| LUFTFILTER- VERGASER ANSCHLUSS- EMPALME CAJA FILTRO AIRE - CARBURADOR                          |                                                                    |                |                  | C                 |                   |                  | X                                                     | G.42                       |
| KÜHLER- RADIADORES                                                                             |                                                                    | C              |                  |                   |                   |                  | X                                                     | N.6                        |
| WASSERROHR UND SCHELLEN- TUBOS AGUA Y BANDAS                                                   |                                                                    | C              |                  |                   |                   |                  | X                                                     | N.6                        |
| KÜHLFLÜSSIGKEIT- LIQUIDO DE ENFRIAMIENTO                                                       |                                                                    | C              |                  |                   |                   |                  | X                                                     | D.10-D.11                  |
| FUSSRASTER, BOLZEN, FEDER- POSAPIES, PERNOS, RESORTES                                          |                                                                    |                | C                |                   |                   |                  | X                                                     | I-5                        |
| HINTERRAHMENBOLZEN, MOTORBOLZEN- TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO, TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR | C                                                                  |                |                  | C                 |                   |                  |                                                       | I.5                        |
| SEITENSTÄNDER- HORQUILLA LATERAL                                                               |                                                                    | C              |                  |                   |                   |                  |                                                       | I.5                        |
| KETTENFÜHRUNGROLLE, LAGER- RODILLO GUÍA-CADENA, COJÍNETE                                       |                                                                    | C              |                  |                   |                   |                  |                                                       | I.5-I.70                   |





**MANUTENZIONE  
MAINTENANCE  
ENTRETIEN  
WARTUNG  
MANTENIMIENTO**

<http://husqy.forumsactifs.com>

**wr- cr 125/2004**

**WARTUNGSTABELLE (FÜR DIESE KONTROLLEN WENDEN SIE SICH AN IHREN VERTRAGSHÄNDLER  
HUSQVARNA)- ESQUEMA DE MANTENIMIENTO PERIODICO (PARA EFECTUAR ESTAS OPERACIONES  
DIRÍJASE A SU CONCESIONARIO HUSQVARNA)**

|                                                                                                                  | COUPON-CUPÓN                                                       |                | COUPON-<br>CUPÓN | COUPON-<br>CUPÓN  | COUPON-<br>CUPÓN  | COUPON-<br>CUPÓN |                                                       | SIEHE SEITE- VER<br>PAGINA |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------|------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------------------------------------------|----------------------------|
| <b>TEILE- PARTICULAR</b>                                                                                         | NACH DER ERSTEN 4<br>STUNDEN-DESPUÉS<br>DE LAS PRIMERAS<br>4 horas | ALLE-CADA      | ALLE-CADA        | ALLE-CADA         | ALLE-CADA         | ALLE-CADA        | WECHSELN<br>WENN NÖTIG-<br>SUBSTITUIR SI<br>NECESARIO |                            |
|                                                                                                                  |                                                                    | 4h MX/8h<br>EN | 8h Mx/16h<br>EN  | 16h MX/<br>32h EN | 32h MX/<br>64h EN | 40h MX/80h<br>EN |                                                       |                            |
| VORDERGABELNKKOPF, GABELBRÜCKE MIT BOLZEN- CABAZA DE<br>DIRECCIÓN, BASE DE DIRECCIÓN CON PERNO                   |                                                                    |                | L                |                   |                   |                  |                                                       | I.11                       |
| VORDERGABEL- FRONT FORK- HORQUILLA DELANTERA                                                                     |                                                                    |                | R                |                   |                   |                  |                                                       | I.11                       |
| LENKERBÜGELBOLZEN- CABALLETES DEL MANILLAR CON PERNOS<br>FIJACIÓN                                                | C                                                                  |                |                  | C                 |                   |                  |                                                       | D.32                       |
| HINTERGABELBUCHSE- MANGUITOS HORQUILLA TRASERA                                                                   |                                                                    |                |                  | C                 |                   |                  |                                                       | I.75                       |
| KETTENGLEITBAHN- PLATO CADENA TRASERA                                                                            |                                                                    |                |                  | C                 |                   |                  | X                                                     | I.70                       |
| BUCHSE FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG- MANGUITOS<br>PALANCAS SUSPENSION TRASERA                                  |                                                                    |                |                  | C                 |                   |                  |                                                       | I.76-I.79                  |
| KETTENFÜHRUNG/ KETTENKASTEN- GUÍA-CADENA/ CUBRE-CADENA                                                           |                                                                    | C              |                  |                   |                   |                  | X                                                     | I.70                       |
| NADELKAFIG FÜR HINTERGABELBOLZEN- COJINETE DE RODILLOS PERNO<br>HORQUILLA TRASERA                                |                                                                    |                | L                |                   |                   |                  |                                                       | I.76-I.79                  |
| HINTERSTOSSDAMPFER- AMORTIGUADOR TRASERO                                                                         |                                                                    |                |                  |                   |                   | R                |                                                       | D.34-D.35-<br>D.36-I70     |
| NADELKAFIG UND BOLZEN FÜR HEBELWERKHINTERHAUFHANGUNG-<br>COJINETE DE RODILLOS, PERNOS PALANCAS HORQUILLA TRASERA |                                                                    | L              |                  |                   |                   |                  |                                                       | I.76-I.79                  |
| COMAGASGRIFF KPL.- MANDO GAS COMPLETO                                                                            |                                                                    | C, L           |                  |                   |                   |                  |                                                       | D.17                       |
| KUPPLUNGSTEUERUNG KPL.- MANDO EMBRAGUE COMPLETO                                                                  |                                                                    | C              |                  |                   |                   |                  |                                                       | D.15                       |
| KUPPLUNGSKABEL UND GASGKABEL- CABLES DECOMPRESSOR Y<br>EMBRAGUE                                                  |                                                                    | C              |                  | L                 |                   |                  | X                                                     | D.17-D.15                  |
| VORDERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO DELANTERO                                                                      |                                                                    |                | C                |                   |                   |                  | X                                                     | L.7                        |
| VORDERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE<br>DELANTERA                                                 |                                                                    | C              |                  |                   |                   | S                |                                                       | L.13-L.14                  |
| HINTERE BREMSSCHEIBE- DISCO FRENO TRASERO                                                                        |                                                                    |                | C (*)            |                   |                   |                  | X                                                     | L.7                        |
| HINTERBREMSFLÜSSIGKEIT- FLUIDO INSTALACIÓN FRENANTE TRASERA                                                      |                                                                    | C              |                  |                   |                   | S                |                                                       | L.13-L.14                  |
| BREMSBELAEGE- PASTILLAS FRENOS                                                                                   |                                                                    | C              |                  |                   |                   |                  | X                                                     | L.9                        |
| BREMSPUMPE/BREMSSÄTTEL SCHLAUCH- TUBERÍAS BOMBA/PINZA<br>INSTALACIONES FRENANTES                                 |                                                                    | C              |                  |                   |                   |                  |                                                       | L.15                       |
| TREIBSTOFFROHR- TUBERÍAS CARBURANTE                                                                              |                                                                    | C              |                  |                   |                   | S                | X                                                     | E.5-D.12                   |
| GERÄUSCHDÄMPFENDES MATERIAL FÜR AUSPUFF- MATERIAL<br>FONOABSORBENTE SILENCIADOR                                  |                                                                    |                |                  | C                 |                   |                  | X                                                     | D.48                       |
| AUSPUFFROHR UND SCHALLDÄMPFER- TUBO DE ESCAPE Y SILENCIADOR                                                      |                                                                    | C              |                  |                   |                   |                  | X                                                     | E.6-D.48                   |
| RADSPERCHENSSPANNUNG- TENSION RADIOS RUEDAS                                                                      | C                                                                  |                | C                |                   |                   |                  |                                                       | I.81                       |
| RADNABENLAGER- COJINETES CUBOS RUEDAS                                                                            |                                                                    |                |                  |                   | S                 |                  |                                                       | I.79                       |
| KRANZ- CORONA TRASERA                                                                                            |                                                                    |                | S                |                   |                   |                  |                                                       | I.82                       |
| SCHRAUBENANZIEHUNG FÜR HINTERKRANZ- TORSION TORNILLOS<br>CORONA TRASERA                                          | C                                                                  |                | C                |                   |                   |                  |                                                       | I.79                       |
| SEKUNDÄRE ÜBERTRAGUNGSKETTE- CADENA TRANSMISIÓN<br>SECUNDARIA                                                    | C, L                                                               |                | S                |                   |                   |                  | X                                                     | D.38-D.39                  |
| KONTROLLE VERSCHRAUBUNG KALTGESENKBOLZEN- CONTROL<br>GENERAL AJUSTE TUERCAS                                      | C                                                                  |                |                  | C                 |                   |                  |                                                       | Kapitel X<br>Capítulo X    |





## LEGENDE- LEYENDA

h: STUNDEN- HORAS

S: WECHSELN- SUBSTITUCIÓN

C: KONTROLLIEREN- CONTROL

P: REINIGEN- LIMPIEZA

R: REVISION- REVISION

L: SCHMIERUNG/BESCHMEIREN- ENGRESAJE/  
LUBRICACIÓN

(\*\*): INNERE O- RING AUSWECHSELN: BEI JEDEM  
ZYLINDERKOPF DEMONTAGE- TOUTES LE DÉMONTAGE  
DE LA CULASSE, REMPLACER LE GARNITURE O- RING  
INTÉRIEUR

(\*): ROTIEREN 45° BEFESTIGUNGBUCHSEN- GIRAR DE 45°  
LOS MANGUITOS DE FIJACIÓN

MX: MOTOCROSS

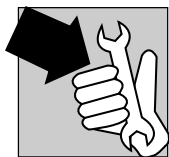
EN: ENDURO

## ANMERKUNG- NOTAS

DICHTUNGWECHSE: BEI JEDEM DEMONTAGE- SUBSTITUIR LAS EMPACURAS EN EL CASO DE DESMONTAJE

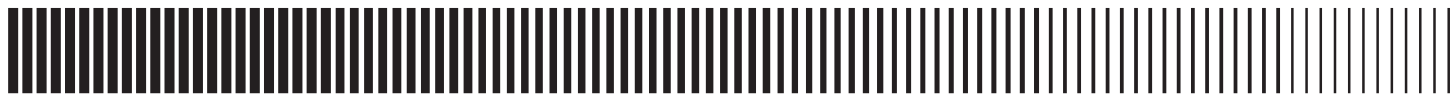
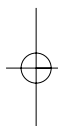
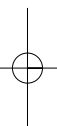
SCHRAUBEN VERSCHLEISS: WECHSELN- SUBSTITUIR TORNILLOS Y TUERCAS EN EL CASO DE DESGASTE

SCHLAMMIGES UND SANDIGES GELÄNDEN: EIN ALLGEMEINE KONTROLLE DURCHFÜHREN- DESPUÉS DE LA CARRERA SOBRE UN TERRENO  
FANGOSO O ARENOSO, EFECTUAR UN CONTROL GENERAL



**MANUTENZIONE  
MAINTENANCE  
ENTRETIEN  
WARTUNG  
MANTENIMIENTO**

<http://husqy.forumsactifs.com>



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione  
Section  
Section  
Sektion  
Sección





## MOTORE

| Difetto                                            | Causa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Rimedio                                                                                 |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Il motore non si avvia o stenta ad avviarsi</b> | <b>Compressione insufficiente</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Grippaggio pistone</li> <li>2. Grippaggio p.cilindro testa di cilindro</li> <li>3. Seguenti pistone e cilindro</li> <li>4. C'india cilindro</li> <li>5. Insufficiente serraggio testa cilindro</li> <li>6. Conde e alentato</li> </ol>                        | Sostituzione<br>Sostituzione<br>Sostituzione<br>Sostituzione<br>Serrare<br>Sostituzione |
|                                                    | <b>Scintilla debole o inesistente</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Conde e sfilillato</li> <li>2. Conde e incrostato o bagnato</li> <li>3. Capacità e contatti cilindro e candela</li> <li>4. Impatto di contaminazione d'impurezza</li> <li>5. Apertura e contatto tra i due contatti della bobina insufficiente</li> </ol> | Sostituzione<br>Pulire o asciugare<br>Regolare<br>Sostituzione<br>Verificare            |
|                                                    | <b>Il carburatore non riceve carburante</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stato del tappo carburatore originale</li> <li>2. Rubinetto carburante o morto</li> <li>3. Posizione del valvola carburante</li> <li>4. Valvola del galleggiante difettosa</li> <li>5. Mancanza del bloccaggio valvola del galleggiante</li> </ol>  | Pulire<br>Pulire<br>Pulire<br>Sostituzione<br>Sostituzione                              |
| <b>Il motore si arresta facilmente</b>             | <b>Il carburatore si ingolfia</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Livello d'olio troppo alto e olio vecchio</li> <li>2. Valvola del galleggiante usata o non abituata a iniezione pulita</li> </ol>                                                                                                                             | Regolare<br>Sostituzione o pulizia                                                      |
|                                                    | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Conde e incrostato</li> <li>2. Contatti cilindro e cilindro</li> <li>3. C'india cilindro</li> </ol>                                                                                                                                                                                             | Pulire<br>Sostituzione<br>Pulire                                                        |
| <b>Il motore è rumoroso</b>                        | <b>Il rumore sembra provenire dal pistone</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Grippaggio pistone e cilindro</li> <li>2. Canale di scoppio e c'india del pistone ingrossato o mal lubrificato</li> <li>3. Regolare e serrare pistone e cilindro</li> </ol>                                                                       | Sostituzione<br>Pulire<br>Sostituzione                                                  |
|                                                    | <b>Il rumore sembra provenire dall'albero motore</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cuscinetti di banco usati</li> <li>2. Livello gioco radia e assiale nella testa di bilanciere</li> <li>3. Serraggio assiale motore e bilanciere</li> </ol>                                                                                 | Sostituzione<br>Sostituzione<br>Sostituzione                                            |
|                                                    | <b>Il rumore sembra provenire dalla frizione</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dischi usati</li> <li>2. Gioco eccessivo tra i dischi e l'albero motore</li> </ol>                                                                                                                                                             | Sostituzione<br>Sostituzione                                                            |
|                                                    | <b>Il rumore sembra provenire dal cambio</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ingranaggi usati</li> <li>2. Serraggio ingranaggi insufficiente</li> </ol>                                                                                                                                                                         | Sostituzione<br>Sostituzione                                                            |
|                                                    | <b>Il rumore sembra provenire dalla catena di trasmissione secondaria</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. C'india e ingrossamento della catena regolata</li> <li>2. Ingranaggi usati e ingrossati</li> </ol>                                                                                                                    | Sostituzione e regolare<br>Sostituzione                                                 |



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





## MOTO TELAIO

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



## PARTE ELETTRICA

| Difetto                                                          | Causa                                                                                                                                                                  | Rimedio                                                          |
|------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| <b>La candela si incrosta facilmente</b>                         | 1. Miscela troppo ricca<br>2. Filtro aria sporco<br>3. Segmenti usurati<br>4. Pistone o canna cilindro usurati                                                         | Regolare il carburatore<br>Pulire<br>Sostituire<br>Sostituire    |
| <b>Gli elettrodi della candela si surriscaldano</b>              | 1. Miscela troppo povera<br>2. Insufficiente distanza elettrodi                                                                                                        | Regolare il carburatore<br>Regolare                              |
| <b>Il generatore non carica o carica insufficientemente (WR)</b> | 1. Cavi che arrivano al regolatore di tensione ma collegati o in corto circuito (WR)<br>2. Regolatore di tensione difettoso (WR)<br>3. Bobina del generatore difettosa | Collegare correttamente o sostituire<br>Sostituire<br>Sostituire |
| <b>Il generatore sovraccarica (WR)</b>                           | 1. Regolatore di tensione difettoso                                                                                                                                    | Sostituire                                                       |



## ENGINE

| Trouble                                      | Cause                                                                                                                                                                                                                                                                         | Remedy                                                                                   |
|----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| Engine won't start or starts with difficulty | <b>Inadequate compression</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Piston seizure</li> <li>2. Con rod and/or big end seized</li> <li>3. Piston ring worn</li> <li>4. Cylinder worn</li> <li>5. Excessive cylinder head clearance</li> <li>6. Spark plug loose</li> </ol> | Replace<br>Replace<br>Replace<br>Replace<br>Tighten to correct torque setting<br>Tighten |
|                                              | <b>No or weak spark</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Spark plug faulty</li> <li>2. Spark plug dirty or wet</li> <li>3. Spark plug gap too large</li> <li>4. Ignition coil faulty</li> <li>5. C.T. leads shorted or at short circuiting</li> </ol>                | Replace<br>Clean or dry<br>Adjust<br>Replace<br>Check                                    |
|                                              | <b>Fuel not reaching carburettor</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fuel tank cap breather closed</li> <li>2. Fuel tap closed</li> <li>3. Fuel feed pipes blocked</li> <li>4. Float valve faulty</li> <li>5. Boreer blocking float valve</li> </ol>                | Clean<br>Open<br>Clean<br>Replace<br>Free                                                |
|                                              | <b>Carburettor flooding</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. High fuel level in float bowls</li> <li>2. Float valve worn or stuck open</li> </ol>                                                                                                                    | Adjust<br>Replace or free                                                                |
| Engine cuts out easily                       | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Spark plug dirty</li> <li>2. Electronic control unit faulty</li> <li>3. Carburettor jammed</li> </ol>                                                                                                                               | Clean<br>Replace<br>Clean                                                                |
| Engine noisy                                 | <b>Piston noise</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Excessive play between piston and cylinder</li> <li>2. Excessive gap in combustion chamber or on piston crown</li> <li>3. Piston ring or ring seat worn</li> </ol>                                              | Replace<br>Clean<br>Replace                                                              |
|                                              | <b>Crankshaft noise</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Main bearings worn</li> <li>2. High initial and/or play at crank end and</li> <li>3. Drive and gear is damaged</li> </ol>                                                                                   | Replace<br>Replace<br>Replace                                                            |
|                                              | <b>Clutch noise</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Plates worn</li> <li>2. Excessive free play between clutch drum and drive plates</li> </ol>                                                                                                                     | Replace<br>Replace                                                                       |
|                                              | <b>Gearbox noise</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gears worn</li> <li>2. Gear splines worn</li> </ol>                                                                                                                                                            | Replace<br>Replace                                                                       |
|                                              | <b>Drive chain noise</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Chain stretched or badly adjusted</li> <li>2. Engine sprocket and rear wheel sprocket worn</li> </ol>                                                                                                      | Replace or adjust<br>Replace                                                             |
|                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                          |
|                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                          |
|                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                          |



| Trouble                                                    | Cause                                                                                                                                                                                                                                      | Remedy                                                                            |
|------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Clutch slip</b>                                         | 1. Insufficient clutch adjuster free play<br>2. Clutch springs weak<br>3. Clutch plates worn                                                                                                                                               | Adjust<br>Replace<br>Replace                                                      |
| <b>Clutch drag (it is not disengaged)</b>                  | 1. Excessive clutch adjuster free play<br>2. Spring tension uneven<br>3. Clutch plates bent                                                                                                                                                | Adjust<br>Replace<br>Replace                                                      |
| <b>Gears not engaging</b>                                  | 1. Clutch not releasing<br>2. Gearshift forks' bent or seized<br>3. Gearchange pawls worn<br>4. Gearshift forks control pins damaged                                                                                                       | Adjust<br>Replace<br>Replace<br>Replace                                           |
| <b>Gearchange lever doesn't return</b>                     | 1. Selector return spring weak or broken                                                                                                                                                                                                   | Replace                                                                           |
| <b>Slips out of gear</b>                                   | 1. Sliding dogs worn<br>2. Gear splines worn<br>3. Sliding dog seats on gears worn<br>4. Splines gearshift forks' control shaft worn<br>5. Gearshift forks control pins worn<br>6. Gearshift forks worn                                    | Replace<br>Replace<br>Replace<br>Replace<br>Replace<br>Replace                    |
| <b>Engine lacks power</b>                                  | 1. Air filter dirty<br>2. Carburettor main jet blocked or wrong size<br>3. Poor quality fuel<br>4. Breather union loose<br>5. Spark plug gap too large<br>6. Excess of start advance<br>7. Inadequate compression                          | Clean<br>Clean or replace<br>Replace<br>Tighten<br>Adjust<br>Adjust<br>Find cause |
| <b>Engine overheating</b>                                  | 1. Excessive coke on combustion chamber and/or piston crown<br>2. Insufficient engine oil, or wrong oil used<br>3. Clogged air flow on radiators<br>4. Poor seal at cylinder head gasket<br>5. Excess of start delay<br>6. Clutch slipping | Clean<br>Top up or replace<br>Clean<br>Replace<br>Adjust<br>Adjust                |
| <b>Drops of coolant on spark plugs electrodes</b>          | 1. Faulty cylinder head gasket seal<br>2. Cylinder head leaking                                                                                                                                                                            | Replace<br>Replace                                                                |
| <b>Oil sump level increases due to presence of coolant</b> | 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 |
| Front fork is too soft          | 1. The fork spring free length is shorter than service limit              | Replace |
|                                 | 2. The oil level is lower than minimum oil level                          | Adjust  |
|                                 | 3. Damaged damping valve                                                  | Replace |
|                                 | 4. Damaged oil seals                                                      | Replace |
|                                 | 5. The fork oil viscosity is too light                                    | Replace |
|                                 | 6. The compression damping adjuster adjustment is too soft                | Adjust  |
| Front fork is too hard          | 1. The oil level is too high                                              | Adjust  |
|                                 | 2. The viscosity of fork oil is too heavy                                 | Replace |
|                                 | 3. The compression damping adjuster adjustment is too hard                | Adjust  |
|                                 | 4. Damaged bushings                                                       | Replace |
|                                 | 5. Bent slide pipe                                                        | Replace |
| Wheel (front and rear) vibrates | 1. Wheel rim buckled                                                      | Replace |
|                                 | 2. Wheel hub bearings worn                                                | Replace |
|                                 | 3. Wheel spindle nut loose                                                | Tighten |
|                                 | 4. Rear swinging arm bearings worn                                        | Replace |
|                                 | 5. Chain tensioner incorrectly set                                        | Adjust  |
| Rear suspension noisy           | 1. Link rod bearings or spacers worn                                      | Replace |
|                                 | 2. Shock absorber ball joints worn                                        | Replace |
|                                 | 3. Shock absorber faulty                                                  | Replace |
| Poor (front and rear) braking   | 1. Air in the brake system                                                | Bleed   |
|                                 | 2. Insufficient fluid in reservoir                                        | Top up  |
|                                 | 3. Pads and/or disc worn                                                  | Replace |
|                                 | 4. Disc damaged                                                           | Replace |
|                                 | 5. Brake pedal incorrectly adjusted                                       | Adjust  |

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



**ELECTRICS**

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





## MOTEUR

| Défaut                                                  | Cause                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Dépannage                                                              |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| Le moteur ne démarre pas ou bien il a du mal à démarrer | <b>Compression insuffisante</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Clippage piston</li> <li>2. Clippage pied et tête de piston</li> <li>3. Segment piston usé</li> <li>4. Cylindre usé</li> <li>5. Serroge insuffisant du cylindre</li> <li>6. Bougies défectueuses</li> </ol>                                         | Remplacer<br>Remplacer<br>Remplacer<br>Remplacer<br>Sermer<br>Changer  |
|                                                         | <b>Étincelle faible ou inexistante</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bougie défectueuse</li> <li>2. Bougie sans étincille</li> <li>3. Distances excessives électrodes bougie</li> <li>4. Bobine d'allumage défectueuse</li> <li>5. Cables ou bougies dans les câbles haute tension</li> </ol>                     | Remplacer<br>Nettoyer ou changer<br>Réajuster<br>Remplacer<br>Vérifier |
|                                                         | <b>Le carburateur ne reçoit pas d'essence</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Renillier de l'éjection du réservoir bouché</li> <li>2. Remont du manivernement bouché</li> <li>3. Tuyau d'admission bouché</li> <li>4. Soupape ou flotteur défectueux</li> <li>5. Culbuteur bloquant le soupape du moteur</li> </ol> | Nettoyer<br>Nettoyer<br>Nettoyer<br>Remplacer<br>Débloquer             |
| Le moteur s'arrête facilement                           | <b>Le carburateur se noie</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Niveau élevé du combustible dans le cuve</li> <li>2. Soupape du flotteur usée ou coincée à la position ouverte</li> </ol>                                                                                                                             | Régler<br>Remplacer ou déboucher                                       |
|                                                         | <b>Le moteur s'arrête facilement</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bougie entartrée</li> <li>2. Clippage électrode défectueux</li> <li>3. Glaceur de l'air bouché</li> </ol>                                                                                                                                      | Nettoyer<br>Remplacer<br>Nettoyer                                      |
| Le moteur est bruyant                                   | <b>Le bruit semble provenir du piston</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jeu excessif entre le cylindre et le piston</li> <li>2. Chaleur d'expansion du cylindre piston entraînant des dépôts de carbone</li> <li>3. Segment ou diaphragme du piston usés</li> </ol>                                               | Remplacer<br>Nettoyer<br>Remplacer                                     |
|                                                         | <b>Le bruit semble provenir du vilebrequin</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Paliers usés</li> <li>2. Jeu excessif entre le vilebrequin et la tête de bielle</li> <li>3. Endommagement du vilebrequin enduit d'huile</li> </ol>                                                                                   | Remplacer<br>Remplacer<br>Remplacer                                    |
|                                                         | <b>Le bruit semble provenir de l'embrayage</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vitesse usée</li> <li>2. Jeu excessif entre le disque d'embrayage et le disque en train de tourner</li> </ol>                                                                                                                        | Remplacer<br>Remplacer                                                 |
|                                                         | <b>Le bruit semble provenir de la boîte de vitesses</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Engrenages usés</li> <li>2. Rains usés engrenages usés</li> </ol>                                                                                                                                                           | Remplacer<br>Remplacer                                                 |
|                                                         | <b>Le bruit semble provenir de la chaîne de transmission secondaire</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Chaîne déformée ou mal réglée</li> <li>2. Pignon souffrant de vitesses et de l'arbre usé</li> </ol>                                                                                                         | Remplacer ou régler<br>Remplacer                                       |
|                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                        |
|                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                        |
|                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                        |
|                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                        |
|                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                        |
|                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                        |



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



## CADRE MOTO

| Défaut                                         | Cause                                                                                                                                                                                                                                                                        | Dépannage                                                             |
|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| <b>Le guidon est dur à tourner</b>             | 1. Pression insuffisante des pneus<br>2. Frette de réglage des roulements ou écrou axe de direction trop serrés<br>3. Pivot de direction plié<br>4. Paliers de direction usés ou grippés                                                                                     | Gonfler<br>Régler<br>Remplacer<br>Remplacer                           |
| <b>Le guidon vibre</b>                         | 1. Jambages de la fourche pliés<br>2. Axe de la roue avant plié<br>3. Cadre plié<br>4. Jante de la roue avant pliée<br>5. Roulements roue avant usés                                                                                                                         | Remplacer<br>Remplacer<br>Remplacer<br>Remplacer<br>Remplacer         |
| <b>Fourche trop souple</b>                     | 1. Longueur libre ressort au dessous de la limite de service<br>2. Niveau de l'huile plus bas du minimum<br>3. Soupape groupe amortisseur endommagée<br>4. Joints pare-huile endommagés<br>5. Huile peu visqueuse<br>6. Réglage trop souple du groupe de réglage compression | Remplacer<br>Remplir<br>Remplacer<br>Remplacer<br>Remplacer<br>Régler |
| <b>Fourche trop rapide</b>                     | 1. Niveau d'huile trop haut<br>2. Huile trop visqueuse<br>3. Réglage trop raide du groupe de réglage compression<br>4. Douilles endommagées<br>5. Tube télescopique plié                                                                                                     | Régler<br>Vidanger<br>Régler<br>Remplacer<br>Remplacer                |
| <b>La roue (avant et arrière) vibre</b>        | 1. Jante de la roue pliée<br>2. Roulements du moyeu de la roue usés<br>3. Ecou de l'axe de la roue desserré<br>4. Roulements de la fourche arrière usés<br>5. Tendeurs de chaîne mal réglés                                                                                  | Remplacer<br>Remplacer<br>Serrer<br>Remplacer<br>Régler               |
| <b>La suspension arrière est bruyante</b>      | 1. Entretoises ou paliers de biellettes usés<br>2. Rotules sphériques de l'amortisseur usées<br>3. Amortisseur défectueux                                                                                                                                                    | Remplacer<br>Remplacer<br>Remplacer                                   |
| <b>Freinage insuffisant (avant et arrière)</b> | 1. Air dans le circuit de l'installation freinage<br>2. Quantité insuffisante de fluide dans le réservoir<br>3. Plaquettes et/ou disque usés<br>4. Disque abîmé<br>5. Mauvais réglage de la pédale du frein                                                                  | Purger<br>Faire l'appoint<br>Remplacer<br>Remplacer<br>Régler         |



## PARTIE ELECTRIQUE

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



## MOTOR

| Störung                                 | Ursache                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Behebung                                                                             |
|-----------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Motor startet nicht bzw. startet schwer | <b>Unzureichende Kompression</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kolbenklemmen</li> <li>2. Fixieren des Pleuerkopfes bzw. des Pleuellagers</li> <li>3. Verschleiß der Pleierung</li> <li>4. Verschleiß des Zylinders</li> <li>5. Unzureichender Schmelz des Zylinderkopfes</li> <li>6. Zündkerze defekt</li> </ol> | Austauschen<br>Austauschen<br>Austauschen<br>Austauschen<br>Austauschen<br>Anziehen  |
|                                         | <b>Schwacher oder kein Funke</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zündkerze defekt</li> <li>2. Zündkerzenverstellung bzw. -marke</li> <li>3. Überprüfen der Elektrikschaltung mit der Zündkerze</li> <li>4. Zündspule defekt</li> <li>5. Keine bzw. falsche Ölspitze geht (Kohärenz) an der Zündkerze</li> </ol>    | Austauschen<br>Einlegen in neue Position<br>Einwechseln<br>Austauschen<br>Überprüfen |
|                                         | <b>Kraftstoff gelangt nicht in den Vergaser</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Einleitung des Tankdeckels verstopft</li> <li>2. Kraftstoffleitung verstopft</li> <li>3. Kraftstoffleitung wackelt</li> <li>4. Schwimmventil defekt</li> <li>5. Kipphebel verstopft Schwimmventil</li> </ol>                       | Reinigen<br>Reinigen<br>Reinigen<br>Austauschen<br>Einbauen                          |
|                                         | <b>Kraftstoffüberflutung des Vergasers</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Holen des Schwimmers aus dem Gehäuse</li> <li>2. Verschleiß bzw. Blockierung in offener Stellung des Schwimmventils</li> </ol>                                                                                                          | Einbauen<br>Austauschen bzw. einhängen                                               |
|                                         | <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zündkerze verstaubt</li> <li>2. Schwächungsdefekt</li> <li>3. Kraftstoffeisen verstopft</li> </ol>                                                                                                                                                                                 | Reinigen<br>Austauschen<br>Reinigen                                                  |
| Motor Stoppst leicht                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                      |
| Motor Geräuschvoll                      | <b>Geräusch scheint vom Kolben zu kommen</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Unzureichendes Spiel zwischen Zylinder und Kolben</li> <li>2. Pleuerkammer bzw. Pleuerboden verstaubt</li> <li>3. Verschleiß der Pleierung bzw. des Pleuerkopfes</li> </ol>                                                           | Austauschen<br>Reinigen<br>Austauschen                                               |
|                                         | <b>Geräusch scheint von der Pleierwelle zu kommen</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verschleiß der Pleierkugeln</li> <li>2. Unzureichendes Radial bzw. Axialspiel des Pleierkopfes</li> <li>3. Abwinkeln der Pleierwelle nachbilden</li> </ol>                                                                   | Austauschen<br>Ausrichten<br>Auswuchten                                              |
|                                         | <b>Geräusch scheint von der Pleierung zu kommen</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verschleiß der Pleierung</li> <li>2. Unzureichendes Spiel zwischen Pleierung und Pleierung</li> </ol>                                                                                                                          | Austauschen<br>Austauschen                                                           |
|                                         | <b>Geräusch scheint vom Pleiertrieb zu kommen</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verschleiß der Pleierkugeln</li> <li>2. Verschleiß der Pleierkugeln</li> </ol>                                                                                                                                                   | Austauschen<br>Austauschen                                                           |
|                                         | <b>Geräusch scheint von der Pleierkette zu kommen</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pleierkette locker bzw. nicht richtig eingestellt nachbauen</li> <li>2. Verschleiß der Pleierkette bzw. des Pleierkopfes</li> </ol>                                                                                          | Austauschen bzw. austauschen<br>Austauschen                                          |



| Störung                                                                       | Ursache                                                                                                                                                                                                                                                                 | Behebung                                                                                                          |
|-------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Durchrutschen der kupplung</b>                                             | 1. Ungenügendes Spiel der Kupplungseinstellung<br>2. Kupplungsfedern schwach<br>3. Verschleiss der Kupplungsscheibe                                                                                                                                                     | Nachstellen<br>Austauschen<br>Austauschen                                                                         |
| <b>Kupplung zu hart (Kuppelt nicht aus)</b>                                   | 1. Übermässiges Spiel der Kupplungseinstellung<br>2. Ungleichmässige Federbelastung<br>3. Kupplungsscheiben verbogen                                                                                                                                                    | Nachstellen<br>Austauschen<br>Austauschen                                                                         |
| <b>Gangschaltung unmöglich</b>                                                | 1. Kupplung rückt nicht aus<br>2. Ganggabel verbogen bzw. geklemmt<br>3. Sperrnockenverschleiss<br>4. Gabel-Steuerstifte beschädigt                                                                                                                                     | Einstellen<br>Austauschen<br>Austauschen<br>Austauschen                                                           |
| <b>Fusschalthebelrückstellung funktioniert nicht</b>                          | 1. Rückstellfeder des Hebels zu schwach bzw. defekt                                                                                                                                                                                                                     | Austauschen                                                                                                       |
| <b>Ausrücken der Gänge</b>                                                    | 1. Verschleiss der Einspurungen des Schieberrades<br>2. Verschleiss der Zahnradnuten<br>3. Verschleiss der Einspurungssitze an den Zahnraden<br>4. Verschleiss der Nuten der Gabelsteuerwelle<br>5. Verschleiss der Gabel-Steuerstifte<br>6. Verschleiss der Ganggabeln | Austauschen<br>Austauschen<br>Austauschen<br>Austauschen<br>Austauschen<br>Austauschen                            |
| <b>Ungenügende Motorleistung</b>                                              | 1. Luftfilter schmutzig<br>2. Vergaser-Hauptdüse verstopft bzw. falsch bemessen<br>3. Schlechte Kraftstoffqualität<br>4. Saugstutzen locker<br>5. Unzulässiger Abstand der Zündkerzenelektroden<br>6. Übermässige Zündvorstellung<br>7. Ungenügende Verdichtung         | Reinigen<br>Reinigen bzw. austauschen<br>Wechseln<br>Anziehen<br>Nachstellen<br>Nachstellen<br>Ursache überprüfen |
| <b>Heisslaufen des Motors</b>                                                 | 1. Brennkammer und/oder Kolbenboden verrusst<br>2. Ungenügende Ölmenge im Motor oder falsches Öl<br>3. Verstopfungen am Luftzufluss auf den Kühlern<br>4. Zylinderkopfdichtung defekt<br>5. Übermässige Zündverzögerung<br>6. Rutschen der Kupplung                     | Reinigen<br>Nachfüllen bzw. wechseln<br>Reinigen<br>Austauschen<br>Nachstellen<br>Nachstellen                     |
| <b>Präsenz von Kühlmittel-tropfen an den Elektroden der Zündkerze</b>         | 1. Zylinderkopfdichtung defekt<br>2. Kopfkuppel porig                                                                                                                                                                                                                   | Austauschen<br>Austauschen                                                                                        |
| <b>Olstandanstieg in der Ölwanne aufgrund der Präsenz von Kühlflüssigkeit</b> | 1. Ungenügende Dichtheit an der Welle des Wasserpumpenlaufrads                                                                                                                                                                                                          | Überprüfen                                                                                                        |





## STORUNGEN UND ABHILFE

| Störung                                              | Ursache                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Behebung                                                                             |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Lenker schwer Drehbar</b>                         | 1. Ungenügender Reifendruck<br>2. Muttermutter zur Lagereinstellung bzw. Mutter des Lenkerkopfrohrs zu fest angezogen<br>3. Lenkerkopfrohr verbogen<br>4. Verschleiss bzw. Klemmen der Lenklager                                                                                                               | Aufpumpen<br>Nachstellen<br>Austauschen<br>Austauschen                               |
| <b>Vibrationen des Lenkers</b>                       | 1. Gabelschaft verbogen<br>2. Vorderradbolzen verbogen<br>3. Rahmen verbogen<br>4. Vorderradfelge verbogen<br>5. Hinterradfelge verbogen                                                                                                                                                                       | Austauschen<br>Austauschen<br>Austauschen<br>Austauschen<br>Austauschen              |
| <b>Die Gabel ist zu weich</b>                        | 1. Die freie Länge der Feder ist unter der Betriebsgrenze<br>2. Der Ölstand liegt unter dem Minimum<br>3. Das Ventil der Stossdämpfergruppe ist beschädigt<br>4. Die Ölabdichtungen sind beschädigt<br>5. Die Ölviskosität ist zu niedrig<br>6. Die Einstellung der Einstelleinheit für Einfedern ist zu weich | Austauschen<br>Regulieren<br>Austauschen<br>Austauschen<br>Austauschen<br>Einstellen |
| <b>Die Gabel ist zu hart</b>                         | 1. Der Ölstand ist zu hoch<br>2. Die Ölviskosität ist zu hoch<br>3. Die Einstellung der Einstelleinheit für Einfedern ist zu hart<br>4. Die Hülzen sind beschädigt<br>5. Das Gleitrohr ist gebogen                                                                                                             | Regulieren<br>Austauschen<br>Einstellen<br>Austauschen<br>Austauschen                |
| <b>Vibrationen am vorderund hinterrad</b>            | 1. Radfelge verbogen<br>2. Verschleiss der Radanbenlager<br>3. Mutter des Radzapfens locker<br>4. Verschleiss der Lager des rückwärtigen Federbeins<br>5. Kettenspanner nicht richtig eingestellt                                                                                                              | Austauschen<br>Austauschen<br>Anziehen<br>Austauschen<br>Nachstellen                 |
| <b>Aufhängung des Hinterrads geräuschvoll</b>        | 1. Verschleiss der Distanzscheiben bzw. Lager der Nebenpleuel<br>2. Verschleiss der Kugelgelenke des Stossdämpfers<br>3. Stossdämpfer defekt                                                                                                                                                                   | Austauschen<br>Austauschen<br>Austauschen                                            |
| <b>Vorder- und Hinterbremse Bremsen unzureichend</b> | 1. Luft im Bremskreis<br>2. Ungenügende Flüssigkeitsmenge im Behälter<br>3. Verschleiss der Beläge bzw. der Scheiben<br>4. Scheibe beschädigt<br>5. Fehleinstellung des Bremspedals                                                                                                                            | Entlüften<br>Nachfüllen<br>Austauschen<br>Austauschen<br>Nachstellen                 |



## ELEKTRISCHER TEIL

| Störung                                         | Ursache                                                                                                                                                          | Behebung                                                               |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| <b>Zündkerze verrusst leicht</b>                | 1. Mischung zu fett<br>2. Luftfilter schmutzig<br>3. Verschleiss der Kolbenringe<br>4. Verschleiss der Kolbens bzw. der Zylinders                                | Vergaser nachstellen<br>Reinigen<br>Austauschen<br>Austauschen         |
| <b>Überhitzung der Zündkerzen-Elektroden</b>    | 1. Mischung zu mager<br>2. Ungenügender Elektrodenabstand                                                                                                        | Vergaser nachstellen<br>einstellen                                     |
| <b>Generator Lädt nicht oder ungenügend auf</b> | 1. Kabel am Spannungsregler ( <b>WR</b> ) nicht korrekt angeschlossen bzw kurzgeschlossen<br>2. Spannungsregler defekt ( <b>WR</b> )<br>3. Generatorspule defekt | Korrekt anschliessen bzw.<br>austauschen<br>Austauschen<br>Austauschen |
| <b>Überlast der Generators</b>                  | 1. Spannungsregler defekt ( <b>WR</b> )                                                                                                                          | Austauschen                                                            |



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

<http://husqy.forumsactifs.com>

MOTOR

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

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



| Defecto                                                                                        | Causa                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Remedio                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>El embrague desliza</b>                                                                     | 1. Registro embrague con juego insuficiente<br>2. Muelles embrague debilitados<br>3. Discos embrague desgastados                                                                                                                                                                                                                                | Regularse<br>Sustituir<br>Sustituir                                                                  |
| <b>El embrague pone resistencia (no se desengancha)</b>                                        | 1. Registro embrague con juego excesivo<br>2. Carga muelles no uniformes<br>3. Discos embrague plegados                                                                                                                                                                                                                                         | Ajustarse<br>Sustituir<br>Sustituir                                                                  |
| <b>No entran las velocidades</b>                                                               | 1. El embrague no se desconecta<br>2. Horquilla cambio plegada o agarrotada<br>3. Saltadores cambio desgastados<br>4. Pernos comando horquillas dañados                                                                                                                                                                                         | Ajustarse<br>Sustituir<br>Sustituir<br>Sustituir                                                     |
| <b>El pedal de comando cambio no regresa en posición</b>                                       | 1. Muelle de llamado del selector debilitado o roto                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Sustituir                                                                                            |
| <b>Los cambios se desconectan</b>                                                              | 1. Acoplamiento de los engranajes deslizables desgastados<br>2. Ranura engranajes desgastados<br>3. Soporte p/acople s/engranajes consumados<br>4. Ranura del árbol comando horquilla desgastadas<br>5. Pernos comando horquillas desgastadas<br>6. Horquillas cambio desgastadas                                                               | Sustituir<br>Sustituir<br>Sustituir<br>Sustituir<br>Sustituir<br>Sustituir                           |
| <b>Al motor le falta potencia</b>                                                              | 1. Filtro de aire sucio<br>2. Surtidor del máximo del carburante obstruido o de dimensión errada<br>3. Calidad baja del carburante<br>4. Empalme de aspiración flojo<br>5. Excesiva distancia electrodos bujía<br>6. Excesivo adelanto ignición<br>7. Compresión insuficiente                                                                   | Limpie<br><br>Limpie o substituya<br>Substituya<br>Apriete<br>Regule<br>Regule<br>Compruebe la causa |
| <b>El motor se sobrecalienta</b>                                                               | 1. Cámara de explosión y/o cielo del pistón incrustados de residuos carbonosos<br>2. Cantidad insuficiente de aceite en el motor o empleo de aceite no del tipo aconsejado<br>3. Obstrucciones al flujo de aire en los radiadores<br>4. Estanqueidad defectuosa de la guarnición culata<br>5. Excesivo atraso ignición<br>6. El embrague patina | Limpie<br><br>Rellene o substituya<br>Limpie<br>Substituya<br>Regule<br>Regule                       |
| <b>Presencia de gotas del líquido de enfriamiento alrededor de los electrodos de la bujía</b>  | 1. Defectuosa la empaadura cabeza cilindro<br>2. Porosidad en la cupula de la cabeza                                                                                                                                                                                                                                                            | Sustituir<br>Sustituir                                                                               |
| <b>Aumento de nivel del aceite en el basamento por la presencia de líquido de enfriamiento</b> | 1. Defectuosa tensión s/árbol del rotor bomba de agua                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Verificar                                                                                            |





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

<http://husqy.forumsactifs.com>

**CHASIS**

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

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



**PARTE ELECTRICA**

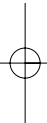
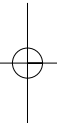
| Defecto                                                | Causa                                                                                                                                                                 | Remedio                                                      |
|--------------------------------------------------------|----------------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





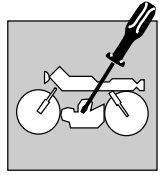
**INCONVENIENTI E RIMEDI  
TROUBLES AND REMEDIES  
INCONVENIENTES ET REMEDES  
STOERUNGEN UND BEHEBUNGEN  
INCONVENIENTES Y REMEDIOS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



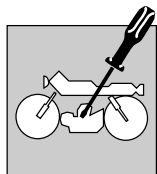
Sezione  
Section  
Section  
Sektion  
Sección

**D**



**N° 8000A2957** (09-03)

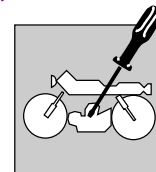
**D.1**



## REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI ADJUSTMENTS

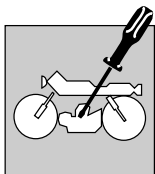
<http://husqy.forumsactifs.com>

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



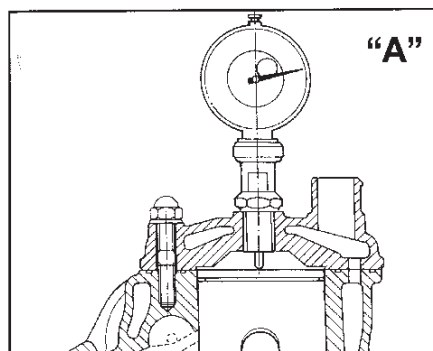
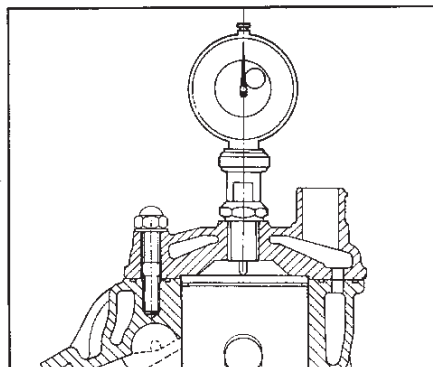
|                                                                     |      |                                                                                          |      |
|---------------------------------------------------------------------|------|------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Contrôle de l'avance à l'allumage .....                             | D.4  | Kontrolle der Zündvorverstellung .....                                                   | D.5  |
| Contrôle rapport de compression .....                               | D.7  | Kontrolle des Verdichtungsverhältnisses .....                                            | D.7  |
| Graissage boîte à vitesse et transmission primaire .....            | D.9  | Schmieren des Getriebes und des Hauptantriebes .....                                     | D.9  |
| Contrôle niveau du liquide de refroidissement .....                 | D.10 | Kontrolle des Kühlflüssigkeitsniveaus .....                                              | D.10 |
| Vidange et ravitaillement du liquide de refroidissement .....       | D.11 | Ablass und Nachfüllung der Kühlflüssigkeit .....                                         | D.11 |
| Contrôle tujan carburant .....                                      | D.12 | Kontrolle des Treibstoffrohrs .....                                                      | D.12 |
| Remplacement des disques d'embrayage .....                          | D.13 | Wechsel der Kupplungsscheiben .....                                                      | D.14 |
| Réglage de la manette d'embrayage .....                             | D.15 | Einstellung der Kupplungshebel .....                                                     | D.15 |
| Réglage du ralenti .....                                            | D.16 | Einstellung der Minimaldrehzahl .....                                                    | D.16 |
| Réglage du câble de commande du gaz .....                           | D.17 | Einstellung des Gassteuerkabels .....                                                    | D.17 |
| Nettoyage du filtre à air .....                                     | D.19 | Reinigung des Luftfilters .....                                                          | D.19 |
| Réglage du levier de commande frein avant .....                     | D.20 | Einstellung des Fusshebels für die Vorderradbremse .....                                 | D.20 |
| Réglage de la position de la pédale du frein arrière .....          | D.21 | Positionseinstellung des Pedals der Hinterradbremse .....                                | D.21 |
| Réglage du frein arrière .....                                      | D.22 | Einstellen der Hinterradbremse .....                                                     | D.22 |
| Réglage de suspension part rapport aux conditions de la piste ..... | D.25 | Einstellung der Aufhängung im Hinblick auf besondere Gegebenheiten der Rennstrecke ..... | D.26 |
| Réglage fourche .....                                               | D.29 | Einstellung Gabel .....                                                                  | D.29 |
| Réglage du jeu des coussinets de l'axe de direction .....           | D.31 | Spieleinstellung der Steuergetriebelager .....                                           | D.31 |
| Modification de la position du guidon .....                         | D.32 | Lenker position ändern .....                                                             | D.32 |
| Réglage de "l'abaissement" de la suspension arrière .....           | D.34 | Einstellung der "Senkung" des hinteren Aufhängung .....                                  | D.34 |
| Réglage de la précharge du ressort amortisseur .....                | D.35 | Einstellung vorspannung stossdämpfede .....                                              | D.35 |
| Réglage amortisseur hydraulique .....                               | D.36 | Einstellung hydraulikbremse Stossdämpfer .....                                           | D.37 |
| Réglage tension chaîne .....                                        | D.42 | Einstellung der Kettenspannung .....                                                     | D.44 |
| Lubrification chaîne .....                                          | D.42 | Ketten Smierung .....                                                                    | D.44 |
| Contrôle usure chaîne, pignon, et couronne .....                    | D.43 | Kontrolle Verschleiss Kette, Ritzel, Kranz .....                                         | D.45 |
| Remplacement materiau insonorisant du silencieux .....              | D.48 | Ersetzung Schallschluckenden materials der Schalldämpfers .....                          | D.48 |
| Contrôle tujan d'échappement .....                                  | D.48 | Kontrolle des Auspuffrohrs .....                                                         | D.48 |

|                                                                                            |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Control avance encendido .....                                                             | D.5  |
| Control relación de compresión .....                                                       | D.7  |
| Lubrificación cambio y transmisión primaria .....                                          | D.9  |
| Control del nivel del liquido refrigerante .....                                           | D.10 |
| Descarga y rellenado del liquido refrigerante .....                                        | D.11 |
| Control tubería carburante .....                                                           | D.12 |
| Sustitución discos embrague .....                                                          | D.14 |
| Regulación palanca comando embrague .....                                                  | D.15 |
| Registración del mínimo .....                                                              | D.16 |
| Regulación cable comando combustible .....                                                 | D.17 |
| Limpieza filtro de aire .....                                                              | D.19 |
| Regulación palanca mando freno delantero .....                                             | D.20 |
| Regulación posición pedal freno posterior .....                                            | D.21 |
| Regulación freno trasero .....                                                             | D.22 |
| Regulación de las suspensiones sobre la base de particulares condiciones de la pista ..... | D.27 |
| Regulación horquilla .....                                                                 | D.29 |
| Registro juego de los cojinetes de la dirección .....                                      | D.31 |
| Modifica posición manillas .....                                                           | D.32 |
| Regulación de la "disminución de altura" de la suspensión posterior .....                  | D.34 |
| Regulación precarga resorte amortiguador .....                                             | D.35 |
| Regulación freno hidráulico amortiguador .....                                             | D.37 |
| Regulación de la tensión de la cadena .....                                                | D.46 |
| Lubrificación cadena .....                                                                 | D.46 |
| Control desgaste cadena, piñon y corona .....                                              | D.47 |
| Substitución del material fonoabsorbente de silenciador .....                              | D.48 |
| Control tubo de escape .....                                                               | D.48 |

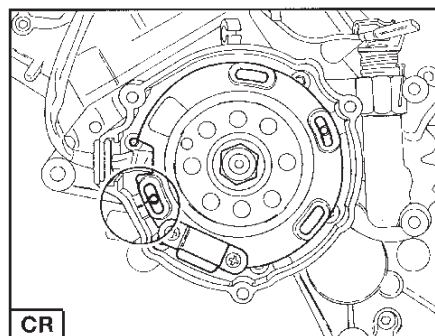
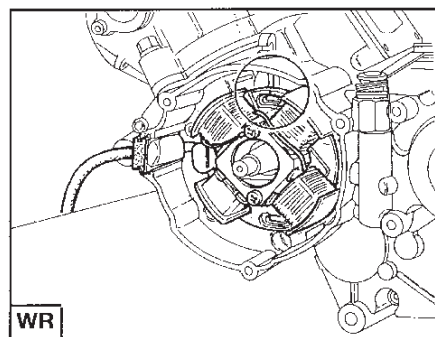


# REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI SETTINGS AND ADJUSTMENTS REGLAGES ET CALAGES EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN AJUSTES Y REGULACIONES

<http://husqy.forumsactifs.com>



"A"  
WR 125: 1,2 mm (0.05 in.)/15°  
CR 125: 0,08 mm (0.031 in.)/4°



## CONTROLLO ANTICIPO ACCENSIONE

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

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

- togliere la candela ed inserire nella sua sede un comparatore;
- montare l'apposito attrezzo cod. 800086950 (WR) o 800079831 (CR) sull'albero motore e portare il pistone al punto morto superiore azzerando il comparatore su questa posizione.
- ruotare l'attrezzo in senso orario sino a raggiungere l'anticipo "A" stabilito (vedere tabella sottoriportata) e riportare un riferimento sul basamento in corrispondenza della punta del perno che si trova sull'attrezzo medesimo;
- rimuovere l'attrezzo e montare lo statore facendo coincidere il riferimento di quest'ultimo e quello appena praticato sul basamento;
- completare l'operazione fissando a fondo le viti dello statore e rimontando il rotore.

## CHECKING THE SPARK ADVANCE

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

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

- Remove the spark plug and introduce a comparator into its seat;
- Fit special tool cod. 800086950 (WR) or cod. 800079831 (CR) on the crankshaft and take the piston to T.D.C. and zeroset the comparator in this position.
- Turn the tool clockwise until the spark advance "A" is reached (see the table at the side), and mark a reference point of the pin set on the tool, matched with the notch obtained on the tool;
- Remove the tool and fit the stator, matching the reference point stamped on it with the one obtained on the base;
- Tighten then the stator screws and refit the rotor.

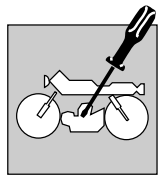
## CONTROLE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE

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

Pour effectuer ce contrôle, vérifier que le point de référence gravé sur le soubassement soit aligné avec celui gravé sur le stator (en correspondance du fixage supérieur pour les modes "WR" ou inférieur pour les modes "CR").

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

- Oter la bougie et insérer dans son siège un comparateur;
- Monter l'outil spécial cod. 800086950 (WR) ou 800079831 (CR) sur l'arbre moteur et porter le piston au P.M.H., en retournant à zéro le comparateur dans cette position.
- Tourner l'outil en sens horaire jusqu'à atteindre l'avance "A" établi, (voir la table à côté), et graver un point de référence sur le soubassement en correspondance de la pointe du goujon se trouvant sur l'outil;
- Oter l'outil et monter le stator en alignant le point de référence du stator avec celui que nous venons de graver sur le soubassement;
- Compléter l'opération en serrant les vis du stator et en reassemblant le rotor



### KONTROLLE DER ZÜNDVORVERSTELLUNG

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

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

- a) die Kerze herausnehmen und einen Komparator in ihren Sitz einführen;
- b) das dazu geeignete Werkzeug Kernn.. 800086950 (WR) o 800079831 (CR) auf die Antriebswelle montieren und den Kolben auf den O.T. bringen, indem der Komparator zu Null gesetzt wird.
- c) Das Werkzeug im Uhrzeigersinn bis zur Erreichung der bestimmten Verstellung "A" drehen (siehe unten angegebene Tabelle) und eine Referenz auf dem Grundgestell in Übereinstimmung mit der Stiftspitze, die sich auf demselben Werkzeug befindet, anbringen;
- d) das Werkzeug entfernen und den Stator montieren; der Bezug auf dem Stator soll dem soeben gezeichneten Bezug entsprechen;
- e) die Schrauben des Stators festziehen und den Rotor anbringen.

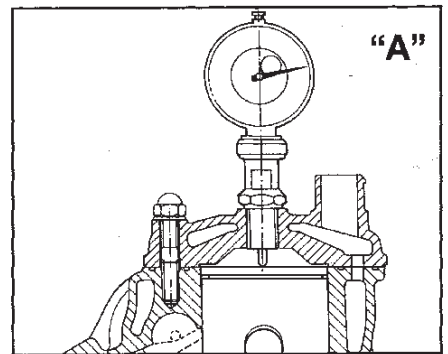
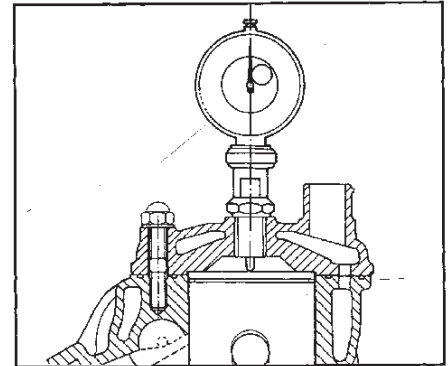
### CONTROL AVANCE ENCENDIDO

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

Para efectuar el control basta con comprobar que la referencia que se encuentra en la bancada esté alineada con la que se encuentra en el estator (en correspondencia de la fijación superior en los modelos "WR" o inferior por los modelos "CR").

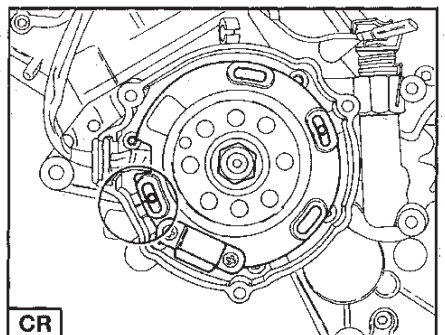
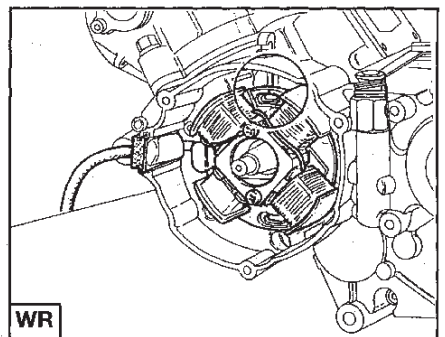
En cambio, en el caso de que hubiesen sido substituidos los semicárter hay que restablecer el avance correcto trabajando de la siguiente manera sin volver a montar el stator:

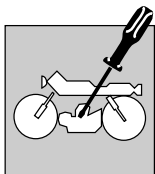
- a) Saque la bujía e introduzca en su asiento un comparador;
- b) monte la herramienta especial cod. 800086950 (WR) o bien 800079831 (CR) en el eje motor y lleve el pistón al punto muerto superior poniendo a cero el comparador en esta posición.
- c) Girar la herramienta en sentido horario hasta alcanzar el avance "A" establecido (ver la tabla presentada a continuación) y poner una referencia en la bancada en correspondencia con la punta del perno que se encuentra en la propia herramienta;
- d) saque la herramienta y monte el estator haciendo coincidir la referencia del mismo con la que acaba de marcar en la bancada;
- e) complete la operación fijando a fondo los tornillos del estator y volviendo a montar el rotor.



"A"

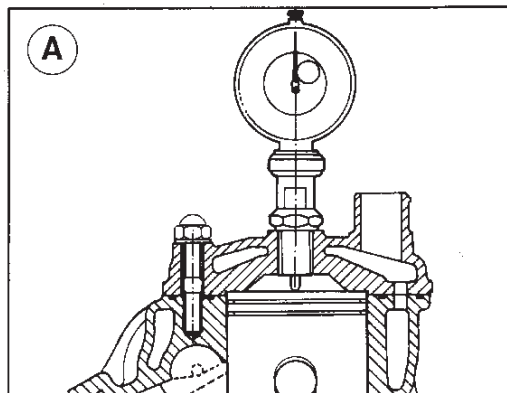
WR 125: 1,2 mm (0.05 in.)/15°  
CR 125: 0,08 mm (0.031 in.)/4°





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

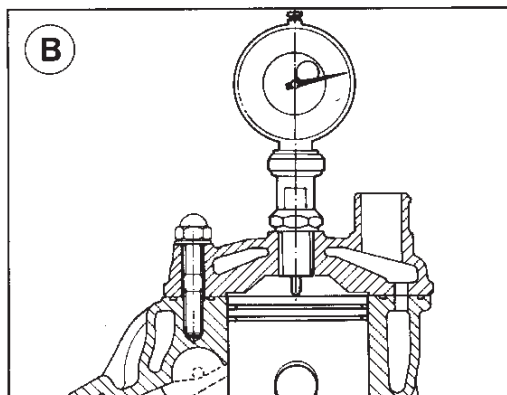
<http://husqy.forumsactifs.com>



**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 condela 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 0,4 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.



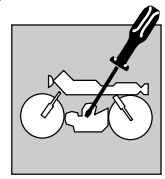
**Compression ratio control.**

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 0.4 mm/0.0157 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.

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

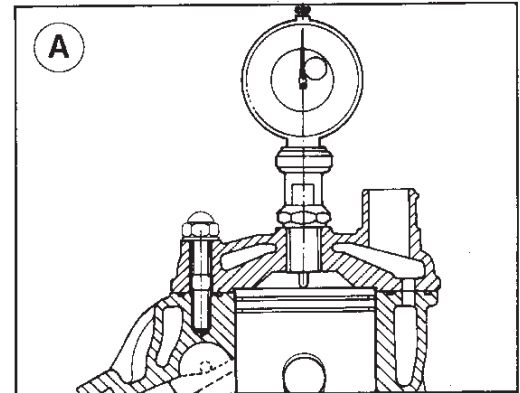
<http://husqy.forumsactifs.com>



**Contrôle rapport de compression.**

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

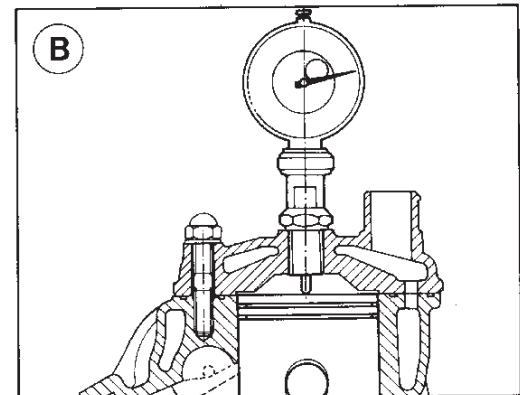
- enlever du soubassement le cylindre avec les têtes;
- enlever le piston de la bielle, le nettoyer soigneusement, l'introduire dans le cylindre jusqu'au contact avec le profil correspondant sur la chambre d'explosion (elle même doit être nettoyée);
- visser un comparateur dans l'orifice de la bougie 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 0,4 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 Köpden durch Zwischenlegen der Dichtung mit 0,4 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.



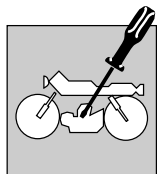
**Control relación de compresión.**

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, mentarlo 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 0,4 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.

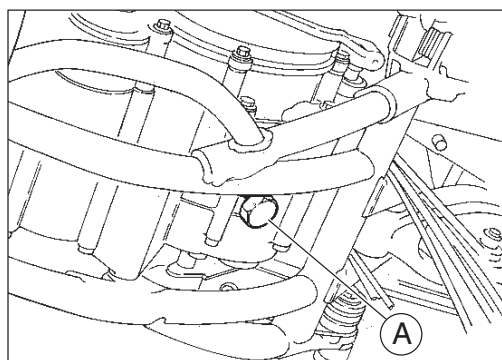
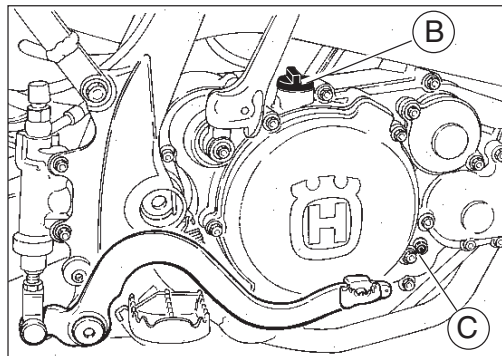
B-A= 1,2 mm/0.047 in.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



- A) Tappo di scarico olio / Drain plug / Bouchon de vidange / Ölablasstopfen / Tapón descarga del aceite  
B) Tappo di carico / Filler cap / Bouchon de chargement / Einfüllstopfen / Tapón carga  
C) Vite controllo livello / Screw for level control / Vis contrôle niveau / Schraube für Pegelprüfung / Tornillo control del nivel

## 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;
- svitare la vite (C) posta sulla destra del motore e verificare che il livello si trovi in corrispondenza del foro della vite rimossa.
- se necessario, provvedere al rabbocco dopo aver asportato il tappo di carico (B). Nel caso in cui si fosse provveduto al rabbocco, è necessario riscaldare adeguatamente il motore e, dopo averlo spento, procedere di nuovo al controllo del livello come precedentemente descritto.

Dopo 5 gare è necessario, operando a motore caldo, provvedere alla sostituzione dell'olio motore.

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

Per eseguire questa operazione è necessario togliere il tappo di scarico (A) 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 (B) e controllare il livello attraverso il foro della vite (C).

## Change gear and main transmission lubrication.

The lubrication of the change gear and main transmission is carried out by the oil contained in the engine block. 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;
- undo screw (C) and make sure that level is up to the hole for the screw you have removed located on the right side of the engine;
- if necessary top up after removing filler cap (B).

In case any topping up is made, it is necessary to suitably warm up the engine, then turn it off and check the oil level again as described above.

After 5 competitions it is necessary, after warming up the engine, to change the engine oil.

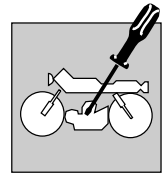
The oil quantity in the crankcase is 800 cc/48.8 cu. in.

In order to carry out this operation, remove the drain plug (A) 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 (B) and check oil level through the screw hole (C).

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



**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;
- dévisser la vis (C) et vérifier que le niveau se trouve vis-à-vis du trou de la vis enlevée, situé à droite du moteur;
- si nécessaire, le remplir après avoir enlevé le bouchon de charge (B).

En cas de remplissage, il est nécessaire de chauffer le moteur suffisamment et, après l'avoir éteint, de vérifier de nouveau le niveau (voir précédemment).

Après 5 compétitions, faire la vidange avec le moteur chaud.

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

Pour effectuer cette opération, retirer le bouchon de vidange (A) 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 (B) et vérifier le niveau à travers le trou de la vis (C).

**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 abgekuhlt ist und das Öl im Gehäuse nivelliert ist;
- die Schraube (C) aufdrehen und überprüfen, ob sich der Pegel an der Bohrung der abgenommenen Schraube, auf der rechten Motorseite, befindet;
- wenn notwendig, nach Entfernung des Einfüllstopfens (B) nachfüllen.

Falls daher Öl nachgefüllt werden soll, muß man den Motor entsprechend warmlaufen lassen und den Ölstand nach Abstellen des Motors erneut wie oben beschrieben kontrollieren.

Nach den 5 Rennen ist es notwendig, das Motorenöl bei warmem Motor auszuwechseln.

Die Ölmenge im Motorgehäuse ist 800 cc überschreiten.

Zur Durchführung dieses Arbeitsvorgangs muß man den Ablassstopfen (A) 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 (B) einfüllen und den Pegel über die Schraubenbohrung (C) kontrollieren.

**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;
- destornillar el tornillo (C) y controlar que el nivel se encuentre en correspondencia del agujero del tornillo que se ha desmontado, alojado en la parte derecha del motor;
- si fuera necesario, complete el llenado después de quitar el tapón de carga (B).

En el caso en que se prevee su llenado; es necesario recalentar adecuadamente el motor y, después haberlo apagado; proceder de nuevo al control del nivel como precedentemente descrito.

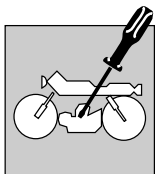
Después 5 carreras es necesario sustituir, con el motor caliente, el aceite del motor.

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

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

Colocar el aceite nuevo a través del agujero del tapón de carga (B) y controlar el nivel a través del agujero del tornillo (C).





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

<http://husqy.forumsactifs.com>

## Controllo livello liquido di raffreddamento.

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

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

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

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

## Cooling liquid level control.

Check with cold engine. Work as follows:

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

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

## Contrôle niveau du liquide de refroidissement.

Contrôler avec moteur froid. Opérer comme suit:

- Retirer la selle et l'élément de carénage droit de la façon indiquée au chapitre "OPERATIONS GENERALES";
- placer la motocyclette en position verticale;
- ôter 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 Kühlflüssigkeitsniveaus.

Nach jedem Wettrennen eine Überprüfung bei kaltem Motor, in der folgenden Weise vornehmen:

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

**Falls eine beträchtliche Wassernachfüllung benötigt ist, die ganze Kühlflüssigkeit auswechseln.**

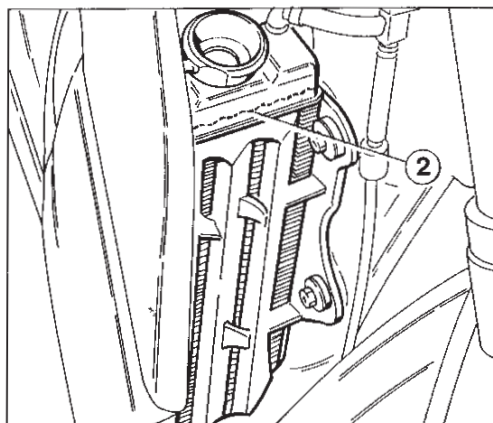
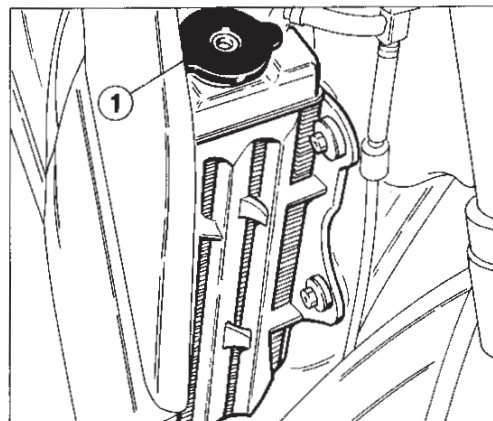
## Control del nivel del líquido refrigerante.

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

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

En caso contrario rellenarlo a través del tapón.

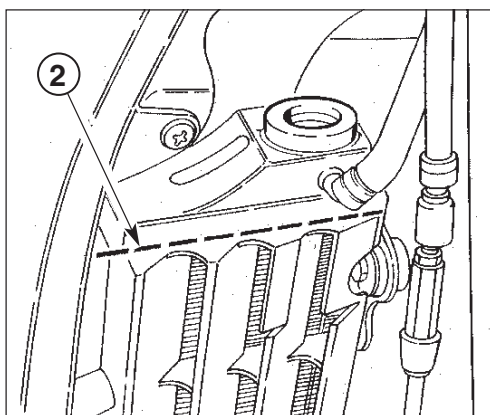
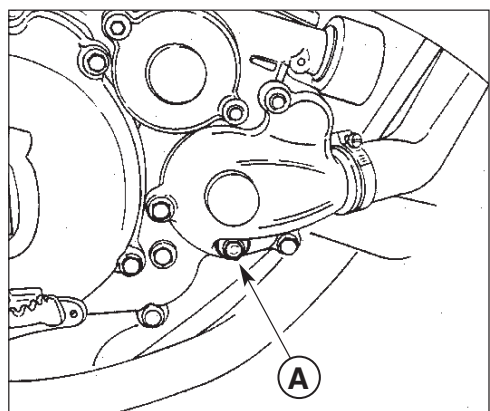
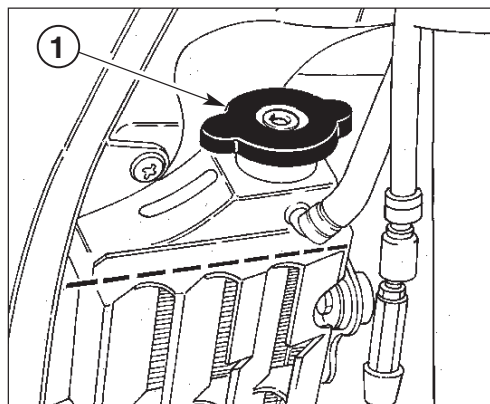
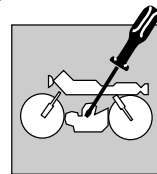
**En caso de que se vitiese mucha agua sustituir completamente el líquido refrigerante.**



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

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



- 1) Tappo radiatore/Radiator plug  
Bouchon radiateur/Kühlerverschluss/Tapa radiador  
2) Livello liquido/Fluid level  
Niveau liquide/Kühflüssigkeitsstand/Nivel liquido  
A) Vite scarico/Drain screw  
Vis d'échappement/Auslassrohr/Tornillo descarga

**Scarico e rifornimento liquido di raffreddamento.**

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

- rimuovere il tappo (1) del radiatore destro;
- rimuovere la vite di scarico (A) 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 (2) del liquido nel radiatore risulti 10 mm al di sopra della massa radiante; in caso contrario provvedere al rabbocco.

**Cooling liquid drain and top up.**

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

- remove the R.H. radiator plug (1);
- remove the drain screw (A) 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 level (2) in the radiator must be 10 mm/0.4 in. over the radiant mas; if not, top it up.

**Vidange et ravitaillement du liquide de refroidissement.**

Effectuer le remplacement avec moteur froid, de cette façon:

- enlever le bouchon (1) du radiateur droite;
- enlever la vis de vidange (A) sur le côté droit 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 motocycle en position verticale et contrôler que le niveau (2) du liquide dans le radiateur se trouve à 10 mm environ au dessous de la masse radiante; dans le cas contraire, effectuer le remplissage.

**Abläss und Nachfüllung der Kühlflüssigkeit.**

Das Auswechseln muss bei kaltem Motor ausgeführt werden: en:

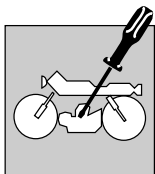
- den Stopfen (1) des rechten Kühler entfernen;
- die Auslassschraube (A) rechtsseitig des Gehäuses entfernen;
- das Motorrad rechtsseitig neigen, um das Flüssigkeitsauslass zu erleichtern;
- die ganze Flüssigkeit ablassen;
- die Auslassschraube wieder montieren;
- den Kühler mit der angegebenen Flüssigkeitsmenge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

**Descarga y rellenado del liquido refrigerante.**

Sustituirlo obrando de la siguiente manera con el motor frío:

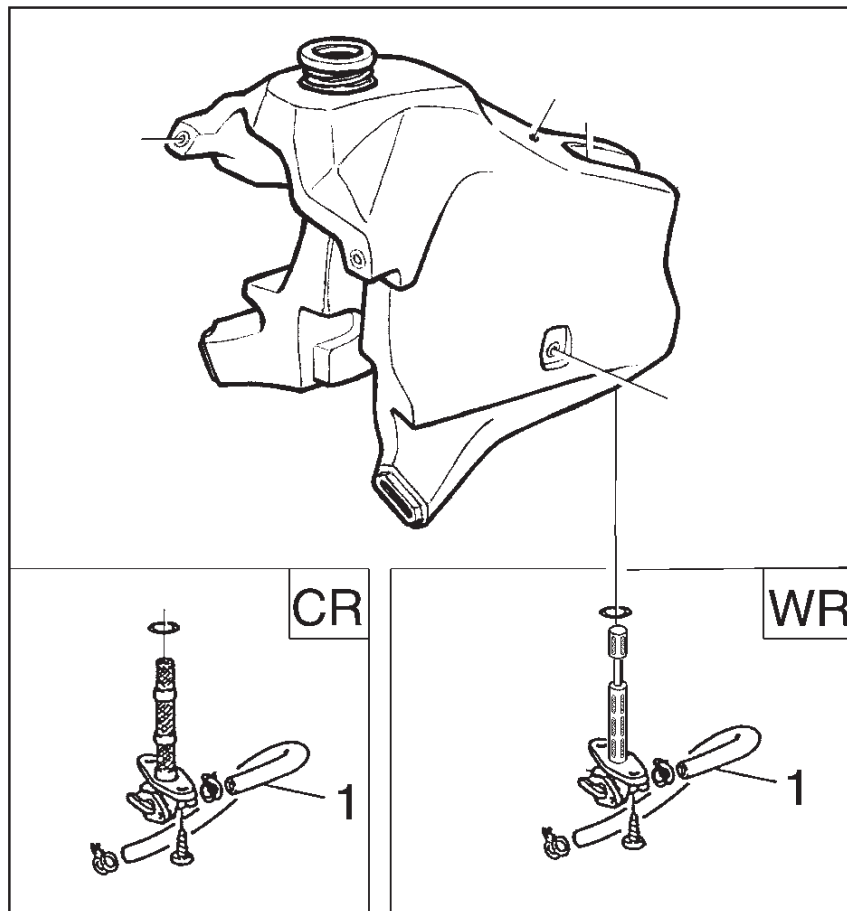
- remueva el tapón (1) del radiador derecho;
- quitar el tornillo de purga (A) situado en el lado derecho de la base.;
- inclinar la moto hacia el derecho para que salga más fácilmente el liquido;
- dejar que salga todo el liquido;
- volver a colocar el tornillo e purga;
- vertir en el radiador la cantidad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





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



### **Controllo tubazione di alimentazione**

Controllo tubazione di alimentazione

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

### **Checking the fuel hose**

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

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

### **Contrôle tuyau carburant**

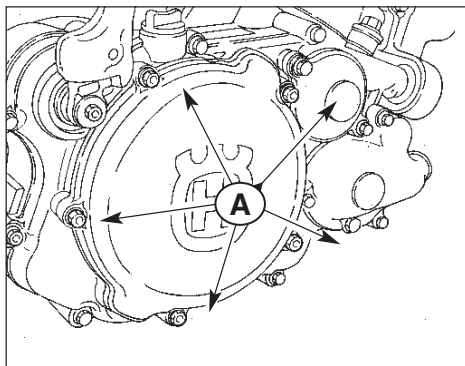
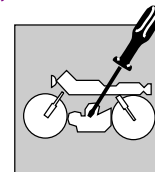
Contrôler qu'il y n'ait pas pertes sur le tuyau (1) et, si nécessaire, effectuer la substitution.  
Oter le tuyau carburant d'après les instructions au chapitre "OPÉRATIONS GÉNÉRALES"  
(Démontage réservoir carburant et convoyeurs).

### **Kontrolle Treibstoffrohr**

Prüfen, daß es keine Verluste auf der Treibstoffrohr (1) gibt und, wenn notwendig, sie ersetzen.  
Den Treibstoffrohr entfernen wie auf Kapitel "ALLGEMEINE OPERATIONEN"  
(Ausbau der Kraftstoffbehälter und Leitblechen) beschrieben.

### **Control tubería carburante**

Controlar que el tubería (1) no presenta pérdidas y, si necesario, efectuar la sustitución.  
Retirar el tubería carburante como indicado en el capítulo "OPERACIONES GENERALES"  
(Remoción depósito carburante y conductores).



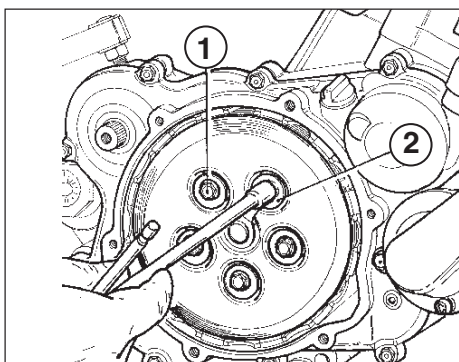
#### **Sostituzione dischi frizione.**

La sostituzione del pacco dischi è possibile anche con motore montato sul telaio; agire nel modo seguente:

- inclinare la moto sul lato sinistro;
- svitare le 5 viti di fissaggio (A) del coperchio ispezione frizione;
- rimuovere il coperchio e la relativa guarnizione;
- interporre tra i denti della trasmissione primaria uno spessore in alluminio (in modo da impedirne la rotazione) e svitare le cinque viti (1) di fissaggio delle molle frizione operando a croce;

- svitare le cinque viti (1) di fissaggio delle molle frizione operando a croce;
- sfilare le viti con rosetta (2) e le molle dallo spingidisco;
- Rimuovere il piatto spingidisco (3) e il pacco dei dischi frizione dal mozzo.

Procedere alla sostituzione dei dischi ed eseguire il rimontaggio operando inversamente allo smontaggio.



#### **Replacing clutch discs.**

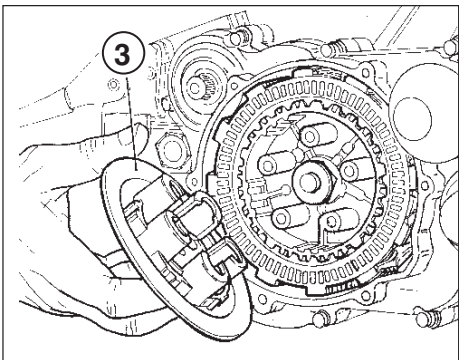
The set of clutch discs may also be replaced with the engine in the frame as follows.

- tilt the motorcycle to the left side;
- loosen the 5 fixing screws (A) of the clutch cover;
- remove cover and gasket;
- Insert an aluminium shim among the primary transmission teeth to prevent its rotation. Then, with a cross movement, loosen the five screws (1) which fasten the clutch springs;

- loosen the five fastening screws (1) of the clutch springs by proceeding in a cross sequence;

- pull out the screws with washer (2) and the spring from the disc pusher;
- remove the disc pusher plate (3) and the clutch plate assembly from the hub.

Replace discs and reverse the disassembly sequence to reassemble.



#### **Remplacement des disques d'embrayage.**

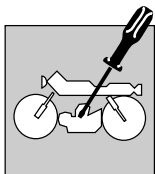
Le remplacement de la série de disques est possible même si le moteur est monté sur le châssis; agir de la manière suivante:

- incliner la moto du côté gauche;
- desserrer les 5 vis de fixation (A) du couvercle d'embrayage;
- enlever le couvercle et la garniture correspondante;
- Insérer une épaisseur d'aluminium entre les dents de la transmission primaire pour empêcher sa rotation; ensuite, desserrer les cinq vis de fixation (1) des ressorts d'embrayage avec un mouvement en croix.

- dévisser les cinq vis (1) de fixation des ressorts d'embrayage (opération en croix);
- extraire du pousse-disque les vis avec rondelle (2) et les ressorts;

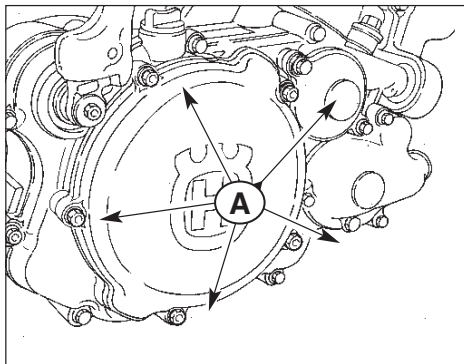
- extraire du moyeu le plateau pousse-disque (3) et la série des disques d'embrayage.

Remplacer les disques et les remonter en effectuant les opérations inverses de celles du démontage.



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



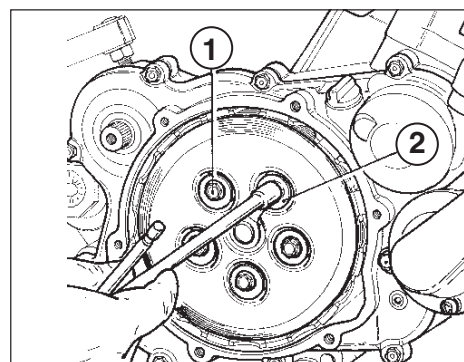
## Wechsel der Kupplungsscheiben.

Der Wechsel des Kupplungsscheibenpakets kann auch bei einem noch am Rahmen montiertem Motor vorgenommen werden. Hierzu geht man wie folgt vor:

- das Motorrad nach links neigen;
- die 5 Befestigungsschrauben (A) des Kupplungskontrolldeckels abnehmen;
- den Deckel und die entsprechende Dichtung abnehmen;
- Zwischen die Zähne der Primärübertragung eine Aluminium-Dicke (zur Verhinderung der Drehung) einsetzen und die fünf Befestigungsschrauben (1) der Kupplungsfedern überkreuzt ausschrauben.

- die fünf Befestigungsschrauben (1) der Kupplungsfedern über Kreuz aufschrauben;
- diese Schrauben mitsamt den dazugehörigen Unterlegscheiben (2) und Federn von der Scheibendeckel lösen;

- den Scheibendeckel (3) und das Kupplungsscheibenpaket von der Nabe ziehen.  
Den Auswechsel der Scheiben vornehmen und den Wiederzusammenbau in umgekehrter Reihenfolge vornehmen.



## Sustitución discos embrague.

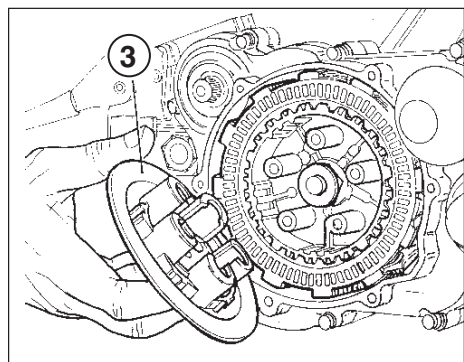
Es posible sustituir el grupo discos también con el motor montado sobre el chasis, actuar de la siguiente forma:

- inclinar la moto a la izquierda;
- desenroscar los 5 tornillos sujetadores (A) de la tapa de inspección del embrague;
- desmontar la tapa y la relativa junta;
- Intercalar, entre los dientes de la transmisión principal, un espesor en aluminio (a fin de impedir la rotación) y desenroscar los cinco tornillos (1) de sujeción de los muelles del embrague, actuando de manera cruzada.

- desmontar la tapa y la relativa junta;
- destornillar los cinco tornillos (1) de fijación de los muelles embrague actuando a cruz;

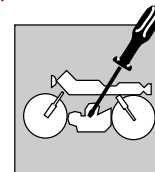
- quitar del empujadisco los tornillos con arandela (2) y los muelles;
- quitar el plato empujadisco (3) y el paquete de los discos embrague del cubo.

Reemplazar los discos y proceder al remonte actuando en forma inversa al desmontaje.



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



**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.

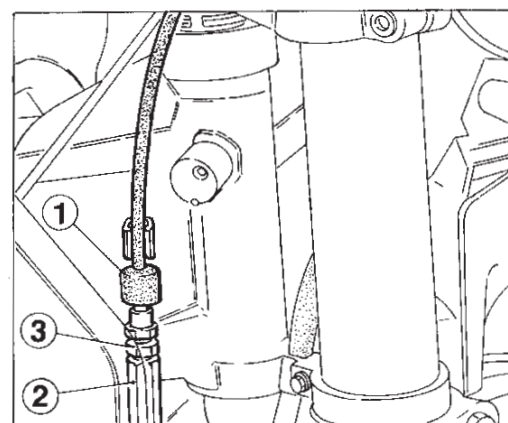
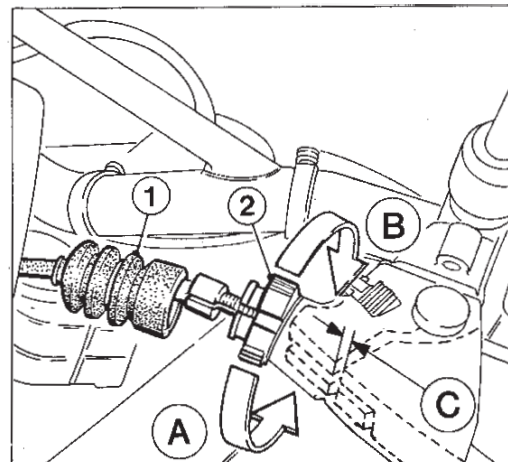
Eine weitere Einstellungsmöglichkeit bietet die Stelleinheit, die sich auf der rechten Seite des Rahmens befindet. Nach dem Lockern der Gegenmutter (3), ist zur Einstellung am Kupplungshebel wie beschrieben vorzugehen. Nach der erfolgten Einstellung ist die Gegenmutter (3) erneut gegen die Einstellschraube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

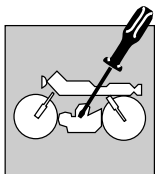
Para regular este juego, actúe en el ajuste (2) después de extraer el capuchón de goma (1); girando el ajuste en el sentido indicado por la flecha (A) se reduce el juego (C) mientras girándolo en el sentido indicado por la flecha (B) se aumenta el juego.

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).



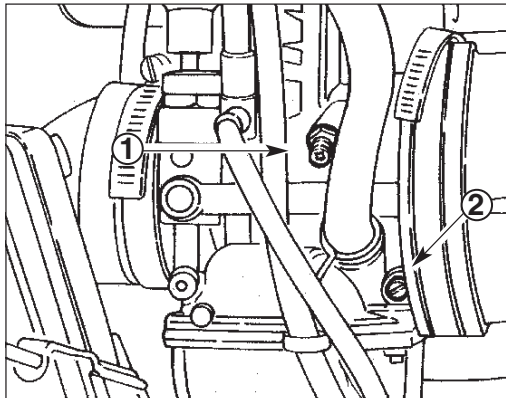
- 1) Cappuccio di protezione / Protection cap / Capuchon de protection / Schutzkappe / Casquillo de protección
- 2) Registro / Adjuster / Élément de réglage / Stellschraube / Registro
- 3) Controdado / Counternut / Contre-écrou / Gegenschraube / Contratuercia





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



## REGISTRAZIONE MINIMO

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

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

## IDLING ADJUSTMENT

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

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

## REGLAGE DU RALENTI

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

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

## EINSTELLUNG DREHZAHLMINIMUM

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

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

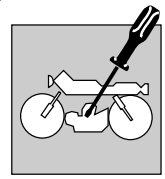
## REGULACION RALENTI

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

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

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



**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 contro dado (1) e ruotare opportunamente la vite di registro (2) (svitandolo si diminuisce il gioco, avvitandolo lo si aumenta);
- bloccare nuovamente contro dado (1).

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

**Throttle control cable adjustment.**

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

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

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

**Réglage du câble de commande du gaz.**

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

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

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

**Einstellung des Gassteuerkabels.**

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

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

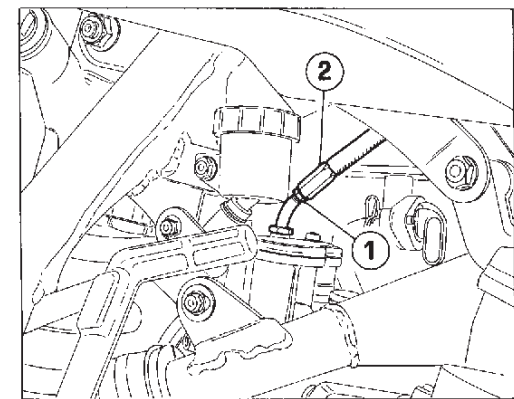
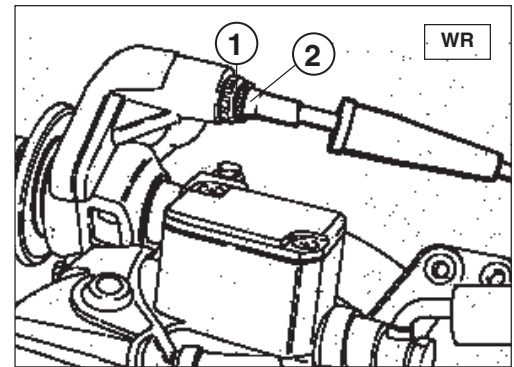
Auch an dem Kabel am Vergaserdeckel muß ein Spiel von ungefähr 1 mm vorliegen. Falls das nicht der Fall ist, nimmt man die Einstellung wie oben beschrieben vor, nachdem man die Schutzkappe abgenommen hat.

**Regulación cable comando combustible.**

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

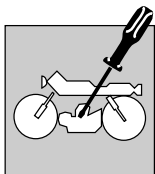
- remover la cubierta superior en goma;
- controlar moviendo adelante y atr3s la transmisi3n, que tenga un juego de 1 mm casi;
- en caso que 3sto no sucediera, desbloquear la contra-tuerca (1) y rotar oportunamente los tornillos de ajuste (2);
- bloquear nuevamente la contra-tuerca (1).

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.



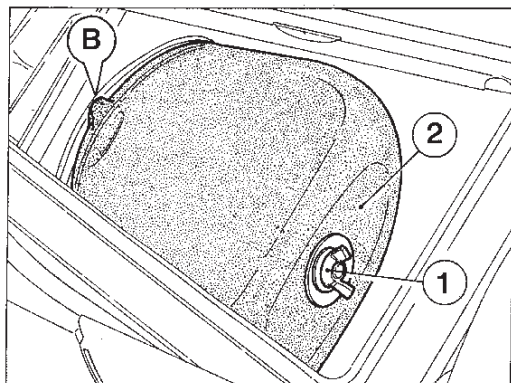
- 1) Contradado / Lock nut / Contre-écrou / Gegenmutter / Contratuera  
2) Vite di registro / Adjusting screw / Vis réglage / Einstellschraube / Tornillo de ajuste





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



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

**Pulizia filtro aria.**

Per accedere al filtro aria procedere nel seguente modo:

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

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

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

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

**Air filter cleaning.**

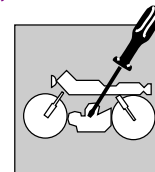
Access to the air filter is allowed as follows:

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

Clean the filter using fuel and dry it completely. Plunge the filter in the special oil for filters, then wring to drain the oil in excess.

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

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



#### Nettoyage du filtre à air.

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

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

Arroser le filtre avec essence et l'essorer parfaitement; le plonger ensuite dans l'huile spéciale pour filtres et le tordre pour sortir l'huile en excès.

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

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

#### Reinigung des Luftfilters.

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

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

Den Filter mit Benzin reinigen und sorgfältig abtrocknen. In Spezialöl für Filter eintauchen, dann auswringen, damit das überflüssige Öl heraustritt.

Öl ausfließen zu lassen.

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

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

#### Limpieza filtro de aire.

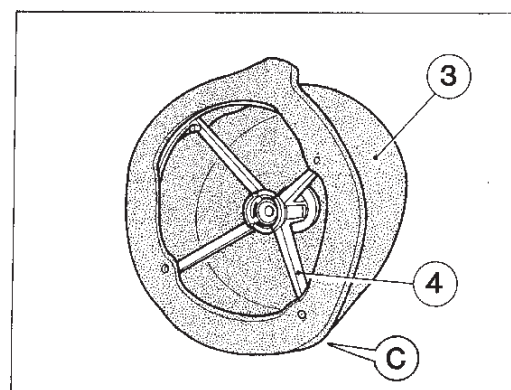
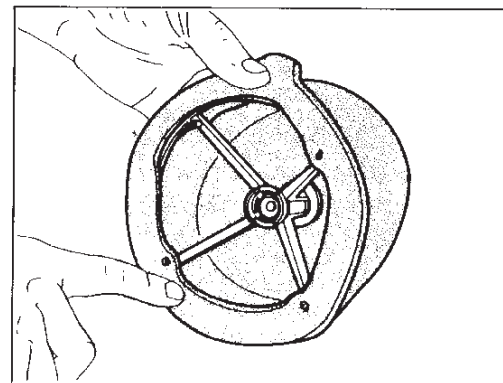
Para tener acceso al filtro de aire, proceder en la siguiente forma:

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

Lavar el filtro con gasolina y secarlo perfectamente. Sumergirlo en aceite especial para filtros y seguidamente escurrirlo para hacer fluir el aceite superfluo.

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

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



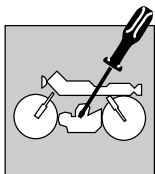
A) Couvercle boîte filtre / Filterkastendeckel / Tapa de la caja filtro

1) Vis / Schraube / Tornillo

2) Filtre complet / Kompletter Filter / Filtro completo

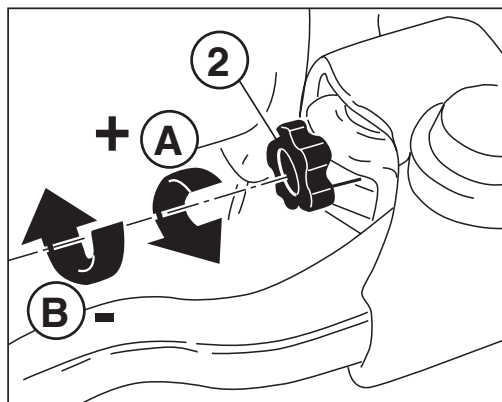
3) Filtre à air / Luftfilter / Filtro aire

4) Cadre / Rahmen / Bastidor



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



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

## Regolazione leva comando freno anteriore.

Operando sul registro (2) si modifica il braccio di leva che agisce sul flottante della pompa.

Questo intervento può indurire o addolcire l'azione del comando assecondando le esigenze di guida del pilota.

## Adjusting front brake control lever.

Using adjuster (2), you may modify the lever arm acting on pump float to obtain stiffer or softer lever response according to rider's requirements.

## Réglage du levier de commande frein avant.

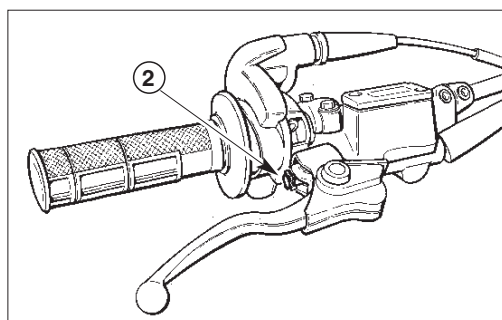
Si l'on intervient sur le régleur (2) on modifie le bras de levier qui agit sur le flotteur de la pompe.

Cette intervention peut durcir ou assouplir l'action de la commande pour répondre ainsi aux exigences de conduite du pilote.

## Einstellung des Fusshebels für die Vorderradbremse.

Indem man an der Einstellschraube (2) dreht, kann man die Hebelwirkung, die auf den Schwimmer der Pumpe einwirkt, ändern.

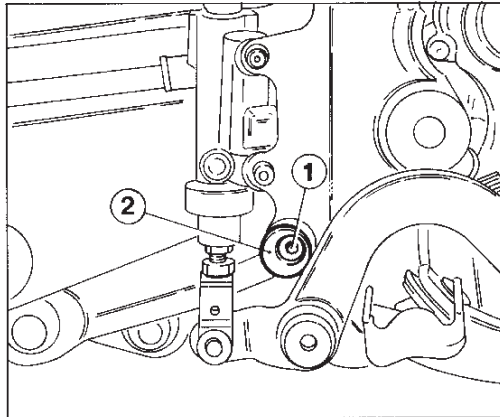
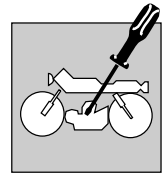
Durch diesen Eingriff kann man je nach den Ansprüchen des Fahrers die Steuerung fester oder weicher gestalten.



## Regulación palanca mando freno delantero.

Actuando sobre el registro (2) se modifica el brazo de leva que actúa sobre el flotador de la bomba.

Esta intervención puede endurecer o facilitar la acción del mando respondiendo a las exigencias de manejo del piloto.



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 pédale 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 persoennlichen Erfordernissen reguliert werden. Hierzu wie folgt verfahren;

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

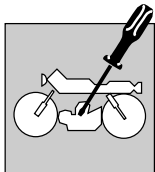
Nach dieser Einstellung ist es notwendig, den Leerlauf des Pedals nachzustellen.

#### **Regulación posición pedal freno posterior.**

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

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

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



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

<http://husqy.forumsactifs.com>

## Registrazione freno posteriore.

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

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

## Rear brake adjustment.

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

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

## Réglage du frein arrière.

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

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

## Einstellen der Hinterradbremse.

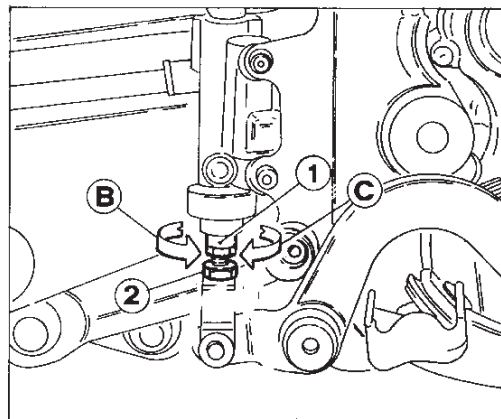
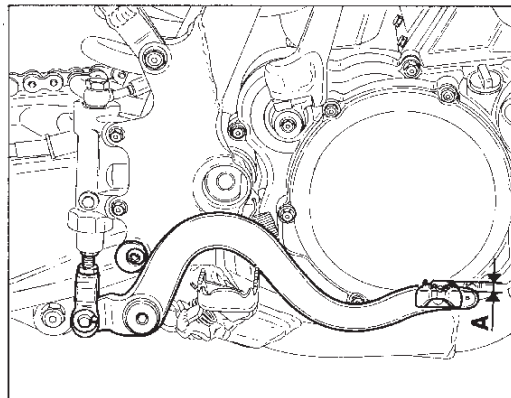
Das Pedal der Hinterradbremse soll vor Beginn der Bremswirkung einen "A" Leerlauf von 5 mm haben. Falls dies nicht der Fall sein sollte, fuer die Nachstellung wie folgt vorgehen:

- die Mutter (2) loesen;
- den Pumpensteuerstab (1) in die vom Buchstaben (B) gekennzeichnete Richtung drehen, um den Leerlauf zu 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 "A" de 5 mm antes de empezar la acción de frenado. si ésto no se verificase regular de la siguiente manera:

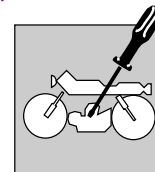
- aflojar la tuerca (2);
- girar la varilla de mando de la bomba (1) en el sentido indicado por la letra (B) para aumentar la carrera en vacío, o en el sentido indicado por la letra (C) para disminuirla;
- una vez efectuada la operación apretar la tuerca (2).



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

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



**REGOLAZIONE DELLE SOSPENSIONI IN BASE A PARTICOLARI CONDIZIONI DELLA PISTA**

Le indicazioni che seguono costituiscono una guida indicativa per la messa a punto delle sospensioni in funzione del tipo di terreno di impiego del motociclo.

Prima di effettuare qualunque modifica ed anche in seguito, se la nuova registrazione fosse insoddisfacente, è necessario partire sempre dalla taratura standard aumentando o diminuendo gli scatti di registrazione di uno alla volta.

**TERRENO DURO**

Forcella: regolazione più morbida in compressione

Ammortizzatore: regolazione più morbida in compressione

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

**TERRENO SABBIOSO**

Forcella: regolazione più dura in compressione, oppure sostituzione della molla standard con una più dura con contemporanea regolazione più morbida della compressione e più dura dell'estensione.

Ammortizzatore: regolazione più dura in compressione e principalmente in estensione; agire inoltre sul precarico della molla per abbassare la parte posteriore della moto.

**TERRENO FANGOSO**

Forcella: regolazione più dura in compressione, oppure sostituzione della molla standard con una più dura;

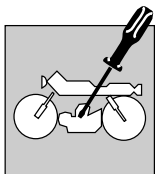
Ammortizzatore: regolazione più dura sia in compressione che in estensione oppure sostituzione della molla standard con una più dura; agire inoltre sul precarico della molla per alzare la parte posteriore della moto. La sostituzione delle molle su entrambe le sospensioni è consigliata per compensare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

**NOTE**

Se la forcella fosse troppo morbida o troppo dura in ogni condizione di registrazione, verificare il livello dell'olio nello stelo perchè potrebbe essere troppo basso o troppo alto ; ricordare che una quantità maggiore di olio nella forcella comporta uno spurgo aria più frequente. Se le sospensioni non reagiscono alle variazioni di taratura, verificare i gruppi di registro perchè potrebbero esseri bloccati.

Le molle disponibili a richiesta, unitamente ai rispettivi distanziali di precarica, sono riportate al capitolo "Parti optional".





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

<http://husqy.forumsactifs.com>

## ADJUSTING THE SUSPENSIONS ACCORDING TO PARTICULAR TRACK CONDITIONS

The following information is a useful guide for setting up the suspensions according to the road conditions.

Always start from the standard calibration before making any change on the suspensions. Afterwards, increase or decrease the adjusting clicks one at a time.

### HARD GROUND

Fork: softer compression adjustment.

Shock absorber: softer compression adjustment.

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

### SANDY GROUND

Fork: have a harder compression adjustment, or replace the standard spring with a harder one, and make a softer compression adjustment and a harder extension adjustment at the same time.

Shock absorber: have a harder compression, and especially a harder extension adjustment. Work on the spring preload to lower the motorcycle rear side.

### MUDDY GROUND

Fork: have a harder compression adjustment, or replace the standard spring with a harder one.

Shock absorber: have a harder compression and extension adjustments, or replace the standard spring with a harder one. Work on the spring preload to lift the motorcycle rear side.

We advise replacing the springs of both suspensions to compensate the weight increase due to the piling of the mud.

### NOTE:

When the fork results as either too soft or too hard for any adjustment conditions, check the oil level inside the forkrod.

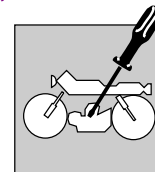
The level can either be too low or too high. Remember that too much oil inside the fork will involve a more frequent air drainage. When the suspensions do not react to the changes of calibration, check that the adjusting units are not blocked.

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



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



**REGLAGE DES SUSPENSION PAR RAPPORT AUX CONDITIONS DE LA PISTE**

Les instructions suivantes sont une guide pour la mise en service des suspensions selon le type de terrain trouvé.

Avant d'effectuer tout changement, et ensuite aussi, lors d'un réglage insuffisant il faudra partir toujours du tarage standard, en augmentant ou en diminuant les déclics de réglage un à la fois.

**TERREIN DUR**

Fourche: réglage en compression plus souple.

Amortisseur: réglage en compression plus souple.

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

**TERREIN SABLEUX**

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

Amortisseur: réglage en compression, et spécialement en extension, plus raide.

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

**TERREIN BOUEUX**

Fourche: réglage en compression, ou remplacer le ressort standard avec un ressort plus raide.

Amortisseur: réglage en compression et en extension plus raide.

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

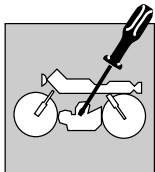
Il est avis de remplacer les ressorts sur les deux suspensions pour compenser l'accroissement du poids de la moto, dû à la boue accumulée.

**NOTE:**

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

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





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

<http://husqy.forumsactifs.com>

## EINSTELLUNG DER AUFHAENGUNG IM HINBLICK AUF BESONDERE GEGEBENHEITEN DER RENNSTRECKE

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

### HARTES GELÄNDE

Gabel : Weichere Einstellung in Kompression

Stoßdämpfer : Weichere Einstellung in Kompression.

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

### SANDIGES GELÄNDE

Gabel : Härtere Einstellung in Kompression, oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren mit gleichzeitig weicherer Einstellung der Kompression und härterer Einstellung der Ausfederung.

Stoßdämpfer : Härtere Einstellung in Kompression und hauptsächlich in Ausfederung ; außerdem die Federvorladung zum Senken des hinteren Motorradteils betätigen.

### SCHLAMMIGES GELÄNDE

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

Stoßdämpfer : Härtere Einstellung sowohl in Kompression als auch in Ausfederung oder Austausch der Standard-Feder mit einer härteren ; außerdem die Federvorladung zum Heben des hinteren Motorradteils betätigen.

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

### ANMERKUNG :

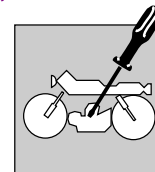
Sollte die Gabel zu weich oder zu hart in jeden Einstellungsbedingungen sein, ist der Ölstand des Schaftes zu überprüfen, da er zu hoch oder zu niedrig sein könnte ; daran denken, daß eine größere Ölmenge in der Gabel zu einem häufigeren Luftablaß führt. Falls die Federungen nicht auf die Eichungs-Änderungen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

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



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



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

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

**TERRENO DURO**

Horquilla: regulación más suave en compresión.

Amortiguador: regulación más suave en compresión.

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

**TERRENO ARENOSO**

Horquilla: regulación más dura en compresión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro con contemporánea regulación más suave en la compresión y más dura en la extensión.

Amortiguador: regulación más dura en compresión y sobre todo en extensión; actuar además sobre la precarga del muelle para bajar la parte trasera de la moto.

**TERRENO FANGOSO**

Horquilla: regulación más dura en compresión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro.

Amortiguador: regulación más dura sea en compresión que en extensión, o sustitución del muelle estándar con uno más duro; actuar además sobre la precarga del muelle para levantar la parte trasera de la moto.

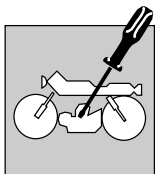
Se aconseja la sustitución de los muelles sobre ambas suspensiones al fin de compensar el aumento de peso debido a la acumulación de fango.

**NOTAS**

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

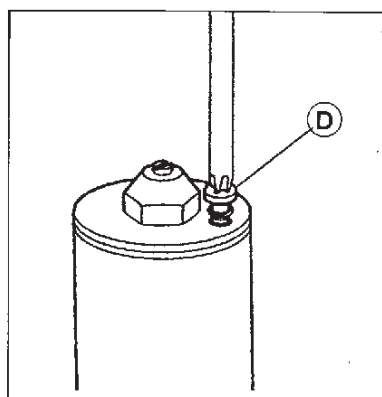
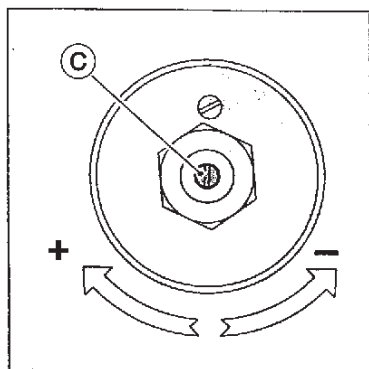
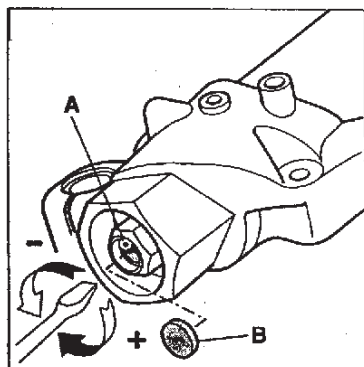
Los muelles disponibles bajo pedido, junto a los relativos distanciadores de precarga, están indicados en el capítulo "Parti opcionales".





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



## REGOLAZIONE FORCELLA

### a) COMPRESSIONE (REGISTRO INFERIORE)

Taratura standard: - 23 scatti.

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

### b) ESTENSIONE (REGISTRO SUPERIORE)

Taratura standard: - 15 scatti

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

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

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

- verificare che il livello si trovi alla distanza "A" dal limite superiore dell'asta di forza.

## ADJUSTING THE FORK

### a) COMPRESSION (LOWER REGISTER)

Standard calibration:

-23 clicks.

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

### b) EXTENSION (upper register)

Standard calibration: - 15 clicks

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

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

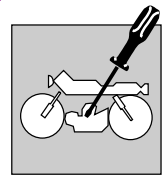
NOTA: Non forzare le viti di registro oltre la posizione di apertura e chiusura massima.

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

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

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



**REGLAGE FOURCHE**

**a) COMPRESSION (REGISTRE INFÉRIEUR)**

Tarage standard: -23 déclics.

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

**b) EXTENSION (REGISTRE SUPÉRIEUR)**

Tarage standard: - 15 déclics. Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre (C) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Ensuite, retourner le de souscités déclics en arrière. Pour obtenir une action de freinage plus souple, tourner le registre dans le sens anti-horaire. Renverser les opération pour obtenir une action de freinage plus raide.

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

**EINSTELLUNG GABEL**

**a) EINFEDERUNG (UNTERES STELLGLIED)**

Standardjustierung: -23 Klicks.

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

**b) AUSFEDERUNG (OBERES STELLGLIED) Standardjustierung: - 15 Klicks**

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

**c) LUFTABLASS**

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

**REGULACION HORQUILLA**

**(a) COMPRESION (AJUSTE INFERIOR).**

Calibrado estándar: -23 déclics.

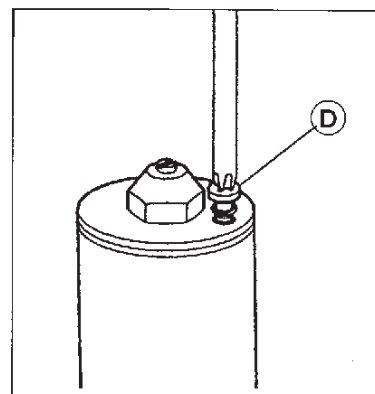
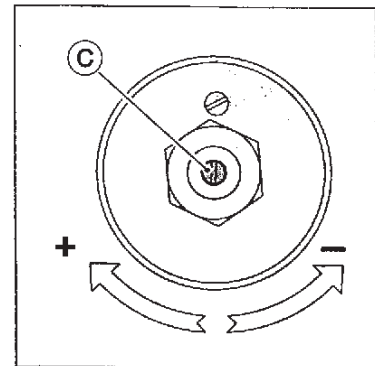
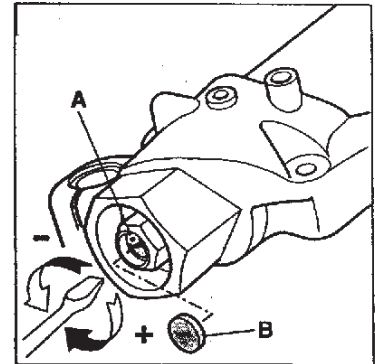
En el caso que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, remueva el tapón (B) y gire el ajuste (A) en el sentido de las agujas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás de sovracitados clics. Para obtener un frenado más duro, gire el ajuste en el sentido horario.

**(b) EXTENSION (AJUSTE SUPERIOR).**

Calibrado estándar: -15 déclics

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

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

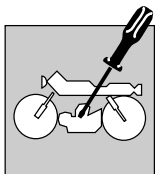


NOTE: Ne jamais forcer les vis de réglage au dela des positions d'ouverture et de fermeture maximum.

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

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





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



## 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 cannotto di sterzo;
- allentare le quattro viti (3) di fissaggio della testa di sterzo alle canne portanti;
- ruotare in senso orario la ghiera (2) di registro del cannotto di sterzo con l'apposita chiave speciale fino ad ottenere una corretta registrazione (il manubrio deve ruotare liberamente ma senza gioco);
- serrare il dado (1);
- serrare le viti di bloccaggio degli steli alla testa di sterzo alla coppia prescritta.

Controllare di nuovo lo sterzo e regolare ulteriormente se necessario.

## Adjustment of steering bearing play.

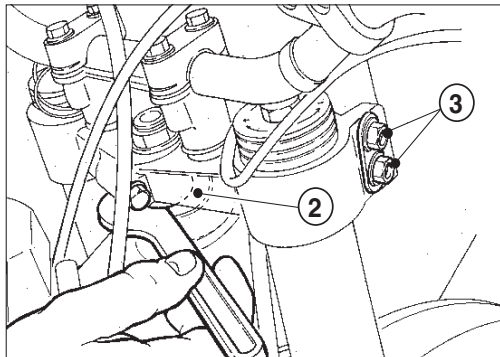
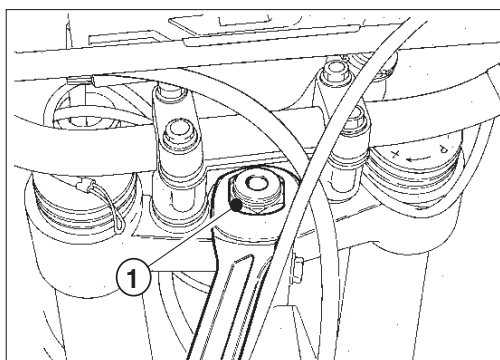
Due to safety reasons, the steering should always be kept adjusted so that the steering handlebar freely turns but without any play.

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

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

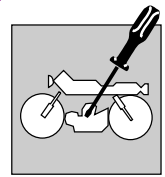
- unloose the nut (1) of the steering sleeve;
- unloose the four screws (3) fastening the steering head to the bearing tubes;
- turn ring nut (2) for the steering sleeve adjustment clockwise using the special wrench, until the correct play adjustment is set.
- tighten the nut (1);
- lock the legs clamping screws to the steering head at the prescribed torque.

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



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



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

Pour des raisons de sécurité le mécanisme de direction devrait être toujours bien réglé afin que le guidon tourne librement sans aucun jeu. Pour contrôler le réglage de l'axe de direction, positionner un support au dessous du moteur afin que la roue avant reste soulevée du sol. Appuyer légèrement sur les extrémités du guidon et faire tourner l'articulation de direction:

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

- desserrer l'écrou (1) du manchon de direction;
- desserrer les quatre vis (3) de fixation de la rotule de direction aux tuyaux portants;
- tourner en sens horaire le collier (2) de réglage du fourreau de direction par la clé spéciale, jusqu'à obtenir le réglage correct du jeu.

- serrer l'écrou (1);
  - serrer les vis de blocage tiges à la tête direction au moment de torsion prescrit.
- Contrôler de nouveau l'axe de direction et régler ultérieurement, le cas échéant.

**Spieleinstellung der Steuergetriebelager.**

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

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

- die Mutter (1) des Lenkgetrieberohres loesen;
  - die vier Arretierschrauben (3) des Lenkgetriebekopfes zu den Tragrohren loesen;
  - die Einstell-Nutmutter (2) des Lenkrohrs mit dem dazu vorgesehenen Spezialschlüssel im Uhrzeigersinn drehen, bis eine richtige Einstellung des Spiels erreicht wird
  - die Mutter (1) anziehen;
  - 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.**

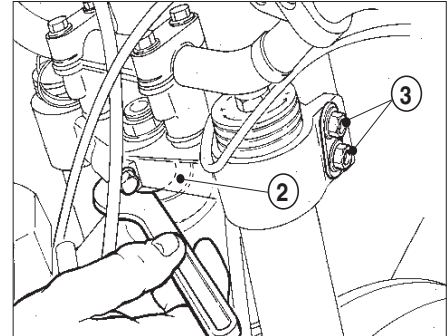
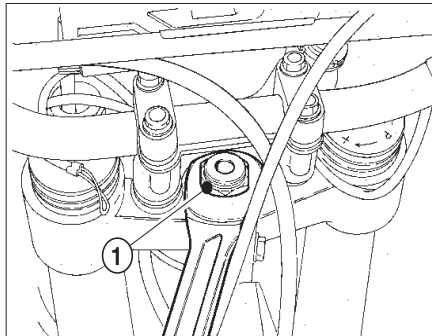
Por motivos de seguridad la dirección debería estar siempre mantenida registrada en modo tal que el manubrio de guía ruede libremente pero sin juego.

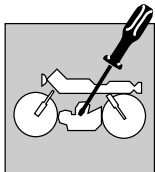
Para controlar la registración de la dirección, colocar debajo del motor un caballete o un bloque en modo que la rueda anterior esté levantada del terreno.

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 lubo de la dirección;
- aflojar los quattros tornillos (3) del fisaje de la cabeza de la direccion a las cañas portantes;
- girar en sentido horario la virola (2) de registro del contacto de dirección usando la llave especial correspondiente hasta conseguir un ajuste correcto del juego.
- apretar la tuerca (1);
- 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.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>

## Modifica posizione manubrio

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

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

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

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

## Handlebar position change

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

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

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

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

## Modification de la position du guidon

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

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

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

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

## Lenker position ändern

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

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

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

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

## Modifica posición manillar

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

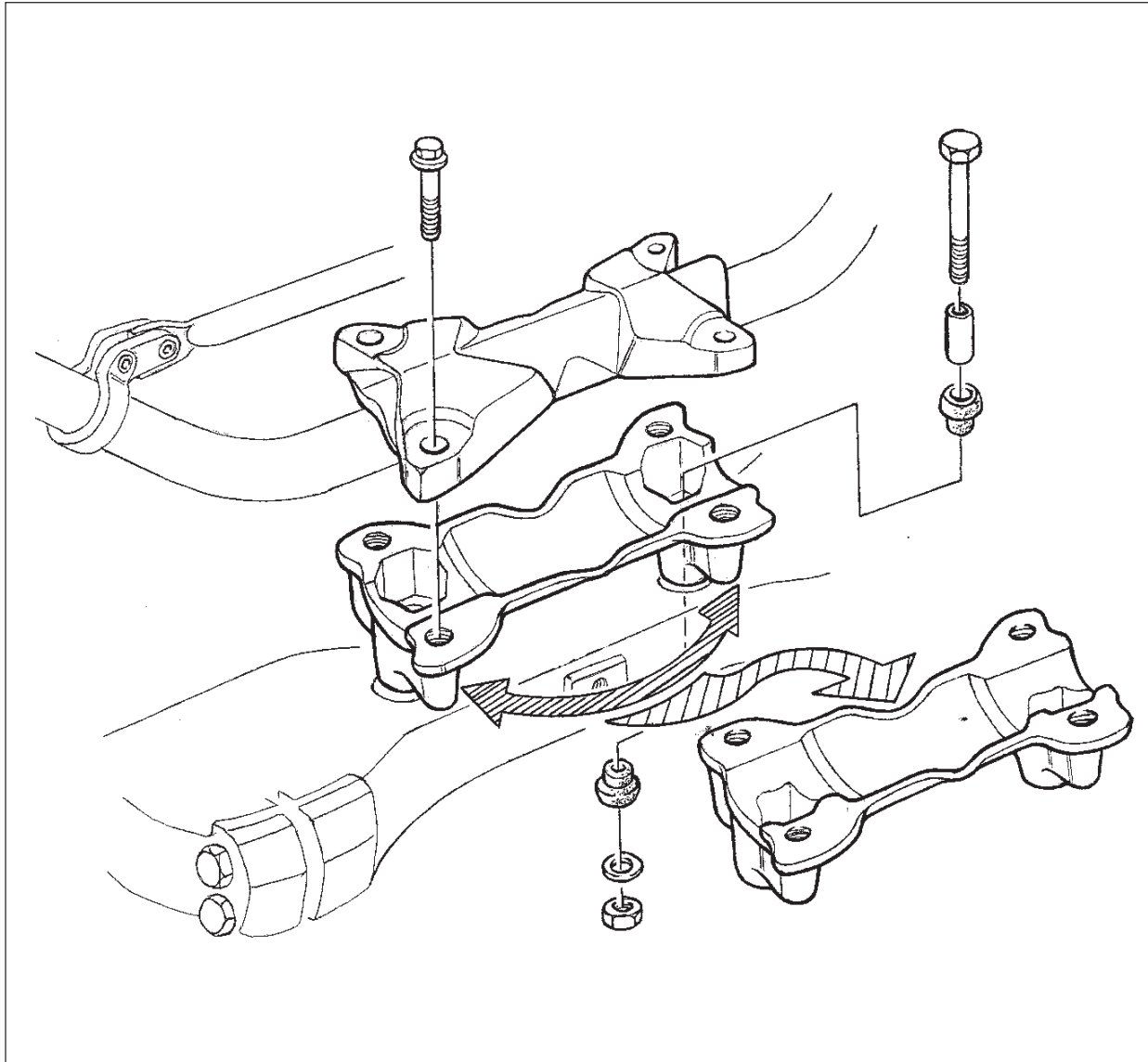
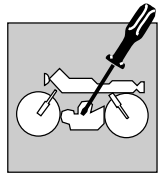
Para efectuar esta operación, es necesario bajar los tornillos (3) la abrazadera superior (1), los tornillos (4) y la abrazadera inferior (2).

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

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

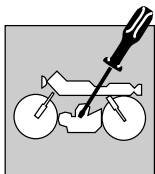
**REGISTRAZIONI E REGOLAZIONI  
SETTINGS AND ADJUSTMENTS  
REGLAGES ET CALAGES  
EINSTELLUNG UND EINREGULIERUNGEN  
AJUSTES Y REGULACIONES**

<http://husqy.forumsactifs.com>



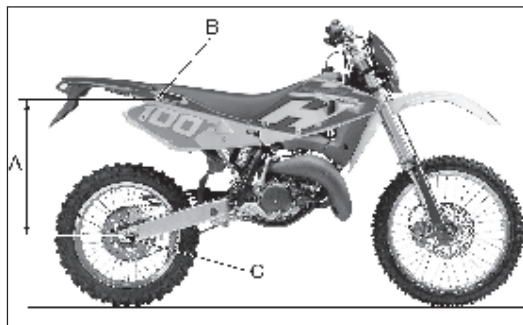
N° 8000A2957 (09-03)





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



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

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

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

B: Achse Befestigungsschraube der Verkleidung  
C: Achse hinterer Radzapfen

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

## Regolazione "abbassamento" sospensione posteriore.

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

Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

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

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

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

## "Sag" adjustment of rear suspension.

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

Proceed as follows:

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

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

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

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

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

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

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

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

## Einstellung der "Senkung" des hinteren Aufhängung.

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

Zur Durchführung der Operation, wie folgt vorgehen:

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

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

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

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

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

Para efectuar la operación proceda de la siguiente manera:

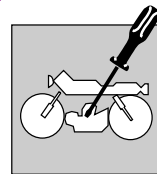
1. Con la moto sobre el caballete, mida las distancias (A).
2. El piloto debe sentarse sobre la moto con todo el equipo y en la posición normal de manejo.
3. Registre la nueva distancia (A).
4. La diferencia entre estas dos medidas constituye la DISMINUCION DE ALTURA de la parte trasera de la moto.

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

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

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



**Registrazione precarico molla ammortizzatore.**

Per effettuare l'operazione procedere nel modo seguente:

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

La lunghezza standard della molla IN SEDE è la seguente:

WR: 248,5 ÷ 251,5 mm (9.78 ÷ 9.90 in.)

CR: 250,5 ÷ 253,5 mm (9.86 ÷ 9.98 in.)

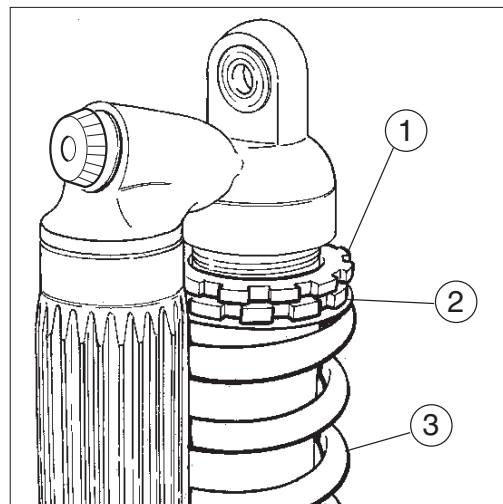
**Adjusting the shock absorber spring preload.**

Proceed as follows:

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

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

CR: 250,5 ÷ 253,5 mm (9.86 ÷ 9.98 in.)



**Réglage de la précharge du ressort amortisseur.**

Agir comme suit:

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

Longueur standard du ressort dans son siège:

WR: 248,5 ÷ 251,5 mm (9.78 ÷ 9.90 in.)

CR: 250,5 ÷ 253,5 mm (9.86 ÷ 9.98 in.)

**Einstellung vorspannung stossdämpferfeder.**

Zur Durchführung des Operation, wie folgt vorgehen:

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

Die Standardlänge der Feder IM SITZ ist die folgende :

WR: 248,5 ÷ 251,5 mm (9.78 ÷ 9.90 in.)

CR: 250,5 ÷ 253,5 mm (9.86 ÷ 9.98 in.)

**Regulación precarga resorte amortiguador.**

Para efectuar la operación proceda de las siguiente manera:

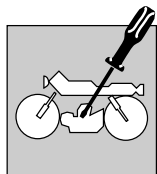
1. Limpie la contravirola (1) y la virola de regulación (2) de resorte (3).
2. Afloje la contravirola por medio de una llave de gancho o bien con un punzón de aluminio.
3. Gire la virola de regulación hasta la posición deseada.
4. Efectuada la regulación en función de peso del piloto y del estilo de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

La longitud standard del muelle EN SEDE es la siguiente:

WR: 248,5 ÷ 251,5 mm (9.78 ÷ 9.90 in.)

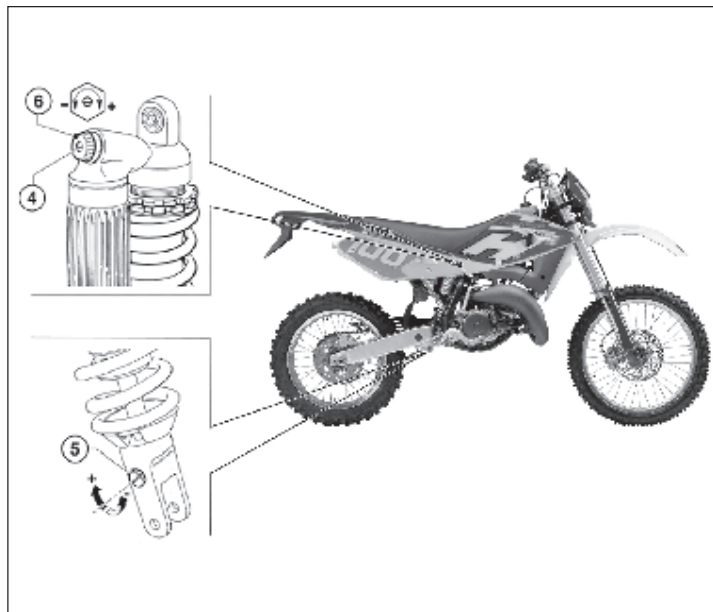
CR: 250,5 ÷ 253,5 mm (9.86 ÷ 9.98 in.)





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



## REGISTRAZIONE FRENO IDRAULICO AMMORTIZZATORE

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

A) COMPRESSIONE - Taratura standard:

1) bassa velocità di  
ammortizzazione: -1.5 scatti  
(registro 4)

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

B) ESTENSIONE - Taratura standard: -1.5 scatti (WR 125);  
o -2.5 scatti (CR 125)

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

## SHOCK ABSORBER DAMPING ADJUSTMENT

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

A) COMPRESSION - Standard calibration:

1) Low damping speed: -1.5 clicks (register 4)  
2) High damping speed: maximum open (register 6)

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

B) EXTENSION - Standard calibration: -1.5 clicks (WR 125);  
or -2.5 clicks (CR 125)

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

## REGLAGE AMORTISSEUR HYDRAULIQUE

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

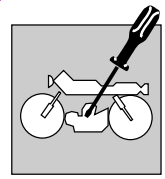
A) REGLAGE FOURCHE - Tarage standard:

1) Petite vitesse d'amortissement: -1.5 clicks (registre 4)  
2) Grande vitesse d'amortissement: tout ouvert (registre 6)

Pour rétablir le tarage standard, tourner les registres supérieurs (4) et (6) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de dé clics sous cités. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner les registres en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus raide.

B) EXTENSION - Tarage standard: -1.5 clicks (WR 125);  
ou -2.5 clicks (CR 125)

Pour rétablir le tarage standard, tourner le registre inférieur (5) en sens horaire jusqu'à ce que la position de tout fermé est atteinte. Retourner ensuite à l'arrière de dé clics sous cités. Pour avoir une action freinante plus souple, tourner le registre en sens antihoraire. Renverser les opérations pour avoir une action freinante plus rapide.



### EINSTELLUNG HYDRAULIKBREMSE STOSSDAEMPFER

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

A) EINFEDERUNG - Standardjustierung:

1) Niedrige Dampfungsgeschwindigkeit: -Völlig Geöfften (Eintellschraube 4)

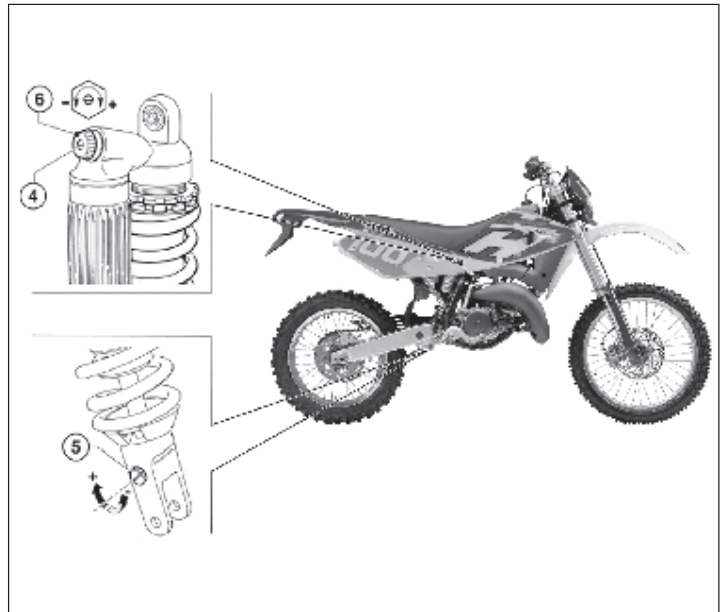
2) Hohe Dampfungsgeschwindigkeit: - völlig Geöfften (Eintellschraube 6)  
Falls es notwendig ist, die Standardjustierung wiederherzustellen, die obere Einstellschraube (4) und (6) im Uhrzeigersinn bis zur komplett geschlossenen Stellung drehen; danach um Klicken oben genannt.

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

B) AUSFEDERUNG - Standardjustierung: - Völlig Geöfften (WR 125)

oder -25 Klicks (CR 125);

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



### REGULACION FRENO HIDRAULICO AMORTIGUADOR

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

A) COMPRESION - Calibrado estándar:

1) baja velocidad de amortiguación: -15 saltos (ajuste 4)

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

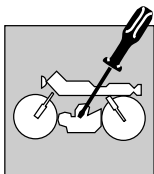
En el caso de que se tuviese que restablecer el calibrado estándar, gire los ajustes superior (4) y (6) en el sentido de las manecillas del reloj hasta la posición completamente cerrada, luego vuelva atrás en luego volver atrás en saltos susodicho. Para obtener una frenado más suave, gire los ajustes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

B) EXTENSION - Calibrado

estándar: -15 Klicks (WR 125);

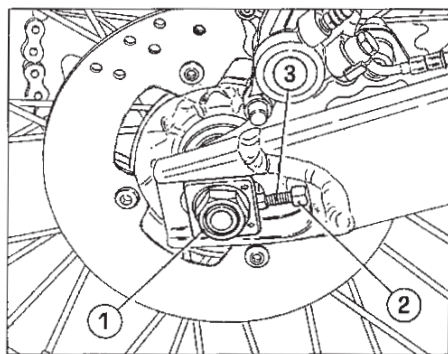
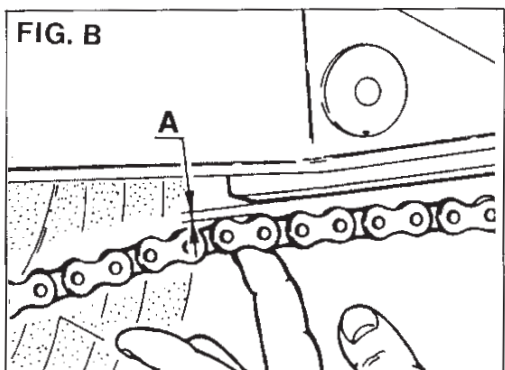
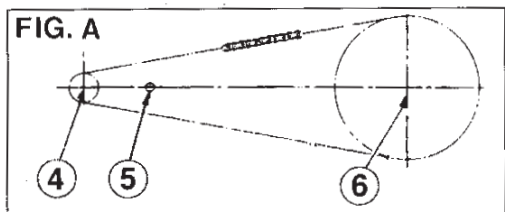
o -25 Klicks (CR 125)

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



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



- 1) Dado perno ruota / Wheel pin nut
- 2) Dado / Nut
- 3) Vite di regolazione / Adjusting screw
- 4) Asse pignone / Drive sprocket axle
- 5) Asse forcellone / Rear swing arm axle
- 6) Asse ruota post. / Rear wheel axle

## Regolazione tensione catena.

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

## REGOLAZIONE RAPIDA (Fig. B).

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

Se così non risulta agire in questo modo:

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

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

## LUBRIFICAZIONE CATENA

Lubrificare la catena attenendosi alle istruzioni che seguono.

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

## Smontaggio e pulizia

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

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

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

3- Controllare che non siano danneggiati il pignone o la corona.

4- Lavare e lubrificare la catena come sottodescritto.

## Lavaggio catena senza anelli OR

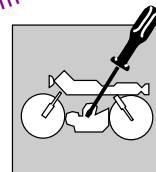
Lavare con petrolio o nafta; se si usa benzina o specialmente trielina, bisogna asciugarla e lubrificarla per evitare ossidazioni.

## Lavaggio catena con anelli OR

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

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



## Lubrificazione catena senza anelli OR

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

## Lubrificazione catena con anelli OR

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

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

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

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

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

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

## Rullo tendicatena, rullo guidacatena, guidacatena, pattino catena

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

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

## CONTROLLO USURA CATENA, PIGNONE, CORONA

Controllare l'usura della catena nel modo seguente:

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

| STANDARD | LIMITE DI USURA |
|----------|-----------------|
| 317,5 mm | 323 mm          |

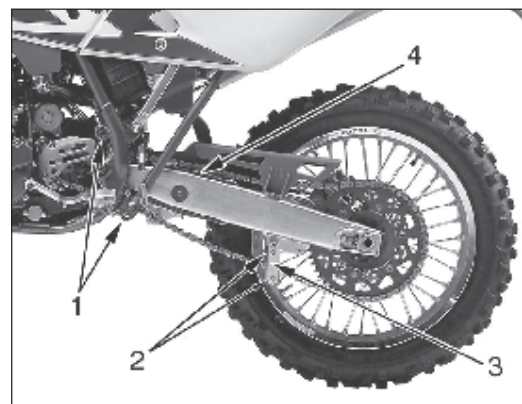
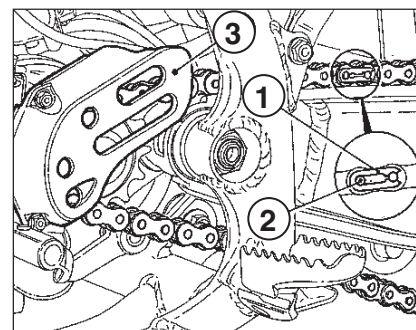
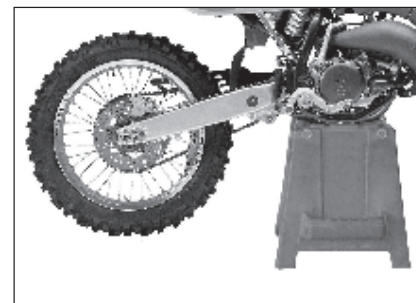
Controllare eventuali danni o usura del pignone. Se questo presenta un'usura uguale a quella mostrata in figura, deve essere sostituito. Dopo aver smontato la ruota, è necessario verificare lo stato di usura dei denti della corona posteriore.

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

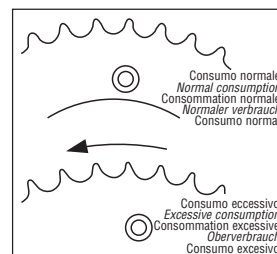
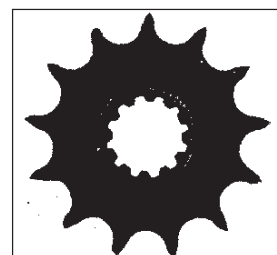
Se la corona è eccessivamente usurata procedere alla sua sostituzione svitando le sei viti di fissaggio al mozzo.

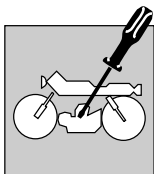
**ATTENZIONE\***: Il disallineamento della ruota provoca un'usura anormale con conseguenti condizioni di guida insicura.

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



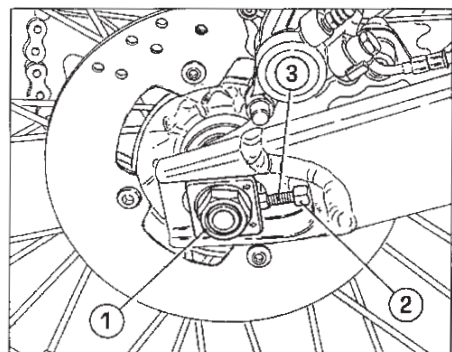
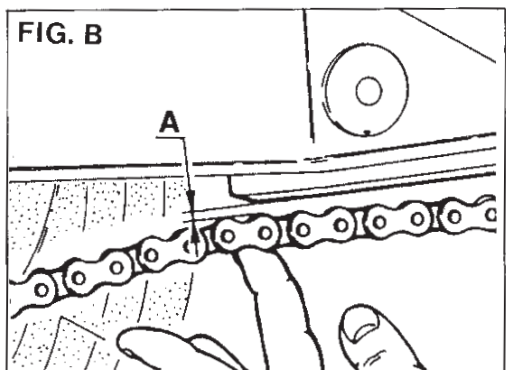
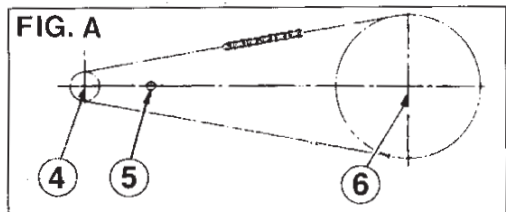
- 1- Rullo tendicatena
- 2- Rullo guidacatena
- 3- Guidacatena
- 4- Pattino catena





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



- 1) Dado perno ruota / Wheel pin nut
- 2) Dado / Nut
- 3) Vite di regolazione / Adjusting screw
- 4) Asse pignone / Drive sprocket axle
- 5) Asse forcellone / Rear swing arm axle
- 6) Asse ruota post. / Rear wheel axle

## Chain tension adjustment.

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

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

## FAST ADJUSTMENT (Fig. B).

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

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

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

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

## LUBRICATING THE CHAIN

Lubricate the chain following these instructions:

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

## Disassembling and cleaning

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

Work as follows:

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

- 1 - Remove the sprocket guard (3), the spring (1), the joint (2) and the chain.
- 2 - Check that the chain is neither worn out nor damaged. If the rollers or the links are damaged, replace the chain by following the instructions given in the Periodical Maintenance Table.
- 3 - Check that neither the sprocket nor the crown are damaged.
- 4 - Wash and clean the chain as described hereunder.

## Washing the chain without OR

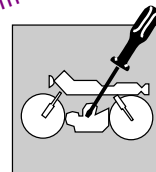
Wash using either oil or diesel oil. When using gasoline or trichloroethylene, clean and lubricate the chain to prevent oxidation.

## Washing the chain with OR

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

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



## Lubricating the chain without OR

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

## Lubricating the chain with OR

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

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

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

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

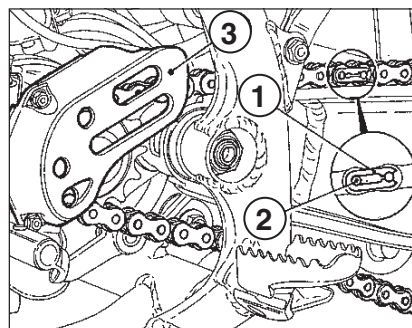
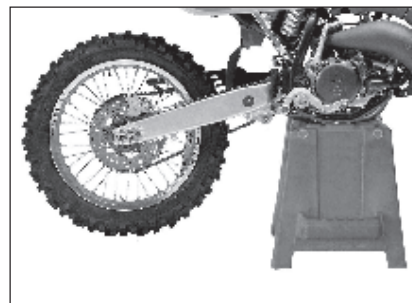
7 - Accurately adjust the chain as described on page D.40.

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

## Chain tension rollers, chain driving roller, chain guide, chain runner

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

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

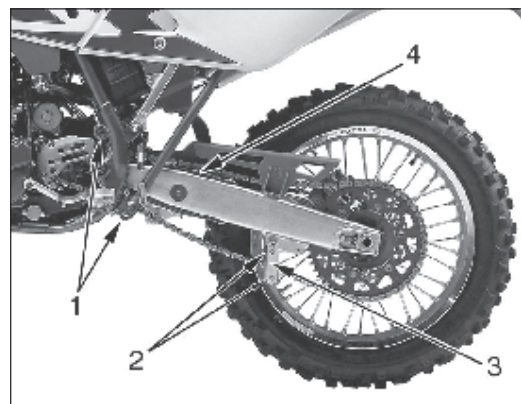


## CHECKING THE WEAR OF CHAIN, PINION AND SPROCKET

Proceed as follows:

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

| STANDARD | WEAR LIMIT |
|----------|------------|
| 317,5 mm | 323 mm     |



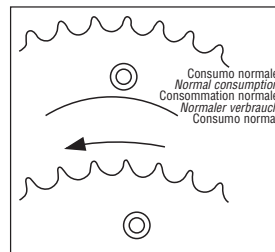
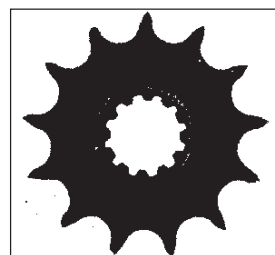
Check the pinion damages or wear and replace it should the wear degree be as the one shown in figure.

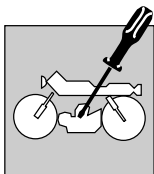
Remove the wheel and check the wear of the rear sprocket teeth. The figure shows the outline of teeth in normal and excessive wear. Should the sprocket be badly worn out, replace it by loosening the six fastening screws to the hub.

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

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

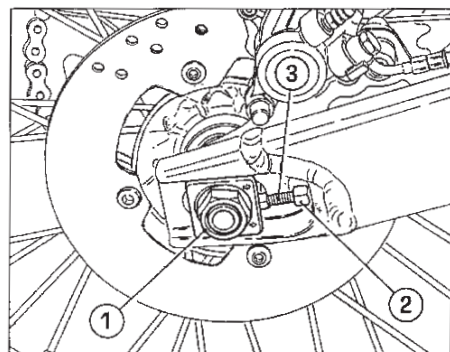
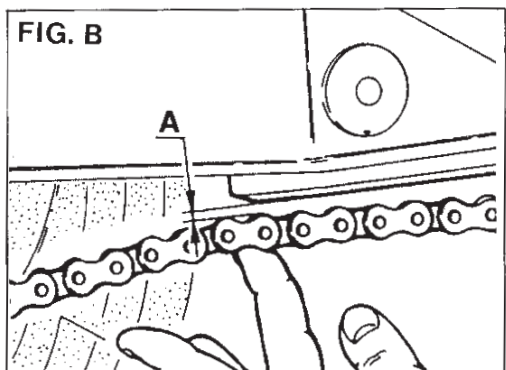
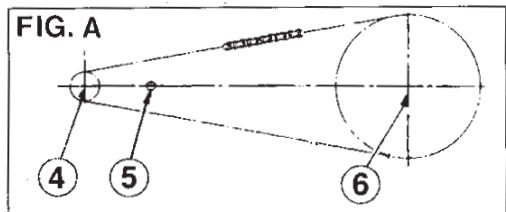
- 1- Chain tension roller
- 2- Chain driving roller
- 3- Chain guide
- 4- Chain slider





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



- 1) Dado perno ruota / Wheel pin nut
- 2) Dado / Nut
- 3) Vite di regolazione / Adjusting screw
- 4) Asse pignone / Drive sprocket axle
- 5) Asse forcellone / Rear swing arm axle
- 6) Asse ruota post. / Rear wheel axle

## Réglage tension chaîne.

Pour régler la tension de la chaîne il est nécessaire d'abaisser la partie arrière du motorcycle en manière d'obtenir l'alignement de l'axe pignon, axe rotation fourche et axe roue arrière comme indiqué dans la figure, en faisant tourner de trois trous la roue arrière. En cette condition la chaîne ne doit pas résulter tendue même s'il n'y a pas aucune flèche (Fig. A).

## RÉGLAGE RAPIDE (Fig. B).

Pousser la chaîne vers la partie final des patin en contrôlant que la distance "A" des deux éléments soit comprise entre 0 et 2 mm.

Au cas où cette condition ne résulterait pas, procéder comme suit:

- desserrer sur la droite l'écrou (1) de fixation du pivot roue;
- desserrer le contre-écrou (2) sur les deux tendeurs de chaîne et tourner les vis (3) pour obtenir la valeur de tension correcte;
- serrer les contre-écrous.

Après le réglage vérifier toujours l'alignement de la roue et serrer très fort l'axe de la même.

## LUBRIFICATION CHAÎNE

Lubrifier la chaîne en suivant les instructions reportées ci-dessous:

**AVIS \*:** Ne jamais utiliser de la graisse pour lubrifier la chaîne, car la graisse aide à ramasser la poussière et la boue qui, en agissant en tant qu'abrasives, provoquent l'usure rapide de la couronne, du pignon et de la chaîne.

## Démontage et nettoyage

Si la chaîne est très sale, la ôter et la nettoyer avant de la graisser. Opérer comme suit:

Placer une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue arrière soulevée du sol.

- 1 - Oter la protection 3 du pignon, le ressort (1), le joint (2) et la chaîne
- 2 - Contrôler que la chaîne ne soit pas usée ou endommagée et la remplacer en suivant les instructions données dans le Tableau d'Entretien Périodique. Contrôler les rouleaux et les mailles de la chaîne.

- 3 - Contrôler que le pignon et la couronne ne soient pas endommagés.

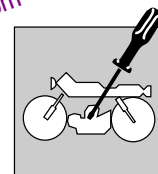
- 4 - Laver et lubrifier la chaîne en suivant les instructions données ci-dessous.

## Lavage de la chaîne sans bagues d'étanchéité

Laver avec pétrole, mazout, ou huile de paraffine. L'usage de trichloréthylène ou d'essence prévoit l'essorage et le graissage de la chaîne, afin d'éviter toute oxydation.

## Lavage de la chaîne avec bagues d'étanchéité

Laver avec pétrole, mazout, ou huile de paraffine. Pour ne pas endommager les bagues d'étanchéité, ne jamais utiliser de l'essence, du trichloréthylène ou des solvants, mais utiliser des sprays spécifiques pour chaînes ou bagues d'étanchéité.



#### Graissage de la chaîne sans bagues d'étanchéité

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

#### Graissage de la chaîne avec bagues d'étanchéité

Lubrifier les éléments en métal et en caoutchouc (bagues d'étanchéité) en utilisant une brosse. Enduire d'huile avec viscosité SAE 80-90 les parties intérieures et extérieures de la chaîne.

5 - Si la chaîne a été coupée, la remonter en utilisant un joint.

6 - Monter le ressort du joint de façon à avoir la partie fermée tournée dans le sens de rotation de la chaîne, ainsi comme a été indiqué dans la figure.

**NOTA \*** : Le joint est l'élément plus important de la chaîne d'entraînement. Même si le joint est dans des bonnes conditions, pour plus de sécurité il est avis de monter un nouveau joint quand la chaîne est remontée.

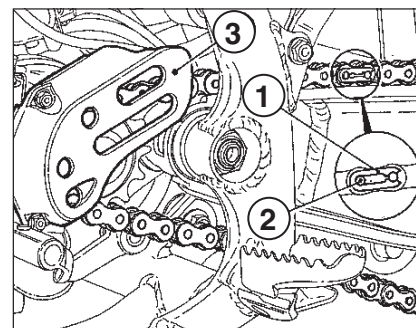
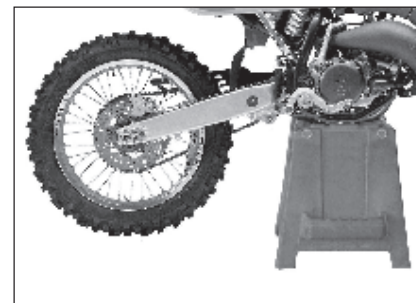
7 - Régler la chaîne d'après la description à la page D.42.

**AVIS\***: Le lubrifiant de la chaîne NE DOIT JAMAIS entrer en contact du pneu ou du disque frein arrière.

#### Rouleau tendeur de chaîne, rouleau de guidage chaîne, patin chaîne

Contrôler l'usure des éléments susdits et les remplacer si nécessaire.

**AVIS \***: Contrôler l'alignement du rouleau de guidage chaîne. Veillez à ce que ce rouleau ne soit pas cintré, car il pourrait provoquer une usure excessive de la chaîne, ou un déraillement de la chaîne du pignon.



#### CONTROLE USURE CHAÎNE, PIGNON ET COURONNE

Agir comme suit:

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

| STANDARD | LIMITE D'USURA |
|----------|----------------|
| 317,5 mm | 323 mm         |

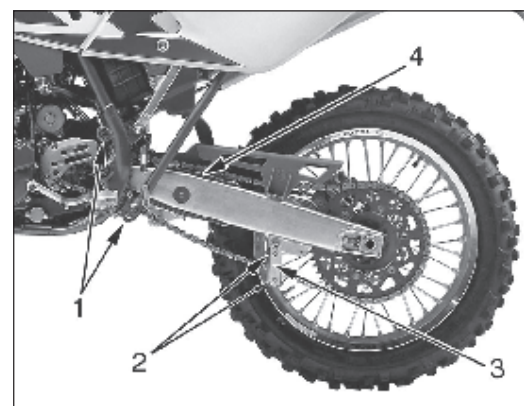
Contrôler l'usure ou les dommages éventuels du pignon, et le remplacer s'il présente une usure égale à celle montrée par la figure.

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

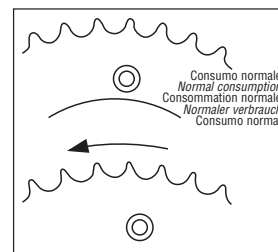
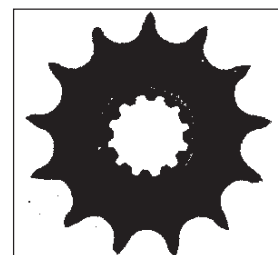
Si la couronne présente une usure excessive, la remplacer en desserrant les six vis de fixation au moyeu.

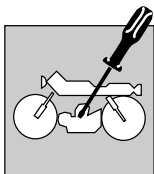
**ATTENTION \***: Le désalignement de la roue cause une usure anormale des pneus et des conditions de conduite point sûres.

**NOTA\***: Durant la marche sur des terrains boueux et humides, les résidus se déposant sur la couronne, le pignon et la chaîne, peuvent provoquer une tension ultérieure de cette dernière. L'usure du pignon, de la chaîne et de la couronne arrière accroît en roulant sur des terrains boueux.



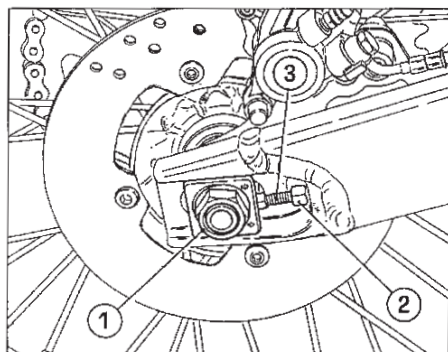
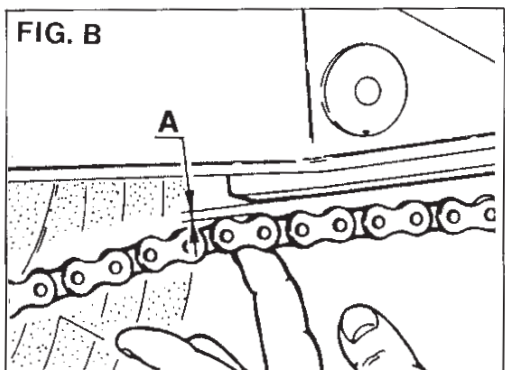
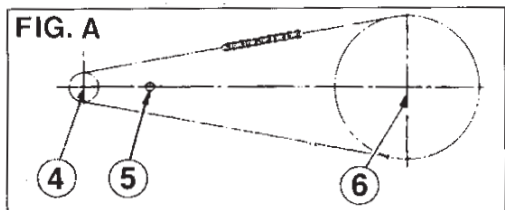
- 1- Rouleau tendeur de chaîne
- 2- Rouleau de guidage de chaîne
- 3- Guidage de chaîne
- 4- Patin de chaîne





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



- 1) Dado perno ruota / Wheel pin nut
- 2) Dado / Nut
- 3) Vite di regolazione / Adjusting screw
- 4) Asse pignone / Drive sprocket axle
- 5) Asse forcellone / Rear swing arm axle
- 6) Asse ruota post. / Rear wheel axle

## Einstellung der Kettenspannung.

Zur Einregulierung der Kettenspannung der Hinterteil des Fahrzeugs senken bis eine perfekte Fluchtung der Ritzelachse, der Gabelschwingachse und der hinteren Radachse laut Abb. Erreicht wird, dann das Hinterrad auf 3 Drehungen rotieren lassen.

In diesem Zustand darf die Kette nicht gespannt sein auch wenn es kein Pfeil gibt (Bild A).

## SCHELLEINSTELLUNG (Bild B).

Die Kette gegen die Endteile Gleitbacke schieben und prüfen, daß der Abstand "A" von der letzteren zwischen 0 und 2 mm liegt.

Andernfalls, geht man wie folgt vor:

- Die Mutter (1) für die Befestigung des Radbolzens auf der rechten Seite lockern;
- Die Gegenmutter (2) auf beiden Kettenspannern lockern und die Schrauben (3) einstellen, um den korrekten Spannwert zu erhalten;
- Die gegenmutter festspannen.

In diesem Zustand darf die Kette nicht gespannt sein auch wenn es kein Pfeil gibt.

## KETTEN-SCHMIERUNG

Die Kette unter Einhaltung der folgenden Anweisungen schmieren.

**WARNHINWEIS:** Niemals Fett zum Kettenschmieren benutzen. Das Fett verursacht Ansammlung von Staub- und Schlamm, welche wie Scheuermittel wirken und einen schnellen Verschleiß der Kette, des Ritzels und des Kranzes verursachen.

## Ausbau und Reinigung

Wird die Kette besonders schmutzig, muß sie abgenommen und vor der Schmierung gereinigt werden. In der folgenden Weise vorgehen :

Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Hinterrad vom Boden abgehoben ist.

1- Den Schutz 3 des Ritzels, die Feder (1), das Anschlußstück (2) und die Kette 2- Überprüfen, daß die Kette nicht abgenutzt oder beschädigt ist. Die Kette immer gemäß der Tabelle der periodischen Wartung austauschen oder falls die Rollen oder die Glieder beschädigt sind.

3- Überprüfen, daß der Ritzel oder der Kranz nicht beschädigt sind.

4- Die Kette, wie unten beschrieben, waschen und schmieren.

## Waschen der Ketten ohne OR-Ringe

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

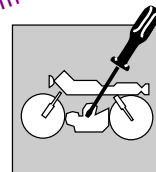
## Waschen der Kette mit OR-Ringen

Mit Petroleum, Naphtha oder Paraffinöl waschen, kein Benzin, Trichloräthylen oder Lösemittel benutzen, um die OR-Ringe nicht zu beschädigen. In Alternative spezifische Spray für

Ketten mit OR-Ringen benutzen.

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



## Schmierung der Kette ohne OR-Ringe

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

## Schmierung der Kette mit OR-Ringen

Mit einem Pinsel sowohl die Metall- als auch die Gummiteile (OR) innen und außen mit Motoröl - Viskosität SAE 80-90 - schmieren.

5- Ist die Kette geschnitten, diese mit Hilfe der Verbindung montieren.

6- Die Verbindungsklammer derart montieren, daß der geschlossene Teil in Kettendrehrichtung gerichtet ist, wie in der Abbildung dargestellt.

**Anmerkung \*** : Aus Sicherheitsgründen ist die Verbindung der kritischere Teil der Übertragungskette. Die Verbindungen sind wiederverwendbar, wenn sie in einwandfreiem Zustand sind, auch wenn es empfehlenswert ist, beim Wiedereinbau der Kette eine neue zu montieren.

7- Die Kette richtig einstellen, wie auf Seite D.44 beschrieben.

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

## Kettenspannungsrolle, Kettenführungsrolle, Kettenführung, Kettenschuh

Den Verschleiß der obengenannten Teile überprüfen und falls erforderlich, austauschen.

**WARNHINWEIS \*** : Die Ausrichtung der Kettenführung überprüfen. Falls sie gebogen ist, könnte sie mit der Kette interferieren und den schnellen Verschleiß der Kette verursachen. Es könnte ebenfalls ein Abfallen der Kette vom Ritzel auftreten.

## KONTROLLE VERSCHLEISS KETTE, RITZEL, KRANZ

Den Verschleiß wie folgt kontrollieren:

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

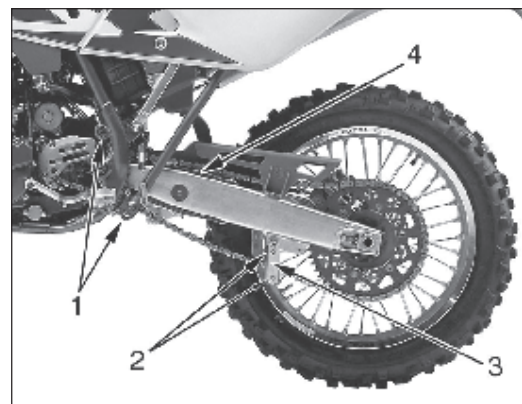
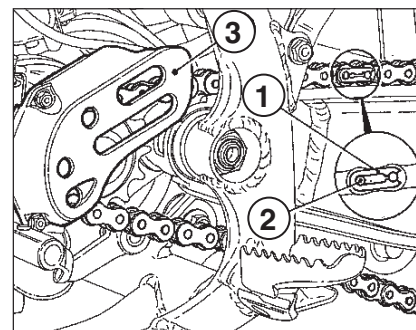
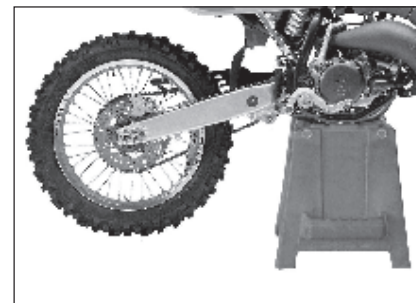
| STANDARD | VERSCHLEISS-<br>GRENZE |
|----------|------------------------|
| 317,5 mm | 323 mm                 |

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

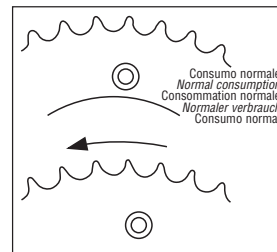
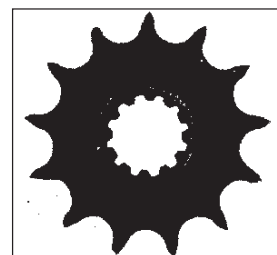
Nachdem das Rad abmontiert wurde, ist der Verschleiß der Zähne des hinteren Kranzes zu überprüfen. In der Abbildung sind die Zähne mit normalem und unzulässigem Verschleiß abgebildet. Bei unzulässigem Verschleiß des Zahnkranzes ist dieser auszutauschen; dazu werden die sechs Befestigungsschrauben an der Radnabe abgeschraubt.

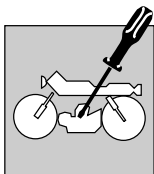
**ACHTUNG\***: Die Nichtfluchtung des Rades verursacht einen anormalen Verschleiß mit nachfolgenden unsicheren Fahrbedingungen.

**Anmerkung \*** : Bei Vorhandensein von schlammigem und feuchtem Gelände verursachen die Rückstände, die sich auf Kranz, Ritzel und Kette lagern, eine weitere Spannung der Kette. Die Benutzung des Motorrads auf schlammigen Geländen erhöht den Verschleiß von Ritzel, Kette und hinterem Kran.



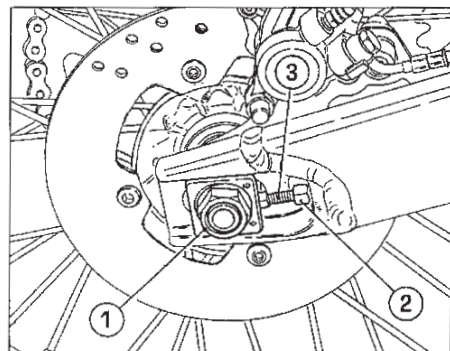
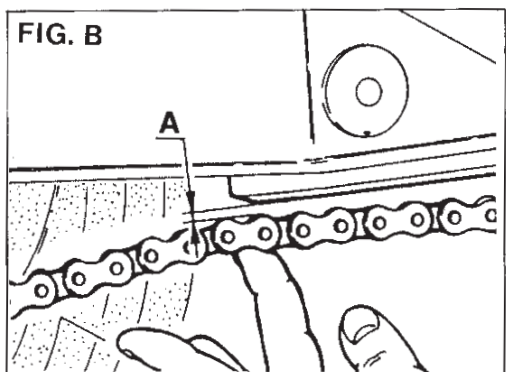
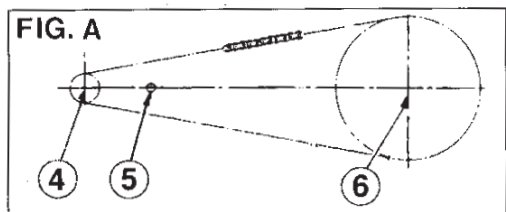
- 1- Kettenspannungsrolle
- 2- Kettenführungsrolle
- 3- Kettenführung
- 4- Kettenschuh





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



- 1) Dado perno ruota / Wheel pin nut
- 2) Dado / Nut
- 3) Vite di regolazione / Adjusting screw
- 4) Asse pignone / Drive sprocket axle
- 5) Asse forcellone / Rear swing arm axle
- 6) Asse ruota post. / Rear wheel axle

## Regulación de la tensión de la cadena.

Para regular la tensión de la cadena hay que bajar la parte trasera de la moto a fin de obtener la alineación del eje piñón, eje de rotación horquilla y eje rueda trasera como se indica en la figura, luego hay que girar tres vueltas la rueda trasera. En dicha condición la cadena no tiene que quedar tensa aún sin flexión (Fig. A).

## AJUSTE RÁPIDO (Fig. B).

Empuje la cadena hacia la parte terminal del patín y controle que la distancia de este último sea entre 0 y 2 mm.

Si no se obtiene esto, haga lo siguiente:

- afloje la tuerca (1) de fijación del perno de la rueda en la parte derecha;
- afloje las contratuercas (2) en ambos tensores de cadena y actúe en los tornillos (3) para obtener el valor de tensión correcto;
- apriete las contratuercas.

Después de la regulación controle siempre la alineación de la rueda y apriete a fondo el perno de la misma.

## LUBRICACIÓN CADENA

Lubricar la cadena siguiendo las instrucciones indicadas.

**ADVERTENCIA\*:** Nunca utilizar grasa para lubricar la cadena. La grasa causa la acumulación de polvo y fango que actúan de abrasivos provocando el desgaste rápido de la cadena, del piñón y de la cadena.

## Desmontaje y limpieza

Cuando la cadena está particularmente sucia, tiene que ser removida y limpiada antes de la lubricación. Proceder de la siguiente manera:

Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda trasera quede levantada del suelo.

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

3- Controlar que el piñón o la corona no estén dañados.

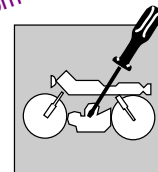
4- Limpiar y lubricar la cadena como indicado abajo.

## Limpieza cadena sin empaquetaduras de anillo

Lavar con petróleo o nafta; si se utiliza gasolina o especialmente bencina quitamanchas, hay que secarla y lubricarla al fin de evitar oxidaciones.

## Limpieza cadena con empaquetaduras de anillo

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



#### **Lubricación cadena sin empaque taduras de anillo**

Tras el secado, sumergir la cadena si es posible en un lubricante específico al Bisulfuro de Molibdeno o en aceite motor de alta viscosidad calentado para que sea más fluido.

#### **Lubricación cadena con empaque taduras de anillo**

Lubricar con un pincel tanto las partes metálicas como las de goma (empaquetadura de anillo) actuando externa e internamente con aceite motor de viscosidad SAE 80-90.

5- Si la cadena ha sido cortada, volver a montarla con el auxilio de la junta.

6- Montar el clip de la junta de manera que la parte cerrada esté orientada hacia el sentido de rotación de la cadena, como indicado en la figura.

**Nota \*:** A fin de la seguridad, la junta es la parte más crítica de la cadena de transmisión. Las juntas se puede utilizar otra vez con tanto que permanezcan en óptimas condiciones, aunque se aconseja montar una nueva cuando se ensambla la cadena.

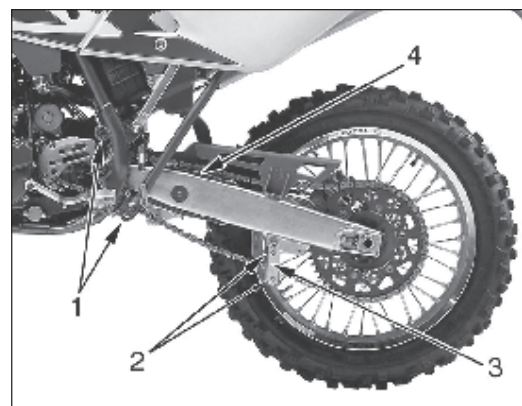
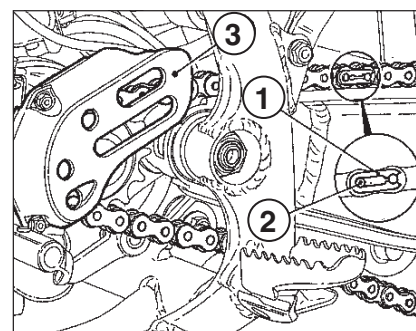
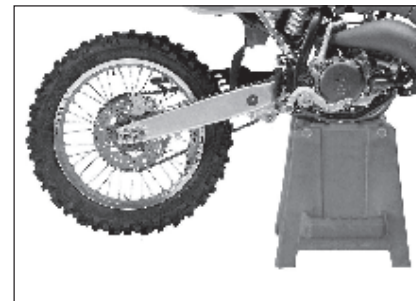
7- Ajustar correctamente la cadena como descrito a pagina D.46.

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

#### **Rodillo tensor de cadena, rodillo guíacadena, guíacadena, patín cadena**

Controlar el desgaste de los particulares indicados arriba y si fuera necesario sustituirlos.

**ADVERTENCIA \*:** Controlar la alineación del guíacadena. En caso se hubiera plegado, podría interferir con la cadena provocando un desgaste rápido. Además podría producirse un deslizamiento de la cadena del piñón.



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

#### **CONTROL DESGASTE CADENA, PIÑON Y CORONA**

Controle el desgaste de la cadena de la siguiente manera:

- Tense completamente la cadena por medio de los tornillos de ajuste.
- Marque 20 eslabones de la cadena.
- Mida la distancia entre el centro del 1º perno y el del 21º.

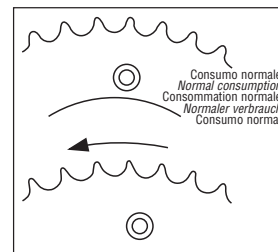
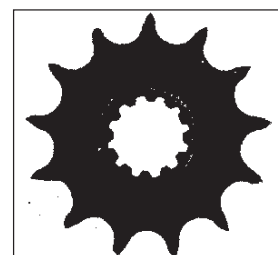
| ESTANDAR | LIMITE DE DESGASTE |
|----------|--------------------|
| 317,5 mm | 323 m              |

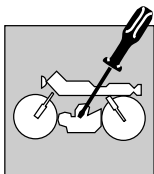
Controle si hay daños y el desgaste del piñón. Si el piñón presentara un desgaste como el que muestra la figura hay que sustituirlo. Después de desmontar la rueda es necesario comprobar el estado de desgaste de los dientes de la corona trasera.

La figura al lado muestra el perfil de los dientes en condiciones de desgaste normal y excesivo. Si la corona está excesivamente gastada reemplácela destornillando los seis tornillos de fijación del cubo.

**ATENCIÓN\*:** La desalineación de la rueda provoca un desgaste anormal que conlleva condiciones de conducción incierta.

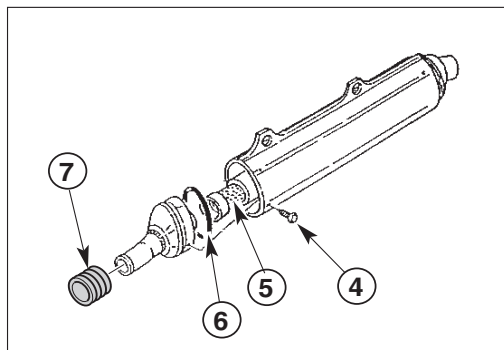
**Nota \*:** En presencia de terreno fangoso y húmedo, los residuos que se depositan sobre el engranaje, el piñón y la cadena provocan una ulterior tensión de la cadena misma. El uso del motociclo sobre terrenos fangosos aumenta notablemente el desgaste del piñón, cadena y corona trasera.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



## SOSTITUZIONE MATERIALE FONOASSORBENTE SILENZIATORE

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

Togliere le viti (4), estrarre il tubo interno (5) ed effettuare la sostituzione del materiale fonoassorbente. Verificare l'usura dell'anello OR (6) e, se necessario, sostituirlo. Agire analogamente anche per il manicotto di unione (7) del silenziatore al tubo di scarico.

## REPLACING MUFFLER DEADENING MATERIAL

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

Remove the screws (4), the inner tube (5) and replace the old silencer packing. Check the O-Ring (6) for wear and replace it, if necessary. Check the manifold (7) for wear and replace it, if necessary.

## REMPLACEMENT MATERIAU INSONORISANT DU SILENCIEUX

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

Pour remplacer le matériel phono-absorbant, enlever les vis (4) et le tuyau intérieur (5). Vérifier l'usure de l'OR (6) et le remplacer si nécessaire. Opérer de la même façon pour le manchon (7) de raccordement au tuyau d'échappement.

## ERSETZUNG SCHALLSCHLUCKEN-DEN MATERIALS DER SCHALLDAEMPFRS

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

Die Schrauben (4) herausnehmen, das inner Rohr (5) entfernen und das schall schluckende Material ersetzen. Den O-Ring (6) auf Verschleiss pruefen und, falls notwendig, ersetzen. Analog auch für die Muffe zur Verbindung des Schalldämpfers (7) am Auspuffrohr verfahren.

## SUBSTITUCION DEL MATERIAL FONOABSORBENTE DEL SILENCIADOR

Remueva el panel lateral dercho y el silenciador de escape como descripto en el capitulo "OPERACIONES GENERALES".

Saque los tornillos (4), extraiga el tubo interior (5) y efectúe la substitución del material fonoabsorbente. Compuebe el desgaste del anillo OR 6 y, si fuera necesario, substitúyalo. Actuar de la misma manera con el manguito (7) de unión del silenciador al tubo de escape.

## CONTROLLO TUBO DI SCARICO

Rimuovere il tubo di scarico (1) come descritto al capitolo "OPERAZIONI GENERALI".

Controllare che il tubo di scarico non presenti rotture o danni: in caso contrario sostituirlo. Verificare l'usura dell'anello OR (2) e della guarnizione (3) e, se necessario, sostituirli.

## CHECKING THE EXHAUST PIPE

Remove the exhaust pipe (1) as shown on chapter "GENERAL OPERATIONS".

Check the exhaust pipe for wear or damages and replace it, if necessary. Check O-Ring (2) and gasket (3) for wear and replace them, if necessary.

## CONTROLE DU TUYAU D'ÉCHAPPEMENT

Oter le tuyau d'échappement (1) en suivant les descriptions aux chapitre "OPÉRATIONS GÉNÉRALES".

Contrôler qu'il y n'ait pas ruptures ou tu damnes sur le tuyau d'échappement: en cas contraire le remplacer.

Contrôler l'usure de la bague OR (2) et de la garniture (3) et, si nécessaire, les remplacer.

## KONTROLLE AUSPUFFROHR

Das Auspuffrohr (1) entfernen, wie "ALLGEMEINE OPERATIONEN" zum kapitel beschreibt. Kontrollieren, daß es keine Brechen oder Schäden auf das Auspuffrohr gibt: andernfalls ihn ersetzen.

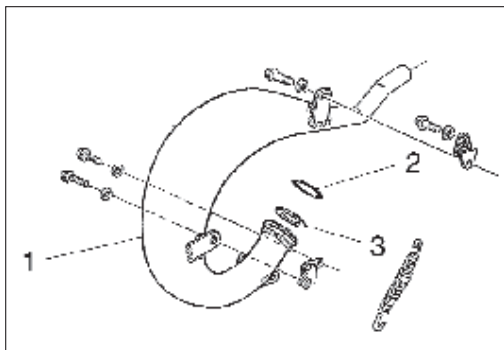
Den Wucher vom O Ring Dichtung (2) und vom dichtung (3) Kontrollieren, und, wenn notwendig, sie ersetzen.

## CONTROL TUBO DE ESCAPE

Remueva el tubo de escape (1) como se describe en el capitulo "OPERACIONES GENERALES".

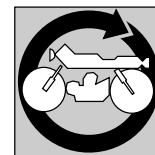
Controlar que el tubo de escape no presenta roturas o daños: en caso contrario reemplazarlo.

Controlar la usura de la junta OR (2) y de la guarnición (3) y, si necesario, reemplazarlos.



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

<http://husqy.forumsactifs.com>

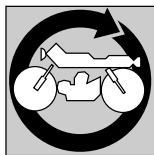


Sezione  
Section  
Section  
Sektion  
Sección

**E**



N° 8000A2957 (09-03)



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

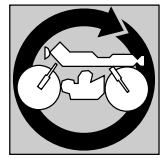
<http://husqy.forumsactifs.com>

|                                                                       |      |
|-----------------------------------------------------------------------|------|
| Stacco sella .....                                                    | E.4  |
| Stacco pannelli laterali .....                                        | E.4  |
| Stacco serbatoio carburante e convogliatori .....                     | E.5  |
| Stacco silenziatore e tubo di scarico .....                           | E.6  |
| Stacco telaio posteriore, parafango posteriore<br>e filtro aria ..... | E.7  |
| Stacco impianto di raffreddamento .....                               | E.8  |
| Stacco cavo di comando frizione e carburatore .....                   | E.9  |
| Stacco motore .....                                                   | E.10 |

|                                                                      |      |
|----------------------------------------------------------------------|------|
| Saddle removal .....                                                 | E.4  |
| Side panels removal .....                                            | E.4  |
| Removal of fuel tank and conveyors .....                             | E.5  |
| Exhaust silencer and pipe removal .....                              | E.6  |
| Remove the rear frame, the rear mudguard and<br>the air filter ..... | E.7  |
| Cooling system removal .....                                         | E.8  |
| Removal of clutch control cable and carburetor .....                 | E.9  |
| Engine removal .....                                                 | E.10 |

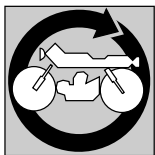
**OPERAZIONI GENERALI  
GENERAL OPERATIONS  
OPERATIONS GENERALES  
ALLGEMEINE OPERATIONEN  
OPERACIONES GENERALES**

<http://husqy.forumsactifs.com>



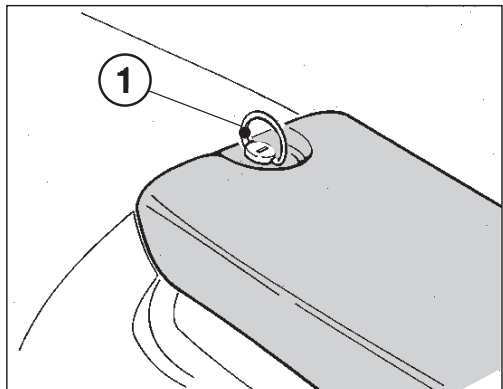
|                                                                         |      |                                                                                              |      |
|-------------------------------------------------------------------------|------|----------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 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 Treibstofffranks und der Förderer.....E.5                                        |      |
| Démontage du silencieux et du tuyau d'échappement E.6                   |      | Ausbauen des Auspuff-Schalldämpfers und Rohr .....                                           | E.6  |
| Oter le cadre arrière, le pare-boue arrière<br>et le filtre à air ..... | E.7  | Abnahme des kleinen hinteren Rahmens, des hinteren<br>Schutzbleches und des Luftfilters..... | E. 7 |
| Démontage de l'installation de refroidissement .....                    | E.8  | Ausbau der Kühlanlage .....                                                                  | E.8  |
| Débranchement du câble de commande embrayage<br>et carburateur .....    | E.9  | Trennung der Bedienungskabel für Kupplung und<br>Vergaser .....                              | E.9  |
| Démontage du moteur .....                                               | E.10 | Ausbauen des Motors .....                                                                    | E.10 |

|                                                                                   |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------|
| Separación sillín .....                                                           | E.4  |
| Separación paneles laterales.....                                                 | E.4  |
| Desprendimiento depósito carburante y encauzadores E.5                            |      |
| Separación silenciador y tubo de descarga .....                                   | E.6  |
| Desprendimiento bastidor trasero, guardabarros<br>trasero y filtro del aire ..... | E.7  |
| Desconexión del sistema de refrigeración .....                                    | E.8  |
| Desconexión del cable de mando del embrague<br>y del carburador .....             | E.9  |
| Separación motor .....                                                            | E.10 |



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



**Stacco sella.**

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

**Stacco pannelli laterali.**

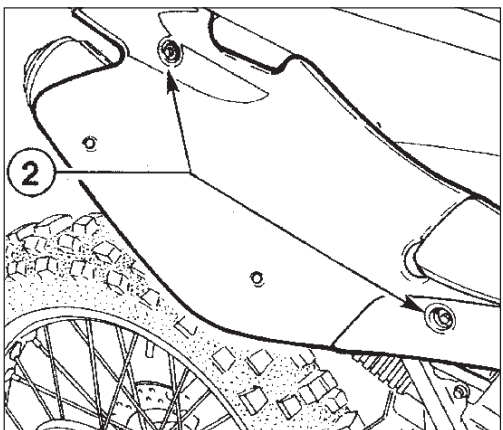
Svitare le viti (2) di fissaggio e rimuovere i pannelli liberandoli dall'aggancio anteriore con gli spoilers sul serbatoio. Recuperare le bussole poste sotto le viti.

**Saddle removal.**

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

**Removal of side panel.**

Loosen screws (2) remove the panels from the front hooking with the tank spoilers. 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) ôter les panneaux de l'accrochage avant avec les spoilers du réservoir. 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.**

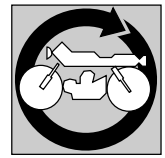
Die Befestigungsschrauben (2) ausschrauben und die Verkleidungen nach Befreiung vom vorderen Haken mit den Spoilern des Tanks abnehmen. Die Buchsen, die sich unter den Schrauben befinden, sicherstellen.

**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 librándolos del gancho delantero con los spoilers del depósito. Recuperar los casquillos colocados debajo de los tornillos.



### **Stacco serbatoio carburante e convogliatori.**

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

### **Removal of the fuel tank and conveyors.**

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

### **Oter le réservoir à essence et les convoyeurs.**

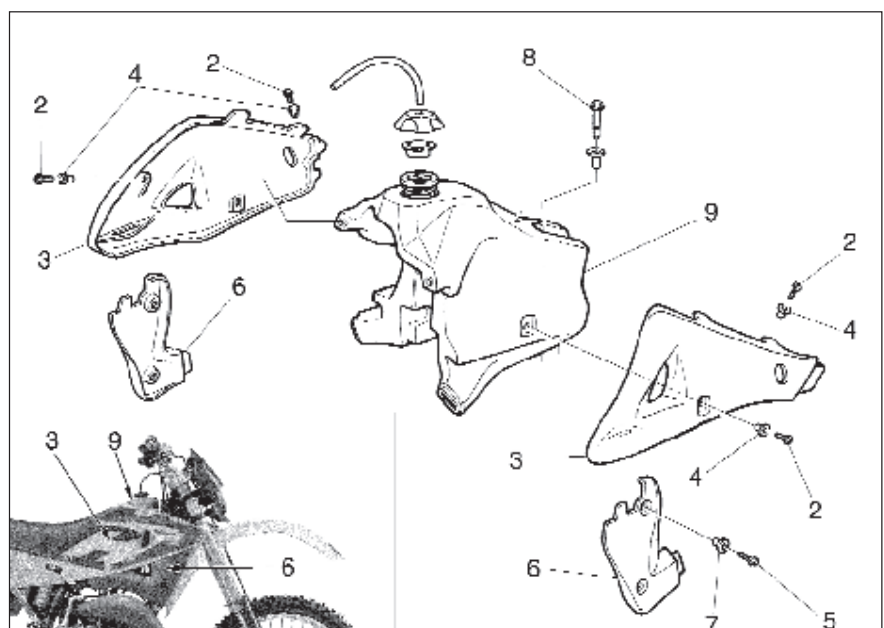
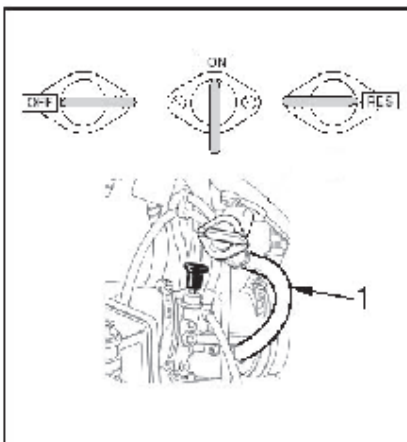
Placer le robinet carburant sur la position "OFF" et desserrer le collier sur la tuyauterie (1) du carburateur; ôter la tuyauterie du robinet. Oter les huit vis (2) qui fixent les spoilers (3) au réservoir et recouvrer les douilles (4); ôter les spoilers, les quatre vis (5) qui fixent les protections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

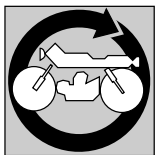
### **Abnahme des Treibstofftanks und der Leitbleche.**

Den Treibstoffhahn auf die Position "OFF" positionieren und die Schelle auf der Anschlußleitung (1) zum Vergaser lockern; diese Leitung vom Hahn abziehen. Die acht 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 vom Lenkzapfen abgezogen wurde, den Tank (9) nach Lösen von den vorderen Schwingungsdämpfern entfernen.

### **Despredimiento depósito carburante y encañaladores.**

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





# OPERAZIONI GENERALI GENERAL OPERATIONS OPERATIONS GENERALES ALLGEMEINE OPERATIONEN OPERACIONES GENERALES

<http://husqy.forumsactifs.com>

## 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.

## 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.

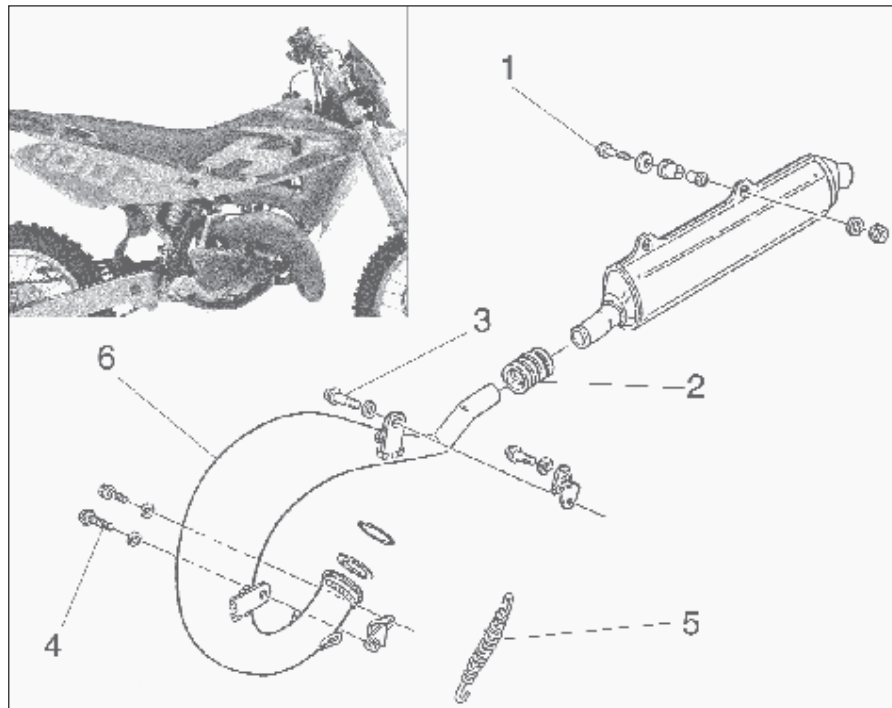
Die Befestigungsschraube (4) an der rechten Seite der Rahmen lösen. Die Haltefedern (5) am Zylinder aushaken. Das Auspuffrohr (6) mit den Dichtungen abnehmen.

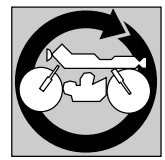
## Separación silenciador y tubo de descarga.

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 fijación en el lado derecho del chasis. Desenganchar los resortes (5) de tenida del cilindro; deshilar el tubo de descarga (6) con la relativa empaadura.





### **Stacco telaio posteriore, parafrangente posteriore e filtro aria**

Scollegare la connessione (a) del cablaggio posteriore sul lato sinistro (WR). Allentare la fascetta (b) sul manico di collegamento scatola filtro-carburatore. Svitare le due viti (2) di fissaggio inferiore del telaio al telaio. Svitare la vite (1) e relativo dado di fissaggio superiore del telaio. Rimuovere il telaio completo di scatola filtro e parafrangente. Svitare le quattro viti (3) che fissano il parafrangente posteriore e rimuovere quest'ultimo recuperandone i rinforzi laterali. Togliere le quattro viti (4) e la scatola filtro dal telaio.

### **Removal of rear frame, mudguard and air filter**

Remove connection (a) of the rear wiring harness set on the left side (WR). Loosen clamp (b) on the union which connects the filter box/carburettor. Loosen the two lower screws (2) which fix the small frame to the frame. Loosen screw (1) and the small frame upper fixing nut. Remove the small frame, the filter box, and the mudguard. Loosen the four screws (3) which fix the rear mudguard, then remove the mudguard. Remove the four screws (4) and the filter box from the frame.

### **Démontage cadre et pare-boue arrière et filtre à air**

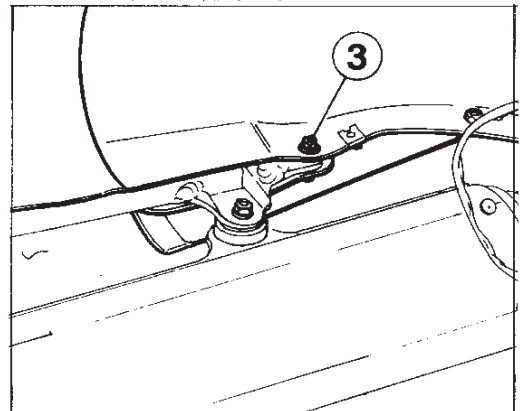
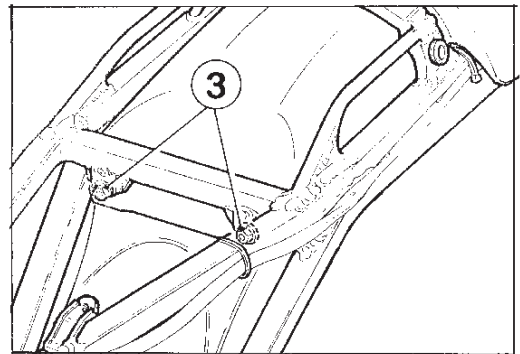
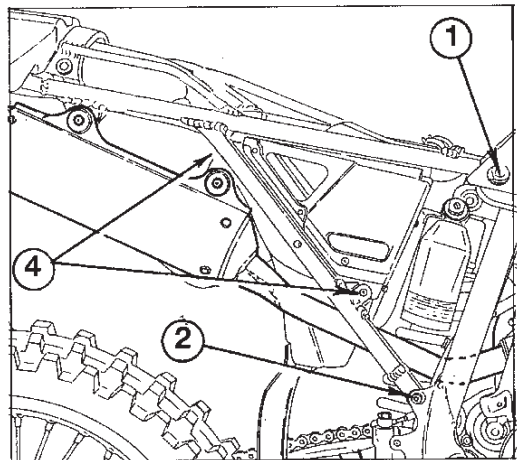
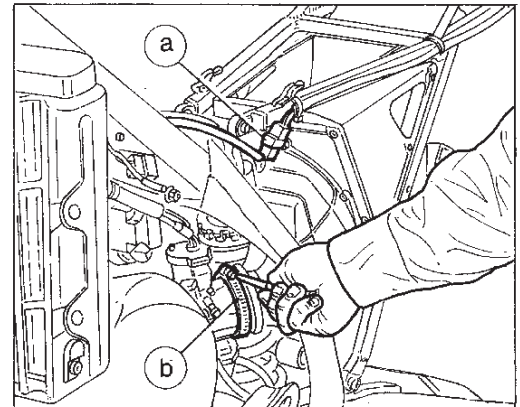
Oter la connexion (a) du câblage arrière située sur le côté gauche (WR). Desserrer le collier (b) situé sur le manchon de connexion de la boîte à filtre-carburateur. Desserrer les deux vis en bas (2) qui fixent le petit cadre au cadre. Desserrer la vis (1) et l'écrou de fixation supérieur du petit cadre. Oter le petit cadre, la boîte à filtre et le pare-boue. Desserrer les quatre vis (3) qui fixent le pare-boue arrière et ôter ce dernier. Oter les quatre vis (4) et la boîte à filtre du cadre.

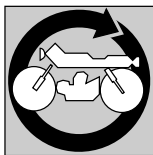
### **Ausbau des hinteren Fahrgestells, des hinteren Kotflügels und des Luftfilters**

Die hintere Kabelverbindung (a) auf der linken Seite (WR) abtrennen. Die Schelle (b) auf der Anschluß-Muffe zum Filter-Vergaser-Gehäuse lösen. Die beiden Schrauben (2) zur unteren Befestigung des kleinen Rahmens am Gestell lösen. Die Schraube (1) und die entsprechende obere Befestigungsmutter des kleinen Rahmens ausschrauben. Den kleinen Rahmen zusammen mit dem Filtergehäuse und dem Schutzblech abnehmen. Die vier Schrauben (3), die das hintere Schutzblech befestigen, lösen und das Schutzblech abnehmen. Die vier Schrauben (4) und das Filtergehäuse aus dem kleinen Rahmen entnehmen.

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

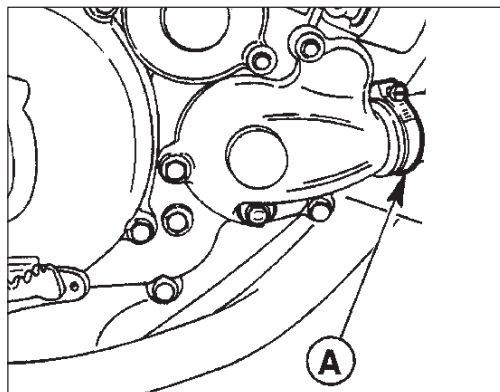
Desenchufar la conexión (a) del cableado trasero en el lado izquierdo (WR). Aflojar la abrazadera (b) en el manguito de conexión caja filtro-carburador. Desenroscar los dos tornillos (2) de sujeción inferior del bastidor pequeño al bastidor. Desenroscar el tornillo (1) y su respectiva tuerca sujetadora superior del bastidor pequeño. Retirar el bastidor pequeño completo de caja filtro y guardabarros. Desenroscar los cuatro tornillos (3) que aseguran el guardabarros trasero y retirar el guardabarros. Quitar los cuatro tornillos (4) y la caja filtro del bastidor.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



**Stacco impianto di raffreddamento.**

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

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

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

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

Per la loro eventuale rimozione è necessario allentare le fascette sui manicotti del circuito di raffreddamento quindi svitare le 6 viti (1) di fissaggio al telaio. Recuperare tutti i componenti del fissaggio elastico.

**Cooling system removal.**

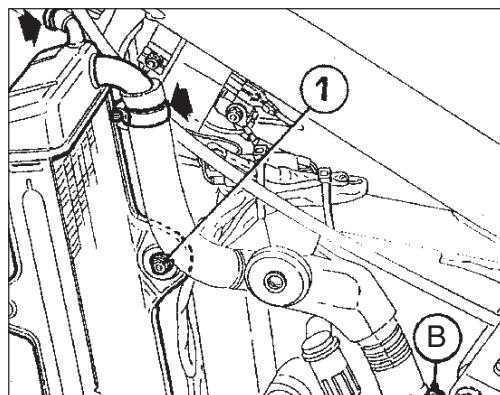
Drain the cooling liquid as described at paragraph "Cooling liquid draining and filling".

Loosen clamp (A) set on the radiator pipe for connection to the pump cap.

Loosen clamp (B) set on the pipe for connection to the head.

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

If necessary, to remove the clamps on the cooling circuit hoses loosen them and undo the 6 screws (1) fixing them to the frame. Store away all fasteners.



**Démontage de l'installation de refroidissement.**

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

Desserrer le collier (A) sur la tuyauterie de connexion radiateurs au couvercle pompe.

Desserrer le collier (B) sur la tuyauterie de connexion à la tête.

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

Pour un enlèvement éventuel desserrer les bracelets sur les manchons du circuit de refroidissement, puis dévisser les 6 vis (1) de fixation au châssis. Récupérer tous les composants de la fixation élastique.

**Ausbau der Kühlanlage.**

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

Die Schelle (A) auf der Kühler-Anschlußleitung am Pumpendeckel lösen.

Die Schelle (B) auf der Anschlußleitung am Kopf lösen.

Für die Trennung des Motors vom Rahmen ist es nicht erforderlich, die Kühler zu entfernen.

Für deren eventuelle Abnahme ist es notwendig, die Schellen auf den Muffen des Kühlkreislafs zu lockern und dann die 6 Befestigungsschrauben (1) am Rahmen zu lösen. Alle Bestandteile der elastischen Befestigung aufbewahren.

**Desconexión del sistema de refrigeración.**

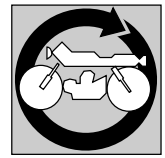
Descargar el líquido refrigerante como se indica en el capítulo "Descarga y rellenado del líquido refrigerante".

Aflojar la abrazadera (A) debajo de la tubería de enlace de los radiadores a la tapa de la bomba.

Aflojar la abrazadera (B) en la tubería de enlace a la culata.

No es necesario sacar los radiadores para la separación del motor del bastidor. Para el eventual desmontaje es necesario aflojar los retenes en las manguetas del circuito de refrigeración, por lo tanto destornillar los 6 tornillos (1) de fijación al chasis.

Recuperar todos los componentes de la fijación elástica.



#### **Stacco cavo di comando frizione e carburatore.**

Sganciare il terminale del cavo di comando frizione (1) dalla leva sul motore; sfilare il cavo di comando.

Allentare la fascetta (2) tra carburatore e condotto di aspirazione e sfilare il carburatore. Non è necessario staccare il cavo di comando della valvola gas in quanto il carburatore risulta, in questo modo, completamente staccato dal motore.

#### **Removal of clutch control cable and carburetor.**

Release clutch control cable terminal (1) from the engine lever; pull out the control cable. Unloose the clamp (2) between the carburetor and the suction duct and extract the carburetor.

The throttle valve control cable need not be disconnected since the carburettor, in this way, is fully disconnected from the engine.

#### **Débranchement du câble de commande embrayage et carburateur.**

Décrocher la cosse du câble de commande d'embrayage (1) du levier sur le moteur; retirer le câble de commande.

Desserrer le collier (2) situé entre le carburateur et la conduite d'aspiration et extraire le carburateur.

Il n'est pas nécessaire de détacher le câble de commande de la soupape du gaz, car, de cette façon, le carburateur se détache complètement du moteur.

#### **Trennung der Bedienungskabel für Kupplung und Vergaser.**

Den Endverschluss des Kupplungsbedienungskabels (1) aus dem Hebel auf dem Motor haken; das Kabel herausziehen.

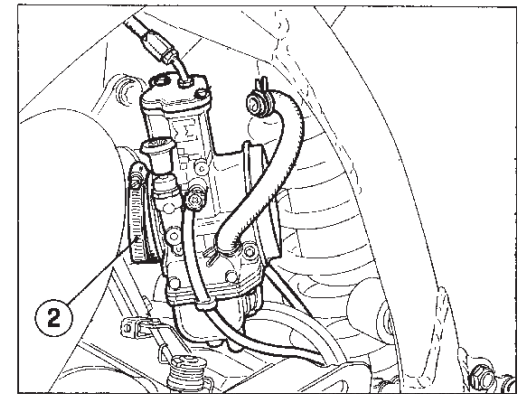
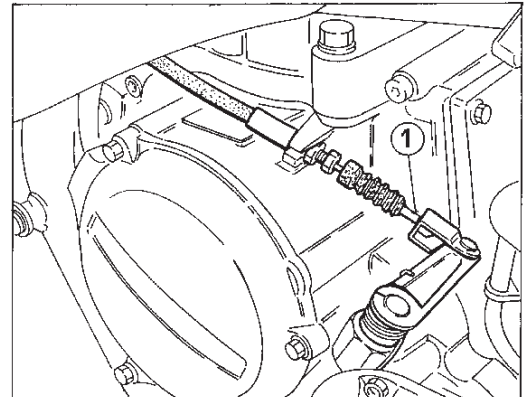
Die Schelle (2) zwischen Vergaser und Ansaugleitung lösen und Vergaser herausziehen. Das Steuerkabel des Gasventils muß nicht abgemacht werden, da der Vergaser auf diese Weise vollständig vom Motor abgetrennt ist.

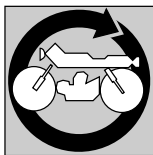
#### **Desconexión del cable de mando del embrague y del carburador.**

Desenganchar el terminal del cable del embrague (1) de la palanca situada en el motor; sacar el cable.

Aflojar la abrazadera (2) entre el carburador y el conducto de aspiración y sacar el carburador.

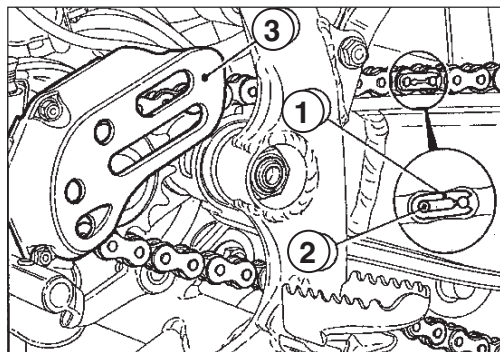
No es necesario separar el cable de comando de la válvula gas en cuanto el carburador resulta, en este modo, completamente separado del motor.





# OPERAZIONI GENERALI GENERAL OPERATIONS OPERATIONS GENERALES ALLGEMEINE OPERATIONEN OPERACIONES GENERALES

<http://husqy.forumsactifs.com>



## Stacco motore

1- Rimuovere la protezione (3) del pignone, la molletta (1), il giunto (2) e la catena.  
Il pignone (4) è bloccato sull'albero secondario da un anello seeger (5). Per rimuovere il pignone motore è necessario rimuovere detto anello. Sfilare il pignone. Rimuovere anche il distanziale con anello OR di tenuta.  
Scollegare la pipetta (1) dalla candela.

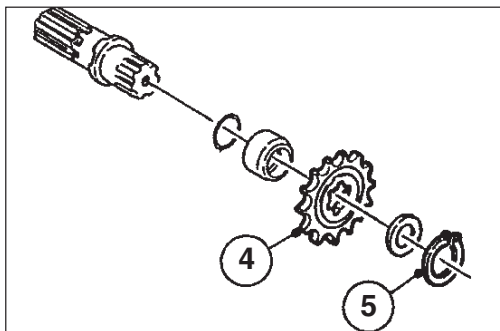
Scollegare le connessioni dell'alternatore

a) WR: dal regolatore (4) e dalla bobina-centralina (2);

b) CR: dalla bobina (2) e dalla centralina (3).

Svitare la vite (5) di fissaggio testa motore al telaio.

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



## Engine removal

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

The sprocket (4) is held to the secondary shaft by a circlip (5). This circlip should be removed before you can remove the sprocket. Pull out the sprocket. Remove the spacer with O-ring too.

Disconnect the pipe (1) from the plug.

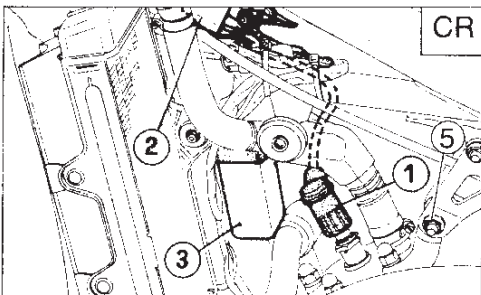
Disconnect the alternator connections

a) WR: from regulator (4), and from coil-power unit (2)

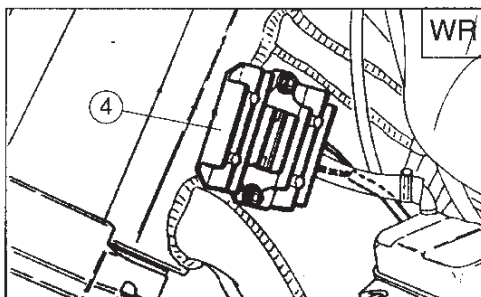
b) CR: from coil (2), and from power unit (3)

Loosen screw (4) which fixes the engine head to the frame.

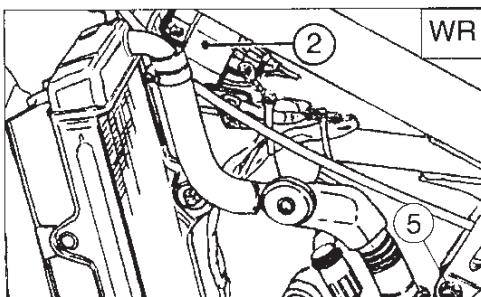
Arrange a support under the engine and take out the engine front and lower fastening screws after removing the locking nut on the L.H. side.



CR



WR



WR

## Démontage du moteur

1 - Oter la protection 3 du pignon, le ressort (1), le joint (2) et la chaîne

Le pignon (4) est bloqué sur l'arbre secondaire par un circlip (5). Pour enlever le pignon moteur il faut enlever cette bague. Extraire le pignon. Enlever également l'entretoise avec la bague d'étanchéité.

Détacher la pipette (1) de la bougie.

Oter les connexions de l'alternateur

a) WR: du régulateur (4) et de la bobine-distributeur (2)

b) CR: de la bobine (2) et du distributeur (3)

Desserrer la vis (4) fixant la tête moteur au cadre.

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

## Aubauen des Motors

1- Den Schutz 3 des Ritzels, die Feder (1), das Anschlußstück (2) und die Kette 2

Das Ritzel (4) auf der Sekundärwelle von einem Seeger-Ring festgestellt (5). Deshalb ist es bei der Abnahme des Ritzels notwendig, zuerst diesen Ring wegzunehmen. Unterlegscheibe des Ritzel abnehmen. Auch das Distanzstück gemeinsam mit dem O-Ring abnehmen.

Den Kerzenstecker (1) aus der Zündkerze herausziehen.

Die Alternator-Anschlüsse abtrennen.

a) WR: vom Regler (4) und von der Spule - Steuereinheit (2).

b) CR: von der Spule (2) und von der Steuereinheit (3).

Die Schraube (4) zur Befestigung des Motorkopfes am Rahmen ausschrauben.

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

## Separación motor

1- Remover la protección 3 del piñón, el clip (1), la junta (2) y la cadena 2

El piñón (4) está bloqueado en el árbol secundario por un anillo seeger (5). Para desmontar el El piñón motor es necesario desmontar el anillo antes mencionado. Quitar el El piñón.

Quitar además el distancial con anillo OR de retén.

Desconectar la pipeta (1) de la bujía.

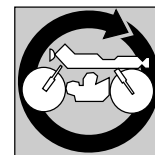
Desconectar las conexiones de la dinamo

a) WR: del regulador (4) y de la bobina-centralita (2);

b) CR: de la bobina (2) y de la centralita (3).

Desenroscar el tornillo (4) de sujeción de la culata del motor al bastidor.

Inserir un soporte bajo el motor y deshilar los tornillos de fisoaje anterior y inferior motor después de haber removida la tuerca 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.

Sollevare la parte anteriore e, dopo averlo spinto in avanti, sfilare il motore (1) 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 (1) 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 (1) 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.

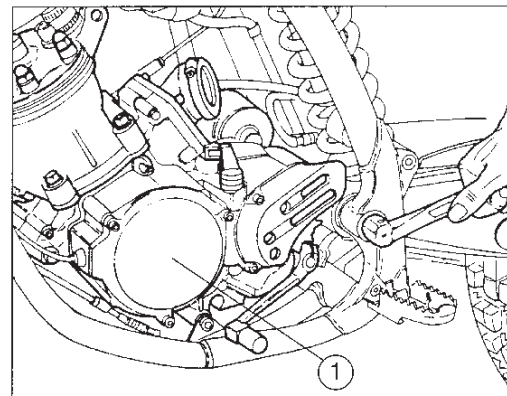
Mit einem geeigneten Werkzeug den Gabelbolzen aus seinem Sitz solange herausklopfen, bis der Motor frei ist.

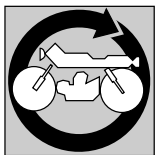
Den Vorderteil anheben und den Motor (1) links herausnehmen, nachdem man ihn nach vorne gedrückt hat.

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

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

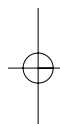
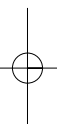
Levantar la parte anterior y, después de haberlo empujado hacia adelante, deshilar el motor (1) del lado izquierdo.





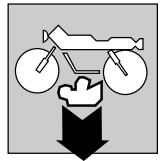
**OPERAZIONI GENERALI  
GENERAL OPERATIONS  
OPERATIONS GENERALES  
ALLGEMEINE OPERATIONEN  
OPERACIONES GENERALES**

<http://husqy.forumsactifs.com>



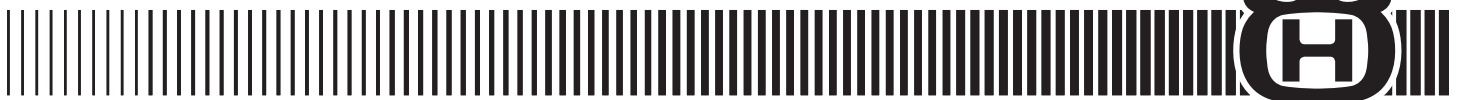
**SCOMPOSIZIONE MOTORE  
ENGINE DISASSEMBLY  
DECOMPOSITION MOTEUR  
MOTORAUSBAU  
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



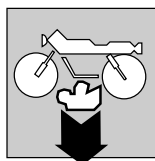
Sezione  
Section  
Section  
Sektion  
Sección

**F**



**N° 8000A2957** (09-03)

**F.1**



# SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

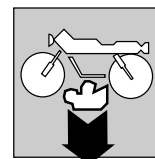
<http://husqy.forumsactifs.com>

|                                                               |       |                                                          |       |
|---------------------------------------------------------------|-------|----------------------------------------------------------|-------|
| Smontaggio componenti e coperchio lato destro .....           | F. 1  | Removal of components and cover on the R.H. side .....   | F. 1  |
| Smontaggio componenti esterni semicaratter lato frizione .... | F. 2  | Removal of the outer components on the                   |       |
| Smontaggio coperchi e componenti lato pignone .....           | F. 14 | crankcase half on clutch side .....                      | F. 9  |
| Smontaggio valvole di scarico .....                           | F. 17 | Removal of the covers and components on opposite side .. | F. 14 |
| Smontaggio valvola di aspirazione .....                       | F. 18 | Removing the exhaust valves .....                        | F. 17 |
| Smontaggio gruppo termici .....                               | F. 18 | Removal of intake valve .....                            | F. 18 |
| Separazione semicaratter .....                                | F. 21 | Thermal assembly removal .....                           | F. 18 |
|                                                               |       | Separation of half crankcase .....                       | F. 2  |

;

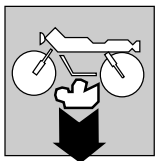
# SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



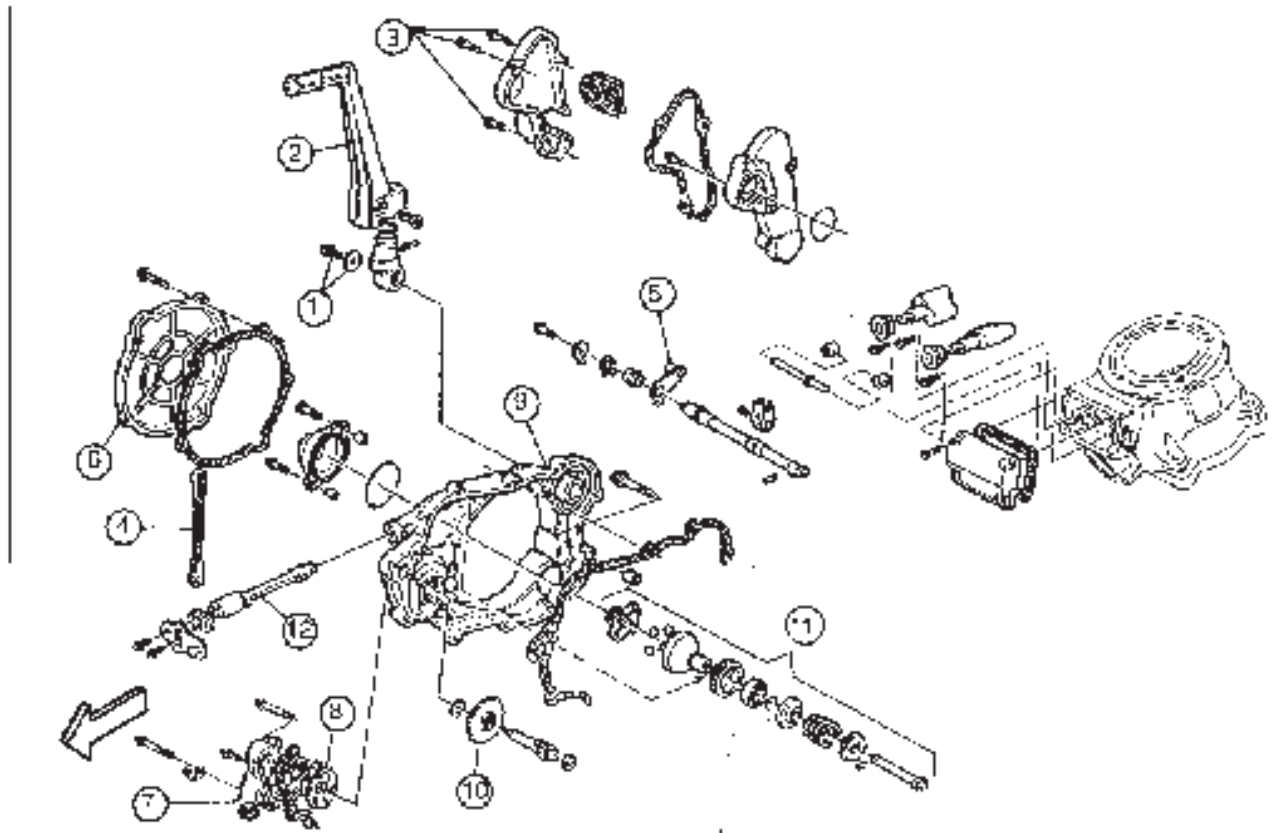
|                                                                            |                                                                                |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Démontage des composants et du couvercle côté droit ..... F. 4             | Ausbau der Bauteile und des Deckels auf der rechten Motorseite ..... F. 5      |
| Démontage des composants externes du demi-carter côté embrayage ..... F. 9 | Ausbau der äußeren Bauteile der Gehäusehälfte an der Kupplungsseite ..... F. 9 |
| Démontage des couvercles et des composants côté pignon ..... F. 14         | Ausbau der Deckel und der Bauteile auf der Kitzseite ..... F. 14               |
| Démontage de la soupape de décharge ..... F. 17                            | Ausbau des Auspuffventils ..... F. 17                                          |
| Démontage de la soupape d'aspiration ..... F. 18                           | Ausbau des Ausgangsventils ..... F. 18                                         |
| Démontage du groupe thermique ..... F. 18                                  | Ausbau des Zylinderblocks ..... F. 18                                          |
| Séparation du demi-carter ..... F. 21                                      | Trennung der Gehäusehälften ..... F. 21                                        |

|                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------|
| Desmonte e componentes y tapa lado derecho ..... F. 5                |
| Desmonte e componentes externos semicarter lado en brayve ..... F. 9 |
| Desmonte e tapas y componentes lado pñon ..... F. 14                 |
| Desmonte e de la valvula de escape ..... F. 17                       |
| Desmonte e valvula de aspiracion ..... F. 18                         |
| Desmonte e grupo termica ..... F. 18                                 |
| Separacion semicarter ..... F. 21                                    |



# SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## Sinontaggio componenti e coperchio lato destro.

Per agevolare le operazioni di smontaggio, si consiglia di sollevare il blocco motore su un supporto relativo fissandolo nella parte posteriore.

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

Svitare le tre viti di fissaggio (3) del coperchio leva comando valvola di scappio.

## Removal of components and cover on the r.h. side.

To make removal easier, it is advisable to put the engine on a sturdy stand and fix it to the rear.

Undo the screw (1) with check washer on the starter lever (2) and remove it from the starter shaft.

Undo the three fastening screws (3) on the cover of the lever operating the exhaust valve.

## Démontage des composants et du couvercle côté droit.

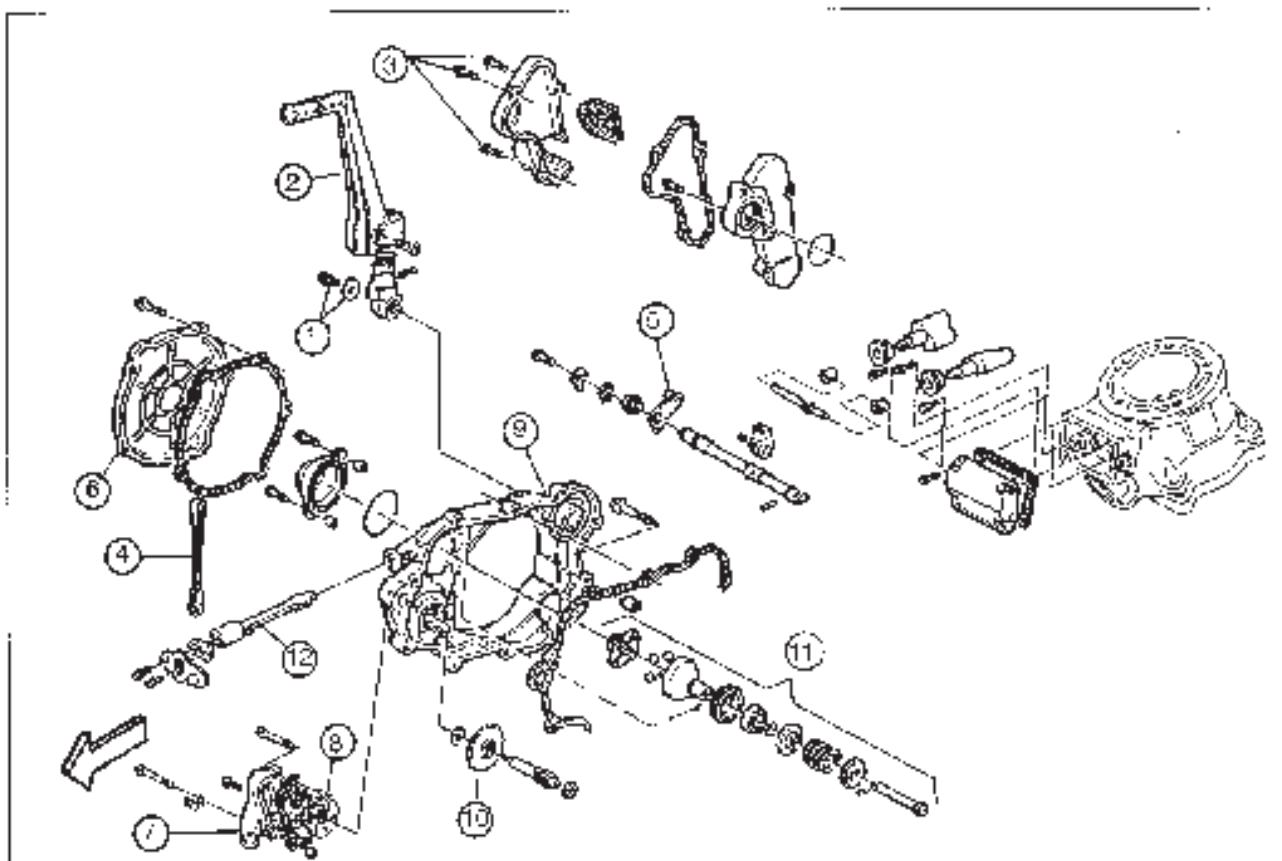
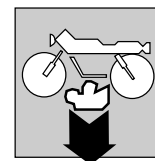
Pour faciliter les opérations de démontage nous conseillons de placer le bloc moteur sur un support solide et le fixer à l'arrière.

Dévisser la vis (1) avec la rondelle d'étanchéité du levier de démarrage (2) et l'enlever de l'arbre de démarrage.

Dévisser les trois vis de fixation (3) du couvercle levier de commande soupape de purge.

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



**Ausbau der Bestandteile und des Deckels auf der rechten Motorseite.**

Z.: Life cheung die Ausbauteile wie empfohlen, den Motorblock mit dessen Linienstrich an einer geeigneten Stütze zu befestigen.

Die Schraube (1) mit der Dichtungsscheibe des Anlasshebel aufschrauben und diesen von der Anlasswelle nehmen.

Die drei Befestigungsschrauben (3) des Deckels des Steuerhebels für das Ablassventil aufschrauben.

**Desmontaje componentes y tapa lado derecho.**

Para facilitar el trabajo, desmonte el motor sobre un soporte con líneas guía para fijarlo por la parte superior.

Destornillar el tornillo (1) con anillo de retén de la leva de accionamiento y desmontarlo del árbol de accionamiento.

Destornillar los tres tornillos (3) de fijación de la tapa leva mando válvula de escape.

Agganciare l'estremità (4) della leva di collegamento nell'incavo sulla leva (5) dell'albero di comando valvola.

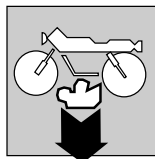
Release the end (4) of linkage from its seat on the lever that actuates the valve operating shaft.

Extraire l'extrémité (4) du levier de raccordement hors de l'assemblage sur le levier de l'arbre de commande soupape.

Das Ende (4) des Verbindungshebel aus seiner Kuppung am Hebel der Ventilsteuwelle aushaken.

Desenganchar la extremidad (4) de la leva de empulso de la conexión sobre la leva del árbol de mando válvula.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>

Svitare le cinque viti di fissaggio del coperchio ispezione frizione (6). Questa operazione non è necessaria in caso di smontaggio del coperchio destro (9).

Prelevare dalla ruotina del coperchio la pompa d'acqua (7) sciogliendo le viti di fissaggio. Recuperare la guarnizione.

L'assemblaggio, durante l'rimontaggio, che in ogni caso deve essere fatto a 90° rispetto al suo posizionamento originale di montaggio del coperchio sinistro al coperchio destro.

Loosen the five screws which fix clutch cover (6). This operation is unnecessary when the right cover (9) is to be removed.

Take off the water pump cover (7) undoing the three fastening screws. Store away the gasket.

When reassembling, make sure that the centering bushes on the pump shaft, cover and are placed in the same position where the two long screws are to be fitted.

Desseraser les cinq vis de fixation du couvercle d'embrayage (6). Cette opération n'est pas à effectuer lors du démontage du couvercle droit (9).

Prelever le couvercle de la pompe à eau (7) en desserrant les trois vis de fixation. Récupérer la garniture.

Attention : Lors du remontage, veillez à ce que les deux longues vis soient insérées dans les douilles de centrage du couvercle de la pompe sur le couvercle droit.

Die fünf Schrauben zur Befestigung des Kupplungssteuerschutzes (6) lösen. Dieser Vorgang ist beim Ausbau (9) des rechten Deckels nicht erforderlich.

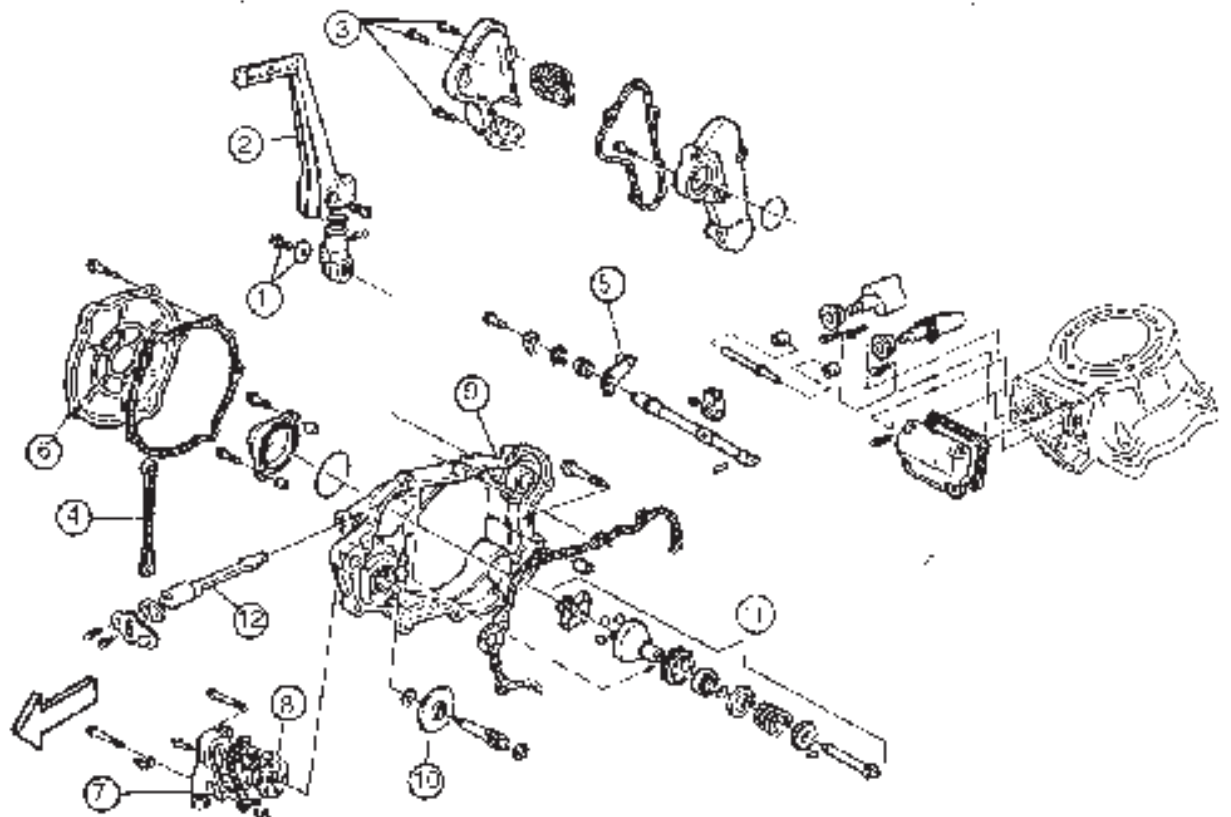
Durch den Abbau kann die die Befestigungsschrauben von den Wasserpumpendeckel (7) abnehmen. Die Dichtung zurücknehmen.

Achten Sie beim Wiedereinbau darauf, daß sich auf dem rechten Deckel an den oberen Längeren Schrauben die Zentrierbohrungen des Pumpendeckels befinden.

Desenroscar los cinco tornillos que aseguran la tapa de inspección de embrague (6). Esta operación no es necesaria si se desmonta la tapa derecha (9).

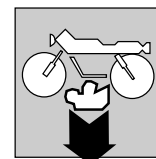
Proceder al desmontaje de la tapa de agua (7) desvratando los tres tornillos de fijación. Recuperar la junta.

Atención: Al montar el remonte, que en correspondencia de las dos tornillos más largas de montaje para cuando los casquillos de centrado de la tapa de agua sobre la trena derecha.



# SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Rimuovere il girante (8) della pompa acqua ruotando a mano in senso antiorario. Svitare le otto viti di fissaggio del coperchio destro (9) al semicarter.

Remove water pump impeller (8) turning it counterclockwise by hand. Undo the eight screws that fix the cover (9) to the half crankcase.

Enlever le roue (8) de la pompe à eau en la tournant manuellement dans le sens contraire à celui des aiguilles d'un montre. Dévisser les huit vis de fixation du couvercle droit (9) au demi-carter.

Wenn man das Laufrad (8) der Wasserpumpe per Hand gegen den Uhrzeigersinn dreht, kann man dieses nun abnehmen. Die acht Befestigungsschrauben des rechten (9) Deckels an der Gehäusenhälfte aufschrauben.

Desmontar el rotor (8) de la bomba agua girándolo manualmente en sentido antihorario. Desatornillar los ocho tornillos que fijan la tapa derecha (9) al semicarter.

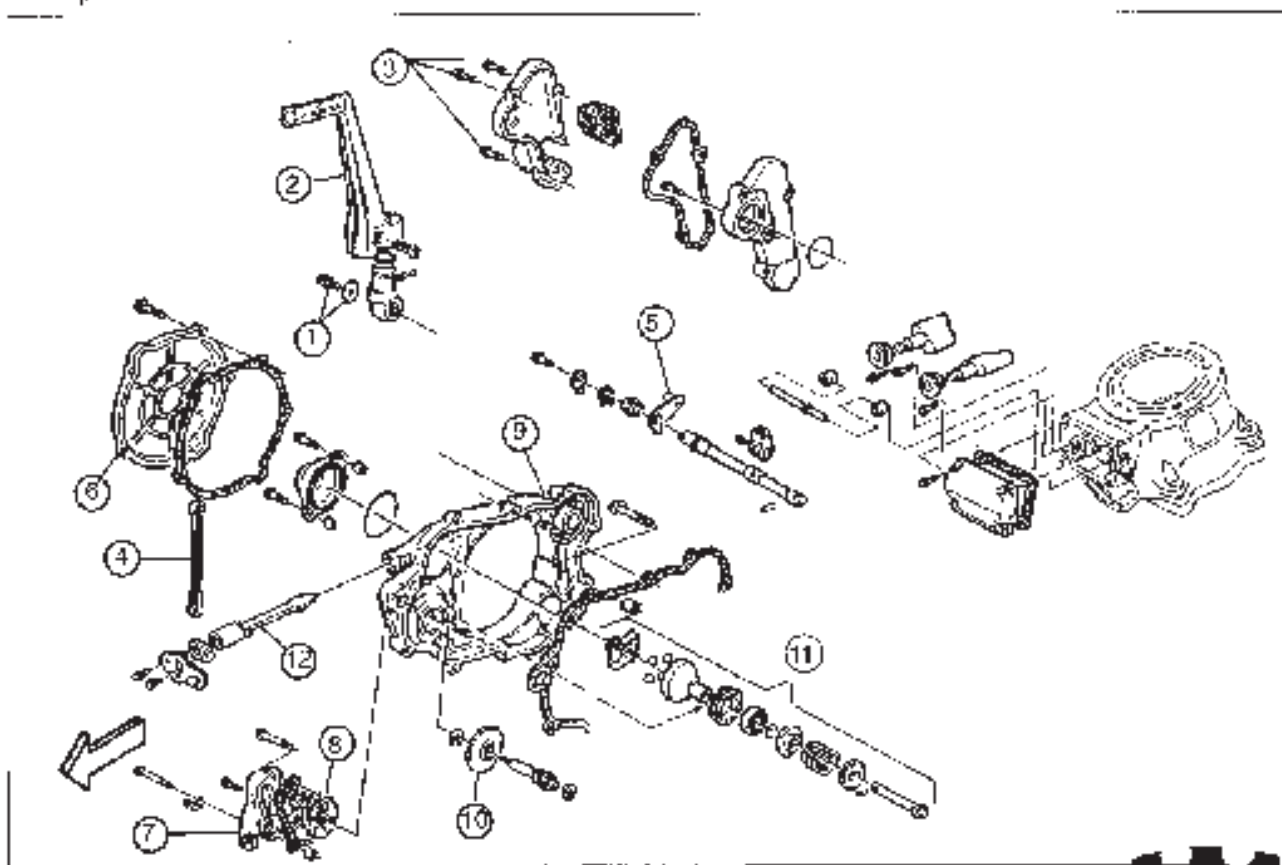
Rimuovere il coperchio facendo pressione all'estremità del mandrillo davanti e sul lato anteriore.

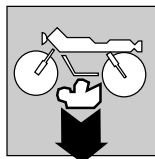
Remove the cover by pressing outwards of the starter shaft and on the front side.

Enlever le couvercle en faisant pression sur l'extrémité du mandrillo de démarrage et sur la partie avant.

Dieen Deckel durch Anbringen einer Hebelwirkung gegen die der Antriebswelle und an der Vorderseite wegnehmen.

Quitar el tapa notando presión en la extremidad del mandrillo de arranque y en la parte anterior.





# SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

Sfilare dall'interno del coperchio l'albero con ingranaggio (10) in nylon di comando pompa acqua e il regolatore centrifugo (11) con ingranaggio di comando valvola.

Per rimuovere l'albero di rinvio (12) comando valvola dal coperchio è necessario ruotarlo in modo che il dente senza dente o a dentatura inversa di l'anello di regolazione centrifugo. In questa posizione è possibile sfilare l'albero di rinvio verso l'esterno.

Take out the shaft along with the nylon gear (10) that operates the water pump and the ball governor with the gear (11) that operates the valve from the cover; store away shims and gasket.

To remove the shaft (12) that operates the valve from the cover, turn it until the shaft portion with no teeth is assembled to the ball governor. When in this position, the shaft may be drawn out from outside.

Extraire de l'intérieur du couvercle l'arbre avec engrenage (10) en nylon de commande pompe à eau et le régulateur centrifuge avec engrenage (11) de commande de la soupape; récupérer les rondelles et la garniture.

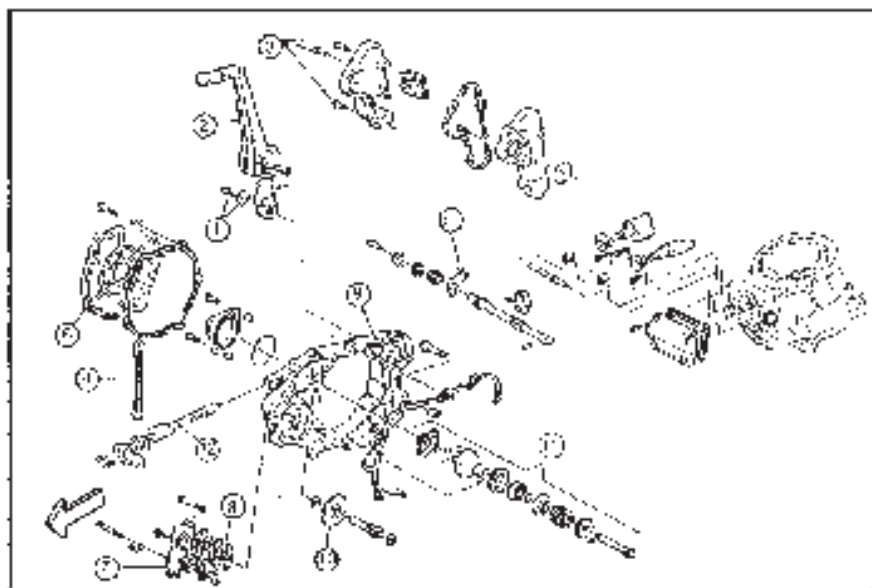
Pour extraire l'arbre de renvoi (12) de commande soupape hors du couvercle droit, il faut le tourner jusqu'à ce que la dent sans denture de l'anneau se trouve face au régulateur centrifuge. On peut alors aisément extraire l'arbre de renvoi vers l'extérieur.

Aus dem Inneren des Deckels die Welle mit dem Wasserpumpen steuerungszahn (10) aus Nylon und den Fliehkraftregler mit dem Ventilsteuerzahnrad (11) nehmen; die Zwischenlagenteile und die Dichtung aufbewahren.

Um die Vorgelegewelle (12) der Ventilsteuerung vom rechten Deckel nehmen zu können, muß man sie so drehen, daß das Teil ohne Verzahnung mit dem Fliehkraftregler einrastet. In dieser Stellung ist es möglich, die Vorgelegewelle herauszuziehen.

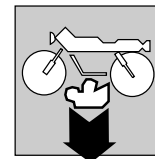
Desmontar de la parte interna de la tapa el árbol con engranaje (10) en nylon de mando bomba agua y el regulador centrifugo con engranaje (11) de mando valvula; recuperar espesores y juntas.

Para desmontar el árbol de renvío (12) mando valvula de la tapa derecha es necesario que lo gire hasta que la parte sin dientes del árbol se encuentre posicionada frente al regulador centrifugo. En esta posición es posible extraer el árbol hacia el exterior.



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

<http://husqy.forumsactifs.com>



**Smontaggio componenti esterni semicarter lato frizione.**

Svitare le viti con i triangoli della frizione operando a cruce.  
Sfilare le viti con i rosetti e le molle dello spingidisco.

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

Loosen the retaining screws of the clutch springs by cranking in a cross sequence.  
Pull out the screws with washers and the spring from the disc pusher.

**Démontage des composants externes du demi-carter côté embrayage.**

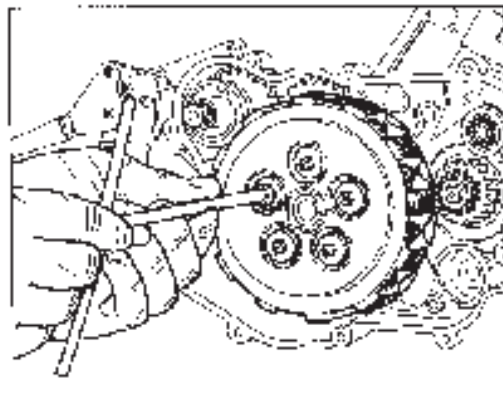
Dévisser les vis de fixation des ressorts d'embrayage (opération en croix).  
Faire sauter les vis avec les rondelles et les ressorts.

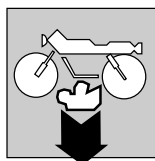
**Ausbau der äußeren Bestandteile der Gehäusehälfte an der Kupplungsseite.**

Die fünf Befestigungsschrauben der Kupplungsdrucküberkreuz aufschrauben. Diese  
Schnitten in einem mit dazugehörigen Unterlegscheiben und Federn von der  
Scheibendrücke lösen.

**Desmontaje componentes externos semicarter lado embrague.**

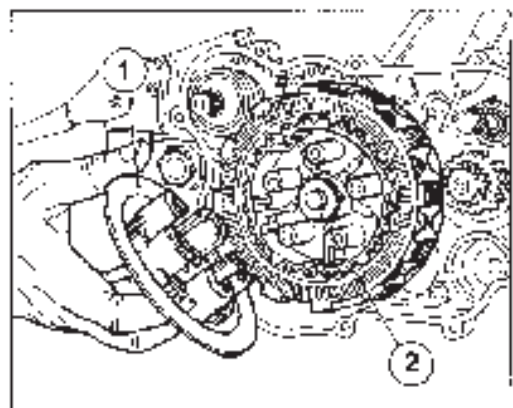
Desatornillar los cinco tornillos del fijación de los muelles embrague operando a cruz.  
Quitar los empujadores con los con rondelles y los muelles.



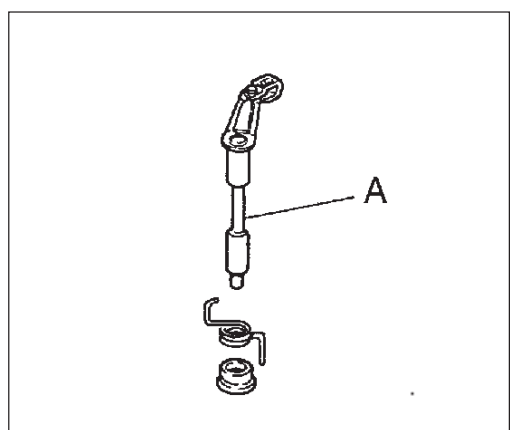


# **SCOMPOSIZIONE MOTORE** **ENGINE DISASSEMBLY** **DECOMPOSITION MOTEUR** **MOTORAUSBAU** **DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Rimuovere il piatto spingidisco (1) e il pacco dei dischi frizione del 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.  
 Dall'altro lato sfilare la leva comando frizione (4) con relativo 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 (4) with its return spring and bush from the opposite side.

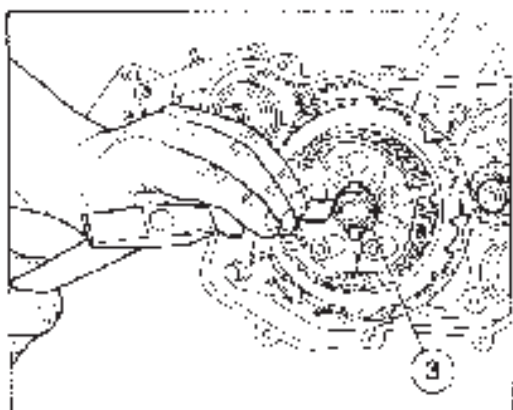


Extraire du moyeu le plateau pousse disque (1) et la série des disques d'embrayage.  
 Extraire de l'extrémité de l'arbre primaire la butée (2), le roulement axial à rouleaux et le plateau.  
 Incliner le bloc moteur sur le côté droit et extraire la première bille, la tige, l'autre bille et l'autre tige de débrayage.  
 Sur le côté opposé extraire le levier (4) de commande embrayage avec le ressort de retour et la douille correspondants.

Den Scheibendeckel (1) und das Kupplungs Scheibenpaket 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.

Von der gegenüberliegenden Seite, den Kupplungsstange (A) mit Feder und Buchse Entfernen.

Quitar el plato empujadisco (1) y el paquete de los discos embrague del cubo.  
 Desfilas 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 desfilas la primera esfera, la varilla, la otra esfera y la otra varilla de desconexión embrague.  
 Del lado opuesto extraer la leva (4) 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.

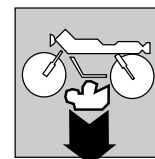
Rodresser, avec le ciseau et le marteau, les parties pliées de la rondelle de sécurité (3) sur l'écrou d'étanchéité du moyeu embrayage.

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

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

# SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Utilizzare una qualsiasi pinza per l'attrezzo cod. **8000 79015** con le estremità inserite in due scanalature opposte del mozzo primario.

Maintenez le molette d'embrayage dans l'axe de visserie - écrou de fixation avec une clé à double de 22 mm.

For this operation, use tool no. **8000 79015** by fitting its ends into two opposite slots on the clutch hub.

Hold the clutch hub by means of the tool and loosen the screw with a 22 mm size of wrench.

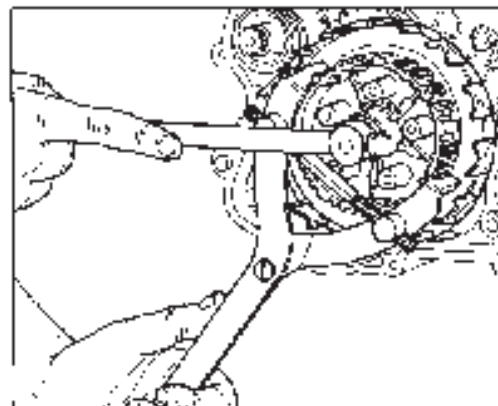
Pour cette opération, utiliser l'out. code **8000 79015** avec les extrémités insérées dans deux rainures opposées du moyeu d'embrayage.

Raquel le moyeu embrayage avec l'outil et dévissez l'écrou de fixation avec une clé à double de 22 mm.

Bei diesem Aussteigvorgang des Wirkwerkes mittels Fernst. **8000 79015** verwenden und es in seine Endstellungen in zwei entgegengesetzte Mitten der Kuppelgehäuseboresen. Die Kuppelgehäuse mit diesem WSK-Werkzeug festhalten und die Fixierschraube mit einem 22 mm Steckschlüssel auflockern.

Para esta operación utilizar el out. código **8000 79015** con las extremidades insertadas en dos ranuras opuestas del cubo embrague.

Maintenez le moyeu d'embrayage dans l'axe de visserie avec l'outil et dévissez l'écrou de fixation avec une clé à double de 22 mm.



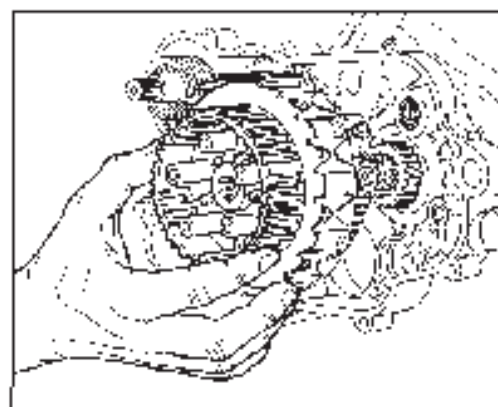
Sfilare dal l'assortità dell'albero primario il dado, la rosetta di sicurezza e il mozzo primario.

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

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

Die Mutter, die Sicherheitswase und die Kuppelgehäuse von Ende des Hauptwelle entfernen.

Deslizar de la extremidad del eje primario la tuerca, la arandela de seguridad y el cubo embrague.



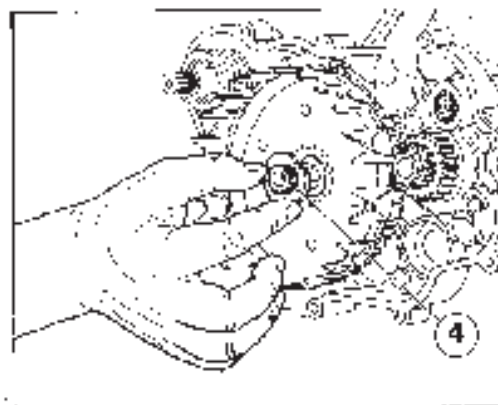
Sfilare dal l'albero primario la rosetta di sicurezza (1).

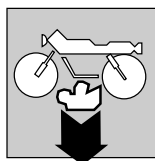
Pull out the non-sport washer (1) from the main shaft.

Enlever la rondelle d'insport (1) de l'arbre primaire.

Die Sicherheitswase (1) von der Hauptwelle entfernen.

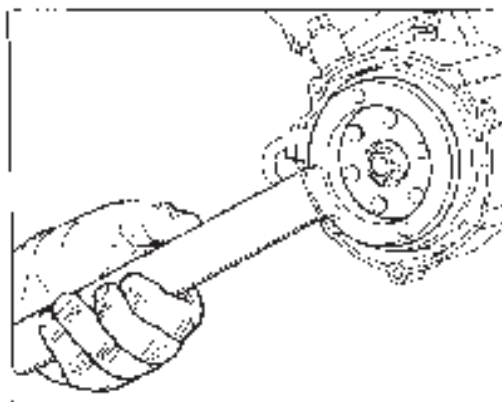
Deslizar del eje primario el arandela de seguridad (1).





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



Per impedire la rotazione dell'albero motore si fissa il dado e bloccaggio degli ingranaggi inserendo sul dritto, e mirando a opporsi al giro dell'alternatore che si trova sull'altro appunto.

Rimane il coperchio alternatore nel modo descritto al paragrafo "Smontaggio coperchio e componenti lato pignone" e installare un apposito cinghio sui fori del rotore.

To prevent the crankshaft from turning while loosening the nut which loosens the gear mount on it, use the Allen bolt to block it on the opposite side.

Remove the alternator cover as described in paragraph "Removal of the covers and of the elements on the sprocket side", then install a special tool on the rotor holes.

Pour empêcher la rotation de l'arbre moteur, bloquez l'écrou et l'écrou de blocage des engrenages insérant un boulon Allen, l'écrou étant sur le rotor de l'alternateur, perpendiculaire au côté opposé.

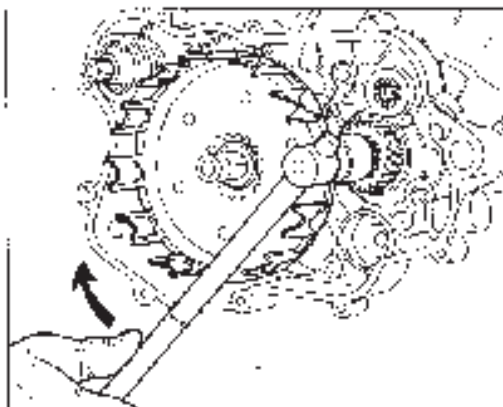
Oter le couvercle de l'alternateur comme indiqué au paragraphe "Démontage des couvercles et des éléments côté pignon" et installer un outil spécial dans les trous du rotor.

Um zu verhindern, dass der Motor während des Ausbaus der Pleuelstange nicht zu drehen, ist es notwendig, ein Bolzen des Drehstromgenerators, der auf der gegenüberliegenden Seite des Pleuels weiter zu stecken.

Den Alternatordackel in der Weise, wie im Paragraph "Ausbau der Decke und der Komponenten auf der Pleuelseite" beschrieben, ausbauen und ein geeignetes Werkzeug in die Rotorbohrungen einsetzen.

Para impedir que el motor que mientras se desmonta la parte de bloqueo de los engranajes no gire, inserte un tornillo en el lado opuesto al del alternador, sobre el rotor del alternador, colocándolo en el lado opuesto.

Retirar la tapa del alternador de la manera descrita en el capítulo "Desmontaje de la tapa y componentes lado pñón" e instalar la herramienta pertinente en los agujeros de rotor.



Mantenendo bloccato il motore con un pezzo di legno di spessore di 19 mm, bloccarlo sull'altro lato opposto della testina motore.

Agir en sens contraire en utilisant un morceau de bois d'une épaisseur de 19 mm.

Block the rear with the tool and press the pin on the other end, the pin should with a 19 mm thick wooden.

Um die Pleuelstange mit dem Werkzeug fest zu halten, stecken Sie ein 19 mm dickes Holz in die Pleuelbohrung.

En utilisant le déviateur, l'outil déviateur, avec une épaisseur de 19 mm, bloquer le côté opposé de l'autre moteur.

Bloquer l'opération dans le sens des aiguilles d'une montre, les agit d'un arbre, avec l'épaisseur de 19 mm.

Während man den Motor mit dem Werkzeug fest hält, stecken Sie ein 19 mm dickes Holz in die Pleuelbohrung auf der gegenüberliegenden Seite des Pleuels weiter zu stecken.

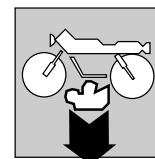
Manteniendo bloqueado el motor con el árbol de 19 mm de espesor, bloquearlo en el otro lado opuesto del eje motor.

Agir en sens contraire en utilisant un morceau de bois d'une épaisseur de 19 mm.



# SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



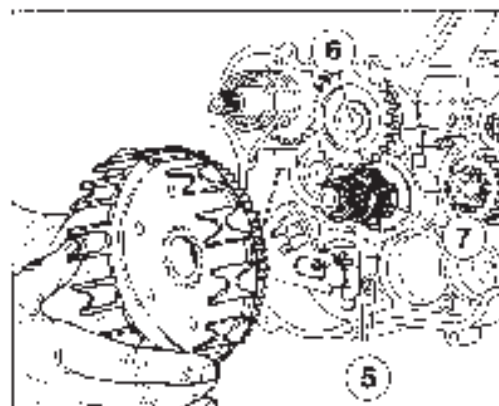
Sfilare dall'albero primario i cuscinetti a rulli (5) con relativi spacer (6). E il cuscinetto interno e la rondella a tre punte (7).

Pull out the clutch housing, the two roller bearings (5) with the spacer (6), the inner spacer and the three-point washer (7) from the main shaft.

Enlever de l'arbre primaire le roulement à rouleaux (5) avec l'entretoise (6), l'entretoise interne et la rondelle à trois pointes (7).

Die Kupplungsgehäuse, die zwei Rollenkörper (5) mit dem dazugehörigen Abstandsstück (6), dem inneren Abstandsstück und die Spitzscheibenzugschraube (7) von der Kuppelwelle ziehen.

Quitar de eje primario el rodamiento con la jague, la dos jague y arañillo (5) con relativo espaciador (6), el espaciador interno y el otro de tres puntas (7).



Sfilare dall'albero motore l'ingranaggio (8) con relativo pignone e pignone (9) della leva scatto primario.

Entfernen abt. Ingradaur die aus dem Motor.

Pull out the water pump drive gear (8) and the main motor screw gear (9) from the crankshaft.

Remove the gear from the crankshaft.

Enlever de l'arbre moteur l'engrenage (8) de commande de la pompe eau et l'engrenage (9) de la manivelle au pignon.

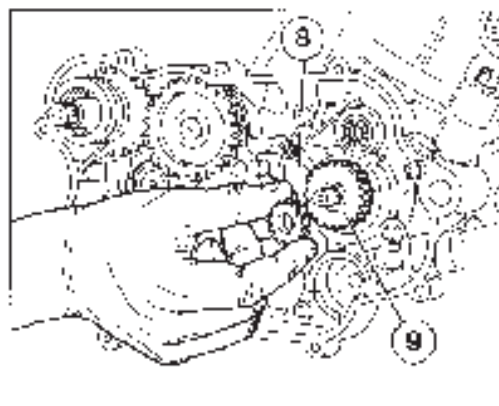
Leve la engrana a disco su l'arbre motor.

Der Zahnrad (8) der Wasserpumpentrieb und des Zahnrad (9) nachher querls aus von der Antriebswelle abziehen.

Die s la engrenaje aus des Treibwelle nehmen.

Desarmar del eje motor el engranaje (8) de mando con la aguja y el engranaje (9) de la manivela primario.

Quitar la engrana a disco posicionada sobre el eje motor.



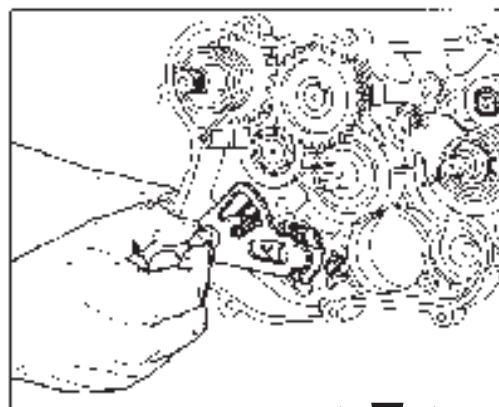
Sfilare l'innesto metallico dalla parte posteriore del semicarter destro.

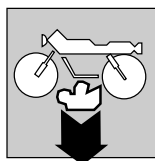
Pull the selector shaft from the rear end of the right crankcase half.

Entfernen Innenaufstecker der Forme des dem rechten Teil.

Die Gängwahlsmittel von der hinteren Seite der Kurbelgehälfte trennen.

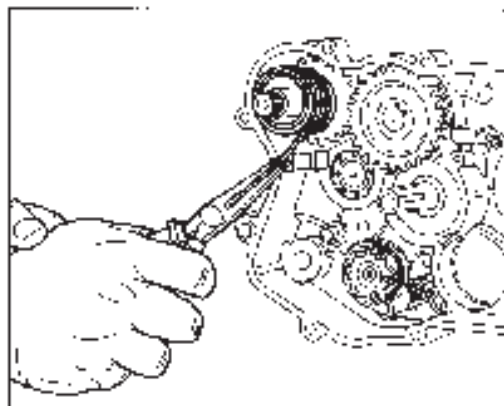
Desarmar el árbol selector de la parte posterior de semicarter derecho.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



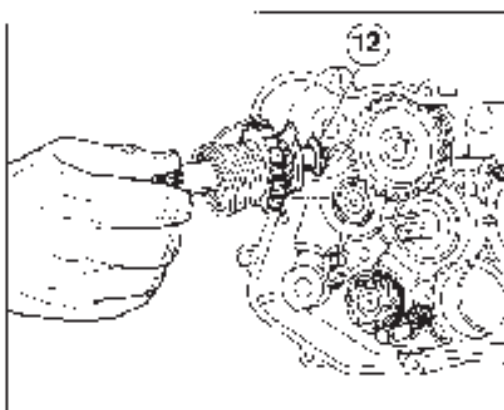
Sganciare l'anello di ritorno dell'elbero avviamento dal suo ancoraggio sul sem-carter sinistro.

Eeksen the return spring of the starter shaft from its anchoring on the left crankcase half.

Débrancher l'anneau de retour de l'arbre de démarrage de son ancrage sur le demi-carter droit.

Die Rückfollfeder der Anlaßwelle aus ihrer Verankerung in der rechten Gehäusenälfte austrenken.

Desenganchar el anclaje al mualla de resorte de él colector en el otro lado de el semicarter derecho.



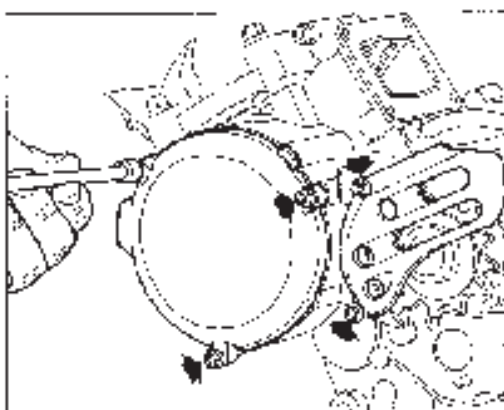
Sfilare il gruppo albero avviamento completo di ingrenaggio di comando e pignone e muovere il cuscinetto (12) verso l'interno.

Full out the starter shaft assembly together with the drive gear and remove the washer (12) inner side.

Extraire le grande et bre de démarrage avec l'engrenage de commande et récupérer la rondelle (12) côté interne.

Die Antriebswelle samt komplettem Steuerzahnradern herausnehmen und die Zwischenlagenscheibe (12) aus der Innenseite herausnehmen.

Retirer el grupo albero funcionamiento completo de engranaje de comando y resaca el anillo de colectoración (12) lado interno.



## **Smontaggio copertili e componenti lato pignone.**

Svitare e tirare via di fissaggio e rimuovere il cuscinetto e l'elemento separatore la guarnizione.

Schrauben los machen und die Fassung des Cuscinets o pignone e entfernen. Entfernen die Schutzplatte und die relative Distanzhülse.

## **Removal of the cover and components on sprocket side.**

Remove the free 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 vis de fixation et enlever le couvercle alternateur en récupérant la garniture.

Dévisser en 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 Ritzelsseite.**

Die drei Befestigungsschrauben lösen und den "Deckel" des Alternators abheben, dabei dessen Dichtung mitge winnen.

Die beiden Befestigungsschrauben des Ritzeldeckels lösen und gemeinsam mit der Schutzplatte und dazugehöriger Distanzhülse abheben.

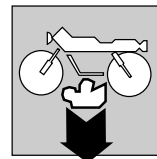
## **Desmontaje tapas y componentes lado piñón.**

Desatornillar las tres tornillos fijación y quitar el lateral alternador sacándole el retén.

Desatornillar los dos tornillos de fijación de la caja piñón y quitar la placa de protección y relativos distancios.

# SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



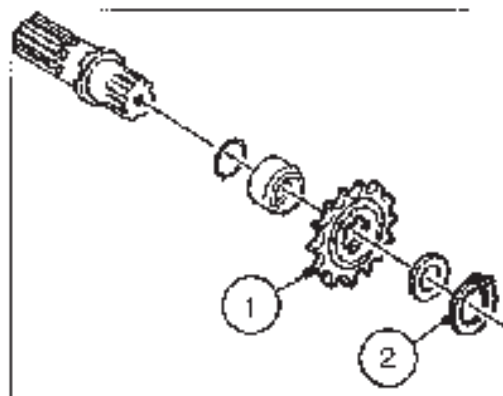
Se non già effettuato in precedenza, é necessario rimuovere il pignone motore.  
Il pignone è bloccato sull'albero secondario da un anello seeger (2). Per rimuovere il pignone motore è necessario rimuovere detto anello.  
Sfilare il pignone. Rimuovere anche il distanziale con anello OR di tenuta.  
Al rimontaggio posizionare il distanziale con la sede per l'anello OR rivolta verso l'interno.

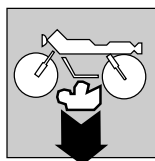
If not previously removed, remove the drive sprocket.  
The sprocket is held to the secondary shaft by a circlip (2). This circlip should be removed before you can remove the sprocket.  
Pull out the sprocket. Remove the spacer with O-ring too.  
When reassembling, set the spacer with the OR housing turned inwards.

Si pas effectué déjà précédemment, il est nécessaire d'enlever le pignon moteur.  
Le pignon est bloqué sur l'arbre secondaire par un circlip (2). Pour enlever le pignon moteur il faut enlever cette bague.  
Extraire le pignon. Enlever également l'entretoise avec la bague d'étanchéité.  
Lors du remontage, placer l'entretoise et le siège de la bague d'étanchéité tourné vers l'intérieur.

Wenn es nicht schon in Vorrang gemacht wurde, ist es notwendig, das Ritzel zu entfernen.  
Das Ritzel auf der Sekundärwelle von einem Seeger-Ring festgestell (2). Deshalb ist es bei der Abnahme des Ritzels notwendig, zuerst diesen Ring wegzunehmen.  
Unterlegscheibe das Ritzel abnehmen. Auch das Distanzstück gemeinsam mit dem O-Ring abnehmen.  
Beim Wiedereinbau ist das Abstandsstück mit dem OR-Ring-Sitz nach innen gerichtet zu positionieren.

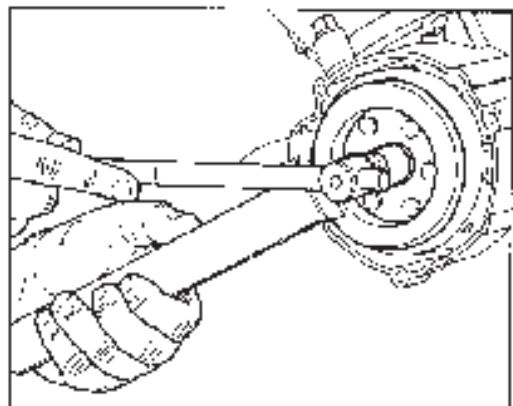
Si no ya efectuara en precedenza, es necesario remover el piñon motor.  
El piñon està bloqueado en el arbol secundario por un anillo seeger (2). Para desmontar el pigñon motor es necesario desmontar el anillo antes mencionado.  
Quitar el piñon. Quitar ademas el distancial con anillo OR de retén.  
Cuando se vuelve a montar es preciso colocar el distanciador con la sede para el anillo OR dirigida hacia el interior.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



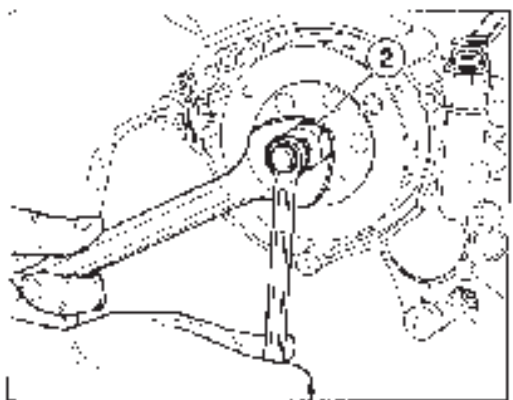
Impedire la rotazione del rotore applicando su di esso un attrezzo apposito. Svitare il dado di tenuta del rotore utilizzando una chiave a bussola da 17 mm [CR] o 19 mm [WR].

Prevent rotation of the rotor using the special tool. Loosen the rotor clamping nut using the 17 mm wrench for [CR] and 19 mm wrench for [WR].

Empêcher la rotation du rotor au moyen de l'outil spécial. Desserrer l'écrou de fixation rotor au moyen de la clé à douille de 17 mm [CR], ou de 19 mm [WR].

Die Drehung des Rotors durch Anbringung eines geeigneten Werkzeuges auf demselben verhindern. Die Dichtungsmutter des Rotors mit einem 17 mm Steckschlüssel [CR] oder 19 mm Steckschlüssel [WR] ausrauben.

Impedir la rotación del rotor aplicando sobre éste la herramienta pertinente. Desmontar la tuerca sujeción del rotor utilizando una llave Allen de 17 mm [CR] o de 19 mm [WR].



Utilizzare l'estratore (2) cod. **8000 60516** [WR] e **8000 46613** [CR] e svitare la tuerca.

Prendre l'outil à l'aide d'une clé hexagonale de 22 mm [19 mm pour CR] et tourner la tuerce d'écrou à l'aide d'une clé hexagonale de 14 mm [17 mm pour CR], enlever le rotor de l'arbre à moteur.

Use puller (2) no. **8000 60516** [WR] and **8000 46613** [CR] and tighten it to the rotor. Hold the tool steady with a 22 mm hexagon wrench [19 mm for CR] and turn control nut clockwise with a 14 mm hexagon wrench [17 mm for CR] to remove the the crankshaft.

Utiliser l'extraction (2) code **8000 60516** [WR] et **8000 46613** [CR] et le serrer sur le rotor.

Le maintenir l'outil hexagonal à l'aide d'une clé de 22 mm [19 mm pour CR] et en tournant, desserrer l'écrou à l'aide d'une clé hexagonale de 14 mm [17 mm pour CR], retirer le rotor de l'arbre à moteur.

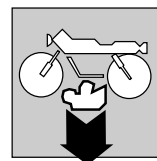
Den Auszieher (2) Kennr. **8000 60516** [WR] und **8000 46613** [CR] annehmen und auf dem Rotor ansetzen.

Indem man das Werkzeug mit einer Sechseckschlüssel von 22 mm [19 mm für CR] festhält und es am Hebel Schraub mit einem Sechseckschlüssel von 14 mm [17 mm für CR] im Uhrzeigersinn drehen, kann man den Rotor von der Pleuellwelle abheben.

Utilizar el extractor (2) cod. **8000 60516** [WR] y **8000 46613** [CR] girando el control. Sostener el herramienta con llave hexagonal de 22 mm [19 mm para CR] y girar de en sentido horario el tuerca de control con una llave hexagonal de 14 mm [17 mm para CR] para extraer el rotor de la eje del motor.

# SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Svitare le due viti (3) (WR) o le tre viti (3) (CR) che fissano lo statore; sfilarne il gommino passafilo e la piastrina (4) (solo per WR); dal semi-carter sinistro e rimuovere lo statore completo.

Loosen the two screws (3) (WR), or the three screws (3) (CR) which fix the stator. Remove the rubber cable run and plate (4) (for WR only) from the left half-casing, then remove the stator.

Dévisser les deux vis (3) (WR) ou les trois vis (3) (CR) qui fixent le stator. Enlever la gaine à câble passe-fil en caoutchouc et la plaque (4) (seulement pour WR) du demi-carter, ensuite enlever le stator complet.

Die beiden Schrauben (3) (WR) oder die drei Schrauben (3) (CR) zur Statorbefestigung ausschrauben, das Drehtdurchgangsgummi und das Plättchen (4, nur für WR) von der linken Halbabdeckung abziehen und den gesamten Stator entfernen.

Desatorrar los dos tornillos (3) (WR) o los tres tornillos (3) (CR) que aseguran el estator; desenroscar la goma pasafilo y la plaquita (4, sólo para WR) del semicarter izquierdo y retirar el estator completo.

## Smontaggio valvole di scarica

Rimuovere le viti (1), il coperchio (2), la vite (3), la piastrina (4), la molla (5), la bussola (6) e la leva di comando (7). Tagliare il grando (8) e l'albero (9) dal cilindro. Rimuovere le viti (10) e le valvole di scarico (11).

## Removing the exhaust valves

Remove screws (1), cover (2), screw (3), plate (4), spring (5), bush (6), and control lever (7). Remove dowel (8) and shaft (9) from the cylinder. Remove screws (10), and exhaust valves (11).

## Démontage de la soupape de décharge

Oter les vis (1), le couvercle (2), les vis (3), la plaque (4), le ressort (5), le écrou (6), et le levier de commande (7). Oter le goujon (8) et l'arbre (9) du cylindre. Oter les vis (10) et les soupapes d'échappement (11).

## Ausbau des Auspuffventils

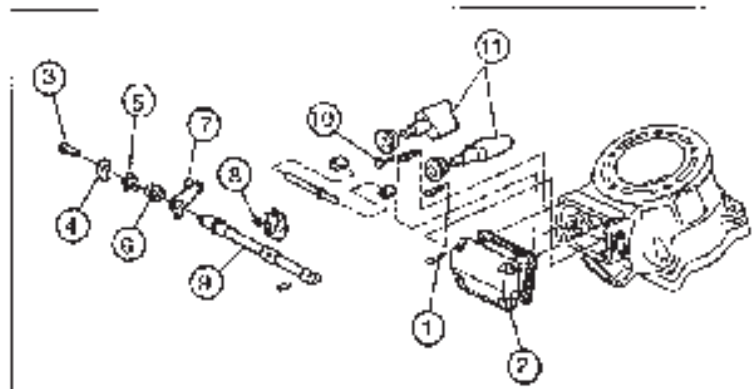
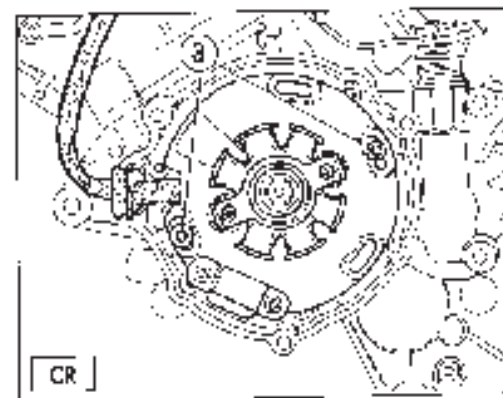
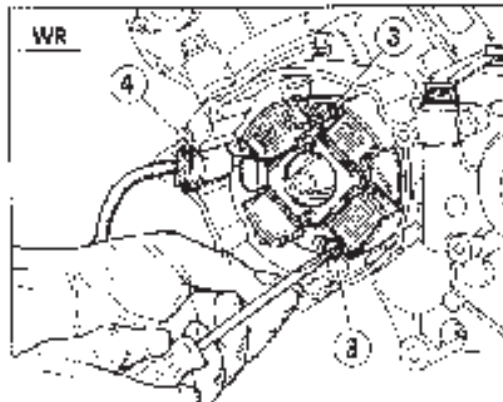
Die Schrauben (1), den Deckel (2), die Schrauben (3), das Plättchen (4), die Feder (5), die Buchse (6) und den Scherthebel (7) abnehmen.

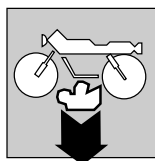
Den Zapfen (8) und die kleine Welle (9) vom Zylinder abziehen. Die Schrauben (10) und die Auspuffventile (11) entfernen.

## Desmontaje de la válvula de escape

Retirar los tornillos (1), la tapa (2), el tornillo (3), la plaquita (4), el muelle (5), el cosquillo (6) y la palanca de mando (7).

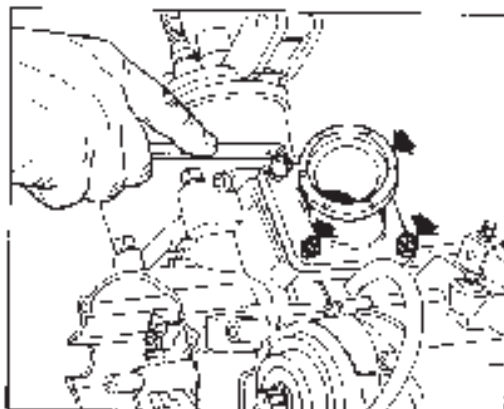
Quitar el arisónero (8) y el eje arisónero (9) del cilindro. Quitar los tornillos (10) y las válvulas de escape (11).





# SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## Smontaggio valvola di aspirazione.

Svitare le quattro viti a tenuta del gruppo valvole di aspirazione.  
Sfilare il recordo del carburatore-valvola.  
Rimuovere dal basamento la valvola aspirazione e recuperare la guarnizione.

## Removal of intake valve.

Unscrew the four retaining screws of the intake valve assembly.  
Pull out the inlet carburetor valve.  
Remove the intake valve from the cylinder block and remove the gasket.

## Démontage de la soupape d'aspiration.

Dévisser les quatre vis à franchère du groupe soupape d'aspiration.  
Retirer la racette carburateur soupape.  
Enlever du bloc la soupape d'aspiration et récupérer la garniture.

## Ausbau des Ansaugventils.

Das vier Die Ansaugventil in der Ansaugventilklappe lösen. Den Ventilsitz vom Ventilanschluß lösen.

Das Ansaugventil aus seinem Sitz nehmen und die Dichtung rückgewinnen.

## Desmontaje válvula de aspiración.

Desmontar los cuatro tornillos de retén del grupo válvula de aspiración.  
Extraer el empalme carburador válvula.

Quitar de la base la válvula aspiración y recuperar el retén.

## Smontaggio gruppo termico.

Lo smontaggio della testata, cilindro e pistone sarà eseguito separatamente ed è indipendente dalle operazioni di smontaggio fino ad ora eseguite.

L'rimozione del gruppo testata e cilindro è questo punto necessario per poter procedere alla smontaggio a tutti con calma e senza.

Senza che due pezzi di testa la base cilindro e gruppo che è posto sotto sotto di essi.

## Thermal assembly removal.

The assembly of the head, cylinder and piston can be disassembled and it is independent of the previous operations as they are so far.

Note: It is necessary to remove the head/cylinder assembly in order to disassemble the engine half completely.

Unscrew the five blind flaps keeping the head on the cylinder and keep the work surface clean from them.

## Démontage du groupe thermique.

Le démontage de la culasse, du cylindre et du piston sera être effectué et effectué sans être indépendant des opérations de démontage déjà effectuées.

L'enlever l'ensemble culasse/cylindre et piston est ce point nécessaire pour pouvoir procéder au démontage de tous les composants.

Devant que deux pièces de tête la base du cylindre et groupe qui est placé sous d'eux.

## Ausbau des Zylinderblocks.

Bei Ausbau des Zylinderkopfes, des Zylinder und des Pleuels sind diese zu einem anderen Zeitpunkt vorgezogen werden, es ist unabhängig von den bisherigen Zerlegearbeiten.

Die Entfernung des Zylinderblockes wird separat ausgeführt, unabhängig von der Zerlegung des Motors bis dahin fortzuführen zu können.

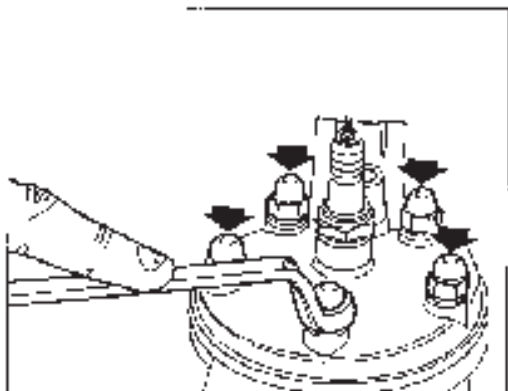
Die fünf Blindflansche, die den Zylinderkopf von dem Zylinder halten, abschrauben und die darunter liegenden Scheiben entfernen.

## Desmontaje grupo térmico.

El desmontaje de la cabeza, cilindro y pistón será ser efectuado y es independiente de las operaciones de desmontaje hasta ahora efectuadas.

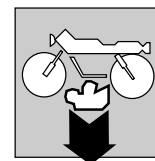
La remoción del grupo testada cilindro y pistón es este punto necesario para poder proceder a la desmontaje de todos los componentes.

Desmontar los dos piezas de cabeza de cilindro y grupo que es puesto debajo de ellos.



# SCOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE DISASSEMBLY DECOMPOSITION MOTEUR MOTORAUSBAU DESCOMPOSICION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



3. muovere la testa (3) e recuperare i due anelli OR di tenuta esterna (1) e interna (2).

**NOTA:** Gli anelli OR tra testa e cilindro dovranno sempre essere sostituiti ad ogni rimontaggio.

Svitare i quattro viti (4) di fissaggio del cilindro al basamento.

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.

Unscrew the four stop nuts (4) fixing the cylinder to the cylinder block.

3. lever 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.

Dévisser les quatre écrous (4) de fixation du cylindre sur le bâti.

Den Zylinderkopf (3) abnehmen und die beiden O-Ringe, d.h. den äußeren (1) und inneren (2), herausnehmen.

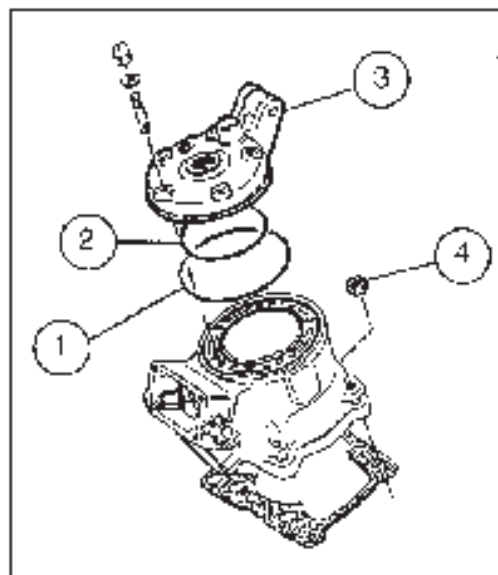
**ANMERKUNG:** Die O-Ringe zwischen Zylinderkopf und Zylinder müssen bei jedem Zusammenbau ersetzt werden.

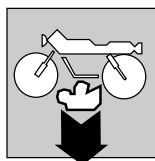
Die vier Befestigungsmutter (4) des Zylinders vom Motorblock lösen.

Desmontar la cabeza (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 remonteje.

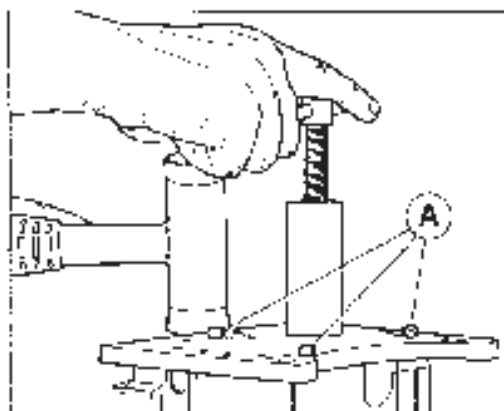
Destornillar las cuatro tuercas (4) que fijan el cilindro a la base.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



Con cambio in posizione di folle, dopo aver applicato su semi-carter sinistro, con 3 viti "A" di opportuna dimensione, l'attrezzo cod. **8000 79016**, agire su barra centrale e procedere all'estrazione del semi-carter.

Per agevolare l'operazione battere con mazzuolo su l'estremità dell'albero secondario mentre si aziona il perno del fuorilezzo.

Knüpfereinstellung: schlägt auf semi-motor, primäre und command-federle.

Turn gear box into idling position, and after having applied tool no. **8000 79016** on the L.H. crankcase with 3 screws "A" of a proper size put on the central pin and proceed to its extraction.

To make the operation easier, hit the secondary shaft end with a mallet while moving the fork pin.

Knüpfereinstellung: schlägt auf semi-motor, primäre und command-federle.

Avec selecteur en position de point mort, après avoir appliqué sur le demi-carter gauche (lever gauche) l'attrezzo approprié (numéro 8000 79016) agir sur la barre centrale et procéder à l'extraction du semi-carter.

Pour faciliter l'opération, taper avec un marteau sur l'extrémité de l'arbre secondaire tandis que l'on actionne le goujon de folle.

Lelever les tendilles faisant épaisseur sur le semi-motor, primaire et command-federle.

Mit Schatgetelcher in der Leerlaufstellung das Werkzeug (Code-Nr. 8000 79016) auf die linke Gehäuseseite (je lin.) auflegen und mit 3 Schrauben geeigneter Größe in "A" anbringen und durch Ubratung des Mittelschafers die Gehäuseseite heraus abbauen.

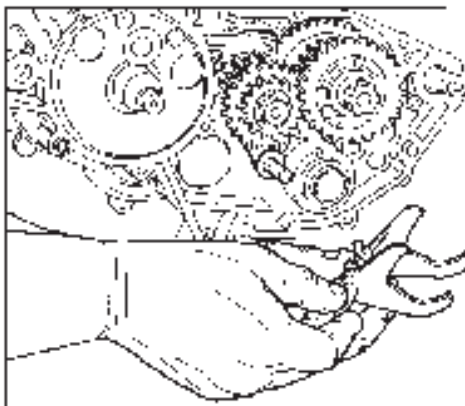
Zur Arbeitserleichterung mit einem Hammer auf das Ende des Wippschafers klopfen, während man den Stift der Werkzeuge schiebt.

Die Zwischenlegscheiben auf der Antriebswelle, der Hauptwelle und Gehäuseseite welle lösen.

Con cambio en posición de folle, después de haber aplicado sobre el carter izquierdo (carterizda) con 3 tornillos "A" de oportuna dimensión, el utensilio cod. **8000 79016**, actuar sobre el barro central y proceder a la extracción del semi-carter.

Para facilitar la operación golpear con mazo sobre la extremidad del eje secundario mientras se acciona el resaca del folle.

Quitar los aros sobre los ejes motor, primario y mando-horreo los.



Prima i due perni con relative forcelle di selezione marcia.

Put out the two rods with the gear selector forks.

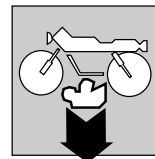
extraire les deux gâchettes avec les fourchettes correspondantes de sélection des vitesses.

Die beiden Stifte mit den entsprechenden Gangwahl-gabeln lösen.

loster für das perno con relative forcelle di selezione marcia.

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

<http://husqy.forumsactifs.com>



**Separazione semicarter.**

Del semicarter sinistro svitare le 12 viti di fissaggio.

**Separation of half crankcase.**

Unviter les 12 boulons de fixation du L.H. half crankcase.

**Séparation du demi-carter.**

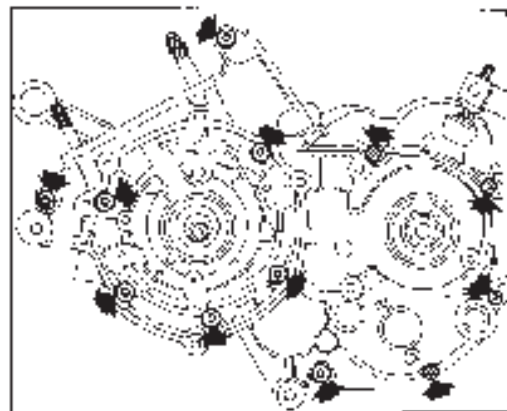
Aviter les 12 vis de fixation des écrous sur le carter gauche.

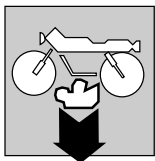
**Trennung der Gehäuschaelften.**

Die 12 Befestigungsschrauben des linken Gehäuschaelfts lösen.

**Separación semicarter.**

Del semicarter izquierdo desmontar los 12 v. los de fijación.



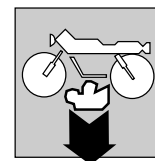


**SCOMPOSIZIONE MOTORE  
ENGINE DISASSEMBLY  
DECOMPOSITION MOTEUR  
MOTORAUSBAU  
DESCOMPOSICION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



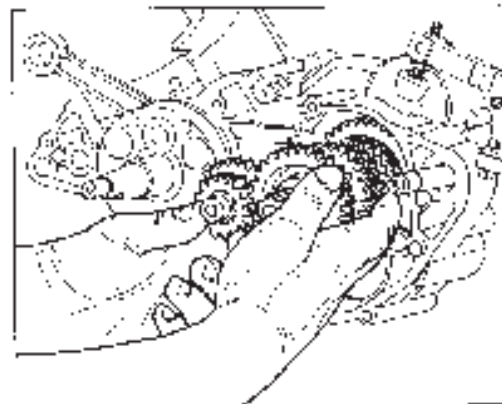
<http://husqy.forumsactifs.com>



and out the two-year shells complete with garnish will prove easier to eat in the main, she'll have with a meal.

Die zwei Gedächtnisse gleichzeitig in zwei Zeilen aus dem Buchstaben  
Bilder herauszuziehen, ist man sich durch Kopieren mit dem Handbuch des Buches der  
Lichtwelt hat.

El primer contenido es normalmente un eje de control o compases de engranaje. Para facilitar la operación de extracción, golpea con un mazo sobre la extensión de este primer eje.

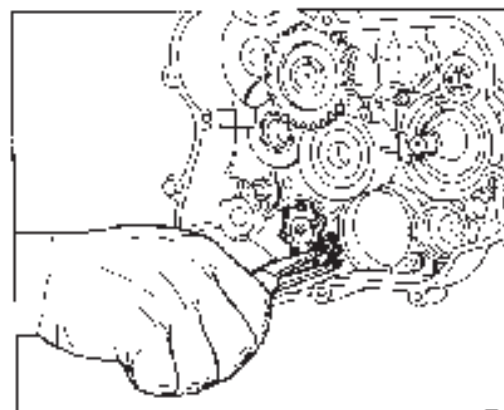


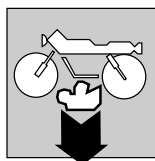
Use a pair of pliers to compress spring lead end, turn the gear-shifter pedal so you can pull out the fork control shaft. Pull the fork control shaft from the left side.

Contrôle lexical du message : une paire de mots est fournie à chaque fois pour permettre l'attribution de l'ordre de leur monde-factuel. L'ordre est attribué en fonction de la nature du mot (nom ou verbe).

Während Zunge der Federzirkel entgegensteuert und der Gangschrauben drehen, um damit die Pleinazeiten der Gangschraube zu ermöglichen. Die Gangschraube an der roten Pleinazeite.

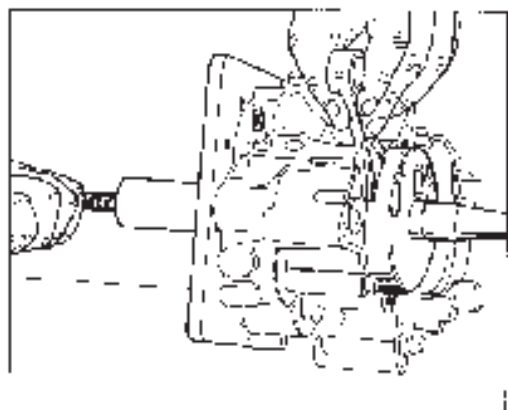
El principio de pinzas corrige el ascenso de muestra y evita el este el tipo machos para permitir la extracción del eje, dando lugar a los. Entran al eje cuando los ejes de la vida de vida.





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

<http://husqy.forumsactifs.com>



Ne c'è caso fosse necessario rimuovere l'albero motore dal semicarter destro, usare il moltiplicatore cod. **800079016** impiegandolo anteriormente per le stesse posizioni del semicarter.

Far corrispondere i fori del battello con quelli sul lato esterno del semicarter stesso e fissare il battello con le viti di opportuna lunghezza. Spostare criticamente l'albero motore ed agire sul punto centrale per ottenere 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**.

It is necessary to remove the drive shaft from the R.H. half car socket, use the same tool code **8000 79016** previously used for disassembling the half car sockets. Match the holes on the tool with those on the outer side of the R.H. crankcase wall and fix the tool with the screws of adequate length. Slide 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**.

Si doit enlever l'arbre moteur du demicarter droit, utiliser l'outil réf. **8000 79016** employé précédemment pour le démontage des demicarter.

Faire correspondre les trous de l'outil avec ceux sur la côté externe du demicarter droit. Fixer l'outil avec des vis ayant une longueur appropriée. Soulever correctement 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**.

Falls die Halbschale nach dem Anpressen des demicarter-Gehäuses effektiv löst, an diesem gleiches Werkzeug (Code **8000 79016**) nach dem Lösen der Führung der Gehäuseschalen an ihrem zentralen Punkt zu verwenden.

Die Bohrungen des Werkzeuges mit den Bohrungen auf der rechten Gehäuseschale ausrichten, es dann mit deren von innen her geeigneten Schrauben befestigen. Die Antriebswelle in entsprechender Weise positionieren und am Zentralfüß ziehen, um das Ausziehen zu ermöglichen.

**VERMERK:** Beim Ausziehen der Motorwelle darf man niemals auf deren Ende durchschlagen, selbst nicht mit Plastikhammern.

Um das Lager, welches fest mit der Triebwelle auf deren linken Seite verbunden bleibt, zu entfernen, ist der Gebrauch des Werkzeuges (Code **000YA 2271**) erforderlich.

Un c'è caso fosse necessario rimuovere l'ala motor de semicarter derecho, usar o mismo multiplicador cod. **800079016** empregado anteriormente para o desmontagem do semicarter.

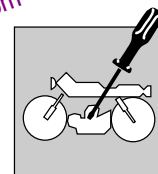
Fazer corresponder os furos do utensil com aqueles sobre o lado externo do semicarter direito e fixar o utensil com parafusos de comprimento adequado. Deslocar criticamente o eixo motor e agir no ponto central para obter a extração.

**NOTA:** Para a extração do eixo motor evitar absolutamente de golpear, aunque con martillos en plástico, el extremo del mismo.

Para remover el cojinete, que quedara solidario al eje motor sobre el lado izquierdo, es necesario utilizar el herramienta cod. **000YA 2271**.

**REVISIONE MOTORE  
ENGINE OVERHAULING  
REVISION MOTOR  
MOTORUEBERHOLUNG  
REVISION DEL MOTOR**

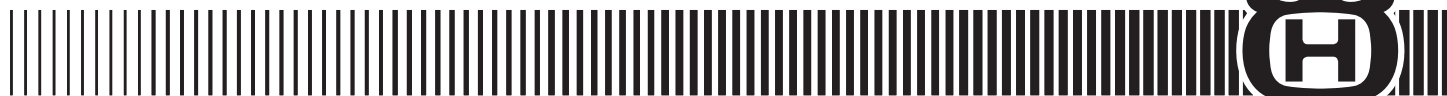
<http://husqy.forumsactifs.com>



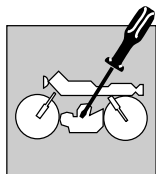
|                                                                                                    |      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Pulizia dei particolari .....                                                                      | G.4  |
| Accoppiamento .....                                                                                | G.5  |
| Cilindro .....                                                                                     | G.6  |
| Misurazione del cilindro .....                                                                     | G.6  |
| Pistone .....                                                                                      | G.7  |
| Accoppiamento cilindro-pistone .....                                                               | G.8  |
| Scatello .....                                                                                     | G.9  |
| Segmenti .....                                                                                     | G.10 |
| Accoppiamento segmenti cava su pistone .....                                                       | G.11 |
| Accoppiamento segmenti cilindro .....                                                              | G.11 |
| Accoppiamento spillo oscillatore-pièce di ciala<br>gioco radiale pièce di ciala' .....             | G.12 |
| Accoppiamento perno accoppiamento valani -<br>asta di biella (gioco radiale testa di biella) ..... | G.13 |
| biella .....                                                                                       | G.14 |
| Gioco assiale testa di biella .....                                                                | G.14 |
| Perno biella, svergatura .....                                                                     | G.14 |
| Albero motore .....                                                                                | G.15 |
| Disassamento albero motore .....                                                                   | G.15 |
| Testata .....                                                                                      | G.16 |
| Controlli rettifiche dei vari alberi .....                                                         | G.17 |
| Cuscinetti .....                                                                                   | G.18 |
| Sostituzione cuscinetti .....                                                                      | G.19 |
| Sostituzione cardano .....                                                                         | G.19 |
| Gruppo frizione-trasmissione primaria .....                                                        | G.20 |
| Spessore disco d'attrito .....                                                                     | G.20 |
| Gioco scatola frizione, disco d'attrito .....                                                      | G.21 |
| Disassamento disco frizione .....                                                                  | G.21 |
| Lunghezza libera di controllo molla frizione .....                                                 | G.21 |
| Comando di velocità .....                                                                          | G.22 |
| Levella selezione marcia .....                                                                     | G.25 |
| Spessore collina forcelle .....                                                                    | G.25 |
| Diámetro perno di guida forcella .....                                                             | G.24 |
| Lunghezza scansatura reg. ammortizz. ....                                                          | G.25 |
| Lunghezza scapolato albero di comando .....                                                        | G.26 |
| Revisione, regolazione e manutenzione carburatore .....                                            | G.26 |
| Raccordo scatola filtro carburatore .....                                                          | G.44 |
| Valvola a lamelle .....                                                                            | G.45 |
| Valvola di scarico .....                                                                           | G.45 |

Section  
Section  
Section  
Section

**G**



N° 8000A2957 (09-03)



**REVISIONE MOTORE  
ENGINE OVERHAULING  
REVISION MOTOR  
MOTORUEBERHOLUNG  
REVISION DEL MOTOR**

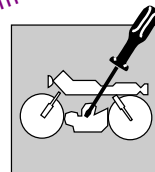
<http://husqy.forumsactifs.com>

|                                                                                                        |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Particulars cleaning .....                                                                             | G.4  |
| Cooling fan .....                                                                                      | G.5  |
| Cylinder .....                                                                                         | G.6  |
| Cylinder measurement .....                                                                             | G.6  |
| Piston .....                                                                                           | G.7  |
| Cylinder/piston assembly .....                                                                         | G.8  |
| Piston pin .....                                                                                       | G.9  |
| Piston rings .....                                                                                     | G.10 |
| Timing - grooves play .....                                                                            | G.11 |
| Cylinder/piston rings play .....                                                                       | G.11 |
| Fitting piston of flywheel and connecting rod and<br>one side play of conrod small end .....           | G.12 |
| Connecting rod flywheel connecting pin and<br>connecting rod big end bearing big end radial play ..... | G.13 |
| Connecting rod .....                                                                                   | G.14 |
| Crankshaft crankshaft .....                                                                            | G.14 |
| Conrod bending .....                                                                                   | G.14 |
| Crankshaft .....                                                                                       | G.15 |
| Crankshaft oil shafts .....                                                                            | G.15 |
| Chain .....                                                                                            | G.16 |
| Checking straightness of various shafts .....                                                          | G.17 |
| Bearings .....                                                                                         | G.18 |
| Bearings replacement .....                                                                             | G.19 |
| Seal rings replacement .....                                                                           | G.19 |
| Clutch assembly - set of matched primary .....                                                         | G.20 |
| Clutch disc thickness .....                                                                            | G.20 |
| Clutch housing friction disc clearance .....                                                           | G.21 |
| Clutch disc distortion .....                                                                           | G.21 |
| Free length for clutch control spring .....                                                            | G.21 |
| Gears .....                                                                                            | G.24 |
| Gear selector lever .....                                                                              | G.25 |
| Backsliding end thickness .....                                                                        | G.25 |
| Backsliding pin diameter .....                                                                         | G.25 |
| Gear groove height .....                                                                               | G.25 |
| Control multi-gear with .....                                                                          | G.26 |
| Overhaul, regulation and maintenance of the<br>carburetor .....                                        | G.26 |
| Air filter box-carburetor manifold .....                                                               | G.44 |
| Blade valve .....                                                                                      | G.45 |
| Exhaust valve .....                                                                                    | G.45 |

|                                                                                    |      |
|------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Montage des pièces .....                                                           | G.4  |
| Accouplements .....                                                                | G.5  |
| Cylindre .....                                                                     | G.6  |
| Mesure du cylindre .....                                                           | G.6  |
| Piston .....                                                                       | G.7  |
| Chambre cylindre/piston .....                                                      | G.8  |
| Goupille .....                                                                     | G.9  |
| Bagues élastiques .....                                                            | G.10 |
| Accouplement bagues élastiques sur le piston .....                                 | G.11 |
| Accouplement bagues élastiques cylindre .....                                      | G.11 |
| Couplage goupille/piston et de bielle - jeu radial<br>de la bielle .....           | G.12 |
| Couplage pivot couplage volant - tête de bielle<br>jeu radial tête de bielle ..... | G.13 |
| Bielle .....                                                                       | G.14 |
| Jeu axial tête de bielle .....                                                     | G.14 |
| Déformation bielle .....                                                           | G.14 |
| Vilebrequin .....                                                                  | G.15 |
| Décentrage vilebrequin .....                                                       | G.15 |
| Culasse .....                                                                      | G.16 |
| Contrôle de la linéarité des arbres .....                                          | G.17 |
| Roulements .....                                                                   | G.18 |
| Remplacement des roulements .....                                                  | G.19 |
| Remplacement des joints .....                                                      | G.19 |
| Groupe embrayage - transmission primaire .....                                     | G.20 |
| Épaisseur disque de friction .....                                                 | G.20 |
| Jeu boîte embrayage, disque de friction .....                                      | G.21 |
| Contrôle niveau embrayage .....                                                    | G.21 |
| Longueur libre contrôle ressort embrayage .....                                    | G.21 |
| Boîte de vitesse .....                                                             | G.24 |
| Fourche sélection vitesses .....                                                   | G.25 |
| Épaisseur patin fourches .....                                                     | G.25 |
| Diamètre pivot du guidage fourche .....                                            | G.25 |
| Longueur réglage embrayage .....                                                   | G.25 |
| Largeur rainure arbre de commande .....                                            | G.26 |
| Régulation, réglage et entretien du carburateur .....                              | G.26 |
| Soupape à lamelles .....                                                           | G.43 |
| Raccord boîte filtre air - carburateur .....                                       | G.44 |
| Soupape à lamelles .....                                                           | G.45 |
| Soupape d'échappement .....                                                        | G.45 |

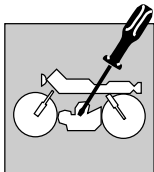
**REVISIONE MOTORE  
ENGINE OVERHAULING  
REVISION MOTOR  
MOTORUEBERHOLUNG  
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



|                                                                                                |      |                                                                                                        |      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Reinigen der Bauteile .....                                                                    | G.4  | Limpiar de los particulares .....                                                                      | G.4  |
| Toleranzen .....                                                                               | G.5  | Acompañar los .....                                                                                    | G.5  |
| Zylinder .....                                                                                 | G.6  | Cilindro .....                                                                                         | G.6  |
| Wassung des Zylinders .....                                                                    | G.6  | Medición del cilindro .....                                                                            | G.6  |
| Kolben .....                                                                                   | G.7  | Pistón .....                                                                                           | G.7  |
| Verbindung Zylinder/Kolben .....                                                               | G.8  | Acondicionamiento de la unión .....                                                                    | G.8  |
| Gabeln .....                                                                                   | G.9  | Bulón .....                                                                                            | G.9  |
| Segmente .....                                                                                 | G.10 | Segmentos .....                                                                                        | G.10 |
| Passung segmente/der Nut auf dem Kolben .....                                                  | G.11 | Acompañamiento segmentos/muñecas en el pistón .....                                                    | G.11 |
| Aussung Segment/Zylinder .....                                                                 | G.11 | Acompañamiento segmentos/cilindro .....                                                                | G.11 |
| Kuppung von Bolzen, Kollen und Pleueln .....                                                   |      | Acompañamiento de pistón/pie de bida .....                                                             |      |
| (Rodaspiel des Pleuefußes) .....                                                               | G.12 | Juego radial pie de bida .....                                                                         | G.12 |
| Kuppung von Kuppungsstift der Schwungarm-Häfen und Pleuefußes (Rodaspiel des Pleuefußes) ..... | G.13 | Acompañamiento de la unión de los brazos - cabezo de bida (Juego radial de la cabeza de la bida) ..... | G.13 |
| Pleuel .....                                                                                   | G.14 | Bida .....                                                                                             | G.14 |
| Lagerspiel des Pleueführers .....                                                              | G.14 | Juego axial de la cabeza de la bida .....                                                              | G.14 |
| Pleuellfalten, Verwindung .....                                                                | G.14 | Flaqueo bida, enroscado .....                                                                          | G.14 |
| Antriebswelle .....                                                                            | G.15 | Árbol motor .....                                                                                      | G.15 |
| Abweichung der Motorwelle .....                                                                | G.15 | Desbloqueo motor á hol motor .....                                                                     | G.15 |
| Zylinderkopf .....                                                                             | G.16 | Cabeceira .....                                                                                        | G.16 |
| Geschwindigkeit der Pleueisen Welle .....                                                      | G.17 | Control rectitud de los brazos árcos .....                                                             | G.17 |
| Lager .....                                                                                    | G.18 | Cajineros .....                                                                                        | G.18 |
| Auswechseln der Lager .....                                                                    | G.19 | Sustitución cojinetes .....                                                                            | G.19 |
| Auswechseln der O-Ringdichtungen .....                                                         | G.19 | Sustitución para anillo .....                                                                          | G.19 |
| Kuppungsstift-Stirnradernpart .....                                                            | G.20 | Grupo embrague - transmisión primaria .....                                                            | G.20 |
| Abweichung der Motorwelle .....                                                                | G.20 | Especificación de fricción .....                                                                       | G.20 |
| Stärke der Reibschicht .....                                                                   | G.21 | Juego caja lubricación, disco de fricción .....                                                        | G.21 |
| Freie Länge zur Kuppung Federkontrolle .....                                                   | G.21 | Longitud libre de control resortes fricción .....                                                      | G.21 |
| Verformung der Kuppungsstift .....                                                             | G.24 | Disco sin disco embrague .....                                                                         | G.24 |
| Getriebe .....                                                                                 | G.25 | Cambio de velocidad .....                                                                              | G.25 |
| Ölwanne .....                                                                                  | G.25 | Horquilla selección marcha .....                                                                       | G.25 |
| Öl der Gabelstange .....                                                                       | G.25 | Especificación horquilla .....                                                                         | G.25 |
| Öl der Gabelstange .....                                                                       | G.25 | Diámetro de guía horquilla .....                                                                       | G.25 |
| Länge der Getriebe .....                                                                       | G.26 | Longitud engranaje .....                                                                               | G.26 |
| Werte der Antriebswellen .....                                                                 | G.26 | Ángulo de árbol de comando .....                                                                       | G.26 |
| Überholung, Einstellung und Instandhaltung des .....                                           | G.26 | Revisión, regulación y mantenimiento carburador .....                                                  | G.26 |
| Vorgasers .....                                                                                | G.44 | Empalme caja filtro aire carburador .....                                                              | G.44 |
| Luftfilter-Vergaser Anschluss .....                                                            | G.45 | Válvula de aletas .....                                                                                | G.45 |
| Lamellenventil .....                                                                           | G.45 | Válvula de escape .....                                                                                | G.45 |
| Auslassventil .....                                                                            | G.45 |                                                                                                        |      |





# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

## Pulizia dei particolari.

Al particolare deve essere applicata benzina ed esser asciugato 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 können bei hoher geschwindigkeit ausgestossen werden.

Es wird darauf hingewiesen, daß der bedienmann eine schutzbrille tragen muß.

## Limpeza de los particulares.

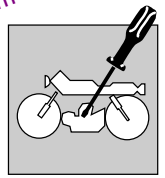
Todas las piezas deben ser limpiadas con gasolina y secadas con aire comprimido.



Durante esta operación se desarrollan vapores inflamables y partículas de metal pueden ser expulsadas a alta velocidad, se recomienda por lo tanto de operar en un ambiente libre de flamas o chispas y que el operador se coloque lentes protectoras.

# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## **Accoppiamenti.**

Per consentire il motore di funzionare nelle migliori condizioni, dando buona lussuaria indicazione di consumo, è necessario che i giunti di accoppiamento siano montati nelle tolleranze prescritte. Un accoppiamento "ben fatto" è infatti causa di giusti consumi, eppure agli organi in movimento si scaricano, mentre un accoppiamento "largo" causa vibrazioni che, oltre ad essere fastidiose, accelerano l'usura dei componenti in movimento.

## **Couplings.**

In order to allow the engine to operate under the best conditions, giving the highest possible accuracy, it is absolutely necessary that the couplings are made within the prescribed tolerances. In fact, a "right" coupling, owing to the reason for very harmful measures as soon as moving parts are getting out while a "loose" coupling will cause vibrations which increase wear of moving parts, in addition to give an expense.

## **Accouplements.**

En vue des couplements de fonctionner à la valeur des tolérances prescrites afin de permettre au moteur de fonctionner dans les meilleures conditions et de donner son meilleur rendement.

En effet, un accouplement "bien fait" pourra causer des grippages très dangereux, lorsque les pièces en mouvement se déforment, tandis qu'un accouplement "mal fait" causera des vibrations nuisantes et une usure plus rapide des pièces en mouvement.

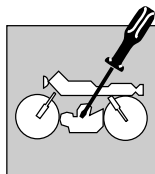
## **Toleranzen.**

Zur Gewährleistung der besten Leistung des Motors unter besten Bedingungen, d.h. bei voller Leistung, müssen alle Passungen innerhalb der vorgeschriebenen Toleranzen liegen. Eine zu "naurpe" Teile nur verursacht gefährliches Festfressen, sobald die bewegungsfähigen Teile warm werden, während eine "weite" Toleranz Willa einen erzeugt, die nicht nur störend wirken, sondern auch zu einem schnelleren Verschleiss der bewegungsfähigen Teile.

## **Acoplamiento.**

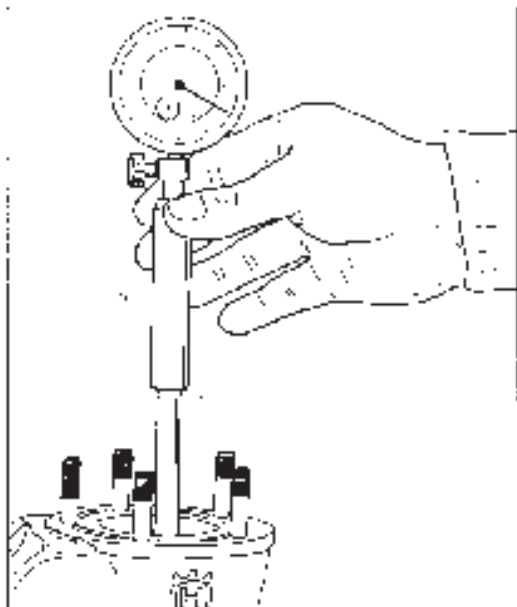
Para conseguir el motor en funcionar en las mejores condiciones, dando el máximo de indicaciones de consumo, es necesario que todos los acoplamiento estén dentro de las tolerancias prescritas. Un acoplamiento "bien hecho" es causa de justos consumos de combustible, pero a los órganos en movimiento se les aplican buenas tolerancias de acoplamiento. Un "mal hecho" acoplamiento produce vibraciones que, aparte de ser fastidiosa, aceleran el desgaste de los elementos en movimiento.





# **REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



## **Cilindro.**

Cilindro in lega leggera con rivestimento "NIKASIL" sulle pareti.

Dopo che l'cilindro ha superato l'ovallizzazione max. ammessa 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 o un colore 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 camera (DN) di 10 mm dal piano superiore, come da schema indicato, in direzione dell'asse scivolo.

## **Cylinder.**

Cylinder cylinder with "NIKASIL" coating inner.

After cylinder inspection, ovalisation admitted is 0,015 mm/0.0006 in. max.

Remove the cylinder when damaged or badly worn out. The cylinders are marked by a letter or by a colour, which point out their category.

## **Cylinder measurement.**

Check that the inner surface is perfectly smooth and exempt from scores.

Arrange measurement of the bore diameter (DN) of 10 mm/0.4 in. from the surface, as shown in figure, in the exhaust axis direction.

## **Cylindre.**

Cylindre en d'alliage léger avec couche de "NIKASIL" sur la chemise.

Après travail le cylindre devra avoir une ovalisation maximale admissible de 0,015 mm.

Remplacer le cylindre si endommagé ou usuré. Les cylindres sont marqués par une lettre ou une couleur pour indiquer leur classe d'appartenance.

## **Mesurage du cylindre.**

Contrôler que la surface intérieure soit parfaitement lisse et exempte de rayures.

Effectuer la mesure du diamètre (DN) de la chemise à 10 mm de la surface supérieure, selon le schéma, en direction de l'axe d'échappement.

## **Zylinder.**

Zylinder aus Leichtmetall mit "NIKASIL"-Auftrag auf der Innwand.

Nach der Zylinderüberprüfung darf das max. Ovalisieren 0,015 mm.

Im Falle von Schäden oder übermäßigem Verschleiß muß der Zylinder ausgetauscht werden. Die Zylinder sind mit einer Buchstaben oder mit einer Farbe gekennzeichnet, die die Zugehörigkeitsklasse angeben.

## **Messung des Zylinders.**

Die innere Oberfläche muß vollkommen glatt und riefenlos sein.

Die Durchmesser (DN) der Zylinder bei 10 mm von der Oberseite in Richtung des Ablass-Achse messen.

## **Cilindro.**

Cilindro en aleación ligera con revestimiento "NIKASIL" en el interior.

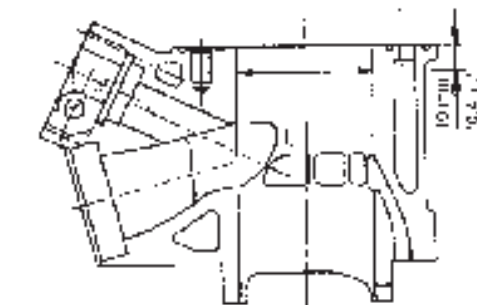
Después que el cilindro ha pasado la ovalización max. permitida es de 0,015 mm.

En caso de daños o desgaste excesivo es preciso reemplazar el cilindro. Los cilindros están contrasignados por una letra o un color que indica la clase a la cual pertenecen.

## **Medición del cilindro.**

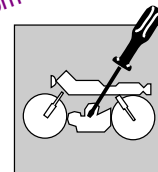
Controlar que la superficie interna esté perfectamente lisa y exenta de rayaduras.

Effectuar la medición del diámetro (DN) de tubo a 10 mm del plano superior, como indicado en el esquema, en dirección del eje de escape.



# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## **Pistone.**

Pulire accuratamente il corpo del pistone e il cavo del segmento e le incisioni di lubrificazione. Procedere ad un accurato controllo visivo dimensionale del pistone ma, di volta in volta, anche di tolleramenti, righe e, anche di danni di scolo.

Il diametro del pistone (D1) va misurato a 15,5 mm dalla base del mantello, in direzione perpendicolare all'asse dello spinotto.

## **Piston.**

Clean the piston and ring and the piston ring groove with a brush. Check the piston skirt and rings for any damage. Check the piston for any damage. Check the piston for any damage.

Piston diameter (D1) has to be measured at 15,5/0,51 mm from the skirt base perpendicular to the pin axis.

## **Piston.**

Netover reinigen des Pleuels und des Pleuellagers mit einem Pinsel, und die Pleuellagerbohrung auf Beschädigungen untersuchen.

Effectuer d'abord un contrôle visuel et mesurer le diamètre du piston (D1) à 15,5 mm de la base de revêtement, en sens perpendiculaire à l'axe du goujon.

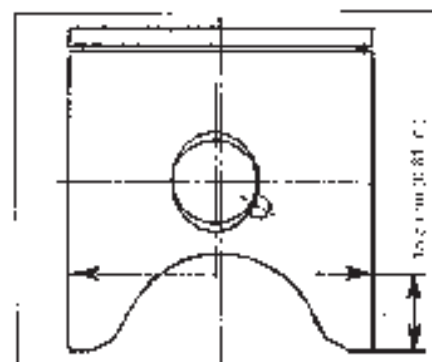
## **Kolben.**

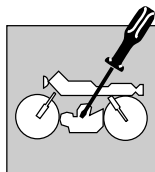
Schäufeln den Kolbenboden und die Pleuellagerbohrung von den Pleuellagerbohrungen bereuen. Die Pleuellagerbohrung auf Beschädigungen untersuchen. Die Pleuellagerbohrung auf Beschädigungen untersuchen. Die Pleuellagerbohrung auf Beschädigungen untersuchen.

## **Pistón.**

Limpieza de los componentes a base del pistón y el anillo de los segmentos quitando los residuos de lubricación. Continuar visualizando los componentes del pistón no dañados por los rasguños, rayaduras, grietas o otros daños.

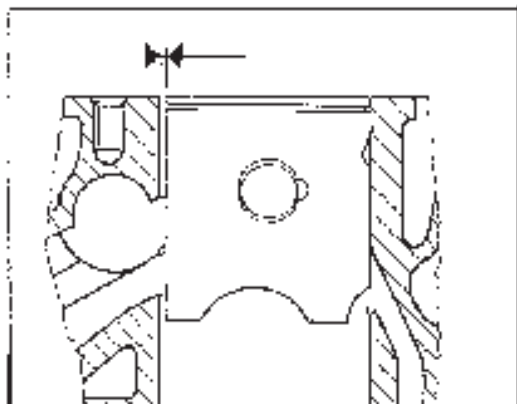
el diámetro de pistón (D1) se mide a 15,5 mm de la base de cuerpo del pistón en dirección perpendicular al eje del bulón.





# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## Accoppiamento cilindro-pistone.

I gruppi cilindro-pistone sono forniti già accoppiati; se invece dovessero essere sostituiti, i cilindri e i pistoni di tutti i gruppi, anche se cedessero a un eventuale diametro come indicato nelle figure a pag. G.6 e G.7.

Seguire queste misurazioni a temperatura stabilizzata di 20°C.

Gioco di accoppiamento preferenziale DN-D1 = 0,035±0,055 mm.

Limite di usura 0,080 mm.

## Cylinder-piston assembly.

Cylinder-piston assemblies are supplied already coupled and in case that different cylinders and pistons have been exchanged, it is necessary to carry out diameters measurement as shown in figure at pages G.6 & G.7.

Arrange these measurements at a stabilized temperature of 20°C/68°F.

Best fitting clearance DN-D1 = 0,035±0,055 mm/0,00138±0,00216 in.

Wear limit 0,080 mm/0,0031 in.

## Groupe cylindre-piston.

Les groupes cylindre-piston sont fournis déjà assemblés. 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 mesures à une température stabilisée de 20°C.

Jeu de montage préférentiel DN-D1 = 0,035±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, mögliche Gruppen müssen die Durchmesser wie in den Bildern G.6 und G.7 gemessen werden.

Diese Messungen bei 20°C durch führen.

Vorzugsverbindungsmaß DN-D1 = 0,035±0,055 mm.

Abnutzungsmaß 0,080 mm.

## Acoplamiento cilindro-pistón.

Los grupos cilindro-pistón se suministran ya acoplados, si por error se han intercambiado entre sí cilindros y pistones de diferentes grupos, es necesario medir los diámetros como se indica en las figuras de las pag. G.6 y G.7.

Medir con una temperatura establecida de 20°C.

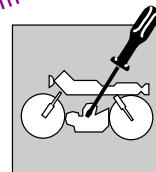
Juego de acoplamiento preferencial DN-D1 = 0,035±0,055 mm.

Límite de desgaste 0,080 mm.

| Cilindro - Cylinder<br>Cylindre - Zylinder - Cilindro                                                       |                                                                          | Pistone - Piston<br>Piston - Kolben - Piston      |                                                                          | Gioco di accoppiamento<br>Jeu de montage<br>Juego de acoplamiento<br>Spiel |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Signo<br>Wahl<br>Marque<br>Verzeichichen<br>Signo                                                           | Dimension<br>Dimensions<br>Dimensiones<br>Maße<br>Dimensiones<br>mm (in) | Signo<br>Wahl<br>Marque<br>Verzeichichen<br>Signo | Dimension<br>Dimensions<br>Dimensiones<br>Maße<br>Dimensiones<br>mm (in) |                                                                            |
| A-B (opt.) NERO-BLU<br>A-B or BLACK-BLUE<br>A-B or NOIR-BLEU<br>A-B or SCHWARZ-BLAU<br>A-B or NEGRO-AZUL    | 53,985-53,995<br>(2.1254±2.1258)                                         | A - B                                             | 53,940-53,950<br>(2.1236±2.1240)                                         | da 0,035 (0,00138 in)<br>a 0,055 (0,00216 in)                              |
| C-D (opt.) ROSA-VERDE<br>C-D or PINK-GREEN<br>C-D or ROSE-VERT<br>C-D or ROSA-GRÜN<br>C-D or ROSADO-VERDE   | 53,995-54,005<br>(2.1258±2.1262)                                         | C - D                                             | 53,950-53,960<br>(2.1240±2.1244)                                         | da 0,035 (0,00138 in)<br>a 0,055 (0,00216 in)                              |
| E-F (opt.) ROSSO-BIANCO<br>E-F or RED-WHITE<br>E-F or ROUGE-BIANC<br>E-F or ROT-WEISS<br>E-F or ROJO-BLANCO | 54,005-54,015<br>(2.1262±2.1266)                                         | E - F                                             | 53,960-53,970<br>(2.1244±2.1248)                                         | da 0,035 (0,00138 in)<br>a 0,055 (0,00216 in)                              |

# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## **Spinotto.**

Deve essere perfettamente levigato, senza rigature, scani in o colorazioni bluastre dovute a surriscaldamento. Verificare il gioco di accoppiamento spinotto-pistone: deve risultare  $0,002+0,009$  mm. Limite di usura  $0,012$  mm. Sostituendo lo spinotto è necessario sostituire anche la gabbia e i rulli in (in accordo con le selezioni riportate a pag. G. 12).

## **Piston pin.**

It must be perfectly smooth, without any scores, steps or bluishings due to overheating. Check the clearance between piston and piston pin: it must be  $0,002+0,009$  mm/ $0,00079+0,00354$  in. Wear limit  $0,012$  mm/ $0,0005$  in. Replacing the piston pin it is necessary to replace also the roller cage (in accordance with the selections laid out on page G. 12).

## **Goujon.**

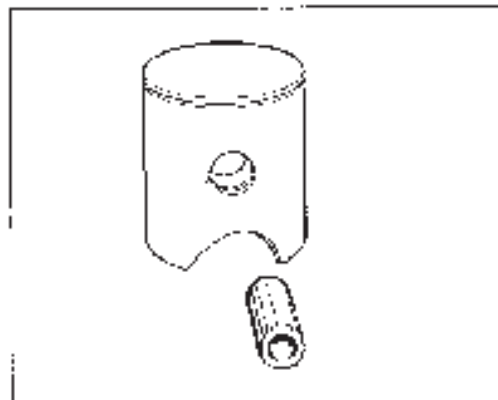
Doit être parfaitement poli, sans rayures, entailles ou colorations bleutées dues à surchauffage. Vérifier jeu d'assemblage goujon-piston. Il doit être de  $0,002+0,009$  mm. Limite d'usure  $0,012$  mm. En remplaçant le goujon est nécessaire aussi de remplacer la cage à rouleaux (conformément aux sélections indiquées à la page G. 12).

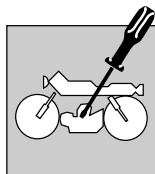
## **Kolbenbolzen.**

Er muss einwandfrei glatt, ohne Ritzfen, ohne Vorprünge oder durch Überhitzen verursachte bläuliche Verfärbungen sein. Das Anpassungsspiel von Bolzen-Kolben, welches  $0,002+0,009$  mm betragen muss, überprüfen. Abnutzungsgränze  $0,012$  mm. Beim Ersetzen des Kolbenbolzens muss auch der Rollenkäfig ausgetauscht werden (in Übereinstimmung mit der Zusammenstellung, die auf Seite G. 12 aufgeführt).

## **Bulón.**

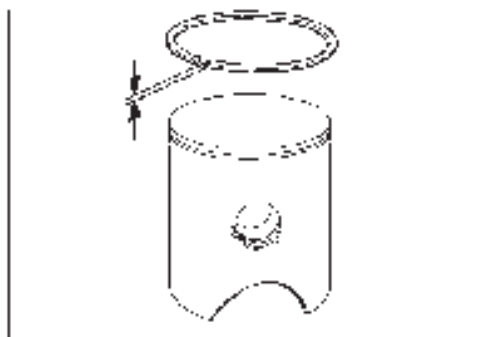
Debe ser perfectamente pulido, sin rayaduras, ranuras o coloraciones azuladas debido al sobrecalentamiento. Verificar el juego de acoplamiento piston-bulón. Debe resultar  $0,002+0,009$  mm. Límite de desgaste  $0,012$  mm. Si se sustituye el bulón es necesario sustituir también la jaula de rodillos (en acuerdo con las selecciones de la pag. G. 12).





# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## **Segmenti.**

Controllare visivamente lo stato della fascina elastica e della relativa sede nel pistone. Se la fascina è usurata o danneggiata deve essere sostituita.

Se la sede della fascina nel pistone è nelle stesse condizioni, il pistone e la fascina devono essere entrambi cambiati.

Quando si monta una fascina nuova su un pistone usato, controllare che la sede di quella fascina non sia usurata in modo non uniforme.

La fascina 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. If the piston ring is worned up or damaged it must be renewed.

If the piston ring groove on piston is in the same condition, piston and piston ring have to be renewed, both of them.

When a new piston ring is installed on the used piston, check that the piston groove is not worned up in an uneven manner.

Piston ring has to stay perfectly parallel to the piston groove surfaces. If it's not the case, piston must be renewed.

## **Bague élastiques.**

Vérifier visuellement l'état des bagues élastiques et du rôle et siège du piston. Si la bague est détériorée ou endommagée doit être remplacée.

Si le siège de la bague dans le piston est dans les mêmes conditions, le piston et la bague doivent être tous les deux remplacés.

Quand on monte une nouvelle bague sur un piston usé, vérifier que le siège de la bague ne soit pas détérioré de manière inégale.

La bague doit être logée parfaitement parallèle aux surfaces de la gorge dans le piston. Si ce n'est pas le cas, le piston devra être remplacé.

## **Segmente.**

Einzigigig: Sichtkontrolle der 2 verschleiss. Kolbenringe und der entsprechenden Leistennut im Zylinder. Wenn verschleiss der Kolbenring beschädigt oder verschleiss, müssen sie ausgetauscht sein.

Ist die Ringnut im Zylinder in demselben Zustand, dann müssen beide Kolben und Kolbenring ausgetauscht 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 Kolbenkammer liegen. Ansonsten ist der Kolben auszutauschen.

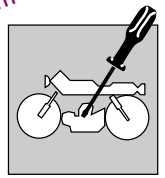
## **Segmentos.**

\* Controlar visualmente el estado de la cámara del anillo y de la relativa sede de pistón. Si la cámara está desgastada debe sustituirse.

Si la cámara de la cámara en el pistón está en las mismas condiciones, el pistón y la cámara deben sustituirse.

Cuando se monta una cámara nueva en un pistón usado, controlar que el asiento de la cámara no esté desgastado de manera no uniforme.

La cámara debe alojarse perfectamente paralela a la superficie de la garganta del pistón. Si no es así, el pistón debe sustituirse.



La tavola mostra i valori indicativi assolute tra segmento e sede nel pistone.

The table shows the axial play between piston ring and groove in the piston.

Le tableau indique les valeurs de jeu axial entre chaque élastique et le siège dans le piston.

Die Tabelle zeigt die Werte des axialen Spieles zwischen Segmenten und Kolben-Lagerung.

La tabla muestra los valores de juego axial entre el segmento y el asiento del pistón.

**Accoppiamento segmenti-cave sul pistone.**

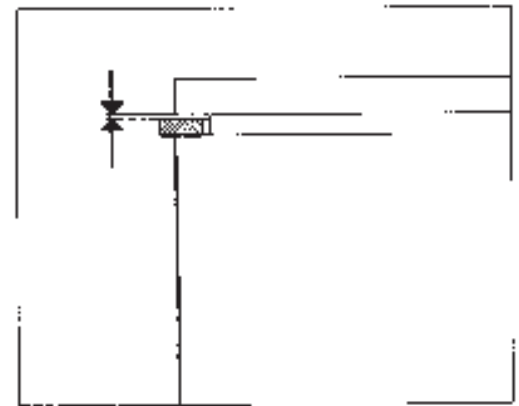
**Pistonnings - grooves play.**

**Accolement bagues élastiques-sièges sur le piston.**

**Passung segmente-leistennut auf dem Kolben.**

**Acoplamiento segmentos-ranuras en el pistón.**

| Segment / Segment<br>Bague / Bague / Bague | Limite di usura / Max. wear limit<br>Limite d'usure / Max. Verschleißgrenze / Limite máxima de desgaste |
|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0,12±0,26 mm<br>(0,00472±0,01024 in.)      | 0,80 mm<br>(0,0315 in.)                                                                                 |



**Accoppiamento segmenti-cilindro.**

Introdurre i segmenti nel cilindro più basso del cilindro (avere l'usura è minima) avendo cura di posizionarli bene in "sequenza" continua e lo distanziarli in due estremità. Il limite massimo di usura non deve superare il valore di 0,6 mm.

**Cylinder-piston rings play.**

Insert the piston ring into the cylinder bottom (where wear is the lowest and is called "wet" in "sequencing") and measure the distance between the two rings. The maximum wear limit must not exceed 0,6 mm.

**Accolement bagues élastiques-cylindre.**

Mettre la bague élastique dans la zone plus basse du cylindre (la l'usure est minimale) en ayant le soin de la bien planter en "séquence" et mesurer la distance entre les deux extrémités.

Le limite maximum d'usure ne doit jamais dépasser la valeur de 0,6 mm.

**Passung Segment-zylinder.**

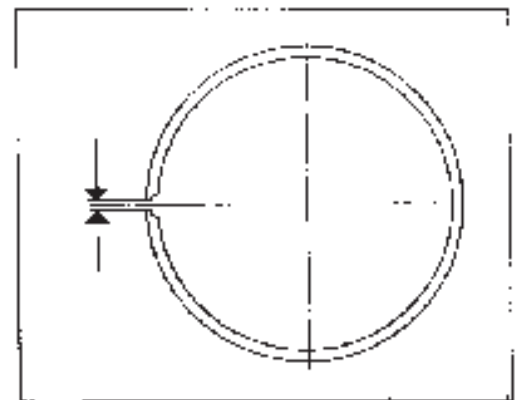
Das Segment in den unteren Bereich des Zylinders (wo der Verschleiß minimal ist). Danach an drei Winkelpunkten positionieren und den Abstand zwischen den beiden Enden messen.

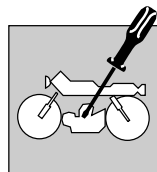
Die maximale Verschleißgrenze darf den Wert von 0,6 mm nicht überschreiten.

**Acoplamiento segmentos-cilindro.**

Introducir el segmento en la zona baja del cilindro (donde el desgaste es mínimo) y verificar cuidadosamente su "secuencia" y medir la distancia entre las dos extremidades.

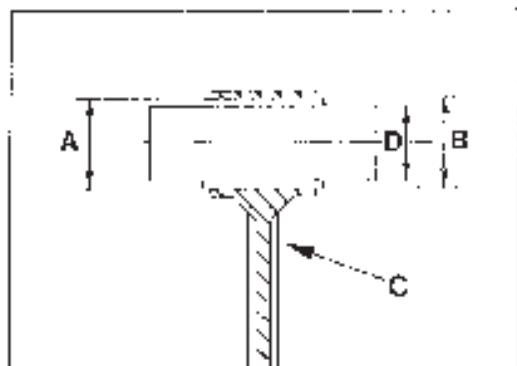
El límite máximo de desgaste no debe sobrepasar el valor de 0,6 mm.





# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



**Accoppiamento spinotto-pistone-piede di biella (gioco radiale piede di biella).**  
La tabella sottoriportata elenca i possibili accoppiamenti con tolleranze di tolleranza  
L'assemblaggio con tolleranza di 0.002-0.010 mm.

Quando, in corso di revisione del motore, si dovesse riscontrare un gioco radiale  
superiore al limite massimo di 0.015 e non fosse più visibile l'incisione segna del colore  
(C) sulla testa di biella, rilevare il diametro (A) del piede di biella e, in base a questo,  
montare la gabbia a rullini appropriata.

**NOTA:** Nel richiedere la gabbia a rullini, specificare la selezione.

**Fitting piston pin, piston, and connecting rod small end (side play of con-rod small end).**  
The following table shows the possible couplings which allow a given tightness  
clearance of 0.002-0.010 mm/0.000079 to 0.000393 in.

When, 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 non-visible,  
check the pin bearing rod small end diameter (A) and, according to this one, install the  
correct needle cage.

**NOTE:** When ordering the needle cage, specify its selection.

**Couplage goujon-piston-pied de bielle (jeu radial pied de bielle).**

La table ci-dessous présente les couplages possibles qui permettent d'obtenir une tolérance radiale de 0.002-0.010 mm.  
Si, pendant la révision du moteur, on relève une valeur color supérieure à la limite max. de 0.015 et si la repère de la course (C) sur la tête de la manivelle  
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 sélection.

**Kupplung von Bolzen-Kolben und Pleuellfuß (Radialspiel des Pleuellfußes).**

Die unten angegebene Tabelle gibt die möglichen Kupplungen an, welche ein korrekter Radialspiel erlauben, und zwar zwischen 0.002-0.010  
mm.

Wenn während der Überholung des Motors, ein Radialspiel höher als das gesetzte Spiel von 0.015 festgestellt wird und die farbliche Kennzeichnung  
(C) an dem Pleuellfuß nicht mehr sichtbar ist, dann muss das Durchmesser (A) des Pleuellfußes bestimmt werden und der diesem Durchmesser  
entsprechenden Modellierung benutzen.

**VERMERK:** Bei der Bestellung des Nadelkäfigs, immer die Wahl angeben.

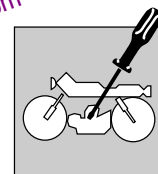
**Acoplamiento bulón-pistón-pié de biela (juego radial pie de biela).**

La tabla indicando la correcta elección indica los acoplamientos posibles que permiten el obtener el juego radial correcto de 0.002-0.010 mm.  
Si en el sistema de revisión del motor se verificase un juego radial superior al límite máximo de 0.015 y no fuese visible la pintura de color  
(C) en el extremo de la biela, revisar el diámetro (A) del pie de biela y, en base a éste, montar la caja es rec los apropiado.

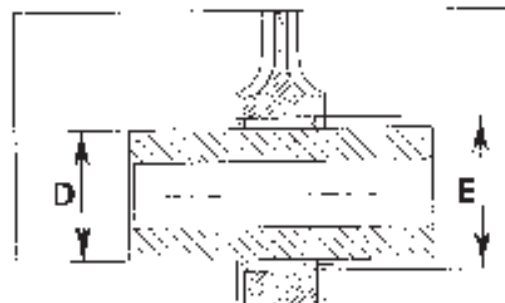
**NOTA:** Cuando pidan la jaula de rodillos especificar la selección.

| <p>Dimensioni tolleranze diametro (A) piede di biella (mm) (in.)<br/>Tolérance dimensions diamètre (A) pied de bielle (mm) (in.)<br/>Ausmaße des Pleuellfußes (A) (mm) (in.)<br/>Maßzahlen des Pleuellfußes (A) (mm) (in.)<br/>Dimensiones de la biela (A) (mm) (in.)<br/>Größen der Pleuellfußes (A) (mm) (in.)</p> | <p>Dimensioni tolleranze diametro (B) (mm) (in.)<br/>Tolérance dimensions diamètre (B) (mm) (in.)<br/>Ausmaße des Pleuellfußes (B) (mm) (in.)<br/>Maßzahlen des Pleuellfußes (B) (mm) (in.)<br/>Dimensiones de la biela (B) (mm) (in.)<br/>Größen der Pleuellfußes (B) (mm) (in.)</p> | <p>Selección de la jaula de rodillos (B)<br/>Choix de la cage à aiguilles (B)<br/>Wahl der Nadelkäfige (B)<br/>Wahl der Pleuellfußes (B)<br/>Selección de la jaula de rodillos (B)</p> |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Grigio - White - Blanc - Weiss - Bianco<br/>18,998-19,000 (0.7481-0.7481)</p>                                                                                                                                                                                                                                     | <p>Grigio - White - Blanc - Weiss - Bianco<br/>18,998-19,000 (0.7481-0.7481)</p>                                                                                                                                                                                                      | <p>± 3</p>                                                                                                                                                                             |
| <p>Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro<br/>19,000-19,002 (0.7481-0.7482)</p>                                                                                                                                                                                                                                       | <p>Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro<br/>19,000-19,002 (0.7481-0.7482)</p>                                                                                                                                                                                                        | <p>± 3</p>                                                                                                                                                                             |
| <p>Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro<br/>19,002-19,004 (0.7482-0.7483)</p>                                                                                                                                                                                                                                       | <p>Bianco - White - Blanc - Weiss - Bianco<br/>19,002-19,004 (0.7482-0.7483)</p>                                                                                                                                                                                                      | <p>± 2</p>                                                                                                                                                                             |
| <p>Rosso - Red - Rouge - Rot - Rojo<br/>19,004-19,006 (0.7483-0.7485)</p>                                                                                                                                                                                                                                            | <p>Nero - Black - Noir - Schwarz - Negro<br/>19,004-19,006 (0.7483-0.7485)</p>                                                                                                                                                                                                        | <p>± 2</p>                                                                                                                                                                             |

<http://husqy.forumsactifs.com>



Confrontando le previsioni del modello, si possono verificare in gioco i due seguenti limiti: ammissione di 0,550, mentre l'indice di "U" del modello testato ha un coefficiente "U" di poco superiore ai valori, a meno di 0,50, molto e la qualità di la modellistica.



**NOTA:** Nel richiedere la gabbia a rullini, specificare la selezione.

[illegible]

**NOTE:** When ordering the needle cage, specify its selection.

Le moyeu, s'il est usé, présente des couplages possibles qui sont mesurés à l'aide d'un comparateur de 0,020-0,028 mm. Si, pendant la révision d'un moyeu, on relève un jeu radial supérieur à la limite max. de 0,050, compléter le diamètre "D" de la bague de serrage par une quantité "X" du diamètre d'accouplement, ou d'ajuster l'arbre avec une monture en cage à billes.

**NOTE:** À la commande de la cage à aiguilles, spécifier la sélection.

Durch den angegebenen Freiwilleg ist es möglich, das Kupplungsintervall zu reduzieren, und von  $0,376 \pm 0,028$  auf  $0,350$  zu senken. Wenn bei der Umstellung des Motors, ein  $0,026$  erhöhter als der gemessene Spannen  $0,350$  festgestellt wird, dann muss das Durchfahren "Freiwilleg" und das Durchfahren "T" der Kupplungs- und Schwungrad-Wellen ausstrich werden. Der obere Bereich des bestimmten Bereichs "Modellierung" kann sein.

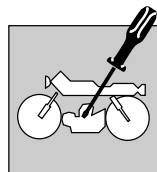
**VERMERK:** Bei der Bestellung des Nadelkäfigs, immer die Wahl angeben.

La zona indicada en el dibujo, solo es el espacio mínimo que permite a cada uno de los jugos salir de cada uno de los 5, en la siguiente imagen de otra se verifica un juego radial superior al indicado en el 0,050, el diámetro  $T$  de la cabeza de la biela y el área  $T^2$  de la zona de los elementos en volantes. En la zona este, el valor de la zona de los elementos apropiada.

**NOTA:** Cuando pidan la jaula de radillos especificar la selección.

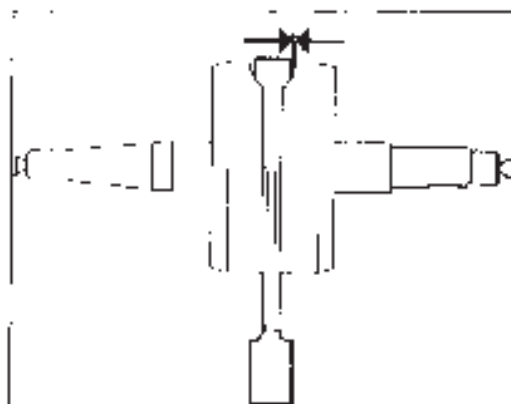
| Color of skin of the female (F) and of the male (M)<br>Color of the female (F) and of the male (M)<br>Color of the female (F) and of the male (M)<br>Color of the female (F) and of the male (M)<br>Color of the female (F) and of the male (M) | Color of skin of the female (F) and of the male (M)<br>Color of the female (F) and of the male (M)<br>Color of the female (F) and of the male (M)<br>Color of the female (F) and of the male (M)<br>Color of the female (F) and of the male (M) | Color of skin of the female (F) and of the male (M)<br>Color of the female (F) and of the male (M)<br>Color of the female (F) and of the male (M)<br>Color of the female (F) and of the male (M)<br>Color of the female (F) and of the male (M) |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| White - White, Black - Black, White - Black<br>00.014-30.016 (1.1816-1.1871)                                                                                                                                                                    | Black - Black, Black - Black, White - Black<br>23.996-23.998 (0.9448-0.9447)                                                                                                                                                                    | -2-4                                                                                                                                                                                                                                            |
| Black - Black, Black - Black, White - Black<br>30.016-30.018 (1.1874-1.1881)                                                                                                                                                                    | White - White, Black - White, White - Black<br>23.996-23.998 (0.9447-0.9446)                                                                                                                                                                    | 0-2                                                                                                                                                                                                                                             |
| Black - Black, Black - Black, White - Black<br>30.016-30.018 (1.1874-1.1881)                                                                                                                                                                    | Black - Black, Black - Black, White - Black<br>24.000-23.998 (0.9447-0.9448)                                                                                                                                                                    | 2-4                                                                                                                                                                                                                                             |
| Black - Black, Black - Black, White - Black<br>30.016-30.018 (1.1874-1.1881)                                                                                                                                                                    | Black - Black, Black - Black, White - Black<br>23.996-23.998 (0.9446-0.9447)                                                                                                                                                                    | 0-2                                                                                                                                                                                                                                             |





# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## **Biella.**

Per le sollecitazioni cui è sottoposta, la biella è soggetta a modifiche in modo più o meno evidente il cui monitoraggio inizia alla prova a cui sarà sottoposta la biella.

Quando i valori rilevati non rientrano nei limiti massimi di usura è necessario sostituirla.

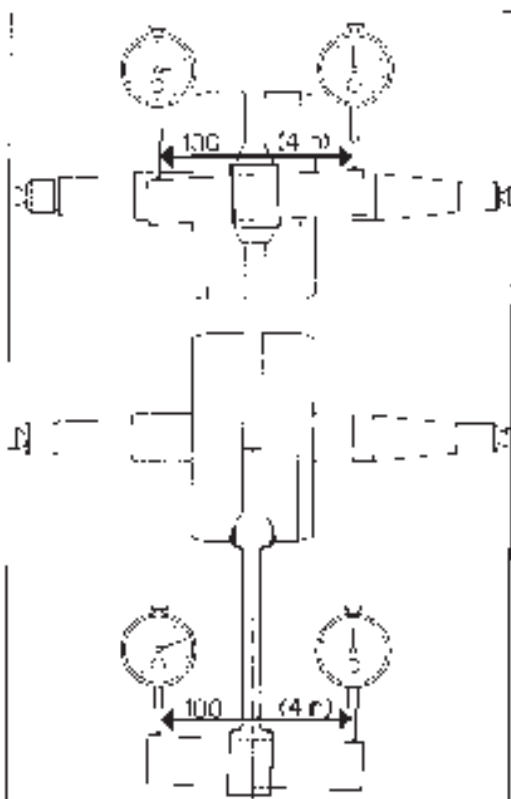
Per eseguire questa prova la biella può rimanere assemblata all'albero motore.

## **Connecting rod.**

This connecting rod, due to the stresses it is subjected to, is subject to modify in a more or less evident way. Its initial dimensions must be checked before connecting rod will try to check its integrity.

When the vented figures are not within the maximum limits it will be necessary to replace it.

To carry out these tests it is not necessary to disassemble connected to the crankshaft.



## **Bielle.**

Pour les sollicitations auxquelles est soumise la bielle par expansion, la modifier en mode plus ou moins évident au cours d'un essai initial.

Les valeurs auxquelles la bielle sera soumise vont servir à 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 essais la bielle peut rester montée à l'arbre moteur.

## **Pleuel.**

Wegen den Beanspruchungen, denen der Pleuel ausgesetzt ist, werden die Anfangsmaßeungen mehr oder weniger auffällig verändert.

Die Nachprüfungen dienen dazu, sich der Pleuelintegrität zu vergewissern.

Falls die gewonnenen Werte für inakzeptabel. Versuchsleistungsergebnisse sind, ist der Pleuel auszutauschen.

Während dieser Versuche braucht man nicht den Pleuel von der Pleuel abzubauen.

## **Biela.**

Por las sollecitazioni a la biela está expuesta la biela modifica de manera más o menos evidente o dimensionalmente los valores a los que será expuesta verifique su estado de integridad.

Si los valores obtenidos no entran dentro de los límites máximos 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 Pleuellflusses. Juego axial de la cabeza de la biela.

| Standard / Standard<br>Standard / Standard / Standard | Unit: mm / mm / mm<br>Unit: mm / mm / mm. Verschiebungsmessung / Unit: mm / mm / mm |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 0,45±0,04 mm<br>(0,0177±0,001 in.)                    | 1 mm<br>(0,043 in.)                                                                 |

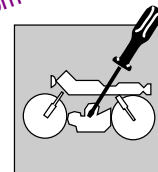
## **Piega biella, svergatura.** Conrod bending.

## **Déformation bielle.** Pleuelbitten, verwindung. Pliegue biela, enrollado.

| Standard / Standard<br>Standard / Standard / Standard | Unit: mm / mm / mm<br>Unit: mm / mm / mm. Verschiebungsmessung / Unit: mm / mm / mm |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| max. 0,025/100 mm<br>(max. 0,000984 in./4 in.)        | 0,05/100 mm<br>(0,0019 in./4 in.)                                                   |

# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## **Albero motore.**

I pezzi di cambio non devono presentare solchi, rigature, lesioni, fessure, bruciature, ecc. Devono essere in buone condizioni.

## **Crankshaft.**

Minif joints must not present any marks, scratches, pits, cracks, keyways and also must be in good condition.

## **Vilëbrequin.**

Les joints de bielle ne doivent pas présenter de rayures, marques, les fêlures, ni bruler. Les chemises de bielle doivent être en bonnes conditions.

## **Antriebswelle.**

Die Pleuellager und die Pleuellagerstifte dürfen keine Rillen, Risse, Kratzer haben, die Pleuellagerstifte müssen einwandfrei sein.

## **Arbol motor.**

Los machos de árbol no deben presentar marcas, rayaduras, el motor, las heles de la leventilla y el macho de árbol están en buenas condiciones.

## **Disassamento albero motore.**

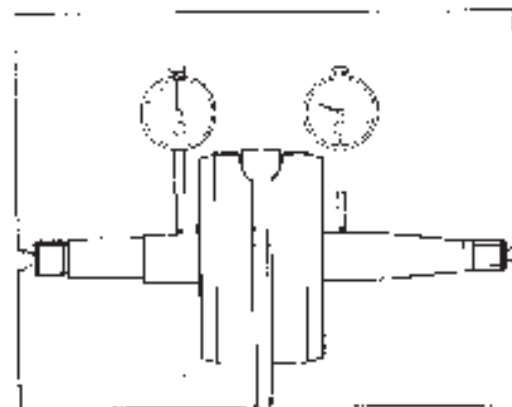
## **Crankshaft out-of-axis.**

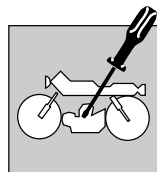
## **Décentrage vilëbrequin.**

## **Abweichung der Motorwelle.**

## **Desbloqueamiento árbol motor.**

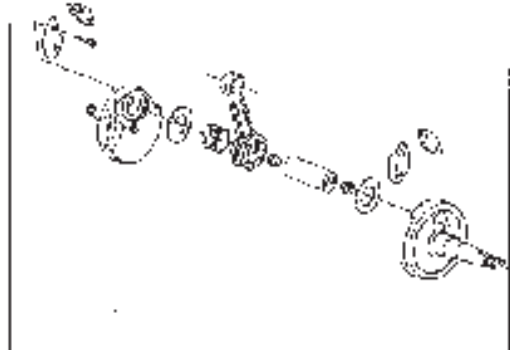
| <p>                     Ø motore / Ø biella<br/>                     Size of Crank / Piston                 </p>                                                                                                                            | <p>                     min e max / min e max<br/>                     Min and Max / Min and Max                 </p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>                     0,01 solo di 0,02 mm<br/>                     under 0,00125 in<br/>                     ou dessous de 0,02 mm<br/>                     under 0,02 mm<br/>                     menos de 0,02 mm                 </p> | <p>                     0,00 mm<br/>                     0,00125 in                 </p>                              |





# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Per la scomposizione dell'elabor motore usare una pressa ed i conusetti di alluminio.  
At the disassembly use a press and proper punches.

**Montare il perno di accoppiamento nei semivolanti con olio avente viscosità ENGLER a 50°C=3 (viscosità cSt a 40°C=32).**

At disassembly use a press and proper punches.  
When reassembling respect the prescribed viscosity.

**Install the crankpin in the half-flywheels using oil of viscosity ENGLER 50°C=3 (cSt 40°C=32 viscosity).**

Pour la décomposition du moteur utiliser une presse et des cônes pressés.  
At disassembly use a press and proper punches.

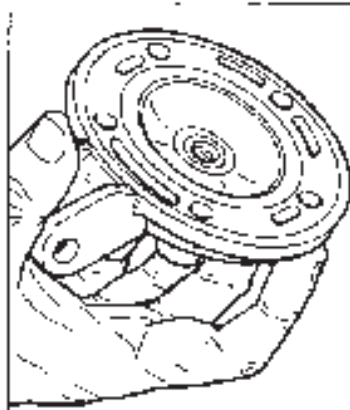
**Monter le pivot d'accouplement dans les demi-volants avec huile ayant viscosité ENGLER à 50°C=3 (viscosité cSt à 40°C=32).**

Zur Zerlegung der Antriebswelle eine Presse und dazugehörige Schlagschrauber anwenden. Beim Wiedereinbau die vorgeschriebene Viskosität einhalten.

**Den Kupplungsstift in die Schwungrad-Hälften einführen. Öl mit Engler-Viskosität = BEI 50°C [Viskosität cSt bei 40°C=32] benutzen.**

Para la descomposición del motor usar una prensa y espaciadores punzonos.  
Al rearmarlo respetar los viscosidad 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.

Remove the carbon deposits from the combustion chamber. Check that no cracks exist especially on the sealing surfaces and that the plug seat thread as well.

## Head.

Remove the carbon deposits from the combustion chamber. Check that no cracks exist especially on the sealing surfaces and that the plug seat thread as well.

## Culasse.

Remove the carbon deposits from the combustion chamber. Check that no cracks exist especially on the sealing surfaces and that the plug seat thread as well.

## Zylinderkopf.

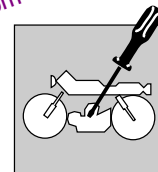
Remove the carbon deposits from the combustion chamber. Check that no cracks exist especially on the sealing surfaces and that the plug seat thread as well.

## Cabeceira.

Remove the carbon deposits from the combustion chamber. Check that no cracks exist especially on the sealing surfaces and that the plug seat thread as well.

**REVISIONE MOTORE  
ENGINE OVERHAULING  
REVISION MOTOR  
MOTORUEBERHOLUNG  
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



**Controllo rettilineità dei vari alberi.**

Controllare, posizionando l'albero in due punti, la sua rettilineità misurandola con un comparatore, che deve essere lo 0,05 mm, non superando il valore di 0,05 mm.

**Checking straightness of various shafts.**

By positioning the shaft between two supports and measuring with a dial gauge, check that the index displacement is not higher than 0,05 mm / 0,00196 in.

**Contrôle de la linéarité des arbres.**

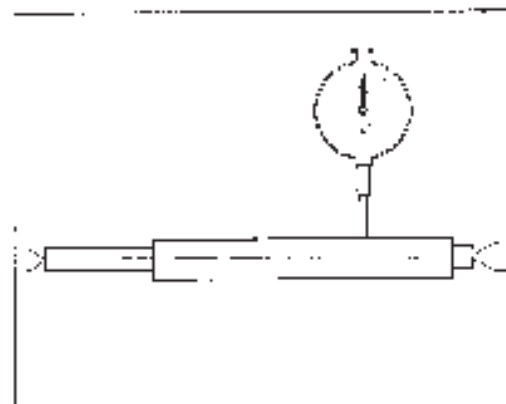
Mettre l'arbre entre deux supports et vérifier à l'aide d'un comparateur, si le déplacement de l'index dépasse la valeur de 0,05 mm.

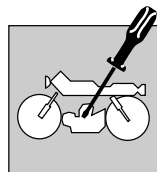
**Geradheitskontrolle der diversen Wellen.**

Die Welle zwischen zwei Gegenstützen positionieren und mit einem Messgerät prüfen, dass sich der Zeiger der Welle von 0,05 mm nicht überschreitet.

**Control rectilineo de los varios árboles.**

Controlar, posicinnando el árbol en dos puntos, su rectitud midiendo con un comparador, que el desborde de la manecilla no supere el valor de 0,05 mm.





# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## Cuscinetti.

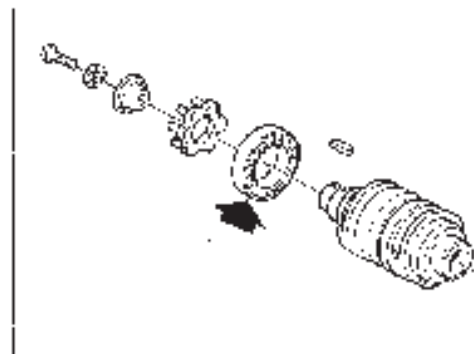
Avviare accuratamente con un cacciavite ed asciugarli con aria compressa senza farti vedere. Lubrificarli leggermente e ruotare lentamente di mano (interno e esterno), non devono riscontrare irregolarità di rotazione, con duro e troppo eccessivo. E' buona norma spazzarli con l'aria dell'opoli revisione del motore. I cuscinetti di banco devono sempre essere puliti. Il cacciavite devono essere liscio e con la scritta rivolta verso il lato esterno. Per sostituire i cuscinetti è necessario scaldarli in un bagno d'olio a 90°-100°C e rimuovere il cuscinetto mediante un pannello e installare il nuovo cuscinetto (mentre il banco è ancora ad elevata temperatura) perfettamente in contatto con l'asse dell'alloggiamento. In assenza un tempo di 15 minuti che eviti la pressione solo sull'ovale esterno del cuscinetto. Lavorare pulito e assicurarsi che il cuscinetto sia solidamente fissato al banco. Per la sostituzione dei cuscinetti ed il banco con un cacciavite con la scritta rivolta verso l'esterno cod. **8000 43720**.

## Bearings.

Thoroughly wash with petrol and dry with compressed air. Do not rotate the bearings lightly and slowly while the bearing is hot and too sudden irregularities and spots or excessive clearance must be noticed. It's expected to do so the bearings at any angle overcutting. 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 oil at 90°-100°C/194°F-212°F temperature and remove the bearing by using a panel. Install the new bearing while the crankcase is very hot, perfectly in contact with the housing only using a tubular punch and exerting 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 oil cod. no. **8000 43720** since the bearing on the gearbox has been small.

## Roulements.

Laver soigneusement avec de l'essence et essuyer à l'air comprimé, sans les faire tourner. Graisser légèrement, essuyer intérieurement et faire tourner doucement à la main, en vérifiant s'il ne tourne pas de façon irrégulière et qui n'est pas l'un des jeux.



Remplacer les roulements à chaque révision du moteur. Pour remplacer les roulements de banc par exemple et les monter avec l'écriture vers l'extérieur. Pour remplacer les roulements procéder comme suit: chauffer le demi-moteur dans un bain d'huile à 90°-100°C en essuyant intérieurement à l'aide d'un tampon et comprimé. Retirer le nouveau roulement lorsque le banc est encore à haute température, parfaitement en contact avec l'axe de l'emplacement, à l'aide d'un poinçon tubulaire qui exerce la pression seulement sur l'ovale extérieur du roulement. Laisser refroidir et vérifier si le roulement est bien fixé au banc.

Utiliser l'extracteur cod. **8000 43720** pour remplacer les roulements sur l'arbre de commande fourches hautes de vitesse.

## Lager.

Sorgfältig mit Benzin waschen und sie ohne sie trocken zu drehen mit Druckluft trocknen. Etwas einschmieren und den innern ring langsam mit der Hand drehen. Das Lager muss sich regelmäßig drehen lassen und ohne Hindernisse und Torsionsgespielen. Bei jeder Motorüberholung sollen die Lager ausgewechselt werden. Die Hauptlager müssen immer neuweise ersetzt werden. Während bei diesen Montage die Aufschrift zur Aussenseite gerichtet sein muss. Für das Auswechseln der Lager muss die Gehäusehülle im Öl bei 90°-100°C Temperatur erwärmt werden, mit Puffer und Hammer das Lager ausschlagen. Das neue Lager (bei noch sehr warmer Gehäusehülle) mussgerichtet in der Aufschneidmaschine fixieren und dafür einen röhrenförmigen Zylinder verwenden, der nur in den Ausnehmung des Lagers. Durch diesen Zylinder drücken dass sich vergrößern, dass das Lager vollständig in den Gehäusehülle ist.

Zum Auswechseln des Lagers auf der Schnellgassteuerung sollte es notwendig das Ausziehwerkzeug mit der Kern. **8000 43720** zu verwenden.

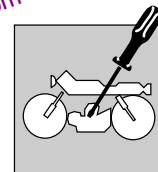
## Cojinetes.

Lavar soigneusement con gasolina y secarlas con aire comprimado sin hacerlas girar. Lubrificar ligeramente y rotar lentamente a mano el anillo interno, no se deben encontrar irregularidades de rotación, puntos duros o largos excesivos. Es una norma usual, si los cojinetes a cada revisión del motor. Los cojinetes de banco deben siempre ser sustituidos en pares. El cacciavite deben ser limpios y con la escritura dirigida hacia el lado externo. Para sustituir los cojinetes es necesario calentarlos en un baño de aceite a 90°-100°C y removerlos mediante un pannelo e instalar el nuevo cojinete (mientras el banco es todavía a elevada temperatura) perfectamente en contacto con el eje de alojamiento, utilizando un punzón tubular que ejerza la presión solo sobre el anillo exterior del cojinete. Dejar enfriar y verificar que el cojinete este solidamente fijado al banco.

Para el intercambio de cojinetes sobre el eje mando de válvulas con la cod. **8000 43720**.

# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## **Sostituzione cuscinetti.**

Per togliere il cuscinetto di innalzo del cilindro comporre la vite di fissaggio (cuscinetto a strazze) cod. **8000 43824**

Per l'installazione del cuscinetto per l'albero di innalzamento regolare la centrifuga e usare per la vite di innalzo cod. **8000 33054**.

## **Bearings replacement.**

To remove the roller bearing from the valve pump shaft, use the auto lock code **8000 43824**.

To install the bearing of centrifugal governor control shaft, a special oil code **8000 33054** has been provided

## **Remplacement du roulement.**

Pour enlever le roulement à rouleaux de l'arbre de la pompe à soupape, employer l'outil spécial ref. **8000 43824**.

Pour l'installation de la roulement pour l'arbre de commande régulateur centrifuge utiliser l'huile spéciale constructeur cod. **8000 33054**.

## **Auswechseln der Lager.**

Für die Entnahme der Rollenlager der Ventilschlepppumpe, das Werkzeug Kennr. **8000 43824** benutzen.

Zum Einsetzen der Lager für die Welle der Fliehkraftregler ein Ausziehöl Kennr. **8000 33054**

## **Sustitución cojinetes.**

Para quitar el cojinete de la leva de la bomba de la válvula de la ventanilla, usar el código **8000 43824**

Para instalar el cojinete para el eje de la palanca reguladora centrífuga, usar el código **8000 33054**.

## **Sostituzione paraolio.**

Sostituire i paraoli nel motore installando i nuovi paraoli in ordine eoli in quanto nei loro alloggiamenti, essi utilizzando tamponi edati. Dopo l'installazione lubrificare con olio motore il nuovo paraolio.

Leggere l'istruzioni per la massima cura ed attenzione.

## **Seal rings replacement.**

Remove the rings of every ring between cutting. Install the seal rings by packing them in the place of the old seal rings, using suitable bearing. After installation, lubricate with the engine oil.

Follow this operation with the greatest care and attention.

## **Remplacement des pare-huiles.**

Remplacer les joints anti-huile dans le moteur en installant les nouveaux joints en respectant leur emplacement en comparant des anciens appropriés. Après avoir installé les pare-huiles, graisser le bord du pare-huile avec de l'huile.

Observer cette opération effectuée avec beaucoup de soin.

## **Auswechseln der Oelabdichtungen.**

Diese sind bei jeder Motorüberholung zu erneuern. Die neuen Oelabdichtungen entsprechend in ihre Aufnahmen fügen dabei einen guten Verankerung. Nach der Montage die Oelabdichtungen mit Öl einreiben.

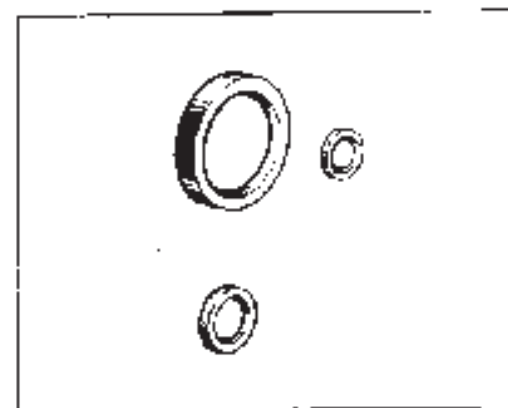
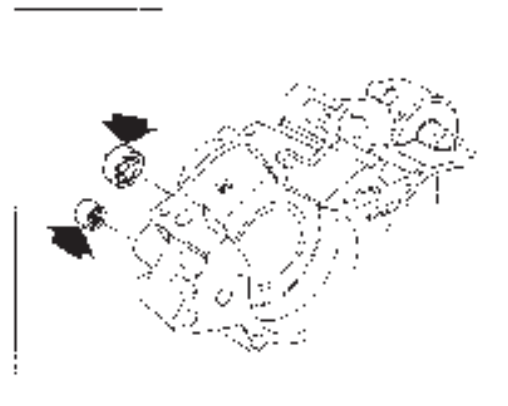
Diese Operation muß mit der größtmöglichen Sorgfalt ausgeführt werden.

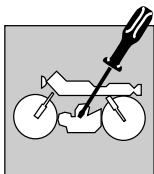
## **Sustitución para-aceite.**

Sustituir los para-aceites al cada revisión del motor, instalar los nuevos para-aceites introduciéndolos en sus alojamientos y lubricarlos con el aceite de motor.

Después de montar, introducir aceite al borde del para-aceite.

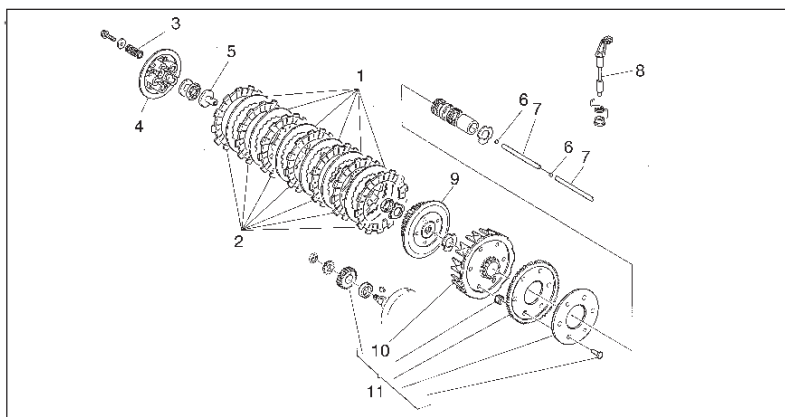
Proteger la operación con la máxima atención.





# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## **Gruppo frizione.-Trasmissione primaria.**

Controllare che tutti i componenti del gruppo frizione siano nelle migliori condizioni di funzionamento, non devono presentare tracce di usure, solchi o deformazioni, i dischi muniti di materiale d'attrito devono avere uno spessore secondo le indicazioni della tabella.

## **Clutch assembly.-Set of matched primary.**

Check that all components of clutch assembly are in very good conditions. Clutch discs must not present any form of burning, scores, or distortion, discs presenting friction material must be of a thickness as stated in table hereunder.

## **Groupe embrayage.-Transmission primaire.**

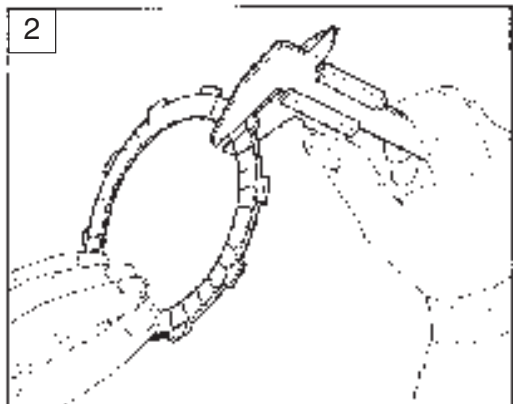
Vérifier que toutes les pièces du groupe embrayage sont dans les meilleures conditions. Les disques d'embrayage ne doivent pas présenter des traces de brûlure, rainures ou déformations. Les disques de friction doivent avoir un épaisseur selon les indications du tableau.

## **Kupplungseinheit.-Stirnradpaar.**

Die Bestandsrolle ein gutem Zustand prüfen. Die Kupplungscheiben dürfen keine Brandspuren, Rillen oder Verformungen aufweisen. Die Stärke der Reibscheiben ist auf der Tabelle angegeben.

## **Grupo embrague.-Transmisión primaria.**

Controlar que todos los componentes del grupo embrague estén en las mejores condiciones. Los discos embrague no deben presentar marcas de quemadura, arañazos o deformaciones. Los discos proveídos 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.

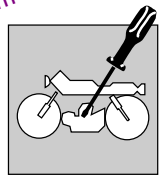
Abweichung der Motorwelle.

Espesor disco de fricción.

| Standard / Standard<br>Standard / Standard / Standard | Limite max. d'usage / Max. wear limit<br>min. max. d'usage / Max. verschleißgrenze / Min. max. verschleiß |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3<br>(0.118 in.)                                      | 2,9<br>(0.114 in.)                                                                                        |

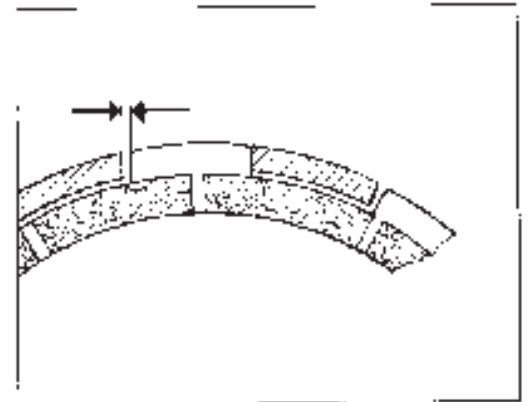
# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



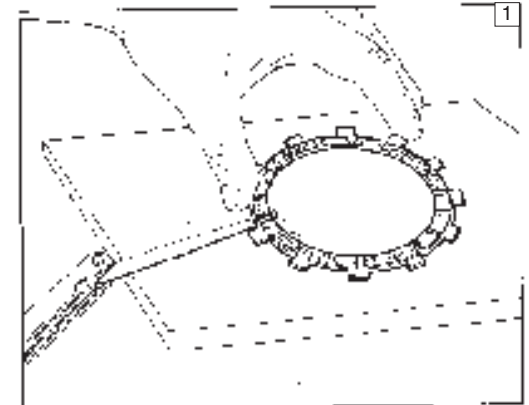
**Gioco scatola frizione, disco d'attrito.**  
**Clutch housing-friction disc clearance.**  
**Jeu boîte embrayage, disque de frottement.**  
**Stärke der Reibscheibe.**  
**Juego caja fricción, disco de fricción.**

| Standard / Standard<br>Standard / Standard / Standard | Upper limit / Limit / Max. value / Limite<br>Limite max. / Limit / Max. value / Limite max. / Limit |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0.15-0.25 mm<br>(0.006-0.010 in.)                     | 0.35 mm<br>(0.014 in.)                                                                              |



**Distorsione disco frizione.**  
**Friction disc distortion.**  
**Distorsion disque embrayage.**  
**Verformung der Kupplungsscheibe.**  
**Distorsión disco embrague.**

|                                                                                       | Standard / Standard<br>Standard / Standard / Standard | Upper limit / Limit / Max. value / Limite<br>Limite max. / Limit / Max. value / Limite max. / Limit |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2<br>Distorsione<br>Distorsion / Distorsion<br>Distorsion<br>Distorsion<br>Distorsion | 0.15-0.25 mm<br>(0.006-0.010 in.)                     | 0.2 mm<br>(0.008 in.)                                                                               |
| 1<br>Distorsione<br>Distorsion / Distorsion<br>Distorsion<br>Distorsion<br>Distorsion | 0.15-0.25 mm<br>(0.006-0.010 in.)                     | 0.25 mm<br>(0.0098 in.)                                                                             |



**Lunghezza libera di controllo molla frizione.**

La molla frizione deve avere una lunghezza libera non inferiore a quanto indicato di seguito.

**Free length of the clutch control spring.**

The clutch spring free length must not be lower than the following figures.

**Longueur libre de contrôle du ressort d'embrayage.**

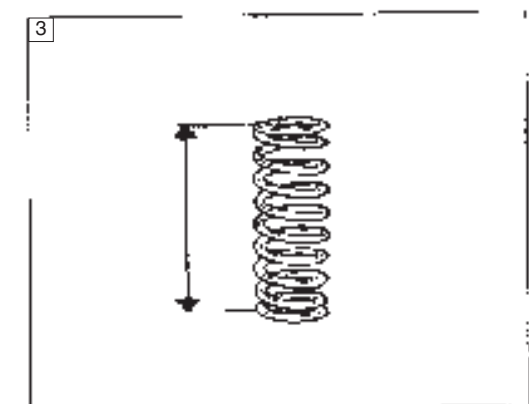
La longueur libre des ressorts d'embrayage ne doit jamais être inférieure à ce qui est indiqué ci-dessous.

**Kontroll-Knicklänge der Kupplungsfedern**

Die Kupplungsfedern müssen eine Knicklänge haben, die nicht unter der nachfolgend angegebenen liegt.

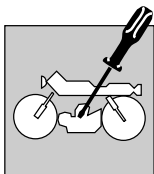
**Longitud libre de control muelles embrague.**

Las muelles de embrague deben tener una longitud libre no inferior a cuanto se indica a continuación.



| Standard / Standard<br>Standard / Standard / Standard | Upper limit / Limit / Max. value / Limite<br>Limite max. / Limit / Max. value / Limite max. / Limit |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 42.5 mm<br>(1.67 in.)                                 | 40 mm<br>(1.57 in.)                                                                                 |





**REVISIONE MOTORE  
ENGINE OVERHAULING  
REVISION MOTOR  
MOTORUEBERHOLUNG  
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Verificare che i seguenti particolari non presentino tracce di usura o rotture.  
In caso contrario, effettuare la sostituzione.

Check that the following parts are not worn or broken.  
If not, replace the part.

Vérifier que les suivant détails ne soient pas usurées ou cassées.  
En cas contraire, remplacer le détail.

Prüfen, daß die folgenden Details keine Spuren von Wucher oder Brechen vorstellen.  
Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

Verificar que las siguientes piezas no presenten trazas de destaste o rotura.  
En caso contrario, sustituir las piezas.

4- Piatto spingidisci, Clutch disc pressure plate, Pousse disques embrayage,  
Kupplungdruckplatte, Plato empuia discos embrague

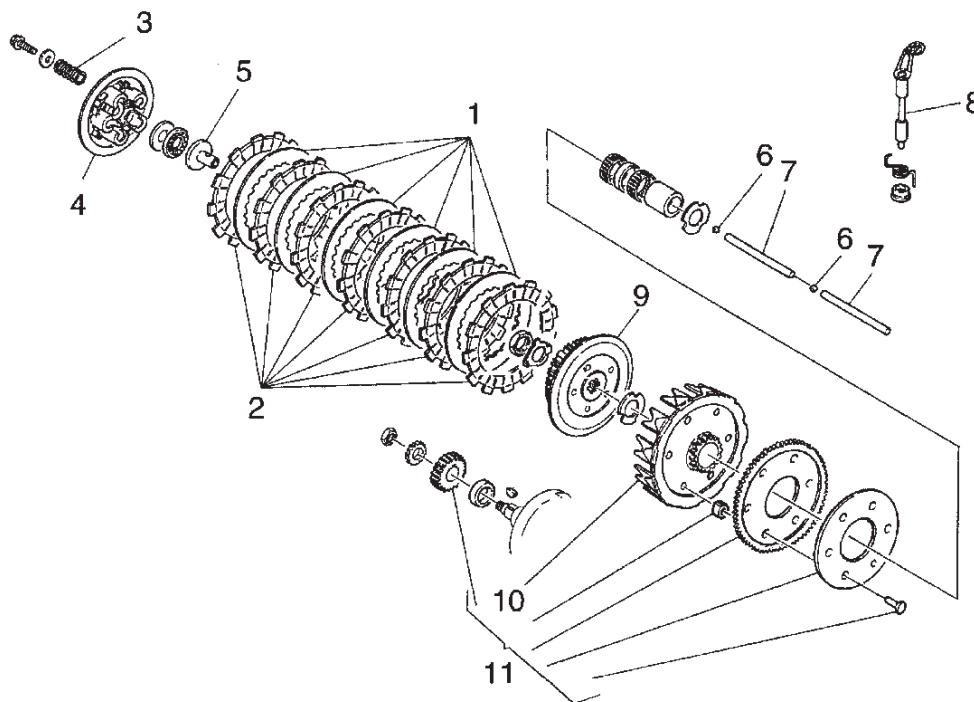
5- Piattello frizione, Clutch plate, Piteau embrayage, Kupplungsteller, Placa embrague

6- Sfera, Ball, Bille, Kugel, Esfera

7- Astina disinnesto, Clutch disengagement rod, Bille coilessau débrayage  
embrayage, Kupplungsteuerstange, Varilla desembrague

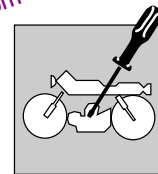
8- Albero comando frizione, Clutch control shaft, Arbre commande embrayage,  
Kupplungswelle, Eje mando embrague

9- Mozzo portadisci frizione, Clutch disc hub, Moyeau porte disque embrayage,  
Kupplungscheibenhalternabe, Cubo porta discos embrague



**REVISIONE MOTORE  
ENGINE OVERHAULING  
REVISION MOTOR  
MOTORUEBERHOLUNG  
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Verificare che le scanalature di alloggiamento dei dischi lisci non presentino tracce di usura o rotture.  
In caso contrario, effettuare la sostituzione.

Check the housing grooves of discs without friction material for wear or failure.  
If worn or broken, replace the part.

Contrôler que les rainures de logement des disques lisse ne présentent pas traces d'usure ou ruptures.  
En cas contraire, effectuer la substitution.

Prüfen, daß die Zwangsrinnen des Glatte Scheiben keine Spuren von Wucher oder Brechen vorstellen.  
Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

Averiguar que las estrías de alojamiento de los discos lisos no presenten huellas de usura o roturas.  
En caso contrario, efectuar la sustitución.

Verificare che le scanalature di alloggiamento dei dischi d'attrito non presentino tracce di usura o rotture.  
Verificare che le sedi dei cuscinetti a rullini non presentino tracce di usura.  
In caso contrario, effettuare la sostituzione.

Check the housing grooves of discs with friction material for wear or failure.  
Check the needle bearings seats for wear.  
If worn or broken, replace the clutch disc housing.

Contrôler que les rainures de logement des disques garnis ne présentent pas traces d'usure ou ruptures.  
Contrôler que les sièges des roulements à aiguilles ne présentent pas traces d'usure.  
En cas contraire, effectuer la substitution.

Prüfen, daß die Zwangsrinnen des Belegte Scheiben keine Spuren von Wucher oder Brechen vorstellen.  
Prüfen, daß die Sitze der Nadelkäfig keine Spuren von Wucher vorstellen.  
Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

Averiguar que las estrías de alojamiento de los discos equipados no presenten huellas de usura o roturas.  
Averiguar que las sedes de los cojinetes de rodillos no presenten huellas de usura.  
En caso contrario, efectuar la sustitución.

Verificare le condizioni dei denti degli ingranaggi che non devono presentare tracce di usura o rotture.  
In caso contrario, effettuare la sostituzione.

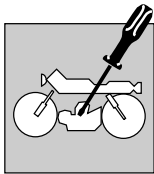
Check the teeth gear for wear and failure.  
If worn or broken, replace it.

Vérifier les conditions des dents des engrenages qui ne doivent pas présenter traces d'usure ou ruptures.  
En cas contraire, effectuer la substitution.

Die Bedingungen von den Zähnen der Getriebe, die keine Spuren von Wucher oder Brechen vorstellen sollten, prüfen.  
Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

Controlar las condiciones de los dientes de los engranajes que no tienen que presentar huellas de usura o roturas.  
En caso contrario, efectuar la sustitución.





# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

## **Cambio di velocità.**

Controllare accuratamente la parte di innesto frontale degli ingranaggi che devono essere in perfetto stato; controllare che gli ingranaggi laterali siano in una perfetta condizione e contemporaneamente non abbiano un gioco superiore a 0,10 mm. Le filettature e le condizioni degli alberi devono essere in perfette condizioni.

Controllare inoltre le buone condizioni di particolari componenti l'innestamento di innesto motore.

Controllare che la lunghezza delle cavi del селектор siano nelle tolleranze prescritte che il pedale di comando (A) non sia danneggiato (pagina G. 25).

## **Gearbox.**

Check the condition of the engaging side of gears, to be in a perfect state; check that neutral gears are free to rotate and their shafts are 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 gear fitting mechanism, to be in very good conditions.

Check the selector set width is complying with tolerances prescribed and control pedal (A) is not damaged (page G. 25).

## **Boîte de vitesse.**

Vérifier l'état des d'embrayage latéraux des engrenages en parfaites conditions. Vérifier les engrenages à vice tourmentement sur les arbres et leur jeu n'excède pas 0,10 mm.

Les filetages et les rainures des arbres doivent être en parfaites conditions.

Vérifier aussi si les éléments du mécanisme d'embrayage des vitesses sont en bonnes conditions.

Vérifier si la longueur des câbles du sélecteur est dans les tolérances spécifiées et que le levier commande de vitesse, (A) ne soit pas endommagé (page G. 25).

## **Gehäuse.**

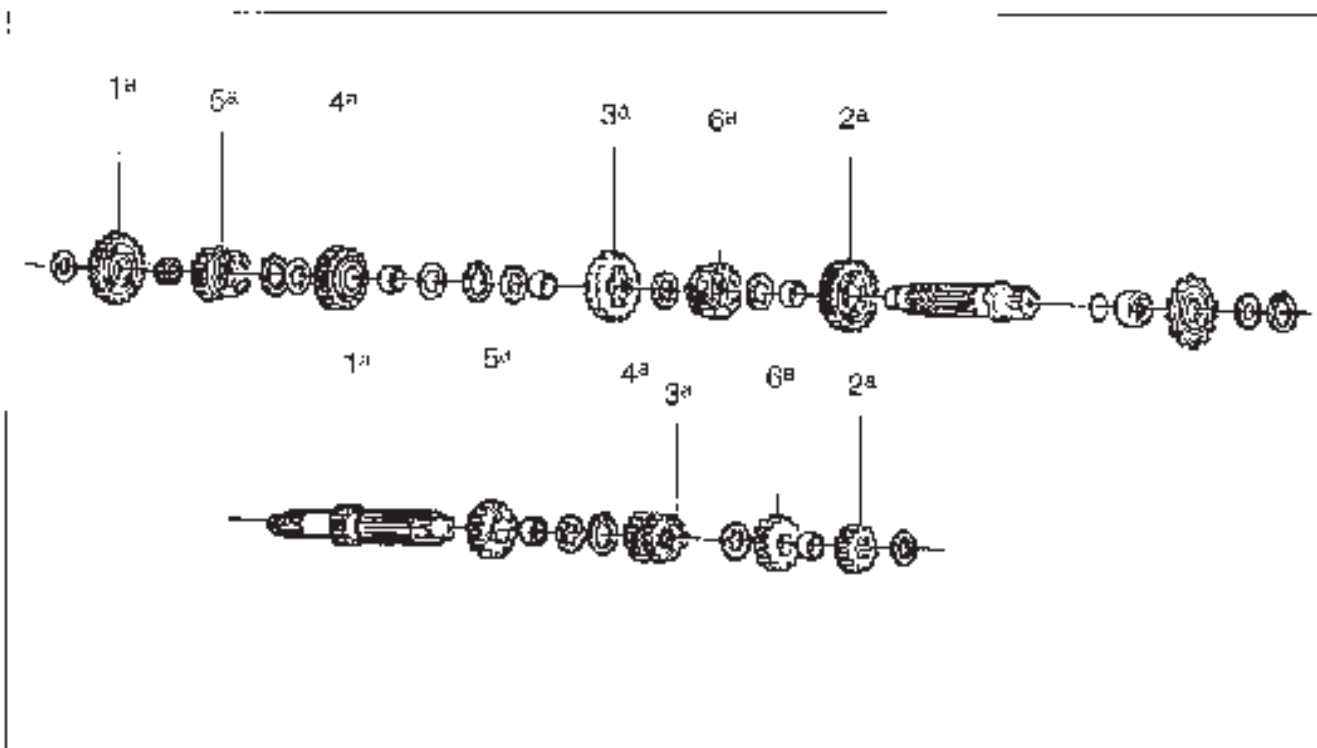
Den Zustand der Schrägplungsfächer kontrollieren, die einwandfrei die Zahnräder aneinander prüfen, sie müssen sich bei ihren Wellen drehen und gleichzeitig der das Spiel 0,10 mm nicht übersteigen. Die Wellengewinde und -nuten müssen in bestem Zustand sein. Weiterhin ist der gute Zustand der Teile des einseitigen Gehäuses zu kontrollieren. Die Länge der Vorgelegewellen muß innerhalb der vorgeschriebenen liegen, und daß dem Schalthebel (A) nicht geschadet wird (Seite G. 25).

## **Cambio de la velocidad.**

Controlar las condiciones de los dientes de acoplamiento frontal de los engranajes que deben estar en perfecto estado; controlar que los engranajes laterales estén libremente sobre sus propios ejes y, contemporáneamente, no hagan un juego superior a 0,10 mm. Los fileteados y extrusiones de los ejes deben estar en perfectas condiciones.

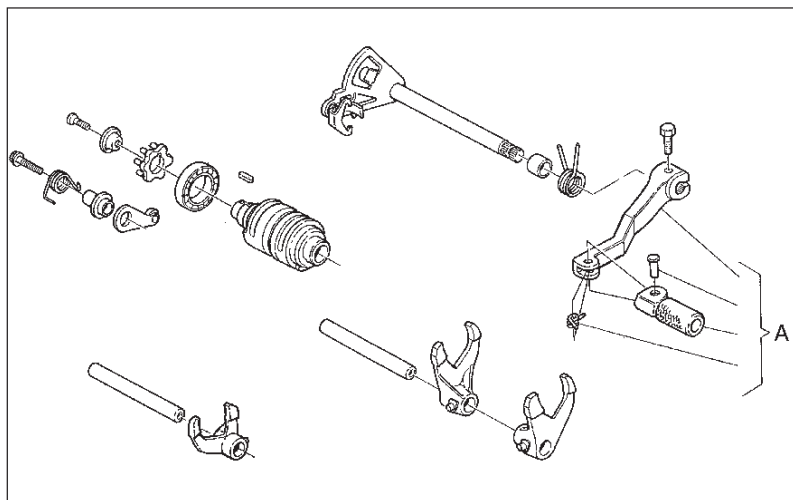
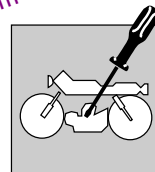
Controlar también el buen estado de los piezas que componen el mecanismo de las velocidades.

Controlar que la longitud de los cables del selector estén dentro de los medidas prescritas y que la palanca mando cambio (A) no sea perjudicada. (pagina G. 25).



# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## **Forcelle selezione marce**

Ispezionare visivamente le forcelle marce e sostituire qualsiasi forcella piegata. Una forcella 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 any distorted ones. A distorted fork causes difficulties in gear shifting or allows a quick disengagement under load.

## **Fourche sélection vitesses.**

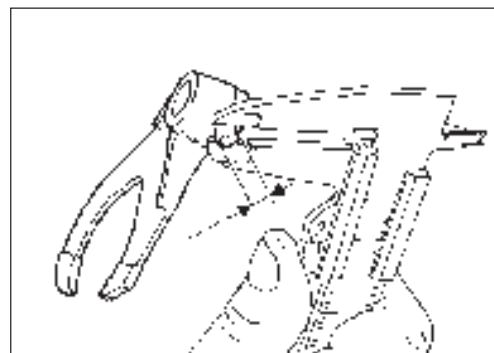
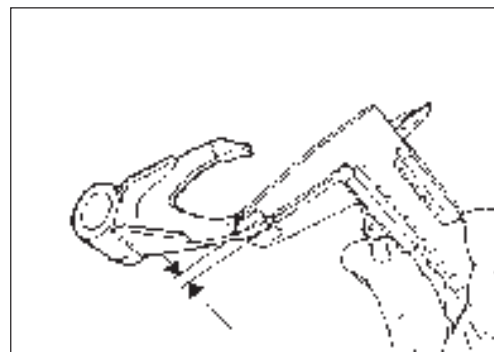
Regarder visuellement les fourches vitesses et remplacer n'importe quelle fourche pliée. Une fourche pliée cause des difficultés d'embrayage des vitesses ou permet l'engagement brutal sous charge.

## **Gangwahlgabel.**

Für Sichtkontrolle der Schaltgabeln einsetzen und die umgehagerten Gabeln ersetzen. Eine umgehagerte Gabel macht die Gangverstellung schwierig oder lässt die Gangunterbrechung plötzlich ausschlagen.

## **Horquilla selección marcha.**

Inspeccionar visualmente a horquilla marcha y sustituir cualquier horquilla plegada. Una horquilla plegada causa dificultades en el acoplamiento de la marcha o permite el desbloqueo repentino de la marcha bajo carga.



| Standard / Standard<br>Standard / Standard / Standard | Endplay clearance / Axial clearance<br>Jouissance d'axe / Jeu d'axe longitudinal / Juego de eje longitudinal |
|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3.33+3.73 mm<br>(0.131+0.147 in.)                     | 3.7 mm<br>(0.146 in.)                                                                                        |

Spessore pattino forcelle.  
Fork sliding end thickness.  
Épaisseur patin fourches.  
Dicke der Gabelnschuhe.  
Espesor patin horquilla.

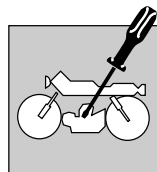
| Standard / Standard<br>Standard / Standard / Standard | Endplay clearance / Axial clearance<br>Jouissance d'axe / Jeu d'axe longitudinal / Juego de eje longitudinal |
|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5.5+5.9 mm<br>(0.217+0.232 in.)                       | 5.75 mm<br>(0.227 in.)                                                                                       |

Diametro perno di guida forcella.  
Fork driving pin diameter.  
Diamètre pivot de guidage fourches.  
Durchmesser des Gabelführungstiftes.  
Diametro eje de guía horquilla.

| Standard / Standard<br>Standard / Standard / Standard | Endplay clearance / Axial clearance<br>Jouissance d'axe / Jeu d'axe longitudinal / Juego de eje longitudinal |
|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3.75+3.82 mm<br>(0.148+0.150 in.)                     | 3.9 mm<br>(0.153 in.)                                                                                        |

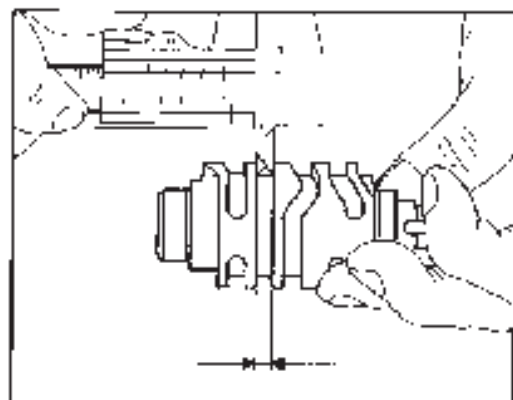
Lunghezza scanalatura ingranaggi.  
Gear groove length.  
Longueur rainure engrenage.  
Länge der Getrieberute.  
Larguezza ranura engranaje.





# **REVISIONE MOTORE** **ENGINE OVERHAULING** **REVISION MOTOR** **MOTORUEBERHOLUNG** **REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Larghezza scanalatura albero di comando.  
Control shaft groove width.  
Largeur rainure arbre de commande.  
Weite der Antriebswellennut.  
Ancho ranura árbol de comando

| Standard / Standard<br>Standard / Standard / Standard | Limite max. di usura / Max wear limit<br>Limite max. d'usure / Max Verschleißgrenze / Limite max. de usure |
|-------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0,05-0,15 mm<br>(0,002-0,006 in)                      | 0,20 mm<br>(0,008 in)                                                                                      |

## **Revisione, regolazione e manutenzione carburatore.**

Il costruttore ha stabilito il taratura del carburatore dopo aver effettuato test condotti in tutte le più svariate condizioni di impiego: si raccomanda pertanto di non apportare variazioni.

Tuttavia, l'uso del motore in particolari condizioni ambientali può rendere necessaria un modifica del taratura iniziale. Questa operazione deve essere effettuata da piloti esperti o dalla Rete di Assistenza Husqvarna.

Per informazioni aggiuntive, non hesitate a richiederle presso il rivenditore autorizzato del carburatore e presso una guida per modificare la taratura.

## **Overhaul, regulation and maintenance of the carburettor.**

The manufacturer has determined the carburettor setting after several and extensive tests; therefore, the standard carburettor has never to be changed. Using the bike in particular environmental conditions, may be necessary to change the standard setting. This operation must be performed by skilled riders or Husqvarna Dealer. The following instructions inform about the carburettor basic knowledge and setting change.

## **Revision, réglage et entretien du carburateur.**

Nous avons effectué de nombreuses expériences et des modifications au réglage du carburateur, ce que le constructeur, après de tests approfondis dans les plus diverses conditions d'emploi, a pu établir définitivement. Cependant, la modification du réglage initial peut être nécessaire en présence de conditions climatiques très particulières. Cette opération doit être effectuée par des pilotes expérimentés, ou bien par le Réseau d'Assistance Husqvarna. Les chapitres suivants vous donneront les conditions fondamentales de fonctionnement du carburateur et serviront d'introduction pour la modification du réglage.

## **Überholung, einstellung und instandhaltung des Vergasers.**

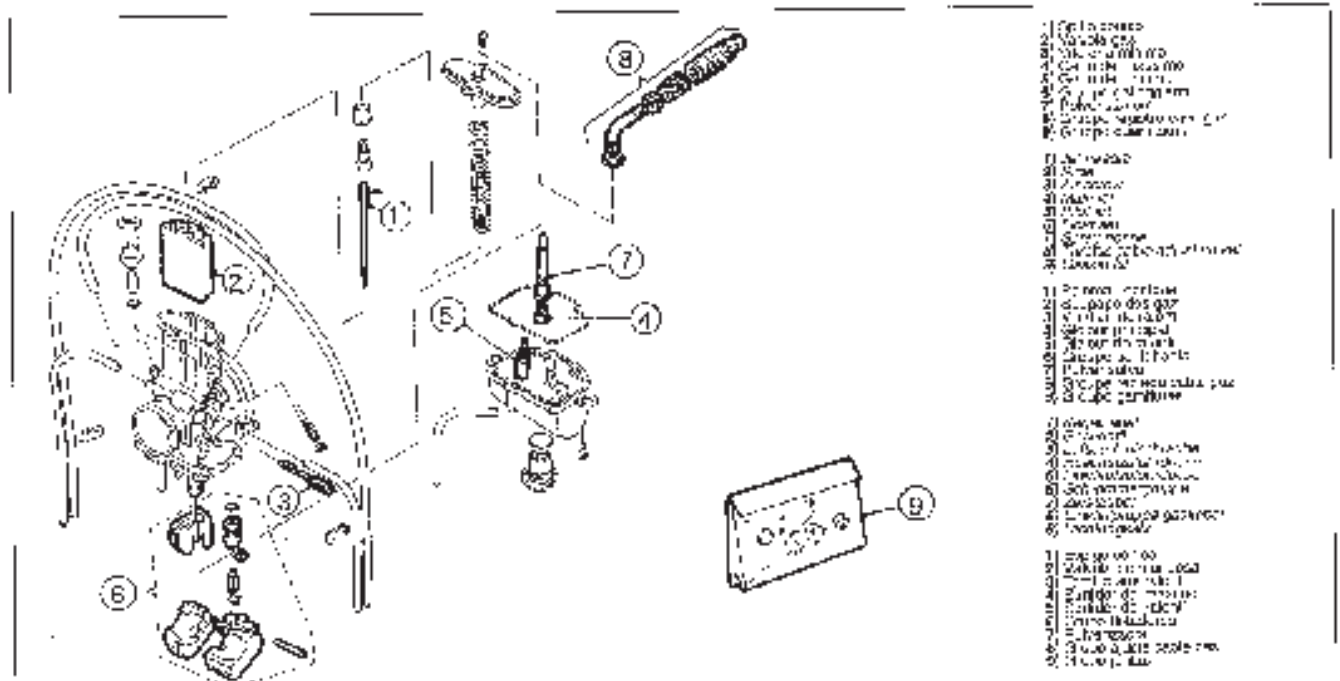
Die Einstellung des Vergasers wurde vom Hersteller nach sorgfältig ausgeführten Proben in den verschiedensten Gebrauchsbedingungen vorgenommen, demzufolge ist eine Änderung nicht abzuweichen. Dennoch kann bei Gebrauch der Maschine in besonderen Umgebungsbedingungen eine Modifizierung notwendig sein. Dieses Verfahren sollte von erfahrenen Fahrern oder vom Kundendienst Husqvarna vorgenommen werden. Die folgenden Kapitel stellen eine Grundkenntnis über den Betrieb des Vergasers und sind als Hilfen bei der Feinveränderung anzusehen.

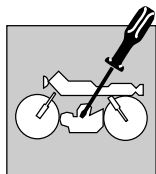
## **Revision, regulación y mantenimiento carburador.**

El fabricante ha establecido el calibrado del carburador después de efectuar los debidos ensayos en las más variadas condiciones de empleo, por tanto, nunca que no se hagan variaciones. Sin embargo, el uso de la moto en particular condiciones ambientales puede obligar a modificar el calibrado inicial. Esta operación debe que ser realizada por pilotos experimentados o por el Red de Asistencia Husqvarna.

Los capítulos, en que se encuentran la información para realizar los cambios básicos sobre el funcionamiento de carburador y servirán de guía para modificar el calibrado.

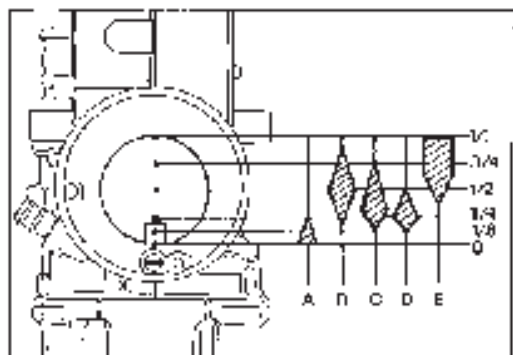
<http://husqy.forumsactifs.com>





# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Lo schema a fianco evidenzia l'influenza nei particolari 1,2,3,4,5 (figura di pag. G.27) alle varie aperture aperture del v. valvola gas.  
A: vite d'aria minimo + getto da minimo  
B: tacca sullo conico  
C: spillo conico  
D: orusso valvola gas  
E: getto del miscelino  
Prima d'apporre variazioni alla ventura, è necessario fissare o stabilire a quale apertura della valvola la miscela d'arricchimento non è corretta. Ciò è possibile osservando inizialmente il colore del fumo di scappio, la reazione del comando gas, la potenza erogata, etc. In seguito la sostituzione o la regolazione delle parti esposte a modifica deve essere operata secondo le istruzioni che seguono.

The side diagram shows the influence exerted by parts 1,2,3,4,5 (fig. of page G.27) to the several throttle releases.

- A: Air screw - 1st jet
- B: Jet needle valve
- C: Jet needle
- D: Throttle cable to valve size
- E: Main jet

Before change the standard carburetor setting, first is necessary to establish in what the valve opening range the fuel mixture is not correct. This is possible by checking the exhaust smoke color, the throttle control response, the power, etc. Then, replace or adjust the parts following the instructions below.

Le schéma d'à côté montre l'influence exercée par les particuliers 1,2,3,4,5 (fig. à page G.27) sur les plus eurs ouvertures de la poignée des gaz.

- A: Vis d'air minime et jet de minime
- B: Cône au-dessus du conique
- C: Pointe au-dessus
- D: Câble de la poignée des gaz
- E: Jet principal

Avant d'apporter des modifications au réglage, il faudra établir à quelle ouverture de la valve l'ingestion d'air est incorrecte. Ceci est possible en observant d'abord les fumées d'échappement, la réaction du levier, la puissance de la machine, etc. Ensuite, la régulation ou le remplacement des éléments concernés doit être effectué après les instructions suivantes.

Nebenstehendes Schema zeigt die Wirkung von Teilen 1,2,3,4,5 (Bild auf Seite G.27) bei den verschiedenen Öffnungen des Gasventils.

- A: Mischungsverhältnis + Leerlaufmischung
- B: Kegelhaken-Kegel
- C: Kegelspitze
- D: Gasventil-Einstellung
- E: Hauptventil-Einstellung

Vor Änderung der Standard-Einstellung ist festzustellen, bei welcher Ventilloffnung von der Mischungsverhältnis nicht korrekt ist. Zu diesem Zweck muss die Abgasfarbe, der Zugschmerz, die Reaktion des Gashebel und die abgegebene Leistung usw. kontrolliert. Danach müssen die Teile unter Beachtung der folgenden Anweisungen ersetzt oder reguliert werden.

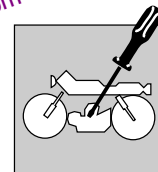
El esquema al lado evidencia el influjo de los particulares 1,2,3,4,5 (figura de pag. G.27) a las diversas aperturas de la válvula gas.

- A: Tornillo aire mínimo + carburador de mínimo
- B: Muesca esgría cónica
- C: Espiga cónica
- D: Bise válvula de inyección
- E: Surtidor de máximo

Antes de hacer variaciones de los ajustes es necesario establecer a qué apertura de la válvula la mezcla de enriquecimiento no es correcta. Esto es posible observando inicialmente el color del humo del escape, la potencia de la buela, la respuesta del mando de la potencia, la potencia suministrada, etc. A continuación, la modificación o el ajuste de las partes sometidas a calibrado se hará de acuerdo con las instrucciones que se dan a continuación.

# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## GETTO DEL MINIMO (Part. 5 fig. pag. G.27)

Il getto del minimo indica la quantità di carburante fornita mentre il motore circola alla sua minima giri da un numero di identificazione che ne indica la dimensione. Più è elevato questo numero, maggiore è il diametro del getto con conseguente arricchimento della miscela.

## PILOT JET (See No. 5 of pictures on page G.27)

The pilot jet indicates the amount of fuel supplied to the engine. This jet is identified by a number that indicates the size. A higher number shows a larger diameter jet which means a richer mixture. A smaller jet number shows a smaller diameter jet and a leaner mixture.

## GRUEUR DE RALENTI (Part. 5 fig. page G.27)

La grueur de ralenti indique la quantité de carburant fournie au moteur à son ralenti. Sur le getto est gravé un numéro indiquant la dimension. Plus grand le numéro, plus le diamètre du getto est le mélange est plus enrichi.

## ILLERLAUFZUFUHRDUESEL (Teil 5 von Abb. auf Seite G.27)

Die Leerlaufzufuhrduse zeigt die bei ihrer Schaltung notwendige Größe an. Je höher die Kennnummer, desto mehr wird die Zuluft mit einem reicheren Gemisch versorgt.

## SURTIDOR DEL RALENTI (Part. 5 fig. pag. G.27)

El surtidor de ralentí indica la cantidad de carburante suministrada al motor a su ralentí y está identificado por un número que indica su dimensión. Cuanto más elevado es este número, mayor es el diámetro del surtidor con consiguiente enriquecimiento de la mezcla.

## VITE ARIA MINIMO (Part. 3 fig. pag. G.27)

La vite aria minima indica la quantità di aria che entra nel motore mentre il motore funziona alla sua minima giri da un numero di identificazione che ne indica la dimensione.

## AIR SCREW (See No. 3 of pictures on page G.27)

The air screw indicates the air supply to the pilot jet. A turn in to enrich the mixture, a turn out to lean the mixture.

## VIS AIR DE RALENTI (Part. 3 fig. page G.27)

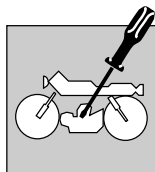
La vis d'air de ralenti indique la quantité de l'air d'appoint fournie au jet. En serrant la vis, le mélange est enrichi; en la desserrant, le mélange est appauvri.

## LUFTUEERLAUFSCHRAUBE (Teil 3 von Abb. auf Seite G.27)

Die Luftzufuhrschraube zeigt die Zulufmenge der Ventildüse an. Das Anziehen der Schraube verarmt die Luftzufuhr, das Lockern die Mischung.

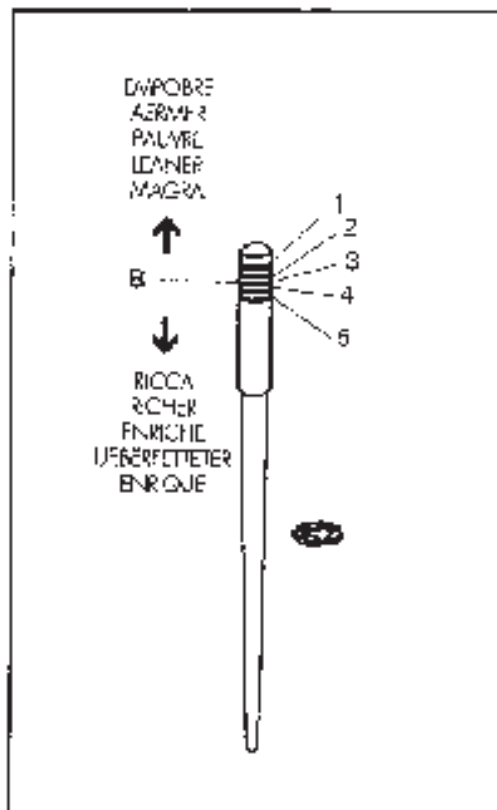
## TORNILLO AIRE RALENTI (Part. 3 fig. pag. G.27)

El tornillo de ralentí indica la cantidad de aire al circuito de ralentí suministrada. Cuando dicho tornillo se va apretando se empobrece la mezcla.



# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## POSIZIONE FERMAGLIO SPILLO CONICO

Lo spillo conico è ancorato alla valvola gas mediante un anello di ferro. La parte inferiore dello spillo è conica ed in quella superiore si trovano cinque scanalature per il fissaggio dell'anello di ferro. Per regolare la miscela aria-benzina con lo spillo conico, è necessario variare la posizione dell' fermaglio che si trova inizialmente sulla 3<sup>a</sup> tacca. Fissando il fermaglio sulle scanalature inferiori, si alza la posizione dello spillo con conseguente aumento del gioco con il pulverizzatore ed un arricchimento della miscela.

## JET NEEDLE RETAINER POSITION

The jet needle is fixed to the throttle valve by a retaining clip. The jet needle lower part is tapered; the upper part has five grooves where fit the retaining clip. To adjust mixture with jet needle, change the initial position of the needle retainer. The initial position is at the 3<sup>rd</sup>. Fit the retainer on lower grooves to enrich the mixture, fit on upper grooves to lean the mixture.

## POSITION CRAMPON POINTEAU CONIQUE

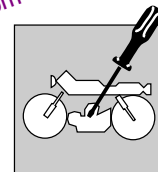
Le pointeau conique est fixé à la soupape des gaz par un bague d'arrêt. Son côté inférieur est conique et le côté supérieur a cinq cannelures de fixation de la bague d'arrêt. Pour régler le mélange air-carburant à l'aide du pointeau conique, il faut changer la position de crampion se trouvant initialement sur la 3<sup>ème</sup> cran. En fixant le crampion sur les cannelures inférieures, la position du pointeau résulte reusée et par conséquent, le jeu augmente et la mélange résulte enrichi.

## HALTERUNGSGPOSITION DER KEGELNADEL

Die Kegelnadel ist an dem Gasventil mit einem Haltering verankert. Der untere Teil der Nadel ist kegelförmig und am oberen Teil befinden sich fünf Rillen zur Befestigung des Halterings. Zur Regulierung der Luft-Benzinmischung mit der Kegelnadel muss die anfänglich auf der 3. Kerbe stehende Position der Halterung verändert werden. Wenn die Halterung auf der unteren Rille befestigt wird, steigt die Position der Nadel und vergrößert folglich das Spiel des Zerstäubers, was die Mischung überfettet.

## POSICION ABRAZADERA ESPIGA CONICA

La espiga conica está anclada en la válvula de mariposa mediante un anillote roto. La parte inferior de la espiga es conica y en la parte superior se encuentran cinco ranuras para la fijación del anillo de roto. Para ajustar la mezcla aire gasolina mediante la espiga conica, es necesario variar la posición de la abrazadera que se encuentra inicialmente en la 3<sup>a</sup> muesca. Fijando la abrazadera en las ranuras inferiores, se levanta la posición de la espiga con el consiguiente aumento del juego con el pulverizador y enriquecimiento de la mezcla.



#### SPILE CONICO (Part. 1 fig. pag. G.27)

Le spile sono inserite nella miscela aria/olio in modo da sfuocare alla massima temperatura della valvola di gas. La dimensione ØD, che tiene conto del cono dipinto sul cilindro, non include il diametro esterno di 2,60 mm. ØD indica il diametro della anello più vicino all'asse la miscela.

#### LE NEEDLE (See No. 1 of pictures on page G.27)

The cone needle controls the fuel mixture from the lower part of the cylinder. The dimension ØD, which is the dimension of the cone number indicated by the cone drawn on the cylinder, does not include the diameter of 2,60 mm. ØD indicates the diameter of the ring closest to the axis of the mixture.

#### POINTEAU CONIQUE (Part. 1 fig. page G.27)

Le pointes coniques contrôlent le mélange au bas du cylindre par les ouvertures offertes par la pointe conique. La dimension ØD, qui tient compte du cône dessiné sur le cylindre, ne comprend pas le diamètre externe de 2,60 mm. ØD indique le diamètre de l'anneau le plus proche de l'axe de la mixture.

#### KEGELNADEL (Teil 1 von Abb. auf Seite G.27)

Die Kegelnadeln steuern die Luftmischungsverteilung im Zylinder durch die Öffnungen. Die Dimension ØD, die die Größe der Spitze anzeigt, umfasst nicht den Außendurchmesser 2,60 mm. ØD zeigt den Durchmesser des Ringes, der der Mischungsachse am nächsten liegt.

#### SPIGA CONICA (Part. 1 fig. pag. G.27)

Le spighe coniche inserite nel mezzo aria/olio sfuocano la miscela alla massima temperatura della valvola di aspirazione. La dimensione ØD, che tiene conto del cono dipinto sul cilindro, non include il diametro esterno di 2,60 mm. ØD indica il diametro dell'anello più vicino all'asse della miscela.

#### DIMENSIONE ORIFIZIO AMMIO DELLA VALVOLA A GAS (Part. 2 fig. pag. G.27)

La dimensione dell'orifizio amio della valvola di gas influisce sul rapporto tra la miscela di gas e l'aria. La dimensione ØD, che tiene conto del cono dipinto sul cilindro, non include il diametro esterno di 2,60 mm. ØD indica il diametro dell'anello più vicino all'asse della miscela.

#### PISTON VALVE ORIFICE SIZE (See No. 2 of pictures on page G.27)

The piston valve orifice size affects the fuel mixture ratio of the valve opening. The dimension ØD, which is the dimension of the cone number indicated by the cone drawn on the cylinder, does not include the diameter of 2,60 mm. ØD indicates the diameter of the ring closest to the axis of the mixture.

#### DIMENSIONS DU CHAMFREIN DE LA SOUPE DES GAZ (Part. 2 fig. page G.27)

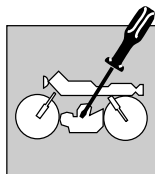
La dimension du chamfrein de la souppe des gaz contrôle le mélange au bas du cylindre par les ouvertures offertes par la pointe conique. La dimension ØD, qui tient compte du cône dessiné sur le cylindre, ne comprend pas le diamètre externe de 2,60 mm. ØD indique le diamètre de l'anneau le plus proche de l'axe de la mixture.

#### DIMENSION DER GASVENN-REDUZZIERUNG (Teil 2 von Abb. auf Seite G.27)

Die Gasvenn-Reduzierung beeinflusst das Gemischverhältnis. Die Dimension ØD, die die Größe der Spitze anzeigt, umfasst nicht den Außendurchmesser 2,60 mm. ØD zeigt den Durchmesser des Ringes, der der Mischungsachse am nächsten liegt.

#### DIMENSION DEL BISF DE LA VALVULA DE MARINERA (Part. 2 fig. pag. G.27)

La dimension del bisf de la valvula de marinera controla el mezcla de gas y el aire. La dimension ØD, que tiene cuenta del cono pintado en el cilindro, no incluye el diámetro externo de 2,60 mm. ØD indica el diámetro del anillo más cercano al eje de la mezcla.



# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

## GLITO DEL MASSIMO (Part. 4 fig. pag. G.27)

Il glifo del massimo indica la più grande circonferenza del nome al proprio orologio e contraddistingue da un numero di identificazione che indica la dimensione. Può essere questo numero, maggior del diametro del glifo con un'altra cifra che indica la misura.

## MAXIMUMJET (See No. 4 of pictures on page G.27)

The maximum jet is supplied to the fuel. This is identified by a number that indicates the size. A larger jet number shows a larger diameter (bore mixture). A smaller jet number shows a smaller diameter (leaner mixture).

## GLIEFUR PRINCIPAL (Part. 4 fig. page G.27)

Le glie principal est au centre de la quantité de carburant et est identifiée dans son diamètre. Le numéro d'identification indique la dimension en grandeur de glie. Plus grand est ce numéro, major est le diamètre de glie et le mélange sera plus riche.

## HOCHSTZUFUHRDIENST (Teil 4 von Abb. auf Seite G.27)

Die Höchstzufuhrdienst ist die für die Mischung notwendige Ventildrehmenge und ist mit einer größenangewandten Kennnummer versehen. Je höher diese Nummer ist, je größer ist der Durchmesser des Ventils, was eine Überreichung der Mischung zur Folge hat.

## SURTIDO DEL MAXIMO (Part. 4 fig. pag. G.27)

El surtidor del máximo indica la cantidad de carburante que suministrará al pistón durante y está marcado con un número de identificación que indica la dimensión. Cuando más grande es este número, mayor es el diámetro de surtidor con lo que el combustible será más rico.

## MISCELA A PUNTO DEL CARBURATORE

La concentrazione di ossigeno nell'aria varia in funzione della temperatura, dell'altitudine e dell'umidità; sono questi fattori che influenzano la miscela di carburante. Considerando che gli effetti della umidità sulla concentrazione di ossigeno nell'aria non hanno alcun effetto, i fattori che influenzano la miscela sono la temperatura e l'altitudine. La miscela di carburante deve essere miscelata con cura e deve per tanto essere miscelata in funzione delle condizioni ambientali, tenendo presente che l'aumento della concentrazione di ossigeno nell'aria provoca una miscela più ricca, mentre la sua diminuzione provoca una miscela più povera.

## CONCENTRATION D'OXYGENE

The oxygen concentration in the air is related with the temperature, altitude and humidity. These elements affect on a mixture concentration. The humidity effects on oxygen concentration are negligible, therefore, the main elements to be considered are temperature and altitude. The mixture must be mixed with care, varying with the change in environmental conditions. The mixture results richer when the oxygen concentration in the air is increased; results richer when the concentration is decreased.

## MISCE AU POINT DU CARBURATEUR

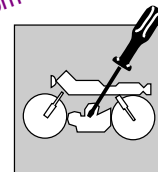
La concentration d'oxygène dans l'air varie en fonction de la température, l'altitude et l'humidité. Ce sont ces éléments qui influencent la concentration. En considérant que les effets de l'humidité sur la concentration d'oxygène sont négligeables, les deux éléments à considérer sont la température et l'altitude. La quantité de carburant doit être mélangée avec soin en fonction des conditions environnementales. Le mélange sera plus riche lorsque la concentration d'oxygène dans l'air, le mélange résultera plus pauvre, tandis qu'en diminuant l'oxygène, le mélange résultera plus riche.

## VERMISCHUNG - FRIEDSTELLUNG

Die Sauerstoffkonzentration in der Luft hängt von der Temperatur, der Höhe und dem Feuchtigkeitsgrad ab. Diese sind die Faktoren, die die Mischung beeinflussen. Da die Feuchtigkeit keinen Einfluss auf die Sauerstoffkonzentration hat, sind die beiden Faktoren, die die Mischung beeinflussen, die Temperatur und die Höhe. Die Luftzusammensetzung muss entsprechend den Umweltbedingungen angepasst werden. Eine Erhöhung der Sauerstoffkonzentration in der Luft führt zu einer reicheren Mischung, während eine Verringerung der Sauerstoffkonzentration zu einer ärmeren Mischung führt.

## MEZCLA A PUNTO DEL CARBURADOR

La concentración de oxígeno en el aire varía en función de la temperatura, de la altura y de la humedad; son estos factores los elementos que influyen en la mezcla del combustible. Considerando que los efectos de la humedad en la concentración de oxígeno no tienen mayor importancia, los dos elementos que hay que tener en cuenta son la temperatura y la altura. La cantidad de carburante se mezclará con cuidado que en, pues, en función de las condiciones ambientales que están presentes que el aumento de la concentración de oxígeno en el aire provoca un enriquecimiento de la mezcla mientras que la disminución provoca el empobrecimiento.



#### COME GIUNGERE LA MISCELA

Per una corretta miscelazione è necessario sapere vedere correttamente la miscela che entra nel carburatore. L'elenco che segue fornisce le indicazioni necessarie per farlo in questa sezione.

I sintomi di una miscela ricca sono i seguenti:

- L'innalzamento del CO;
  - L'accelerazione è difficile;
  - Il motore tende a bollare in loco ed emette un fumo ingrossato;
  - La punta della candela risale a un bianco grigio.
- Il motore non sviluppa potenza.

Il torni di una miscela troppo ricca sono i seguenti:

- Il motore si accende come un quarto d'ora;
- Il motore parte alla massima potenza;
- La candela è assai incrostata;
- L'accelerazione è difficilissima;
- Il motore è eccessivamente caldo.

#### HOW TO JUDGE THE FUEL MIXTURE

To judge correctly the fuel mixture it is necessary to know the above indications.

Symptoms of too rich fuel mixture:

- The engine will run extremely hot;
- Erratic acceleration;
- Tendencies to stalling or cutting;
- The spark plug is white or grey/white;
- The engine does work.

Symptoms of too rich fuel mixture:

- The engine is constantly stalling or low revs;
- Spark plug carbonizes;
- Poor acceleration;
- Very exhaust smoke.

#### COMME IL JUGER LE MELENGE

Pour avoir une indication correcte, il faut connaître correctement le mélange d'air carburant entrant au carburateur. Les indications qui suivent fournissent les éléments nécessaires pour le contrôler.

Symptômes de mélange trop riche:

- Moteur surchauffé;
- Accélération difficile;
- Moteur cogne en place et émette un fumé épais;
- Point de sortie de la bougie blanche ou grise;
- Poussée de moteur très réduite.

Symptômes de mélange trop riche:

- Moteur tourne comme un moulin à 4 temps;
- Moteur qui se coupe aux bas régime;
- Bougies incrustées;
- Accélération difficile;
- L'échappement fumé.

#### BEFELDUNG ZUM FUEL MINGEMISCH

Zu korrektem Einstellen des Luftverhältnisses ist es notwendig, die Luftmischung richtig zu beobachten. Die folgenden Angaben liefern die nötigen Hinweise für die Einstellung.

Anzeichen eines zu reichen Mischungsverhältnisses:

- Motor überhitzt;
- Beschleunigung ist schwierig;
- Motor neigt zu Stottern und gibt unregelmäßige Leistung ab;
- Farbe der Zündkerze ist weiss oder grau;
- Schwacher Motor.

Anzeichen eines zu reichen Mischungsverhältnisses:

- Motor verhält sich wie Viertakter;
- Motor selbst im niedrigen Drehzahlbereich aus;
- Zündkerze wird stark verkohlet;
- Schwierige Beschleunigung;
- Abgas sind übermässig rauchig.

#### COMO JUERGAR LA MISCELA

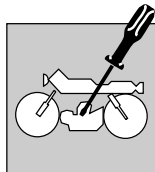
Para poder medir la mezcla de aire carburante que entra en el carburador es necesario conocer las indicaciones que se dan a continuación. Las indicaciones necesarias para controlarla se dan en esta sección.

Los síntomas de una mezcla demasiado rica son los siguientes:

- El motor se sobrecalienta;
- La aceleración es difícil;
- El motor tiende a coquear y a dar un ruido irregular;
- La punta de la bujía resulta blanca o gris;
- El motor no desarrolla potencia.

Los síntomas de una mezcla demasiado rica son los siguientes:

- El motor se comporta como un motor 4 tiempos;
- El motor se corta a los bajos regímenes;
- La bujía presenta incrustaciones;
- La aceleración es difícil;
- El escape está muy humeante.



# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

## COME EFFETTUARE LA MESSA A PUNTO

I paragrafi che seguono illustrano come intervenire con i variibili della macchina.

Prima di effettuare variazioni, guidare il motore in posizione di marcia alle diverse aperture del mandale gas, alle accelerazioni, etc.

Prima di intervenire, che prima di ogni variazione della regolazione è necessario partire dalla taratura di base.

La taratura standard del carburatore è la seguente:

|                                |         |
|--------------------------------|---------|
| - getto del massimo .....      | 400     |
| - spillo conico .....          | 6DJ8-60 |
| tazza spillo conico .....      | 3'      |
| - getto del minimo .....       | 35      |
| vite aria aperta di giri ..... | 1+1/2   |
| - valvola gas .....            | 3.0     |

## CARBUR. FOR ADJUSTMENT

The above instructions show how to change the standard carburetor setting.

Before changing the carburetor, ride the bike and observe the engine response at the various gas hole openings, the acceleration, etc.

Before changing the carburetor, it is necessary to start with standard carburetor setting.

Standard carburetor setting is the following:

|                         |         |
|-------------------------|---------|
| - main jet .....        | 400     |
| - jet needle .....      | 6DJ8-60 |
| jet needle groove ..... | 3'      |
| - pilot jet .....       | 35      |
| - idle air screw .....  | 1+1/2   |
| - slide .....           | 3.0     |

## COMMENTER LE CARBUR. A MISE A PUNTO

Les instructions qui suivent illustrent comment intervenir pour modifier la calibration. Avant de faire des modifications, conduisez la moto en fonction des ouvertures de la régulation des gaz, des accélérations, etc. Avant de changer le réglage, il sera d'avis de partir du réglage de base.

Tarage standard du carburateur

|                                 |         |
|---------------------------------|---------|
| - gliceur principal .....       | 400     |
| - pointeau conique .....        | 6DJ8-60 |
| cran pointeau conique .....     | 3mm     |
| - gliceur de ralenti .....      | 35      |
| - ouverture vis air/raurs ..... | 1+1/2   |
| - soupape gaz .....             | 3.0     |

## VERGASER EINSTELLUNG

Folgende Angaben zeigen, wie die Vergaser-Einstellung erfolgen soll. Vor Ausrichtung der Abgasventile, Motorrad führen um das Verhalten des Motors bei den verschiedenen Gassteuerstellungen, und Beschleunigungen beobachten. Berücksichtigen, dass vor jeder Einstellungsänderung von der Standard-Einstellung ausgegangen werden muss.

Standard-Einstellung des Vergasers ist folgende:

|                                              |         |
|----------------------------------------------|---------|
| - Hochschulterhose .....                     | 400     |
| - Kegelnadel .....                           | 6DJ8-60 |
| - Kegelnadelkerbe .....                      | 3       |
| - Leerlaufnadelhose .....                    | 35      |
| - Luftschraube geöffnet um Umdrehungen ..... | 1+1/2   |
| - Gasventil .....                            | 3.0     |

## COMO SE EFFETUA LA RUOTA A PUNTO

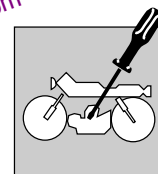
Las instrucciones que siguen ilustran cómo intervenir para modificar la calibración. Antes de hacer modificaciones, conduzca la moto y observe las reacciones del motor en las distintas aperturas del mando de marcos, en las aceleraciones, etc. Luego presente cuantos cambios de variación del ajuste se requieran empujando desde el calibre o bécabo.

El calibrado estándar del carburador es el siguiente:

|                                      |         |
|--------------------------------------|---------|
| - suridor del máximo .....           | 400     |
| - espiga conica .....                | 6DJ8-60 |
| muesca espiga conica .....           | 3'      |
| - suridor del ralenti .....          | 35      |
| - tornil o vite abierta de rev ..... | 1+1/2   |
| - valvula de marcapasa .....         | 3.0     |

# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## VARIATIONI GLIECI E DEI MASSIMO E DEI MINIMO IN FUNZIONE DELL'ALTITUDINE E DELLA TEMPERATURA DELL'ARIA

Per ragioni di sicurezza, basarsi sulla tabella e la temperatura ambiente comparsi in due serie di valori da scegliere, scegliere il pilota di minore potenza. (Per i dati dei piloti, vedere il manuale a pag. 34 C/35).

ESEMPLO: con temperatura di 12°C ed altitudine di 1100 m, scegliere un pilota del massimo da 380 ed un pilota del minimo da 30.

## MAIN JET AND IDLE JET CHANGE RELATED TO ALTITUDE AND AIR TEMPERATURE

For reasons of safety, should the altitude and temperature be not located between two series of values of the diagram, should take the greater dimensions. The list of jets specifications request is found on pages 34/35/36.

EXAMPLE: with temperature of 12°C/54°F and altitude of 1100 m/3600 ft, select a main jet of 380 and a pilot jet of 30.

## VARIATION DES GLECIERS PRINCIPAUX ET DE RALEN EN FONCTION DE L'ALTITUDE ET DE LA TEMPERATURE DE L'AIR

Pour des raisons de sécurité, lorsque l'altitude et la température sont comprises entre deux séries de valeurs, choisir les valeurs de plus grande dimension. La liste des gicleurs fournis sur demande est indiquée à la page 34/35/36.

EXEMPLE: avec une température de 12°C et une altitude de 1100 m, choisir un gicleur principal de 380 et un gicleur de ralenti de 30.

## ÄNDERUNG VON HÖCHST-UND HOCHSTZURÜCKSETZUNGSFUNKTION VON HOCHLEISTUNG UND LEISTUNG TEMPERATUR

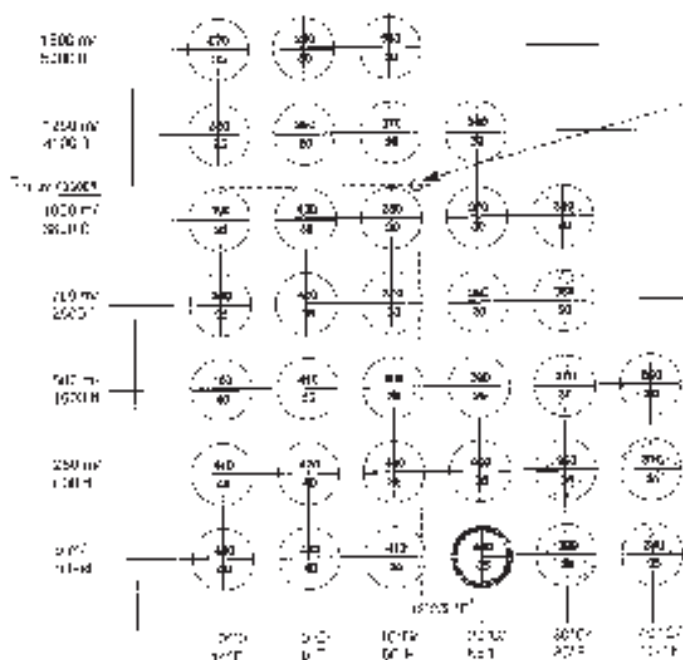
Für die Sicherheit, Temp. und Höhe zwischen zwei Werten in Diagramm liegen, die sicherheitsgründen größere diese Werten, stehen können. Die Wunsch auf Seite 34 C/35.

BEISPIEL: Bei Temperatur von 12°C und Höhenlage von 1100 m Höchstleistung 380 und Leerlaufleistung 30.

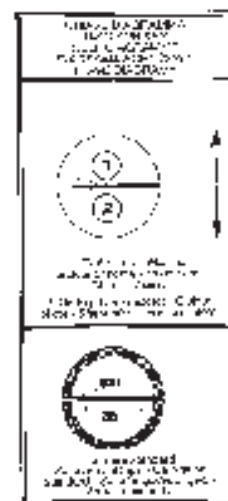
## VARIACION SURTIDOR SÍDE, MAXIMO Y RALEN EN FUNCIÓN DE LA ALTURA Y DE LA TEMPERATURA DEL AIRE

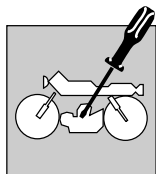
Por motivos de seguridad, en el caso de que la altura y la temperatura se encuentren entre dos series de valores de la diagrama, elegir los números de mayor tamaño. La lista de los surtidores a pedido se encuentran a pag. 34 C/35.

EJEMPLO: con temperatura de 12°C y altura de 1100 m elegir un surtidor del máximo de 380 y un surtidor del ralenti de 30.



ESEMPLO  
EXAMPLE  
EXEMPLE  
EJEMPLO





# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

## REGOLAZIONE DEL CIRCUITO DI RALENTI

- Regolare le vite regolazione ralenti secondo le istruzioni nel capitolo "REGOLAZIONE E REGOLAZIONI".
- Stabilire se il getto di ralenti (più grande o più piccolo) si adatta al tipo di miscela. Se la miscela è ricca, sostituire il getto con uno più piccolo; se è magra, sostituirlo con uno più grande.

ESEMPIO: con getto iniziale da 35, nel caso la miscela si dimostrasse ricca, montare un getto da 30; inversamente montarne uno da 40.

## CIRCUIT ADJUSTMENT

- Adjust the idle air screw as indicated in the section "SETTINGS AND ADJUSTMENTS".

Adjust the pilot jet if is correct.

If mixture is rich, use a smaller jet; if is lean, use a bigger jet.

EXAMPLE: with standard pilot jet size 35, if mixture is rich, mount a jet size 30. If mixture is lean, mount a jet size 40.

## RÉGLAGE DU CIRCUIT DE RALENTI

- Agir sur le vis de réglage de ralenti en suivant les instructions du chapitre "RÉGLAGES ET CALAGES".

- Choisir si le gicleur de ralenti est bon ou s'il faut le changer. Si le mélange est riche, remplacer le gicleur avec un plus petit. Si le mélange est pauvre, le remplacer avec un gicleur plus grand.

EXEMPLE: si le gicleur initial est de 35, au cas où le mélange est trop riche, monter un gicleur de 30. Au cas contraire, le remplacer avec un de 40.

## FEINSTELLUNG DER LAUFGEHÄLTUNG

- Bei der Feinjustierung der Laufgehaltung im Kapitel "FEINSTELLUNG UND FEUERSTELLUNG" nachlesen.

- Feststellen, ob vergrößerte oder verkleinerte Ventileinstellung erforderlich ist. Bei zu fetter Mischungs-Düse werden die Ventile verkleinert. Bei zu magerer Mischungs-Düse werden die Ventile vergrößert.

BEISPIEL: Mit Anfangsdüse 35 bei überfetterer Mischung 30-Düse einsetzen; im umgekehrten Fall 40-Düse einsetzen.

## AJUSTE DEL CIRCUITO DE RALENTI

- Ajuste el tornillo de regulación de ralenti según las instrucciones del capítulo "AJUSTES Y REGULACIONES".

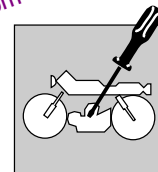
- Compruebe que el surtidor de ralenti es apropiado para el tipo de mezcla. Si la mezcla es rica, sustituya el surtidor con uno más pequeño; si es pobre, sustitúyalo con uno más grande.

EJEMPLO: con un surtidor inicial de 35, en el caso de que la mezcla se presentara rica, monte un surtidor de 30; inversamente monte uno de 40.

|                                  |                     |
|----------------------------------|---------------------|
| Dimensione getti del minimo      | Código Husqvarna    |
| Jetlejet størrelse               | Husqvarna Code N°   |
| Dimension gicleurs de ralenti    | Código Husqvarna    |
| Ventilgylle storlekar            | Husqvarnaudvaldning |
| Dimension surtidores del ralenti | Código Husqvarna    |
| 30                               | 8A008697 9          |
| 35 (Standard)                    | 80008697 9          |
| 40                               | 8B008691 9          |

# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## REGOLAZIONE DEL CIRCUITO DEL MASSIMO

Conoscere la corrispondenza 3/4 al massimo, e regolare il regolatore del circuito assicurandosi che sia precedentemente ripulito e regoli con già regolare il circuito del minimo.

Nel caso in cui il getto sia con pressione due serie di valori nel diagramma di pag. G.23, scegliere quello di dimensioni maggiore.

Prima di effettuare la regolazione del circuito intermedio, regolare il circuito del massimo.

**ESEMPIO:** con getto iniziale da 400, se fosse la miscela si arricchisce l'esso, montare un getto da 390, se fosse troppo montarne uno da 410.

## MAIN CIRCUIT ADJUSTMENT

With the carburettor adjusted from 3/4 to full, adjust the main circuit after the circuit adjustment.

- If the jet size is between two values, choose diagram of page G.23, choose the larger jet not to damage the needle.

- Adjust the main circuit before intermediate circuit adjustment.

**EXAMPLE:** with standard main jet size 400, if mixture is rich, mount a jet size 390. If mixture is lean, mount a jet size 410.

## REGAGE DU CIRCUIT MAXIMUM

Pour la correction de la régulation des jets à partir de 3/4 jusqu'au maximum, régler le main d'après les fonctions précédemment connues et après avoir réglé le circuit du minimum.

- Au cas où le jet se trouve entre deux valeurs du diagramme de page G.23, choisir celui de plus grande dimension.

- Avant d'effectuer le réglage pour circuit intermédiaire, régler le circuit du maximum.

**EXEMPLE:** avec jet initial de 400, ou cas où le mélange est riche, monter un jet de 390. Si le mélange est pauvre, en monter un de 410.

## INSTELLUNG DER HÖCHST-EINSTELLUNG

Bei Einstellung des 3/4 bis voll. Stellung entsprechend dem vorher eingestellten und voll. bis voll. Stellung regulieren.

Falls die Düse zwischen zwei Werten des Diagramms der Seite G.23 liegt, größere Düse wählen.

Vor Regulierung der Zwischeneinstellung, Hauptmischlung einstellen.

**BEISPIEL:** mit Anfangsdüse 400 bei reicher Mischung 390-Düse montieren; bei armer Mischung 410 Düse montieren.

## AJUSTE DE CIRCUITO O MAXIMO

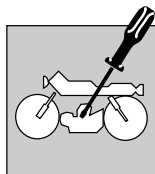
Con la regulación de mezcla de la mezcla de 3/4 al máximo, después de la regulación del circuito de mínimo, y después de ajustar el circuito del mínimo.

En el caso de que el jet esté entre dos series de valores del diagrama de pag. G.23, elegir el de mayor tamaño.

Antes de efectuar el ajuste del circuito intermedio, es el el circuito de máximo.

**EJEMPLO:** con jet inicial de 400, en el caso de que la mezcla se presentara rica, monta un jet de 390, si fuera pobre monta uno de 410.

| Dimensioni getti da motore<br>Jet sizes<br>Dimension des jets pour les<br>Hochdruck- und Zwischendüsen<br>Dimensiones de los jets de motor | Codice Husqvarna<br>Husqvarna Code Number<br>Code Husqvarna<br>Husqvarna Code Number<br>Code Husqvarna |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 370                                                                                                                                        | ..ET0072310                                                                                            |
| 390                                                                                                                                        | ..BU0072310                                                                                            |
| 390                                                                                                                                        | ..8V0072310                                                                                            |
| 400 (Standard)                                                                                                                             | ..8W0072310                                                                                            |
| 410                                                                                                                                        | ..8X0072310                                                                                            |
| 420                                                                                                                                        | ..8Y0072310                                                                                            |
| 430                                                                                                                                        | ..8Z0072310                                                                                            |



# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

## REGOLAZIONE DEL CIRCUITO INTERMEDIO

Verificare le condizioni della miscela ed effettuare la regolazione selezionando la spillo con cui siaggiamo.

## INTERMEDIATE CIRCUIT ADJUSTMENT

Check the mixture conditions and adjust the circuit by setting the proper jet needle. Replacing standard needle with one size (large or small) will valid for several conditions.

## RÉGLAGE DU CIRCUIT INTERMÉDIE

Contrôler le mélange et effectuer le réglage en sélectionnant le pointeur approprié à l'usage.

## EINSTELLUNG DER ZWISCHENSCHATTUNG

Mischungsverhältnis prüfen und Einstellung unter Verwendung der angemessenen Nadeln ausführen.

## AJUSTE DEL CIRCUITO INTERMEDIO

Comprobar las condiciones de la mezcla y efectuar el ajuste seleccionando el esbozo correspondiente.

## REGOLAZIONE FINALE DEL CIRCUITO DELL'ALIMETO

Operare la regolazione finale dopo aver effettuato in modo appropriato tutte le regolazioni.

- Regolare la miscela regolando la vite di intercambio ruotandola da 1/2 a 2 giri.
- Se la miscela non riesce essere regolata, effettuare nuovamente la regolazione del circuito intermedio.

## FINAL CIRCUIT FINAL ADJUSTMENT

Make the final adjustment after the other adjustments.

- Adjust the mixture by turning in the idle air screw from 1/2 to 2 turns.
- If were not possible to adjust the mixture by using the idle air screw, adjust again the idle circuit.

## RÉGLAGE FINAL DU CIRCUIT D'ALIMENT

Effectuer le réglage final après tous les autres réglages.

- Régler le mélange en tournant la vis d'air de ralenti de 1/2 à 2 tours.
- Si le mélange ne peut pas être réglé, effectuer un nouveau réglage du circuit de ralenti.

## ENDFÄHRUNG DER ENDLAGE EINSTELLUNG

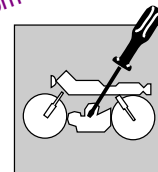
Einstellung nach allen anderen entsprechend ausgeführten Einstellungen vornehmen.

- Mischung durch Drehen der Nadelbohrschraube von 1/2 auf 2 Umdrehungen regulieren.
- Wenn sich die Mischung nicht regulieren lässt, wieder Zwischeneinstellung vornehmen.

## AJUSTE FINAL DEL CIRCUITO DE ALIMENT

Realice el ajuste final después de haber hecho en forma adecuada todos los ajustes.

- regule la mezcla por medio de tornillo de ralenti girándolo en 1/2 a 2 vueltas.
- Si la mezcla no se puede regular, efectuar nuevamente el ajuste del circuito intermedio.



#### SOSTITUZIONI DELLA VALVOLE A GAS

L'altezza del pistone della valvola a gas è stampigliata nella parte superiore della stessa, ovvero sopra la valvola, prima di quella immediatamente successiva precedente la valvola. Esistendo sempre una differenza di miscelazione aumentata o diminuita la dimensione di 0,5 per valvola.

#### THE FLOTTE VALVE INLET AND PUMP

The float valve inlet size is stamped on the top of the valve if the float valve has to be changed, make the valve dimensions of 0.5 in length away provides a correct mixture and smaller or away make the mixture richer!

#### REMPLACEMENT DE LA SOUPAPE DES GAZ

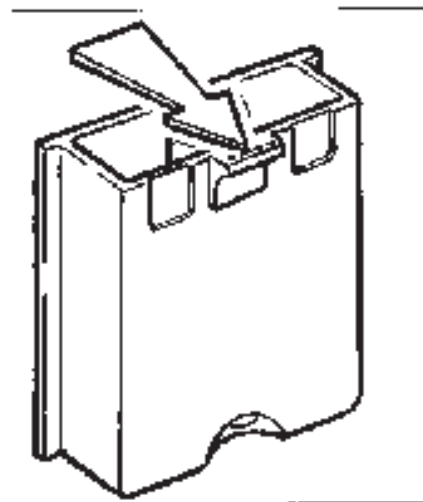
L'altitude du piston de la soupape des gaz est gravée du côté supérieur de la même. S'il faut remplacer la soupape, faire la valve immédiatement suivante ou précédente, en augmentant ou diminuant la dimension de 0,5 chaque fois, selon l'augmentation ou la diminution du mélange.

#### GASVENT WERK BL

Die Größe der Gasventilbohrung ist auf dem oberen Teil des Ventils aufgedruckt; bei Ventilwechseln auf nachfolgende oder vorhergehende Grösse vergrößern (je nach Bedarf, um die Mischung zu vermindern oder zu vermehren) um jeweils um 0,5 mm zu vergrößern.

#### SUBSTITUCION DE LA VALVULA DE INYECTORA

La altura del pistón de la válvula de inyección está estampada en la parte superior de la misma, o en la parte superior de la siguiente o de la inmediatamente anterior (según sea necesario para aumentar o disminuir la mezcla) aumentando o disminuyendo la dimensión en 0,5 por válvula.



Dimensione della valvola gas

Flotte valve size

Dimension soupapes des gaz

Gasventil Dimension

Dimensiones ventos de inyección

2,5

3,0 (Standard)

3,5

Code Husqvarna

Husqvarna Code Number

Code Husqvarna

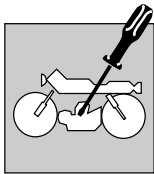
Husqvarnansvarnummer

Code Husqvarna

840086910

840086910

840086910



**REVISIONE MOTORE  
ENGINE OVERHAULING  
REVISION MOTOR  
MOTORUEBERHOLUNG  
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

**REGOLAZIONE FINALE DEL CIRCUITO INTERMEDIO**

Effectuer la réglage final du circuit intermédiaire.

**INTERMEDIATE CIRCUIT FINAL ADJUSTMENT**

Adjust the intermediate circuit by changing the fuel needle relative position.

**REGAJE FINAL DU CIRCUIT INTERMEDIAIRE**

Effectuer le réglage du carburateur le cran de l'action du crémignon du pointon au coup.

**ENDFÄHRUNG DER ZWISCHENSCHALTUNG**

Die Einstellung erfolgt durch Verstellung der Benetzungskörbe der Regelventilsteuerung.

**AJUSTE FINAL DEL CIRCUITO INTERMEDIO**

Finalmente ajusta cuando la manecilla de fijación de la abrazadera de la espiga cónica.

|                                                                                                                                 |                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dimensione spill conica<br>Jet needle size<br>Dimension des tige de coniques<br>Regelventil Dimension<br>Dimension des pointons | Code Husqvarna<br>Husqvarna Code Number<br>Code Husqvarna<br>Husqvarna Code Number<br>Code Husqvarna |
| 6DJ5-59                                                                                                                         | 800086920                                                                                            |
| 6DJ5-60 (Standard)                                                                                                              | 800086920                                                                                            |
| 6DJ5-61                                                                                                                         | 800086920                                                                                            |

**NOTE:** per la revisione del carburatore sono disponibili, a ricambio, i seguenti gruppi di particolari:

|                                                                   |                             |
|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| Accessories<br>GRUPPO REGISTRO CAVO GAS (Part. 8 fig. pag. G.27)  | Code Husqvarna<br>800072318 |
| GRUPPO GALLEGGIANTI CON VALVOLA A SPILLO (Part. 6 fig. pag. G.27) | 800086933 (*)               |
| GRUPPO GUARNIZIONI (Part. 9 fig. pag. G.27)                       | 800086929 (*)               |
| GRUPPO TUBI DI SFUGO CARBURATORE                                  | 800086930                   |

**NOTE:** for carburetor overhauling are available the following spare parts:

|                                                                           |                                    |
|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Name<br>THROTTLE CABLE ADJUSTING SET (See No. 8 of pictures on page G.27) | Husqvarna Code Number<br>800072318 |
| FLOAT SET WITH NEEDLE VALVE (See No. 6 of pictures on page G.27)          | 800086933 (*)                      |
| GASKET SET (See No. 9 of pictures on page G.27)                           | 800086929 (*)                      |
| CARBURETOR VENT PIPES                                                     | 800086930                          |

**AVIS:** pour la révision du carburateur sont disponibles les pièces de rechange suivantes:

|                                                                     |                             |
|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| Accessories<br>GROUPE DE REGLAGE CABLE GAZ (Part. 8 fig. page G.27) | Code Husqvarna<br>800072318 |
| GROUPE DES FLOTANTS ET SOUPAPE A POINTEAU (Part. 6 fig. page G.27)  | 800086933 (*)               |
| GROUPE DE JOINTS (Part. 9 fig. page G.27)                           | 800086929 (*)               |
| GROUPE DE TUYAUX D'ÉVÉNEMENT CARBURATEUR                            | 800086930                   |

**ANMERKUNG:** Zur Überholung des Vergasers sind folgende Ersatzteile erhältlich.

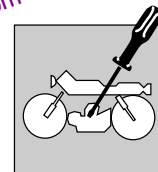
|                                                                         |                                    |
|-------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| Accessories<br>EINSTELLGRUPPE GASKABEL (Teil 8 von Abb. auf Seite G.27) | Husqvarna Code Number<br>800072318 |
| SCHWIMMERGRUPPE MIT NADELVENTIL (Teil 6 von Abb. auf Seite G.27)        | 800086933 (*)                      |
| DICHFUNGEN (Teil 9 von Abb. auf Seite G.27)                             | 800086929 (*)                      |
| VERGASER-ENTLÜFTERROHRE-GRUPPE                                          | 800086930                          |

**NOTE:** para la revisión del carburador se encuentran disponibles, a recambio, los siguientes grupos de piezas:

|                                                                |                             |
|----------------------------------------------------------------|-----------------------------|
| Accessories<br>GRUPO AJUSTE CABLE GAS (Part. 8 fig. pag. G.27) | Code Husqvarna<br>800072318 |
| GRUPO FLOTADORES CON VALVULA DE AGUJA (Part. 6 fig. pag. G.27) | 800086933 (*)               |
| GRUPO GUARNICIONES (Part. 9 fig. pag. G.27)                    | 800086929 (*)               |
| GRUPO TUBOS DESAHOGO CARBURADOR                                | 800086930                   |

**REVISIONE MOTORE  
ENGINE OVERHAULING  
REVISION MOTOR  
MOTORUEBERHOLUNG  
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



La sotto portata indica la massima le limite di lavoro per determinare condizioni di lavoro che è termino dove da esigendo l'carburation, l'atfermento del caso.

The below show the standard carburetor setting in normal conditions and long conditions, refer to the list when changing the carburetor setting.

Le tableau ci-dessous mentionne les réglages de base pour des conditions normales, pour les réglages du carburateur, se référer aux tableaux.

Die untenstehende Tabellen zeigen die Standard-Einstellungen der Ventile, der Ventile und des Ventilschneides, zur Einstellung des Ventilschneides.

Los valores que se dan a continuación indican los calibrados básicos para determinar condiciones de trabajo y de cuando el tener que el ajuste de carburador muy que el ajuste de los mismos.

**CONDIZIONE DI LAVORO NORMALE CON TEMPERATURA DA 10 A 25°C**

(Normal series)

|                        |                                 |
|------------------------|---------------------------------|
| - getto del massimo    | 400 (codice 8W0072310)          |
| - spillo conico (main) | 6D18-60 (3*) (codice 800086920) |
| - getto del minimo     | 35 (codice 800086919)           |
| - vite aria minima     | 1+ 1/2 giri                     |

**NORMA BACK CONDITIONS A 10 TEMPERATURE FROM 10°C/50°F TO 15°C/59°F**

(Normal series)

|                      |                               |
|----------------------|-------------------------------|
| - main jet           | 400 (code 8W0072310)          |
| - conical pin (main) | 6D18-60 (3*) (code 800086920) |
| - pilot jet          | 35 (code 800086919)           |
| - idle air screw     | 1+ 1/2 turns                  |

**CONDITIONS NORMALES A 10 TEMPERATURE AVEC TEMPERATURE DE 10 A 25°C**

(Normal series)

|                               |                               |
|-------------------------------|-------------------------------|
| - gliceur principale          | 400 (code 8W0072310)          |
| - cran pinceau conique (main) | 6D18-60 (3*) (code 800086920) |
| - gliceur de ralenti          | 35 (code 800086919)           |
| - ouverture vis air/tours     | 1+ 1/2 tours                  |

**NORMA BACK CONDITIONS A 10 TEMPERATURE VON 10°C BIS 25°C**

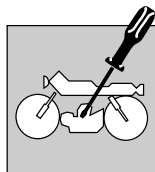
(Normal series)

|                                        |                               |
|----------------------------------------|-------------------------------|
| - Hochturbine                          | 400 (code 8W0072310)          |
| - Kegelmischkern (Kern)                | 6D18-60 (3*) (code 800086920) |
| - Leuchtrohrdüse                       | 35 (code 800086919)           |
| - Luftschraube geöffnet um Umdrehungen | 1+ 1/2 Umdr.                  |

**CONDICIONES DE LAVORO NORMALES CON TEMPERATURA DE 10 A 25°C**

(Normal series)

|                                    |                                 |
|------------------------------------|---------------------------------|
| - surtidor de máximo               | 400 (código 8W0072310)          |
| - inyecta escoria conico (Inyecta) | 6D18-60 (3*) (código 800086920) |
| - surtidor de ralenti              | 35 (código 800086919)           |
| - tornillo aire abierto de rev.    | 1+ 1/2 vueltas                  |



**REVISIONE MOTORE  
ENGINE OVERHAULING  
REVISION MOTOR  
MOTORUEBERHOLUNG  
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

**CONDIZIONI DI TERRENO NORMALI CON TEMPERATURA SOTTO I 10°C**

|                        |                                 |
|------------------------|---------------------------------|
| - getto del massimo    | 410 (codice 8X0072310)          |
| - sfillo conico (cran) | 6DJ8-60 (4*) (codice 800086920) |
| - getto del minimo     | 35 (codice 800086919)           |
| - vite aria minima     | giri 1+3/4                      |

**NORMAL TRACK CONDITIONS AND TEMPERATURE BELOW 10°C / 50°F**

|                       |                               |
|-----------------------|-------------------------------|
| - main jet            | 410 (code 8X0072310)          |
| - jet needle (groove) | 6DJ8-60 (4*) (code 800086920) |
| - pilot jet           | 35 (code 800086919)           |
| - idle air screw      | turns 1+3/4                   |

**CONDITIONS NORMALES DU TERRAIN AVEC TEMPERATURE AU DESSOUS DE 10°C**

|                               |                               |
|-------------------------------|-------------------------------|
| - gliceur principale          | 410 (code 8X0072310)          |
| - cran pintocon conico (cran) | 6DJ8-60 (4*) (code 800086920) |
| - gliceur de ralenti          | 35 (code 800086919)           |
| - ouverture vis air/ours      | tour 1+3/4                    |

**NORMAL BOGENVERFAHRENSSITUATION TEMPERATUR UNTER 10°C**

|                                        |                               |
|----------------------------------------|-------------------------------|
| - Hochtachzuehrduse                    | 410 (code 8X0072310)          |
| - Kegelnadelkerbe (Kerbe)              | 6DJ8-60 (4*) (code 800086920) |
| - Leerlaufnadelhuse                    | 35 (code 800086919)           |
| - Luftschraube geoffnet um Umdrehungen | Umdr. 1+3/4                   |

**CONDICIONES DE TERRENO NORMALES CON TEMPERATURA DEBAJO DE 10°C**

|                                 |                                 |
|---------------------------------|---------------------------------|
| - surtidor del maximo           | 410 (codigo 8X0072310)          |
| - muesca espiga conica (muesca) | 6DJ8-60 (4*) (codigo 800086920) |
| - surtidor del ralenti          | 35 (codigo 800086919)           |
| - tornillo aire abierto de rev. | vueltes 1+3/4                   |

**CONDIZIONI DI TERRENO NORMALI CON TEMPERATURA SOPRA I 25°C**

|                        |                                 |
|------------------------|---------------------------------|
| - getto del massimo    | 390 (codice 8V0072310)          |
| - spillo conico (cran) | 6DJ8-60 (3*) (codice 800086920) |
| - getto del minimo     | 35 (codice 800086919)           |
| - vite aria minima     | giri 1+1/2                      |

**NORMAL TRACK CONDITIONS AND TEMPERATURE OVER 25°C / 77°F**

|                       |                               |
|-----------------------|-------------------------------|
| - main jet            | 390 (code 8V0072310)          |
| - jet needle (groove) | 6DJ8-60 (3*) (code 800086920) |
| - pilot jet           | 35 (code 800086919)           |
| - idle air screw      | turns 1+1/2                   |

**CONDITIONS NORMALES DU TERRAIN AVEC TEMPERATURE AU-DESSUS DE 25°C**

|                                |                               |
|--------------------------------|-------------------------------|
| - gliceur principale           | 390 (code 8V0072310)          |
| - cran pintocon conique (cran) | 6DJ8-60 (3*) (code 800086920) |
| - gliceur de ralenti           | 35 (code 800086919)           |
| - ouverture vis air/ours       | tour 1+1/2                    |

**NORMAL BOGENVERFAHRENSSITUATION TEMPERATUR UBER 25°C**

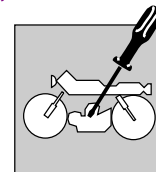
|                                        |                               |
|----------------------------------------|-------------------------------|
| - Hochtachzuehrduse                    | 390 (code 8V0072310)          |
| - Kegelnadelkerbe (Kerbe)              | 6DJ8-60 (3*) (code 800086920) |
| - Leerlaufnadelhuse                    | 35 (code 800086919)           |
| - Luftschraube geoffnet um Umdrehungen | Umdr. 1+1/2                   |

**CONDICIONES DE TERRENO NORMALES CON TEMPERATURA POR ENCIMA DE 25°C**

|                                 |                                 |
|---------------------------------|---------------------------------|
| - surtidor de maximo            | 390 (codigo 8V0072310)          |
| - muesca espiga conica (muesca) | 6DJ8-60 (3*) (codigo 800086920) |
| - surtidor del ralenti          | 35 (codigo 800086919)           |
| - tornillo aire abierto de rev. | vueltes 1+1/2                   |

# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



CONDIZIONI DI TERRENO SABBOSO CON TEMPERATURA DA 10 A 25°C (STANDARD)

|                                |                               |
|--------------------------------|-------------------------------|
| - gatto del massimo .....      | 410 (code 8X0072310)          |
| - spillo conico (tracca) ..... | 6DJ8-60 (4*) (code 800086920) |
| - gatto del minimo .....       | 35 (code 800086919)           |
| - vite aria minima .....       | Unid. 1+1/2                   |

SAND TRACK CONDITIONS AND TEMPERATURE FROM 10°C/50°F TO 25°C/77°F (STANDARD)

|                             |                               |
|-----------------------------|-------------------------------|
| - main jet .....            | 410 (code 8X0072310)          |
| - jet needle (gravel) ..... | 6DJ8-60 (4*) (code 800086920) |
| - pilot jet .....           | 35 (code 800086919)           |
| - idle air screw .....      | Turns 1+1/2                   |

CONDITIONS DE TERAIN SABLEUX AVEC TEMPERATURE DE 10 A 25°C (STANDARD)

|                                     |                               |
|-------------------------------------|-------------------------------|
| - gicleur principale .....          | 410 (code 8X0072310)          |
| - cran pousse conique (tracé) ..... | 6DJ8-60 (4*) (code 800086920) |
| - gicleur de ralenti .....          | 35 (code 800086919)           |
| - ouverture v/a air/tours .....     | tour 1+1/2                    |

SAND/DEE BODEN MIT TEMPERATUR VON 10 BIS 25°C (STANDARD)

|                                                |                               |
|------------------------------------------------|-------------------------------|
| - Injekt. zul. max. ....                       | 410 (code 8X0072310)          |
| - Kegelnadelkarn (Kul-ke) .....                | 6DJ8-60 (4*) (code 800086920) |
| - Injekt. zul. min. ....                       | 35 (code 800086919)           |
| - Luftschraube gest. f. min. Umdrehungen ..... | Unid. 1+1/2                   |

CONDICIONES DE TERRENO ARENOSO CON TEMPERATURAS DE 10 A 25°C (STANDARD)

|                                       |                                 |
|---------------------------------------|---------------------------------|
| - surtidor del máximo .....           | 410 (codigo 8X0072310)          |
| - muesca espiga conica (tracca) ..... | 6DJ8-60 (4*) (codigo 800086920) |
| - surtidor del ralenti .....          | 35 (codigo 800086919)           |
| - tornillo aire abierto de ral. ....  | vueltes 1+1/2                   |

CONDIZIONI DI TERRENO SABBOSO CON TEMPERATURA SOTTO 10°C

|                                |                               |
|--------------------------------|-------------------------------|
| - gatto del massimo .....      | 420 (code 8Y0072310)          |
| - spillo conico (tracca) ..... | 6DJ8-60 (5*) (code 800086920) |
| - gatto del minimo .....       | 35 (code 800086919)           |
| - vite aria minima .....       | gir 1+3/4                     |

SAND TRACK CONDITIONS AND TEMPERATURE BELOW 10°C/50°F

|                             |                               |
|-----------------------------|-------------------------------|
| - main jet .....            | 420 (code 8Y0072310)          |
| - jet needle (gravel) ..... | 6DJ8-60 (5*) (code 800086920) |
| - pilot jet .....           | 35 (code 800086919)           |
| - idle air screw .....      | turns 1+3/4                   |

CONDITIONS DE TERAIN SABLEUX AVEC TEMPERATURE AU DESSOUS DE 10°C

|                                     |                               |
|-------------------------------------|-------------------------------|
| - gicleur principale .....          | 420 (code 8Y0072310)          |
| - cran pousse conique (tracé) ..... | 6DJ8-60 (5*) (code 800086920) |
| - gicleur de ralenti .....          | 35 (code 800086919)           |
| - ouverture v/a air/tours .....     | tour 1+3/4                    |

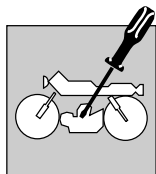
SAND/DEE BODEN MIT TEMPERATUR UNTER 10°C

|                                                |                               |
|------------------------------------------------|-------------------------------|
| - Hueschzul. max. ....                         | 420 (code 8Y0072310)          |
| - Kegelnadelkarbe (Kerbe) .....                | 6DJ8-60 (5*) (code 800086920) |
| - Injekt. zul. min. ....                       | 35 (code 800086919)           |
| - Luftschraube gest. f. min. Umdrehungen ..... | Unid. 1+3/4                   |

CONDICIONES DE TERRENO ARENOSO CON TEMPERATURA DEBAJO DE 10°C

|                                       |                                 |
|---------------------------------------|---------------------------------|
| - surtidor del máximo .....           | 420 (codigo 8Y0072310)          |
| - muesca espiga conica (tracca) ..... | 6DJ8-60 (5*) (codigo 800086920) |
| - surtidor del ralenti .....          | 35 (codigo 800086919)           |
| - tornillo aire abierto de ral. ....  | vueltes 1+3/4                   |





# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

## CONDIZIONI DI TERRENO SABBIOSO CON TEMPERATURA SOPRA I 25°C

|                               |                                              |
|-------------------------------|----------------------------------------------|
| - getto del massimo .....     | 400 (codice 8W0072310)                       |
| - spillo conico (tacca) ..... | 6DJ8-60 (3 <sup>a</sup> ) (codice 800086920) |
| - getto del minimo .....      | 35 (codice 800086919)                        |
| - vite aria minima .....      | giri 1+1/2                                   |

## SAND TRACK CONDITIONS AND TEMPERATURE OVER 25°C/103°F

|                             |                                             |
|-----------------------------|---------------------------------------------|
| - main jet .....            | 400 (code 8W0072310)                        |
| - jet needle (groove) ..... | 6DJ8-60 (3 <sup>rd</sup> ) (code 800086920) |
| - pilot jet .....           | 35 (code 800086919)                         |
| - idle air screw .....      | turns 1+1/2                                 |

## CONDITIONS DE TERRAIN SABIEUX AVEC TEMPERATURE AU DESSUS DE 25°C

|                                     |                                              |
|-------------------------------------|----------------------------------------------|
| - gliceur principale .....          | 400 (code 8W0072310)                         |
| - cran pinteau conique (cran) ..... | 6DJ8-60 (3 <sup>ème</sup> ) (code 800086920) |
| - gliceur de ralenti .....          | 35 (code 800086919)                          |
| - ouverture vis air/tours .....     | tours 1+1/2                                  |

## SANDIGE BODENVERHÄLTNISSE BEI TEMPERATUR ÜBER 25°C

|                                              |                               |
|----------------------------------------------|-------------------------------|
| - Hochszufuhrdüse .....                      | 400 (code 8W0072310)          |
| - Kegelnadelkerbe (Kerbe) .....              | 6DJ8-60 (3.) (code 800086920) |
| - Leerlaufdüse .....                         | 35 (code 800086919)           |
| - Luftschraube geöffnet um Umdrehungen ..... | Umdr. 1+1/2                   |

## CONDICIONES DE TERRENO ARENOSO CON TEMPERATURA POR ENCIMA DE 25°C

|                                       |                                  |
|---------------------------------------|----------------------------------|
| - surtidor del maximo .....           | 400 (codigo 8W0072310)           |
| - muesca espiga conica (muesca) ..... | 6DJ8-60 (3-1) (codigo 800086920) |
| - surtidor del ralenti .....          | 35 (codigo 800086919)            |
| - tornillo aire abierto de rev. ....  | vuelas 1+1/2                     |

## RACCORDO SCATOLA FILTRO CARBURATORE

Verificare che il raccordo (A) tra scatola filtro e carburatore non presenti rotture o crepe. In caso contrario effettuare la sostituzione.

## AIR FILTER BOX - CARBURETOR MANIFOLD

Vérifier que le raccord (A) entre boîte filtre air et carburateur ne présente pas ruptures ou lézards. En cas contraire, effectuer la substitution.

## RACCORD BOITE FILTRE AIRE - CARBURATEUR

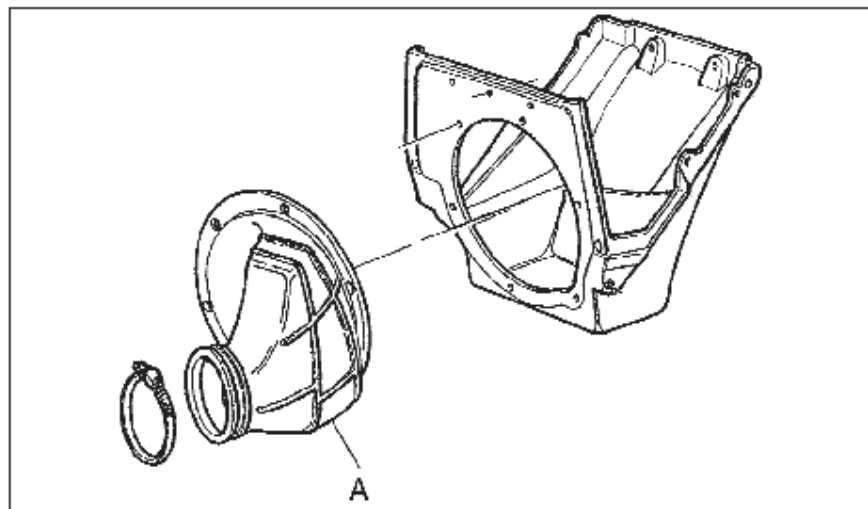
Check the air filter box-carburetor manifold (A) for wear or failure. If worn or broken, replace it.

## LUFTFILTER - VERGASER ANSCHLUSS

Prüfen, daß der Anschluss (A) zwischen Luftfilterkastene und Vergaser stellt keine Brechen oder Risse vor. Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

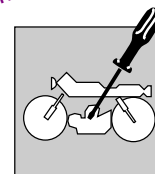
## EMPLALME CAJ A FILTRO AIRE - CARBURADOR

Averiguar que el empalme (A) entre caja filtro aire y carburador no presentas roturas o grietas. En caso contrario, efectuar la sustitución.



# REVISIONE MOTORE ENGINE OVERHAULING REVISION MOTOR MOTORUEBERHOLUNG REVISION DEL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## Valvola a lamelle.

Verificare che la lamella sia pressa nel mozzo e non si sia allentata. In caso contrario sostituire la lamella e le placche di tenuta della lamella. In caso di rimontaggio dei particolari applicare **Loctite** sui riviti.

## Blade valve.

Check that the blades are not worn or broken.

Replace worn blades and the blade drive stop plates. During re-assembly apply **Loctite** on the screws.

## Soupape à lamelles.

Vérifier que les lames ne se sont pas usées ou cassées.

En cas contraire, remplacer les lames et les plaques d'arrêt sous lames. Pendant le remontage des détails, appliquer du **Loctite** aux rivets.

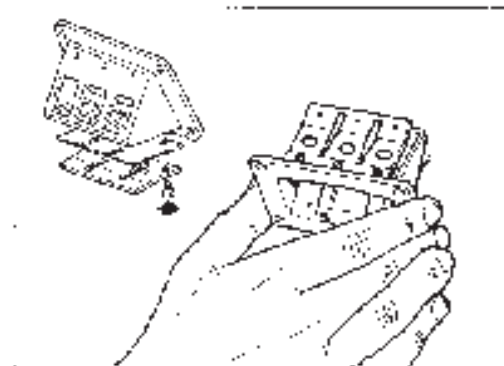
## Lamellenventil.

Nachprüfen, dass die Lamellen weder verschliffen noch Brüche aufweisen. Sowie muss man die Lamellen und die Flanchen zum Einbaustopp ersetzen. Während des Wiedereinschneidens der Details, wird nur auf die Schrauben **Loctite** auftragen.

## Valvula de aletas.

Verificar que las aletas no presenten trazas de desgaste o rotura.

En caso contrario, sustituir por nuevas las placas de final de carrera de las aletas. Cuando se vuelvan a montar las piezas aplicar **Loctite** en los tornillos.



## Valvola di scarico.

Evitare di graffiare o danneggiare la valvola utilizzando uno spazzolino con setole fini e non a setole fine.



Non utilizzare raschietti o punte che potrebbero danneggiare le superfici esterne della valvola pregiudicandone la tenuta sul cilindro.

## Exhaust valve.

Do not scratch or damage the valve using a brush for spark plugs or fine sand paper.



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.

Évitez de rayer ou de détériorer la soupape en utilisant une brosse pour bougies ou un papier à grain fin.



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.

Das Ventil nach Absatz 5 Reinigen (nicht mit feinem Zirkonpulver oder feinem Schleifpapier verschleifen).



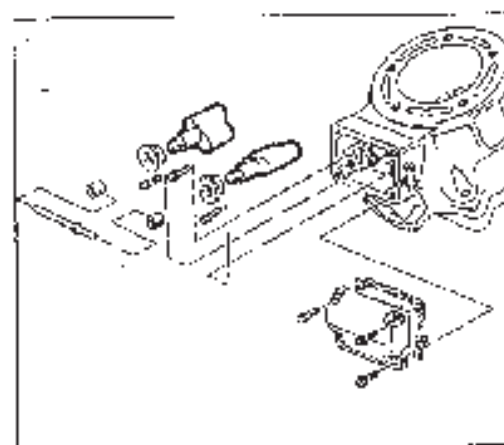
Keine Schabbeisen oder spitze Gegenstände verwenden, die die Aussenseiten des Ventils beschädigen könnten, und so den Halt auf dem Zylinder beeinträchtigen.

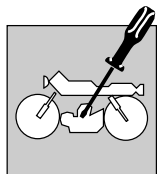
## Valvula de escape.

Evitar da se arranquem ou se danifique a válvula utilizando um cep de bristles ou uma lixa fina.



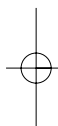
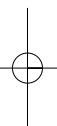
No utilizar raspadores o puntas que podrian estragar las superficies exteriores de la válvula perjudicando la sujeción en el cilindro.





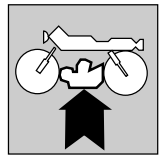
**REVISIONE MOTORE  
ENGINE OVERHAULING  
REVISION MOTOR  
MOTORUEBERHOLUNG  
REVISION DEL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



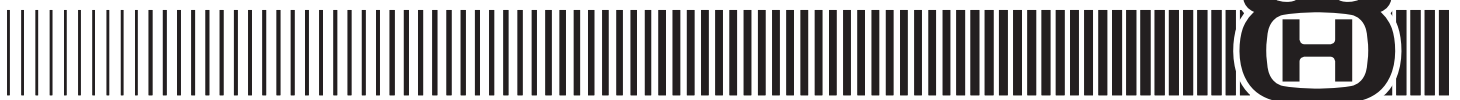
**RICOMPOSIZIONE MOTORE  
ENGINE RE-ASSEMBLY  
RECOMPOSITION MOTEUR  
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS  
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



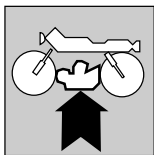
Section  
Section  
Section  
Section  
Section

**H**



**N° 8000A2957** (09-03)

**H.1**



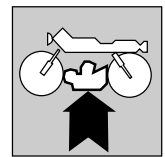
**RICOMPOSIZIONE MOTORE  
ENGINE RE-ASSEMBLY  
RECOMPOSITION MOTEUR  
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS  
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

|                                                         |      |                                            |      |
|---------------------------------------------------------|------|--------------------------------------------|------|
| Notre genera .....                                      | H. 4 | General directions .....                   | H. 4 |
| Fissaggi generali .....                                 | H. 5 | General fastening .....                    | H. 5 |
| È pilogio punti e note generali di ricomposizione ..... | H. 6 | Summary of assembly general features ..... | H. 7 |
| È montaggio o lubrific motore .....                     | H. 9 | Reassembly of the drive shaft .....        | H. 9 |
| È montaggio organi del cambio .....                     | H.13 | Reassembly of gear numbers .....           | H.13 |
| È montaggio o gruppo termico .....                      | H.17 | Reassembly of cylinder and piston .....    | H.17 |
| È montaggio a frizione .....                            | H.21 | Clutch reassembly .....                    | H.21 |
| È montaggio o coperchio destro .....                    | H.24 | Reassembly of right cover .....            | H.24 |
| Rimontaggio valvole di scarico .....                    | H.25 | Reassembly of the exhaust valve .....      | H.25 |

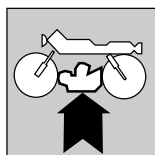
# **RICOMPOSIZIONE MOTORE** **ENGINE RE-ASSEMBLY** **RECOMPOSITION MOTEUR** **WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS** **PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



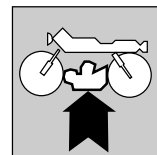
|                                                                     |      |                                                                                |      |
|---------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------------------------------------------------------|------|
| Normes générales .....                                              | H. 4 | Allgemeine Vorschriften .....                                                  | H. 4 |
| Fixations générales .....                                           | H. 5 | Allgemeine Befestigungen .....                                                 | H. 5 |
| Récapitulation des points et notes générales de récomposition ..... | H. 7 | Zusammenfassung der allgemeinen Punkte und Anmerkungen beim Wiederaufbau ..... | H. 8 |
| Montage arbre moteur .....                                          | H. 9 | Zusammenbau der Pleuellstange .....                                            | H. 9 |
| Remontage organes de transmission .....                             | H.10 | Wiederaufbau der Pleuellstange .....                                           | H.10 |
| Remontage du groupe thermique .....                                 | H.11 | Zusammenbau der Zylinderinheit .....                                           | H.17 |
| Remontage du couvercle droit .....                                  | H.21 | Zusammenbau der Pleuellstange .....                                            | H.17 |
| Remontage de la soupape d'échappement .....                         | H.24 | Wiederaufbau der Pleuellstange .....                                           | H.24 |
| Normas generales .....                                              | H. 4 | Wiederaufbau des Pleuellstanges .....                                          | H.25 |
| Fixaciones generales .....                                          | H. 5 |                                                                                |      |
| Resumen puntos y notas generales de reacomposicion .....            | H. 8 |                                                                                |      |
| Montaje del cigüeñal .....                                          | H. 9 |                                                                                |      |
| Montaje de los órganos de cambio .....                              | H.10 |                                                                                |      |
| Remontaje grupo térmico .....                                       | H.11 |                                                                                |      |
| Remontaje embrague .....                                            | H.17 |                                                                                |      |
| Remontaje tapa derecha .....                                        | H.21 |                                                                                |      |
| Remontaje leva de escape .....                                      | H.24 |                                                                                |      |
| Remontaje válvula de escape .....                                   | H.25 |                                                                                |      |



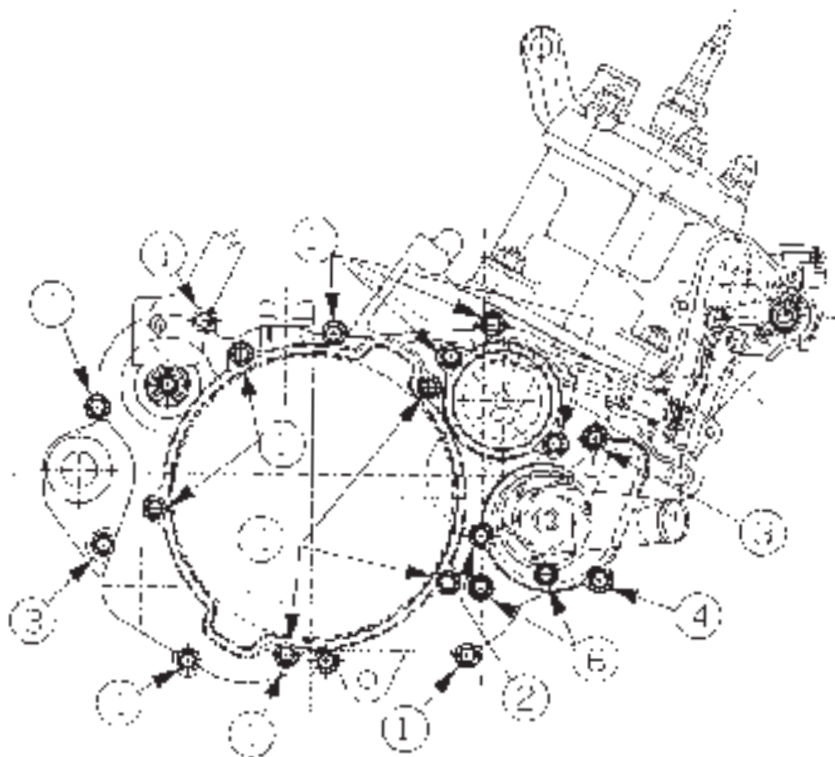


**RICOMPOSIZIONE MOTORE  
ENGINE RE-ASSEMBLY  
RECOMPOSITION MOTEUR  
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS  
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

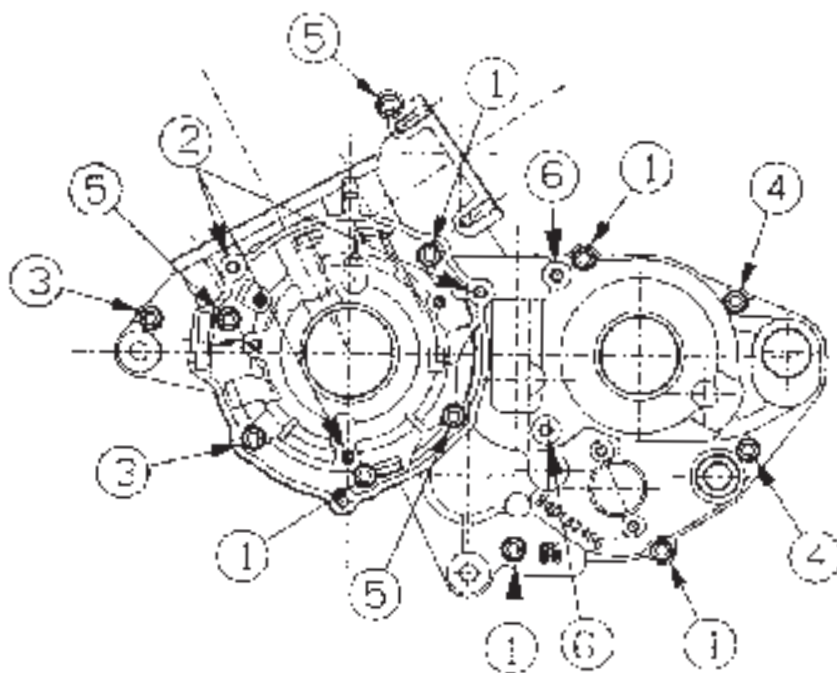
<http://husqy.forumsactifs.com>



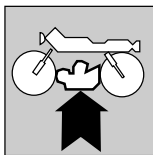
Fissaggi generali / General fastening / Fixations générales / Allgemeine Befestigungen / Fijaciones generales



- 1: M6 x 25
- 2: M6 x 20
- 3: M6 x 35
- 4: M6 x 45
- 5: M6 x 55
- 6: M6 x 8



- 1: M6 x 35
- 2: M6 x 20
- 3: M6 x 50
- 4: M6 x 55
- 5: M6 x 45
- 6: M6 x 16



# **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.**

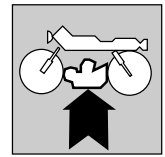
| PARTICOLARI                                    | PROCEDURE                                                                  |
|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Valvola - Cuneo albero motore                  | Sgrassare con "tricoreclano"                                               |
| Manevrellario                                  | Montare con olio (viscos. Engler a 50° C-3)                                |
| Albero motore fermo                            | Inserire l'albero nel quartrato preriscaldato                              |
| Perno rinvio avviamento                        | Pressare con "aortia 648"                                                  |
| Corsa - Cuscinelli                             | Pre-riscaldamento sede a 100°C                                             |
| Cuscinelli albero motore                       | Montare lubrificando lubrificante "poliaritico"                            |
| Spinotto - Bielle - Geobio                     | Controllare accoppiamento come da colori se esiste                         |
| Anello di tenuta albero motore - lato frizione | Montare con il lato metallico verso il pignone della trasmissione primaria |

| PUNTI DI LUBRIFICAZIONE                      | LUBRIFICANTE     |
|----------------------------------------------|------------------|
| Spinotto - Piante di biella                  | ● Olio           |
| Cuscinetto ruotini - Perno - Testa di biella | ● Olio           |
| Frizione - Cilindro cilindro                 | ● Spruzzare olio |
| Cuscinetto ruotini compendio frizione        | ● Olio           |
| Ingranaggi alberi                            | ● Olio           |
| Anello tenuta OR                             | ● Olio o grasso  |
| Perno albero comando frizione                | ● Olio           |
| Bussola albero comando cambio e avviamento   | Melcolite        |
| Punti in contatto - Cambio                   | Melcolite        |
| Anello tenuta motore                         | ● Grasso         |
| Anello OR interno testa cilindro             | ● Non ingrassare |
| Sale di contrappeso                          | ● Olio o grasso  |
| Cuscinetti regolatore centrifugo             | ● Olio           |
| Valvole di scambie                           | ● Olio           |
| Albero comando valvole di scambie            | ● Olio           |

● Vedere libella "RILUBRIFICAZIONE" pag. A.5.

# **RICOMPOSIZIONE MOTORE** **ENGINE RE-ASSEMBLY** **RECOMPOSITION MOTEUR** **WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS** **PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

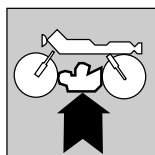


Summary of the points and general notes of reconstruction / Récapitulation des points et remarques générales de reconstitution.

| DETAILS                                                          | PROCEDURES                                                                                                                                                                 |
|------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Flywheel - Crank shaft cone / Volant - Cône arbre moteur         | Degrease using "Trichloroethane" / Dégraisser par "Trichloroéthane"                                                                                                        |
| Crank gear / Mécane sur la manivelle                             | Assemble using oil (Engel's viscosity at 50°C = 3) / Assembler en utilisant huile (viscosité Engel à 50°C = 3)                                                             |
| Interconnecting shaft / Arbre moteur coter                       | Insert the shaft into the pre-heated bearings / Insérer l'arbre dans les paliers préchauffés                                                                               |
| Start transmission pin / Pivot de renvoi démarrage               | Press using "Tromle 648" / Presser par "Tromle 648"                                                                                                                        |
| Stop - Bearings / Carter - Paliers                               | Housing pre-heating at 100°C / Préchauffer le siège à 100°C                                                                                                                |
| Driving crank bearings / Paliers de l'arbre moteur               | Assemble the cap right side made of "polyamide" / Monter le côté extérieur de la cage en "polyamide"                                                                       |
| Pin - Connecting rod - Cage / Goujon - Bielle - Cage             | Check the coupling according to the colours of the selection / Contrôler l'encastrement d'après les couleurs de sélection                                                  |
| Driving shaft OR - side clutch / Bague d'étonchéité arbre moteur | Assemble with the spring side turned toward the primary transmission pinion / Monter avec le côté ressort tourné côté engrenage vers le pignon de la transmission primaire |

| LUBRIFICATION POINTS/POINTS DE GRAISSAGE                                | LUBRIFIANT/LUBRIFIANT |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Pin - Connecting rod small end/Goujon - Bas de bielle                   | ● Huile               |
| Roller bearing - Pin - Fin end/Palier à rouleaux - Point-Tête de bielle | ● Huile               |
| Piston - Cylinder liner/Piston - Chemise                                | ■ Araser avec Huile   |
| Crack ball roller bearing/Palier à rouleaux de la boîte d'embrayage     | ● Huile               |
| Shaft gears/Engrenages des arbres                                       | ● Huile               |
| OR/Bagues d'étonchéité                                                  | ● Huile ou graisse    |
| Clutch one shaft control pin/                                           | ● Huile               |
| Gears and start control shaft bushes/Engrenages de l'arbre d'embrayage  | Maitre                |
| Engine OR/Bagues d'étonchéité moteur                                    | Maitre                |
| Elements in contact - Gearbox/Éléments en contact - Boîte des vitesses  | ● Graisse             |
| Cylinder head inside OR/Bague d'étonchéité tête cylindre                | ● Ne pas graisser     |
| Centering pin/Goujon de centrage                                        | ● Huile ou graisse    |
| Centrifugal regulator bearings/Paliers de régulateur centrifuge         | ● Huile               |
| Exhaust valves/Soupapes d'échappement                                   | ● Huile               |
| Exhaust valve control shaft/Arbre de commande soupapes d'échappement    | ● Huile               |

● See table "RE-TILING" on page A.5. / Voir le tableau "Révitillements" à page A.5.



# **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 Wiedezusammenfügung /**  
**Recopilación de los puntos y notas generales de recomposición.**

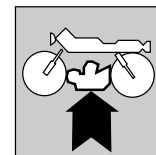
| TEILE/DETALLES                                                                           | VORGANG/PROCEDIMIENTOS                                                                                                                              |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Schwungrad - Motorwellenkogel / Volante - Coro eje motor                                 | Mit "Trichlorathan" entfetten /<br>Desengrasar con "Trichloroetano"                                                                                 |
| Kurben gerinne / Cinematación                                                            | Mit Öl (viskös Enger auf 50°C -3) montieren /<br>Montar con aceite (visc. Enger a 50°C -3)                                                          |
| Abdeckung Motorwellen / Eje motor cárter                                                 | Die Wellen in die vorgewärmten Lager einsetzen /<br>Introducir el eje en los cojinetes precalentados                                                |
| Antriebswellegelege / Perno transmisión primaria                                         | Mit "Loctite 648" pressen / Presionar con "Loctite 648"                                                                                             |
| Abdeckung Lager / Cárter - Cojinetes                                                     | Stellverwärmung auf 100°C / Aislar con manta asfáltica a 100°C                                                                                      |
| Motorwellenlager / Cojinetes eje motor                                                   | Äußere Käfigseite aus "Polyamid" montieren<br>Montar lado exterior jaula en "poliamida"                                                             |
| Bälzen - Flanel - Kälfig / Cilindro - Biela - Jaula                                      | Passung gemäß Werkzeilen kontrollieren<br>Comprobar acoplamiento según cojinetes seleccion                                                          |
| Motorwellendichtungsring - Kupplungsseite /<br>Anillo aislador eje motor - lado embrague | Mit der Federseite zum Kitzel der Primärübertragung gerichtet,<br>montieren / Montar con el lado muelle hacia el eje de la<br>transmisión principal |

| SCHMIERUNGSPUNKTE/                                                                     | SCHMIERMITTEL/    |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Lager - Pleuelkopf/Cruceo - Pie de biela                                               | ● Aceite          |
| Rollenlager - Zapfen - Pleuel/B/Cojinetes de rodillos - Perno - Cabeza de biela        | ● Aceite          |
| Kolben - Pleuelstange/Misión - Camisa de fondo                                         | ● Aceite de motor |
| Rollenlager Kupplungsstange / Cojinetes de rodillos con perno embrague                 | ● Aceite          |
| Wellen-Zahnrad/Engrenajes ejes                                                         | ● Aceite          |
| ÖR Dichtungsringe /Junta tórica                                                        | ● Aceite o grasa  |
| Zapfen und Pleuel Kopf Kupplungsstange/Perno y eje mando embrague                      | ● Aceite          |
| Antriebs- und Gangschaltungspleuelstange/Cruceo eje mando cambio de marchas y primaria | ● Molibden        |
| Berührungsteile - Gangschaltung/Pernos en contacto cambio de marchas                   | ● Molibden        |
| Motor-Dichtungsringe/Anillos aisladores motor                                          | ● Grasa           |
| Innere ÖR-Ring Zylinderkopf/Junta tórica interior culata de fondo                      | ● No engrasari    |
| Zentrierscheibe/Válvulas de control                                                    | ● Aceite o grasa  |
| Schleifenreglerlager/Cojinetes regulador con escape                                    | ● Aceite          |
| Auslassventil/Válvulas de escape                                                       | ● Aceite          |
| Antriebsventil-Schleifengewelle/Eje control de válvulas de escape                      | ● Aceite          |

● Siehe Tabelle "TÄNKEN" auf Seite A 5 / Ver mole "RIFORMAZIONE" pag. A 5

# RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## Rimontaggio albero motore.

Per il rimontaggio dell'albero motore sul semi-carter dotto di un lubrificante cod. 8000 79017.

Que operation est a effectuer durant le remontage, la machine doit être posée la pistons et le vilebrequin démontés, évitant le vide d'huile qui pourrait se former. bloquer avec Loctite. Seule dans ces conditions, il sera possible d'appuyer uniformément sur la surface plane d'arrêt de l'arbre à vilebrequin et correctement insérer.

**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 crankshaft use cod. 8000 79017. If the crankshaft is not during the assembly, this necessary to remove the bearing skopple by undoing the locking screw when it is assembled lock them Loctite. Full secure bearing, the crankshaft can be introduced and it shall be possible to properly install the crankshaft into a 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'huile rel. 8000 79017. Dans le cas où celui-ci aurait été fait pendant la phase de démontage, il sera nécessaire d'éviter de laisser le vide d'huile se former dans la cavitation (la bloquer avec la Loctite pour lui permettre de planer). Seul dans ces conditions, il sera possible d'appuyer uniformément sur la surface plane d'arrêt de l'arbre à vilebrequin et correctement insérer l'arbre moteur dans son logement.

**Graisser les surfaces de contact avec de l'huile moteur, avant l'introduction.**

## Zusammenbau der Antriebswelle.

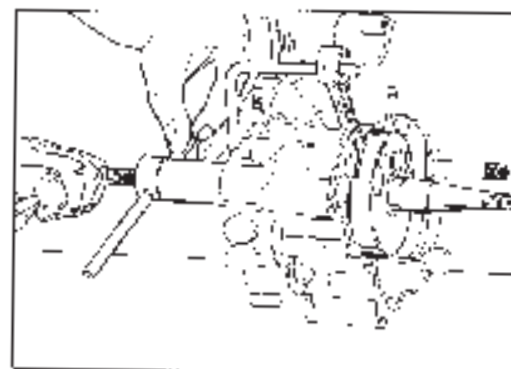
Für den Aufbau der Pleuellwelle in die rechte Halbkurbelhaube des Viersparig-Kenners 8000 79017 verwenden. Falls beim Ausbau das Halaplastgehäuse mit dem Pleuellgehäuse nicht abgenommen wurde, sollte es auch nicht geschehen, bevor die Pleuellwelle abgebaut wird. (Jahrelang mit Loctite sichern). Nur unter diesen Bedingungen kann eine gleichmäßige Auflage der Pleuellwelle auflegen und die Pleuellwelle fälschlicherweise in die Pleuell-Sitze eingeführt werden.

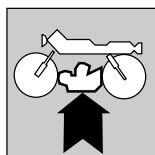
**Var dem Einbau, die Kontaktfläche mit Motorenöl schmieren.**

## Montaje del cigüeñal.

Para montar el cigüeñal en el cárter de la derecha usar el lubricante rel. 8000 79017. Si no se hubiera desmontado antes el montaje, es necesario quitar el plástico del cárter de la derecha antes de introducir el cigüeñal para evitar la formación de vacío de aceite. Solo en estas condiciones se podrá apoyar uniformemente en la superficie plana y será posible introducir correctamente en su asiento.

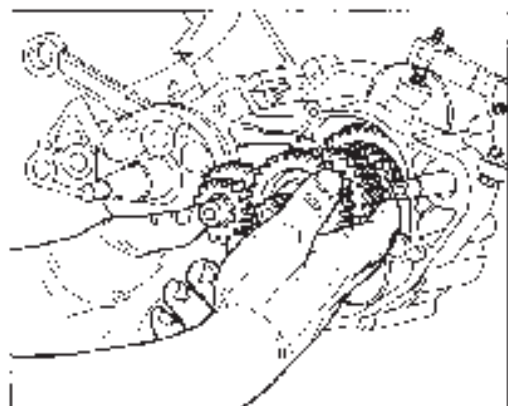
**Antes de introducirlo lubricar con aceite de motor las superficies de contacto.**





# RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## Rimontaggio organi del cambio.

Installare all'estremità dell'albero secondario i cambi e i mandelli originali. In caso di sostituzione degli alberi del cambio o dell'albero comando mandelli è necessario determinare lo spessore di inserimento da installare per ciascun fornelo e della giusta spessore.

Gioco assiale alberi cambio e comando forneli: 0,3-0,4 mm.

Il Servizio Riparazioni fornisce mandelli di diversa spessore per permettere un corretto gioco assiale.

Ritirare tutti i componenti smontati installare i mandelli originali.

Inserire le semelibri corse con tempo minimo tra l'albero primario e secondario del cambio.

## Reassembly of gear numbers.

Fit the original shim on the end of the gearbox secondary shaft. If you replace the gearbox shaft or the input control shaft, you will have to select the thickness of shim that will be used for a correct shim fit.

Find foot of gearbox shafts and fork case shims: 0,3-0,4 mm / 0,012-0,015 in.

The Spares Parts Department can supply shims with different thicknesses so a correct end location can be achieved.

If you reuse the same components you can re-use, mount the original shims.

Reattach main and secondary shafts to the clutch case half of the gearbox.

## Remontage organes de transmission.

Insérer les mandelles d'origine à l'extrémité de l'arbre secondaire de la boîte des vitesses. En cas de remplacement d'arbres de la boîte de vitesses ou de l'arbre de commande fourchettes, il faut faire l'épaisseur des mandelles d'adaptation pour le bon ajustement.

Jeu axial des arbres de la boîte de vitesses et commande fourchettes: 0,3-0,4 mm.

Le Service "Pièces détachées" fournit des mandelles de différentes épaisseurs pour permettre un ajustement.

Placer les mandelles d'origine à l'extrémité de l'arbre commandant les composants élements.

Introduire simultanément dans le demi-cadre de la boîte de vitesse l'arbre secondaire et l'arbre de la commande des vitesses.

## Wiedereinbau der Getriebeelemente.

Die Original-Zwischenscheiben auf das Ende der Vorlegezahnwelle legen. Bei Austausch der Schwinge oder der Gabelsteuerscheiben notwendig, die Stärke der einzuliegenden Zwischenlagenscheiben feststellen, um einen korrekten Achsenspiel zu ermöglichen.

Achsenspiel der Schwinge und der Gabelsteuerwelle: 0,3-0,4 mm.

Der Kundendienst liefert Zwischenlagenscheiben mit unterschiedlichen Stärken um ein korrektes Achspiel zu gewährleisten.

Bei Wiedereinbau der originalen Mandrills, sind auch die Original-Zwischenscheiben zu verwenden.

Die Antenne und die Vorlegezahnwelle gleichzeitig in die Box des Cardansteils einbauen.

## Montaje de los órganos del cambio.

Instalar a la extremidad del eje secundario cambio e los mandels originales. En caso de reemplazo de los ejes de cambio o del eje mande mandels es necesario determinar el espesor de inserción a instalar para permitir un correcto juego axial.

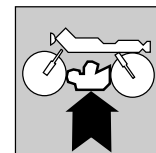
Juego axial ejes cambio y mando forquillas: 0,3-0,4 mm.

El Servicio Repuestos Alastores puede proporcionar mandels para permitir un correcto juego axial.

Retirando los componentes desmontados instalar los mandels de espesor correcto para introducir e semelibri de los ejes primario, secundario y secundario del cambio.

# **RICOMPOSIZIONE MOTORE** **ENGINE RE-ASSEMBLY** **RECOMPOSITION MOTEUR** **WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS** **PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



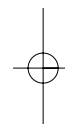
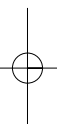
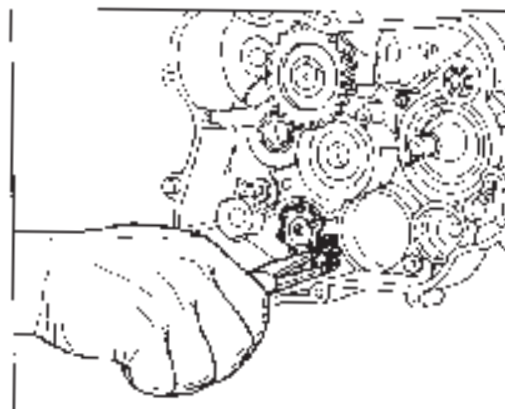
Inserire l'albero comando forcelle completo di innescato e montato a ben verificato con il motore nel sem-cuore destro. Se nel lato sinistro del sem-cuore è già montato l'albero a frizione, è necessario, con un paio di pinze, contrastare l'azione della molla per permettere l'introduzione dell'albero comando forcelle.

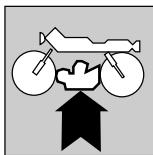
The fork control shafts move with timing and sprocket well verified with engine on, into their respective. If the gear stopper pawl is already fitted on the overboard on the crankcase, overcome spring action by using pliers so you can fit the fork control shaft.

Il coude la broche de commande des fourches, équipé et monté du pignon et bien joint à avec du fluide moteur, dans le demi-cœur droit. Si le lubrifiant à l'essieu est déjà monté sur le côté externe du demi-cœur, on l'écartera avec une paire de pinces, l'action de la ressort pour permettre l'introduction de l'arbre de commande fourches.

Die Gabelstangenwelle komplett mit Lager und Pleuel mit Motoröl geschmiert in den Kleinhirn-Halbkörper des Pleuels einlegen. Falls der Gangstoppmechanismus schon in die Außenhälfte der Pleuel-Halbkörper montiert ist, muss man mit einer Zange gegen die Federwirkung zu arbeiten, um somit das Einführen der Gabelstangenwelle zu ermöglichen.

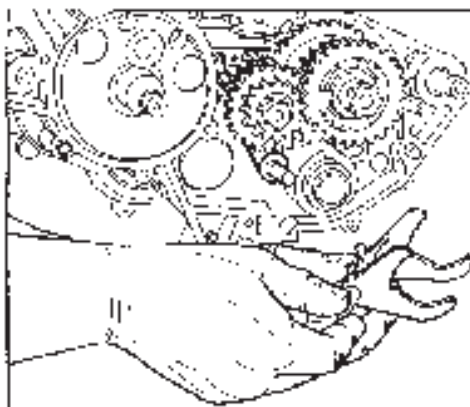
Inserir el eje mando horquillas completo de injeción y accionado, bien verificado con el motor, en el sem-cuore derecho. Si, en el lado externo del sem-cuore ya se encuentra montada la estopa de fricción, es necesario, con un par de pinzas, contrastar la acción de la molla para permitir la introducción del eje mando horquillas.





# RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Inserire la forcella cambio nella sede sugli ingranaggi secondari; montare i pignoni di comando della forcella nella relativa sede e nel dell'altre comando forcella. Questa operazione risulta facile se il cambio si trova nella condizione di "folle".  
Montare i pignoni di comando forcella ben lubrificati nelle apposite sedi dei semiconduttori. Sono entrambi di uguale lunghezza.

Slide the gearbox forks into the seats in the sliding gears. Engage the two control pins in the corresponding grooves of the fork control shaft. This will be easier with the gear fork in the "free" or "idle" position.  
Mount the forks and pins after lubricating them in the seats of the high friction case, both must be the same length.

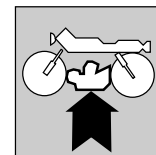
insérer les fourches de la boîte des vitesses dans les logements sur les engrenages correspondants, insérer les axes de commande des fourches dans les cannelures correspondantes de l'arbre de commande des fourches. Cette opération est facilitée si la vitesse est "au point mort".  
Monter les axes de glissement des fourches bien lubrifiés dans les sièges correspondants. Ils ont la même longueur.

Die Getriebegehäuse in die Steuervellen der Schaltstangen einfügen, die Steuerstangen der Gabeln in die Riefen der Gabelsteuervellen einsetzen. Dieser Arbeitvorgang ist leichter, wenn sich die Schaltung im Leerlauf befindet.  
Die gut geschmierten Schaltstangen in die entsprechenden Steuervellen der Getriebegehäuse montieren. Beide sind gleichlang.

insérer les horquillas empujadas en los mandamientos sobre los engranajes de tramos; empalar los ejes de mando de las horquillas en los ranuras de los ejes de comando forcella. Esta operación resulta fácil si el cambio se encuentra en la condición de "punto muerto".  
Montar los ejes de los zambora horquillas bien lubricados en los respectivos asientos de semiconductores de los engranajes de tramos.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE  
ENGINE RE-ASSEMBLY  
RECOMPOSITION MOTEUR  
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS  
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Verificare l'posizione numero uno busche di corteggiare e installare una guarnizione nuova sul sembrante destra. Proceda a la chiusura de sembrante utilizzando la chiave 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 location of concerning bushes and a new gasket on the r.h. crankcase half, join the crankcase halves by means of the following screws, as shown in the guide 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 montage et installer une nouvelle garniture sur le demi-carter droit. Fermer les deux carter en utilisant les vis de fixation appropriées et en respectant le schéma de la figure.

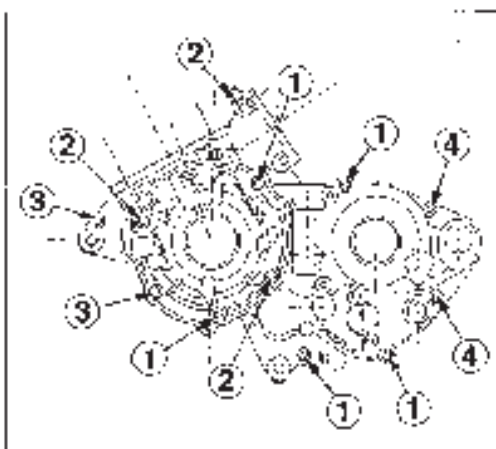
- 1 - Vis M6X35 N° 5 pièces.
- 2 - Vis M6X45 N° 3 pièces.
- 3 - Vis M6X50 N° 2 pièces.
- 4 - Vis M6X65 N° 2 pièces.

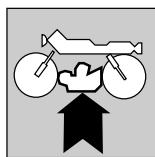
Die Stellung der Zylinderbohrer kontrollieren und eine neue Dichtung in die rechte Gehäusehälfte einlegen. Bei der Schließung des Gehäusesichtbar machen, wobei sind die dazugehörigen Befestigungsschrauben anzubringen und nach dem folgenden Schema der Abbildungen vorgehen.

- 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 corteje e instalar una nueva junta sobre el semibrante derecho. Proceda a la cierre de los semibrantes usando los respectivos tornillos de fijación respetando el esquema en figura.

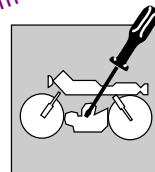
- 1 - Tornillo M6X35 N° 5 piezas
- 2 - Tornillo M6X45 N° 3 piezas.
- 3 - Tornillo M6X50 N° 2 piezas
- 4 - Tornillo M6X65 N° 2 piezas.





# RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Insere il trasmissioni (4) originario all'estremità del tubo di avviamento ed inserilo nella sede del semicarter destro. Posizionarlo al posizionamento delle estremità della molla di trazione che deve innervare la metà posteriore del semicarter e il dentino in rilievo, identificato la molla di trazione leva, trasmissioni (4) in senso orario, fino ad ingranamento si può allora nell'angolo laterale del semicarter.

Insert the original spring / transmission shaft ending in the transmission side. Make sure that the clutch spring pin is correctly placed between the segments of the clutch case and the preceding pin.  
Fit the clutch spring by turning it and press it into the place in the transmission hole.

Introduire la rotelle (4) d'origine à l'extrémité du tube d'entraînement. Introduisez-la dans le logement du semicarter droit. Vérifiez la position de l'extrémité du ressort d'entraînement qui doit s'engrèner avec la denture arrière du semicarter droit. Identifier la molla di trazione leva, et tourner son extrémité dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à l'entrée en du levier dans la correspondance du semicarter.

Die Original-Zwischenkoppelstange (4) auf das Ende der Antriebswelle einlegen und sie in ihren Sitz in der rechten Gehäuseshälfte einrasten. Auf die Stellung des Federspielsuppliments achten: es muss sich zwischen dem hinteren Ende der Gehäuseshälfte und dem horizontalen Zahn einlagern (3).

Die Federstange (4) durch Drehen im Uhrzeigersinn zwischen die beiden Teile des Gehäuses einrasten.

Fit the original pin 4, origin, to the extremity of the shaft of the starting handle and insert it in the seat of the semicarter (right). Position it on the position of the end of the spring of the clutch lever, and identify the spring of the clutch lever, and turn its end clockwise until it enters in the corresponding hole of the semicarter.

Preferir el muelle de tracción original, girando la extremidad en sentido horario hasta que encaje en el hueco en el opuesto al agujero del semicarter.

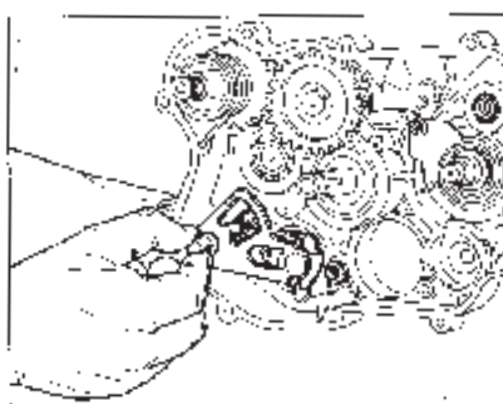
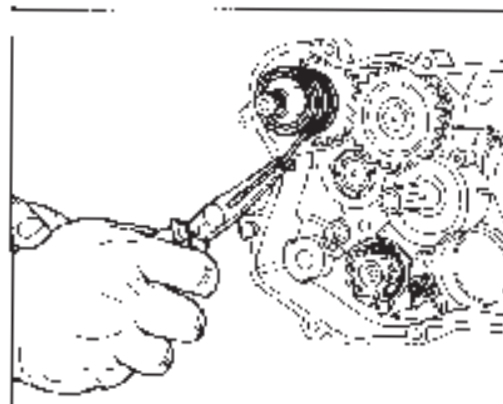
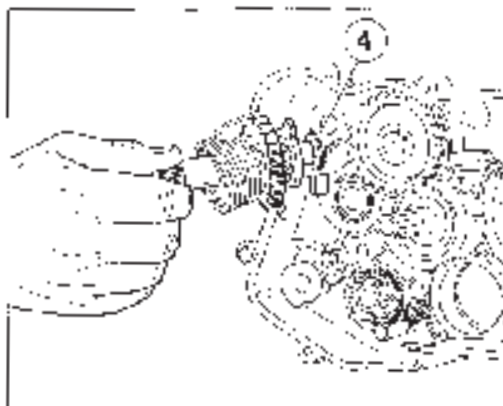
Introduire dans le semicarter l'arbre muni de la compote de muelle et de la denture. Posicionarlo en modo que el punto de la molla de tracción vada al punto de la extremidad de la molla de la leva. Asegurar que los dientes del solido (3) pasen a los dos lados del tubo de la leva como se ilustra.

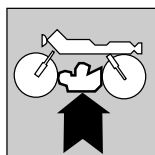
Fit the selector shaft (pin) with spring and secure in the left case. Position it in such a way that the pin is placed between the spring ends of the selector shaft and the selector lever. Use two pins of the link control shaft.

Introduire dans le semicarter l'arbre sélection équipé du ressort de la levée. Le placer de manière que le point de la molla de tracción vade à l'extrémité de la molla de la leva. Vérifier que les dents du solido (3) passent de part et d'autre du tube de la leva comme se illustre.

Die Gangwahlmechanik kommt mit Feder und Distanzstück in die Gehäusehälfte an ihrem Einbauposition, es besteht aus Stift auf dem Gehäuse zwischen die Enden der Gangwahl so einlegt und dass die Zähne des Gangwählers zwei Hälften der Distanzstange einschließen.

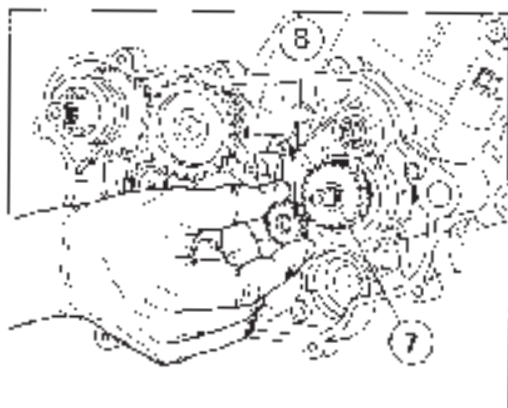
Introducir el selector e eje selector compote de muelle y de la dent. Posicionarlo en forma que el punto sobre la molla de tracción vada al extremo de la extremidad de la molla de la leva. Asegurar que los dientes del solido (3) pasen a los dos lados del tubo de la leva como se ilustra.





# **RICOMPOSIZIONE MOTORE** **ENGINE RE-ASSEMBLY** **RECOMPOSITION MOTEUR** **WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS** **PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



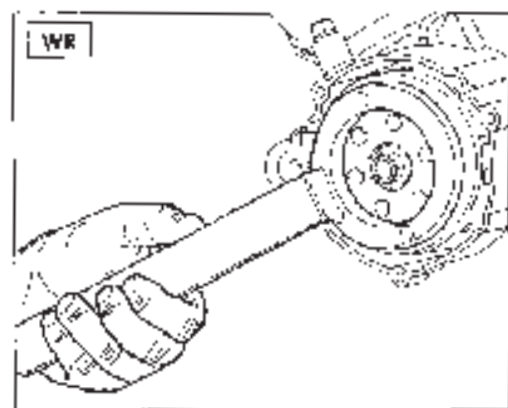
Inserte la leghia la molla sulle del l'albero motore ed in collare l'ingranaggio (7) della trasmissione primaria e quello (8) di comando pompa acqua.

Fit the chain the crankshaft keyway and install the primary transmission gear (7) and the water pump drive gear (8).

Introduire la leghia la molla sur le siège de l'arbre moteur et introduire l'engrenage (7) de la transmission primaire et celui (8) de commande de la pompe eau.

Den Keil in den Antriebswellenste legen und das Zahnrad (7) des Motorsantriebs und das Steuerzahnrad (8) der Wasserpumpe einfügen.

Inserta la leghia en el alojamiento del eje motor e introduce el engrane (7) de la transmisión primaria y el 8 de comando bomba agua.



Dopo aver inserito la leghia e il serrafilo sulle del l'albero motore, sul lato opposto installare provvisoriamente il motore dell'alternatore e bloccarlo con l'attrezzo cod. **8000 46614** (solo per WR, per CR utilizzare una corda che non chioda la marmitta). Serrare il dado (non fornito) di fissaggio degli ingranaggi all'esterno (opposto del l'albero motore).

After fitting the key to the crankshaft keyway on the opposite side, install the crankshaft motor and lock it by means of code **8000 46614** (for WR only, for CR use a cord not soldering wires). Tighten the screw nut that the gear on the opposite end of the crankshaft.

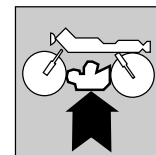
Après avoir installé la leghia et le serrafilo sur le siège de l'arbre moteur sur le côté opposé, installer provisoirement le moteur de l'alternateur et le bloquer avec l'attrezzo cod. **8000 46614** (uniquement pour WR; pour CR utiliser une corde qui ne chiodera pas la tuyère). Serrer l'écrou (non fourni) de fixation des engrenages sur l'extrémité opposée de l'arbre moteur.

Nachdem man den Pleuellbolzen in seinen Sitz in der Pleuellwelle an die Pleuellstange angelenkt hat, den Bolzen des Pleuellstangenverschlusses einbauen und mit dem Werkzeug mit Kennz. **8000 46614** festklemmen (nur bei WR, bei CR einen normalen versch. Lagerschraubenschlüssel verwenden). Die Pleuellstangenmutter (nicht mitgeliefert) der Pleuellstange auf dem der Pleuellwelle gegenüberliegenden Ende festziehen.

Después de haber montado la leghia y el serrafilo en el asiento del eje motor y en el otro extremo, instalar provisoriamente el motor de alternador y bloquearlo con el instrumento cod. **8000 46614** (solo para WR, para CR utilizar una cuerda que no chioda la marmitta). Apriete la tuerca (no incluida) de fijación de los engranes en el extremo opuesto del eje motor.

# RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Per poter fissare correttamente i giugronaggi nella trasmissione, è necessario che la posizione dell'ingranaggio sull'albero motore corrisponda quella del sistema di punte motore superiore.

Unglücklicherweise, es kommt zu einer Verschiebung des Pleuellagers, wenn die Pleuellagerbolzen nicht richtig positioniert sind.

## Rimontaggio gruppo termico.

Insérer le gâchet dans le pied de bielle et positionner la gâchette dans l'axe de cylindre.

Einsetzen des Pleuellagers in die Pleuellagerbohrung, orientieren die Pleuellagerbolzen in die Pleuellagerbohrung, so dass die Pleuellagerbolzen in die Pleuellagerbohrung passen.

For the top assembly, the gears of the motor transmission, the piston top does not need to be secured to the predetermined position of the gear on the crankshaft. It is the duty necessary to reassemble cylinder and piston in order to ensure the correct.

## Reassembly of cylinder and piston.

Insérer la bielle dans le pied de bielle et positionner la gâchette dans l'axe de cylindre.

Fit the piston complete with its rings on the connecting rod, insert the way the line shows on the piston turned towards the crankshaft. Fit the piston pin (2) well lubricated into the piston by hand and lock it by means of the supplied clips.

Pour pouvoir synchroniser correctement les engrenages de la transmission primaire, il faut vérifier la position de l'engrenage sur l'arbre moteur en respectant celle du piston du point mort supérieur.

Il faut donc effectuer le remontage du groupe thermique pour pouvoir synchroniser correctement.

## Remontage du groupe thermique.

Insérer la gâchette dans le pied de bielle et positionner la gâchette dans l'axe de cylindre.

Einsetzen des Pleuellagers in die Pleuellagerbohrung, orientieren die Pleuellagerbolzen in die Pleuellagerbohrung, so dass die Pleuellagerbolzen in die Pleuellagerbohrung passen.

Zur Synchronisation der Pleuellagerbolzen mit den Pleuellagerbolzen, ist die Stellung des Pleuellagerbolzen auf der Pleuellagerbohrung zu überprüfen. Die Pleuellagerbolzen müssen in die Pleuellagerbohrung passen.

## Zusammenbau der Zylindereinheit.

Einsetzen des Pleuellagers in die Pleuellagerbohrung, orientieren die Pleuellagerbolzen in die Pleuellagerbohrung, so dass die Pleuellagerbolzen in die Pleuellagerbohrung passen.

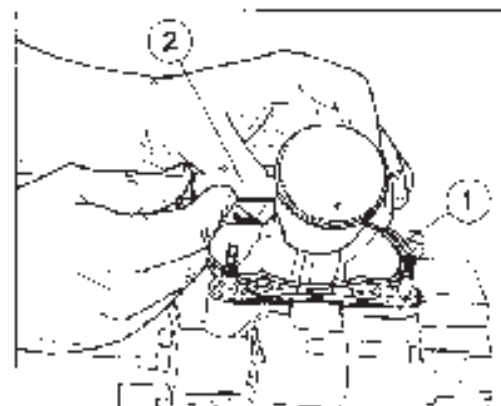
Einsetzen des Pleuellagers in die Pleuellagerbohrung, orientieren die Pleuellagerbolzen in die Pleuellagerbohrung, so dass die Pleuellagerbolzen in die Pleuellagerbohrung passen.

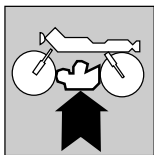
For the top assembly, the gears of the motor transmission, the piston top does not need to be secured to the predetermined position of the gear on the crankshaft. It is the duty necessary to reassemble cylinder and piston in order to ensure the correct.

Il faut donc effectuer le remontage du groupe thermique pour pouvoir synchroniser correctement.

## Remontage grupo térmico.

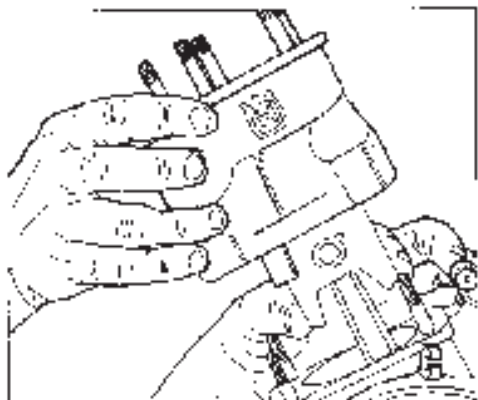
Einsetzen des Pleuellagers in die Pleuellagerbohrung, orientieren die Pleuellagerbolzen in die Pleuellagerbohrung, so dass die Pleuellagerbolzen in die Pleuellagerbohrung passen.





# RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Lubrificate con olio motore tutti i punti critici in cui si incontrano le parti, e poi inserendo con le dita (oppure un cingolo di introduzione universale per pistoni) la testata del cilindro nel pistone.

**● Durante la fase di inserimento evitare di far ruotare il cilindro in quanto l'estremità della fascia elastica potrebbe penetrare nei condotti.**

Lubrifiez oil piston on assembly with engine oil and fit the cylinder on the piston, while pressing on the piston ring with your hand (or you may also use an all purpose piston introducer).

**● Do not turn the cylinder while fitting it on the piston, or piston ring end might slip into the ducts.**

Lubrifier tous les points critiques en huile moteur, et insérer la cylindre dans le piston en comprimant avec les doigts (ou bien en utilisant un introducteur universel pour pistons) les extrémités du segment.

**● Pendant l'insertion, éviter de faire tourner le cylindre car l'extrémité du segment élastique pourrait pénétrer dans les conduits.**

Alle für die Montage notwendigen Bestandteile mit Motoröl schmieren und durch ein Drücken mit den Fingern (oder auch mit einer Anwendung eines Universal-Einführers für Kolben) das Köcher des Segments der Zylinder in den Köcher einführen.

**● Während der Einführungsphase darf der Zylinder nicht gedreht werden, da sonst das Ende des Kolbenrings in die Kanäle eindringen könnte.**

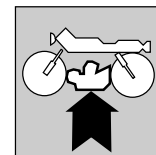
Lubricar con aceite motor todos los puntos críticos en donde se encuentran las partes y presionar con los dedos (o utilizando un introducción universal para pistones) las extremidades del segmento introduciendo el cilindro en el pistón.

**● Durante la introducción evitar que el cilindro gire puesto que la extremidad del retén elástico podría penetrar en los conductos.**

Fc  
ne  
Se  
cr  
In  
se  
cr  
  
Tu  
Ti  
by  
G  
fit  
be  
  
Fc  
le  
Se  
cr  
G  
ge  
éc  
  
Di  
lä  
Di  
M  
Di  
in  
Be  
D  
  
Hi  
A  
a  
In  
se  
dc  
sc

**RICOMPOSIZIONE MOTORE  
ENGINE RE-ASSEMBLY  
RECOMPOSITION MOTEUR  
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS  
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Far ruotare l'albero motore e verificare che il pistone scorra senza interferenza alcuna nel cilindro.

Serrare i dadi di fissaggio del cilindro al basamento alla coppia prescritto, operando a croce.

Installare l'anello OR esterno (3), opportunamente ingrassato, e quello interno (4) nelle sedi del cilindro ed inserire la testa nei prigionieri del cilindro. Bloccare, operando a croce, i dadi di fissaggio della testa serrandoli alla coppia prescritta.

Turn the crankshaft and check that the piston is sliding smoothly in the cylinder.

Tighten the stop nuts fastening the cylinder to the cylinder block at the prescribed torque, by proceeding in a cross sequence.

Grease and fit the outside OR (3) and the inside OR (4) into the cylinder housings, and fit the head on the cylinder stud bolts. Block the nuts that fasten the head with the prescribed torque, and by a cross movement.

Faire tourner l'arbre moteur et vérifier que le piston glisse sans aucune interférence dans le cylindre.

Serrer les écrous de fixation du cylindre sur le bâti selon le couple prescrit (opération en croix).

Graisser et installer la bague d'étanchéité extérieure (3) et celle intérieure (4) dans les sièges du cylindre; insérer la tête cylindre dans les prisonniers du cylindre. Bloquer les écrous de fixation tête cylindre à la couple de serrage établie en opérant en croix.

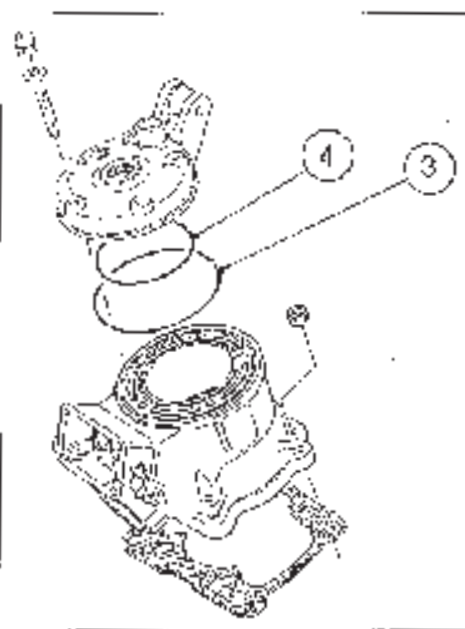
Die Antriebswelle drehen und überprüfen, ob der Kolben ohne übermaß im Zylinder läuft.

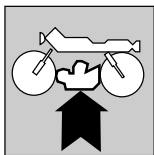
Die Befestigungsmuttern des Zylinders mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment am Motorgehäuse befestigen, dabei über Kreuz arbeiten.

Den geeignet geschmierten äußeren OR-Ring (3) und den inneren (4) in die Zylinder-sitze installieren und den Kopf in die Zylinder-Stiftschrauben einsetzen. Über Kreuz die Befestigungsmuttern des Kopfes einschrauben und mit dem vorgeschriebenen Drehmoment anziehen.

Hacer girar el eje motor y verificar que el pistón deslice sin interferencias en el cilindro. Ajustar las tuercas de fijación del cilindro a la base al par de acople indicado, actuando a cruz.

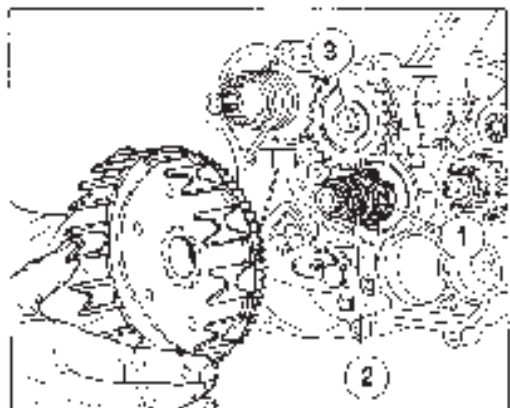
Instalar la junta tórica exterior (3), oportunamente engrasada, y la interior (4) en las sedes del cilindro e introducir la culata en los espárragos del cilindro. Bloquear, actuando de manera cruzada, las tuercas de sujeción de la culata, apretándolas con el par prescrito.





# RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



Introdurre gli feltini di innalzo la corona (1) e riporre il distanziale innanzi al dente getto di olio (2) con la spina (3).

Introduce la couronne d'arrosage.

Fit the three point washer (1), the inner spacer and the roller bearing (2) with spacer (3) in the main shaft.

Fit the clutch ball.

Introduire dans l'arbre primaire la couronne (1) et insérer le pont d'axe entre les deux cages à rouleaux (2) avec l'entretoise (3).

Introduce clens for roller bearing.

Für Epitzschennagel (1) das innere Distanzstück und die zwei Rollen auf (2) mit Distanzstück (3) an die Pleuellnagel.

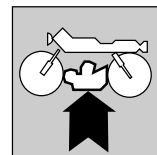
Die Kupplungsrollen einlegen.

Introdúcir en el eje primario el engranaje de la corona, el distanciamiento y los dos paños de rodillos (2) con el espaciador (3).

Insertar la corona embrague.

# RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## Rimontaggio frizione.

Inserire nella sede del semicarter sinistro la bussola, la molla e l'alberino (A) con leva di comando frizione. Introdurre nell'albero la seconda 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.

Insert the bush, the spring, and the shaft (A) with the clutch control lever into the left half-case. Insert the second three points washer and the disengaging unit into the driving shaft, following this order: the first rod and a ball; the second rod and the other ball. All these elements must be greased before the assembling operation.

## Remontage embrayage.

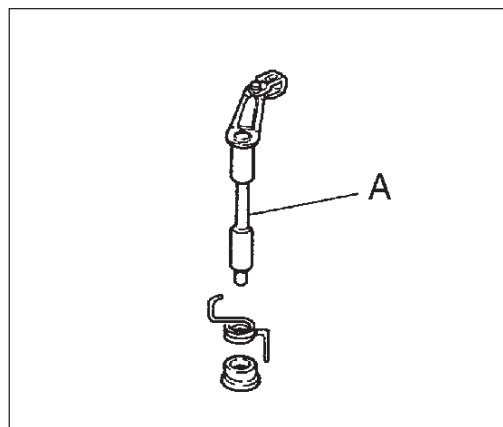
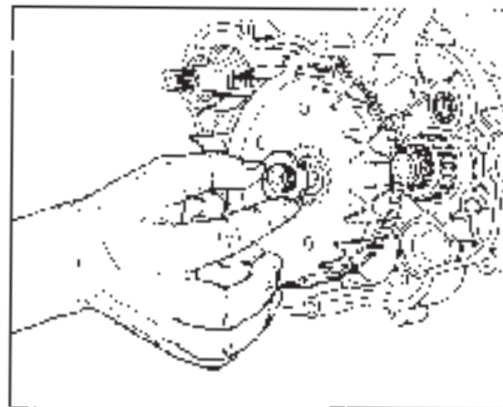
Insérer le fourreau, le ressort et l'arbre (A) avec le levier de commande embrayage dans le siège du demi-carter gauche. Introduire la deuxième rondelle à trois points et le groupe de débrayage dans l'arbre primaire; suivre cet ordre: la première tige et une bille; la deuxième tige et l'autre bille. Graisser tous ces éléments avant le remontage.

## Zummenbau der Kupplung.

Die Buchse, die Feder und die Welle (A) mit Kupplungsschalthebel in den Sitz der linken Halbabdeckung einsetzen. In die Primärwelle die zweite Dreipunkt-Unterlegscheibe und die Auskupplungsgruppe in der folgenden Reihenfolge einsetzen: die erste Stange, eine Kugel, die zweite Stange und die andere Kugel. Alle diese Bestandteile sind vor dem Wiedereinbau zu schmieren.

## Remontaje embrague.

Introducir, en la sede del semicarter izquierdo, el casquillo, el muelle y el eje (A) con la palanca de mando del embrague. Introducir en el eje principal la segunda arandela de tres puntas y el grupo de desembrague en el orden siguiente: la primera vara, una esfera, la segunda vara y la otra esfera. Antes del remontaje es preciso engrasar todos estos componentes.



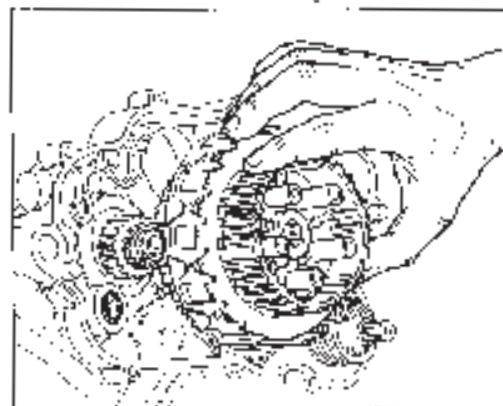
Inserire il gruppo disinnesto frizione nell'albero primario.

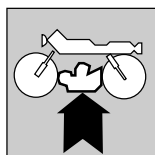
Fit the clutch disengaging unit into the main shaft.

Introduire le groupe de débrayage dans l'arbre primaire.

Die Auskuppelungsgruppe einbauen auf die Hauptwelle des Motors.

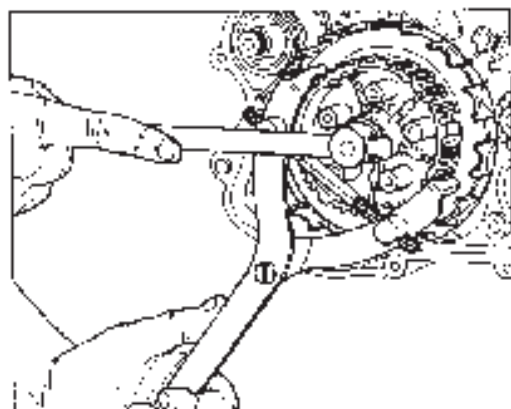
Insert el grupo de desembrague sobre el eje primario.





# **RICOMPOSIZIONE MOTORE** **ENGINE RE-ASSEMBLY** **RECOMPOSITION MOTEUR** **WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS** **PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



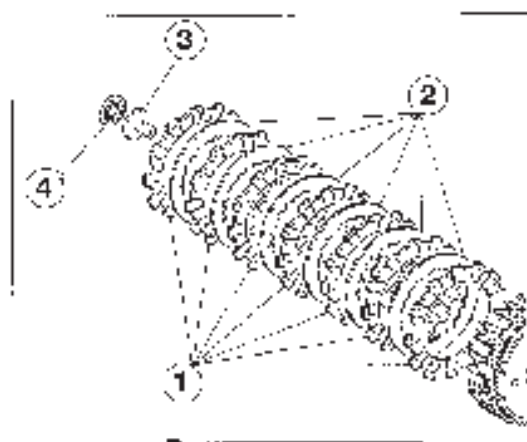
Installare la nocchia di sicurezza e l'elica di fissaggio del mozzo.  
 Tighten the safety washer and the hub nut.  
 By keeping the hub locked with tool code **8000 79015**, tighten the nut by means of the 22 mm socket wrench at the prescribed tightening torque. Secure the washer of the nut.

Installieren die Sicherungswasche und die Hufnuss.  
 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. Secure the washer of the nut.

Placer le rondelle de sécurité et l'écrou du moyeu du moteur.  
 Tighten the nut of the hub by means of the tool code **8000 79015**, by keeping the hub locked with the 22 mm socket wrench at the prescribed tightening torque. Secure the washer of the nut.

Die Sicherungswasche und die Hufnuss montieren und festziehen.  
 Auch Blockieren der Nabe mit dem Werkzeug mit Kennr. **8000 79015** die Mutter mit einem 22 mm Sockel Schlüssel zum Erreichen des vorgeschriebenen Anzugsmoments anziehen. Die Unterlegscheibe auf die Mutter klopfen.

Instalar el mo de seguridad y el tuerca de fijación del cubo.  
 Apriete el mo de seguridad y el cubo con el utensilio con **8000 79015** bloqueando el cubo por medio de la llave de 22 mm al por de torque prescritivo. Poner la laveta sobre la tuerca.



Montare il gruppo del disco frizione centrale con uno dei sette dischi conduttori (1) già installato con uno dei dischi conduttori (2) già installati precedentemente con i cavi conduttori (3).  
 Inserire all'estremità dell'elica primaria il perno (3) del cuscinetto primario (4).

Mount the clutch disc spring with one of the seven lined driving discs (1). In between one of the six driven discs (2) the last of the driving discs (1) goes on last (3) on (4) and axle roller bearing (4) on the main shaft end.

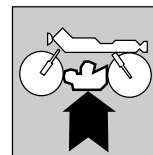
Monte le groupe des disques d'entraînement en partant avec l'un des sept disques conducteurs (1) déjà installé avec l'un des six disques conducteurs (2) déjà installés avec les câbles conducteurs (3).  
 Insérer le plateau (3) et le roulement (4) à l'extrémité de l'arbre primaire.

Die Kupplungsmechanik einlegen, man beginnt hierbei mit einem der sieben Nabenmassen (2), das Possetzschleife des letzten der Naben (1) auf.  
 Das Teil (3) und das Axialrollager (4) auf das Ende der 1. Kupplungsflanke.

Montar el grupo de los discos engrane central con uno de los siete discos conductores (1) ya instalados a través de uno de los seis discos conductores (2) ya instalados previamente el ómo de los cables conductores (3).  
 Insertar a extremidad de eje primaria el platillo (3) y el cojinete axial en el eje (4).

**RICOMPOSIZIONE MOTORE  
ENGINE RE-ASSEMBLY  
RECOMPOSITION MOTEUR  
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS  
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



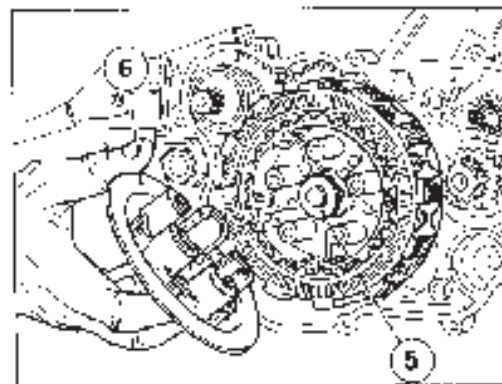
Instalare la molla (5) del cuscinetto e montare la springdisk (6).

Fit the bearing ring (5) and assemble the spring (6).

Installez la bague (5) du roulement et montez le ressort-disque (6).

Die Kugellagerhülse (5) einbauen und den Scheibensprung (6) montieren.

Instalar la bague (5) del cojinete y montar el resorte disco (6).



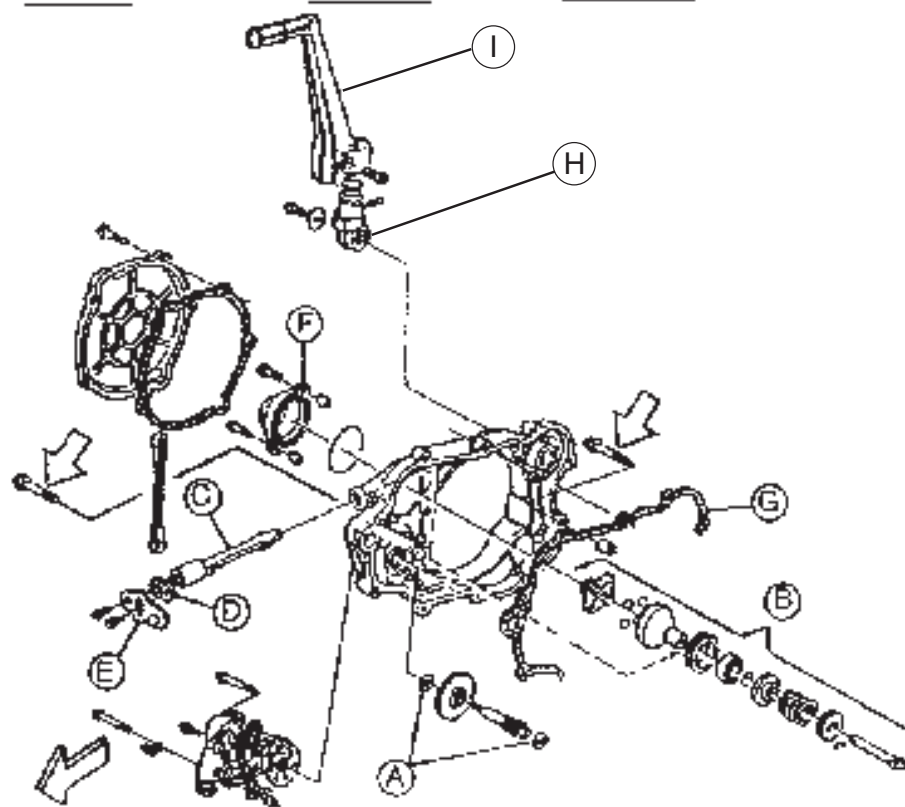
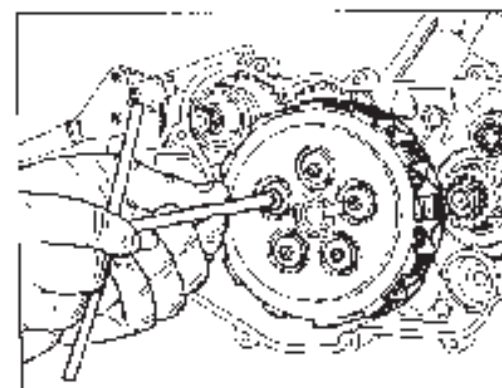
Instalare la molla di freno a frizione sul mozzo con le apposite viti e viti.

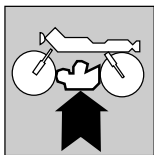
Fit the clutch springs and lock them on the hub by means of washers and screws.

Installer les ressorts embrayage et les bloquer sur le moyeu avec les rondelles et vis appropriées.

Die Kupplungsfedern einbauen und sichern auf der Nabe anhand der Scheibenfedern und Scheibenblockieren.

Instalar los muelles embrague y bloquearlos sobre el cubo con los especificos anillos y tornillos.





# RICOMPOSIZIONE MOTORE ENGINE RE-ASSEMBLY RECOMPOSITION MOTEUR WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>

## Rimontaggio coperchio destro (fig. pag. H.23)

Installare i rasamenti originali (A) alle estremità dell'albero di comando pompa acqua; montare questi particolari unitamente al regolatore centrifugo (B) nelle apposite sedi del coperchio destro. Inserire l'alberino di rinvio (C) completo di leva (D) di comando e leva di collegamento (E) nel coperchio destro.

Installare la guarnizione (G) sul semicarter e controllare il corretto posizionamento delle bussole di centraggio; procedere al rimontaggio del coperchio destro facendo attenzione che le estremità degli alberini di comando pompa acqua e regolatore centrifugo si inseriscano senza forzamenti nelle apposite sedi sul semicarter destro.

Inserire le otto viti di fissaggio tenendo presente che quelle in corrispondenza delle bussole di centraggio (freccia bianca) sono più lunghe delle altre. Rimontare il coperchio (F) del regolatore centrifugo. Rimontare il morsetto (H) quindi lubrificare e rimontare il pedale avviamento (I).

## Reassembly of right cover (pict. page H.23)

Install the genuine shims (A) set on the water pump control shaft sides, then fit these elements, together with centrifugal regulator (B), into the holes of the right cover. Insert the lay shaft (C) complete with control lever (D), linkage (E), and cap (F) into the r.h. cover.

Fit the gasket (G) 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 water pump and centrifugal governor control shafts slip smoothly into the seats on the R.H. crankcase.

Fit the eight fastening screws. Remember that the screw matching the rear centering bush (white arrow) is longer than the others. Reassemble the centrifugal regulator cover (F). Reassemble the clamp (H) then lubricate and assemble the starting pedal (I).

## Remontage du couvercle droit (fig. page H.23)

Installer les rondelles d'épaisseur (A) aux extrémités de l'arbre de commande pompe à eau. Monter ces éléments avec le régulateur centrifuge (B) dans les sièges du couvercle droit. Introduire l'arbre de renvoi (C) avec le levier (D) de commande, de levier de raccordement (E) et de capuchon (F) dans le couvercle droit.

Installer la garniture (G) 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 eau et régulateur centrifuge s'insèrent sans forcer dans leurs logements respectifs sur le demi-carter droite.

Introduire les huit vis de fixation en tenant compte du fait que la vis située vis à vis de la douille de centrage arrière (flèche blanche) est plus longue que les autres. Reassembler le couvercle (F) du régulateur centrifuge.

Remonter le moyeu (H) donc lubrifier et remonter la pédale de démarrage (I).

## Wiederinbau des rechten Deckels (Bild Seite H.23)

Die Original-Gehäuse (A) am Ende der Welle zur Wasser-Pumpen-Schaltung einbauen, diese Teile zusammen mit dem Zentrifugal-Regler (B) in den dazu vorgesehenen Sitzen des rechten Deckels montieren. Die Vorgelegewelle (C) komplett mit Steuerhebel, Verbindungshebel (E) und Kappe (F) in den rechten Deckel einführen.

Die Dichtung (G) auf der Gehäusehälfte 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 Wasserpumpe und Fliehkraftregler ohne besonderen Druck in die Sitze auf dem Gehäusehälfte rechten einführen lassen.

Die acht Befestigungsschrauben einführen, dabei aber darauf achten, dass die Schraube bei der hinteren Zentrierbuchse (weisser Pfeil) länger ist als die anderen. Den Deckel (F) des Zentrifugal-Reglers wieder anbringen.

Wieder den Radnabe (H) zusammensetzen also den Anlasspedal (I) schmieren und wieder zusammensetzen.

## Remontaje tapa derecha (fig. pag. H.23)

Instalar las laminillas de ajuste originales (A) en los extremos del eje de mando de la bomba del agua; montar estas piezas junto con el regulador centrifugo (B) en las sedes previstas en la tapa derecha. Montar el arbor de reenvio (C) completo de leva (D) de mando, leva de empalme (E) y capuchon (F) en la tapa derecha.

Instalar el reten (G) sobre el semicarter y controlar el correcto posicionamiento de los aros de centrage; proceder al remontaje de la tapa derecha prestando atencion que las extremidades de los ejes de mando bomba agua y regulador centrifugo se encajen sin esforzar los especificos asientos sobre el semicarter derecho.

Montar los ocho tornillos de fijacion recordando que el que corresponde al aro de centrage posterior (flecha blanca) es mas largo que los demas. Volver a montar la tapa (F) del regulador centrifugo.

Reensamblar el cubo (H) luego lubricar y reensamblar el pedal de arranque (I).

Orientare l'albero di rinvio (C) in modo che la parte terminale senza dentatura risulti rivolta verso la sede del regolatore centrifugo. Dopo l'inserimento nel coperchio ruotare l'alberino di rinvio per farlo ingranare con l'ingranaggio del regolatore centrifugo.

Position layshaft (C) so that the end without toothing is pointing the seat of the ball governor. Fit it into the cover, then turn the layshaft to make it engage with the ball governor gear.

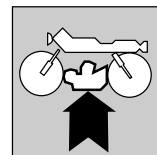
Orienter l'arbre de renvoi (C) de telle sorte que la partie terminale sans denture soit tournée vers le siège du régulateur centrifuge. Après l'insertion dans le couvercle tourner l'arbre de renvoi pour le faire engrener avec l'engrenage du régulateur centrifuge.

Die Vorgelegewelle (C) so ausrichten, dass das Ende ohne Verzahnung zum Sitz des Fliehkraftreglers zeigt. Nach dem Einführen in den Deckel, die Vorgelegewelle drehen und diese dadurch mit dem Zahnrad des Fliehkraftreglers ineinandergreifen lassen.

Montar el arbor de reenvio (C) en forma tal que la parte terminal sin dentatura se encuentre posicionada hacia el alojamiento del regulador centrifugo. Después del montaje en la tapa girar el arbor de reenvio para que engrane con el engranaje del regulador centrifugo.

**RICOMPOSIZIONE MOTORE  
ENGINE RE-ASSEMBLY  
RECOMPOSITION MOTEUR  
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS  
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



### Rimontaggio valvole di scarico

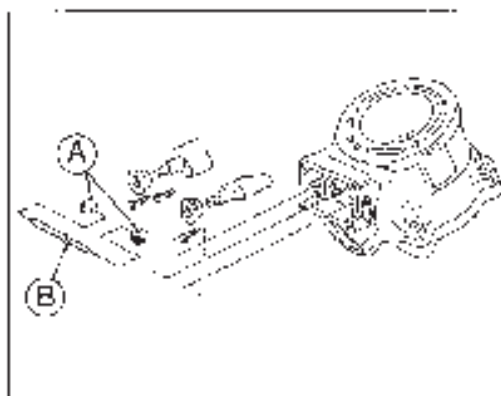
Per il rimontaggio delle valvole di scarico operare inversamente rispetto a quanto indicato alla pag. F.17 tenendo presente che, le valvole rimpiombando chiuse, la minima distanza del pistone deve essere uguale o superiore a  $0,4\pm0,5$  mm.

Con l'olare sullo bussolo (A), l'usura dei fori della 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 pointed out on page F.17. Note that when these valves are fully closed the minimum clearance from the piston must be equal to (or above)  $0,4\pm0,5$  mm. (0.0157 in. (0.0197 in.)).

On bushes (A), check to make sure that the wear of the housing holes for pin (B) is not excessive, as such a condition reduces the distance between the valve and the piston. Replace these elements if necessary.



### Remontage des soupapes d'échappement

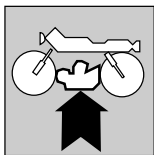
Pour le montage des soupapes d'échappement, inverser les opérations indiquées à la page F.17, en tenant bien compte que quand les soupapes sont totalement fermées, la distance minimum du piston doit être égale (ou supérieure) à  $0,4\pm0,5$  mm.

### Montieren des Abßventils

Für den Wiedereinbau des Ausßventils ist in der umgekehrten Reihenfolge, wie auf Seite F.17 beschrieben, vorgehen unter Beachtung, daß bei vollständig geschlossener Ventile der Mindestabstand vom Kolben gleich oder größer als  $0,4\pm0,5$  mm sein muß. Auf der Büchse (A) den Verschleiß der Sitzbohrungen für den Stift (B) überprüfen. Ein zu großer Verschleiß bringt eine Verminderung des Abstands zwischen Ventil und Kolben mit sich. In diesem Falle sind die Teile auszutauschen.

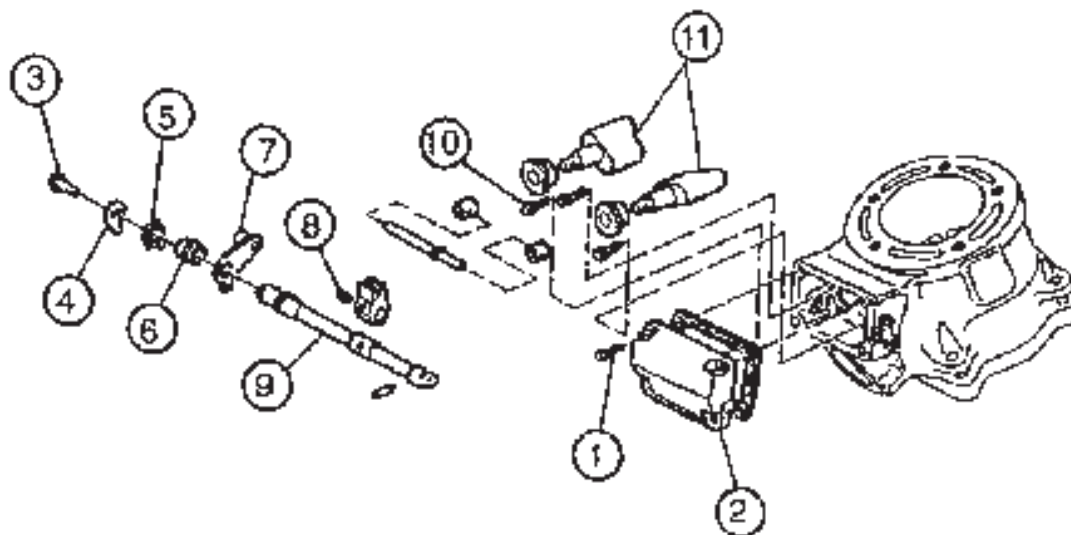
### Remontaje de las válvulas de escape

Para remonta las válvulas de escape actuar a revés con respecto a cuanto indicado en la página F.17, teniendo presente que, con las válvulas completamente cerradas, la distancia mínima con respecto al pistón debe ser igual o superior a  $0,4\pm0,5$  mm. Comprobar en las casquillas (A) el desgaste de los agujeros de los asientos para el perno (B), un desgaste excesivo conlleva una disminución de la distancia entre las válvulas y el pistón; en tal caso reemplazar las piezas.



**RICOMPOSIZIONE MOTORE  
ENGINE RE-ASSEMBLY  
RECOMPOSITION MOTEUR  
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS  
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Dopo aver rimontato le valvole d'escape (11) e controllato la distanza minima "Valvole-pistone" (se necessario, regolando la distanza a mezzo del grano 8), rimontare sull'albero (9) la leva (7), il distanziale (6), la molla (5), la piastrina (4) e la vite (3). Rimontare il coperchio (2) a mezzo delle viti (1).

When exhaust valves (11) are assembled, check the clearance between the "valves-piston"; (if necessary, adjust the clearance using cowal 8) then, on shaft (9) reassemble lever (7), spacer (6), spring (5), plate (4), and screw (3). Reassemble cover (2) using screws (1).

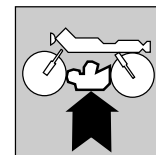
Après avoir remonté les soupapes d'échappement (11) et avoir contrôlé la distance minimum entre "soupape-piston", (le cas échéant, régler la distance au moyen du goujon 8), remonter sur l'arbre (9) le levier (7), l'entretoise (6), le ressort (5), la plaque (4) et la vis (3). Reassembler le couvercle (2) par les vis (1).

Nach erfolgtem Wiedereinbau der Auspuff-Ventile (11) und Überprüfung des Mindestabstands "Ventil - Kolben" (falls erforderlich, den Abstand mit dem Zapfen 8 einstellen), den Hebel (7), das Abstandsstück (6), die Feder (5), das Plättchen (4) und die Schraube (3), wieder auf die Welle (9) montieren. Den Deckel (2) wieder mit den Schrauben (1) montieren.

Luego de haber montado de nuevo las válvulas de escape (11) y haber comprobado la distancia mínima "válvula-pistón", (si es necesario regulando la distancia por medio del crisonero 8), montar de nuevo en el eje (9) la palanca (7), el distanciador (6), el muelle (5), la plaquita (4) y el tornillo (3). Montar de nuevo el tapo (2) utilizando los tornillos (1).

**RICOMPOSIZIONE MOTORE  
ENGINE RE-ASSEMBLY  
RECOMPOSITION MOTEUR  
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS  
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



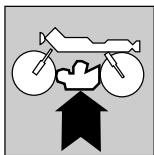
Animato il riassettaggio del motore, rimontare il motore sul telaio, ripristinando i collegamenti del circuito di raffreddamento ed i montaggi precedentemente rimossi. Effettuare le regolazioni necessarie come descritto al capitolo "Regolazione e regolazioni".

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 in 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 Réglagements".

Nach Beendigung des Wiedereinbaus des Motors, den Motor wieder auf den Rahmen montieren, die Anschlüsse des Kühlkreises wiederherstellen und die vorher vorgenommene Ausbauten wieder einbauen. Die erforderlichen Einstellungen, wie im Kapitel "Einstellungen und Regulierungen" beschrieben, durchführen.

Terminado el remontaje de motor es preciso montar de nuevo el motor en el bastidor, restableciendo los enlaces del circuito de refrigeración y los montajes retirados con anterioridad. Efectuar los ajustes necesarios tal y como descrito en el capítulo "Registros y Ajustes".



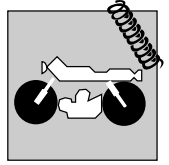
**RICOMPOSIZIONE MOTORE  
ENGINE RE-ASSEMBLY  
RECOMPOSITION MOTEUR  
WIEDERZUSAMMENBAU DES MOTORS  
PARA VOLVER A MONTAR EL MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



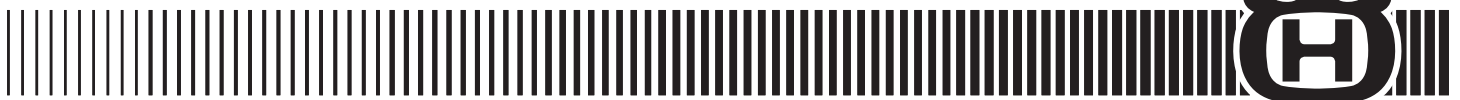
**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE  
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS  
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES  
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER  
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



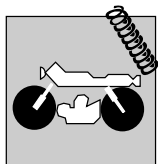
Sección  
Section  
Sektion  
Sección

**1**



**N° 8000A2957** (09-03)

**I.1**



# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

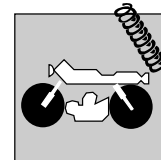
|                                                      |      |
|------------------------------------------------------|------|
| Telaio .....                                         | 1.4  |
| Ruota anteriore .....                                | 1.6  |
| Stacco ruota anteriore .....                         | 1.7  |
| Stacco forcella anteriore .....                      | 1.9  |
| Sospensione anteriore .....                          | 1.11 |
| Istruzioni di servizio per forcella Ø 45 U.S.D. .... | 1.12 |
| Ruota posteriore .....                               | 1.67 |
| Stacco ruota posteriore .....                        | 1.68 |
| Sospensione posteriore .....                         | 1.70 |
| Stacco ammortizzatore posteriore .....               | 1.72 |
| Revisione molla .....                                | 1.73 |
| Smontaggio e revisione forcellone oscillante .....   | 1.75 |
| Revisione perno forcellone .....                     | 1.77 |
| Revisione bilanciere e tirante .....                 | 1.77 |
| Sospensione posteriore .....                         | 1.77 |
| Revisione ruota anteriore e posteriore .....         | 1.78 |
| Piegatura perno ruota .....                          | 1.80 |
| Nippli dei raggi ruota .....                         | 1.80 |
| Deformazioni cerchio ruota anteriore e posteriore .. | 1.81 |
| Corona posteriore .....                              | 1.82 |

|                                                                         |      |
|-------------------------------------------------------------------------|------|
| Frame .....                                                             | 1.4  |
| Front wheel .....                                                       | 1.6  |
| Removing the front wheel .....                                          | 1.7  |
| Removing the front fork .....                                           | 1.9  |
| Front suspension .....                                                  | 1.11 |
| Instructions for forks Ø 45 USC .....                                   | 1.23 |
| Rear wheel .....                                                        | 1.67 |
| Removing the rear wheel .....                                           | 1.68 |
| Rear suspension .....                                                   | 1.70 |
| Removing the rear shock absorber .....                                  | 1.72 |
| Overhauling the spring .....                                            | 1.73 |
| Removing and overhauling the swing arm .....                            | 1.75 |
| Overhauling the swing arm pin .....                                     | 1.77 |
| Overhauling the rocker arm and the tie rod of the rear suspension ..... | 1.77 |
| Overhauling the front and rear wheels .....                             | 1.78 |
| Bending the wheel pin .....                                             | 1.80 |
| Nipples of the wheel spokes .....                                       | 1.80 |
| Deformation of the rear and front wheel rim .....                       | 1.81 |
| Rear crown .....                                                        | 1.82 |

| PUNTI DI LUBRIFICAZIONE/LUBRICATION POINT       | LUBRIFICANTE/LUBRICANT |
|-------------------------------------------------|------------------------|
| Perno ruota post./Rear wheel pin                | ● Grasso/Grease        |
| Perno forcellone/Swing arm pin                  | ● Grasso/Grease        |
| Vite sosp. post./Rear suspension screws         | ● Grasso/Grease        |
| Cuscinetti sterzo/Steering wheel bearings       | ● Grasso/Grease        |
| Cuscinetti forcellone/Swing arm bearings        | ● Grasso/Grease        |
| Cuscinetti sosp. post./Rear suspension bearings | ● Grasso/Grease        |

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE  
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS  
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES  
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER  
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

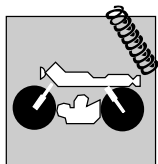
<http://husqy.forumsactifs.com>



|                                                             |      |                                                      |      |
|-------------------------------------------------------------|------|------------------------------------------------------|------|
| Cadre .....                                                 | 1.4  | Rahmen .....                                         | 1.4  |
| Roue avant .....                                            | 1.6  | Vorderrad .....                                      | 1.6  |
| Enlèvement de la roue avant .....                           | 1.7  | Abstand Vordenrad .....                              | 1.8  |
| Enlèvement de la fourche avant .....                        | 1.10 | Abstand Vordergabel .....                            | 1.10 |
| Suspension avant .....                                      | 1.11 | Vordere Federung .....                               | 1.11 |
| Instructions de service pour fourches Ø 45 USD .....        | 1.34 | Distanzanweisungen für Gabel Ø45 U.S.D. ....         | 1.45 |
| Roue arrière .....                                          | 1.67 | Hinterad .....                                       | 1.67 |
| Enlèvement de la roue arrière .....                         | 1.68 | Abstand Hinterrad .....                              | 1.69 |
| Suspension arrière .....                                    | 1.70 | Hinterer Federung .....                              | 1.70 |
| Enlèvement de l'amortisseur arrière .....                   | 1.72 | Abstand hinterer Schwingungsdämpfer .....            | 1.72 |
| Révision du ressort .....                                   | 1.73 | Federüberholung .....                                | 1.73 |
| Démontage et révision fourche oscillante .....              | 1.76 | Ausbau und Überprüfung Schwingungsgabel ...          | 1.76 |
| Révision pivot fourche .....                                | 1.77 | Überprüfung Gabelstift .....                         | 1.77 |
| Révision balancier et tirant de la suspension arrière ..... | 1.77 | Überprüfung Kipphebel und Zugstange .....            | 1.77 |
| Révision roue avant et arrière .....                        | 1.78 | Hinterer Federung .....                              | 1.77 |
| Pliage du pivot roue .....                                  | 1.80 | Überprüfung Vorder-/Hinterad .....                   | 1.79 |
| Nipples des rayons roue .....                               | 1.80 | Biegung des Radschiffes .....                        | 1.80 |
| Déformation jante de roue avant et arrière .....            | 1.81 | Nippel der Radspeichen .....                         | 1.80 |
| Couronne arrière .....                                      | 1.82 | Verformung der vorderen und hinteren Radfelgen ..... | 1.81 |
|                                                             |      | Hinterer Krone .....                                 | 1.82 |

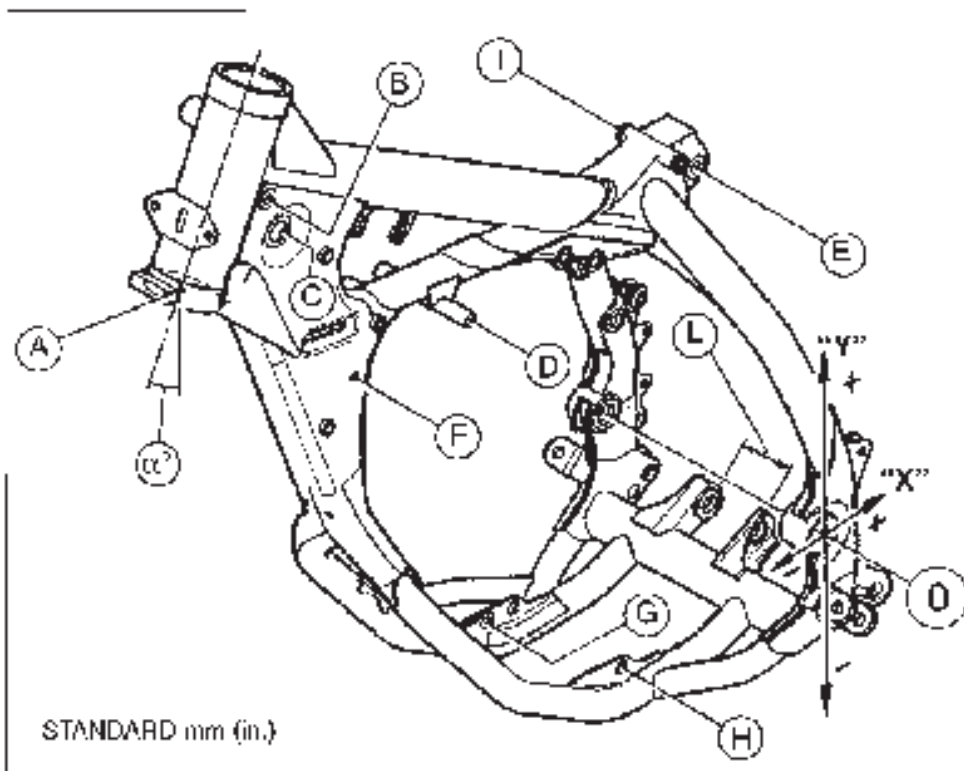
|                                                            |      |
|------------------------------------------------------------|------|
| Bastidor .....                                             | 1.4  |
| Rueda delantera .....                                      | 1.6  |
| Desmontaje rueda delantera .....                           | 1.8  |
| Desmontaje horquilla delantera .....                       | 1.10 |
| Amortiguador delantero .....                               | 1.11 |
| Instrucciones de servicio para horquillas Ø 45 U.S.D. .... | 1.56 |
| Rueda trasera .....                                        | 1.67 |
| Desmontaje rueda trasera .....                             | 1.69 |
| Suspensión trasera .....                                   | 1.70 |
| Desmontaje amortiguador trasero .....                      | 1.72 |
| Revisión del muelle .....                                  | 1.73 |
| Desmontaje, revisión y montaje horquilla oscilante .....   | 1.76 |
| Revisión perno horquilla .....                             | 1.77 |
| Revisión balancín y tirante amortiguador trasero .....     | 1.77 |
| Revisión rueda delantera y trasera .....                   | 1.79 |
| Plegado perno rueda .....                                  | 1.80 |
| Niples de los radios de rueda .....                        | 1.80 |
| Déformation llanta rueda delantera y trasera .....         | 1.81 |
| Corona trasera .....                                       | 1.82 |

| POINTS DE GRAISSAGE/SCHMIERUNGSPUNKTE/PUNTOS DE LUBRICACIÓN                     | LUBRIPIANT/SCHMIERMITTEL/LUBRICANTE |
|---------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|
| Pivot roue arrière/Hinterer Radzapfen/Perno rueda trasera                       | ● Graisse/Fett/Grease               |
| Pivot fourche/Gabelzapfen/Perno horquilla                                       | ● Graisse/Fett/Grease               |
| Vie suspension arrière/Hinterer Federungschrauben/Tornillos suspensión trasera  | ● Graisse/Fett/Grease               |
| Paliers du guidon/Lenklager/Cojinetes dirección                                 | ● Graisse/Fett/Grease               |
| Paliers fourche/Gabellager/Cojinetes horquilla                                  | ● Graisse/Fett/Grease               |
| Paliers suspension arrière/Hinterer Federungslager/Cojinetes suspensión trasera | ● Graisse/Fett/Grease               |



# TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

<http://www.husqvarnaforumsactifs.com>



|   | "X"              | "Y"              |
|---|------------------|------------------|
| A | -354<br>(13.9)   | -450.8<br>(17.7) |
| B | 521.3<br>(20.5)  | -195.2<br>(19.5) |
| C | 474.8<br>(18.7)  | -474.8<br>(18.7) |
| D | -300<br>(11.8)   | +316<br>(12.5)   |
| E | 14<br>(0.5)      | +500<br>(19.7)   |
| F | -341.8<br>(13.5) | 265.1<br>(10.4)  |
| G | -290.1<br>(11.4) | +23.4<br>(0.92)  |
| H | 149.1<br>(5.9)   | 85.3<br>(3.3)    |
| I | -51<br>(2)       | 130.1<br>(5.1)   |
| L | 47<br>(1.85)     |                  |

$\alpha^\circ$  - angolo assenti sterzo  
steering axis angle  
 $\beta^\circ$  - angle de l'axe de braquage  
Abwinkelung der Lenkachse  
 $25^\circ$  - a ngulo de eje de direcci3n.

**Telaio.**  
Il telaio 3 del tipo monorave con doppia culla chiusa in tubi di acciaio. Telaio posteriore in lega leggera. Per un controllo sommario, consultare la figura.  
Les dimensions indiqu3es concernent le cadre et le chassis. Le cadre est en acier et le chassis en aluminium. Pour un contr3le sommaire, consulter la figure.

**! IMPORTANT - 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 repaired or replaced.

**! IMPORTANT - The frames seriously damaged should be replaced.**

**Chassis.**  
Il chassis 3 un cadre monorave 3 double cerceau, assembl3 dans des tubes en acier. Cadre arri3re en alliage l3ger. Pour un contr3le sommaire consulter la figure.  
Les dimensions indiqu3es concernent le cadre et le chassis. Le cadre est en acier et le chassis en aluminium. Pour un contr3le sommaire, consulter la figure.

**! IMPORTANT: les cadres tr3s endommag3s doivent 3tre remplac3s.**

**Rahmen.**  
Der Monor3ger Rahmen bildet sich aus einer geschlossenen Doppelkugelaufh3ngung. Hinterer Rahmen aus Leichtmetall. Zur Einzelkontrolle siehe Abbildung.  
Die angegebenen Ma3e erlauben ein Festlegen, ob der Rahmen eine einfache Reparatur bedarf oder ob er ganz ausgetauscht werden mu3.

**! WICHTIG - Sehr besch3digte Rahmen m3ssen ausgetauscht werden.**

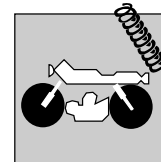
**Bastidor.**  
El bastidor es de tipo monoravero con doble cerceau cerrado en tubos de acero. Bastidor trasero de aleaci3n ligera. Para un control general, consulte la figura.  
Las dimensiones expresadas permiten establecer si el bastidor requiere una simple reparaci3n o el reemplazo.

**! IMPORTANTE - Los bastidores muy perjudicados deben ser reemplazados.**



**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE  
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS  
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES  
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER  
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Controllare che i gruppi riportati sulla figura non presentino rotture o siano danneggiati.  
In caso contrario, effettuare la sostituzione.

- A. PERNI FISSAGGIO MOTORE
- B. PERNI FISSAGGIO TELAIIO POSTERIORE
- C. RULLO GUIDACATENA-CUSCINETTO
- D. APPOGGIAPIEDI-PERNI-MOLLE
- E. CAVALLETTO LATERALE- MOLLE

Check the assemblies shown on the picture for wear or failure.  
If worn or broken, replace them.

- A. ENGINE FASTENING BOLTS
- B. REAR FRAME FASTENING BOLTS
- C. CHAIN GUIDE ROLLER-BEARING
- D. FOOTRESTS-PIVOTS-SPRINGS
- E. SIDE STAND- SPRINGS

Contrôler que les groupes reportés sur l'illustration ne présentent pas de ruptures ou ils soient endommagés.  
En cas contraire, effectuer la substitution.

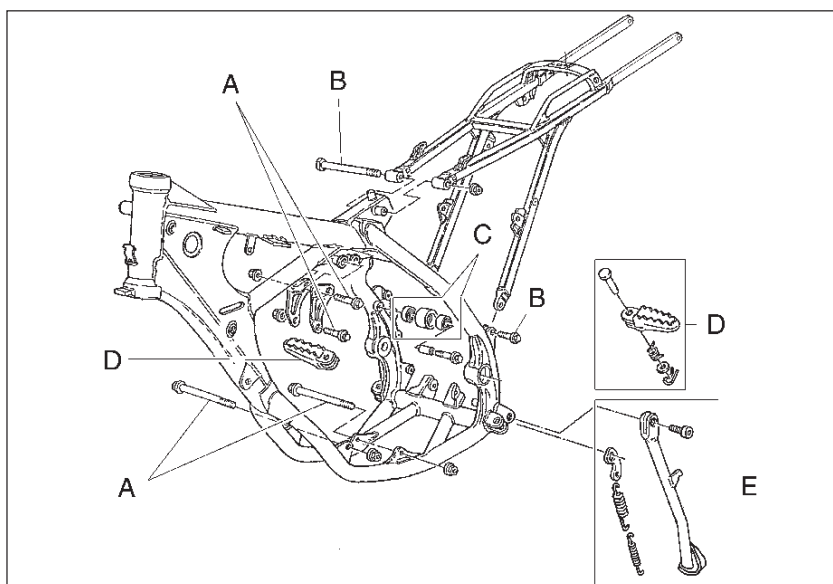
- A. PIVOTS DE FIXATION MOTEUR
- B. PIVOTS DE FIXATION CADRE ARRIÈRE
- C. ROULEAU TENDEUR DE CHAÎNE-ROULEMENT
- D. REPOSE PIED- PIVOTS -RESSORTS
- E. BEQUILLE LATÉRALE- RESSORTS

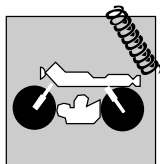
Kontrollieren, daß die auf die Figur dargestellten Gruppen keine Brechen vorstellen oder wird geschadet.  
Andernfalls, den Ersatz vornehmen.

- A. MOTOR BEFESTIGUNSBOLZENS
- B. HINTERE RAHMEN BEFESTIGUNSBOLZENS
- C. KETTENSANNUNGSROLLE-LAGER
- D. FUSSRASTEHALTER-BOLZENS-FEDER
- E. SEITENSTÄNDER- FEDER

Controlar que los grupos indicados sobre la figura no presenten roturas o sean perjudicados.  
En caso contrario, efectuar la sustitución.

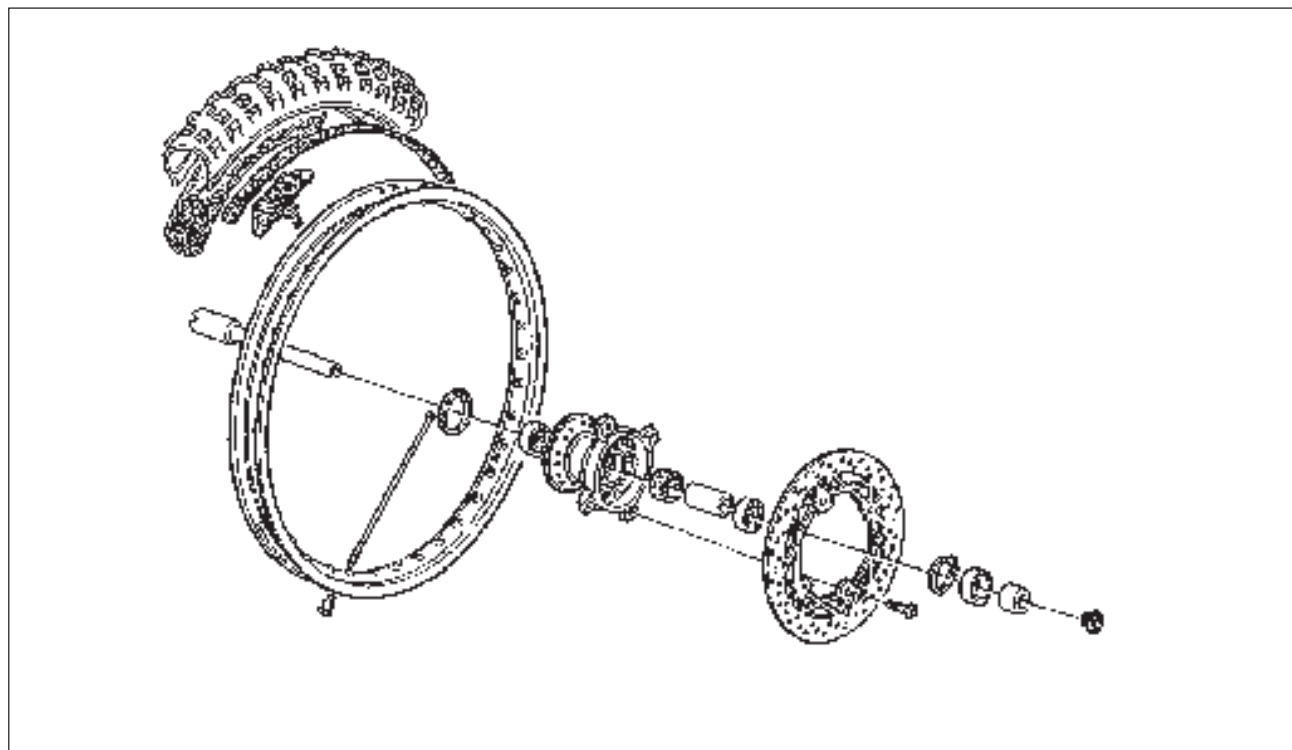
- A. TORNILLOS FIJACIÓN MOTOR
- B. TORNILLOS FIJACIÓN BASTIDOR TRASERO
- C. RODILLO TENSOR DE CADENA-COJINETE
- D. PEDAL DELANTERO -PERNOS-RESORTES
- E. CABALLETE LATERAL- RESORTES





**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE**  
**FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS**  
**CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES**  
**RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER**  
**BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



#### **Ruota anteriore**

Cerchio e mozzo ruota in lega leggera.

Dimensioni .....1,6"x21"

Pneumatico,

marca e tipo: CR .....Pirelli 51R-MT32A

WR .....Michelin-Enduro Competition 3

oppure Pirelli-83 Scorpion

Dimensione .....80/100-21" (CR); 90/90-21" (WR)

Pressione di gonfiaggio

a freddo .....0,9÷1,0 Kg/cm<sup>2</sup> (12,8÷14,2 psi)

#### **Front wheel**

Light alloy wheel hub and rim.

Dimensions .....1,6"x21"

Tyre,

manufacturer and type: CR .....Pirelli 51R-MT32A

WR ..Michelin-Enduro Competition 3

or Pirelli-83 Scorpion

Dimensions .....80/100-21" (CR); 90/90-21" (WR)

Inflatio pressure

in cold condition .....0,9÷1,0 Kg/cm<sup>2</sup> (12,8÷14,2 psi)

#### **Roue avant**

Jante et moyeu de la roue en alliage léger.

Dimensions .....1,6"x21"

Pneu,

producteur et type: CR .....Pirelli 51R-MT32A

WR .....Michelin-Enduro Competition 3

ou Pirelli-83 Scorpion

Dimensions .....80/100-21" (CR); 90/90-21" (WR)

Pression de gonflege à froid ..0,9÷1,0 Kg/cm<sup>2</sup> (12,8÷14,2 psi)

#### **Vorderrad**

Felge und Radnabe aus Leichtmetall.

Abmessungen .....1,6"x21"

Reifen,

Hersteller und Typ: CR .....Pirelli 51R-MT32A

WR .....Michelin-Enduro Competition 3

oder Pirelli-83 Scorpion

Abmessungen .....80/100-21" (CR); 90/90-21" (WR)

Reifenluftdruck in kaltem Zustand 0,9÷1,0 Kg/cm<sup>2</sup> (12,8÷14,2 psi)

#### **Rueda delantera**

Aro y cubo de rueda en aleacion ligera.

Dimensiones .....1,6"x21"

Neumatico, marca y tipo: CR .....Pirelli 51R-MT32A

WR Michelin-Enduro Competition 3

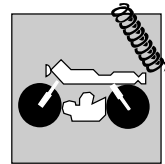
ou Pirelli-83 Scorpion

Dimensions .....80/100-21" (CR); 90/90-21" (WR)

Pression de gonflege à froid ..0,9÷1,0 Kg/cm<sup>2</sup> (12,8÷14,2 psi)

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE  
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS  
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES  
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER  
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



#### SMONTAGGIO RUOTA ANTERIORE

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

Allentare le viti (1) che bloccano il perno ruota (2) sui supporti degli steli forcella.

Bloccare la testa del perno ruota e contemporaneamente svitare la vite (3) sul lato opposto; sfilare il perno ruota.

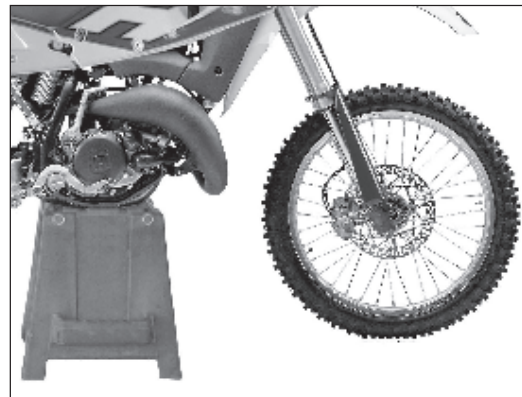
Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso inserendo il disco freno nella pinza.

#### NOTE

Con la ruota smontata, non tirare la leva del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza.

Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.

Dopo aver rimontato la ruota, agire sulla leva di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.



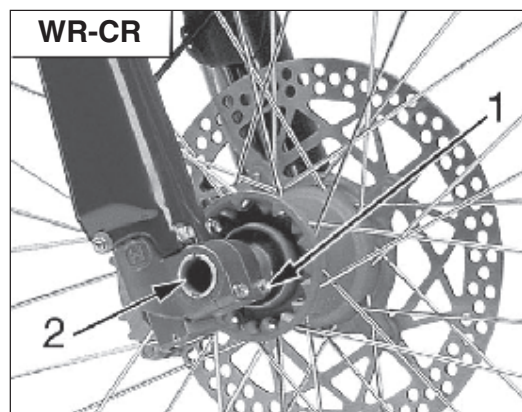
#### REMOVING THE FRONT WHEEL

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

Loosen the bolts (1) holding the wheel axle (2) to the front fork stanchions.

Hold the head of the wheel axle (3) in place, unscrew the bolt (3) on the opposite side; draw the wheel axle out.

To reassemble, reverse the above procedure remembering to insert the disc into the caliper.

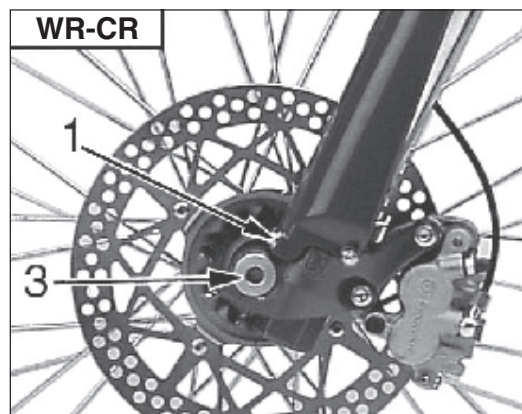


#### NOTES

Do not operate the front brake lever when the wheel has been removed; this causes the caliper piston to move outwards.

After removal, lay down the wheel with brake disc on top.

After reassembly, pump the brake control lever until the pads are against the brake disc.



#### DÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT

Placer une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue avant soulevée du sol.

Desserrer les vis (1) qui bloquent l'axe (2) de la roue sur les supports des montants de la fourche.

Bloquer l'extrémité (3) de l'axe de la roue et dévisser, en même temps, la vis (3) sur le côté opposé; enlever l'axe de la roue.

Pour le remontage, effectuer les mêmes opérations, mais en sens inverse, en introduisant le disque dans l'étrier.

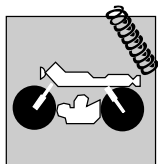
#### AVIS

Lorsque la roue est démontée, ne pas tirer la poignée du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l'étrier.

Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque sur le dessus.

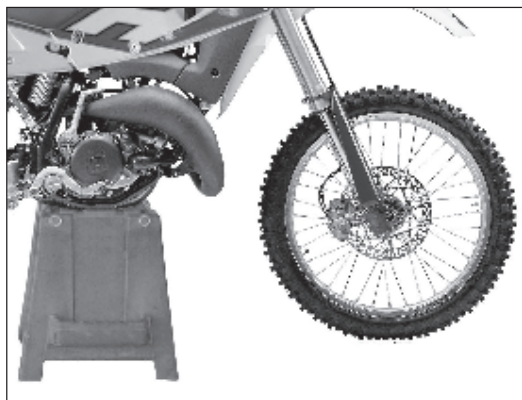
Après le remontage de la roue avant, actionner le levier du frein jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact de disque.





# TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

<http://husqy.forumsactifs.com>



## ABNEHMEN DES VORDERRADS

Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Vorderrad vom Boden abgehoben ist.

Die Schrauben (1) zur Befestigung des Radzapfens (2) an den Supporten der Gabelholme lösen.

Blockieren und gleichzeitig die Schraube (3) auf der entgegengesetzten Seite lösen; den Zapfen aus dem Rad herausnehmen.

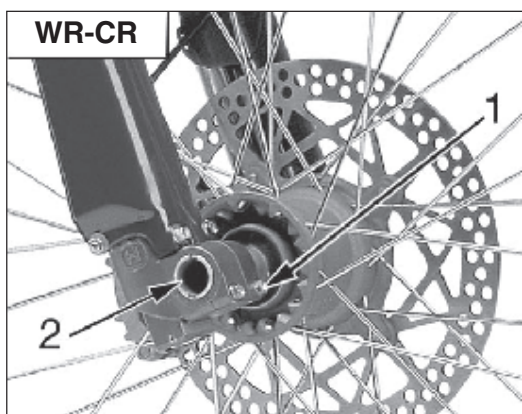
Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch; ausserdem ist die Bremsscheibe in den Sattel einzuführen.

## ANMERKUNG

Bei abgezogenem Rad darf der Hebel der Vorderradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremssattelkleinkolben zu vermeiden.

Legen Sie das Vorderrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab.

Hebel soweit pumpen, bis die Beläge die Bremsscheibe.



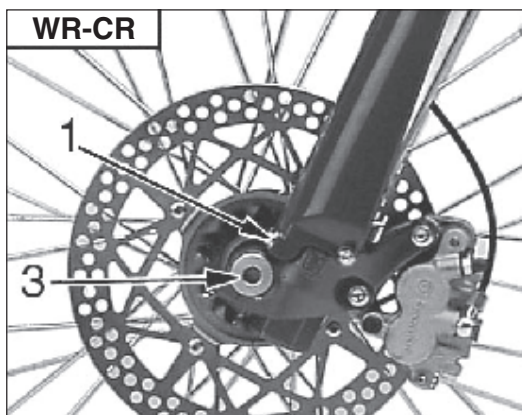
## REMOCIÓN RUEDA DELANTERA

Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda delantera quede levantada del suelo.

Afloje los tornillos (1) que bloquean el perno rueda (2) en los soportes de los vástagos de la horquilla.

Bloquee la cabeza del perno de la rueda y, al mismo tiempo, destornille el tornillo (3) por la parte opuesta.

Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso introduciendo el disco en la pinza.

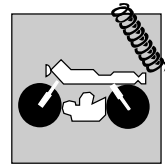


## NOTAS

Cuando la rueda está desmontada, no tire de la palanca del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza.

Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco hacia arriba.

Después del montaje de la rueda, bombee la palanca del freno hasta llevar las pastillas a contacto con el disco.

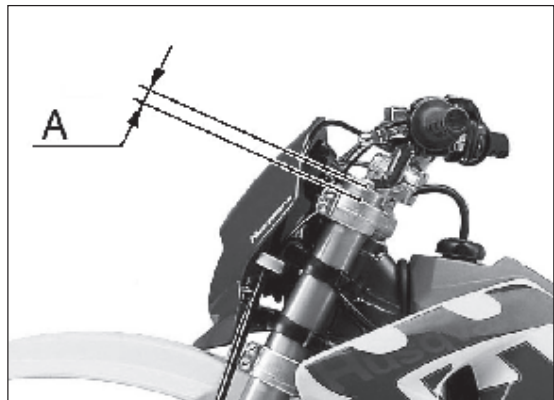


### Stacco forcella anteriore

Rilevare la quota "A" da ripristinare al rimontaggio, inserire un supporto sotto il motore in modo da avere la ruota anteriore sollevata da terra ed operare come segue:

- rimuovere le viti (1), il cavallotto che fissa la tubazione freno ed il cavo strumento (WR) al copristelo;
- rimuovere la pinza freno dallo stelo sinistro svitando le due viti (3) di fissaggio;
- rimuovere la ruota anteriore nel modo descritto al paragrafo "Stacco ruota anteriore";
- allentare le quattro viti (4) e (5) che fissano ciascun fodero alla testa ed alla base di sterzo;
- sfilare gli steli.

Al rimontaggio, controllare la distanza "B" tra magnete sul disco freno e sensore sulla pinza freno.

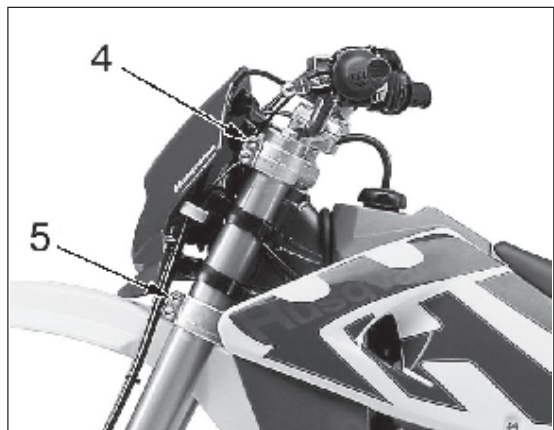
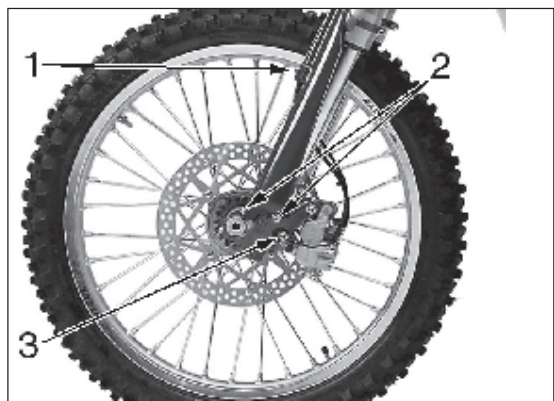


### Removing the front fork

Take note of measure "A" which must be restored when reassembling. Set a support under the engine to lift the front wheel from the ground, working as follows:

- remove the screws (1), the brake hose and the instrument cable (WR) clamp on the fork tube guard;
- remove the brake caliper from the L.H. fork tube by unscrewing the two fastening screws (3);
- remove the front wheel following the instructions in the section "Removing the front wheel";
- unloose the front screws (4) and (5) fastening each fork slider to the steering head and steering base;
- remove the fork legs.

When reassembling, check the distance "B" between magnet on the brake disc and sensor on the brake caliper.



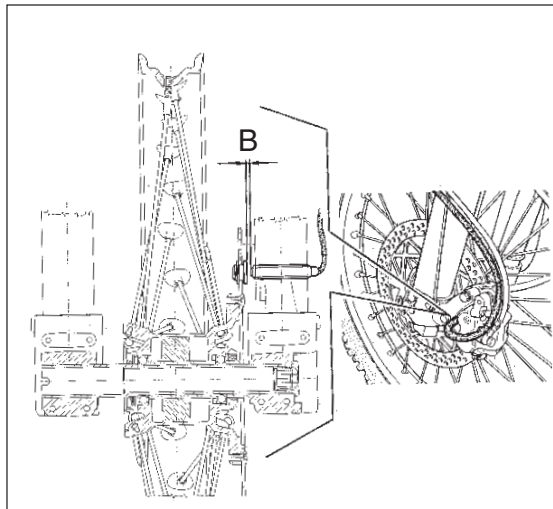
A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)  
1- Magnete  
2 - Sensore

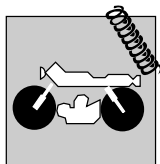
A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)  
1- Magnet  
2 - Sensor

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)  
1- Amiant  
2 - Palpeur

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)  
1- Magnet  
2 - Sensor

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)  
1- Imán  
2 - Sensor





# TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

<http://husqy.forumsactifs.com>

## Démontage de la fourche avant

Relever la mesure "A", à utiliser au remontage. Insérer un support dessous le moteur de façon à avoir la roue avant soulevée du sol. Opérer comme suit:

- enlever les vis (1) et le cavalier de fixation du tuyau du frein et câble du l'instrument (WR) au couvre-tige;
- enlever l'étrier de frein du fourreau gauche en dévissant les deux vis de fixation (3);
- retirer la roue avant en suivant les instructions contenues dans le paragraphe "Démontage de la roue avant";
- desserrer les quatre vis (4) et (5) qui fixent chaque tube portant à la tête de direction et à la base de direction;
- extraire les tiges.

Au remontage, contrôler la distance "B" aimant-captteur sur l'étrier

## Abmontieren der Vordergabel

Die während der Montage wiederherzustellende Quote "A" erheben, einen Halter unter den Motor derart einsetzen, daß das vordere Rad vom Boden angehoben wird und folgendermaßen verfahren:

- die schrauben entfernen (1), Bremsenrohrleitung und Instrumentenkabel Befestigungsbügelbolzen (WR) al Schaftabdeckung;
- Den Bremssattel von der linken Hülse abmachen, wozu man die beiden Befestigungsschrauben (3);
- das Vorderrad wie im Abschnitt "Abmontieren des Vorderrads" beschrieben abnehmen;
- Die vier Schrauben (4) zur Befestigung eines jeden Tragrohrs am Lenkkopf sowie die vier Befestigungsschrauben (5) an der Gabelbrücke lösen;
- die Stangen herausziehen.

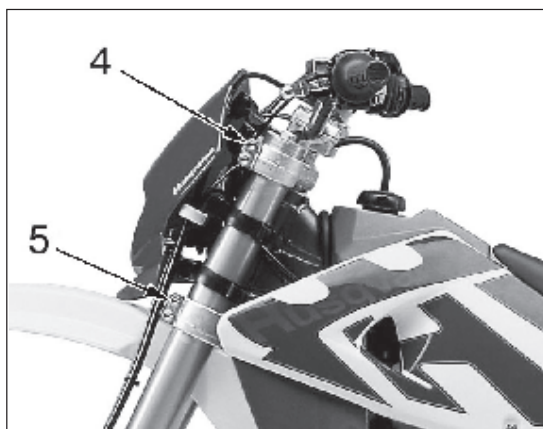
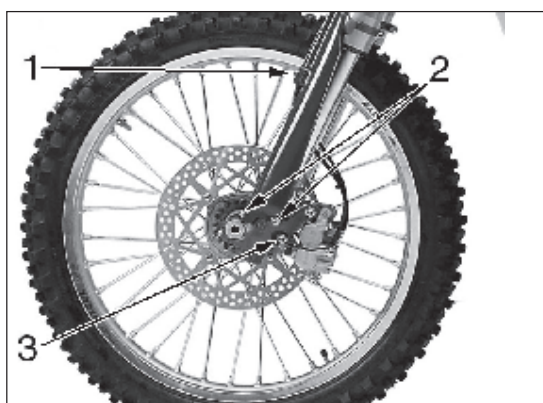
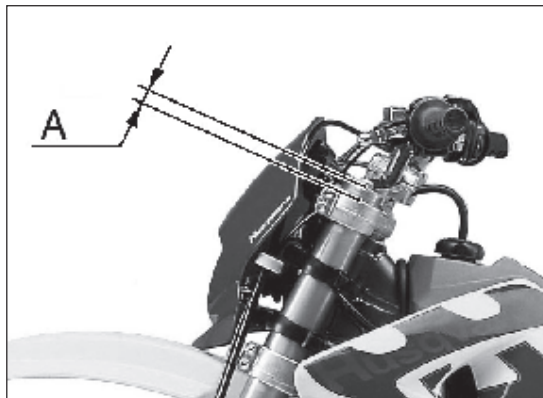
Kontrollieren, zur Remontage, die Entfernung "B" zwischen Magnet auf die Bremsscheibe und Sensor auf der Bremssattel.

## Remoción horquilla delantera

Medir la cota "A" a restablecer durante el montaje, introducir un soporte debajo del motor a fin de mantener la rueda delantera levantada del suelo y efectuar las siguientes operaciones:

- remover los tornillos (1), la placa de la tubería delantera y el cable instrumento (WR) al cubrevástago;
- remover la pinza freno de la funda izquierda desenroscando los dos tornillos de fijaje (3);
- quitar la rueda delantera como se describe en el capítulo "Remoción de la rueda delantera";
- aflojar los cuatro tornillos (4) y (5) que fijan cada tubo portante a la cabeza de dirección y a la base de dirección;
- sacar los vástagos.

Al remontaje, controlar la distancia "B" entre el imán y el sensor sobre la pinza freno.



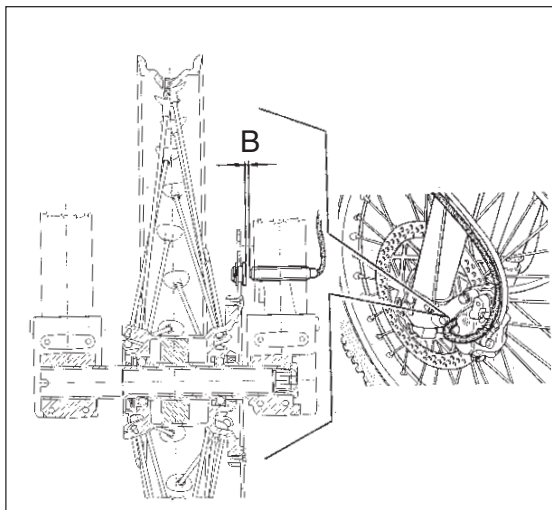
A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)  
1- Magnete  
2 - Sensore

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)  
1- Magnet  
2 - Sensor

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)  
1- Amiant  
2 - Palpeur

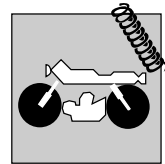
A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)  
1- Magnet  
2 - Sensor

A= 2÷4 mm(0,08÷0,16 in)  
1- Imán  
2 - Sensor

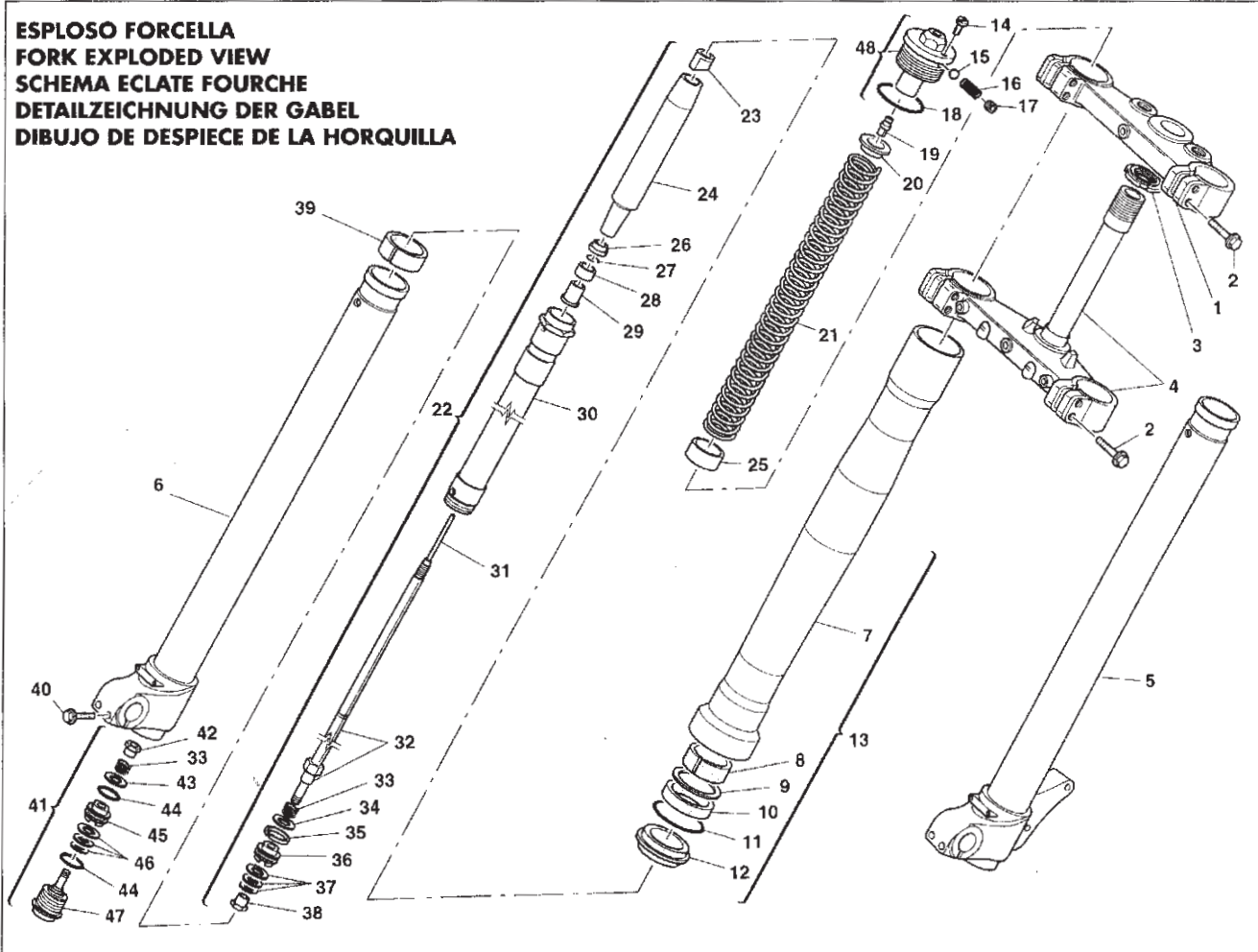


**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE  
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS  
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES  
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER  
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



**ESPLOSO FORCELLA  
FORK EXPLODED VIEW  
SCHEMA ECLATE FOURCHE  
DETAILZEICHNUNG DER GABEL  
DIBUJO DE DESPIECE DE LA HORQUILLA**



**Sospensione anteriore**

Marca.....MARZOCCHI  
Diametro steli.....45 mm  
Corsa ruota (sull'asse scorrevoli).....300 mm

**Front suspension**

Producer.....MARZOCCHI  
Legs diameter.....45 mm/1.77 in.  
Front wheel bump position  
(on the sliding axis).....300 mm/in.11.81 in.

**Suspension avant**

Producteur.....MARZOCCHI  
Diamètre tiges.....45 mm  
Excursion roue avant (sur l'axe des tiges).....300 mm

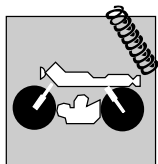
**Vorderradfederung**

Hersteller.....MARZOCCHI  
Durchmesser der Stangen.....45 mm  
Durchfedern des Vorderrades  
(auf der Verschiebeachse).....300 mm

**Suspensión delantera**

Marca.....MARZOCCHI  
Diámetro vastagos.....45 mm  
Carrera rueda (sobre el eje deslizable).....300 mm





# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

## **ISTRUZIONI DI SERVIZIO PER FORCELLA Ø45USD**

### **GENERALITÀ**

Forcella tela idraulica a steli rovesciati con molle per carico statico e sistema di smorzamento multivalvola.

Nella fase di compressione lo smorzamento idraulico viene realizzato da una speciale valvola posta sul fondo di ogni stelo; nella fase di estensione avviene mediante l'effetto di una cartuccia interna ad ogni tubo portante.

Ogni stelo è dotato di registri esterni per la regolazione della fase di compressione e di estensione.

Vite per lo sbrigo dell'una interna posta su coppia superiore di ogni stelo.

Boccola di scorrimento asta ammortizzatore forante.

**TUBI PORTANTI:** in acciaio speciale ad alta resistenza, con trattamento di cromatura superficiale.

**PORTASTIFEO:** in lega di alluminio lavorata con CNC.

**BOCCOLE DI SCORRIMENTO:** con mozzo in teflon, esente da attrito di primo cisliacco.

**GUARNIZIONI:** anelli e tenute progettati al computer assicurano massima tenuta in compressione e minima attrito in estensione.

**MOLLE:** in acciaio a basso costante, sono disponibili in diverse lunghezze e differenti carichi statici (vedi tabella).

**OLIO:** MARZOCCHI SAE 7,5 Art. 55 00 13 o formula speciale; elimina la formazione di schiuma e mantiene inalterate le caratteristiche di viscosità in ogni condizione di lavoro; esente da attrito di primo e stop.

Per clima particolarmente rigido utilizzare olio MARZOCCHI SAE 5 Art. 55 00 03.

### **TABELLA MOLLE**

Il carico statico della forcella è realizzato dalla molla, posizionata nella parte superiore di ogni stelo; variandone la caratterizzazione o modificando la lunghezza del tubo viene definito il precarico; è possibile ottenere una diverso comportamento della sospensione senza intervenire sul l'assetto idraulico. La tabella seguente riporta i "kilogrammi libretto" disponibili in ricambio.

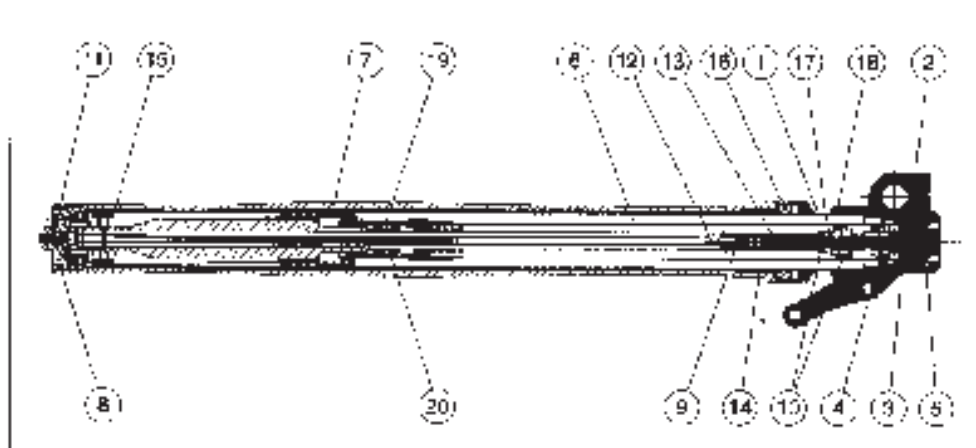
#### **COSTANTE K (N/mm)**

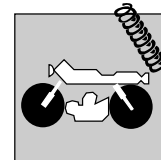
#### **CODICE**

3,8  
4,0  
4,2  
4,5  
4,8

800091607  
800098790  
800091609  
800091610  
800091611

**FIG. 1**





## FUNZIONAMENTO

Il funzionamento idraulico di questa macchina utilizza un sistema multivalvola, già conosciuto nella precedente MAGNUM, ma che si continua a distinguere per la propria originalità e la perfezione dei suoi stadi. Con questo costruttore portiamo un sistema completo di sospensione e di cura e riferimento quando si opera una registrazione.

Per funzionare meglio il funzionario della sospensione agisce in un sistema di differenziale le cui parti in movimento, vincolo e alla ruota (fondo scuro), da quelle che rimangono solidali al telaio del motore e il fondo chiaro). Con frangere direzionali sono rappresentati i passaggi e i movimenti che l'olio è costretto a compiere nelle varie fasi di lavoro (vedi FIG. 1).

La parte in movimento di ogni stelo è costituita da un tubo portante (1) avvitato su un anello (2); al suo interno è fissata la valvola di fondo (3) dotata di pistone (4) e la molla di registro a vite della compressione (5). Il manometro e il tubo portante è fissato a custodia della cartuccia (6).

La parte fissa dello stelo è costituita da un portastelo superiore (7) chiuso superiormente dal tappo (8). Solidale al tappo (8) per mezzo di un'asta (9) troviamo il pompatore (10) della cartuccia (6). Sul tappo è collocata la vite di registro dell'estensione (11) che agisce, attraverso un'asta interna (12) di rinvio, sulla spina conica (13) posta immediatamente sopra al pompatore.

La lubrificazione delle bocche di scorrimento (14 e 15) e del fondo di tenuta (16) è assicurata dalla presenza di fluido nella camera comparsa tra tubo portante (1) e portastelo (7). Il flusso del fluido in detta camera avviene attraverso due grandi fori ricavati sulla sommità del tubo portante (1), immediatamente sotto alla boccola (15).

Attraverso i registri a vite (5 e 11) è possibile e calibrare l'area di passaggio del fluido in uscita dalla cartuccia modificando in questo modo la resistenza della sospensione nella fase di compressione e/o estensione. Ogni posizione di registrazione è così fissa e con un "click".

Per passare sempre dalla posizione di massimo smorzamento (registro completamente avvitato in senso orario) per effettuare ogni registrazione.

Piccoli accenti della smorzamento produrranno effetti sensibili se effettuati su entrambi gli steli.

Esaminiamo ciò che avviene in ogni fase della fase di COMPRESSIONE e ANDATA (vedi FIG. 2).

L'olio presente nella cartuccia viene compresso dal movimento del pompatore (10) e trova sbocco sulla parte superiore dello stelo di passaggio o ricavato nel pistone (4) e attraverso il canale centrale della valvola di fondo (3).

Questa operazione è regolata dalla resistenza opposta dalla molla (5), posta internamente al pistone, e dalla posizione del pinnolo conico della vite di registro (11).

Per poter modificare lo smorzamento in questa fase, oltre ad intervenire sulla vite di registro (5) è possibile modificare la compressione del pinnolo di lamelle (A) che quando elementi di diverso spessore e di spessore di spuntino e ricambio in questa fase una serie di olio, passando attraverso i canali aperti del pompatore (10) viene il contrasto della cartuccia superiore (12) e, sollevando la lamella (13), va a compensare la volume di olio entrato nella cartuccia.

L'olio fuoriusce dalla cartuccia passa in una camera esterna in comunicazione con la parte superiore dello stelo di compressione (vedi FIG. 3A).

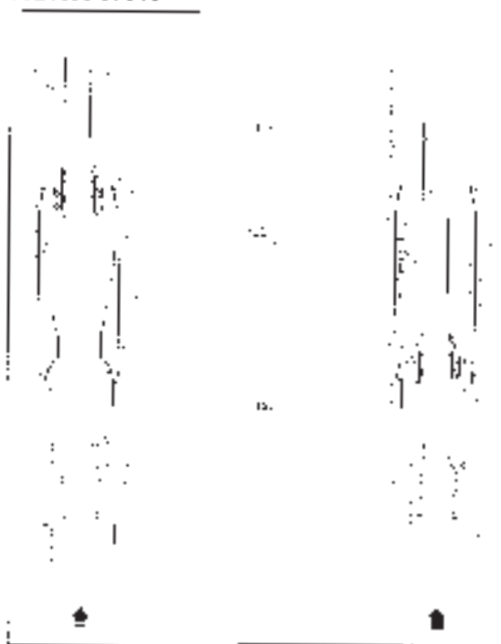
In comunicazione tra la camera e la parte superiore dello stelo avviene velocemente attraverso le aree di passaggio ricavate nel tappo custodito (19) e tubo portante (1) e attraverso quello grande fori ricavati sulla parte superiore del tappo di stelo.

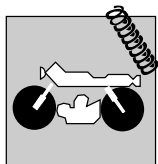
Sull'asta (9) è fissata il tappone di fondo (20) con una spirale e una le flottante esterna che, in situazione di massimo allungamento (vedi FIG. 3B), tende a eliminare il fine corsa dello stelo e chiude i quattro fori di passaggio olio attraverso il tappo custodito (19) in attesa di intervento di compressione ed estensione.

FIG. 2



FIG. 3A FIG. 3B

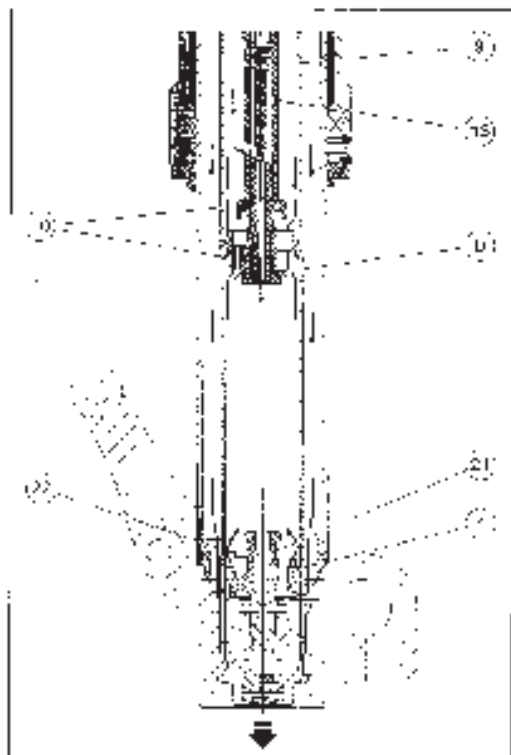




# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

**FIG.4**



Esaminare ora ciò che avviene in ogni stato nella fase di **ESTENSIONE** o **RITORNO**.

L'estensione della molla spinge verso il basso il tubo portante determinando una richiusa di olio all'interno della camera (vedi F.C. 4).

La compressione del volume di olio presente nella camera superiore al pompante [10] determina la spinta che apre le lamelle [8] poste tra le parti inferiori del pistone del pompante. Per modificare lo smorzamento in questa fase è possibile variare il passo delle lamelle [8] come descritto per il pistone [4]. Oltre al passaggio descritto, l'olio viene spinto all'interno dell'asta [9] e può defluire nella camera inferiore al pompante attraversando l'area demarcata dalla posizione dello spilo conico [13]. La dimensione di questa area può essere modificata variando la posizione della vite di regolazione dell'estensione [11]. Il risoltimento della camera inferiore al pompante è attuato, in questa fase, anche dal passaggio di olio attraverso le aole del pistone [4]. La spinta dovuta alla vinca la resistenza della contramolla [21] e solleva la lamella [22] consentendo il passaggio della camera esterna a quella interna della custodia [6].

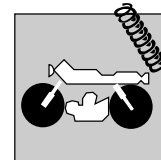
## **NORME GENERALI PER UNA CORRETTA REVISIONE**

1. Dopo una smontaggio completo, utilizzare sempre per il rimontaggio guarnizioni nuove.
2. Per il serraggio di due viti o dadi vicini, seguire sempre la sequenza 1-2-1, cioè tornare a serrare la prima vite [1] dopo aver serrato la seconda [2].
3. Utilizzare per la pulizia solvente non infiammabile e preferibilmente biodegradabile.
4. Prima del rimontaggio, lubrificare sempre con olio per forcelle tutte le parti in contatto relativo.
5. Sui labbri degli anelli di tenuta applicare sempre grasso prima del rimontaggio.
6. Utilizzare solamente chiavi metriche e non a bollitore. Le chiavi con misure in pollici possono avere dimensioni simili a quelle in millimetri, ma possono danneggiare le viti e rendere poi impossibile la svitatura.

## **INCONVENIENTI-CAUSE-RIMEDI**

Questo paragrafo riporta alcuni inconvenienti che possono verificarsi nell'utilizzo della forcella, ne indica le cause che possono averli provocati e suggerisce l'eventuale rimedio. Consultare sempre questa tabella prima di intervenire sulla forcella.

| INCONVENIENTE                                                               | CAUSA                                                                                                                                                    | RIMEDIO                                                                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Perdita d'olio dal l'anello di tenuta                                       | 1. Usura anello di tenuta<br>2. Tubo portante rigato<br>3. Anello usurato                                                                                | 1. Sostituire<br>2. Sostituire il tubo a forcella di tenuta<br>3. Pulire o sostituire                          |
| Perdita d'olio dal fondo della forcella                                     | 1. Guarnizione OR della valvola di fondo rovinata<br>2. Valvola di fondo lenta<br>3. Guarnizione OR delle vite di regolazione compressione rovinata      | 1. Sostituire<br>2. Serrare<br>3. Sostituire                                                                   |
| In forcella si dimostra troppa morbidezza in ogni condizione di regolazione | 1. Basso livello olio<br>2. Molla fuori servizio<br>3. Viscosità olio troppo bassa                                                                       | 1. Ripristinare il livello olio<br>2. Sostituire la molla<br>3. Cambiare l'olio/scegliere l'olio               |
| In forcella si dimostra troppa durezza in ogni condizione di regolazione    | 1. Livello olio troppo alto<br>2. Viscosità olio troppo alta                                                                                             | 1. Ripristinare il livello olio<br>2. Cambiare la viscosità dell'olio                                          |
| La forcella non reagisce alle variazioni di regolazione                     | 1. Sfilo interno all'asta bloccato<br>2. Vite regolatore compressione bloccato<br>3. Olio con impurità<br>3. Valvole ammortizzatore intasate da impurità | 1. Pulire o sostituire l'asta<br>2. Smontare e pulire<br>2. Pulire e sostituire l'olio<br>3. Smontare e pulire |
| Perdita di rigidità degli steli usura                                       | Boccola di smorzamento                                                                                                                                   | Sostituire                                                                                                     |



## MANUTENZIONE

Consigli per la manutenzione

Questo capitolo rappresenta il frutto di anni di esperienza maturata su tutti i più importanti campi di gara. Non vuole rappresentare un prodotto tecnicamente sofisticato, non necessita di interventi di manutenzione particolari. Dato l'uso prettamente agonistico a cui è indirizzato, dall'intervento rischiano di estraneo semplicità e non necessitano di attrezzature speciali.

| Operazioni di manutenzione generale                   | Utilizzo                  |                            |
|-------------------------------------------------------|---------------------------|----------------------------|
|                                                       | Competitivo               | Non competitivo            |
| 1. Pulizia raschiapolvere: CROSS e REGOLARITA'        | Dopo ogni gara            | Dopo ogni utilizzo         |
| 2. Sostituzione olio: CROSS e REGOLARITA'             | Dopo 6 ore<br>Dopo 30 ore | Dopo 20 ore<br>Dopo 60 ore |
| 3. Sostituzione anelli di tenuta: CROSS e REGOLARITA' | Dopo 6 ore<br>Dopo 30 ore | Dopo 20 ore<br>Dopo 60 ore |
| 4. Sgrassaggio: CROSS e REGOLARITA'                   | Dopo ogni gara            | Mensilmente                |

N.B.: Nell'utilizzo su fango o sabbia eseguire le operazioni ad intervalli inferiori (10%).

NOTA: numeri di riferimento di questo capitolo e riferimenti ai componenti dell'esplosione sono figurati a pag. 19.

1. Pulizia raschiapolvere (FIG. 5)

NOTE

Questa operazione è possibile con steli montati sul motore.

Non sono necessari attrezzi particolari.

Utilizzo di grasso silicone spray.

### PROCEDURA

Pulire tutti i portati prima di eseguire questa operazione.

Con un piccolo cacciavite senza triv. il raschiapolvere (12) del portacelo (7), evitando di rigare il tubo portante (5-6).

Abbassare lungo il tubo portante il raschiapolvere e con un getto di aria compressa pulir l'interno del raschiapolvere e la sua superficie.

Evitare assolutamente di utilizzare attrezzi metallici per eliminare particelle di sporco. Far compiere agli steli una breve corsa e rimuovere con tubi portanti le eventuali impurità. Lubrificare con grasso silicone il raschiapolvere e la superficie visibile del pannello di tenuta.

Riposizionare il raschiapolvere nel portacelo.

2. Sostituzione olio

NOTE

Questa operazione non è possibile con steli montati sul motore.

Altre necessità: 2 chiavi esagonali da 19 mm, chiave torx calibro.

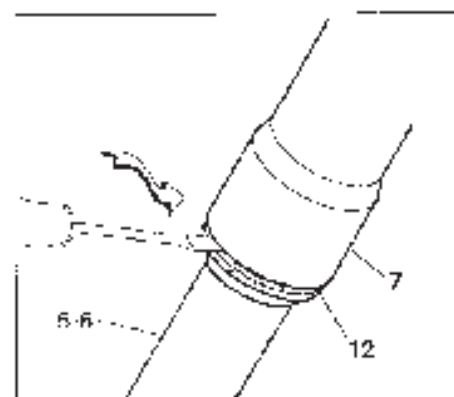
Coppia di serraggio tappo su asta ammortizzatore: 10 Nm.

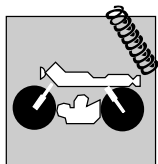
Coppia di serraggio controcubo su tappo: 33 Nm.

Coppia di serraggio tappo su portacelo: 25 Nm.

Conferma da 1.5 lt. di olio prescelto.

FIG. 5

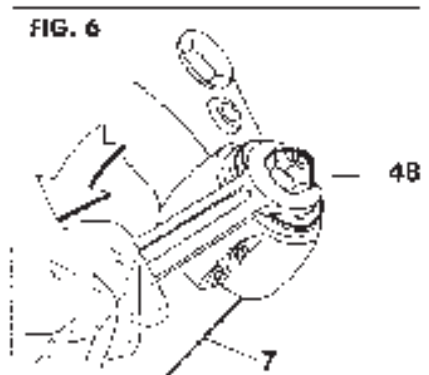




# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://www.husqvarna.com>

**FIG. 6**



## **SCARICO OLIO**

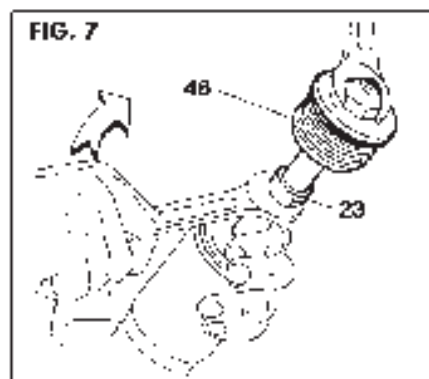
**FIG. 6**

Prima di rimuovere gli steli dalla base e dallo sterzo, con la chiave da 19 mm, allentare il tappo superiore (48) di ogni forcella (7).  
Rimuovere gli steli dal motore.  
Svitare completamente il tappo (48) ed abbassare lentamente il perno (7) sul tubo portante (5-6).

**FIG. 7**

Continuare la molla (21) fino a rendere allineate il controdado (23).  
Ritirare la chiave premendo la molla (21) fino a quando la chiave (23) non si allontani da 19 mm.  
Svitare completamente e rimuovere il tappo (48) dall'estremità dell'asta ammortizzatore.

**FIG. 7**



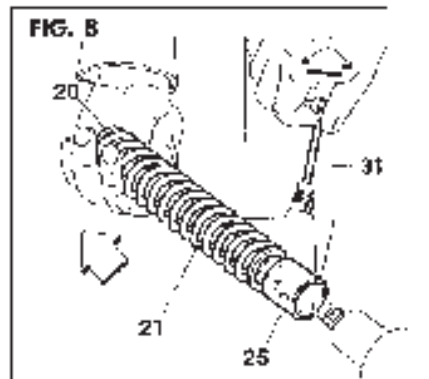
**FIG. 8**

Sfilare lo scodellino guidamolla (20), la molla (21) e il tubetto di premario (25).  
Sfilare dall'estremità dell'asta ammortizzatore (32) l'astina interna di rinvio (31).

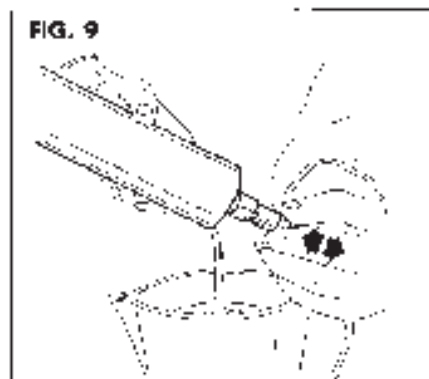
**FIG. 9**

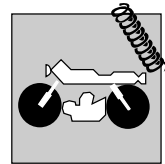
Svuotare lo stelo dal tubo contenuto al suo interno. Per facilitare lo svuotamento dell'olio contenuto nell'ammortizzatore interno, pompate con l'asta varie volte.  
**ATTENZIONE:** orientare l'estremità dello stelo verso un contenitore per evitare che il getto d'olio in pressione che uscirà dall'asta provochi danni all'operatore o a chi si trova nelle vicinanze. Evitare di disperdere l'olio esausto nell'ambiente.  
Osservando l'aspetto, la densità e la quantità dell'olio esausto è possibile valutare le condizioni degli elementi di tenuta e di guida. Se l'olio si presenta denso e scuro e sono presenti particelle solide è necessario procedere alla sostituzione della buccia di guida. Se l'olio presenta una viscosità normale ma la quantità uscita dallo stelo è molto inferiore a quella prescritta è necessario sostituire gli anelli di tenuta.  
**IMPORTANTE:** Evitare assolutamente di introdurre per la pulizia solventi infiammabili o corrosivi che potrebbero danneggiare le guarnizioni di tenuta; eventualmente utilizzare un solvente non infiammabile o un olio lubrificante. Per evacuare completamente il solvente, soffiare con aria compressa l'interno dello stelo.

**FIG. 8**



**FIG. 9**



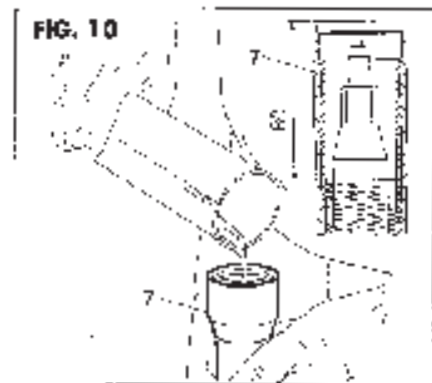


## CARICO OLIO

### FIG. 10

Pullare a fondo corso il portastelo (7) sul tubo portante (5-6).  
Versare 2/3 della quantità prescritta di olio nel tubo portante e riempire anche il canale interno dell'asta ammortizzatore.  
Tappare l'asta con un dito ed effettuare alcune oscillazioni su levante e poi spingendo l'asta, per riempire completamente l'ammortizzatore interno.  
Installare l'astroc interno di rinvio (31) e versare olio nel tubo portante portandolo al livello di 80 mm dalla sommità del portastelo (7).  
Lasciare riposare per qualche minuto e poi ricontrollare il volume d'aria.  
**IMPORTANTE:** un volume d'aria inferiore o superiore, o un tipo di olio diverso da quello prescritto possono modificare il comportamento della forcella in ogni fase.

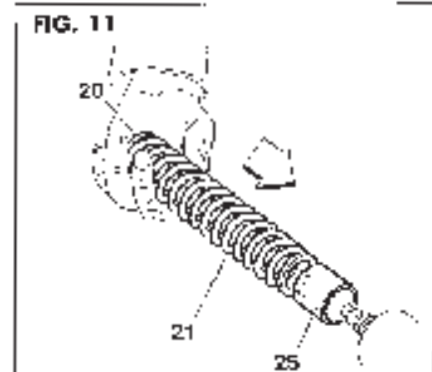
FIG. 10



### FIG. 11

Inserire nel seguente ordine nella forcella il battello di precarico (25), la molla (21) e il cusceio lineare guidamolla (20).  
**IMPORTANTE:** i cuscei di precarico vanno sempre montati solo sulla molla.

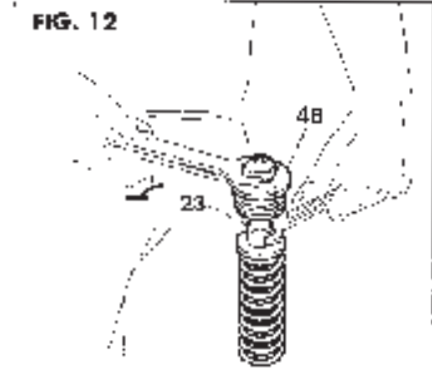
FIG. 11



### FIG. 12

Avvitare a mano il tappo (48) sull'estremità dell'asta ammortizzatore.  
Comprimere la molla per rendere accessibile il controdado (23).  
Ulteriormente le viti della smontaggio bloccare il tappo (48) sull'asta ammortizzatore.  
Serrare poi il controdado (23) contro il tappo (48).

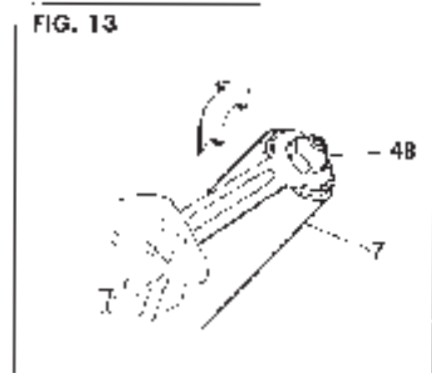
FIG. 12



### FIG. 13

Lubrificare la guarnizione OR (18) sul tappo (48).  
Sollevare il portastelo (7) e inserirlo nel tappo (48) facendo attenzione a non rovinare la guarnizione OR (18).  
Serrare il tappo (48) sul portastelo (7).

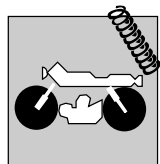
FIG. 13



## 3- Sostituzione anelli di tenuta

### NOTE

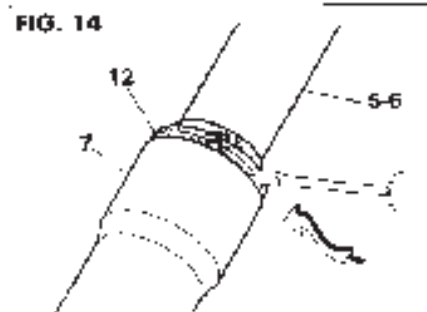
Questa operazione non è possibile con gli smantati sul motore.  
Altrezz. necessari: 2 viti esagonali da 19 mm, introdotte anche di tenuta Cod. R5080AC, inghella o co. brn.  
Coppia di serraggio tappo su asta ammortizzatore: 10 Nm.  
Coppia di serraggio con rodado su tappo: 30 Nm.  
Coppia di serraggio tappo su per uscio: 25 Nm.  
M12 anelli di tenuta nuovi.



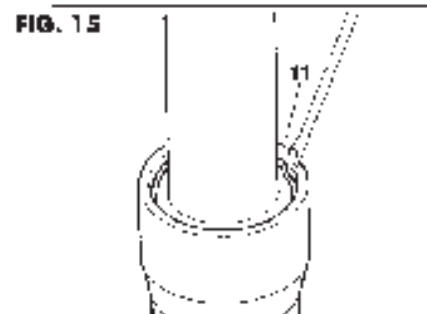
# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://www.husqy.forumsactifs.com>

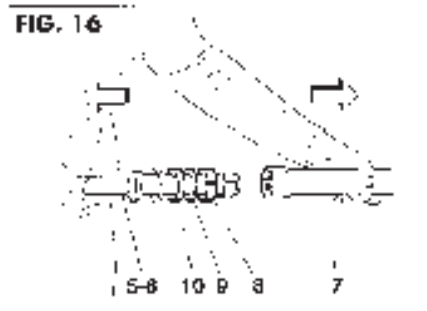
**FIG. 14**



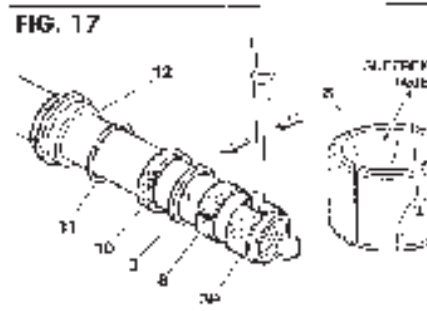
**FIG. 15**



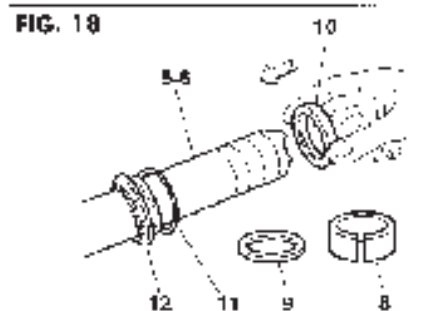
**FIG. 16**



**FIG. 17**



**FIG. 18**



## **SMONTAGGIO**

Seguire le operazioni dalla FIG. 6 alla FIG. 9, riportate al paragrafo precedente.

**FIG. 14**

Rimuovere con l'utensile di un piccolo cacciavite il raschiapolvere (12) dalla sommità del portastelo (7).

**FIG. 15**

Con lo stesso cacciavite, sfilare l'anello di fermo (11) dall'anello di tenuta (10) sul portastelo.

**FIG. 16**

Sfilare il portastelo (7) dal tubo portante (5-6). Per separare i due elementi è necessario litarli energicamente. Con questa operazione verranno rimossi dal portastelo l'anello di tenuta (10), lo scudellino (9) e la boccola di guida (8).

**FIG. 17**

Rimuovere la boccola di guida (8) dal tubo portante facendo leva con l'estremità di un cacciavite piatto inserito nella fessura della boccola.

Rimuovere poi dal tubo portante la boccola di guida (8), lo scudellino (9), l'anello di tenuta (10), l'anello di fermo (11) e il raschiapolvere (12).

**AVVERTENZE:** gli anelli di tenuta rimossi non vanno più riutilizzati.

Prima di procedere al rimontaggio, verificare le condizioni della boccola di guida: se risultano rigata o graffiata sostituirla. Verificare il rivestimento in teflon: deve essere presente in almeno 3/4 della superficie totale. In caso contrario sostituirlo.

## **RIMONTAGGIO**

**FIG. 18**

Applicare all'estremità del tubo portante (5-6) nastro adesivo per evitare il danneggiamento delle guarnizioni di tenuta.

Inserire sul tubo portante nel seguente ordine: il raschiapolvere (12), l'anello di fermo (11), l'anello di tenuta (10), lo scudellino (9) e la boccola di guida (8).

Rimuovere il nastro dall'estremità del tubo portante eliminando eventuali tracce di adesivo.

**FIG. 19**

Introdurre l'estremità del cacciavite piatto nella fessura della boccola di guida (8) per inserirla sul tubo portante, acciò poggiate la mano nell'opposto sede sul tubo.

**FIG. 20**

Introdurre energicamente il tubo portante (5-6) provvisto di boccola di guida (8). Accompagnare fino al contatto con il portastelo la boccola di guida (8), lo scudellino (9) e l'anello di tenuta (10).

**FIG. 21**

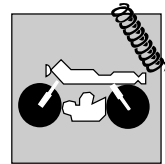
Montare sul tubo portante (5-6) l'attrezzo introduttore Cid. RASCHIAPOLVERE e con questo spingere in sede la boccola di guida (8), lo scudellino (9) e l'anello di tenuta (10).

**FIG. 22**

Installare l'anello di fermo (11), verificando che risulti perfettamente inserito nella gola del portastelo e facendo molta attenzione a non rigare il tubo portante.

Rimontare il raschiapolvere (12).

Procedere al richiamo dell'olio e al rimontaggio degli elementi rimasti come descritto al paragrafo precedente dalla FIG. 10 alla FIG. 13.



4. Sprungaria (T.G.23)

#### NOTE

Questa operazione deve essere eseguita con ste completamente estesi (ruota anteriore sollevata di tutta), mentre il motociclo

#### PROCEDURA

Mentilmento a dopo ogni gara è necessario svitare la vite di sprugo (14) posta su la sommità di ogni portastelo, per scaricare la pressione che può crearsi all'interno degli steli. Questa pressione è generata dall'aria che può entrare negli steli durante l'utilizzo e che, per la particolare conformazione degli anelli di tenuta, non riesce ad uscire causando un malfunzionamento della forcella.

A fine operazione, serrare nuovamente le viti di sprugo (14).

#### INSTALLAZIONE

**ATTENZIONE:** L'installazione della forcella sul telaio deve essere eseguita rispettando le specifiche del Costruttore del motociclo per quanto riguarda gli organi di sterzo, di frenatura e il fissaggio della ruota. Un montaggio non corretto può pregiudicare la sicurezza e l'integrità del pilota.

Installare i portastelo nelle viti e ne a testa di sterzo posizionandoli alla stessa altezza.

- Serrare le viti di fissaggio dei portastelo sulla base e sul cassetto di sterzo alle coppie di 25 Nm, seguendo la procedura 1-2-1 illustrata in precedenza.

- Serrare le viti di fissaggio del perno ruota sui cantaruota alla coppia di 11 Nm, con procedura 1-2-1.

#### SCOMPOSIZIONE

##### NOTE

I numeri di riferimento di questo capitolo si riferiscono ai componenti dell'esplosa forcella illustrata a pag. 1-1.

Questo capitolo illustra le operazioni di scomposizione degli steli già rimossi dalla base e dalla testa di sterzo.

Prima di procedere alla scomposizione degli elementi è necessario eseguire una accurata pulizia degli steli per evitare che particelle di sporco possano rinvuare le superfici di scorrimento o di tenuta.

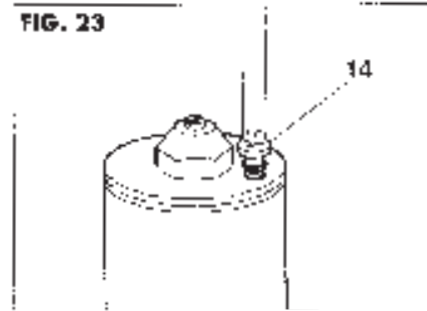
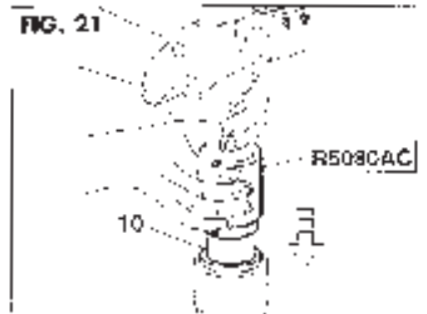
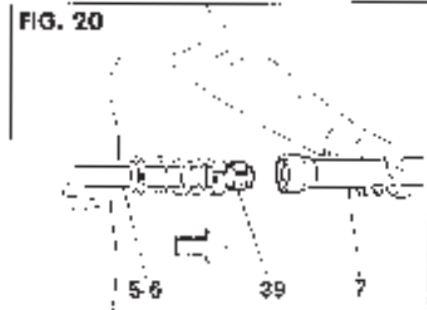
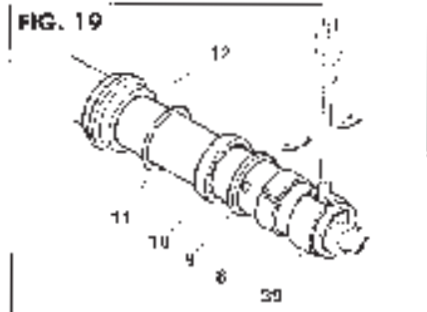
Attrezzi necessari:

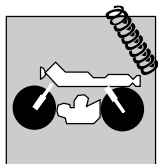
- chiavi esagonale da 12-18 e 19 mm;
  - chiave a muscolo da 21 mm;
  - altezza bloccaggio culla a unimortizzatori Cod. R5081AA;
- Coppia di serraggio culla su asta e su vite di fondo: 10 Nm

#### 1-Smontaggio e scomposizione portastelo

Per rimuovere il tappo superiore (18) e la molla (21) dallo sterzo, eseguire le operazioni riportate al paragrafo "2- Sostituzione olio" del capitolo "MANUTENZIONE", della FIG. 8 e la FIG. 9.

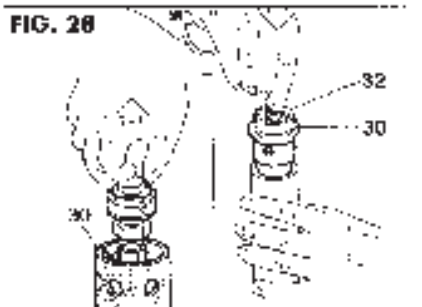
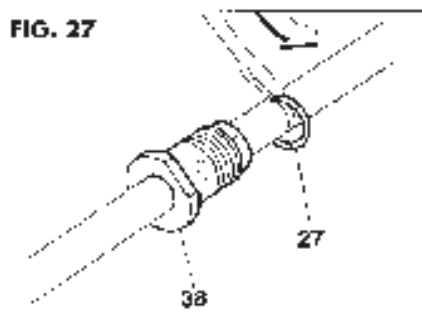
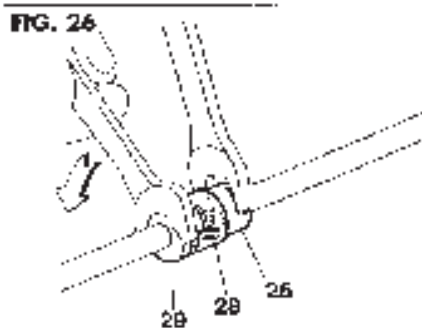
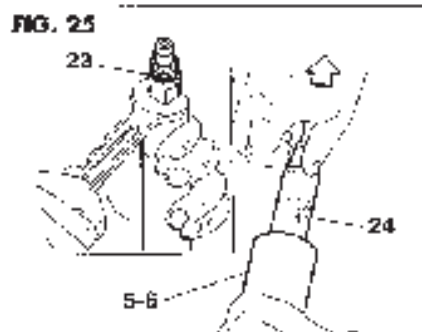
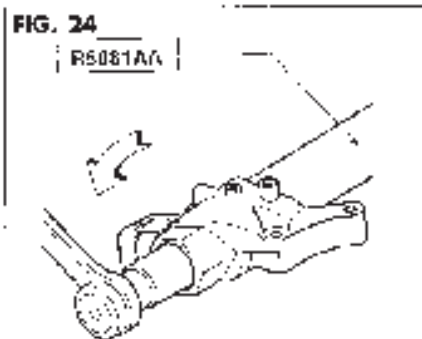
Per separare il portastelo (7) dal tubo portante (3-6) e per rimuovere il gruppo di tenuta del portastelo e lo scudo di guida, eseguire le operazioni riportate al paragrafo "3- Sostituzione anelli di tenuta" del capitolo "MANUTENZIONE", della FIG. 14 e la FIG. 17.





# TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

<http://husqy.forumsactifs.com>



## 2- Scomposizione tubo portante

FIG. 24

Rimuovere il portante del tubo portante (5-6) in una morsa provvista di ganasce di protezione. Introdurre l'attrezzo Cod. R5081AA nell'asta ammortizzatore per bloccare la rotazione della custodia (30). Ruotare l'attrezzo per inserire i due innesti nell'estremità superiore della cuscinella e fermarlo inserendo un perno nei due fori opposti. Con la chiave a bussa da 21 mm svitare le viti di fondo (47). Rimuovere il gruppo valvola di fondo (41) con la relativa guarnizione OK (44).

FIG. 25

Sfilare delicatamente il gruppo ammortizzatore (22) dal tubo portante (5-6). Svitare e rimuovere il centroduco (23) e sfilare dall'asta ammortizzatore il guidavite (24).

FIG. 26

Per poter operare sul pompante dell'ammortizzatore è necessario rimuovere i componenti del tampone d'fine corsa: tenere bloccato la bussola superiore (26) con la chiave esagonale da 18 mm e svitare la bussola inferiore (29) con quella da 17 mm. Sfilare dall'asta ammortizzatore la bussola superiore (26) e la bolla d'arresto (28) del tampone d'fine corsa.

FIG. 27

Con un piccolo cacciavite scalzare l'anello di fermo (27) dall'asta ammortizzatore (32). Rimuovere dall'asta, evitando di rigarla, l'anello di fermo (27) e la bussola inferiore (29).

FIG. 28

Spingere l'asta (32) dentro alla custodia (30) per poter sfilare il pompante completo dal basso.

## 3- Modifica taratura estensione

FIG. 29

Bloccare in morsa la parte fileata (chiave 17) dell'asta ammortizzatore (32) evitando di serrare eccessivamente. Svitare con la chiave da 12 mm il dado (38) di fissaggio del pomante che determina la smorzamento nella fase di ESTENSIONE. Sfilare tutti i componenti del pompante riponendoli nella successione di smontaggio. Verificare lo stato d'usura del segmento (35) del pistone (36), se risulta rovinato, sostituirlo. Per variare la taratura originale si può modificare il gioco delle lamelle (37). Rimontare tutti i componenti in ordine inverso allo smontaggio. Fare particolare attenzione all'orientamento del pistone (36), il lato con le scale deve essere opposto al gioco delle lamelle (37). Un orientamento errato comprometterebbe il funzionamento della forcella. Bloccare il dado (38) alla coppia di serraggio prescritta.

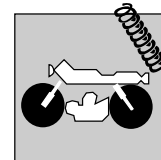
## 4- Modifica taratura compressione

FIG. 30

Bloccare in morsa la parte esagonale della vite di fondo (47) evitando di serrare eccessivamente. Svitare con la chiave da 12 mm il dado (42) di fissaggio del gruppo di smorzamento nella fase di COMPRESSIONE. Sfilare tutti i componenti in ordine inverso alla successione di smontaggio. Per variare la taratura originale si può modificare il gioco delle lamelle (46). All'esterno della vite (47) è montato un tappo di protezione e il registro della compressione. Evitare lo smontaggio di questo componente, in caso di malfunzionamento del registro, sostituire la valvola di fondo (41) completa. Rimontare tutti i componenti nell'ordine inverso allo smontaggio. Fare particolare attenzione all'orientamento del pistone (45), il lato con le scale deve essere opposto al gioco delle lamelle (46). Un orientamento errato comprometterebbe il funzionamento della forcella. Bloccare il dado (42) alla coppia di serraggio prescritta.

## 5- Scomposizione tappo portastelo (FIG. 31)

All'interno del tappo (48) del portastelo (7) è montata la vite di registro (19).



dello foro di ESTENSIONE. Per innescare del tappo è necessario svitare il grano [17] e sfilare la molla [16] e la sfera [15]. Con un innescatore piccolo infilare in senso orario la vite di regaggio [19] fino a farla uscire dal tappo. Primo del rimontaggio misurare l'anello Ok sulla vite [19] e la sfera [15]. Applicare un frangenti debole sul grano [17]. Inserire la vite di regaggio [19] all'interno dello sede del tappo [48], tenerla spinta e contemporaneamente la molla in senso orario. Fine di ballata, da sopra il tappo, introdurre la sfera [15] e la molla [16] ed avvitare il grano sul tappo fino a garantire il "click".

## RICOMPOSIZIONE

### NOIL

Tutti i componenti prima del rimontaggio vanno levati accuratamente ed asciugati con aria compressa.

Attrezzi necessari:

- el lav' esagono da 12-18 e 19 mm;
  - chiave a bussola da 21 mm;
  - attrezzo bloccaggio cuscinetto ammortizzatore Cod. R5081AA;
  - introduttore anello di tenuta Cod. R5080AC.
- Coppia di serraggio lampione a fine corsa: 30 Nm.  
Coppia di serraggio vite di fondo: 50 Nm.  
Coppia di serraggio tappo su asta ammortizzatore: 10 Nm.  
Coppia di serraggio controdado sul tappo: 30 Nm.  
Coppia di serraggio tappo su portastelo: 25 Nm.

### 1- Ricomposizione gruppo ammortizzatore

#### FIG. 32

Introdurre l'asta con pinniponte nella custodia (30). Per agevolare l'inserimento comprimere il segmento (35) del pistone (36) con la dita e imballarla nella custodia. Sfilare l'asta (32) dalla porta superiore della custodia (30).

#### FIG. 33

Introdurre nell'asta (32) la bussola inferiore (29) nel tamponi a fine corsa, dal lato con presa di chiave, e portarla in basso fino a superare la gola dell'asta. Infilare l'anello di tenuta (27) nel u gori dell'asta (32).

#### FIG. 34

Portare la bussola inferiore (29) a contatto con l'anello di tenuta (27) quindi introdurre nella asta la boccata inferiore (28) dalla u con g i scesi per il passaggio olio. Inserire la bussola superiore (26) ad invitarla su quello inferiore. Bloccare la bussola superiore con la chiave da 18 mm e serrare la boccata inferiore alla coppia prescritta.

#### FIG. 35

Inserire nel fusto (32) la guidanella (24) con la parte di diametro inferiore. **IMPORTANTE:** un nuovo aggancio arretrato della guidanella a pregiudizio il lubrificante della forca in alle condizioni di fine corsa in cui presiede. Avvitare a mano a fine corsa il controdado (23) sul fusto ammortizzatore.

### 2- Rimontaggio valvola di fondo e gruppo ammortizzatore

#### FIG. 36

Ingrassare i guarnizioni OR (44) sul pistone (45) e sulla vite di fondo (47). Sganciare il gruppo ammortizzatore, precedentemente e assemblare, fino a bottino dentro al tubo portante e imboccare a mano la valvola di fondo (41). Introdurre nel fusto l'attrezzo Cod. R5081AA per bloccare la custodia ammortizzatore (30) quindi serrare la vite di fondo (47) alla coppia prescritta.

### 3- Rimontaggio portastelo su tubo portante

Per il rimontaggio dei gruppi tenuti sul portastelo e per l'assemblaggio del portastelo sul tubo portante seguire le indicazioni riportate al paragrafo "3- Sostituzione anelli di tenuta" del capitolo "MANUTENZIONE" dalla FIG. 13 alla FIG. 22.

FIG. 29

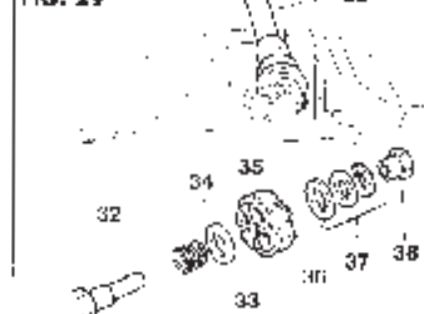


FIG. 30

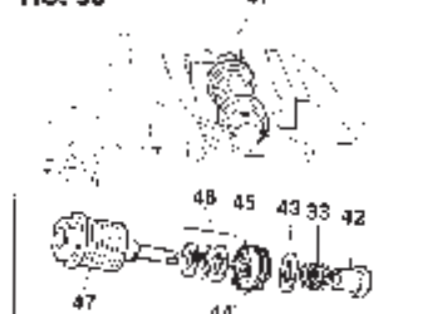


FIG. 31

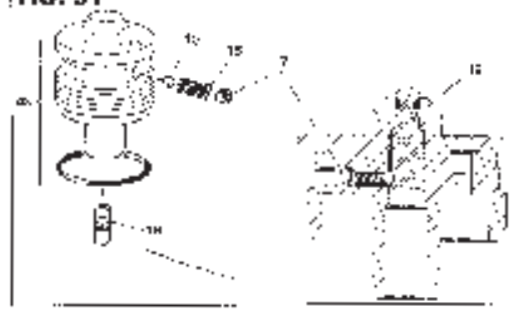


FIG. 32

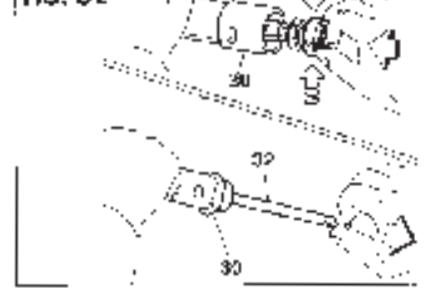
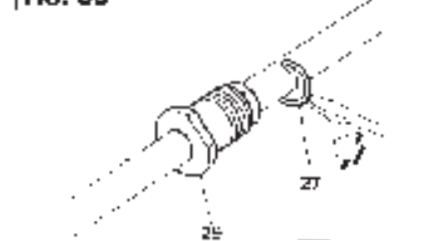
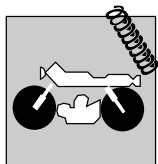


FIG. 33

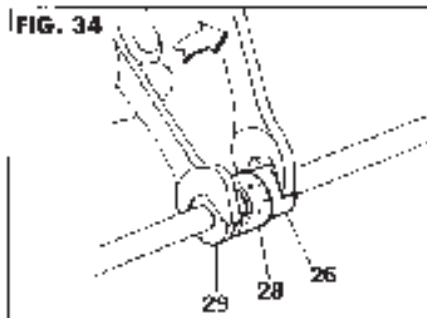




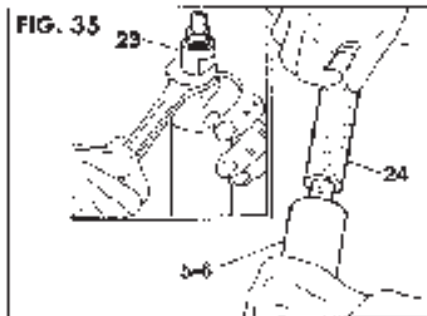
# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

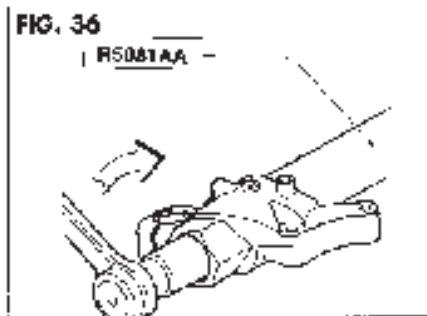
**FIG. 34**



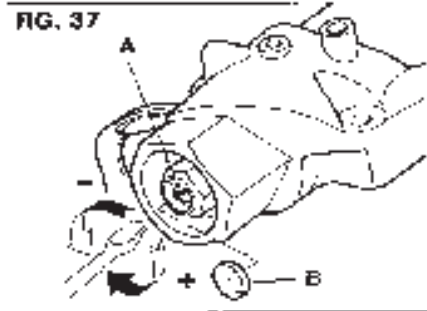
**FIG. 35**



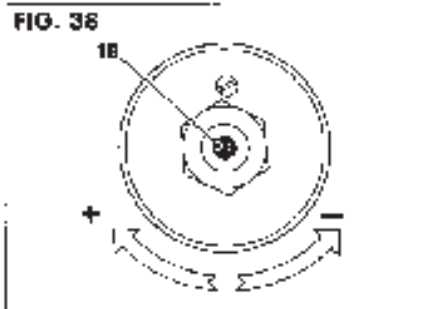
**FIG. 36**



**FIG. 37**



**FIG. 38**



## **REGOLAZIONE**

Toritura STANDARD in compressione: dalla posizione di tutto chiuso, svitare di 2/3 click.

Toritura STANDARD in estensione: dalla posizione di tutto chiuso, svitare di 1/5 click.

## **FIG. 37**

La regolazione del freno in COMPRESSIONE è possibile agendo con un cacciavite piatto sul registro a vite (A), posto in fondo ad ogni stelo. Per avere accesso al registro è necessario rimuovere il tappo di protezione (B). Per modificare il posizionamento del registro partire SEMPRE dalla posizione di tutto chiuso. Tale posizione si ottiene ruotando il registro fino al bloccaggio in senso orario. Svitare poi in senso antiorario il registro fino alla posizione desiderata.

Ogni posizione di regolazione è identificata da un "click".

**IMPORTANTE:** non forzare il registro oltre le posizioni di apertura e chiusura massima.

## **FIG. 38**

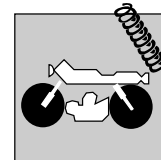
La regolazione del freno in ESTENSIONE è possibile agendo con un piccolo cacciavite piatto sulla vite di registro (A), posta sopra ad ogni stelo. Per modificare il posizionamento del registro partire SEMPRE dalla posizione di tutto chiuso. Tale posizione si ottiene avvitando la vite di registro fino al bloccaggio in senso orario. Svitare poi in senso antiorario la vite di registro fino alla posizione desiderata.

Ogni posizione di regolazione è identificata da un "click".

**IMPORTANTE:** non forzare la vite di registro oltre le posizioni di apertura e chiusura massima.

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE  
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS  
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES  
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER  
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



**INSTRUCTIONS FOR USE OF Ø45USD FORK**

**GENERAL**

Remote Hydraulic Fork with reversed legs with static load spring and carriage multi-valve damping system.

During the compression stage, the hydraulic damping is performed by a special valve on the bottom of each, whereas during the rebound stage it is performed by a cartridge inside each stanchion. Each fork leg is equipped with an outer adjuster for compression and rebound.

Bleeder screw on the top plug of each leg

Sliding bushing for floating damping rod.

STANCHION TUBES: special high resistance stainless steel, surface chrome plating

SLIDER: aluminum alloy, CNC machined.

SLIDING BUSHINGS: Teflon, free from static friction.

SEALS: computer designed oil seals ensure the highest seal during compression and minimum friction during rebound.

SPRINGS: stainless steel with steady pitch, available in different lengths for different static loads (see table).

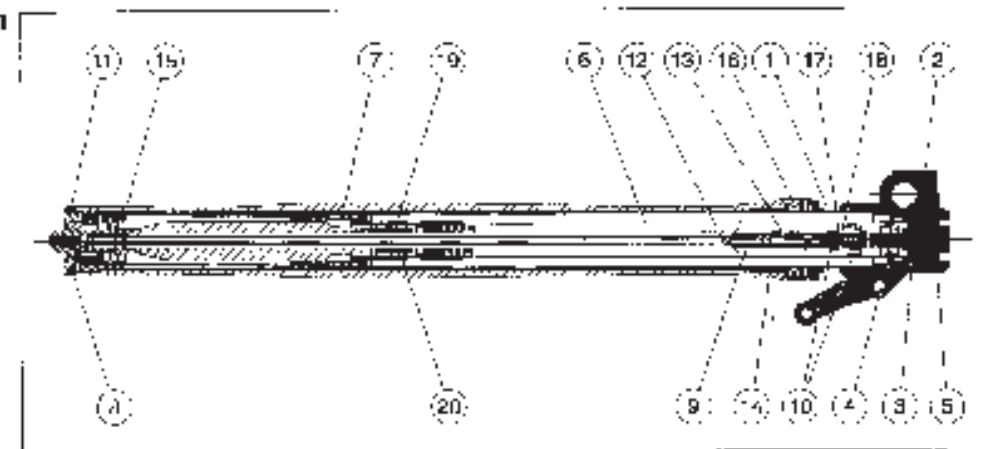
OIL: MARZOCCHI SAE 7.5 R- 550013. Special formula with no foam building. It keeps the viscosity features unchanged in every working condition. Free from static friction. For particularly cold climates use oil MARZOCCHI - SAE 5 - ref. 550003.

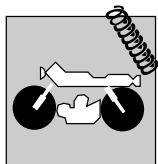
**SPRING TABLE**

The static load of the fork is determined by the spring, positioned at the top of each leg. By changing either spring features or pre load screw length a different suspension behavior is observed without changing the hydraulic features. The following table describes the "spring-over" is available as spare part.

| CONSTANT K (N/mm) | CODE      |
|-------------------|-----------|
| 3,8               | 80009607  |
| 4,0               | 800098790 |
| 4,2               | 800091624 |
| 4,5               | 800091610 |
| 4,8               | 800091611 |

**FIG. 1**

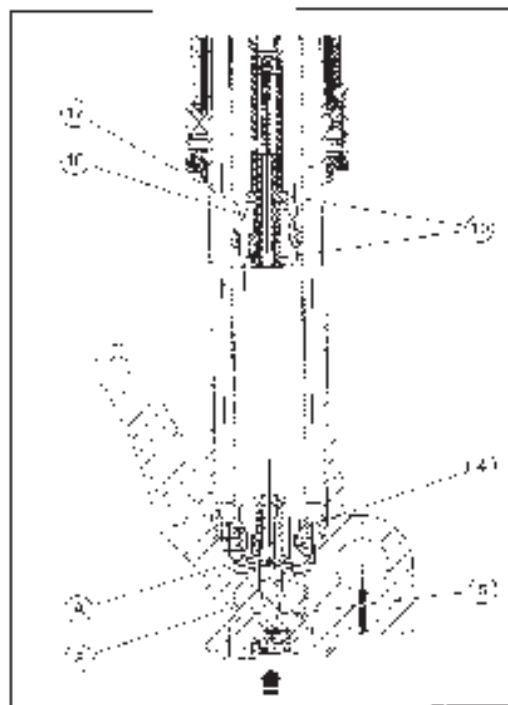




# TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

<http://husqy.forumsactifs.com>

FIG.2



## FORK WORKING

The hydraulic system of this fork relies on dual valves, a system already tested in the past MAGNUM but with different features as both legs have the same setting. Therefore, each leg represents a complete suspension system to be considered as such when adjusting.

In order to give a better explanation on how the suspensions work, the moving parts (dark background), dependant on the wheel, are different from the parts fixed to the motorbike frame (light background); any oil flowing or movement in the different working stages is represented by means of arrows (see FIG. 1).

The moving part of each leg is formed by a stanchion (1) secured to the slider (2) having inside a foot valve (3) equipped with a piston (4) with washers and a compressor screw adjuster (5). The cartridge body (6) is secured inside the stanchion.

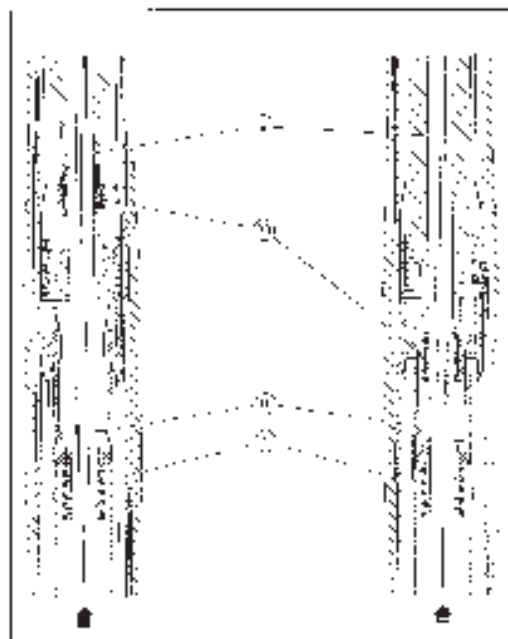
Parts fixed to the frame consist of an outer slider (7) closed on the top by the plug (8). The inner pumping element (10) of the cartridge (6) is secured to the upper plug (8) of the stanchion tube by means of a rod (9). A rebound screw adjuster (11) located on the plug operates an inner push-rod (12) that in turn displaces a conical pin (13) placed right on top of the pumping element.

The location of the sliding bushings (14 and 15) and the sealing (16) is guaranteed by the fluid into the chamber between the stanchion tube (1) and the slider (2). The oil flows into this chamber through two big holes on the stanchion top (17), just under the bushing (15).

Turn the screw adjusters (5 and 11) to set the fluid flowing outlet, in this way the suspensions response during compression and/or rebound can be changed. Each adjustment will "click" in position.

Always start with max. damping position (adjuster completely screwed clockwise) for any adjustments. Small damping increments will produce big effects if made in both fork legs.

FIG.3A FIG.3B



Let's see what happens in each leg during COMPRESSION (see FIG. 2).

The oil into the cartridge is compressed by the movement of the pumping element (10) and can flow only through the holes in the piston (4) and the middle groove of the foot valve (3).

This passage is adjusted by the action of the washers (A), under the piston, and the position of the conical pin of the screw adjuster (5).

In order change the fork damping at this stage, apart from turning the screw adjuster (5), also change the washer setting (A) by using washers of different thickness and diameter among the available ones.

In this phase, some oil, flowing through the open channels of the pumping element (10) wins over the action of the upper return spring (17) and, lifting the washer (18), compresses the inlet volume in the cartridge.

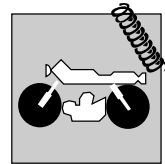
The oil coming out of the cartridge then flows into an outer chamber common with the depressurized leg top (see FIG. 3A).

The chamber and the leg top are linked together thanks to the passage areas between body plug (19) and stanchion (1) and four big holes on the body plug top.

The rebound bumper (20) is on the rod (9). It has a special outer flanging ring, which in case of very hard compressions (see FIG. 3B), apart from working as end of stroke for the fork leg, closes the four big holes of the body plug (19), thus slowing down the rod compression to a greater extent.

# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



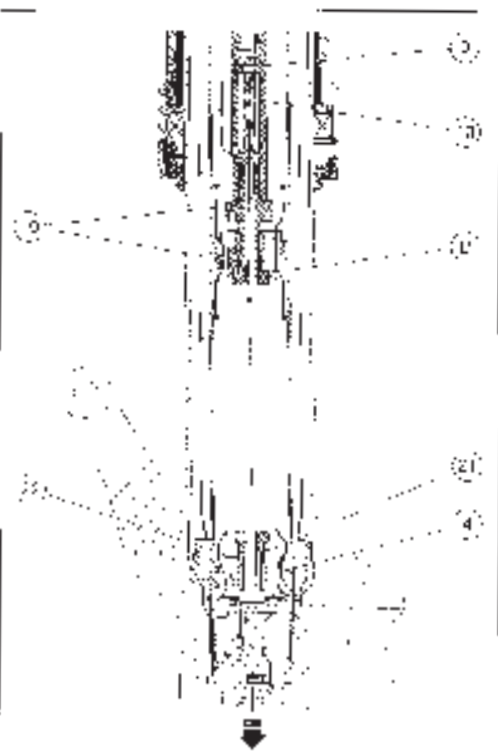
Let's see what happens in each leg during REBOUND.

Spring rebound action pushes the archion downwards, thus causing an oil mass into the cartridge later FIG. 41

The compression of the oil volume into the chamber over the pumping element (10) pushes the washers (31) at the pumping element piston bottom to open. To change the fork damping now, the washer setting (32) can be changed, as describe for the piston (4).

Apart from flowing through the above passage, the oil is pushed into the rod (9) and can flow out of the chamber at the pumping element bottom through the circuit outlined by the position of the conical pin (15). The size of this area can be changed by turning the rebound screw adjuster (11). The chamber at the pumping element bottom is also filled with the oil flowing through the piston slots (4), the oil flow wins over the action of the return spring (21) and lifts the washer (22), thus allowing the oil to flow from the outer chamber into the body inner chamber (6).

FIG.4



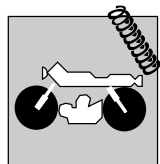
## **GENERAL RULES FOR A PROPER OVERHAULING**

1. After a total disassembly, always use new seals during the reassembly stage.
2. Always follow the sequence 1-2-1 when tightening two screws or nuts close one to each other, i.e. always tighten the first screw (1) after tightening the second screw (2).
3. Use non-ferrous and possibly biodegradable solvent when cleaning.
4. Always lubricate all parts in relative contact with fork oil before reassembling.
5. Always grease the oil seal lips before reassembling.
6. Use only metric wrenches and not inch wrenches. Inch wrenches could have sizes, which are similar to millimeter wrenches but could damage the screws, thus being impossible to loosen them.

## **TROUBLESHOOTING GUIDE**

This section deals with some troubles, which can occur when using this fork. Possible causes are mentioned as well as recommendations on how to possibly solve the problem. Always read the following table before performing any fork fixing.

| TROUBLE                                                    | CAUSE                                                                                                                              | REMEDY                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Oil leakage from the oil seal                              | 1. Oil seal wear<br>2. Scored stanchion tube<br>3. Dirty seal                                                                      | 1. Change oil seal<br>2. Change the tube and the oil seal<br>3. Clean or replace                                             |
| Fork oil leakage                                           | 1. Fork valve OR damaged<br>2. Loose fork valve<br>3. OR of the compression screw                                                  | 1. Change the seal<br>2. Tighten the screw<br>3. Change the seal valve or damaged                                            |
| The fork is too soft under any adjustment conditions       | 1. Low oil level<br>2. Broken spring<br>3. Too low oil viscosity                                                                   | 1. Top up<br>2. Change the spring<br>3. Use a different oil viscosity                                                        |
| The fork is too hard under any adjustment conditions       | 1. Too high oil level<br>2. Too high oil viscosity                                                                                 | 1. Restore the oil level<br>2. Use a different oil viscosity                                                                 |
| The fork has no reactions when adjustment changes are made | 1. Inner rod air blocked<br>2. blocked compression<br>3. Oil with foreign bodies<br>3. Foreign bodies<br>3. blocking damper valves | 1. Clean or change the rod<br>2. Disassemble and clean screw adjuster<br>2. Clean and change oil<br>3. Disassemble and clean |
| Decreased leg stiffness                                    | Sliding bushing wear                                                                                                               | Change sliding bushing                                                                                                       |



# TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

<http://husqy.forumsactifs.com>

## MAINTENANCE

### Maintenance recommendations

This fork is the result of years of experience made on the most important racing tracks. Even though it is a high technology product, no particular maintenance is needed. Since it is designed for sporting use, maintenance is very easy to perform and needs no special tools.

### Routine maintenance

1- Dust seal cleaning:  
CROSS and ROAD

2- Oil change:  
CROSS  
ROAD

3- Oil seal change:  
CROSS  
ROAD

4- Air bleeding:  
CROSS and ROAD

Use  
Competition  
Not competition

After every race  
After every race

After 6 hours  
After 30 hours  
After 20 hours  
After 60 hours

After 6 hours  
After 30 hours  
After 20 hours  
After 60 hours

After every ride  
Every month

Note: On muddy or sandy terrain forks should be checked after shorter periods of time (~30%) than those shown in the above table.

Note: Reference numbers in this chapter refer to the parts belonging to the fork exploded view on page 1.9.

1- Dust seal cleaning (FIG. 5)

### NOTE

There is no need to disassemble the fork legs to clean the dust seal.

No special tools are required.

Use a lint-free grease spray.

### PROCEDURE

Before cleaning the dust seal, clean the stanchion tubes.

Remove the dust seal (12) from the slider (7). Do not score the stanchion tubes (5-6).

Lower the dust seal down the stanchion and clean the inner side of the dust seal and its seat in the slider with compressed air.

Never use metal tools to remove the dirt. Pump the slider slightly up and down and remove any possible dirt from the stanchions. Lubricate the dust seal and the visible part of the oil seal.

Reposition the dust seal in the stanchion.

2- Oil change

### NOTE

To change the oil, the fork legs must be disassembled.

Required tools: no. 2 19-mm Allen wrenches, scale or gauge.

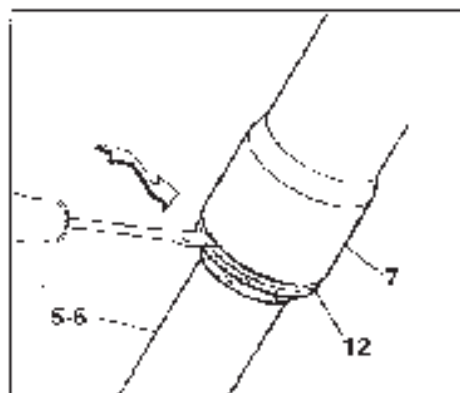
Tightening torque for damper rod: 10 Nm.

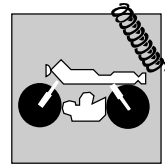
Tightening torque for plug check nut: 30 Nm.

Tightening torque for slider plug: 25 Nm.

1.5 l. of recommended oil.

FIG. 5





## OIL DRAIN

### FIG. 6

Before removing the fork legs from the steering crown and the steering head, loosen the upper plug (48) of each slider (7) with the 19 mm wrench. Remove the fork legs from the motorcycle.

Fully unscrew the plug (48) and lower the slider (7) down the section (5-6) slowly.

### FIG. 7

Compress the spring (21) until the check nut (23) can be removed.

Keep firmly the plug (48) with the wrench previously used and then loosen the check nut (23) with the other 19 mm wrench.

Remove the plug (48) from the damper rod.

### FIG. 8

Pull out the retaining clip (20), the spring (21) and the pre-load screw (25).

Pull out the inner push-rod (31) from the damper rod (12).

### FIG. 9

Let the oil come out of the leg. For an improved drainage from the inner damper, pump several times with the rod.

**IMPORTANT:** put the leg into a container so that the pressurized oil does not hit the operator or other people nearby. Recycle the exhausted oil in compliance with current laws.

Operating conditions of the seals and guiding elements can be assessed by examining the exhausted oil features, its density and quantity. If the oil is dense and dark and contains foreign bodies, the pilot bushing must be changed. If the oil has a regular density but the quantity, which has come out of the leg, is remarkably under the indicated one, change the oil seals.

**IMPORTANT:** never use inflammable or corrosive solvents for cleaning, they might damage the oil seals. If necessary, use a noninflammable solvent, or with a high flash point. Blow compressed air into the leg to fully remove the solvent.

FIG. 6

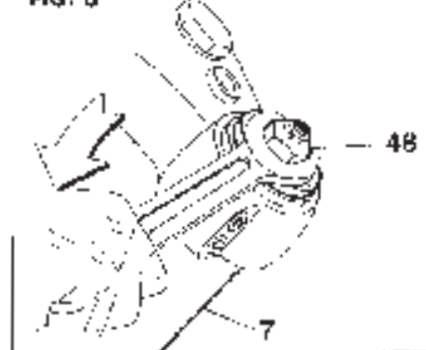


FIG. 7

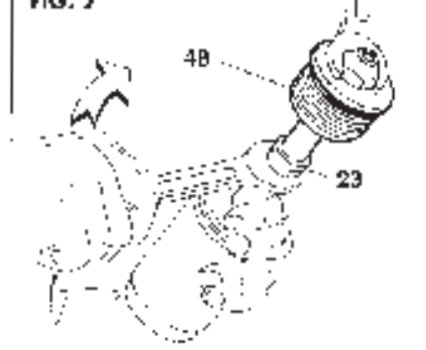


FIG. 8

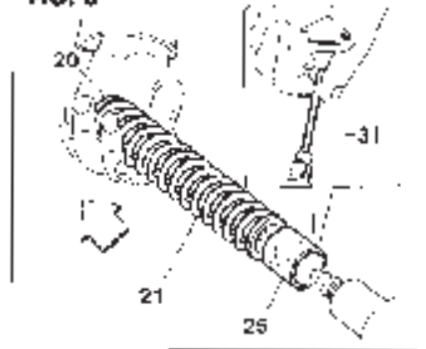
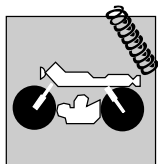


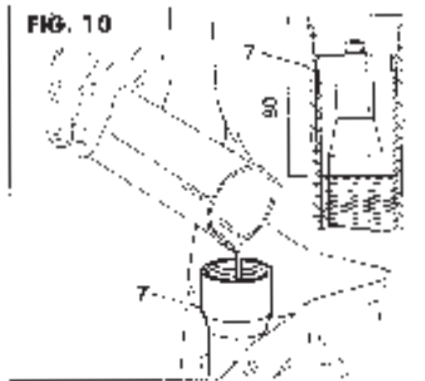
FIG. 9





# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

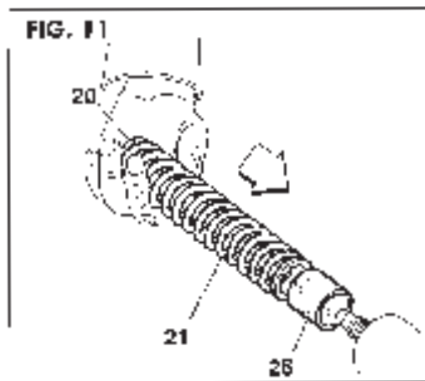
<http://www.husqvarnaforumsactifs.com>



## **OIL FILLING**

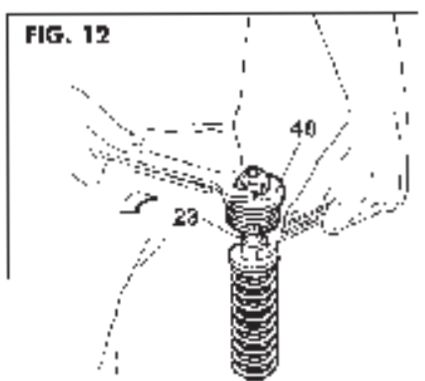
**FIG. 10**

Position the slider (7) to its end of stroke against the stand-on tube (5-6).  
 Pour 2/3 of the indicated oil quantity into the stand-on tube. Fill also the inner duct of the damper rod.  
 Close the rod with a finger and pump the rod in order to perform some strokes, so that the inner damper gets completely full with oil.  
 Air the inner push-rod (31) and fill the stand-on with oil up to 80 mm/3.15 in. from the slider top (7).  
 Allow some minutes and then check the air volume once again.  
**IMPORTANT:** either a lower or higher air volume or an oil type different from the indicated one can affect the fork behavior in any phase.



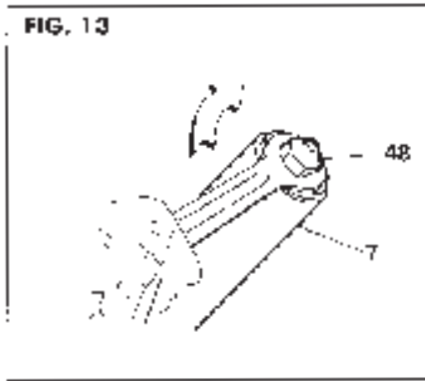
**FIG. 11**

Fit the following parts into the leg according to the given order: pre-load sleeve (25), spring (21) and retaining cup (20).  
**IMPORTANT:** pre-load sleeve must always be fitted under the spring.



**FIG. 12**

Screw the plug (48) on the damper rod by hand.  
 Compress the spring so that the check nut (23) can be reached.  
 Keep firmly the plug (48) on the damper rod with the wrenches previously used for disassembling the fork.  
 Tighten the check nut (23) on the plug (48).



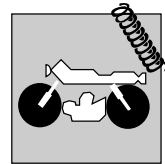
**FIG. 13**

Lubricate the OR (18) on the plug (48).  
 Lift the slider (7) and insert it into the plug (48). Do not damage the OR (18).  
 Tighten the plug (48) on the slider (7).

## **3- Oil seal change**

### **NOTE**

To change the oil seal, the fork legs must be disassembled.  
 Required tools: no. 2 19-mm Allen wrenches, seal ring pusher (part no. RSX1810AC), scale or gauge.  
 Tightening torque for damper rod: 10 Nm.  
 Tightening torque for plug check nut: 30 Nm.  
 Tightening torque for slider plug: 25 Nm.  
 No. 2 new oil seals.



## DISASSEMBLY

Follow the instructions from FIG. 6 to FIG. 9, as indicated in the above paragraph.

FIG. 14

Remove the dust seal (12) from the slider top (7) with a small screwdriver.

FIG. 15

Use the same screwdriver and remove the stop ring (11) of the oil seal (10) on the slider.

FIG. 16

Pull out the slider (7) from the stanchion tube (5-6). Pull vigorously to pull the two parts apart. In this way, oil seal (10), cup (9) and pilot bushing (8) will be removed from the slider.

FIG. 17

Remove the pilot bushing (39) from the stanchion with a flat screwdriver inserted in the bushing slot.

Then, remove pilot bushing (3), cup (9), oil seal (10), stop ring (11) and dust seal (12) from the stanchion.

**IMPORTANT:** once removed, oil seals shall never be reused.

Check for proper operating conditions of the pilot bushings before reassembling. Should they be scanned or scratched, change them. Check for proper conditions of the teflon coating; it must be up at least 20% of the total surface. If not, change the bushing.

## REASSEMBLY

FIG. 18

Put some adhesive tape onto the stanchion top (5-6) to avoid any damages to the oil seals.

Fit the following parts into the stanchion according to the given order: dust seal (12), stop ring (11), oil seal (10), cup (9) and pilot bushing (8).

Remove the tape and any possible glue residue.

FIG. 19

Insert a flat screwdriver into the pilot bushing slot (39) and fit it into the stanchion. Push the bushing into its seat by hand.

FIG. 20

Gently fit the stanchion (5-6) with the bushing into the slider (7). Pilot bushing (8), cup (9) and oil seal (10) should rest against the slider.

FIG. 21

Fit the bush part no. BSC802AK on the stanchion tube (5-6) and push pilot bushing (3), cup (9) and oil seal into their seat (10).

FIG. 22

Fit the stop ring (11). Make sure it is perfectly seated into the slider groove. Also, make sure not to scratch the stanchion.

Fit the dust seal (12).

Fill with oil and reassemble all removed parts as described in the previous paragraph, from FIG. 10 to FIG. 13.

FIG. 14

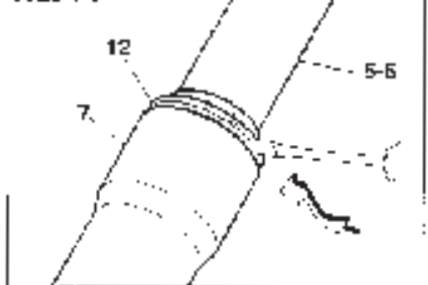


FIG. 15

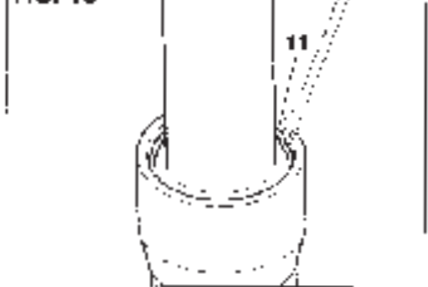


FIG. 16

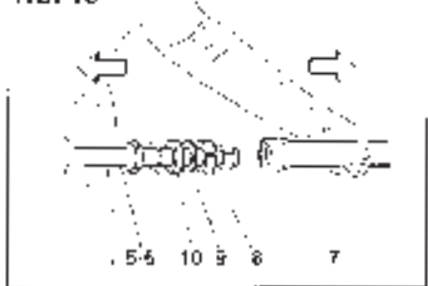


FIG. 17

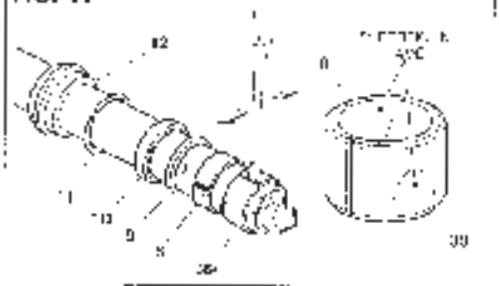
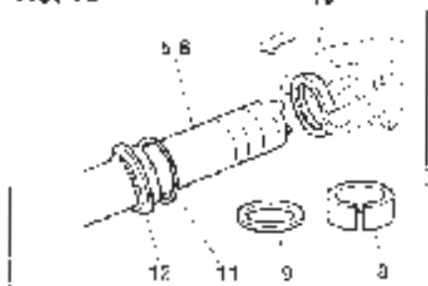
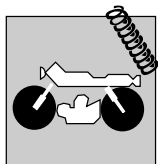


FIG. 18

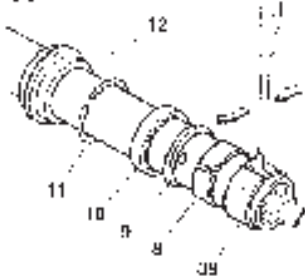




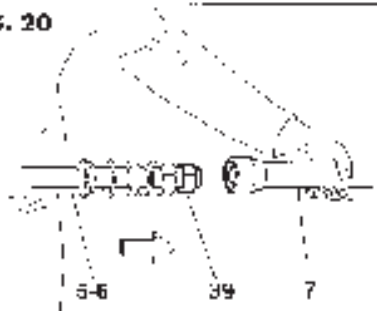
# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://www.husqvarnaforumsactifs.com>

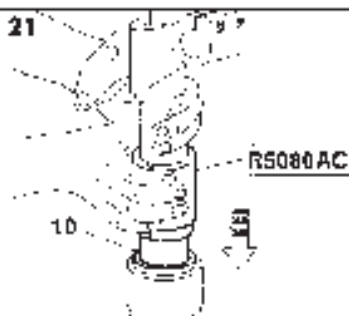
**FIG. 19**



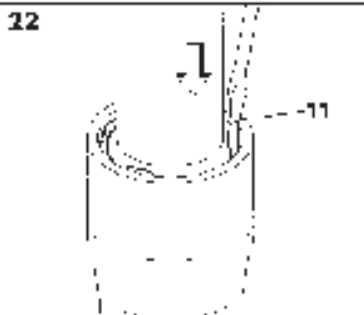
**FIG. 20**



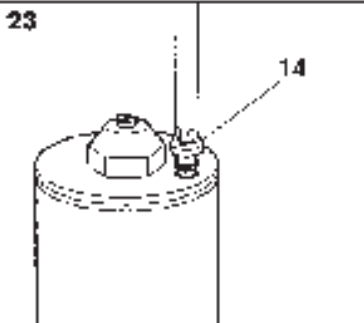
**FIG. 21**



**FIG. 12**



**FIG. 23**



## **4- Air bleeding (FIG. 23)**

### **NOTE**

Perform this operation with legs fully in rebound (front wheel up from the soil), still fitted in the motorcycle.

## **PROCEDURE**

Every month or after each ride, unscrew the bleeder screw (14) on the top of each slider, to depressurize the legs. This pressure is produced by the air trapped inside while riding. Due to the special oil seal shape, the air cannot go out, thus causing some fork problems.

When finished, tighten the bleeder screws (14).

## **INSTALLATION**

**IMPORTANT:** the fork should be assembled on the frame in compliance with the motorcycle Manufacturer's specifications as far as the steering elements and the wheel fastening are concerned. An improper assembly can jeopardize both rider's safety and life.

- Assemble the stanchion tubes in the lower + upper crown and position them at the same height.

- Tighten the fastening screws of the stanchion tubes on the lower + upper crown using a torque of 25 Nm, following the above 1-2-1 procedure.

- Tighten the locking nuts of the wheel axle on the sliders using a torque of 10 Nm, following the above 1-2-1 procedure.

## **DISASSEMBLY**

### **NOTE**

The reference numbers in this chapter refer to the parts belonging to the fork exploded view on page 141.

This chapter deals with the disassembly procedures for the legs already removed from the crown and steering head.

Before disassembling, carefully clean the legs to avoid any damage to sliding or sealing parts due to dirt.

Required tools:

- 2 18mm and 19mm Allen wrenches,

- 21mm socket wrench;

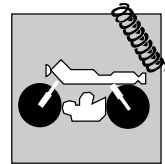
- proper tool to lock the damper body, part no. RS081AA;

Tightening torque for check nut on rod and rod screw 10 Nm

### **1-Slider disassembly**

Follow the instructions as indicated in paragraph "2- Oil change", chapter "MAINTENANCE", from FIG. 6 to FIG. 9, to remove the upper plug (48) and the spring (21) from the leg.

Follow the instructions as indicated in paragraph "3- Oil seal change", chapter "MAINTENANCE", from FIG. 14 to FIG. 17, to remove the slider (7) from the stanchion (5-6) and the slider seals and the pilot bushings.



## 2- Stanchion disassembly FIG. 24

Fix the slider of the stanchion tube (5-6) into a vice equipped with protection jaws. Insert the tool with part no. R5081AA into the damper rod to prevent the body (36) from turning. Turn the tool to insert the two couplings in the body hole, one and stop it by inserting a pin in the two opposite holes. Unscrew the foot screw (47) with the 21-mm socket wrench. Remove the front valve unit (41) completely + O3 (44).

### FIG. 25

Gently withdraw the damper unit (22) from the stanchion tube (5-6). Unscrew and remove the check nut (23) and remove the spring guide (24) from the damper rod.

### FIG. 26

In order reach the pumping element from the damper, the rebound Lamps outs must be removed first: keep firmly the upper bushing (26) with the 18-mm Allen wrench and unscrew the lower bushing (29) with the 17 mm wrench. Remove the upper bushing (26) and the flaring bushing (28) of the rebound buffer from the damper rod.

### FIG. 27

Remove the stop ring (27) from the damper rod (32) with a small screwdriver. Remove the stop ring (24) and the lower bushing (29) from the rod making sure not to scratch it.

### FIG. 28

Push the rod (32) into the body (36) so that the complete pumping element can be pulled out from the bottom.

## 3- Rebound setting change FIG. 29

Fix the mid side (wrench 17) of the damper rod (32) into a vice. Do not overtighten.

Unscrew the locking nut (38) of the pumping element for damping during REBOUND with the 12 mm wrench.

Remove all pumping element parts and put them down in the disassembly order.

Make sure the ring (35) of the piston (36) is not worn out; replace it, if damaged, in order to change the original setting, modify the set of washers (37).

Reassemble all parts following the reverse order. Pay particular attention to the piston position (36): its slotted side must be opposite to the set of washers (37). An improper piston position will cause troubles to the fork.

Tighten the nut (38) as indicated.

## 4- Compression setting change FIG. 30

Fix the hex. side of the foot screw (47) in a vice. Do not overtighten.

Unscrew the locking nut (42) of the COMPRESSION damping unit with the 12 mm wrench.

Remove all parts and place them according to their disassembly order.

Change the set of washers (46) to change the original setting.

A protection plug and the compression adjuster are inside the screw (47). Do not remove this part: should the adjuster not work properly, then change the complete foot valve (41).

Reassemble all parts in the reverse order. Pay particular attention to the piston position (45): its slotted side must be opposite to the set of washers (46). An improper piston position will cause troubles to the fork.

Tighten the nut (42) as indicated.

## 5- Slider plug disassembly FIG. 31

The REBOUND adjusting screw (19) is fixed inside the plug (48) of the slider (7). Remove the dowel (17), the spring (16) and the seal (15) first to remove the screw. Turn the adjusting screw (19) clockwise with a small screwdriver until it can be

FIG. 24

R5081AA

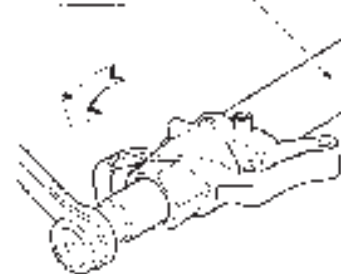


FIG. 25

23

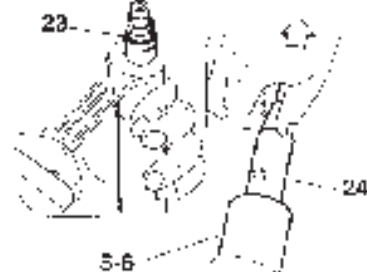


FIG. 26

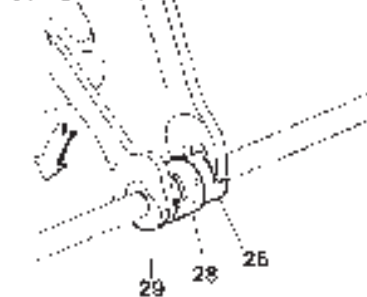


FIG. 27

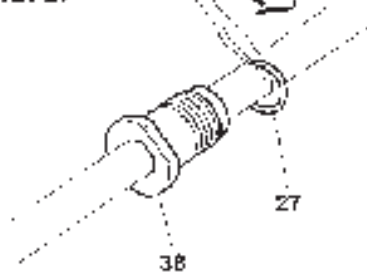
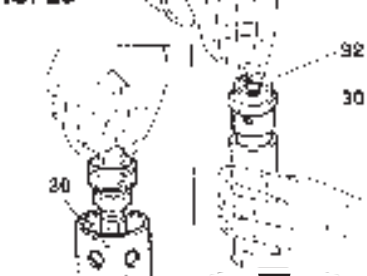
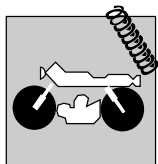


FIG. 28

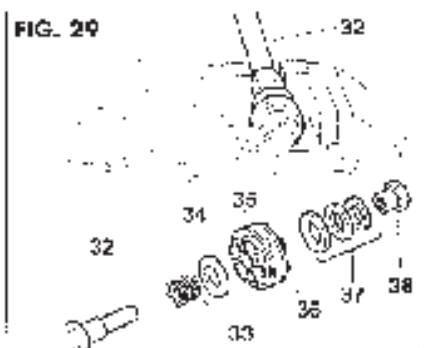




# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

**FIG. 29**



withdrawn from the plug.

Lubricate the O-Ring on the screw (39) and the ball (40) before reassembling.

Spread light glue on the dowel (41).

Insert the adjusting screw (39) into the plug seat (45); push it down while turning counter clockwise until it locks.

Insert the ball (40) and the spring (36) and then screw the dowel on the plug until it clicks in position.

## **REASSEMBLY**

### **NOTE**

Before reassembling all components, they should be carefully washed and dried with compressed air.

Required tools:

- 12-, 13- and 19-mm Allen wrench;

- 21 mm socket wrench;

- proper tool to block the damper body, part no. R5081AA;

- oil seal pusher, part no. R5080AC.

Tightening torque for rebound bumper: 30 Nm

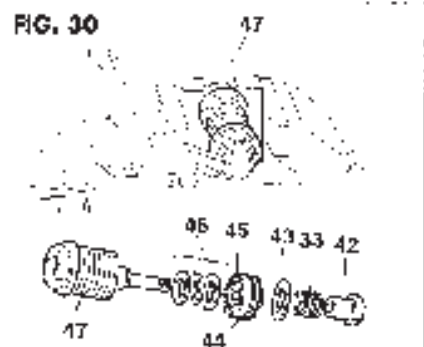
Tightening torque for foot screw: 50 Nm

Tightening torque for damper rod plug: 10 Nm

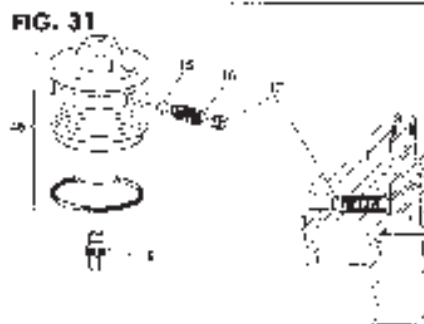
Tightening torque for plug check nut: 30 Nm

Tightening torque for slider plug: 25 Nm

**FIG. 30**



**FIG. 31**



## **1- Damping unit reassembly**

**FIG. 32**

Insert the rod with the pumping element into the damper body (30). For a smoother insertion, press the ring (33) of the piston (36) with your hand and fit into the damper body.

Pull out the rod (32) from the damper body top (30).

**FIG. 33**

Insert the rod (32) and the lower bushing (29) of the rebound bumper from the keyed side and push it down beyond the rod groove. Fit the stop ring (27) on the rod groove (32).

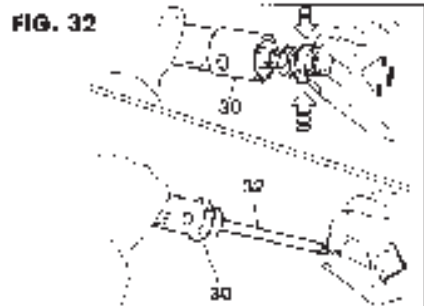
**FIG. 34**

Position the lower bushing (29) so that it rests against the stop ring (27) and then fit the floating bushing (25) into the rod from the side with oil hoses.

Insert the upper bushing (26) and screw it with the lower one.

Lock the upper bushing with the 18-mm wrench and tighten the lower bushing at the indicated torque.

**FIG. 32**



**FIG. 35**

Insert the spring guide (24) into the rod (32) from the side with smaller diameter.

**IMPORTANT:** if the spring guide is improperly fitted, the fork end of stroke during compression will be defective. Tighten the check nut (23) on the damper rod by hand.

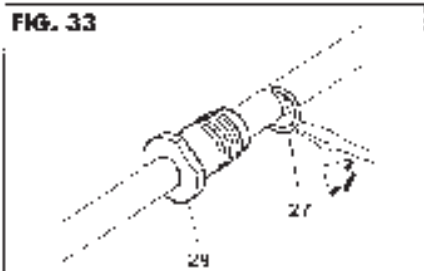
## **2- Foot valve and damping unit reassembly FIG.36**

Lubricate the O-Rings (44) on the piston (45) and the foot screw (47).

Push the damper unit (previously reassembled) until it rests against the skidchain tube and insert the foot valve (41) by hand.

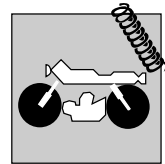
Insert the tool with part no. R5081AA into the rod to keep the damper body (30), then tighten the foot screw (47) as indicated.

**FIG. 33**



## **3- Slider and striction reassembly**

To assembly the seal unit on the slider and the slider on the striction follow the instructions of paragraph "3 Oil seal change", chapter "MAINTENANCE" from FIG. 18 to FIG. 22.



## ADJUSTMENT

**STANDARD** setting for **COMPRESSION**: when in "completely closed" position, unscrew by 20 clicks.

**STANDARD** setting for **REBOUND**: when in "completely closed" position, unscrew by 1.5 clicks.

**FIG. 37**

Damping rate during **COMPRESSION** can be adjusted by turning the screw adjuster (A), at the bottom of each leg, with a flat screwdriver. To reach the adjuster, remove the protection plug (B) first. When adjusting, **ALWAYS** start with the "completely closed" position, which can be reached by turning the adjuster completely clockwise until it locks. Then, turn the screw counter clockwise to the required position.

Each adjustment "clicks" in position.

**IMPORTANT:** Do not force the adjuster beyond the maximum closing and opening position.

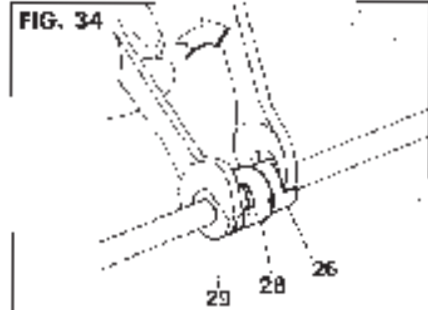
**FIG. 38**

Damping rate during **REBOUND** can be adjusted by turning the screw adjuster (19) on the top of each leg with a small flat screwdriver. In order to change the adjustment unit position, **ALWAYS** start with the "completely closed" position, which can be reached by turning clockwise the adjuster until it locks. Turn the adjuster counter clockwise until the wished position is reached.

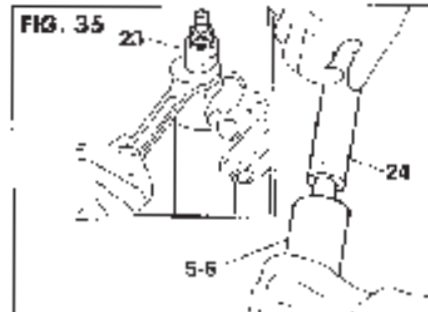
Each adjustment "clicks" in position.

**IMPORTANT:** Do not force the adjuster beyond the maximum closing and opening position.

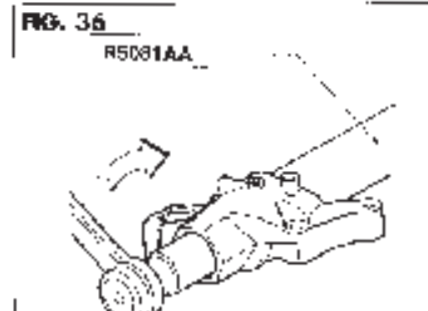
**FIG. 34**



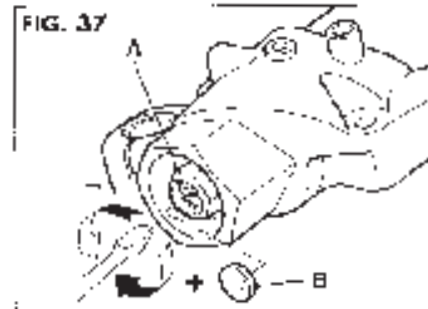
**FIG. 35**



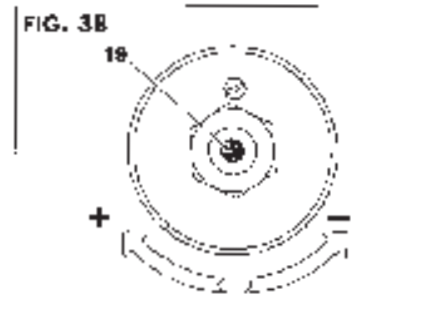
**FIG. 36**

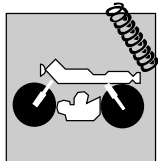


**FIG. 37**



**FIG. 38**





# TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

<http://husqvarnaforumsactifs.com>

## INSTRUCTIONS POUR FOURCHE Ø45USD

### GÉNÉRALITÉS

Fourche télehydraulique à fourreaux renversés avec ressort pour charge statique et système d'amortissement multivannes.

En phase de compression l'amortissement hydraulique est déterminé par une vanne spéciale située sur le fond de chaque fourreau, en phase d'extension, il s'effectue au moyen d'une cartouche située à l'intérieur de chaque plongeur.

Chaque fourreau est doté de vis de réglage externes pour le réglage des phases de compression et d'extension.

Vis de purge d'air située sur le bouchon supérieur de chaque fourreau.

Regue flottante de glissement tige amortisseur.

PLONGEURS: en acier spécial à résistance élevée, avec enrobage superficiel en chrome.

PORTE-FOURREAU: en alliage d'aluminium usiné par CNC.

BAGUES DE GLISSEMENT: avec rapport en Teflon, sans frottement au premier départ.

JOINTS: les joints étanchéité conçus par orinateur assurent une étanchéité maximum en compression et un frottement minimum en extension.

RESSORT: en acier à pas constant, disponibles dans différentes longueurs et charges statiques (voir tableau).

HUILE: MARZOCCHI SAE 7.5 Art. 550013 selon une formule spéciale qui prévient la formation de mousse et maintient les caractéristiques de viscosité constantes quelles que soient les conditions de fonctionnement; sans frottement au premier départ. En cas de climats particulièrement rigoureux, utiliser de l'huile "MARZOCCHI SAE 5" Art. 550003.

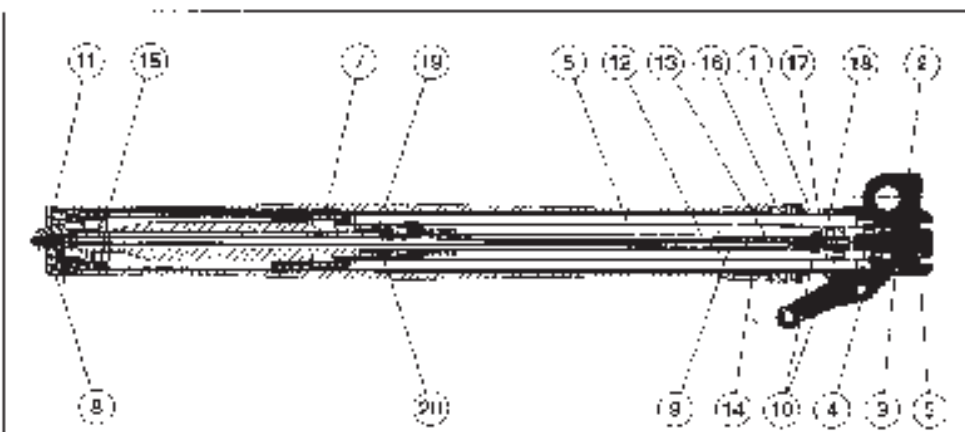
### TABLEAU RESSORTS

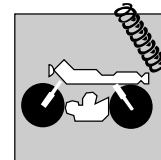
La charge statique de la fourche est déterminée par le ressort, positionné au niveau de la partie supérieure de chaque fourreau; en modifiant les caractéristiques ou en modifiant la longueur du tube qui en définit la précharge, il est possible d'obtenir un comportement différent de la suspension, sans intervenir sur l'aspect hydraulique.

Le tableau suivant indique le nécessaire "ressort + tube" à disposition comme pièces de rechange.

| CONSTANTE K (N/mm) | COD-      |
|--------------------|-----------|
| 3,0                | 800091607 |
| 4,0                | 800098790 |
| 4,2                | 800091609 |
| 4,5                | 800091610 |
| 4,8                | 800091611 |

FIG. 1





## FONCTIONNEMENT

Le fonctionnement hydraulique de cette fourche est basé sur un système multivannes, déjà testé sur la série MAGNUM précédente, cependant il se distingue par la configuration identique des deux fourreaux. Par conséquent, chaque fourreau constitue un système de suspension complet auquel il est nécessaire de se référer lors de chaque réglage. Pour mieux comprendre le fonctionnement de la suspension, nous avons distingué les pièces en mouvement, dépendantes de la roue (fond forcé) et celles qui demeurent solidaires du châssis de la moto (fond libre). Les flèches indiquent les passages ou les mouvements que l'huile accomplit pendant les différentes phases de fonctionnement.

La partie en mouvement de chaque fourreau est constituée d'un plongeur (1) vissé sur le piston (2); à l'intérieur est fixée la vanne de fond (3) dotée d'un piston (4) et lamelles et d'un vis de réglage de la compression (5). À l'intérieur du plongeur est fixé le scotch de la cartouche (6). La partie solide au châssis est constituée d'un porte-fourreau externe (7) fermé par un bouchon (8) au niveau de la partie supérieure. Le rige amortisseur (10) et la cartouche (6) est solidaire du bouchon (8) au moyen d'une tige (9). Sur le bouchon se trouve le vis de réglage de l'extension (11), qui agit, au moyen d'une tige interne (12) de renvoi, un pointeau conique (13) situé immédiatement sur la tige amortisseur.

La lubrification des bagues de glissement (14 et 15) et du joint d'étanchéité (16) est garantie par la présence de fluide dans la chambre située entre le plongeur (1) et le porte-fourreau (7). Le flux de l'huile dans cette chambre s'effectue à travers deux grands orifices situés au sommet du plongeur (1), immédiatement sous le bouchon (15). Les vis de réglage (5 et 11) permettent de calibrer la zone de passage du fluide à la sortie de la cartouche en modifiant ainsi la réponse de la suspension au cours de la phase de compression et/ou d'extension. Chaque position de réglage est identifiable par un "click".

Au jourd'hui, de la position d'amortissement maximum (vis de réglage complètement vissée dans le sens des aiguilles d'une montre) pour effectuer chaque réglage. De autres augmentations de l'amortissement produisent des effets sensibles lorsque celles sont effectuées au niveau des deux fourreaux.

Examinons ce qui se produit dans chaque fourreau au cours de la phase de COMPRESSION ou ALLÉE (voir FIG. 2).

L'huile présente dans la cartouche est comprimée par le mouvement de la tige amortisseur (10) et s'écoule uniquement à travers les hauteurs de passage présentes dans le piston (4) et à travers le canal central de la vanne de fond (3).

Ce passage est réglé par la résistance opposée par les lamelles (14), situées au niveau de la partie inférieure du piston, et par la position du pointeau conique au vis de réglage (5).

Pour modifier l'amortissement au cours de cette phase, outre l'intervention sur la vis de réglage (5), il est possible de modifier la composition de l'ensemble de lamelles (14) en utilisant des éléments d'épaisseur et de diamètre différents, disponibles comme pièces détachées.

Au cours de cette phase une partie de l'huile, en passant à travers les canaux ouverts de la tige amortisseur (10) dilue le contact du ressort supérieur (17) et, en soulevant la lamelle (18), compense le volume de tige introduite dans la cartouche.

L'huile évacuée par la cartouche passe dans une chambre externe qui communique avec la partie supérieure du fourreau dépressurisé (voir FIG. 3A).

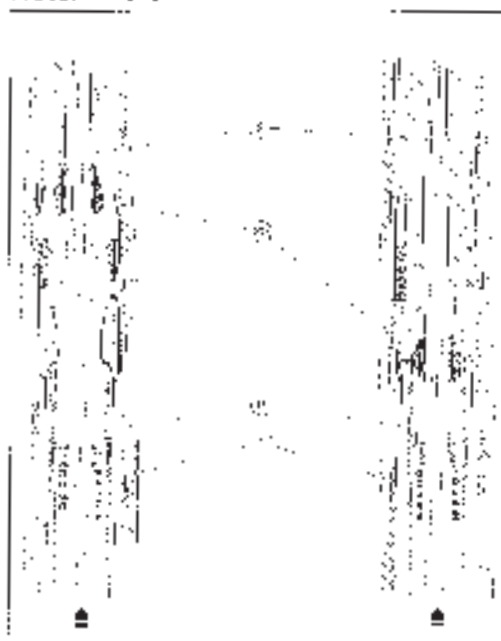
La communication entre cette chambre et la zone supérieure du fourreau s'effectue également à travers les zones de passage situées entre le bouchon du boîtier (19) et le plongeur (1) ainsi qu'à travers d'autres grands orifices situés sur la partie supérieure du bouchon boîtier.

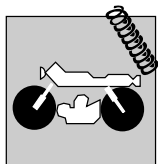
Sur la tige (9) est fixé le tampon de fond (20) avec une bague flottante externe spéciale qui, en situation de plongeur maximum (voir FIG. 3B), outre la détermination de la fin de course du plongeur, ferme les quatre orifices de passage de l'huile au moyen du bouchon ouïer (19), en maintenant ainsi ultérieurement la compression du fourreau.

FIG.2



FIG.3A FIG.3B

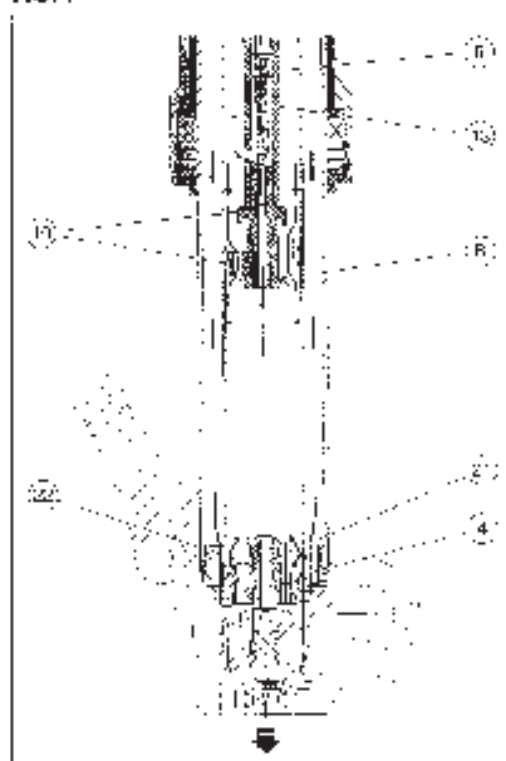




# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://www.husqy.forumsactifs.com>

**FIG.4**



Examinons à présent qu'il se passe dans chaque fourreau en phase d'EXTENSION ou RETOUR.

L'extension du ressort pousse le plongeur vers le bas, provoquant ainsi un appel d'huile à l'intérieur du carter (voir FIG. 4). La compression du volume d'huile présent dans la chambre au dessus de la tige amortisseur (10) détermine la pression qui ouvre les lamelles (8) situées au niveau de la partie inférieure du piston de la tige amortisseur. Pour modifier l'amortissement au cours de cette phase, il est possible de modifier l'ensemble de lamelles (8), comme décrit pour le piston (4). Outre le passage décrit, l'huile est poussée à l'intérieur de la tige (9) et peut s'écouler dans la chambre au dessous de la tige amortisseur en traversant la zone déterminée par la position du poinçon conique (13). La dimension de cette zone peut être modifiée en variant la position de ce vis de réglage de l'extension (11). Le remplissage de la chambre au dessous de la tige amortisseur s'effectue aussi, au cours de cette phase, par le passage de l'huile à travers les autobloquants du piston (4). La poussée de l'huile élimine la résistance du contre-ressort (21) et soulève la lamelle (22), permettant ainsi le passage de la chambre externe à la chambre interne du boîtier (6).

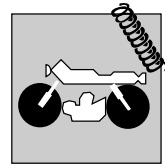
## **INSTRUCTIONS GÉNÉRALES POUR UNE RÉVISION CORRECTE**

1. Après un démontage complet, utiliser des joints neufs pour le remontage.
2. Pour le serrage de deux vis ou de deux écrous proches l'un de l'autre, suivre toujours la séquence de travail 1-2-1. Autrement dit, resserrer à nouveau la première vis (1) après avoir serré la deuxième (2).
3. Pour le nettoyage, utiliser toujours un solvant non inflammable et si possible non-légèrement.
4. Avant le remontage, lubrifier avec de l'huile pour fourche tous les composants.
5. Appliquer toujours de la graisse sur les bords des joints d'étanchéité avant le remontage.
6. Utiliser uniquement des clés métriques et non en pouces. Les clés en pouces peuvent présenter des dimensions identiques à celles en millimètres mais elles risquent d'endommager les vis et rendre le dévissage impossible.

## **INCONVÉNIENTS-CAUSES-REMEDES**

Ce paragraphe signale quelques inconvénients susceptibles de se présenter lors de l'utilisation de la fourche, indique la cause éventuelle et suggère la façon d'y remédier. Toujours consulter ce tableau avant d'effectuer toute intervention sur la fourche.

| INCONVÉNIENT                                                     | CAUSE                                                                                                                                                               | REMEDIE                                                                                                                   |
|------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fuite d'huile du joint d'étanchéité                              | 1. Usure joint d'étanchéité<br>2. Plongeur rayé<br>3. Bague sale                                                                                                    | 1. Remplacer<br>2. Remplacer le plongeur<br>3. Nettoyer ou remplacer                                                      |
| Fuite d'huile du fond du fourreau                                | 1. Joint torique ou la vanne de fond endommagé<br>2. Vanne de fond relâchée<br>3. Joint torique ou le vis de réglage compression endommagé                          | 1. Remplacer<br>2. Serrer<br>3. Remplacer                                                                                 |
| La fourche est trop souple dans toutes les conditions de réglage | 1. Niveau d'huile bas<br>2. Ressort hors service<br>3. Faible viscosité de l'huile                                                                                  | 1. Rétablir le niveau d'huile<br>2. Remplacer le ressort<br>3. Changer la viscosité de l'huile                            |
| La fourche est trop dure dans toutes les conditions de réglage   | 1. Niveau d'huile trop élevé<br>2. Viscosité huile trop élevée                                                                                                      | 1. Rétablir le niveau d'huile<br>2. Changer la viscosité de l'huile                                                       |
| La fourche ne réagit pas aux variations de réglage               | 1. Poinçon à l'intérieur de la tige bloqué<br>2. Vis de réglage compression bloquée<br>3. Huile avec impuretés<br>4. Vannes amortisseur obstruées par des impuretés | 1. Nettoyer ou remplacer la tige<br>2. Démontez et nettoyer<br>3. Filtrer et remplacer l'huile<br>4. Démontez et nettoyer |
| Perte de rigidité des fourreaux                                  | Bagues de glissement usées                                                                                                                                          | Remplacer                                                                                                                 |



## ENTRETIEN

### Conseils d'entretien

Cette fourche est le résultat de nombreuses années d'expérience sur les plus importants terrains de compétitions. Bien qu'elle soit techniquement sophistiquée, elle ne nécessite pas d'interventions d'entretien particulières. Au contraire, étant donné qu'elle s'adresse aux sportifs amateurs, ces interventions sont extrêmement simples et ne nécessitent pas d'équipements spéciaux.

### Opérations d'entretien général

|                                                             | Utilisation                       |                                    |
|-------------------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
|                                                             | Compétition                       | Hors compétition                   |
| 1- Nettoyage cache-poussière:<br>CROSS et REGULARITE        | Après chaque compétition          | Après chaque utilisation           |
| 2- Vidange d'huile:<br>CROSS<br>REGULARITE                  | Après 6 heures<br>Après 30 heures | Après 20 heures<br>Après 60 heures |
| 3- Remplacement joints d'étanchéité:<br>CROSS<br>REGULARITE | Après 6 heures<br>Après 30 heures | Après 20 heures<br>Après 60 heures |
| 4- Purge air:<br>CROSS et REGULARITE                        | Après chaque compétition          | Tous les mois                      |

En cas d'utilisation sur boue ou sur saule, effectuer les opérations à des intervalles inférieurs (30%).

**REMARQUE:** Les numéros de référence de ce chapitre se réfèrent aux composants du schéma éclaté fourni, page 19.

### 1- Nettoyage cache-poussière (FIG. 5)

#### REMARQUES

Il est possible d'effectuer cette opération avec les fourreaux montés sur la moto. Aucun équipement particulier n'est nécessaire. Prévoir une bonne dose de graisse au silicone.

### PROCEDURE

Nettoyer les plongeurs avant d'effectuer cette opération.

A l'aide d'un petit tournevis, ôter le cache-poussière (12) du porte-fourreau (7) en évitant de rayer le plongeur (5-6).

Abaisser le cache-poussière le long du plongeur et, avec un jet d'air comprimé, nettoyer l'intérieur du cache-poussière et le logement sur le porte-fourreau.

Il est nécessaire d'éviter absolument d'utiliser des outils métalliques pour éliminer les particules de saleté. Faire attention à ne pas endommager les plongeurs.

Appliquer le cache-poussière sur la surface visible du joint d'étanchéité avec de la graisse au silicone.

Repositionner le cache-poussière dans le porte-fourreau.

### 2- Vidange d'huile

#### REMARQUES

Il est possible d'effectuer cette opération lorsque les fourreaux sont montés sur la moto.

Outils nécessaires: 2 clés hexagonales de 19 mm, clé de réglage.

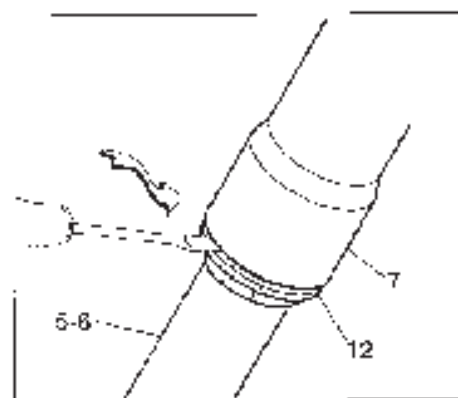
Couple de serrage bouchon sur tige amovible: 10 Nm.

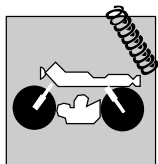
Couple de serrage contre-bouchon sur bouchon: 30 Nm.

Couple de serrage bouchon sur porte-fourreau: 25 Nm.

Un litre de 1,5 l d'huile conseillé.

**FIG.5**

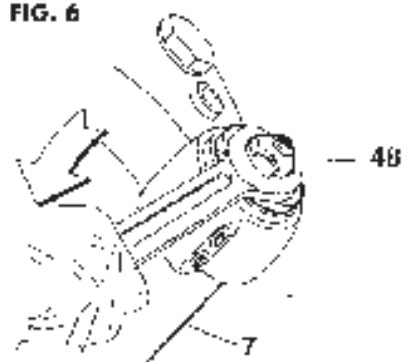




# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

**FIG. 6**



## **VIDANGE D'HUILE**

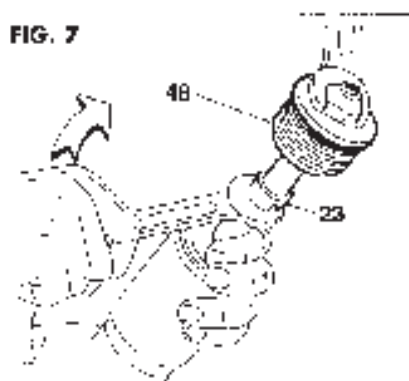
### **FIG. 6**

Avant d'enlever les fourreaux de la base et de la tête de direction, à l'aide de la clé de 19 mm, desserrer le bouchon supérieur (48) de chaque sorte fourreau (7). Enlever les fourreaux de la moto.  
 Dévisser complètement le bouchon (48) et abaisser lentement le porte-fourreau (7) sur le plongeur (5 6).

### **FIG. 7**

Comprimer le ressort (21) jusqu'à ce que le carter inférieur (23) soit accessible.  
 En utilisant de nouveau la clé précédente, maintenir le bouchon (48) immobile puis déboucher le contre-démarré (20) à l'aide de la clé de 19 mm.  
 Dévisser complètement et enlever le bouchon (48) de l'extrémité de la tige amortisseur.

**FIG. 7**



### **FIG. 8**

Oter la cuvette de guidage ressort (20), le ressort (21) et le tube de précharge (25).  
 Oter la tige interne de renvoi (31) de l'extrémité de la tige amortisseur (32).

### **FIG. 9**

Vider l'huile du fourreau. Pour faciliter la vidange de l'huile presser dans l'arrondissement interne, pomper plusieurs fois à l'aide de la tige.

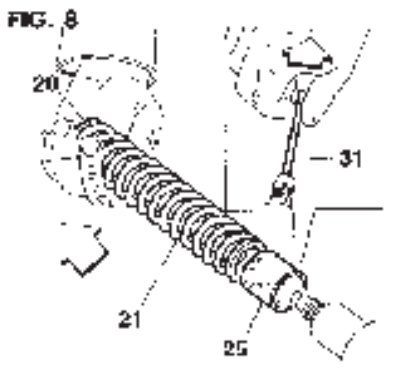
**ATTENTION:** orienter l'extrémité du fourreau vers un contenant afin d'éviter que le jet d'huile sous pression qui sort de la tige ne provoque des dommages à l'opérateur ainsi qu'aux personnes se trouvant à proximité.

Eviter de déverser l'huile usagée dans l'environnement.

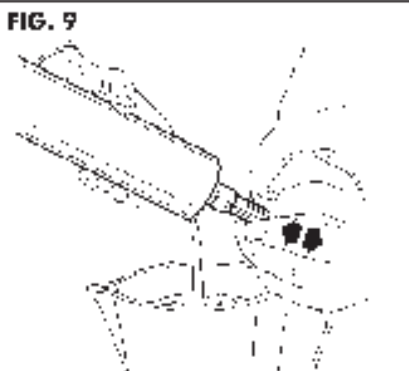
En observant l'aspect, la densité et la quantité d'huile usagée, il est possible d'évaluer les conditions des éléments d'étanchéité et de glissement. Si l'huile est dense et sombre, avec des particules solides, il est nécessaire de procéder au remplacement des bagues de glissement. Si l'huile est de densité normale mais que la quantité écoulée du fourreau est nettement inférieure à la quantité prescrite, il est nécessaire de remplacer les joints d'étanchéité.

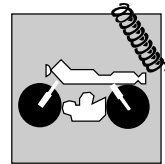
**PRÉCAUTION:** Au cours du nettoyage, éviter absolument d'introduire des solvants inflammables ou corrosifs, susceptibles d'endommager les joints d'étanchéité éventuellement, utiliser un solvant non inflammable ou à point d'inflammabilité élevé. Pour évacuer complètement le solvant, souffler de l'air comprimé à l'intérieur du fourreau.

**FIG. 8**



**FIG. 9**





## REMPLISSAGE HUILE

FIG. 10

Revisiter le porte-fourreau (7) en fin de course sur le plongeur (5-6).  
Verser 2/3 de la quantité d'huile conseillée dans le plongeur et remplir aussi le canal interne de la tige amortisseur.  
Toucher la tige avec un doigt et effectuer quelques courses, en soulevant puis en poussant la tige, afin de faire complètement l'amortisseur interne.  
Insérer la tige interne au canon (31) et verser l'huile dans le plongeur en portant le niveau à 80 mm du sommet du porte-fourreau (7).  
Laisser reposer quelques minutes ou à contrôler de nouveau le volume d'air.  
**IMPORTANT:** un volume d'air inférieur ou supérieur, ou un type d'huile autre que celui conseillé peuvent modifier le comportement de la fourche quel que soit le phase.

FIG. 11

Introduire dans le fourreau, dans l'ordre suivant la tige de précharge (25), le ressort (21) et la cuvette de guidage ressort (20).  
**IMPORTANT:** les tubes de précharge doivent toujours être montés sous un ressort.

FIG. 12

Visser manuellement le bouchon (48) sur l'extrémité de la tige amortisseur.  
Comprimer le ressort jusqu'à ce que le contre-écrou (20) soit excessible.  
En utilisant les clés de démontrage, bloquer le bouchon (48) sur la tige amortisseur.  
Ensuite, serrer le contre-écrou (20) contre le bouchon (48).

FIG. 13

Lubrifier le joint torique (18) situé sur le bouchon (48).  
Se lever le porte-fourreau (7) et l'embouter sur le bouchon (48) en faisant attention de ne pas endommager le joint torique (18).  
Serrer le bouchon (48) sur le porte-fourreau (7).

## 3- Remplacement joints d'étanchéité

### REMARQUES

Il n'est pas possible d'effectuer cette opération lorsque les fourreaux sont montés sur la moto.

Outils nécessaires: 2 clés hexagonales de 19 mm, introducteur joint d'étanchéité Code R5080AC, règle millimétrée.

Couple de serrage bouchon sur tige amortisseur: 10 Nm.

Couple de serrage contre-écrou sur bouchon: 20 Nm.

Couple de serrage bouchon sur porte-fourreau: 25 Nm.

N° 2 joints d'étanchéité neufs.

FIG. 10

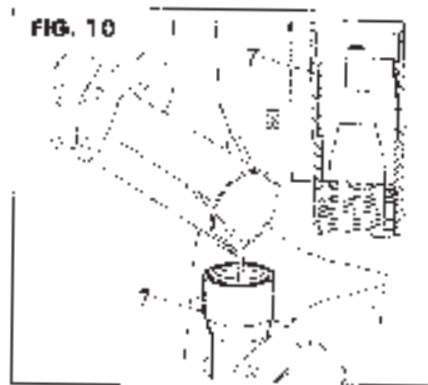


FIG. 11

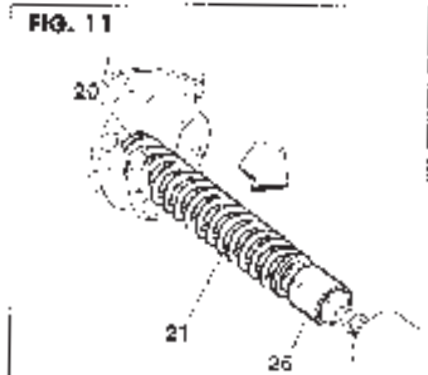


FIG. 12

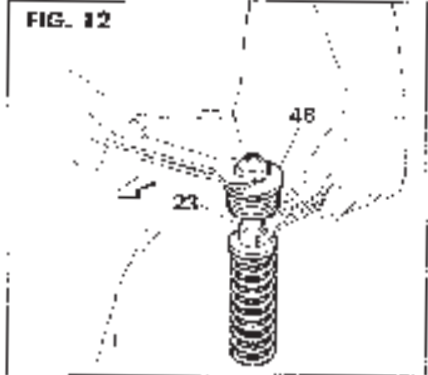
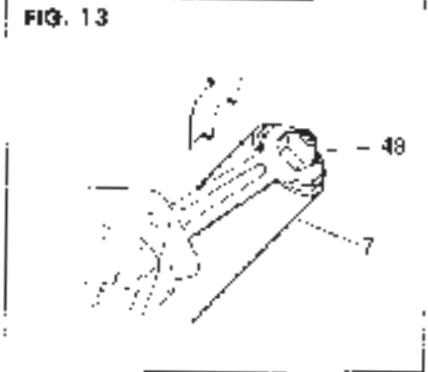
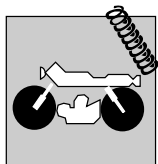


FIG. 13

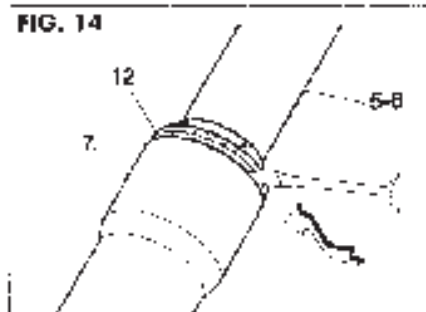




# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

**FIG. 14**



## **DEMONTAGE**

Exécuter les opérations de la FIG. 4 à la FIG. 9, indiquées au paragraphe précédent.

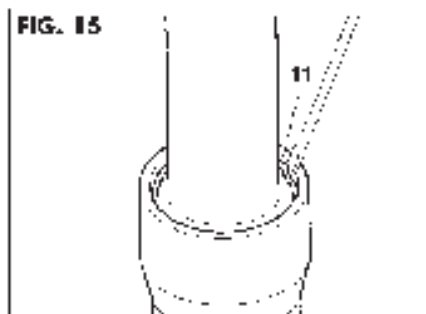
**FIG. 14**

A l'aide d'un petit tournevis, ôter le cache-poussière (12) du sommet du porte-fourreau (7).

**FIG. 15**

Avec le même tournevis, ôter la bague de butée (11) du joint d'étanchéité (10) sur le porte-fourreau.

**FIG. 15**



**FIG. 16**

Ôter le porte-fourreau (7) du plongeur (5-6). Pour séparer les deux éléments, est nécessaire de les frapper énergiquement. Cette opération permet d'enlever du porte-fourreau le joint d'étanchéité (10), la cuvette (9) et la bague de glissement (8).

**FIG. 17**

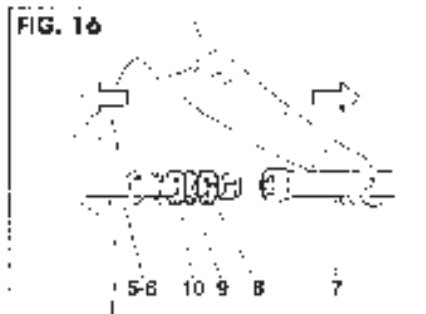
Enlever la bague de glissement (39) du plongeur en faisant levier avec l'extrémité d'un tournevis plat introduit dans la fissure de la bague.

Ensuite, enlever du plongeur la bague de glissement (5), la cuvette (9), le joint d'étanchéité (10), la bague de butée (11) et le cache-poussière (12).

**IMPORTANT:** les joints d'étanchéité enlevés ne doivent plus être remontés.

Avant de procéder au remontage, vérifier les conditions des bagues de glissement: en cas de rayures ou d'égratignures, les remplacer. Contrôler le revêtement en téflon: il doit être présent sur au moins 3/4 de la surface totale. Dans le cas contraire, le remplacer.

**FIG. 16**



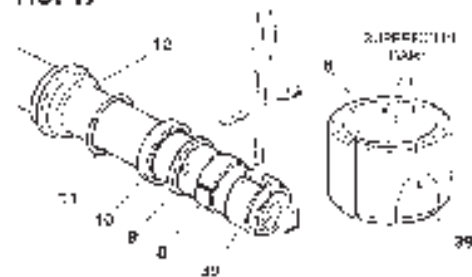
## **REMONTAGE**

**FIG. 18**

Appliquer du ruban adhésif à l'extrémité du plongeur (5-6) afin d'éviter d'endommager les joints d'étanchéité.

Sur le plongeur, introduire dans l'ordre suivant le cache-poussière (12), la bague de butée (11), le joint d'étanchéité (10), la cuvette (9) et la bague de glissement (8). Enlever le ruban adhésif de l'extrémité du plongeur et éliminer les éventuels traces de colle.

**FIG. 17**



**FIG. 19**

Introduire l'extrémité du tournevis plat dans la fissure de la bague de glissement (39) afin de l'emporter sur le plongeur, l'accompagner manuellement dans le logement approprié sur le plongeur.

**FIG. 20**

Introduire délicatement le plongeur (5-6), avec la bague, dans le porte-fourreau (7). Accompagner jusqu'au contact avec le porte-fourreau, la bague de glissement (8), la cuvette (9) et le joint d'étanchéité (10).

**FIG. 21**

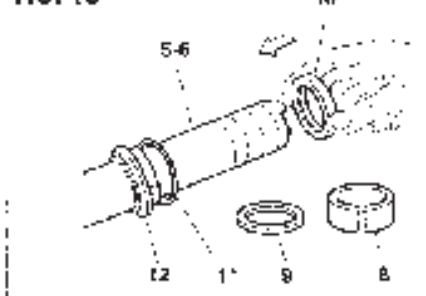
Monter sur le plongeur (5-6) l'outil introduit au point 5090AC et, à l'aide de celui-ci pousser la bague de glissement (8), la cuvette (9) et le joint d'étanchéité dans le logement (10).

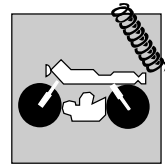
**FIG. 22**

Installer la bague de butée (11) en vérifiant qu'elle soit parfaitement introduite dans la gorge du porte-fourreau et en faisant très attention de ne pas rayer la tige. Remonter le cache-poussière (12).

Procéder au remplissage de l'huile puis au remontage des éléments enlevés, comme décrit au paragraphe précédent, de la FIG. 10 à la FIG. 13.

**FIG. 18**





#### 4- Purge air (FIG. 23)

##### REMARQUES

Cette opération doit être effectuée avec les fourreaux complètement déverrouillés (roue avant soulevée du sol), et montés sur la moto.

##### PROCEDURE

Tous les mois, ou après chaque compétition, il est nécessaire de dévisser la vis de purge (14) située au sommet de chaque porte fourreau afin d'évacuer la pression susceptible de se créer à l'intérieur des fourreaux.

Cette pression est générée par l'air qui peut entrer dans les fourreaux durant l'utilisation et, qu'en la forme particulière des joints d'étanchéité, ne réussit pas à s'évacuer, provoquant ainsi un mauvais fonctionnement de la fourche.

Une fois l'opération effectuée, serrer de nouveau les vis de purge (14).

##### INSTALLATION

**ATTENTION:** L'installation de la fourche sur le châssis doit être exécutée dans le respect des spécifications du fabricant de la moto en ce qui concerne les organes de direction, de freinage ainsi que la fixation de la roue. Un montage incorrect peut nuire à la sécurité du pilote.

- Installer le porte-fourreau dans la base et dans la tête de direction au même niveau.

- Serrer les vis de fixation des porte-fourreau sur la base et sur la tête de direction au couple de 25 Nm, en suivant la procédure 1-2-1 indiquée précédemment.

- Serrer les vis de fixation de l'axe roue sur les porte-roue au couple de 10 Nm, en suivant la procédure 1-2-1.

##### DECOMPOSITION

##### REMARQUES

Les numéros de référence de ce chapitre se réfèrent aux composants du schéma éclaté fourche, page L41.

Ce chapitre explique les opérations de décomposition des fourreaux une fois enlevés de la base et de la tête de direction.

Avant de procéder à la décomposition des éléments, il est nécessaire d'effectuer un nettoyage soigné des fourreaux afin d'éviter que des particules de saleté puissent endommager les surfaces de glissement ou d'étanchéité.

##### Outils nécessaires:

- clés hexagonales de 12, 18 et 19 mm,
  - clé à douille de 21 mm,
  - outil de blocage boîtier amortisseur Cede R5061 AA,
- Couple de serrage écrou sur fig. et sur vis de fond, 10 Nm

#### 1-Démontage et décomposition porte-fourreau

Pour enlever le bouchon supérieur (48) et l'écrou (21) du fourreau, effectuer les opérations indiquées paragrahne "2- Vidange d'huile" du chapitre "ENTRETIEN", de la HCS 6 à la TK3, 9.

Pour séparer le porte-fourreau (1) du plongeur (5-6) et pour enlever le groupe d'étanchéité du porte-fourreau ainsi que les bagues de glissement effectuer les opérations indiquées paragrahne "3- Remplacement joints d'étanchéité" du chapitre "ENTRETIEN", de la F.G. 14 à la K.G. 12.

FIG. 19

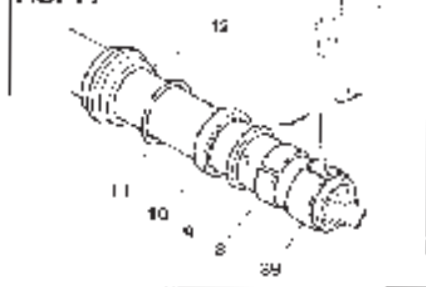


FIG. 20



FIG. 21

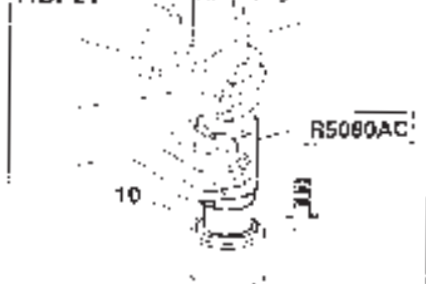
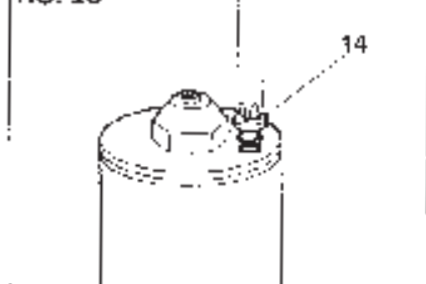
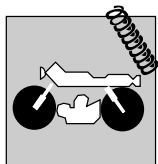


FIG. 22



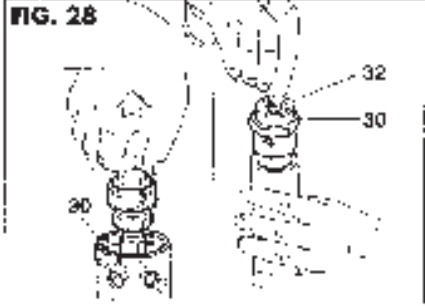
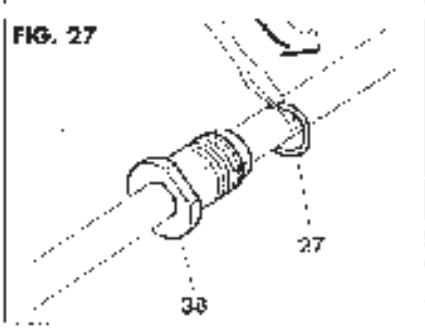
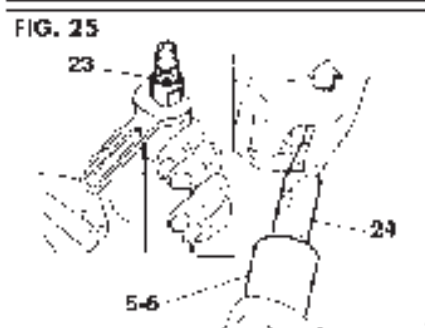
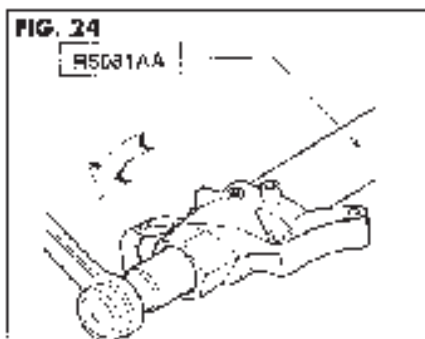
FIG. 23





# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://www.husqy.forumsactifs.com>



## **2- Décomposition plongeur FIG. 24**

Bloquer le porte roue du plongeur (15 6) dans un étau avec mâchoires de protection. Introduire l'outil Cuda 35081/AA dans la tige amortisseur afin de bloquer la rotation du boîtier (30). Tourner l'outil pour introduire les deux emboîtements dans l'extrémité hexagonale du boîtier et l'amortisseur en introduisant un goujon dans les deux orifices opposés. A l'aide de la clé à douille de 21 mm dévisser la vis de fond (47). Enlever le groupe vance de fond (41) avec le joint torique correspondant (44).

FIG. 25

Oter délicatement le groupe amortisseur (22) du plongeur (15 6). Dévisser et enlever le contre-écrou (23) et enlever de la tige amortisseur le guide ressort (24).

FIG. 26

Pour pouvoir opérer sur la tige amortisseur, il est nécessaire d'enlever les composants du tampon de fin de course, maintenir la douille supérieure bloquée (26) à l'aide de la clé hexagonale de 18 mm et dévisser la douille inférieure (25) avec une clé de 17 mm. Oter de la tige amortisseur la douille supérieure (26) et la seggie formant (28) du tampon de fin de course.

FIG. 27

A l'aide d'un petit tournevis, enlever la bague de butée (27) de la tige amortisseur (22). Oter de la tige, en évitant de la rayer, la linguette de butée (27) et la douille inférieure (25).

FIG. 28

Pousser la tige (32) dans le boîtier (30) afin d'enlever la tige amortisseur complète sur le Los.

## **3- Modification réglage extension FIG. 29**

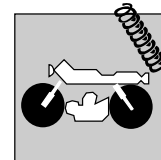
Dans un étau, bloquer la partie traitée (clé 17) de la tige amortisseur (32) en évitant de serrer excessivement. A l'aide de la clé de 12 mm, dévisser l'écrou (38) de fixation de la tige amortisseur qui détermine l'amortissement au cours de la phase d'EXTENSION. Enlever tous les composants de la tige amortisseur en les positionnant selon l'ordre de démontage. Vérifier l'état d'usure du segment (35) du piston (36), le remplacer si nécessaire. Pour modifier le réglage d'origine, il est possible de modifier l'ensemble de lamelles (37). Remonter tous les composants dans l'ordre inverse par rapport à celui de démontage. Prêter une attention particulière à l'orientation du piston (36) le côté avec boutonnières doit être opposé à l'ensemble lamelles (37). Une mauvaise orientation est susceptible de compromettre le fonctionnement de la fourche. Bloquer l'écrou (38) au couple de serrage indiqué.

## **4- Modification du réglage compression FIG. 30**

Bloquer dans un étau la partie hexagonale de la vis de fond (47) en évitant de serrer excessivement. A l'aide de la clé de 12 mm, dévisser l'écrou (42) de fixation du groupe d'amortissement en phase de COMPRESSION. Enlever tous les composants et les positionner selon l'ordre de démontage. Pour modifier le réglage d'origine, il est possible de modifier l'ensemble de lamelles (46). A l'intérieur de la vis (47) se trouve un bouchon de protection ainsi que le réglage de la compression. Eviter de démonter ce composant; en cas de mauvais fonctionnement du réglage, remplacer la vis de fond (41) complète. Remonter tous les composants dans l'ordre inverse par rapport à celui de démontage. Prêter une attention particulière à l'orientation du piston (45) le côté avec boutonnières doit être opposé à l'ensemble lamelles (46). Une mauvaise orientation est susceptible de compromettre le fonctionnement de la fourche. Bloquer l'écrou (42) au couple de serrage indiqué.

## **5- Décomposition bouchon porte-fourreau (FIG. 31)**

A l'intérieur du bouchon (48) du porte-fourreau (7) est montée la vis de réglage



(19) de la phase d'EXTENSION. Pour la séparer du bouchon, il est nécessaire de dévisser la vis sans tête (17) et d'enlever le ressort (16) ainsi que la balle (15).

A l'aide d'un bolte tournevis, tourner la vis de réglage (19) dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce qu'elle sorte du bouchon.

Avant de procéder au remontage, graisser le joint torique sur la vis (19) ainsi que la balle (15).

Appuyer un filinier de l et faire sur la vis sans tête (17). Introduire la vis de réglage (19) à l'intérieur du logement du bouchon (48), la maintenir poussée et, simultanément le tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre, jusqu'en butée, depuis le dessus du bouchon. Introduire la balle (15) et le ressort (16) puis visser la vis sans tête sur le bouchon jusqu'au "click".

## RECOMPOSITION

### REMARQUES

Avant le remontage, il est nécessaire de laver soigneusement tous les composants et de les sécher à l'air comprimé. Outils nécessaires:

- des hexagonales de 12, 18 et 19 mm;
- clé à écrou de 21 mm;
- outil de blocage bœufier amortisseur code R5081AA;
- introduit joint d'étanchéité Code R5083AC.

Couple de serrage rayon de fin de course: 30 Nm.

Couple de serrage vis de fond: 50 Nm.

Couple de serrage bouchon sur lige amortisseur: 10 Nm.

Couple de serrage contre-écrou sur bouchon: 30 Nm.

Couple de serrage bouchon sur porte-fourreau: 25 Nm.

### 1- Remontage groupe amortisseur FIG. 32

Introduire la lige amortisseur dans le boîtier (30). Pour faciliter l'introduction, comprimer le segment (35) du piston (36) avec les doigts et l'emboîter dans le boîtier. Oter la lige (32) depuis la partie supérieure du boîtier (30).

#### FIG. 33

Introduire dans la lige (32) la douille intérieure (29) du tampon de fin de course, du côté avec prise de clé, et la porter vers le bas, jusqu'à ce qu'elle dépasse la gorge de la lige. Installer la bague de butée (27) dans la gorge de la lige (32).

#### FIG. 34

Positionner la douille intérieure (29) en contact avec la bague de butée (27) puis introduire dans la lige la douille flottante (28) du côté avec les rainures pour le passage de l'huile. Introduire la douille supérieure (26) et la visser sur la douille inférieure. Bloquer la douille supérieure à l'aide de la clé de 18 mm et serrer la douille inférieure au couple prescrit.

#### FIG. 35

Introduire dans la lige (32) le guide-ressort (24) avec la partie de cinématique intérieure. IMPORTANT: un montage incorrect du guide-ressort nuit au fonctionnement de la fourche en condition de fin de course en compression. Visser manuellement, en fin de course, le contre-écrou (23) sur la lige amortisseur.

### 2- Remontage vane de fond et groupe amortisseur (FIG. 36)

Graisser les joints toriques (44), sur le piston (45) et sur la vis de fond (47).

Fouler le groupe amortisseur, précédemment assemblé, jusqu'à arriver en butée dans le plongeur puis emboîter manuellement la vane de fond (41).

Introduire l'outil Code R5081AA dans la lige pour bloquer le boîtier amortisseur (30), puis serrer la vis de fond (47) au couple prescrit.

### 3- Remontage porte-fourreau sur plongeur

En ce qui concerne le remontage du groupe d'étanchéité sur le porte-fourreau et l'assemblage du porte-fourreau sur le plongeur, suivre les indications du paragraphe "3- Remplacement joints d'étanchéité" du chapitre "ENTRETIEN" de la page 18 à la FIG. 22.

FIG. 29



FIG. 30

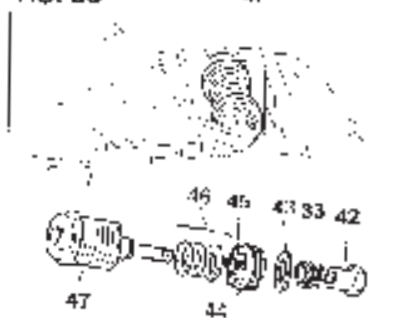


FIG. 31



FIG. 32

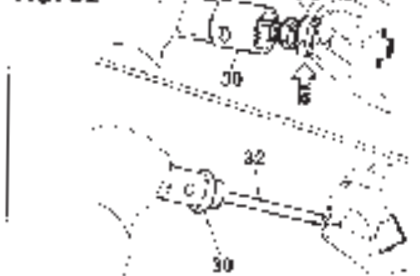
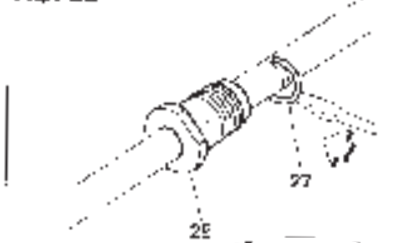
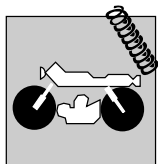


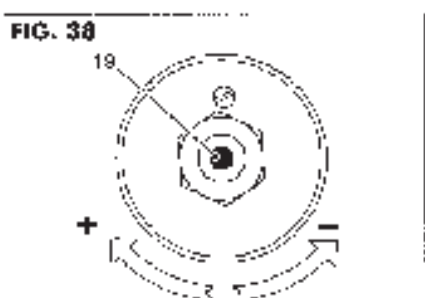
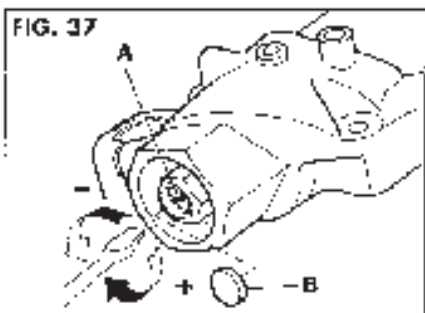
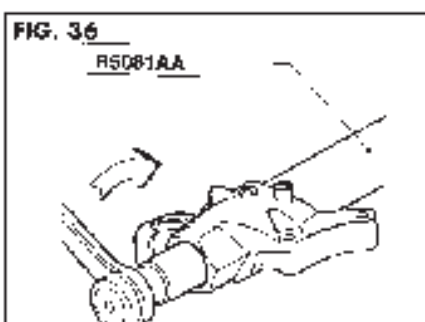
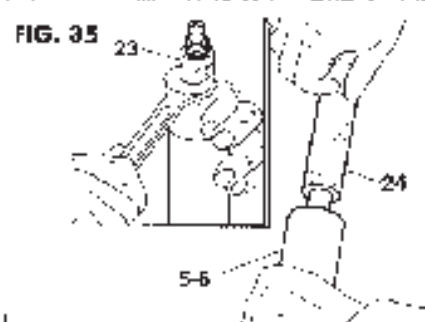
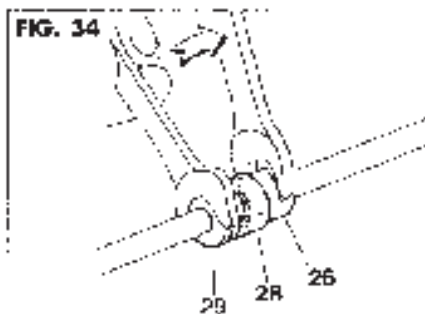
FIG. 33





# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



## **REGLAGE**

Réglage STANDARD en compression: depuis la position complètement fermée, dévisser de 20 click.

Réglage STANDARD en extension: depuis la position complètement fermée, dévisser de 15 click.

## **FIG. 37**

Il est possible de régler le frein en COMPRESSION en agissant à l'aide d'un tournevis plat sur la vis de réglage (A) située au fond de chaque fourreau. Pour accéder à cette vis de réglage, il est nécessaire d'enlever le bouchon de protection (B). Pour modifier le positionnement de la vis, TOUJOURS partir de la position complètement fermée. Pour obtenir cette position, tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au blocage. Ensuite la dévisser dans le sens contraire jusqu'à la position désirée.

Chaque position de réglage est identifiée par un "click".

**IMPORTANT:** ne pas forcer la vis de réglage au-delà des positions d'ouverture et de fermeture maximum.

## **FIG. 38**

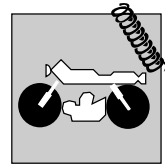
Il est possible de régler le frein en EXTENSION en agissant à l'aide d'un tournevis plat sur la vis de réglage (19) située au dessus de chaque fourreau. Pour modifier le positionnement de la vis, TOUJOURS partir de la position complètement fermée. Pour obtenir cette position, tourner la vis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'au blocage. Ensuite la dévisser dans le sens contraire jusqu'à la position désirée.

Chaque position de réglage est identifiée par un "click".

**IMPORTANT:** ne pas forcer la vis de réglage au-delà des positions d'ouverture et de fermeture maximum.

# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



## **ANWENDUNGS-ANLEITUNGEN DER GABEL Ø45USD**

### **ALLGEMEINES**

Telerydraulische Gabel mit gekippten Schläfen und Feder zur statischen Belastung sowie Multiventil Dämpfungssystem. Während des Verdichtungshubs erfolgt die hydraulische Dämpfung über ein Spezialventil, das sich am Boden jedes Schläfes befindet. Während des Ausfederungshubs erfolgt sie durch Anwerdung eines inneren Einsatzes in jedem Tragrohr.

Jeder Schloft ist mit externen Reglern zur Einstellung des Verdichtungs- und des Ausfederungshubs versehen. Die Schraube zum internen Luftabfluß befindet sich auf dem oberen Pfropfer jedes Schloftes. Gleitbuchse der schwimmenden Dämpferstange.

**TRAGROHRE** : aus Spezial- und hochwiderstandsfähigen Stahl mit Oberflächen-Verchromung Behandlung.

**SCHLAFT-ALTER** : aus Alulegierung, bearbeitet mit CNC.

**GLEITBUCHSE** : mit Teflon-Auflage, frei von Anlaufreibung.

**DICHTUNGEN** : um Computer entworfenen Dichtungsringe gewährleisten die maximale Dichtung während des Verdichtungshubs und die minimale Dichtung während des Ausfederungshubs.

**FEDERN** : aus Stahl konstanter Steigung; stehen in verschiedenen Längen und unterschiedlicher statischer Belastungen zur Verfügung (Siehe Tabelle).

**ÖL** : MARZOCCHI SAL 7.5 Art. 55 00 15 : Spezialformel : verhindern die Schaumbildung und hält die Viskosität-Eigenschaften unter jeglicher Arbeitsbedingung unverändert : frei von Anlaufreibung. Bei besonders strengen Klimas Öl MARZOCCHI SAE 5 Art. 55 00 03 benutzen.

### **FEDER-TABELLE**

Die statische Belastung der Gabel erfolgt über die Feder, die sich im oberen Teil jedes Schloftes befindet. Durch Veränderung der Eigenschaften oder Längenänderung des kleinen, das Verlockung bestimmenden Rohres, kann ein anderes Verhalten der Federung, ohne Eingriff auf die hydraulische Beschaffenheit, erhalten werden.

Die folgende Tabelle führt die Eigenschaften der verfügbaren Federn auf. Die folgende Tabelle enthält den als Ersatzteil verfügbaren "Feder - Rohr" Satz.

| KONSTANTE $K_{dyn}$ | CODE      |
|---------------------|-----------|
| 3,8                 | 80009 627 |
| 4,0                 | 800098790 |
| 4,2                 | 80009 609 |
| 4,5                 | 80009 610 |
| 4,6                 | 80009 611 |

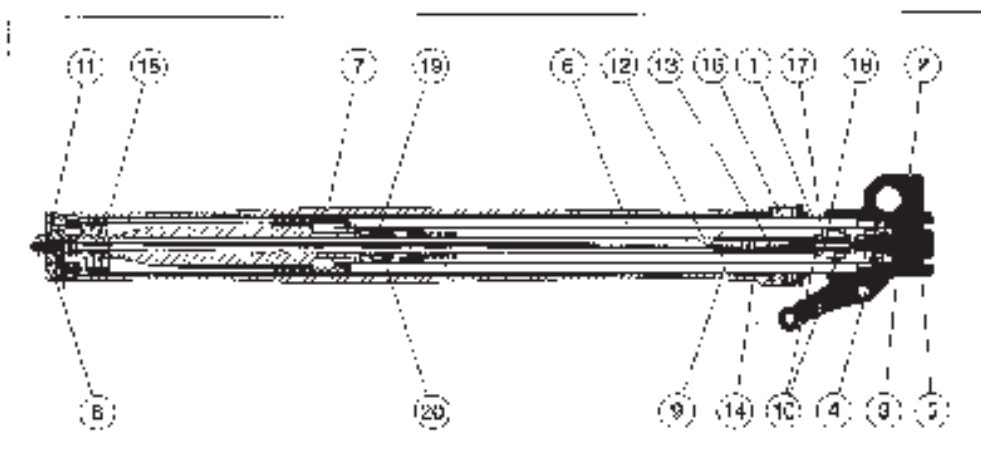
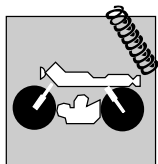


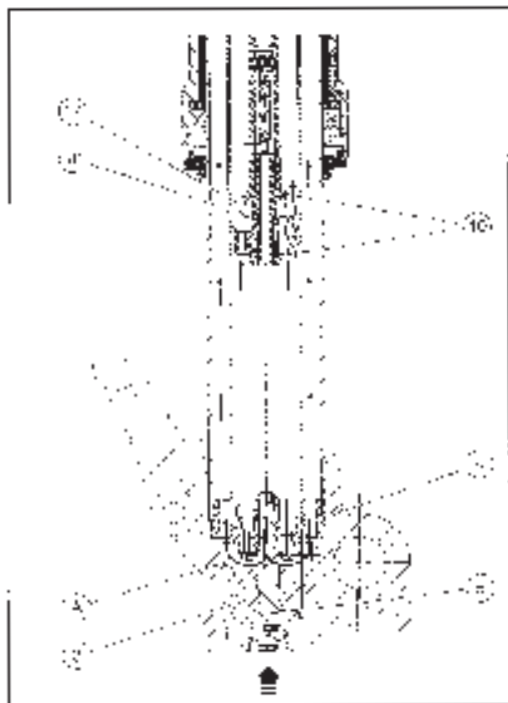
ABB. 1



# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

**ABB. 2**



## **BETRIEB**

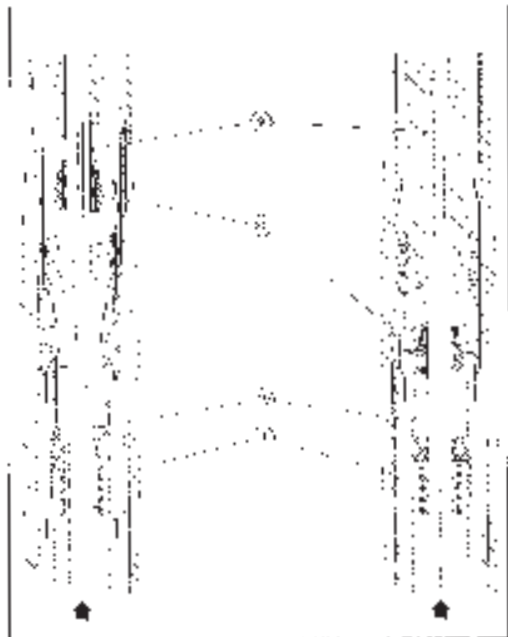
Der hydraulische Betrieb einer Gabel wandet ein Multiventil System an, das bereits in der vorhergehenden MAGNUM, übernommen wurde, aber es unterscheidet sich durch die gleiche Konfiguration der beiden Schäfte. Jeder Schaft bildet ein komplettes Federungssystem, auf das Bezug zu nehmen ist, wenn eine Einstellung vorgenommen wird.

Zum besseren Verstehen des Betriebs der Federung werden die sich in Bewegung befindlichen Teile, die die Räder betreffen (dunkler Hintergrund), von denen, die fest am Motorabzweigen verschraubt sind (weißer Hintergrund), unterschieden. Mit Richtungspfeilen wurden die Durchläufe oder Bewegungen, die das Öl in den verschiedenen Arbeitsphasen durchführt, (siehe ABB. 1) dargestellt.

Der sich in Bewegung befindliche Teil jedes Schafes besteht aus einem Tragrahr (1), das auf dem Radkappe (2) geschraubt ist. Im Schaftinnern ist das Bodenventil (3), mit Lamellen-Kolben (4) und Kompressions-Schraubregler (5) versehen, befestigt. Im Innern des Tragrahrs ist das Einsatz-Gehäuse (6) befestigt.

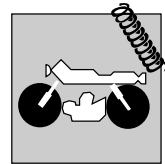
Der feste Teil am Rohrohr besteht aus einem externen Schachthalter (7), der oberhalb durch den Pfropfen (8) geschlossen ist. Fest am Pfropfen (8) durch eine Stange (9) schließt sich das Pumpenelement (10) des Einsatzes (6). Auf dem Pfropfen ist eine Ausfederungs-Einstellschraube (11) eingebracht, die über eine interne Vorlagende-Stange (12), eine Kegelkugel (13), die sich gleich über dem Pumpenelement befindet, betätigt. Die Schmierung der Gleitbuchse (14 und 15) und des Dichtungsringes (16) ist durch das Vorhandensein von Flüssigkeit in der Kammer zwischen Tragrahr (1) und Schachthalter (7) gewährleistet. Der Ölzufluß in die genannte Kammer erfolgt durch zwei große Bohrungen auf der Krone des Tragrahrs (1), gleich unter der Buchse (15). Über die Schraubregler (5 und 11) besteht die Möglichkeit, die Durchlaßhöhe der Flüssigkeit aus dem Einsatz einzustellen, wodurch das Ansprechen der Federung in der Kompressionsphase und/oder Ausfederung verändert werden kann. Jede Einstellposition ist durch ein "Klick" erkennbar. Immer von der Feder der maximalen Dämpfung (Kugler vollkommen im Uhrzeigersinn aufgeschraubt) zur Durchföhrung jeder Einstellung, ausgehen. Kleine Eröhungen der Dämpfung erzeugen empfindliche Wirkungen, wenn sie auf beiden Schäften durchgeführt werden.

**ABB. 3A ABB. 3B**



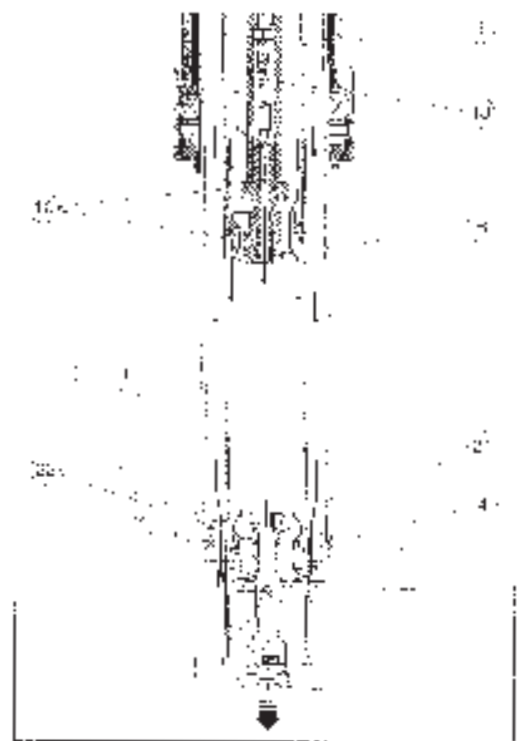
Selbst wie, was in jedem Schaft in der KOMPRESSIONS- oder GANGPHASE (siehe ABB. 2) geschieht. Das im Einsatz vorhandene Öl wird durch die Bewegung des Pumpenelements (10) komprimiert und findet nur durch die im Kolben (4) vorhandenen Durchlauf-Länglöcher und durch den zentralen Kanal des Bodenventils (3) Auslaß. Dieser Durchlauf wird durch den von den Lamellen (A) geleisteten Widerstand, die sich unterhalb des Kolbens befinden und von der Position des kegel förmigen Stöpselschafes der Einstellschraube (5) eingestellt. Zur Veränderung der Dämpfung in dieser Phase, außer dem Eingriff auf die Einstellschraube (5), kann die Zusammensetzung des Lamellenpakets (A) durch Anwendung von Elementen unterschiedlicher Dicke und Durchmesser, die als Ersatzteile zur Verfügung stehen, verändert werden. In dieser Phase überwindet ein Teil des Öls, das durch die oberen Kanäle des Pumpenelements fließt, den Widerstand der oberen Gegenfeder (17) und gleicht durch Anheben der Lamelle (18) das Volumen vor in den Einsatz eingefahrenen Stange aus. Das aus dem Einsatz fließende Öl läuft in eine externe Kammer, die mit dem oberen Teil des vom Druck abgelassenen Schafes in Verbindung steht. Die Verbindung zwischen dieser Kammer und dem oberen Bereich des Schafes erfolgt schnell durch die zwischen dem Kapsel-Pfropfen (19) und dem Tragrahr (1) vorhandenen Durchlauf-Fäden und durch vier große Löcher auf dem oberen Teil des Kapsel-Pfropfens.

Auf der Stange (19) ist der Bodensproß (20) mit einem schwinmenden Spezial-Außerer-Ring befestigt, der im Zustand der maximalen Senkung (siehe ABB. 3B), nicht nur das Schaft-Übermaß bestimmt sondern auch die vier Öldurchlaß-Löcher durch den Kapsel-Pfropfen (19) verschließt und weil er in das Einfedern des Schafes verzögert.



Jetzt schon wir, was in jedem Schritt in der AUSFÜHRUNGS- oder RÜCKE-Phase geschieht. Die Auslenkung der Feder erfolgt aus ungefähr hoch unten und bestimmt eine Obergrenze in der Innere des Einsatzes (siehe ABB. 4). Die Kompression der in der Kammer über dem Pumpenkeim (13) vorhandenen Ölmenge bestimmt den Schutz, der die Lamellen (6), mit dem Unterarm (3) des Kolbens des Pumpenkeims öffnet. Zur Änderung der Dämpfung in dieser Phase ist es möglich, das Ventilelement (8), wie für den Kolben (4), anzuhängen, zu verändern. Außer der beschriebenen Durchfluss wird das Öl im Innern der Sänge (9) vorgeschoben und kann in die untere Kammer vom Pumpenkeim, durch den vor der Stellung der Kegelventil (10) bestimmten Bereich fließen. Die Größe dieser Fläche kann durch Änderung der Position der Auslenkungs-Einstellschraube (11) geändert werden. Die Füllung der unteren Kammer vom Pumpenkeim erfolgt in dieser Phase auch durch den Öldurchlauf durch die Längsbohrung des Kolbens (4). Der Öldruck überwindet den Widerstand der Gegenringe (12), hebt die Lunette (22) an und gestattet den Durchlauf von der Außenkammer zur Innenkammer der Kasse (16).

**ABB. 4**



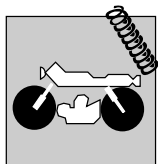
#### ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN FÜR EINE RICHTIGE ÜBERPRÜFUNG

1. Nach einem kompakten Ausbau, für den Wiedereinbau immer neue Dichtungen benutzen.
2. Zum Anziehen zweier hintereinander liegender Schrauben oder Muttern, immer die Sequenz 1-2 anwenden, d.h., die erste Schraube (1) erneut anziehen, nachdem die zweite Schraube (2) angezogen wurde.
3. Für die Reinigung und Entzunderung und vorzugsweise biologisch abbaubare Lösungsmittel benutzen.
4. Vor dem Wiedereinbau immer alle Teile in entsprechender Berührung mit Gabelölschmierer.
5. Auf die Lippen der Dichtungsringe immer vor dem Wiedereinbau Fett anbringen.
6. Nur metrische Schlüssel und nicht in Zoll benutzen. Die Schlüssel mit Zollmaßen können ähnliche Anpassungen als jene in Millimeter haben, können aber die Schrauben beschädigen und das Anschrauben unmöglich machen.

#### STÖRUNGEN - URSACHEN - BEHEBUNGEN

Dieser Anhang enthält einige Störungen, die während der Gelddarstellung auftreten können, zeigt die Ursachen an, wie sie hervorgerufen werden können und schlägt eventuelle Behebungen vor. In einer in dieser Tabelle nachstehenden, bevor auf die Gabel eingestiegen wird.

| STÖRUNG                                                       | URSACHE                                                                                                                                                          | BEHEBUNG                                                                                                                     |
|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ölverlust aus Dichtungsring                                   | 1. Dichtungsring-Verschleiß<br>2. gerichtetes Tragprofil<br>3. verschmutzter Ring                                                                                | 1. Auswechseln<br>2. Ring und Dichtungsring austauschen<br>3. Reinigen und austauschen                                       |
| Ölverlust aus Schuttboden                                     | 1. Defekte OR Dichtung des Bodenventils<br>2. Gelockertes Bodenventil<br>3. Defekte OR Dichtung der Kompressions-Einstell-Schraube                               | 1. Auswechseln<br>2. Anziehen<br>3. Auswechseln                                                                              |
| Die Gabel erweist sich als zu weich in jedem Einstell-Zustand | 1. Niedriger Ölstand<br>2. Feder außer Betrieb<br>3. zu niedrige Öl-Viskosität                                                                                   | 1. Ölstand wiederherstellen<br>2. Feder austauschen<br>3. Öl-Viskosität wechseln                                             |
| Die Gabel erweist sich als zu hart in jedem Einstell-Zustand  | 1. zu hoher Ölstand<br>2. zu hohe Öl-Viskosität                                                                                                                  | 1. Ölstand wiederherstellen<br>2. Öl-Viskosität wechseln                                                                     |
| Die Gabel reagiert nicht auf die Regel-Veränderungen          | 1. Mülleim in Innere der Sänge blockiert<br>2. Kompressions-Einstell-schraube blockiert<br>2. Öl mit Fremdstoffe<br>3. Dämpferventil durch Fremdstoffe verstopft | 1. Die Sänge reinigen und austauschen<br>2. Ausbauen und reinigen<br>2. Reinigen und Öl wechseln<br>3. Ausbauen und reinigen |
| Steifheitsverlust der Schäfte                                 | Geileuchte abgerieben                                                                                                                                            | Auswechseln                                                                                                                  |



# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://www.husqvarnaforumsactifs.com>

## **WARTUNG**

### **Ratschläge für die Wartung**

Diese Gabe ist das Ergebnis jahrelanger Erfahrung auf allen wichtigen Wettkampfstellen. Obwohl es sich um ein technisch solches Produkt handelt, bedarf es keiner besonderen Wartungsmaßnahmen. In Anbetracht der ausschließlichen Benutzung bei Wettrennen, für welche die Gabel vorgesehen ist, sind diese Eingriffe von extremer Einfachheit und bedürfen keiner Spezialwerkzeuge.

### **Allgemeine Wartungsvorgänge**

### **Benutzung**

### **Wettrennen**

### **Nicht-Wettrennen**

1. Staubabschaber-Reinigung  
CROSS und REGULARITÄT

Nach jedem Wettrennen Nach jeder Benutzung

2. Ölwechsel : CROSS  
REGULARITÄT

Nach 5 Stunden  
Nach 30 Stunden

Nach 20 Stunden  
Nach 60 Stunden

3. Dichtungsringwechsel : CROSS  
REGULARITÄT

Nach 6 Stunden  
Nach 30 Stunden

Nach 20 Stunden  
Nach 60 Stunden

4. Luftbleiß : CROSS und  
REGULARITÄT

Nach jedem Wettrennen

Manuell

ANMERKUNG : Bei Benutzung auf Schotter oder Sand sind die Vorgänge in kürzeren Intervallen (30 %) durchzuführen.

HINWEIS : Die Referenznummern dieses Kapitels beziehen sich auf die Komponenten der Gabel-Zeichnung auf Seite 19.

### **1-Staubabschaber-Reinigung (ANR. 5)**

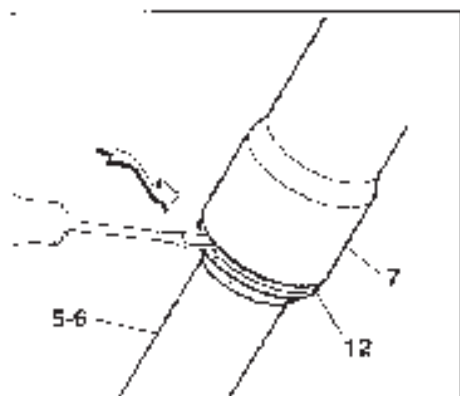
### **HINWEIS**

Dieser Vorgang ist bei auf dem Motorrad montierten Schäften möglich.

Es sind keine Spezialwerkzeuge erforderlich.

Silikon-Fett Spray zur Hand haben.

**ABB.5**



## **VERFAHREN**

Die Tragrahre vor der Ausführung dieses Vorgangs reinigen.

Mit einem kleinen Schraubenzieher den Staubabschaber (12) vom Schafthalter (7) abziehen. Es ist zu verhindern, das Tragrahr (5-6) zu ritzen. Den Staubabschaber längs des Tragrahres herunterziehen und mit einem Druckluftschlauch das Innere des Staubabschabers und den Schafthalter reinigen. Auf keinen Fall ein Metall-Werkzeug zur Entfernung der Schmutzpartikel benutzen. Die Schäfte einen kurzen Hub ausführen lassen und von den Tragrahren die eventuelle Verunreinigungen entfernen. Den Staubabschaber und die sichtbare Fläche des Dichtungsringes mit Silikon-Fett schmieren.

Den Staubabschaber wieder in den Schafthalter einsetzen.

### **2 Ölwechsel**

### **HINWEIS**

Dieser Vorgang ist nicht bei auf dem Motorrad montierten Schäften durchführbar.

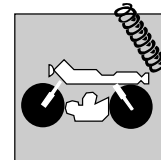
Erforderliche Werkzeuge : Zwei 19 mm Sechskantschlüssel, Lineal oder Leine.

Anzugsmoment des Propfens auf der Dämpferstange : 0 Nm.

Anzugsmoment der Gegenmutter auf dem Pfropfen : 30 Nm.

Anzugsmoment des Pfropfens auf dem Schafthalter : 25 Nm.

1,5 l Dose des vorgeschriebenen Öls.



## ÖLABLAß

### Abb. 6

Vor der Entnahme der Schäfte aus dem Lenkroder und aus dem Lenksatz, mit einem 19mm Schlüssel den oberen Pfropfen (48) des Schafthalters (7) lösen.

Die Schäfte aus dem Motorockl entnehmen.

Den Pfropfen (48) komplett ausschrauben und den Schaftanker (7) langsam nach unten auf das Tragrohr (5-6) drücken.

### Abb. 7

Die Feder (21) zusammendrücken, bis die Gegenmutter (23) zugänglich wird.

Mit einem betätigten Schlüssel erneut anwenden, den Pfropfen (48) losziehen und dann die Gegenmutter (23) mit dem anderen 19 mm Schlüssel lösen.

Vollständig ausschrauben und den Pfropfen (48) aus dem Dämpferstangenende entfernen.

### Abb. 8

Den Federführungs-Teller (20), die Feder (21) und das Vorlade-Brechen (25) abziehen.

Vom Dämpferstangenende (32) die innere Vorgelegstange (3) abziehen.

### Abb. 9

Das im Schafthalter befindliche Öl ablassen. Zur Erleichterung des Abfließes des im Dämpfer Innem vorhandenen Öls mit der Stange mehrmals pumpen.

**ACHTUNG:** Das Schotthand gegen einen Behälter halten, damit das aus der Stange abgelassene, unter Druck stehende Öl dem Bediener oder Nahstehenden keinen Schaden zufügt. Das verbrauchte Öl nicht in der Umgebung verstreuen.

Bei Betrachtung des Aussehens, der Dichte und der Menge des verbrauchten Öls können die Zustände der Dichtungs- und Führungselemente bewertet werden. Erweist sich das Öl als dick und dunkel und sind feste Partikel vorhanden ist es erforderlich, die Führungsbucse auszutauschen. Hat das Öl eine normale Dichte, aber nur aus dem Schafthalter eine geringere Menge ist, ist es erforderlich, die Dichtungselemente auszutauschen.

**WICHTIG:** Es ist also zu vermeiden, zur Reinigung entzündbare oder korrosive Lösemittel, die die Dichtungen beschädigen können, zu verwenden. Eventuell ein nicht entzündbares Lösemittel oder eines mit hohem Flammpunktprüfer benutzen. Zur vollständigen Entfernung des Lösemittels, das Schafthalter mit Druckluft ausblasen.

ABB.6



ABB.7

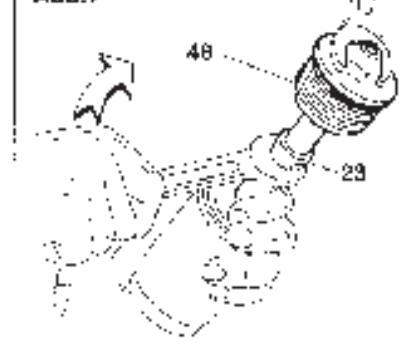


ABB.8

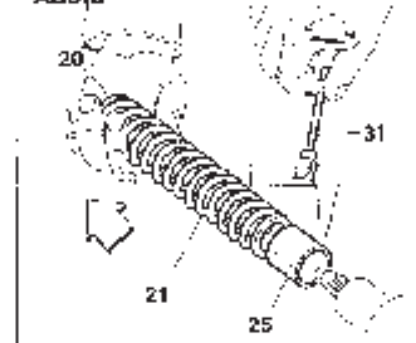
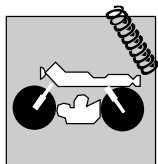


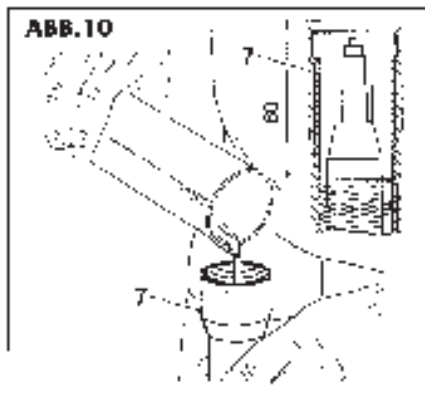
ABB.9





# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



**ABB.10**

## **ÖLAUFFÜLLUNG**

**ABB. 10**

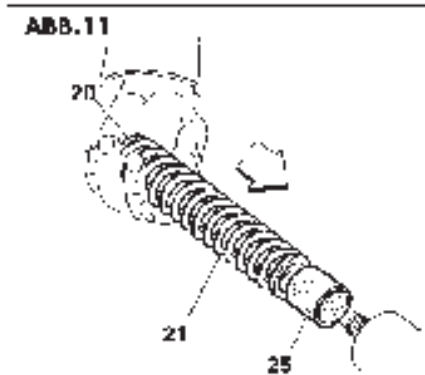
Den Schafthalter (7) mit dem Tragrohr (5-6) zum Mundende bringen.  
 2/3 der vorgeschriebenen Öl-Menge in das Tragrohr füllen und ebenfalls den Innenkanal der Dämpfer-Stange füllen.

Die Stange mit einem Finger zurufen und einige Hübe, unter Lieben und anschließender Drücken der Stange, zur kompletten Auffüllung des internen Dämpfers, durchführen.

Die interne Vorgelege-Stange (31) einbauen, Öl in das Tragrohr füllen und den Stand auf 80 mm vom Schaftende (7) bringen.

Für einige Minuten ruhen lassen und erneut das Luftvolumen überprüfen.

**WICHTIG :** ein niedrigeres oder höheres Luftvolumen oder ein anderer als der vorgeschriebene Öltyp können das Verhalten der Gabel in jeder Phase verändern.

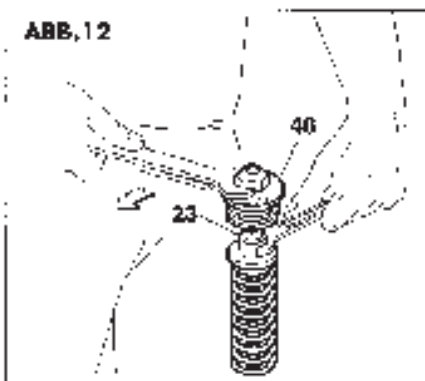


**ABB.11**

**ABB. 11**

In der folgenden Reihenfolge in der Schicht einsetzen : das Vorladerröhrchen (25), die Feder (21) und der Federführungs-Faller (20).

**WICHTIG :** Die Vorlade Röhrchen müssen immer unter der Feder montiert werden.



**ABB.12**

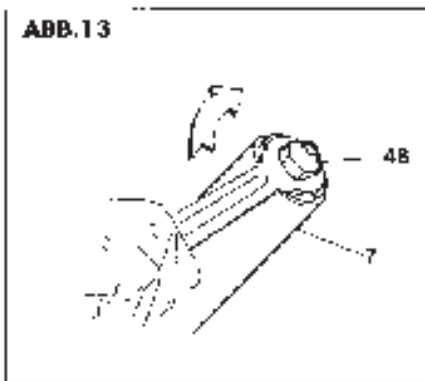
**ABB. 12**

Den Pfropfen (46) manuell auf dem Dämpferstangen-Ende montieren.

Die Feder zusammendrücken, damit die Gegenmutter (23) zugänglich wird.

Mit dem Ausbau-Schlüssel den Pfropfen (46) auf der Dämpferstange befestigen.

Dann die Gegenmutter (23) gegen der Pfropfen (46) anziehen.



**ABB.13**

**ABB. 13**

Die OR-Dichtung auf dem Pfropfen (46) schmieren.

Den Schafthalter (7) ansetzen und auf den Pfropfen (46) ansetzen, unter Beachtung, die OR Dichtung (19) nicht zu beschädigen.

Den Pfropfen (46) auf den Schafthalter (7) festschrauben.

## **3. Austausch der Dichtungsringe**

**WICHTIG**

Dieser Vorgang ist bei auf dem Motorrad montierter Schäfte nicht möglich.

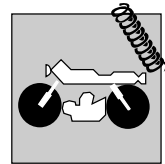
Erforderliche Werkzeuge : zwei 19 mm Sechseckschlüssel, Dichtungsringseinsetzer Cod. R5020AC, Lineal oder Lehre.

Anzugsmoment Pfropfen auf Dämpferstange : 10 Nm

Anzugsmoment Gegenmutter auf Pfropfen : 30 Nm

Anzugsmoment Pfropfen auf Schafthalter : 25 Nm

Nr. 2 neue Dichtungsringe



## AUSBAU

Die im vorhergehenden Paragraphen angegebenen Vorgänge von ABB. 6 bis ABB. 9 ausführen.

### ABB. 14

Mit einem kleinen Schraubenzieher den Staubschaber (12) vom Endstück des Schafthalters (7) abziehen.

### ABB. 15

Mit dem gleichen Schraubenzieher den Befestigungsring (11) des Dichtungsringes (10) auf dem Schafthalter abziehen.

### ABB. 16

Den Schafthalter (7) vom Tragrohr (5-6) abziehen. Zur Trennung der beiden Elemente ist es erforderlich, diese kräftig zu ziehen. Mit diesem Vorgang werden vom Schafthalter der Dichtungsring (10), der Teller (9) und die Führungsbuchse (8) entfernt.

### ABB. 17

Die Führungsbuchse (39) vom Tragrohr durchziehen mit einer Flachschraube, in den Buchsenloch 12 eingesetzter Schraubenzieherspitze, abnehmen. Anschließend vom Tragrohr die Führungsbuchse (8), den Teller (9), den Dichtungsring (10), den Staubschaber (12) abnehmen.

**WICHTIG:** Die abgenommenen Dichtungsringe dürfen nicht wieder montiert werden. Vor dem Wiedereinbau, die Zustände der Führungsbuchsen überprüfen. Falls sie geritzt oder zu stark abgenutzt sind, austauschen. Die Teller-Auflage überprüfen: sie muß wenigstens auf  $3/4$  der gesamten Fläche vorhanden sein. Andernfalls austauschen.

## WIEDEREINBAU

### ABB. 18

An der Spitze des Tragrohrs (5-6) einen Klebstreifen anbringen, damit eine Beschädigung der Dichtungen vermieden wird. Auf dem Tragrohr in folgender Reihenfolge einsetzen: den Staubschaber (12), den Befestigungsring (11), den Dichtungsring (10), den Teller (9) und die Führungsbuchse (8). Den Klebstreifen von der Tragrohrspitze abnehmen und eventuelle Klebstoffspuren beseitigen.

### ABB. 19

Die Spitze eines flachen Schraubenziehers in der Schlitz der Führungsbuchse (39) zur Ansetzung auf dem Tragrohr einsetzen. Manuell, in den dazu vorgesehenen Sitz mit dem Rohr führen.

### ABB. 20

Vorsichtig das Tragrohr (5-6) mit der Buchse in den Schafthalter (7) senken. Die Führungsbuchse (8), den Teller (9) und den Dichtungsring (10) bis zur Berührung des Schafthalters begleiten.

### ABB. 21

Auf dem Tragrohr (5-6) das Einsetz-Werkzeug Cud. RS080AC montieren und mit diesem die Führungsbuchse (8), den Teller (9) und den Dichtungsring (10) in Sitz drücken.

### ABB. 22

Den Befestigungsring (11) einsetzen und überprüfen, daß er perfekt in der Rinne des Schafthalters eingewetzt ist. Sorgfältig darauf achten, daß das Tragrohr nicht geritzt wird. Den Staubschaber (12) wieder einbauen. Zur O-Einführung und zum Wiedereinbau der ausgebauten Elemente, wie im vorhergehenden Paragraphen von ABB. 10 bis ABB. 13 beschrieben, vorgehen.

ABB. 14

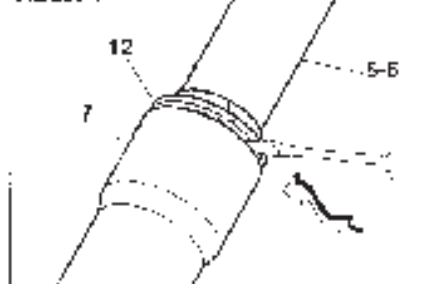


ABB. 15

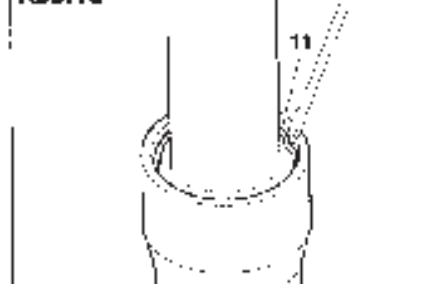


ABB. 16

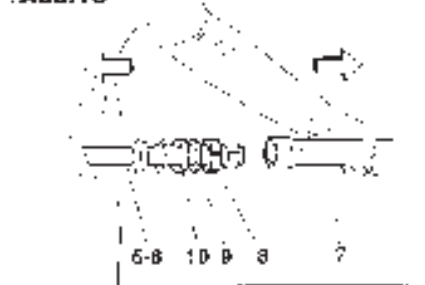


ABB. 17

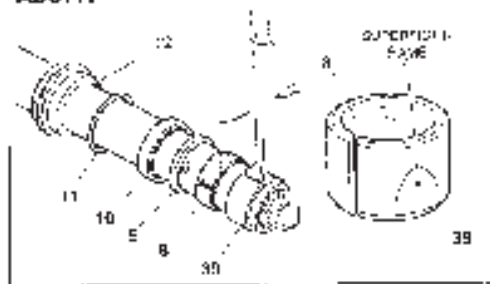
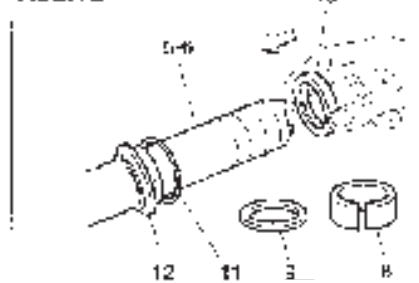
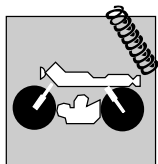


ABB. 18

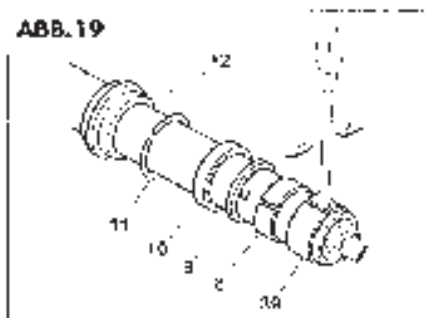




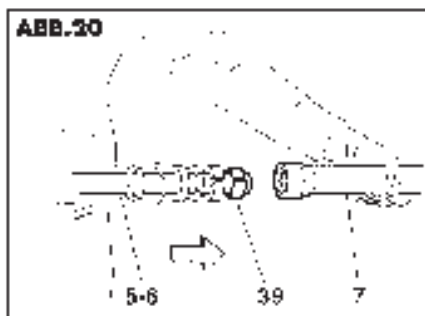
# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

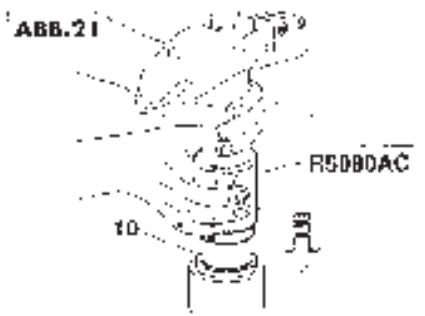
**ABB.19**



**ABB.20**



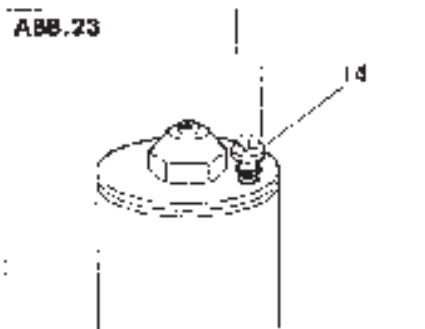
**ABB.21**



**ABB.22**



**ABB.23**



## **4. Luft Auslaß (Abb. 23)**

### **HINWEIS**

Dieser Vorgang muß immer bei komplett ausgescherten, auf dem Motorrad montierten Schäften (mit vom Boden abgehobenem Vorderrad) erfolgen.

### **VERFAHREN**

Manuell oder nach jedem Wellenrennen ist es erforderlich, die Ablasschraube (14) auf der Spitze jedes Schafthalters aufzuschrauben, um den Druck, der sich in der Schäfte bilden kann, abzulassen. Dieser Druck wird durch die LLA erzeugt, die in die Schäfte während der Benutzung eintreten kann und die, wegen der besonderen Gestaltung der Dichtungsringe, nicht austreten kann und eine Störung der Gabel verursacht.

Nach beendetem Vorgang die Ablassschrauben (14) erneut anziehen.

### **EINBAU**

**ACHTUNG:** Der Einbau der Gabe auf dem Rahmen muß immer unter Beachtung der Markierte des Motorrad-Herstellers erfolgen, soweit es die Lenz, Brems- und Radbefestigungs-Elemente betrifft. Ein unrichtiger Einbau kann die Sicherheit und Universalität des Fahrens in Frage stellen.

- Den Schafthalter in den Lenk-Boden- und -Kopf einsetzen und in der gleichen Höhe ausrichten.

- Die Befestigungsschrauben des Schafthalters auf dem Lenk-Boden- und -Kopf mit einem Drehmoment von 25 Nm anziehen, unter Beachtung des vorher beschriebenen 1.2. Verfahrens.

- Die Befestigungsschrauben des Radstiftes auf der Radhülse mit einem Drehmoment von 10 Nm, mit 1.2. Verfahren, anziehen.

### **ZERLEGUNG**

#### **HINWEIS**

Die Referenzzahlen dieses Kapitels beziehen sich auf die Komponenten der Gabel Zeichnung, die auf Seite dargestellt ist.

In diesem Kapitel werden die Zerlegungsvorgänge der bereits aus dem Lenk-Boden- und -Kopf entfernten Schäfte angegeben.

Vor der Zerlegung der Elemente ist eine sorgfältige Reinigung der Schäfte erforderlich, damit verhindert wird, daß Schmutzteile die Gleit- oder die Dichtungsfächen beschädigen können.

#### **Erforderliche Werkzeuge:**

12mm, 18mm und 19 mm Sechseckschlüssel

21 mm Buchsen Schlüssel

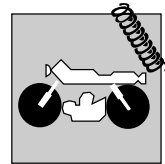
Werkzeug zur Befestigung des Dämpfergehäuses Cod. R5081AA;

Anzugsmoment Mutter auf Schaft und auf Bodenschrauben: 10 Nm

### **1-Ausbau und Zerlegung des Schafthalters**

Zur Abnahme des oberen Pfropfens (48) und der Feder (12) vom Schaft sind die Vorgänge, wie in Paragraph "2 Ölwechsel" des Kapitels "WARTUNG" von ABB. 6 bis ABB. 9 angegeben, auszuführen.

Zur Trennung des Schafthalters (7) vom Tragrahr (15.6) und zur Entfernung der Dichtungselemente vom Schafthalter und den Führungsbuchsen, sind die Vorgänge, wie in Paragraph "3 Austausch der Dichtungsringe" des Kapitels "WARTUNG" von ABB. 14 bis ABB. 17 angegeben, durchzuführen.



## 2- Zerlegung des Tragrohres (ABB. 24)

Den Radhalter des Tragrohres (5-6) in einen Schraubstock mit Schutzklappen einspannen. Das Werkzeug Cod. 25081AA in die Dämpferstange zur Einkerbung der Drehung des Gehäuses (30) einsetzen. Das Werkzeug zum Einrücken der beiden Kupplungen in das Sechskant Endstück des Gehäuses drehen, es durch Einsetzen eines Stiftes in die beiden dazu vorgesehenen Bohrungen, erhalten. Mit dem 21 mm Buschenschlüssel die Bodenschraube (47) ausschrauben. Die Bodenventilgruppe (41) mit der entsprechenden OR Dichtung (44) abnehmen.

ABB. 25

Vorsichtig die Dämpfergruppe (22) aus dem Tragrohr (5-6) ziehen. Die Gegenmutter (23) lösen und abnehmen und aus der Dämpferstange die Federführung (24) abziehen.

ABB. 26

Um auf dem Pumpenelement vom Dämpfer arbeiten zu können, ist es erforderlich, die Komponenten des Anschlagpuffers zu entfernen: die obere Buchse (26) mit einem 15 mm Sechskantschlüssel festhalten und die untere Buchse (29) mit einem 17 mm Sechskantschlüssel ausschrauben. Von der Dämpferstange die obere Buchse (26) und die Schwelbuchse (28) des Anschlagpuffers abziehen.

ABB. 27

Mit einem kleinen Schraubenzieher den Befestigungsring (27) von der Dämpferstange (32) abziehen. Vor der Stange, auf die diese zu richten, den Befestigungsring (27) und die untere Buchse (29) abnehmen.

ABB. 28

Zum Abziehen des gesamten Pumpenelements von unten, die Stange (32) in das Gehäuse (30) drücken.

## 3- Änderung der Ausfederungs-Eichung (ABB. 29)

Den gefräzten Teil (Schlüssel 1/4) der Dämpferstange (37) im Schraubstock einspannen und verhindern, nicht zu stark zu klemmen. Mit dem 12 mm Schlüssel die Befestigungsmutter (38) des Pumpenelements, das die Dämpfung in der AUSFEDERUNGS-Phase bestimmt, ausschrauben. Die Komponenten des Pumpenelements abziehen und in der Reihenfolge des Ausbaus anordnen. Den Verschleißzustand des Kolbenrings (35) des Kolbens (36) überprüfen, falls beschädigt, austauschen. Zur Änderung der Original-Eichung kann das Innellenpaket (37) verändert werden. Alle Komponenten in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen. Besonders die Ausrichtung des Kolbens (36) beachten: die Seite mit den Längslöchern muß entgegengesetzt zum Innellenpaket (37) sein. Eine falsche Ausrichtung könnte die Gasfunktion beeinträchtigen. Die Mutter (38) mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festschrauben.

## 4- Änderung der Kompressions-Eichung (ABB. 30)

Den Sechskantteil der Bodenschraube (47) in den Schraubstock einspannen und verhindern, zu fest anzuziehen. Mit dem 12 mm Schlüssel die Befestigungsmutter (42) der Dämpfergruppe in der KOMPRESSIONS-Phase ausschrauben. Alle Komponenten abziehen und in der Reihenfolge des Ausbaus anordnen. Zur Änderung der Original-Eichung kann das Innellenpaket (46) verändert werden.

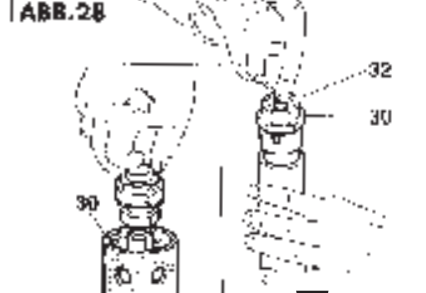
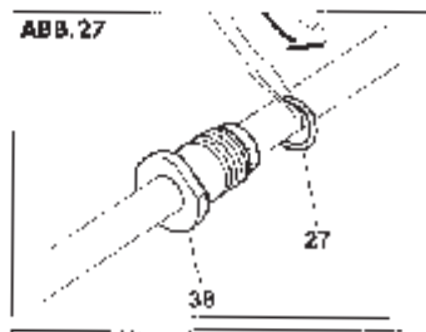
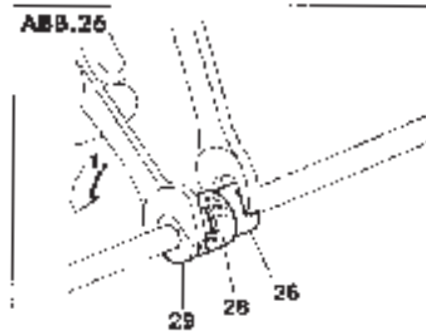
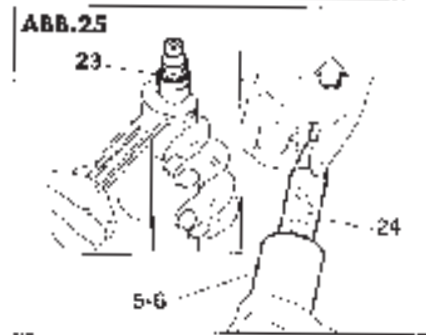
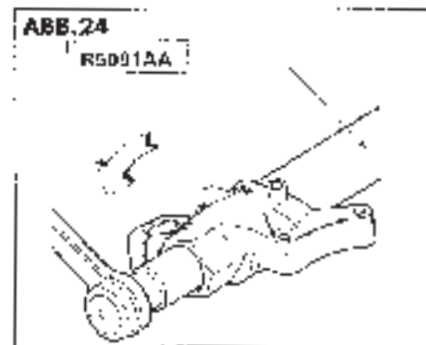
Im Innern der Schraube (47) ist ein Schutzstopfen und der Kompressions-Regler montiert. Den Ausbau dieser Komponenten vermeiden: im Falle einer Störung am Regler ist das gesamte Bodenventil (41) auszutauschen.

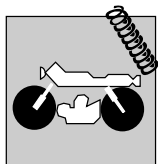
Alle Komponenten in der umgekehrten Reihenfolge des Ausbaus wieder einbauen. Die Ausrichtung des Kolbens (46) besonders beachten: die Seite mit den Längslöchern muß entgegengesetzt zum Innellenpaket (46) sein. Eine falsche Ausrichtung könnte die Gasfunktion beeinträchtigen.

Die Mutter (42) mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festschrauben.

## 5- Zerlegung des Schalthalterpfropfens (ABB. 31)

Im Innern des Pfropfens (43) des Schalthalters (1/2) ist die Einstellschraube (1/9) der AUSFEDERUNGS-Phase montiert. Zur Entnahme aus dem Pfropfen ist es

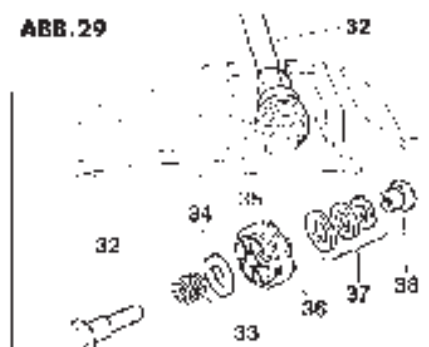




# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://www.husqy.forumsactifs.com>

**ABB.29**



erforderlich, den Stift (17) auszuschieben und die Feder (16) und die Kugel (15) abzuziehen. Mit einem kleinen Schraubenzieher die Einstellschraube (19), bis zum Austritt aus dem Pfropfen, im Uhrzeigersinn drehen. Vor dem Wiederausammenbau den OR-Ring auf der Schraube (19) und der Kugel (15) einführen. Eine leichte Gewindegewissicherung am Stift (17) anbringen. Die Einstellschraube (19) im Inneren des Pfropfsitzes (48) einsetzen; diese gedrückt halten und gleichzeitig entgegen dem Uhrzeigersinn bis zum Anschlag über dem Pfropfen drehen. Die Kugel (15) und die Feder (16) einsetzen und den Stift auf dem Pfropfen einschrauben, bis ein "Klick" zu vernehmen ist.

## **WIEDERZUSAMMENSETZUNG**

### **ANMERKUNGEN**

Alle Komponenten sind vor dem Wiederausammenbau sorgfältig zu waschen und mit Druckluft zu trocknen.

Erforderliche Werkzeuge:

- 12mm - 18 mm und 19 mm Sechskantschlüssel;
- 21 mm Buchsen-schlüssel;
- Werkzeug zur Dämpfergehäuse-Befestigung Cod. R5081AA;
- Dichtungsgelb-Einsetzer Cod. R5080AC.

Anzugsmoment Anschlagpuffer: 30 Nm

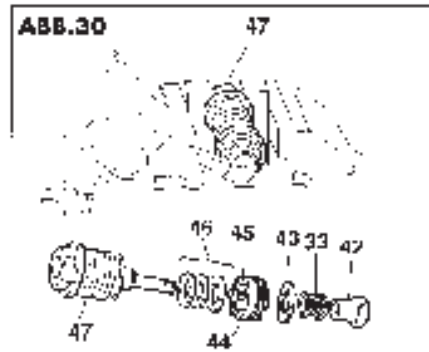
Anzugsmoment Bodenschraube: 50 Nm

Anzugsmoment Pfropfen auf Dämpferstange: 10 Nm

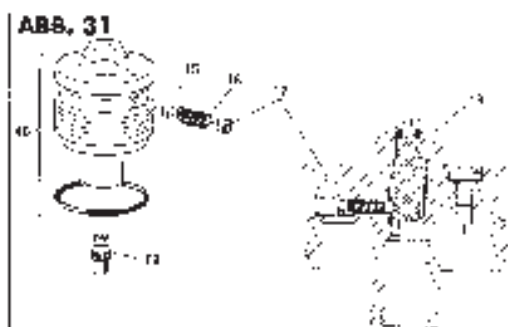
Anzugsmoment Gegenmutter auf Pfropfen: 30 Nm

Anzugsmoment Pfropfen auf Schrotthalter: 25 Nm

**ABB.30**



**ABB.31**



## **1-Wiederausammenbau der Dämpfergruppe [ABB. 32]**

Die Stange mit dem Pumpenelement in das Gehäuse (30) einsetzen. Zur Erleichterung des Einsetzens ist der Kolbenring (35) des Kolbens (36) mit den Fingern zusammenzudrücken und in das Gehäuse einzuführen. Die Stange (32) aus dem oberen Teil des Gehäuses (30) herausziehen.

### **ABB. 33**

In die Stange (32) die untere Buchse (29) des Anschlagpuffers, von der Schließseitsseite aus, einsetzen und nach unten bis über die Stangenrinne führen. Den Befestigungsring (27) in der Stangenrinne (32) einsetzen.

### **ABB. 34**

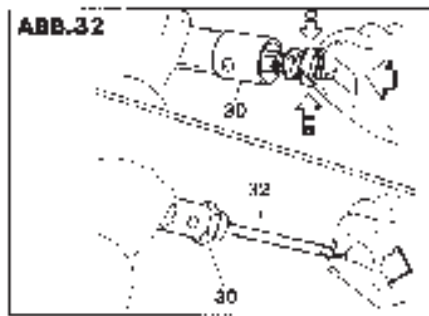
Die untere Buchse (29) in Berührung mit dem Befestigungsring (27) bringen und dann in die Stange die Schwebbuchse (28), von der Seite mit den Richten für den Öl durchfluß, einsetzen. Die obere Buchse (26) einsetzen und diese auf der unteren Buchse mit einem 18 mm Schlüssel blockieren und die untere Buchse mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment festschrauben.

### **ABB. 35**

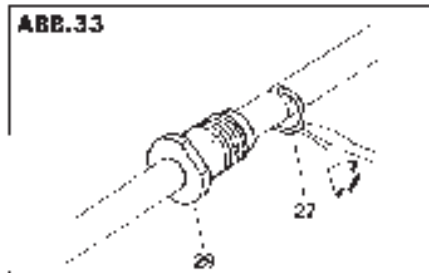
In die Stange (32) die Federführung (24) mit der Seite des geringeren Durchmessers einsetzen.

**WICHTIG:** Bei falscher Einbau der Federführung beeinträchtigt das Seilzug der Cabot in der Kompressions Hubende Zuständen. Die Gegenmutter (23) zur der Dämpferstange manuell bis zum Hubende einschrauben.

**ABB.32**



**ABB.33**

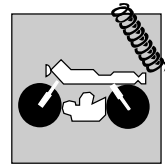


## **2-Wiedereinbau des Bodenventils und der Dämpfergruppe [ABB. 35]**

Die OR-Dichtungen (24) auf dem Kolben (45) und auf der Buchsenmutter (27) einfetten. Die vorher zusammengebaute Dämpfergruppe bis zum Anschlag im Tragrohr drücken und manuell das Bodenventil (14) einsetzen. In die Stange das Werkzeug Cod. R5081AA zur Befestigung des Dämpfergehäuses (30) einsetzen, dann die Bodenschraube (47) mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment anziehen.

## **3- Wiedereinbau des Schrotthalter auf dem Tragrohr**

Zur Wiedereinbau der Dichtungsgruppe auf dem Schrotthalter und zum Zusammenbau des Schrotthalter auf dem Tragrohr sind die im Paragraph "3- Austauschen der Dichtungsring" des Kapitals "WARTUNG" von ABB. 13 bis ABB. 22 gegebenen Anweisungen zu befolgen.



## EINSTELLUNG

STANDARD-Eichung bei Kompression : von der Position vollständig geschlossen, um 23 Klick ausschrauben

STANDARD-Eichung bei Ausfederung : von der Position vollständig geschlossen, um 15 Klick ausschrauben

### ABB. 34

Die Einstellung der Bremse bei KOMPRESSIÖN kann mit einem flachen Schraubenzieher auf den Schraubenregler (A) erfolgen. Zum Zugriff auf den Regler ist es erforderlich, den Schutzkappen (B) zu entfernen. Zur Änderung der Positionierung des Reglers, IMMER von der Position vollständig geschlossen ausgehen. Diese Position wird durch Drehen des Reglers im Uhrzeigersinn bis zur Blockierung erhalten. Dann den Regler entgegen dem Uhrzeigersinn bis auf die gewünschte Position ausschrauben.

Jede Einstellposition ist durch ein "Klick" erkennbar.

**WICHTIG:** Den Regler nicht über die maximale Öffnungs- und Schließungspositionen zwingen.

### ABB. 35

Die Einstellung der Bremse bei AUSFEDERUNG kann mit einem flachen Schraubenzieher auf der Einstellschraube (19), die sich über jedem Schutz befindet, erfolgen. Zur Änderung der Positionierung des Reglers, IMMER von der Position vollständig geschlossen ausgehen. Diese Position wird durch Drehen der Einstellschraube im Uhrzeigersinn bis zur Blockierung erhalten. Dann die Einstellschraube entgegen dem Uhrzeigersinn bis auf die gewünschte Position ausschrauben. Jede Einstellposition ist durch ein "Klick" erkennbar.

**WICHTIG:** Den Regler nicht über die maximale Öffnungs- und Schließungspositionen zwingen.

ABB.34

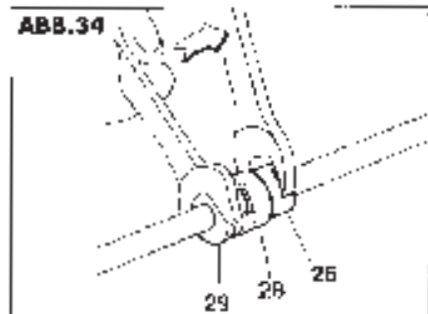


ABB.35

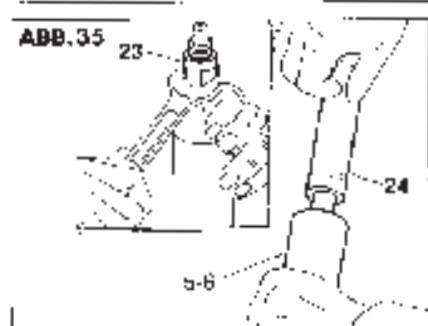


ABB.36

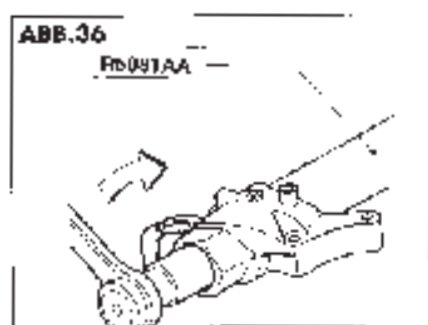


ABB.37

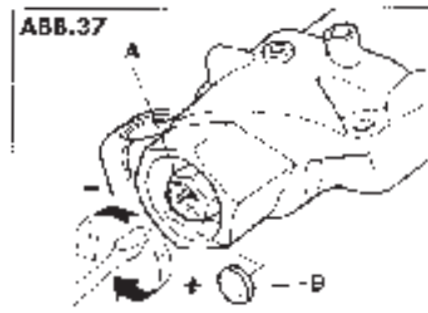
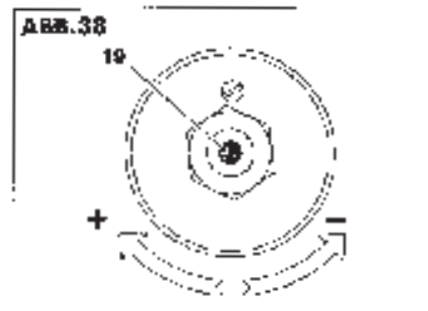
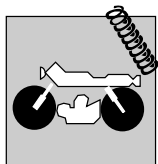


ABB.38





# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

## **ISTRUZIONI DI SERVIZIO PER FORKELLA Ø45USD**

### **GENERALITÀ**

Forkella idraulica di vástago invertiti con molla di carica statica e sistema di ammortiguación multi-válvula. En la fase de compresión, la amortiguación hidráulica se realiza mediante una válvula especial situada en el fondo de cada vástago, en la fase de extensión se produce mediante el uso de un orificio en el interior de cada tubo portante. Cada vástago dispone de regímenes para ajustar la fase de compresión y de extensión. Tornillo para ajustar el aire interno, situado en el tapón superior de cada vástago. Casquillo flotador de deslizamiento de la vara amortiguador.

**LUBROS POR ANELLO:** en acero especial de alta resistencia, con tratamiento de cromado superficial.

**PORTAVÁSTAGO:** en aleación de aluminio mecanizada con CNC.

**CASQUILLOS DE DESLIZAMIENTO:** con agregación de teflón, exentes de fricción de primera separación.

**EMPAQUETADURAS:** anillos aislados e sellados por ordenador que aseguran el máximo sellado en compresión y la mínima fricción en extensión.

**MUELLES:** en acero de peso constante; están disponibles en distintas longitudes y con distintas cargas estáticas (ver el cuadro).

**ACEITE:** MARZOCCHI SAE 7,5 Art. 55 00 13 con fórmula especial: elimina la formación de espuma y mantiene inalteradas las características de viscosidad en todas las condiciones operativas; exente de fricción de primera separación.

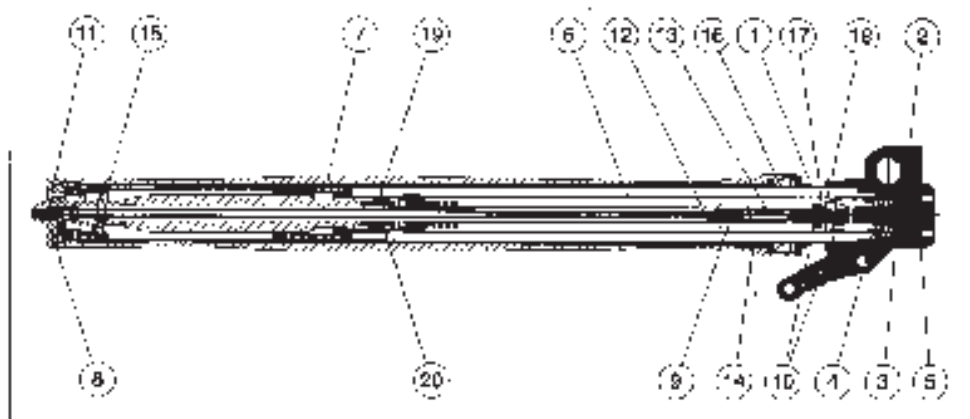
Para climas especialmente severos utilizar aceite MARZOCCHI SAE 5 Art. 55 00 03.

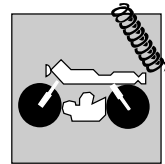
### **CUADRO DE MUELLES**

La carga estática de la forquilla es realizada por el muelle, emplazado en la parte superior de cada vástago; modificando sus características o modificando la longitud de tubo que determina su precarga, es posible obtener un comportamiento diferente del amortiguador sin intervenir sobre el aspecto hidráulico. El cuadro siguiente presenta las características de los muelles disponibles. La tabla siguiente presenta el kit "muelle + tubo" disponible como repuesto.

| CONSTANTE K (N/mm) | CÓDIGO    |
|--------------------|-----------|
| 3,3                | 800091607 |
| 4,0                | 800098790 |
| 4,2                | 800091609 |
| 4,5                | 800091610 |
| 4,8                | 800091611 |

**FIG. 1**





## FUNCIONAMIENTO

El funcionamiento hidráulico de esta horquilla explota un sistema multivalvula y encajado en la MAGNUM anterior pero que se distingue por la configuración interna de las dos vástagos. Cada vástago constituye, por lo tanto, un sistema completo de amortiguación al cual hacer referencia cuando se realiza un ajuste.

Para comprender mejor el funcionamiento del amortiguador hemos diferenciado las partes en movimiento, vinculadas a la rueda (fondo oscuro), con respecto a las partes que quedan salicoradas con el bastidor de la motocicleta (fondo claro). Con unas flechas de dirección se representan los pasajes o los movimientos que el aceite está obligado a efectuar en las distintas fases operativas (ver FIG. 1).

La parte en movimiento de cada vástago está controlada por un tubo portante (1) encajado en el cartucho (2); dentro de tubo está asegurada la válvula de fondo (3) provista de embolo (4) de láminas y de registro de tornillo de la compresión (5). Dentro de tubo portante está asegurado el estuche del cartucho (6). La parte soldada con el bastidor está compuesta por un portavástago exterior (7) cerrado por arriba mediante el tapón (8). Salicorado con el tapón (8), mediante una vara (9), encontramos el bomheader (10) con el resorte (11). En el upper está unido el tornillo de registro de la extensión (12) el cual acciona, mediante la vara interna (12) de transmisión, una aguja cónica (13) situada inmediatamente encima del bomheader.

La lubricación de los casquillos de deslizamiento (14 y 15) y del anillo aislador (16) está asegurada por la presencia de fluido en la cámara comprimida entre tubo portante (1) y portavástago (7). El flujo del aceite en dicha cámara se produce a través de dos grandes agujeros presentes en la cubra del tubo portante (1), inmediatamente debajo del casquillo (15). Mediante los registros de tornillos (5 y 12) es posible regular el área de pasaje de fluido que sale del cartucho modificando, de esta manera, la respuesta del amortiguador en la fase de compresión y/o de extensión. Cada posición de registro queda indicada por un "click". Para afectar el ajuste, permitiendo pasar de la posición de amortiguación máxima (registro completamente atornillado en sentido horario). Pequeños incrementos de la amortiguación producirán efectos sensibles y efectivos en ambas vástagos.

Examinemos ahora la que pasa en cada vástago durante la fase de COMPRESIÓN, o I.D.A. (ver FIG. 2). El aceite presente en el cartucho es comprimido por el movimiento de bomheader (10) y encuentra salida a través de los orificios de pasaje presentes en el embolo (4) y a través del canal central de la válvula de fondo (3). Este pasaje está regulado por la resistencia opuesta de las láminas (A), situadas en la parte baja del embolo, y por la posición de la punta cónica del tornillo de registro (5). Para poder modificar la amortiguación en esta fase, debemos manipular el tornillo de registro (5) es posible también modificar la compresión del aceite de láminas (A) utilizando elementos de distinto espesor y diámetro, disponibles como repuesto.

Durante esta fase una parte del aceite, pasando por los conos abientas del bomheader (10) logra superar la fuerza del contramuelle superior (17) y, levantando la lámina (18), va a compensar el volumen de vara que ha entrado en el cartucho.

El aceite que sale del cartucho pasa a una cámara exterior que se comunica con la parte superior del vástago que se encuentra desorencada (ver FIG. 3A).

La comunicación entre dicha cámara y la zona superior del vástago se produce únicamente a través de las áreas de pasaje presentes entre el tapón estuche (19) y el tubo portante (1) y a través de los cuatro grandes agujeros presentes en la parte superior del tapón estuche.

En la vara (21) está asegurado el tope de fondo (20) con un anillo fijador exterior externo que, en situaciones de máxima fluidez (ver FIG. 2B), además de determinar el final de carrera del vástago, tapa los cuatro agujeros de pasaje del aceite a través del tapón estuche (19) reduciendo ulteriormente la velocidad de compresión de vástago.

FIG.2

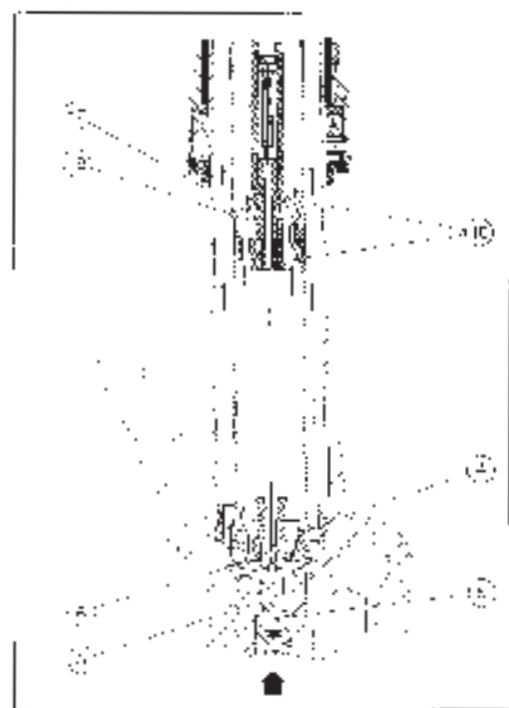
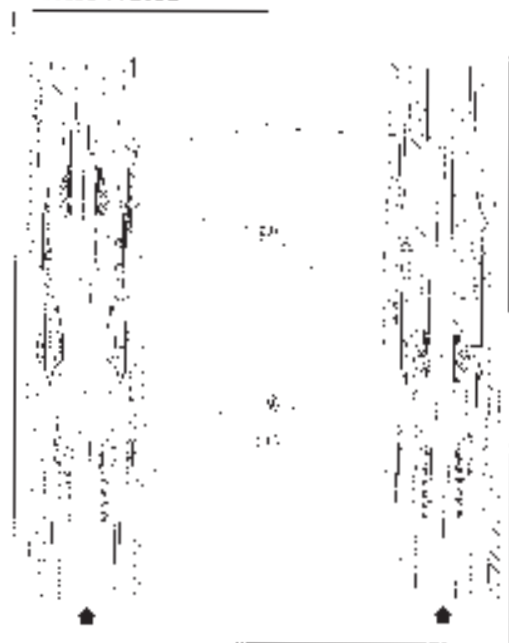
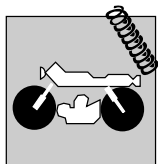


FIG.3A FIG.3B

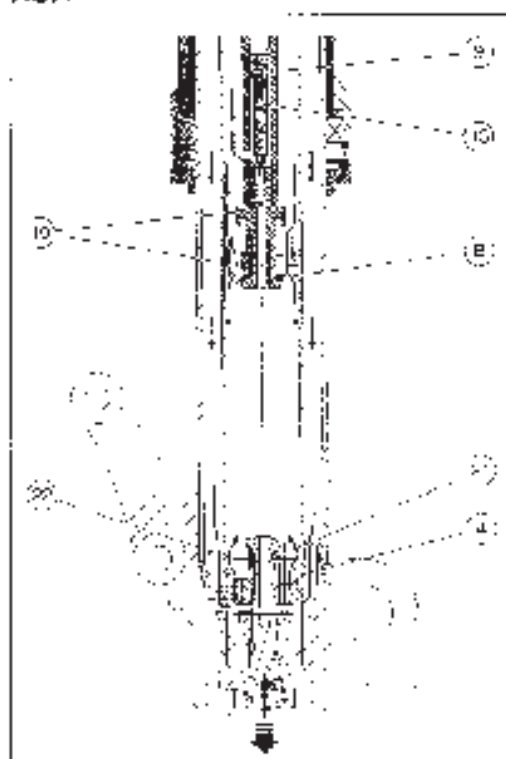




# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

**FIG.4**



Examinemos ahora lo que pasa en cada vástago durante la fase de EXTENSIÓN, o VUELTA.

La extensión del muelle empuja hacia abajo el tubo portante, determinando una demanda de aceite al interior del cartucho (ver FIG. 4).

La compresión del volumen de aceite presente en la cámara encima del bombeador (13) determina el empuje que abre las láminas (8) situadas en la parte inferior del émbolo del bombeador. Para modificar la amortiguación durante esta fase es posible modificar el pivoteo de láminas (8) ml y ramn desanta hablando del émbolo (4). Además del pasaje desanta, el aceite es empujado al interior de la vara (19) y puede salir a la cámara debajo del bombeador atravesando el área determinada por la posición de la aguja cónica (13). El tamaño en esta área se puede modificar cambiando la posición del tornillo de registro de la extensión (11). El llenado de la cámara debajo del bombeador es realizado durante esta fase, también por el pasaje de aceite a través de las ojales del émbolo (4). El empuje del aceite supera la resistencia del contramuelle (21) y levanta la lámina (22) permitiendo el pasaje desde la cámara exterior a la cámara interior del estuche (6).

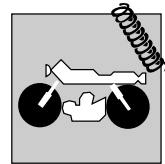
## **NORMAS GENERALES PARA UNA REVISIÓN CORRECTA**

1. Después de desmontaje completo, para el sucesivo montaje utilizar siempre empaquetaduras nuevas.
2. Para el apriete de los tornillos o tuercas próximos, seguir siempre la secuencia 1-2-1, es decir volver a apretar el primer tornillo (1) después de haber apretado el segundo (2).
3. Para la limpieza utilizar solvente no inflamable y preferentemente biodegradable.
4. Antes de volver a montar es preciso lubricar siempre con aceite para horquillas todas las partes en contacto relativa.
5. En las bridas de los anillos selladores, aplicar siempre grasa antes de volver a montar.
6. Utilizar sólo llaves métricas y no en pulgadas. Las llaves con medidas en pulgadas pueden tener tamaño parecido a las de milímetros pero pueden perjudicar los tornillos iniciando sucesivamente su desenroscado.

## **INCONVENIENTES - CAUSAS - REMEDIOS**

Este párrafo presenta algunos inconvenientes que se pueden presentar durante el uso de la horquilla, se ira con las causas que pueden haberlas ocasionado y sugiere el eventual remedio. Consultar siempre este cuadro antes de efectuar operaciones en la horquilla.

| INCONVENIENTE                                                              | CAUSA                                                                                                                                                                              | REMEDIO                                                                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Pérdida de aceite por el anillo sellador                                   | 1. Desgaste del anillo sellador<br>2. Tubo portante rayado<br>3. Anillo suelto                                                                                                     | 1. Reemplazar<br>2. Reemplazar el tubo y el anillo sellador<br>3. Limpiar o reensamblar                                  |
| Pérdida de aceite por el fondo de vástago                                  | 1. Empaquetadura OR estropeada de la válvula de fondo<br>2. Válvula de fondo floja<br>3. Empaquetadura OR estropeada de tornillo de registro de la compresión                      | 1. Reemplazar<br>2. Apretar<br>3. Reemplazar                                                                             |
| La horquilla resulta demasiado blanda en todas las condiciones de registro | 1. Nivel bajo del aceite<br>2. Atornillo fuera de servicio<br>3. Viscosidad de aceite demasiado baja                                                                               | 1. Reajustar el nivel del aceite<br>2. Reemplazar el atornillo<br>3. Cambiar la viscosidad del aceite                    |
| La horquilla resulta demasiado dura en todas las condiciones de registro   | 1. Nivel excesivo del aceite<br>2. Viscosidad del aceite demasiado alta                                                                                                            | 1. Reajustar el nivel del aceite<br>2. Cambiar la viscosidad del aceite                                                  |
| La horquilla no reacciona a las variaciones de registro                    | 1. Agujas bloqueadas al interior de la vara<br>2. Tornillo de registro de la compresión bloqueado<br>2. Aceite con impurezas<br>3. Válvulas amortiguadoras atascadas por impurezas | 1. Limpiar o reemplazar la vara<br>2. Desmontar y limpiar<br>2. Limpiar y reemplazar el aceite<br>3. Desmontar y limpiar |
| Pérdida de rigidez de los vástagos                                         | Cusquillos de deslizamiento desgastados                                                                                                                                            | Reemplazar                                                                                                               |



## MANTENIMIENTO

### Consejos para el mantenimiento

Esta horquilla es el fruto de años de experiencia acumulada en todas las principales terrenos de competición. No obstante sea un producto técnicamente sofisticado, no requiere operaciones especiales de mantenimiento. Dada el uso principalmente deportivo para el cual está previsto, dichas intervenciones son muy sencillas y no requieren herramientas especiales.

### Operaciones de mantenimiento general

|                                                                    | Competición                               | Uso<br>No competición                      |
|--------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 1 - Limpieza raspapolver.<br>CROSS y REGULARIDAD                   | Después de cada carrera                   | Después de cada uso                        |
| 2 - Sustitución aceite:<br>CROSS REGULARIDAD                       | Al cabo de 6 horas<br>Al cabo de 30 horas | Al cabo de 20 horas<br>Al cabo de 60 horas |
| 3 - Sustitución de los<br>anillos selladores. CROSS<br>REGULARIDAD | Al cabo de 6 horas<br>Al cabo de 30 horas | Al cabo de 20 horas<br>Al cabo de 60 horas |
| 4 - Alivia aire: CROSS<br>y REGULARIDAD                            | Después de cada carrera                   | Mensualmente                               |

N.B.: Cuando se corre con barro o arena es preciso efectuar estas operaciones con un intervalo más breve (-50%).

NOTA: Los números de referencia de este capítulo se refieren a los componentes del dibujo que aparece de la horquilla mostrado en la fig. 1.9.

### 1 - Limpieza raspapolver (Fig. 5)

#### NOTAS

Esta operación se puede efectuar con los vástagos montados en la motocicleta.

No se requieren herramientas especiales.

Conservar grasa silicónica en spray.

## PROCEDIMIENTO

Limpia las tubos portantes antes de efectuar esta operación.

Con un destornillador pequeña quitar el raspapolver (1) del portavástago (7), evitando rayar el tubo portante (5-6).

Bajar el raspapolver a lo largo del tubo portante y con un chorro de aire comprimido limpiar el interior del raspapolver y la sede en el portavástago.

Evi un term nanamente el uso de herramientas metálicas para efectuar las operaciones de limpieza. Hacer entrar un breve travaso a los vástagos y eliminar eventuales impurezas de los tubos portantes. Lubricar con grasa silicónica el raspapolver y el soporte visible del unil o sellador.

Volver a colocar el raspapolver en el portavástago.

### 2 - Sustitución del aceite

#### NOTA

No es posible efectuar esta operación con los vástagos montados en la motocicleta.

Herramientas necesarias: 2 llaves hexagonales de 19 mm, regla o calibre.

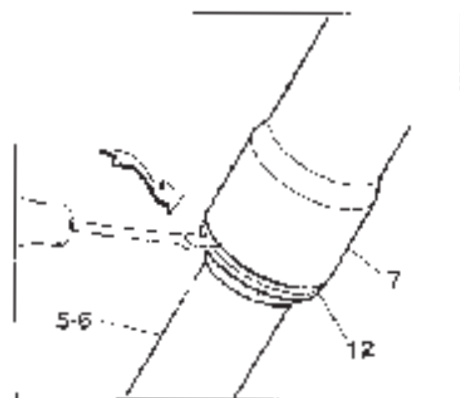
Por de aprieta del tapón en la vara amortiguadora: 10 Nm.

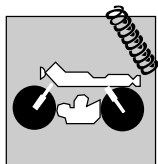
Por de aprieta contraluera en tapón: 10 Nm.

Por de aprieta tapón en portavástago: 25 Nm.

Entrase de 1,5 litros de aceite indicado.

FIG. 5

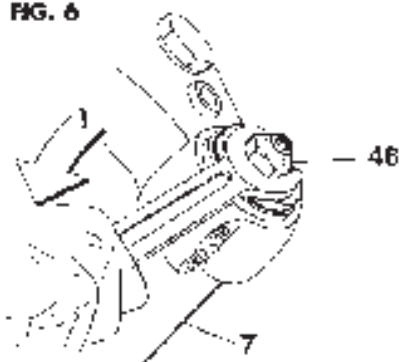




# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

**FIG. 6**



## **VACIADO DEL ACEITE**

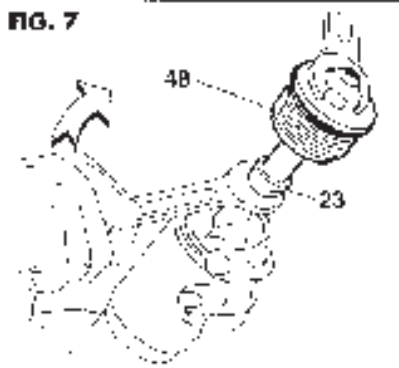
**FIG. 6**

Antes de retirar las vástagos de la base y de la embrazo en dirección es preciso, con la llave de 19 mm, apriar el tapón superior (48) de cada amortiguador (7). Retirar los vástagos de la máquina.  
 Desatornillar completamente el tapón (48) y bajar después el amortiguador (7) en el tubo portante (5-6).

**FIG. 7**

Comprimir el muelle (21) hasta conseguir acceder a la contratuercas (23). Utilizando la llave anterior mantener en alto el tapón (48) y desbloquear la contratuercas (23) utilizando para ello la otra llave de 19 mm. Desatornillar completamente y quitar el tapón (48) por el extremo de la vara amortiguadora.

**FIG. 7**



**FIG. 8**

Extraer el casquero guía muelle (20), el muelle (21) y el tubo de precarga (25). Extraer, por el extremo de la vara amortiguadora (31), la varilla interna de transmisión (32).

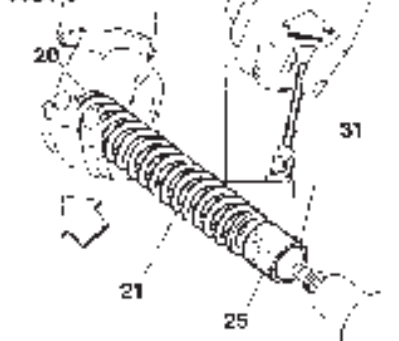
**FIG. 9**

Vaciar el aceite contenido al interior del vástago. Para facilitar el vaciado del aceite contenido en el amortiguador interno, bombear varias veces con la vara. **ATENCIÓN:** orientar el extremo del vástago en la dirección de un contenedor a fin de evitar que el chorro del aceite a presión, que saldrá por la vara, perjudique al operario o a quien se encuentre cerca de él. No tirar el aceite agotado al medio ambiente.

Observando el aspecto, la densidad y la cantidad del aceite agotado es posible evaluar las condiciones de los elementos selladores y de guía. Si el aceite se presenta denso y oscuro y hay partículas sólidas, es necesario proceder a la sustitución de los bujes de guía. Si el aceite presenta una densidad normal pero la cantidad que ha salido del vástago es muy inferior a la prescrita, es necesario reemplazar los anillos seladores.

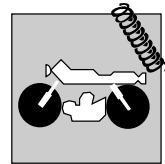
**IMPORTANTE:** Es preciso evitar el uso, para la limpieza, de solventes inflamables o corrosivos que pueden perjudicar los empaquetamientos selladores, a ser necesario, utilizar un solvente no inflamable o con un alto punto de inflamabilidad. Para vaciar completamente el solvente es preciso soplar con aire comprimido el interior del vástago.

**FIG. 8**



**FIG. 9**





### CARGA DEL ACEITE

FIG. 10

Llevar a tope de cámara el portavástago (7) en el tubo portante (5-6).

Verter 2/3 de la cantidad de aceite prescrita en el tubo portante y llenar también el canal interior de la varilla amortiguador.

Tapar la vara con un dedo y elevar unos cuantos milímetros levantando y seguidamente empujar la vara, a fin de llenar completamente el amortiguador interno.

Instalar la varilla interna de transmisión (13') y verter aceite en el tubo portante hasta alcanzar el nivel de 80 mm con respecto al tope del portavástago (7).

Dejar reposar unos minutos y seguidamente comprimir de nuevo el volumen de aire.

**IMPORTANTE:** un volumen de aire inferior o superior, o un tipo de aceite distinto del indicado, puede modificar el comportamiento de la noravilla durante todas las fases.

FIG. 11

Introducir en el vástago con arreglo al orden siguiente: el tubo de precarga (25), el muelle (21) y el arrete guíamuelle (20).

**IMPORTANTE:** los tubos de precarga tienen que montarse siempre debajo del muelle.

FIG. 12

Enroscar a mano el tapón (48) en el extremo de la vara amortiguador.

Comprimir el muelle para tener acceso a la contratuercia (23).

Utilizar las mismas llaves que para el desmontaje para bloquear el tapón (48) en la vara amortiguador.

Seguidamente apretar la contratuercia (23) contra el tapón (48).

FIG. 13

Lubricar la empaquetadura OR (18) en el tapón (48).

Levantar el portavástago (7) y encajarlo en el tapón (48) teniendo cuidado de no estropear la empaquetadura OR (18).

Apretar el tapón (48) en el portavástago (7).

### 3 - Sustitución de los anillos selladores

#### NOTAS

No es posible efectuar esta operación con las vástagos montados en la motocicleta.

Herramientas necesarias: 2 llaves hexagonales de 19 mm, instrumento de anillo sellador C&S FSI60AC, regla o calibre.

Par de apriete del tapón en la vara amortiguador: 10 Nm.

Par de apriete contratuercia en tapón: 30 Nm.

Par de apriete tapón en portavástago: 25 Nm.

Nº 2 en los selladores nuevos.

FIG. 10

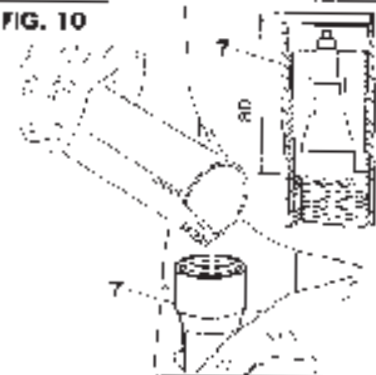


FIG. 11



FIG. 12

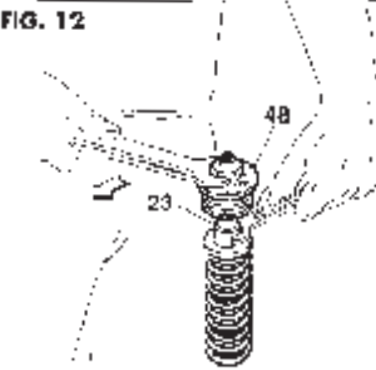
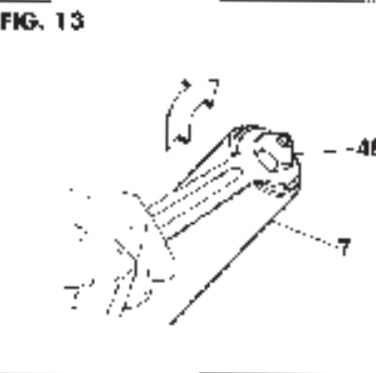
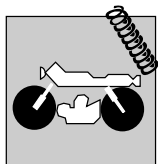


FIG. 13





# TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

<http://www.husqy.forumsactifs.com>

FIG. 14

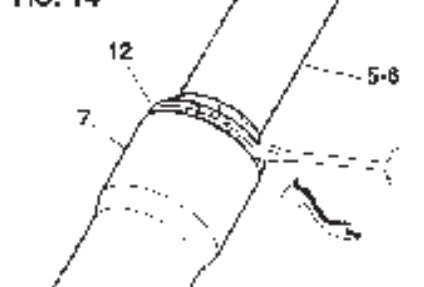


FIG. 15

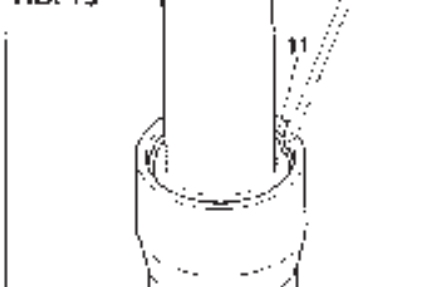


FIG. 16

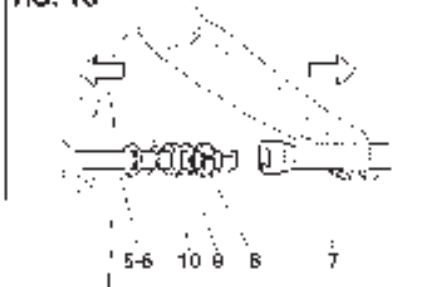


FIG. 17

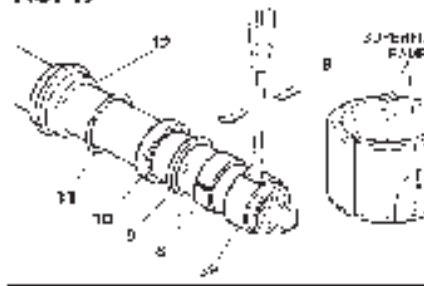
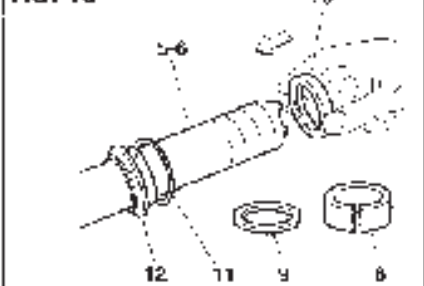


FIG. 18



## DESMONTAJE

Efectuar las operaciones indicadas en las figuras de 6 a 9, presentadas en el párrafo anterior.

FIG. 14

Con un pequeño destornillador retirar el raspapelo (12) por la parte de arriba del portavástago (7).

FIG. 15

Con el mismo destornillador extraer el anillo de retén (11) del anillo sellador (10) en el portavástago.

FIG. 16

Extraer el portavástago (7) del tubo portante (5-6). Para separar los dos elementos es preciso hacer fuerza de ellos. Con esta operación se quitará del portavástago el anillo sellador (10), el casquete (9) y el casquillo de guía (8).

FIG. 17

Retirar el casquillo de guía (39) del tubo portante haciendo presión con la punta de un destornillador o ayo, introduciéndolo en la ranura del casquillo. Seguidamente quitar del tubo portante el casquillo de guía (8), el casquete (9), el anillo sellador (10), el anillo de retén (11) y el raspapelo (12).

¡IMPORTANTE! nunca hay que volver a montar los anillos selladores removidos. Antes de volver a montar el conjunto, es preciso comprobar las condiciones de los casquillos de guía. Si están rayados o rasgados es preciso reemplazarlos. Examinar el revestimiento en teflón: tiene que cubrir por lo menos 3/4 de la superficie total. De lo contrario es preciso sustituirlo.

## MONTAJE

FIG. 19

Aplicar en el extremo del tubo portante (5-6), cinta adhesiva para evitar que se escape los empaquetamientos selladores.

Con el siguiente orden introducir en el tubo portante, el raspapelo (12), el anillo de retén (11), el anillo sellador (10), el casquete (9) y el casquillo de guía (8).

Quitar la cinta adhesiva del extremo del tubo portante, eliminando eventuales rastros de adhesivo.

FIG. 19

Introducir la punta plana del destornillador en la ranura del casquillo de guía (39) para encajarla en el tubo portante: acompañar a mano el casquillo hasta colocarlo en la sede prevista en el tubo.

FIG. 20

Introducir despacio el tubo portante (5-6), provisto de casquillo, en el portavástago (7). Acompañar el casquillo de guía (8), el casquete (9) y el anillo sellador (10) hasta el contacto con el portavástago.

FIG. 21

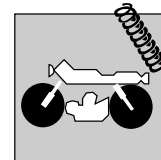
Montar en el tubo portante (5-6), la herramienta: introducir Cod. R508CAC y con ella empujar hasta que entren en su sede el casquillo de guía (8), el casquete (9) y el anillo sellador (10).

FIG. 22

Instalar el anillo de retén (11) comprobando que quede perfectamente introducido en la gorgontera del portavástago y teniendo mucho cuidado en no rayar el tubo portante.

Montar de nuevo el raspapelo (12).

Proceder a la carga del aceite y al montaje de los elementos retirados tal y como descrito en el párrafo anterior en las figuras de 10 a 13.



#### 4 - Alivio del aire (Fig. 23)

##### NOTAS

Esta operación tiene que ser efectuada con los vástagos u p.e. elemento extendidos (nivel de 1 mm levitación del suelo), montados en la horquilla.

##### PROCEDIMIENTO

Simultáneamente, o después de cada cámara, es necesario desmontar el tornillo de alivio (14) situado en la cumbre de cada portavástago, a fin de descargar la presión que puede generarse al interior de los vástagos. Esta presión es generada por el aire que puede entrar en los vástagos durante el uso y que, por la forma especial de los anillos selladores, no logra salir ocasionando el funcionamiento anómalo de la horquilla.

Al final de la operación es preciso apretar de nuevo los tornillos de alivio (14).

##### INSTALACIÓN

**ATENCIÓN:** La instalación de la horquilla en el bastidor tiene que ser efectuada siguiendo las especificaciones del fabricante de la motocicleta en cuanto a los órganos de dirección, de frenado y a la sujeción de la misma. Un montaje no correcto puede afectar la seguridad y la estabilidad del piloto.

- Instalar los portavástago en la base y en la cabeza de dirección, cubriéndolos a la misma altura.

Apretar los tornillos sustratores de los portavástago en la base y en la cabeza de dirección, con un par de apriete de 25 Nm, según el procedimiento 1-2-1 ilustrado en la imagen.

- Apretar los tornillos sustratores del perno de la rueda en los portavástago, con un par de apriete de 10 Nm, según el procedimiento 1-2-1.

##### DESCOMPOSICIÓN

##### NOTAS

Los números de referencia de este capítulo se refieren a los componentes del dibujo de despiece de la horquilla mostrado en la pág. 147.

Este capítulo ilustra las operaciones de descomposición de los vástagos y relativos de la base y de la cabeza de dirección.

Antes de proceder a la descomposición de los elementos es preciso asegurar una superficie lisa y plana de los vástagos a fin de impedir que por causa de suciedad puedan estropear las superficies de deslizamiento u e sellado.

Herramientas necesarias:

- Llave hexagonal de 12-18 y 19 mm.
- Llave Allen de 21 mm.
- Herramienta para accionar el estudio amortiguador C&S, R5081AA.

Par de apriete de la tuerca en la tuerca y en el tornillo de fondo: 10 Nm.

#### 1 - Desmontaje y descomposición del portavástago

Para retirar el tapón superior (48) y el muelle (12) del vástago, es preciso efectuar las operaciones indicadas en el párrafo "2 - Sustitución del aceite" en el capítulo "MANTENIMIENTO", desde la FIG. 6 a la FIG. 9.

Para separar el portavástago (1) del tubo portante (5-6), y para retirar el grupo sellador del portavástago y los casquillos de guía, es preciso efectuar las operaciones indicadas en el párrafo "3 - Sustitución de los anillos selladores" del

FIG. 19

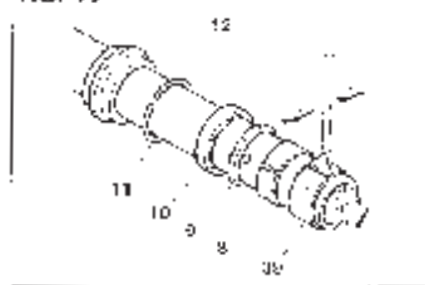


FIG. 20

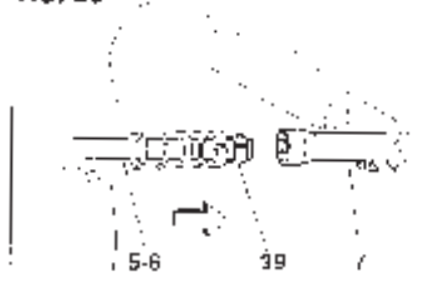


FIG. 21

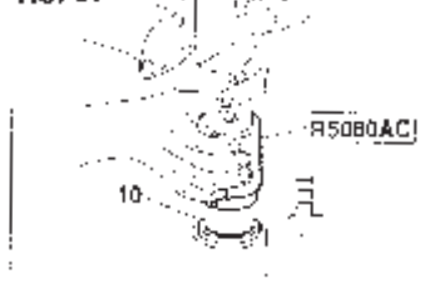
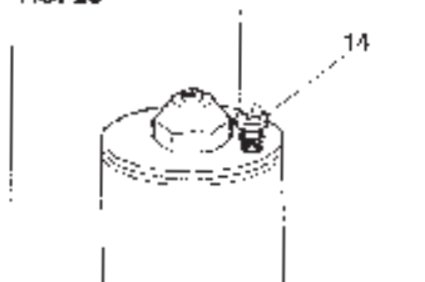
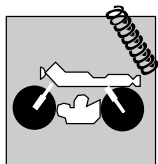


FIG. 22



FIG. 23





# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

FIG. 24

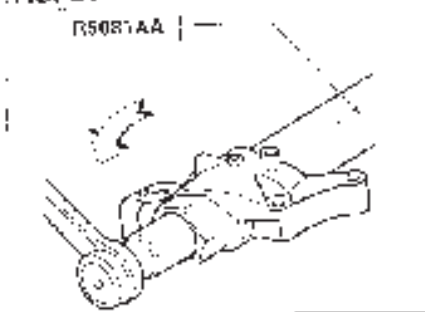


FIG. 25

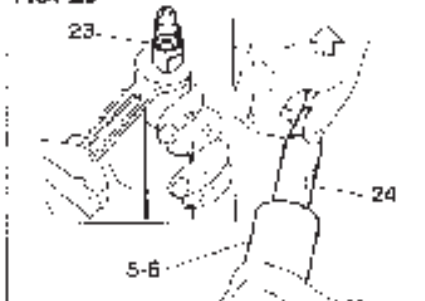


FIG. 26

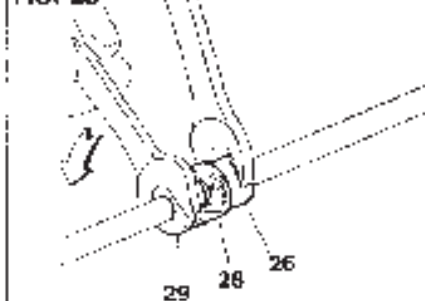


FIG. 27

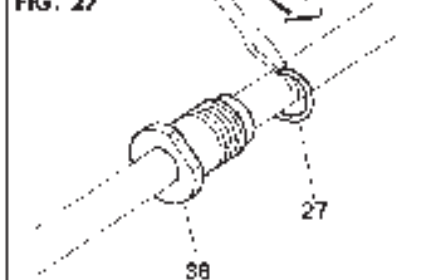
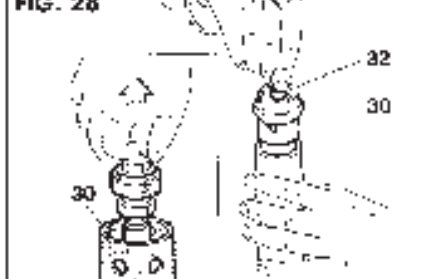


FIG. 28



capitolo "MANTENIMENTO", desde la FIG. 14 a la FIG. 17.

## **2 - descomposición del tubo portante FIG. 24**

Bloquear el portaválvula del tubo portante (5-6) en una mordaza provista de teleros protectores. Introducir la herramienta Cód. R5081AA en la vará amortiguador para bloquear el giro del estudio (30). Girar la herramienta para introducir las dos insertos en el extremo hexagonal del estudio y ponerlo introduciendo un puma en los dos agujeros opuestos. Con el llave Allen de 21 mm, desatornillar la tornillo de fondo (47). Retirar el grupo válvula de fondo (41) con su respectiva empaquetadura OR (44).

FIG. 25

Extraer despacio el grupo amortiguador (22) del tubo portante (5-6). Desatornillar y retirar la contratuercas (23) y extraer de la vará amortiguador el guíamuelle (24).

FIG. 26

Para poder actuar sobre el bombador desde el amortiguador, es necesario remover los componentes de tapón de final de carrera: marmón bloqueado e casquillo superior (26) por medio de la llave hexagonal de 18 mm y enroscar el casquillo inferior (29) utilizando la llave de 17 mm. Extraer de la vará amortiguador el casquillo superior (26) y el casquillo flotador (28) del tapón de final de carrera.

FIG. 27

Con un destornillador pequeño descalzar el anillo de retén (27) de la vará amortiguador (32). Retirar de la vará, evitando que se raye, el anillo de retén (27) y el casquillo inferior (29).

FIG. 28

Entrar la vará (32) dentro del estudio (30) para poder extraer por abajo el bombador completo.

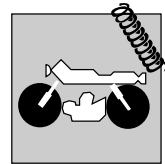
## **3 - Modificación del ajuste de extensión FIG. 29**

Bloquear en la mordaza la parte hexagonal del tornillo de fondo (47) evitando aprietos excesivos. Desatornillar con la llave de 12 mm la tuerca (38) de sujeción del bombador que determina la amortiguación en la fase de EXTENSIÓN. Extraer todos los componentes del bombador dejando a un lado el anillo de desmontaje. Comprobar el estado de desgaste del ara (35) de ánima (36) si está estropeado es preciso reemplazarla. Para cambiar el ajuste original se puede modificar el paquete de láminas (37). Volver a montar todos los componentes en orden inverso al de desmontaje. Tener mucho cuidado en el montar del anillo (36) el lado con los ojales tiene que estar opuesto al paquete de láminas (37). Una orientación errónea comprometerá el funcionamiento de la horquilla. Bloquear la tuerca (38) con el par de apriete indicado.

## **4 - Modificación del ajuste de compresión FIG. 30**

Bloquear en la mordaza la parte hexagonal del tornillo de fondo (47) evitando aprietos excesivos. Con la llave de 12 mm desatornillar la tuerca (42) sujetadora del grupo de amortiguación en la fase de COMPRESIÓN. Extraer todos los componentes dejándolos a un lado en el orden de desmontaje. Para cambiar el ajuste original se puede modificar el paquete de láminas (46). Dentro del tornillo (47) hay montado un tapón de protección y el registro de la compresión. Evitar el desmontaje de este componente: en caso de funcionamiento anómalo del registro es preciso reemplazar la válvula de fondo (41) completa. Volver a montar los componentes en el orden inverso al de desmontaje. Tener mucho cuidado en la orientación del anillo (45) el lado con los ojales tiene que estar opuesto al paquete de láminas (46). Una orientación errónea comprometerá el funcionamiento de la horquilla. Bloquear la tuerca (42) con el par de apriete indicado.

## **5 - Descomposición del tapón portavástago (FIG. 31)**



Dentro del tapón (48) del portavástago (7) está montado el tornillo de registro (19) de la fase de EXTENSION. Para retirarlo del tapón es preciso desmontar el perno (17) y extraer el muelle (16) y la esfera (15). Con un destornillador pequeño girar en sentido horario el tornillo de registro (19) hasta hacerlo salir del tapón. Antes de volver a montar es preciso engrasar el anillo OR en el tornillo (19) y la esfera (15). Aplicar un frenosera débil en el perno (17). Introducir el tornillo de registro (19) en la sede del tapón (48); mantenerlo empunado y al mismo tiempo girarlo en sentido antihorario, hasta el tope. Por encima del tapón. Introducir la esfera (15) y el muelle (16) y enroscar al perno en el tapón hasta oír el "click".

## RECOMPOSICIÓN

### NOTAS

Antes de volver a montar es preciso lavar minuciosamente y secar con aire comprimido todas las componentes.

Herramientas necesarias:

- llave hexagonal de 12/18 y 19 mm;
- llave Allen de 21 mm;
- herramienta bloqueadora del estuche amortiguador Cód. R5081AA, introducción del anillo sellador Cód. R5080AC.

Par de apriete válvula final de carrera: 30 Nm.

Par de apriete tornillo de fondo: 50 Nm.

Par de apriete tapón en vará amortiguador: 10 Nm.

Par de apriete contratuercu en tapón: 30 Nm.

Par de apriete tapón en portavástago: 25 Nm.

### 1 - Reconstrucción grupo amortiguador

FIG. 32

Introducir la vara con bomeador en el estuche (30). Para facilitar la introducción es preciso disminuir el giro (35) del émbolo (36) con las cestas y encajarlo en el estuche. Firmar la vara (32) por la parte superior del estuche (30).

FIG. 33

Introducir en la vara (32) el casquillo inferior (29) del tapón de final de carrera, por el lado con terna de llave, y llevarlo abajo hasta superar la garganta de la vara. Instalar el anillo de retén (24) en la garganta de la vara (32).

FIG. 34

Llevar el casquillo inferior (29) en contacto con el anillo de retén (24) y seguidamente introducir en la vara el casquillo flotador (28) por el lado con las ranuras para el pasaje del aceite. Introducir el casquillo superior (26) y enroscarlo en el inferior. Bloquear el casquillo superior con la llave de 18 mm y centrar el casquillo inferior con el perno apriete indicada.

FIG. 35

Introducir en la vara (32) el guirruvillo (24) con la parte de diámetro menor.

**IMPORTANTE:** un montaje errado del guirruvillo perjudica el funcionamiento de la ramilla en las condiciones de final de carrera en compresión.

Enroscar a mano, hasta el tope, la contratuercu (23) en la vara amortiguador.

### 2 - Montaje de la válvula de fondo y del grupo amortiguador (FIG. 36)

Engrasar las empaquetaduras OR (44) en el émbolo (45) y en el tornillo de fondo (47). Engrasar el grupo amortiguador, ensamblado con anterioridad, hasta el tope dentro del tubo portante y enroscar a mano la válvula de fondo (41). Introducir en la vara la herramienta Cód. R5081AA para bloquear el estuche amortiguador (30) y seguidamente apretar el tornillo de fondo (47) con el par de apriete indicado.

### 3 - Montaje del portavástago en el tubo portante

Para el montaje del grupo selector en el portavástago y para montar el portavástago en el tubo portante, atenerse a las indicaciones presentadas en el párrafo "3 - Sustitución de las anillas selladoras" de capítulo

FIG. 29

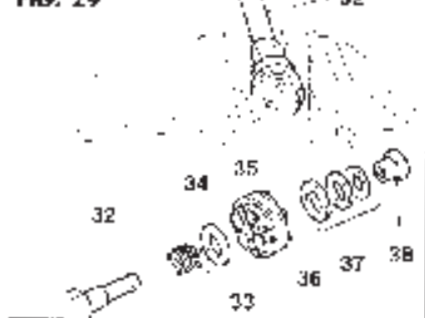


FIG. 30

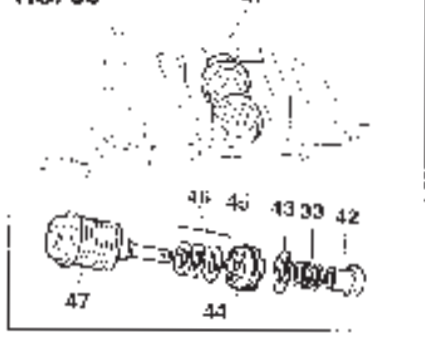


FIG. 31

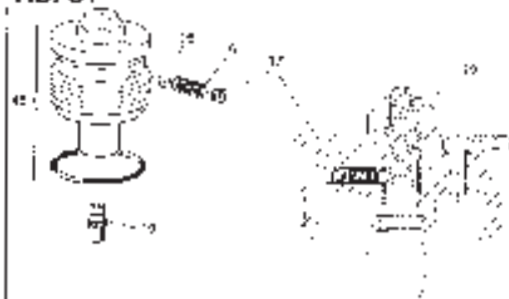


FIG. 32

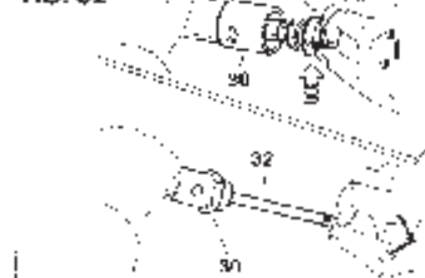
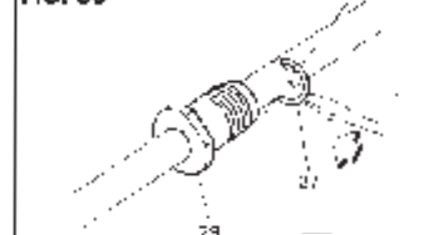
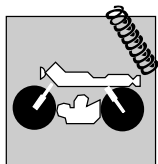


FIG. 33

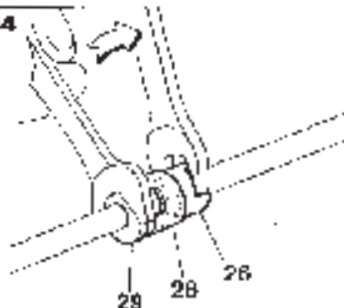




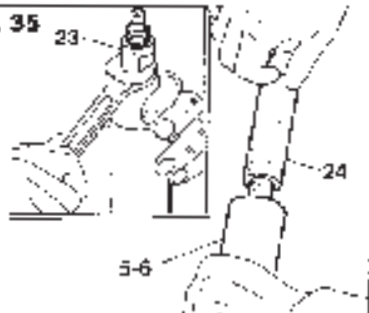
# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

**FIG. 34**

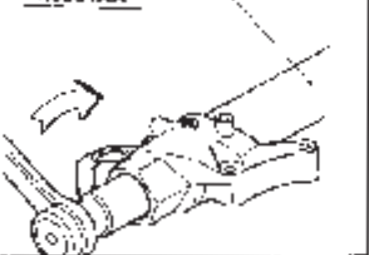


**FIG. 35**

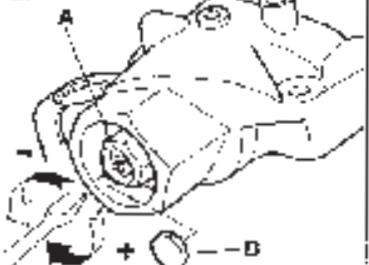


**FIG. 36**

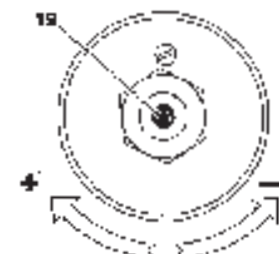
**R5081AA**



**FIG. 37**



**FIG. 38**



## **AJUSTE**

Ajuste STANDARD en compresión: desde la posición de toda cerrado, desenroscar 23 "click".

Ajuste STANDARD en extensión: desde la posición de toda cerrado, desenroscar 15 "click".

**FIG. 37**

El ajuste del freno en COMPRESIÓN es posible manipulando, con un destornillador plano, el registro de tornillo (A), situado en el fondo de cada vástago. Para revelar el registro es preciso quitar el tapón protector (B). Para modificar la posición del registro es preciso partir SIEMPRE de la posición de todo cerrado. Esta posición se consigue girando el registro hasta el tope en sentido horario. Seguidamente desenroscar el registro en sentido antihorario hasta alcanzar la posición deseada.

Cada posición de registro queda indicada por un "click".

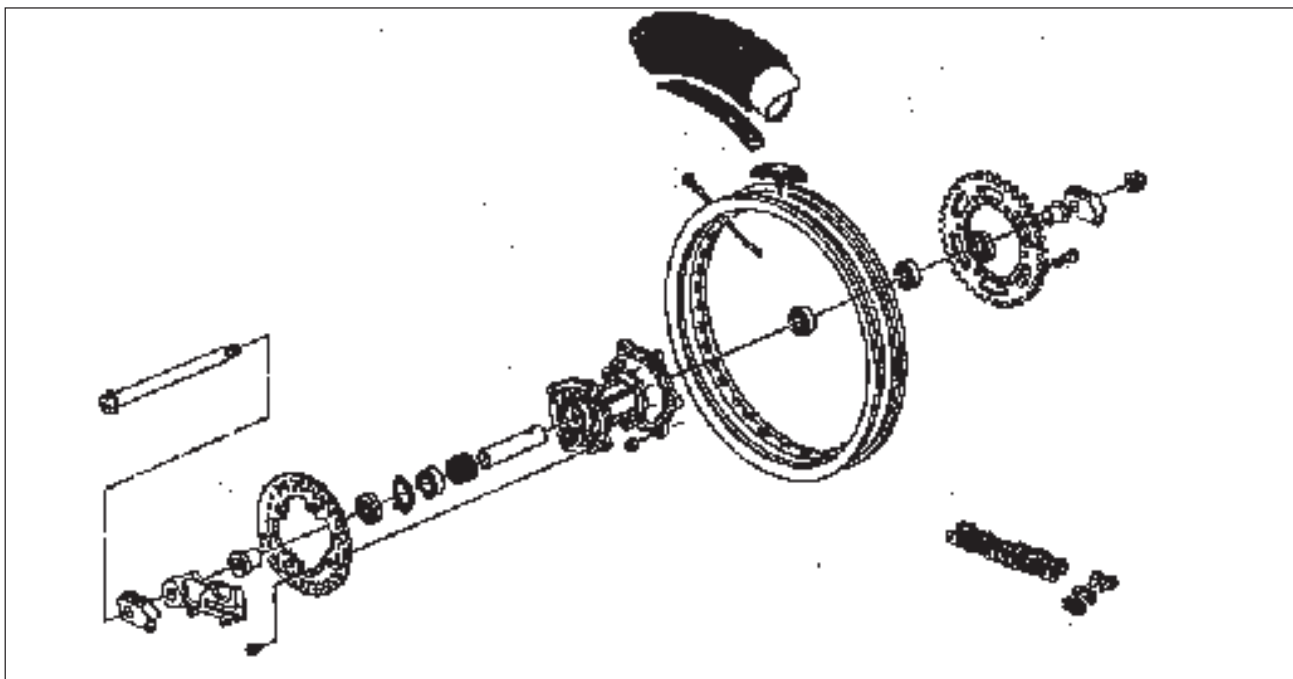
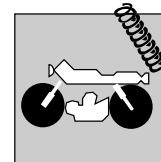
**IMPORTANTE:** no forzar el registro más allá de las posiciones máximas de apertura y cierre.

**FIG. 38**

El ajuste del freno en EXTENSIÓN es posible manipulando, con un pequeño destornillador plano, el tornillo de registro (19) situado encima de cada vástago. Para modificar la posición del registro es preciso partir SIEMPRE de la posición de todo cerrado. Esta posición se consigue girando el tornillo de registro hasta el tope en sentido horario. Seguidamente desenroscar el registro en sentido antihorario hasta alcanzar la posición deseada.

Cada posición de registro queda indicado por un "click".

**IMPORTANTE:** no forzar el registro más allá de las posiciones máximas de apertura y cierre.



#### Ruota posteriore

Cerchio e mozzo ruota in lega leggera

Dimensioni .....2,15"x19" (CR); 2,15"x 18" (WR)  
 Pneumatico, marca e tipo: .....Pirelli: NHS (57)-MT32 (CR); Michelin-Enduro Competition 3 oppure Pirelli-MT83 Scorpion (WR)  
 Dimensione .....100/90-19" (CR); 120/90-18" (WR)  
 Pressione di gonfiaggio a freddo .....0,8÷0,9 Kg/cm<sup>2</sup> (11,4÷12,8 psi)

#### Rear wheel

Light alloy wheel hub and rim.

Dimensions .....2,15"x19" (CR); 2,15"x 18" (WR)  
 Tyre, manufacturer and type: .....Pirelli: NHS (57)-MT32 (CR); Michelin-Enduro Competition 3 or Pirelli-MT83 Scorpion (WR)  
 Dimensions .....100/90-19" (CR); 120/90-18" (WR)  
 Inflatio pressure in cold condition .....0,8÷0,9 Kg/cm<sup>2</sup> (11,4÷12,8 psi)

#### Roue arrière

Jante et moyeu de la roue en alliage léger.

Dimensions .....2,15"x19" (CR); 2,15"x 18" (WR)  
 Pneu, producteur et type: ..... Pirelli: NHS (57)-MT32 (CR); Michelin-Enduro Competition 3 ou Pirelli-MT83 Scorpion (WR)  
 Dimensions .....100/90-19" (CR); 120/90-18" (WR)  
 Pression de gonflege à froid .....0,8÷0,9 Kg/cm<sup>2</sup> (11,4÷12,8 psi)

#### Hinterrad

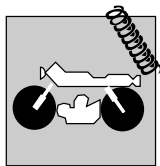
Felge und Radnabe aus Leichtmetall.

Abmessungen .....2,15"x19" (CR); 2,15"x 18" (WR)  
 Reifen, Hersteller und Typ: .....Pirelli: NHS (57)-MT32 (CR); Michelin-Enduro Competition 3 oder Pirelli-MT83 Scorpion (WR)  
 Abmessungen .....100/90-19" (CR); 120/90-18" (WR)  
 Reifenluftdruck in kaltem Zustand .....0,8÷0,9 Kg/cm<sup>2</sup> (11,4÷12,8 psi)

#### Rueda trasera

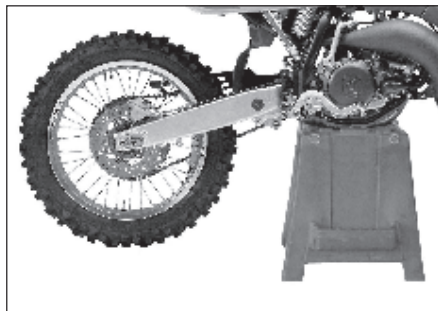
Aro y cubo de rueda en aleacion ligera.

Dimensiones .....2,15"x19" (CR); 2,15"x 18" (WR)  
 Neumatico, marca y tipo: .....Pirelli: NHS (57)-MT32 (CR); Michelin-Enduro Competition 3 o Pirelli-MT83 Scorpion (WR)  
 Dimensions .....100/90-19" (CR); 120/90-18" (WR)  
 Pression de gonflege à froid ..... 0,8÷0,9 Kg/cm<sup>2</sup> (11,4÷12,8 psi)



# TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

<http://husqy.forumsactifs.com>



## SMONTAGGIO RUOTA POSTERIORE

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

Svitare il dado (1) del perno ruota (3) e sfilare quest'ultimo; non è necessario allentare i tendicatena (2), in questo modo il valore di tensione della catena (A) risulterà inalterato dopo il rimontaggio. Sfilare la ruota completa facendo attenzione ai distanziali posti ai lati del mozzo.

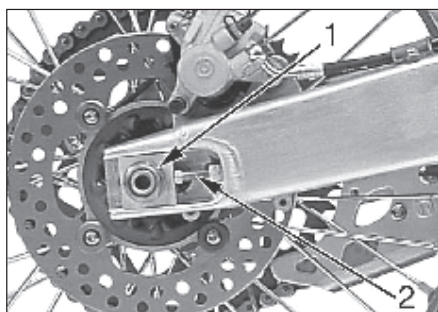
Per il rimontaggio eseguire le operazioni in senso inverso inserendo il disco freno nella pinza.

### NOTE

Con la ruota smontata, non agire sul pedale del freno per non provocare l'avanzamento dei pistoncini della pinza.

Dopo la rimozione, appoggiare la ruota con il disco rivolto verso l'alto.

Dopo aver rimontato la ruota, agire sul pedale di comando fino a portare le pastiglie a contatto del disco.

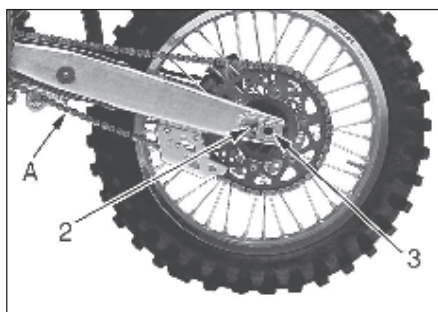


## REMOVING THE REAR WHEEL

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

Unscrew the nut (1) of the wheel pin (3) and extract it. It is not necessary to unloose the chain adjusters (2); in this way, the chain (A) tension will remain unchanged after the reassembly. Extract the complete rear wheel, by taking care of the spacers located at the hub sides.

To reassemble, reverse the above procedure remembering to insert the disc into the caliper.



### NOTES

Do not operate the rear brake pedal when the wheel has been removed; this causes the caliper piston to move outwards.

After removal, lay down the wheel with brake disc on top.

After reassembly, pump the brake control pedal until the pads are against the brake disc.

## DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

Placer une béquille ou un block dessous le moteur, de façon à avoir la roue arrière soulevée du sol.

Dévisser l'écrou (1) du pivot roue (3) et extraire ce dernier; il n'est pas nécessaire de desserrer les tendeurs chaîne (2); de cette façon, la valeur de tension de la chaîne (A) restera inaltérée après le remontage. Extraire la roue complète, en prêtant attention aux entretoises positionnées aux cotés du moyeu.

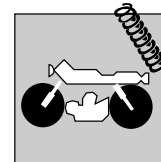
Pour le remontage, effectuer les même operations, mais en sens inverse, en introduisant le disque dans l'etrier.

### AVIS

Lorsque la roue est démontée, ne pas baisser la pédale du frein, pour ne pas faire avancer les pistons de l'etrier.

Après le démontage de la roue avant, poser la roue avec le disque sur le dessus.

Après le remontage de la roue avant, actionner la pédale du frein jusqu'à ce que les pastilles ne seront à contact de disque.

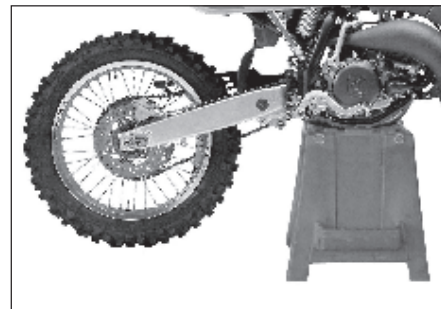


#### ABNEHMEN DES HINTERRADS

Einen Bock oder Block in der Weise unter den Motor stellen, daß das Hinterrad vom Boden abgehoben ist.

Die Mutter (1) des Radbolzen (3) und den Radbolzen ausziehen. Es ist nicht notwendig, die Kettenspanner (2) zu lockern; auf diesel Weise wird der Kettenspannwert (A) nach dem Wiederzusammenbau unverändert bleiben. Das komplette Rad mit Berücksichtigung der sich seitlich in der Radnabe befindlichen Distanzstücken ausziehen.

Für den Zusammenbau führe man die genannten Schritte in der umgekehrten Reihenfolge durch; ausserdem ist die Bremsscheibe in den Sattel einzuführen.

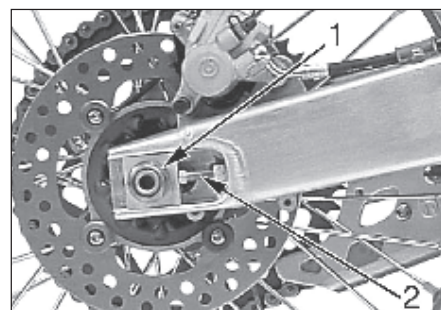


#### ANMERKUNG

Bei abgezogenem Rad darf der Pedal der Hinterradbremse nicht gezogen werden, um den Vorschub der Bremssattelkleinkolben zu vermeiden.

Legen Sie das Hinterrad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab.

Pedal soweit pumpen, bis die Beläge die Bremsscheibe

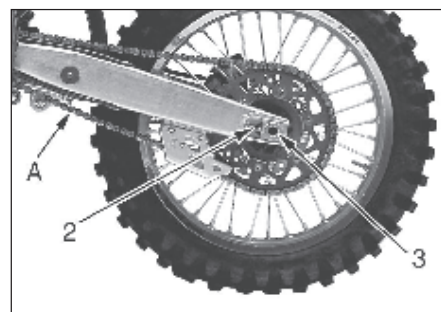


#### REMOCIÓN RUEDA TRASERA

Colocar de bajo del motor un caballete o un bloque de manera que la rueda trasera quede levantada del suelo.

Destornille la tuerca (1) del perno rueda (3) y extraiga éste. No es necesario aflojar el tensor de cadena (2); de esta manera, el valor de tensión de la cadena (A) resultará inalterato después de volver a montarlo. Extraiga la rueda trasera completa teniendo cuidado con los separadores colocados a los lados del cubo rueda.

Para volver a montar, cumpla las operaciones en sentido inverso introduciendo el disco en la pinza

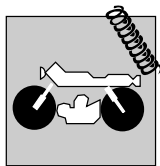


#### NOTE

Cuando la rueda está desmontada, no tire el pedal del freno para no provocar el avance de los pistones de la pinza.

Después del desmontaje, colocar la rueda con el disco hacia arriba.

Después del montaje de la rueda, bombee el pedal del freno hasta llevar las pastillas a contacto con el disco.



# TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

<http://husqy.forumsactifs.com>

## Sospensione posteriore

Il tipo di sospensione posteriore di questo motociclo è denominato SOFT DAMP. Consiste in un ammortizzatore, una serie di articolazioni ed un braccio oscillante. Il precarico della molla dell'ammortizzatore può essere regolato ed adattato alle più svariate condizioni di guida e di terreno. Anche la frenatura idraulica può essere regolata dall'esterno. Controllare periodicamente l'usura di tutti i componenti della sospensione.

## Rear suspension

The rear damper type on this is named SOFT DAMP. It is consisting in a damper, a set of joints and a swinging arm. The damper spring load can be adjusted and modified for a wide range of driving and ground conditions. Even the hydraulic damping effect can be adjusted from outside.

Periodically check all components of this suspension for wear.

## Suspension arrière

La type de suspension arrière de ce motocycle est nommé SOFT DAMP. Il s'agit d'un amortisseur, une série d'articulations et un bras oscillant. La précharge du ressort de l'amortisseur peut être réglé et adapté à différentes conditions de conduite et de terrain. Même le système de freinage hydraulique peut être réglé de l'extérieur. Il faut vérifier souvent l'usure de toutes les pièces de la suspension.

## Hinterradfederung

Der Hinterradfederungstyp dieses Motorrads wird SOFT-DAMP genannt. Es besteht aus einem Stössdämpfer, einem Gelenksatz und einer Schwinggabel. Die Vorspannung der Stössdämpferfeders kann geregelt und den verschiedenen Führungs- und Bodenzuständen angepasst werden. Auch die Hydraulikbremsung kann von aussen eingestellt werden. Von Zeit zu Zeit den verschleisszustand aller Bestandteile der Aufhängung nachprüfen.

## Suspensión trasera

El tipo de suspensión trasera de esta moto se denomina SOFT DAMP. Consiste en un amortiguador, una serie de articulaciones y brazo oscilante. La precarga del resorte del amortiguador se puede regular y adaptar a las más distintas condiciones de conducción y de suelo. También el frenado hidráulico puede ser regulado desde afuera. Controle periódicamente el desgaste de todos los componentes de la suspensión.

## Rullo tendicatena, rullo guidacatena, guidacatena, pattino catena

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

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

## Chain tension rollers, chain driving roller, chain guide, chain runner

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

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

## Rouleau tendeur de chaîne, rouleau de guidage chaîne, patin chaîne

Contrôler l'usure des éléments susdits et les remplacer si nécessaire.

AVIS \*: Contrôler l'alignement du rouleau de guidage chaîne. Veillez à ce que ce rouleau ne soit pas cintré, car il pourrait provoquer une usure excessive de la chaîne, ou un déraillement de la chaîne du pignon.

## Kettenspannungsrolle, Kettenführungsrolle, Kettenführung, Kettenschuh

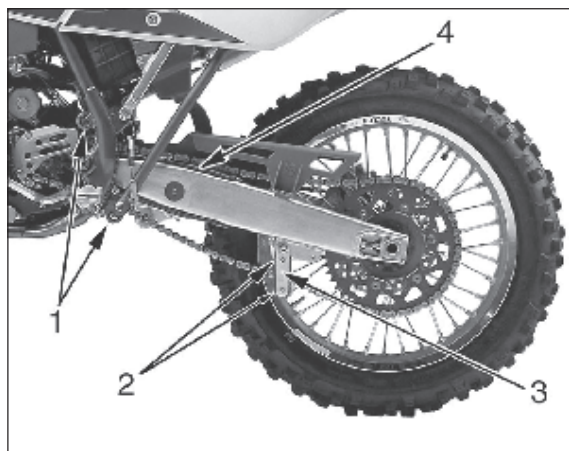
Den Verschleiß der obengenannten Teile überprüfen und falls erforderlich, austauschen.

WARNHINWEIS \*: Die Ausrichtung der Kettenführung überprüfen. Falls sie gebogen ist, könnte sie mit der Kette interferieren und den schnellen Verschleiß der Kette verursachen. Es könnte ebenfalls ein Abfallen der Kette vom Ritzel auftreten.

## Rodillo tensor de cadena, rodillo guíacadena, guíacadena, patín cadena

Controlar el desgaste de los particulares indicados arriba y si fuera necesario sustituirlos.

ADVERTENCIA \*: Controlar la alineación del guíacadena. En caso se hubiera plegado, podría interferir con la cadena provocando un desgaste rápido. Además podría producirse un deslizamiento de la cadena del piñón.



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

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

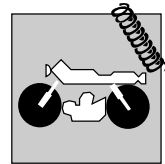
- 1-Rouleau tendeur de chaîne
- 2-Rouleau de guidage de chaîne
- 3-Guidage de chaîne
- 4-Patin de chaîne

- 1-Kettenspannungsrolle
- 2-Kettenführungsrolle
- 3-Kettenführung
- 4-Kettenschuh

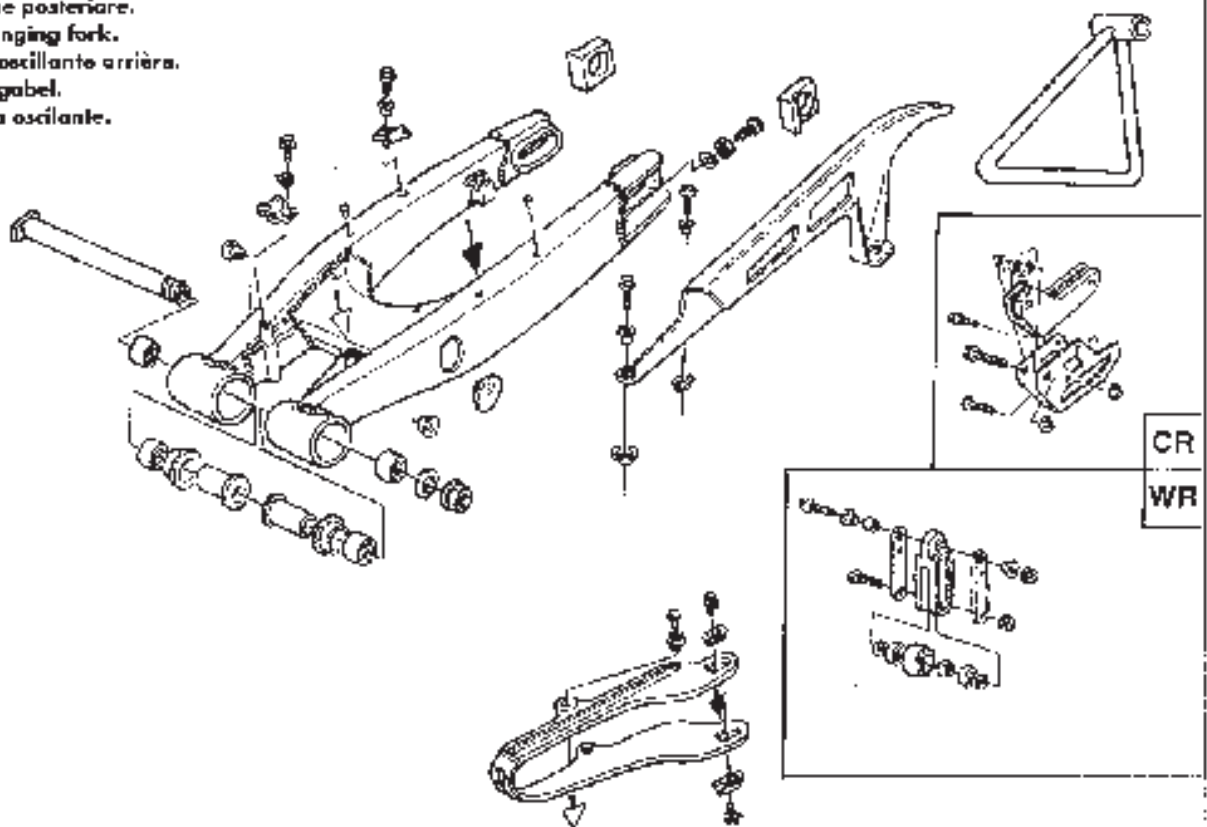
- 1-Rodillo tensor de cadena
- 2-Rodillo guíacadena
- 3-Guíacadena
- 4-Patín cadena

**TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE  
FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS  
CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES  
RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER  
BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

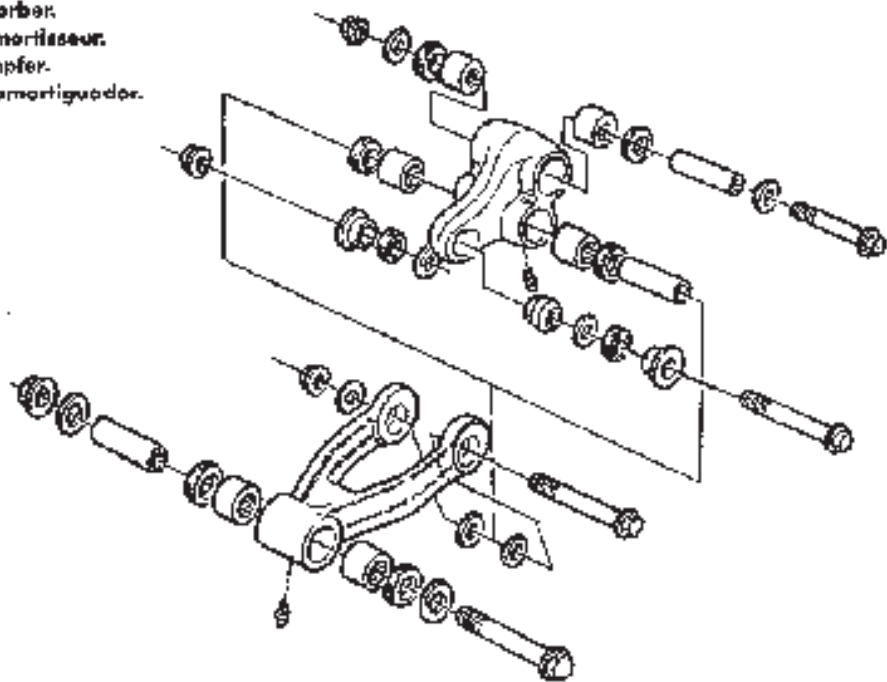
<http://husqy.forumsactifs.com>

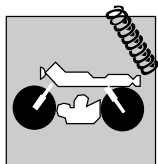


Forcellone posteriore.  
Rear swinging fork.  
Fourche oscillante arrière.  
Schwinggabel.  
Horquilla oscilante.



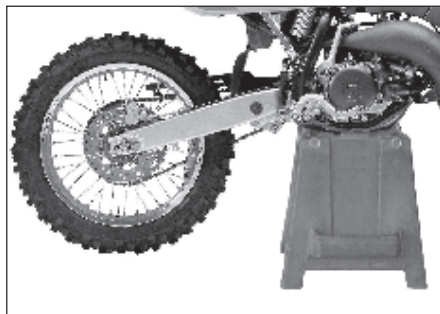
Bielletti ad azione progressiva.  
Progressive links and shock absorber.  
Bielles à action progressive et amortisseur.  
Pfeuchwerkssystem und Stossdämpfer.  
Bielas con acción progresiva y amortiguador.





# TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

<http://husqy.forumsactifs.com>



## Stacco ammortizzatore posteriore.

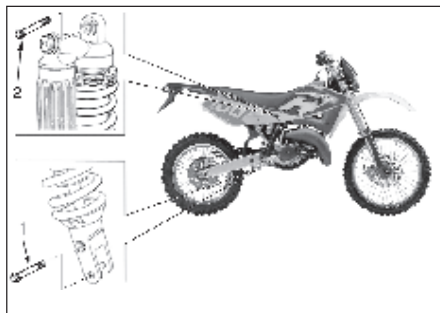
Posizionare un supporto sotto al motore per poter avere la ruota posteriore sollevata da terra e procedere nel modo seguente:

- svitare la vite (1) di fulcraggio inferiore dell'ammortizzatore e relativo dado;
- dopo aver rimosso la sella e i pannelli laterali nel modo descritto al capitolo "OPERAZIONI GENERALI" svitare la vite (2) di fulcraggio superiore dell'ammortizzatore e relativo dado;
- rimuovere l'ammortizzatore.

## Rear damper removal.

Arrange a support under the engine in order to have the rear wheel raised from ground and proceed as follows:

- unscrew the lower fulcrum screw (1) of the damper and the relevant nut;
- after removing the seat and the side panels as described in the chapter "GENERAL OPERATION", unscrew the upper fulcrum screw (2) of the damper and the relevant nut;
- extract the damper.



## Demontage de l'amortisseur arrière.

Mettre un support en-dessous de la moto de façon à soulever la roue arrière du sol. Puis, procéder de la façon suivante:

- dévisser la vis (1) inférieure de centrage de l'amortisseur et l'écrou correspondant;
- après avoir enlevé la selle et les panneaux latéraux de la façon indiquée au chapitre "OPERATIONS GENERALES", dévisser la vis (2) supérieure de centrage de l'amortisseur et l'écrou correspondant;
- enlever l'amortisseur.

## Ausbauen des hinteren Stoßdämpfers.

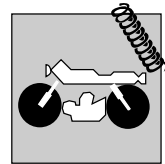
Eine Stützvorrichtung unter dem Motor anbringen, um das Hinterrad vom Boden anzuheben. Danach wie folgt vorgehen:

- die untere Schraube (1) des Stoßdämpfers und die entsprechende Mutter lösen zu können.
- Nachdem man den Sattel und die seitlichen Verkleidungsteile wie im Kapitel "ALLGEMEINE ARBEITEN" beschrieben abgenommen hat, löst man die obere Schraube (2) und die entsprechende Mutter des Stoßdämpfers.
- Den Stoßdämpfer entfernen.

## Desenganche amortiguadores posteriores.

Posicionar un soporte bajo el motor para poder tener la rueda posterior levantada de tierra y proceder en el modo siguiente:

- desenroscar el tornillo (1) de 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 (2) del fulcrage superior del amortiguador y relativa tuerca;
- remover el amortiguador.



#### REVISIONE MOLLA

Prima di procedere allo smontaggio misurare la molla in sede.  
Smontaggio molla: nel bloccare l'ammortizzatore nella morsa non deformarlo.  
Allentare la controgghiera e la ghiera, lo scodellino di appoggio della molla e la molla.

#### OVERHAULING THE SPRING

Measure the spring in its housing before disassembling.  
Disassembling the spring: When gripping the shock absorber in the vice take care that it gets not warped. Loosen the counter-ring nut, the ring nut, the spring cap, and the spring.

#### REVISION DU RESSORT

Avant le démontage, mesurer le ressort dans son siège.  
Démontage ressort: Veillez à ne pas déformer l'amortisseur quand serré dans l'étau. Desserrer le contre-collier, le collier, la cuvette du ressort et le ressort aussi.

#### FEDERÜBERHOLUNG

Vor Demontage die Feder in ihrem Sitz messen.  
Federdemontage: den Stoßdämpfer bei der Arbeit nicht verformen.  
Gegennutmutter, Nutmutter, Federteller und Feder lösen.

#### REVISION DEL MUELLE

Antes de desmontarlo, medir el muelle en sede.  
Desmontaje del muelle: al bloquear el amortiguador en la mordaza no deformarlo. Aflojar la contravirola y la virola, el disco de apoyo del muelle y el muelle.



Misurare la lunghezza libera della molla.  
LIMITE DI SERVIZIO: 255 mm  
Sostituire la molla se la lunghezza risulta inferiore al limite di servizio.

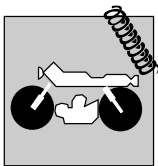
Measure the free length of the spring.  
USEFUL LIMIT: 255 mm (10.04 in.)  
When the spring length is lower than the useful limit, replace the spring.

Mesurer la longueur libre du ressort.  
Limite de service: 255 mm  
Remplacer le ressort lorsque la longueur est inférieure à la limite de service.

Die freie Länge der Feder messen.  
BETRIEBSGRENZE: 255 mm  
Falls die Länge die Betriebsgrenze unterschreitet, Feder ersetzen.

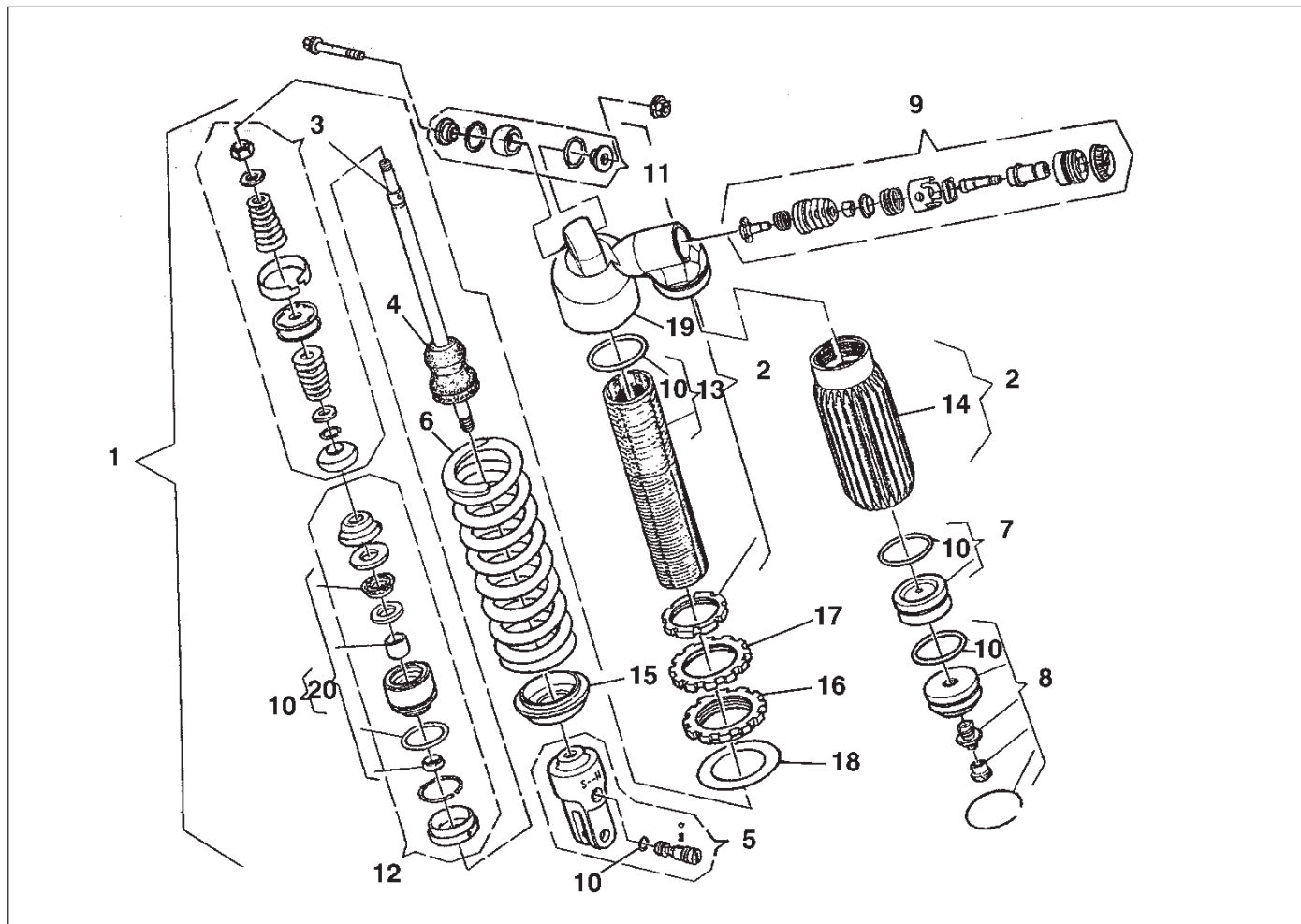
Medir la longitud libre del muelle  
LIMITE DE SERVICIO: 255 mm  
Sustituir el muelle si la longitud resulta inferior al límite de servicio.





# TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

<http://husqy.forumsactifs.com>



- 2. Gruppo corpo
- 3. Gruppo stelo
- 4. Ammortore
- 5. Gruppo forcella
- 6. Forcella
- 7. Distanziatore
- 8. Gruppo sterzo
- 9. Gruppo regolazione
- 10. Gruppo guarnizioni
- 11. Gruppo snodo
- 12. Gruppo guida stelo
- 13. Gruppo ammortatore
- 14. Serbatoio
- 15. Forcella
- 16. Vite
- 17. Guarnizione
- 18. Rosetta per molla
- 19. Supporto servosterzo
- 20. Gruppo guarnizioni per stelo

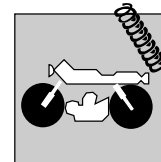
- 2. Gruppo corpo
- 3. Rod case
- 4. Fork
- 5. Fork case
- 6. Spring
- 7. Disc spring
- 8. Fork case
- 9. Adjuster set
- 10. Gasket set
- 11. Ball joint case
- 12. Guide and case
- 13. Damper case
- 14. Tank
- 15. Bottom
- 16. Ring nut
- 17. Ring nut
- 18. Washer
- 19. Tank support
- 20. Rod gasket set

- 2. Gruppo corpo ammortatore
- 3. Gruppo fgn
- 4. Fork
- 5. Gruppo forcella
- 6. Reservoir
- 7. Distanziatore
- 8. Gruppo reservoir
- 9. Gruppo regolazione
- 10. Gruppo guarnizioni
- 11. Gruppo joint a rotelle
- 12. Gruppo guida stelo
- 13. Gruppo ammortatore
- 14. Reservoir
- 15. Base
- 16. Encaixe
- 17. Encaixe
- 18. Rondelle
- 19. Supporti reservoir
- 20. Set di guarnizioni per fgn

- 2. Stossdämpfer-Körper
- 3. Pumpenstockgruppe
- 4. Stopfen
- 5. Gabelgruppen Kpl
- 6. Feder
- 7. Blechplatte
- 8. Tankgruppe Kpl
- 9. Reglergruppe Kpl
- 10. Dichtungssatz
- 11. Kugelgelenkgruppe Kpl
- 12. Pumpenstockführungsgruppe
- 13. Stossdämpfer-Körper
- 14. Tank
- 15. Bodenscheibe
- 16. Nulmutter
- 17. Nulmutter
- 18. Scheibe
- 19. Gasstangehalterung
- 20. Dichtungssatz für Pumpenstock

- 2. Corpo ammortatore compl
- 3. Gruppo aspiro
- 4. Tempor
- 5. Gruppo forcella
- 6. Reservoir
- 7. Distanziatore
- 8. Gruppo sterzo
- 9. Gruppo regolazione
- 10. Gruppo guarnizioni
- 11. Gruppo joint a rotelle
- 12. Gruppo guida stelo
- 13. Gruppo ammortatore
- 14. Deposito
- 15. Casquillo
- 16. Vite
- 17. Vite
- 18. Arandela
- 19. Supporto deposito
- 20. Serie juntas por aspiro





#### Smontaggio e revisione forcellone oscillante.

Per rimuovere il forcellone dal suo collegamento al telaio e procedere nel modo seguente:

- rimuovere la carenata anteriore montata sul perseguito "freno anteriore" (se presente);
- rimuovere le piastre pinnate dal lato interno del forcellone e liberare la morsa e dai cuscinetti al forcellone stesso;
- rimuovere i due tappi di fondo del forcellone;
- svitare il dado laterale e il bloccaggio del bicchiere al centro e allineare l'attacco al centro;
- svitare il dado superiore e inferiore del perno forcellone e sfiorare quest'ultimo dal lato superiore (rimuovere il dado e il bloccaggio al centro).

Verificare il parallelismo del perno del forcellone (vedi paragrafo "Revisione perno forcellone") e controllare a mano lo stato di usura degli astucci a rullini (A) e delle relative bussole (B); ruotare la bussola dentro al cuscinetto: se si avverte resistenza o rumore, sostituire.

In caso di sostituzione dei cuscinetti, non dimenticare di lubrificare i tappi.



**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 separate the spring from the damper on the fork;
- remove the two plugs on the sides of the fork;
- unscrew the nut or the screw pin on the rocking over on the fork and extract the 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 out.

Check parallelism of the fork pin (see paragraph "Fork pin overhauling") and check by hand the wear state of the needle bushes (A) and the relevant bushings (B); rotate the bushing inside the bearing; in case any friction or noise is noticed, replace.

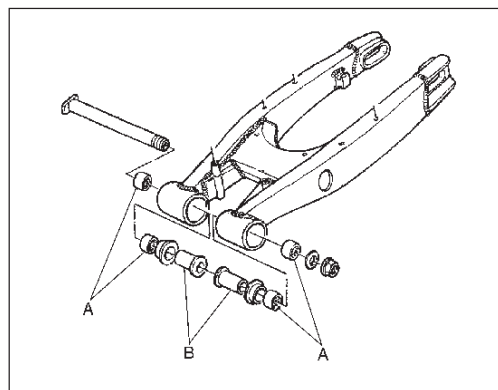
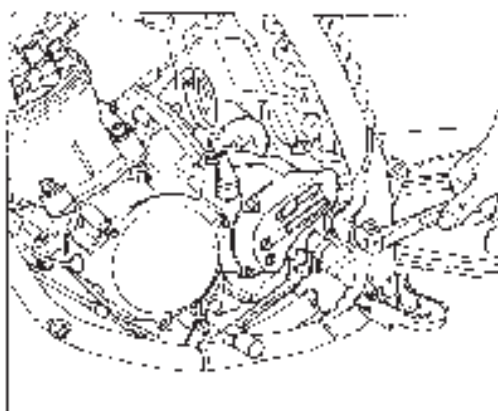
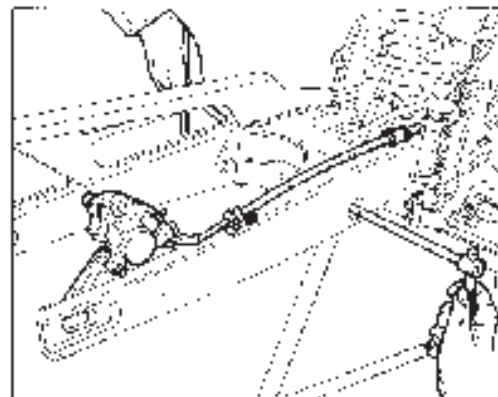
In case of replacement of bearings, fit them in place by means of the suitable tools.

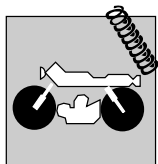


**The gaskets and bearings removed must be always replaced.**



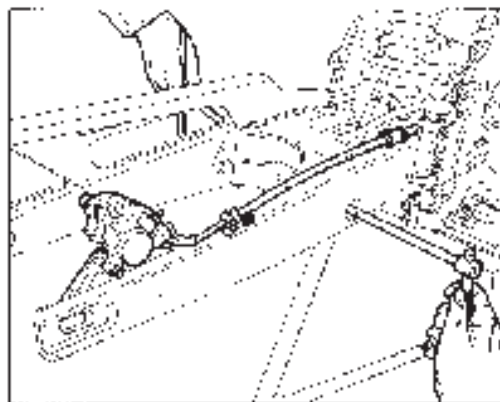
**Apply some grease inside the bearings before assembly.**





# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



## **Démontage et révision de la fourche flottante.**

Pour détacher la fourche du cadre ou du moteur, procéder de la façon suivante:

- enlever le roue arrière (voir paragraphe "Débranchage de la roue arrière");
- enlever le plaque protectrice (côté intérieur de la fourche) et dégager le rayon avec pinces à dessin ou à l'équerre;
- retirer les deux capuchons à l'extrémité de la fourche, dévisser l'écrou situé sur la vis de centrage du ressort de la fourche: retirer la vis en question par le côté opposé;
- dévisser l'écrou situé à gauche de l'axe de la fourche, retirer l'axe du côté opposé: enlever la fourche du cadre ou du moteur.

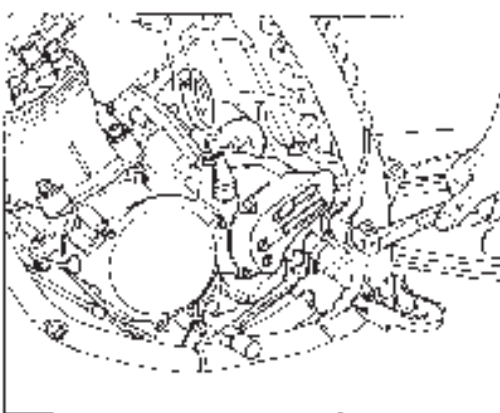
Vérifier le parallélisme de l'axe de la fourche (voir paragraphe "Révision de l'axe de la fourche") et contrôler le degré d'usure des cages à rouleaux (A) et des douilles correspondantes (B), tourner la douille à l'intérieur du palier: en cas de résistance ou de bruit, remplacer.

En cas de serrage excessif des paliers, les introduire à l'aide de loupes ou d'un tournevis.



**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 beweglichen Gabel vom Motor oder vom Motor-Gabelständer gehen Sie wie folgt vor:

- Das Hinterrad wie im Punkt "Ausbau des Hinterrads" beschrieben ausbauen.
- Die Schutzplatte (B) von der Gabel innenseite her ausbauen und die Befestigung von den Keilen an der Gabelstange lösen.
- Die beiden Gabeln auf der Seite der Gabelstange entfernen.
- Die Mutter an der Schraube der Gabelstange lösen und den Schraubbolzen nach rechts herausziehen.
- Die Mutter an der inneren Seite der Gabelstange lösen und den Bolzen auf der entgegengesetzten Seite herausziehen. Die Gabeln abnehmen, wobei man sie nach hinten zieht.

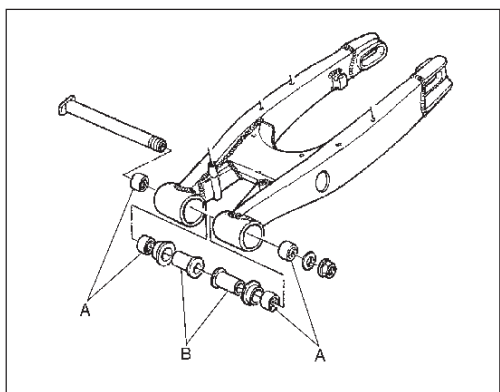
Die Parallelität des Gabelbolzens überprüfen (siehe Punkt "Kontrolle des Gabelbolzens") und von Hand den Verschleiß der Nadelbuchsen und der Buchsen kontrollieren. Die Buchse (B) im Lager (A) drehen und bei Vorliegen von Widerstand oder Auftreten von Lärm auswechseln.

Bei der Montage der Lager auswechseln, muß nur geeignete Werkzeuge verwendet werden, wenn man sie in ihren Sitz einsetzt.



**Die Dichtungen und Lager, die entfernt worden sind, müssen immer ausgetauscht werden.**

**Die Lager innen mit Schmierfett schmieren, bevor man sie einsetzt.**



## **Desmontaje y revisión horquilla oscilante.**

Para retirar la horquilla del motor o del bastidor, proceder en el modo siguiente:

- remover la rueda posterior como se describe en el parágrafo "Desenganche rueda posterior";
- deslizar el lámina protectora (lado interior de la horquilla) y liberar la fijación de los rayos en la horquilla misma;
- remover las dos tapas de los extremos de la horquilla;
- desmontar la tuerca de la tija de la horquilla del eje de la horquilla y retirar dicho eje al otro lado del motor;
- desmontar la tuerca en el lado contrario al eje horquilla y retirar este último del eje de la horquilla, tirando la horquilla 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 (A) y del relativo calibre (B); rotar el calibre dentro al cojinete: si se advierte resistencia o ruido, sustituir.

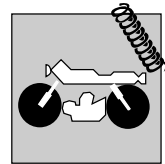
En caso de sustitución de los cojinetes, hacerlos en su sitio con un mazo de goma o un mazo de madera.



**Los empujadores y los cojinetes removidos deben ser siempre sustituidos.**

**Aplicar grasa al interior de los cojinetes antes de montarlos.**





#### 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.  
Situat el perno sobre los dos alojamientos iguales. Girando el perno y moviendo la pieza en sentido horizontal, leer el valor de la distorsión; límite de servicio: 0,30 mm.

#### Revisione bilancere e tirante sospensione posteriore.

Con bilancere e tirante ancora montati rispettivamente sul forcellone e sul telaio verificare manualmente il gioco radiale e assiale, tirando in tutti i sensi detti particolari. Il gioco assiale del bilancere e del tirante, è stato appositamente previsto per consentire all'ammortizzatore di trovarsi sempre nella posizione ideale per un corretto funzionamento. Riscontrando invece del gioco radiale, sarà necessario smontare il particolare del forcellone o del telaio e verificare l'usura del distanziale interno (A) e dei cuscinetti. (B)

#### Overhauling of the rocking lever and of the rear suspension tie rod.

With the rocking lever and the tie rod still mounted on the fork and on the frame respectively, manually check their radial and axial play, pulling these parts in any direction. The rocking lever and tie rod have been designed with a certain amount of axial play in order to allow the shock absorber to always find the ideal operating position. If however there is any radial play it will be necessary to remove the component from the fork or frame and carry out a check on the internal spacer (A) of the bearings (B).

#### Révision del balancier et du tirant de suspension postérieure.

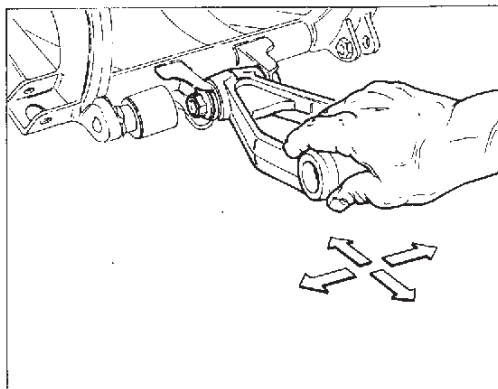
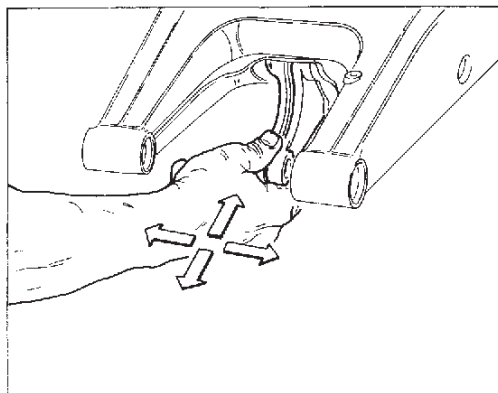
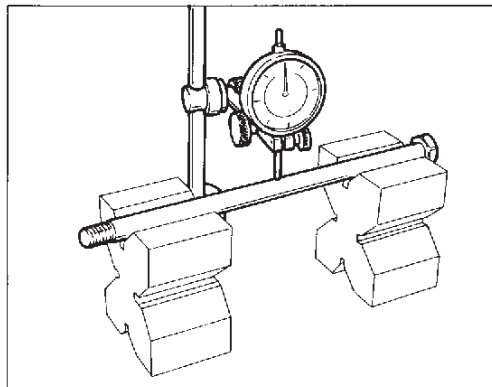
Lorsque le balancier et le tirant sont encore montés sur la fourche et sur le châssis, vérifier manuellement le jeu radial et axial, en les tirant dans tous les sens. Le jeu axial du balancier et du tirant a été spécialement étudié pour permettre à l'amortisseur de se trouver toujours dans la position idéale à son fonctionnement. En cas de jeu radial, il faut démonter la pièce de la fourche ou du cadre et contrôler l'usure de l'entretoise interne (A) et des roulements (B).

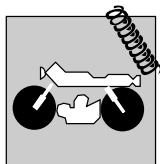
#### Überholung der Schwingen und des Zugstabes der hinteren Aufhängung.

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 (A) bzw. der Lager (B) zu kontrollieren.

#### Revisión del balancines y del tirante suspensión posterior.

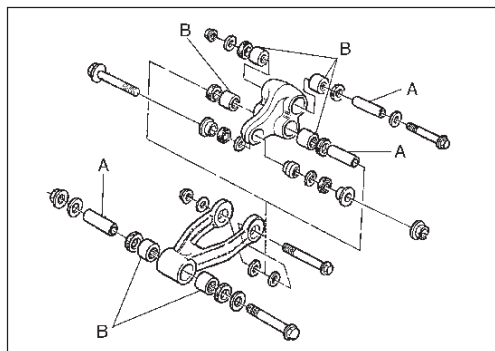
Con el balancines y el tirante todavía montados respectivamente en la horquilla y en el chasis, verificar manualmente el juego radial y axial, tirando en todos los sentidos de dichos particulares. El juego axial del balancines y el tirante, ha estado previsto expresamente para permitir al amortiguador 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 (A) y de las cojinetes (B).





# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



**I cuscinetti rimossi non devono essere rimontati**  
**Apply some grease inside the bearings before assembly**  
**Graisser l'intérieur des paliers avant de les monter.**

## **Revisione ruote anteriore e posteriore.**

Verificare lo stato di usura dei cuscinetti del mozzo. In caso di un gioco eccessivo (radiale e assiale) è necessario procedere a loro sostituzione nel modo seguente:

- appoggiare il mozzo su un supporto piano e libero per l'assemblaggio del cuscinetto rimosso;
- unizzare un metallo ed un pezzo con il quale si eserciterà pressione sulla parte interna del cuscinetto (vedi Fig. 1) fino ad ottenere l'estrazione;
- spostare continuamente il punto di pressione in modo da ottenere l'estrazione più possibile lineare;
- infine l'istruttore si procederà nel modo indicato per la rimozione.

**I cuscinetti rimossi non devono essere rimontati.**

Quando si montano nuovi cuscinetti contro la sede, deve essere pulita ed essere lubrificata la graffatura lungo la sede prima di montare il cuscinetto quindi spingerlo in sede con l'uso di un apposito fondello mobile e con il quale si farà pressione solo sul fondo del cuscinetto fino alla sua completa installazione. Infine il distanziolo si procederà all'assemblaggio dell'altro cuscinetto. Verificare, infine, anche il perno ruota. Tutto pare lo stesso.

**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, replace bearings:

- lay the hub on a flat support with hole, allowing for the passage of the inner cone bearing;
- use a hammer and a pin to exercise pressure on the bearing inner ring (see fig. 1) to its removal;
- continuously change the pressure position so to get an extraction as regular as possible;
- extract the roller and proceed in the same modalities 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. Clean the seat before fitting the bearing. Then push it in the seat using a proper tubular part, exercising pressure on the bearing inner ring, until complete seating.

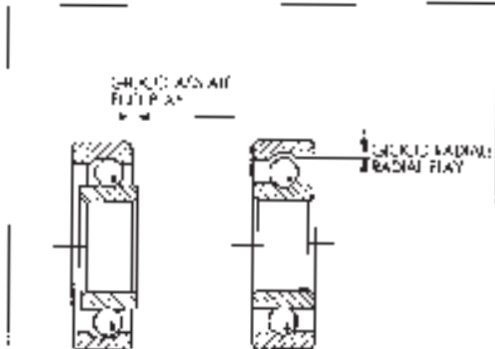
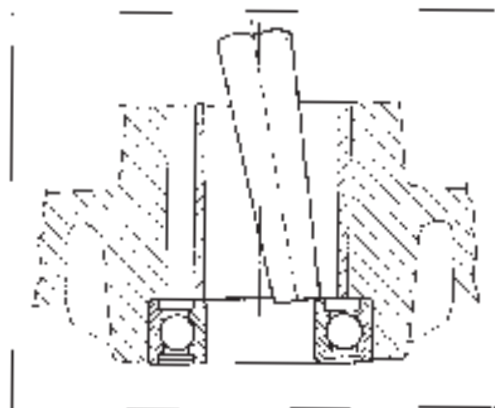
Place the spacer and then proceed with the bearing of the other bearing. Check wheel alignment by placing the wheel on.

**After every intervention on wheels their balancing is advisable.**

## **Révision roues avant et arrière.**

Contrôler le degré de 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 bien dressé et libre pour l'assemblage du palier à enlever;
- utiliser un marteau et un goupillon pour exercer la pression sur l'anneau intérieur du roulement (voir fig. 1) jusqu'à obtenir la sortie;
- déplacer continuellement le point de pression de façon à obtenir une extraction la plus régulière possible;
- enfin l'opérateur se procédera de la même façon pour l'autre palier.



<http://husqy.forumsactifs.com>

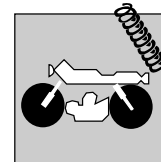


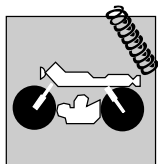
Diagram illustrating the assembly of a shaft with a housing, showing axial and radial clearance.

The top view shows a shaft with a central hole, mounted within a housing. The shaft is secured by two nuts and washers on either side of the central hole. The housing is shown with a central hole and a surrounding flange.

The bottom view shows two cross-sectional views of the assembly:

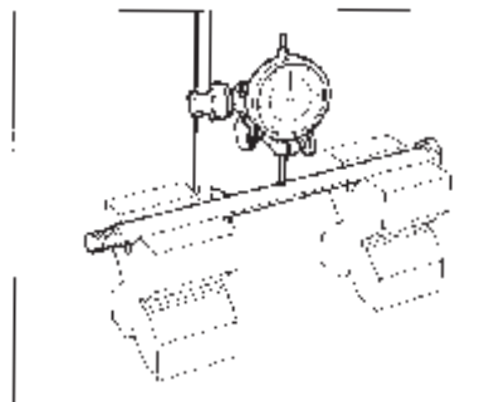
- Left View:** Shows the shaft and housing with a dimension line indicating the axial clearance, labeled "GOOD ASSEMBLY FIT PLAY".
- Right View:** Shows the shaft and housing with a dimension line indicating the radial clearance, labeled "GOOD RADIAL CLEARANCE".





# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



## **Piegatura perno ruota.**

Se il valore da misurare supera il limite massimo consentito, raddrizzare il perno o sostituirlo. Se il perno non potesse essere raddrizzato entro i valori limite massimi prescritti, sostituirlo.

## **Wheel rim axle bending.**

If the bending figure is over the allowed maximum, straighten it or replace the part. The axle can not be straightened within the limits described maximum replace it.

## **Pliage de l'axe de la roue.**

Si le valeur de la mesure dépasse le maximum autorisé, rattrapez le pivot ou en remplacez-le. Si le pivot ne peut pas être rattrapé, il faut le remplacer car les valeurs de limite max. dépassent la norme.

## **Biegung des Radzapfens.**

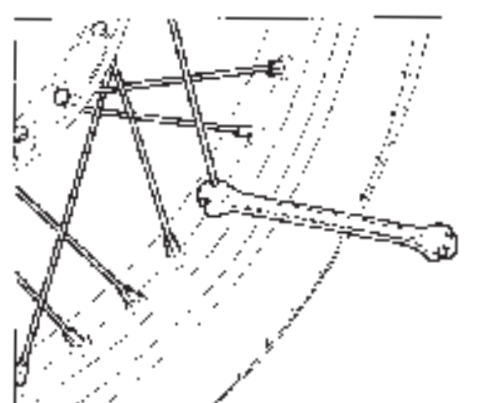
Falls das Reglement übermax. Grenze überschritten wird, Achse nach oben rücken lassen. Kann die Achse innerhalb der vorgeschriebenen max. Werte nicht geradlinig gemacht werden, muss die Achse wechseln.

## **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. establecidos, 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.**

|                                                     | Per lead / Ausbeug /<br>Dobled / Ausw. d.<br>Svoren                                                            | Per max / Ausw. d.<br>Indikator / Max. Vorbeugungsw.<br>Einweisung |
|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Per lead / Ausbeug /<br>Dobled / Ausw. d.<br>Svoren | max. 0,1 mm<br>less than 0,004 in.<br>max. 0,1 mm<br>less than 0,004 in.<br>max. 0,1 mm<br>less than 0,004 in. | 0,2 mm<br>(0,008 in.)                                              |



## **Nippli dei raggi ruota.**

Assicurarsi che i nippli siano ben fatti, se non lo sono, raddrizzarli o sostituirli con quelli di riserva.

## **Spoke nipples.**

Be sure that the spokes are correct and sized and adjust if necessary using a spoke key.

## **Nipples des rayons de roue.**

Assurez-vous que les rayons soient bien faits et, si nécessaire, les rattrapez ou remplacez-les en utilisant un clipeau de rayons.

## **Nippel der Radspeichen.**

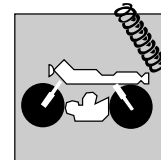
Stimmt die Nippelherstellungsgenauigkeit nicht überein, rüch sie ab oder, wenn möglich, ersetzen sie.

## **Empalmes de los radios de la rueda.**

Asegurarse de que todos los empalmes estén bien hechos y si fueran necesarios, rattrapezlos utilizando la llave de rayos.

# **TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE** **FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS** **CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES** **RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RAEDER** **BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



## **Deformazione cerchio per ruota anteriore e posteriore.**

In tabella sottostante indica il valore di controllo che deve essere sempre controllato.

Una deformazione con una eccentricità eccessiva può generalmente essere dovuta a cuscinetti usurati. Provare in tal caso alla sostituzione dei cuscinetti. Se detta operazione non dovesse evitare l'irregolarità, sostituire il cerchio usurato.

## **Rim warpage for front and rear wheel.**

Table below shows the control value for the wheel rim run-in range.

Too much rim run-in eccentricity are generally caused by worn bearings. In this case replace the bearings. If this operation does not get a suitable result, replace the rim of the wheel.

## **Valement de la jante de la roue avant et arrière.**

Indiquer à titre indicatif la valeur de contrôle à laquelle doit correspondre la jante de la roue.

Une déviation excessive de la jante peut généralement être provoquée par des roulements défectueux. Dans ce cas, remplacez les roulements. Aux résultats non satisfaisants, remplacez la jante de la roue.

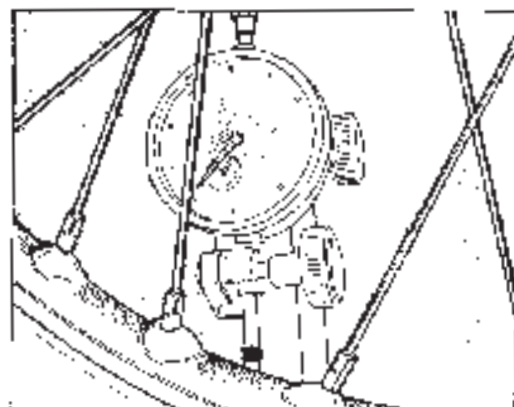
## **Verzug der Felgen des Vorder- und Hinterrads.**

Inden nachfolgenden Tabelle ist der für die Felgen zulässige Run-In-Bereich angegeben. Schleudern und zu starke Freibraststöße können allgemein zu einem Verzug führen. Im Lager zu stark zuilen, ist zu vermeiden. Für mehr vom Lager auswechseln. Sollte die Abkantungsmannschaft weitest aufsteigen, muß ein drittes Lager ausgetauscht werden.

## **Deformación de la rueda anterior y posterior.**

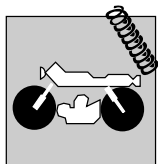
Indicar a título indicativo el valor controlado de control que debe ser controlado en la rueda.

Una deformación excesiva y una excesiva irregularidad son generalmente causadas de ejes y ejes desgastados. Probar en tal caso a la sustitución de los ejes y ejes. Si dicho operación no debería evitar la irregularidad, sustituir el eje de la rueda.



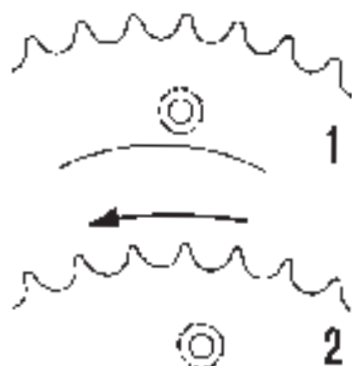
|                                                                                                               | Classifica di Servizio Standard / Standard Service                           | Limite max. di run-in / Max. run-in limit<br>Tolleranza / Tolerance / No. Tollerancia<br>Tolérance de tolérance |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Anterior wheel /<br>Sill. av.<br>Ess. avant<br>Vorderen Rad /<br>Vorderrad /<br>Anterior wheel /<br>Vorderrad | max. of 0.5 mm<br>less than 0.019 in<br>max. of 0.5 mm<br>less than 0.019 in | 7 mm<br>0.278 in.                                                                                               |
| Rear wheel /<br>Sill. pos.<br>Ess. arrière<br>Hinterrad /<br>Hinterrad                                        | max. of 0.5 mm<br>less than 0.019 in<br>max. of 0.5 mm<br>less than 0.019 in |                                                                                                                 |





# TELAIO, SOSPENSIONI E RUOTE FRAME, SUSPENSIONS AND WHEELS CHASSIS, SUSPENSIONS ET ROUES RAHMEN, AUFHAENGUNG UND RÄDER BASTIDOR, SUSPENSIONES Y RUEDAS

<http://husqy.forumsactifs.com>



## Corona posteriore.

La figura indica come il profilo dei denti in condizioni di usura normale ed eccessiva. Se la corona è eccessivamente consumata, smontarla e la sua sostituzione operando in questo modo:

svitare le sei viti e nastri di metallo fissaggio del mozze, sfiorare la corona.



Ad ogni sostituzione della corona sostituire anche pignone e catena di trasmissione.

## Rear ring gear.

The side figure shows the tooth contour in normal and excess wear conditions. If the ring gear is too worn, remove it as follows:

– Unscrew the six screws and metal strips which fasten to the hub, touch 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 les sections de réglage du moyeu, caler 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 Ausschleißbedingung. Wenn der Kranz übermäßig verschliffen ist, sollte man wie folgt vorgehen:

– die sechs Schrauben und ihre Haltevorrichtung für die Befestigung des Korbhubs abmontieren, den Kranz ausrichten.



Bei jeder Auswechslung des Kranzes muss man auch Ritzel und Treibkette auswechseln.

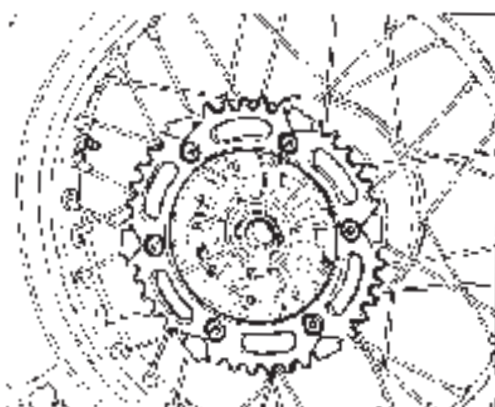
## Corona posterior.

La figura al lado muestra el perfil de los dientes en condiciones de usura normal y excesiva. Si la corona es excesivamente consumida, smontarla de la siguiente manera:

– desmontar los seis tornillos y los metales de fijaje al cubo, apoyar contra la corona.

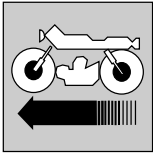


A cada sustitución de corona sustituir aunque piñón y la cadena de transmisión.



1) Corona normale / Normal wheel / Couronne normale /  
Ritzel-Ritzeliger verschleiß / Corona normal

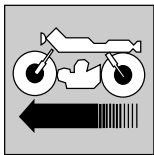
2) Corona verschliss / Verschleiß / Couronne usée /  
Ritzel-Ritzeliger verschleiß / Corona verschliss



Sezione  
Section  
Section  
Sektion  
Sección

L

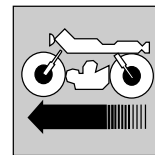




**FRENI  
BRAKES  
FREINS  
BREMSSEN  
FRENOS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

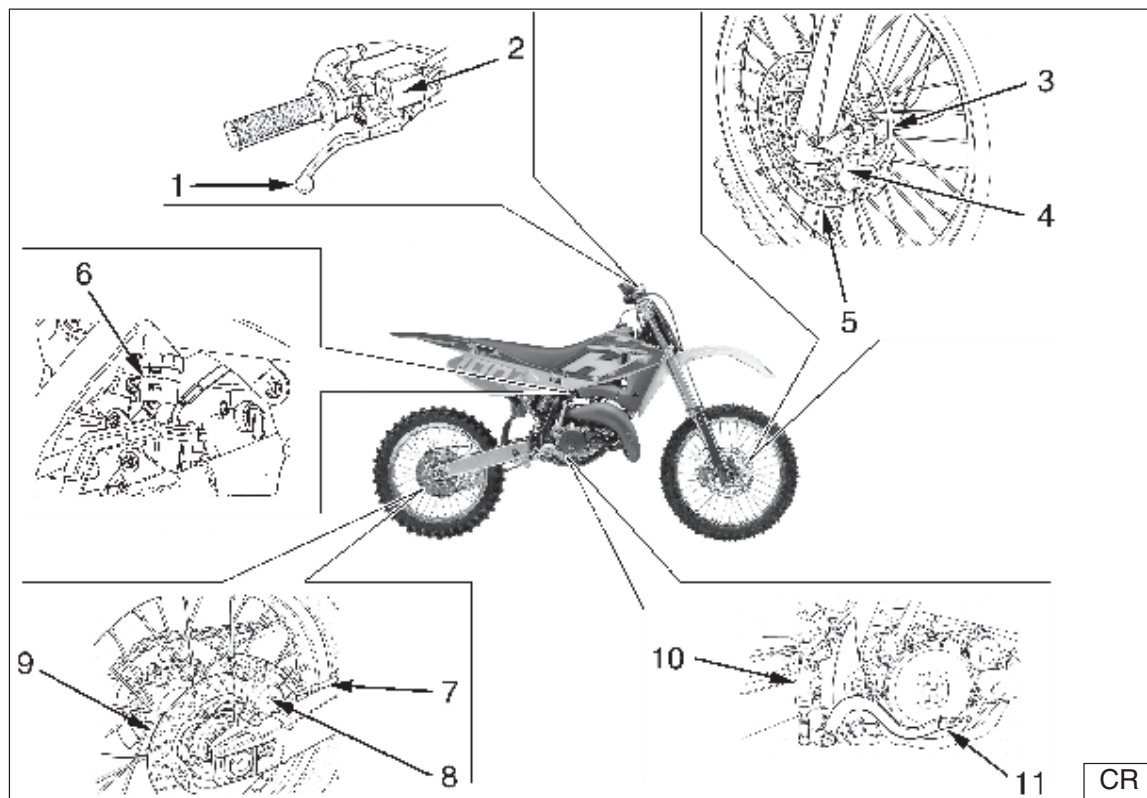
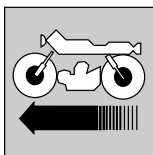
|                                           |      |                                                |      |
|-------------------------------------------|------|------------------------------------------------|------|
| Impianto frenante .....                   | L. 4 | Braking system .....                           | L. 4 |
| Pinze e pompa freno .....                 | L. 5 | Brake calipers and pumps .....                 | L. 5 |
| Disco freno .....                         | L. 6 | Brake discs .....                              | L. 6 |
| Controllo usura pastiglie freno .....     | L. 8 | Wear check and replacement of brake pads ..... | L. 8 |
| Spurgo impianto frenante anteriore .....  | L.10 | Front braking system bleeding .....            | L.11 |
| Spurgo impianto frenante posteriore ..... | L.10 | Rear braking system bleeding .....             | L.11 |



|                                                                     |      |
|---------------------------------------------------------------------|------|
| Système de freinage .....                                           | L. 4 |
| Etriers et pompe du frein .....                                     | L. 5 |
| Disques de frein .....                                              | L. 7 |
| Contrôle de l'usure et remplacement<br>des pastilles de frein ..... | L. 9 |
| Vidange du système de freinage avant .....                          | L.12 |
| Vidange du système de freinage arrière .....                        | L.12 |

|                                                              |      |
|--------------------------------------------------------------|------|
| Bremsanlage .....                                            | L. 5 |
| Bremssättel und Pumpen.....                                  | L. 5 |
| Bremsscheibe .....                                           | L. 7 |
| Verschleißkontrolle und<br>Auswechseln der Bremsbeläge ..... | L. 9 |
| Entlüften der Vorderer Bremsanlage .....                     | L.13 |
| Entlüften der Hinterer Bremsanlage .....                     | L.13 |

|                                                    |      |
|----------------------------------------------------|------|
| 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 delantera .....         | L.14 |
| Purga instalación frenante trasera .....           | L.14 |



#### Impianto frenante.

L'impianto frenante è suddiviso in due circuiti totalmente indipendenti. Ciascun impianto è dotato di una pinza ad legge e una pompa a comando idraulico con serbatoio separato, per il contenimento del liquido. Le pinze sono fissate ai cerchi, i dischi sono fissati ai mozzi.

- |                                               |                                      |
|-----------------------------------------------|--------------------------------------|
| 1 - Leva comando freno anteriore              | 7 - Tubazione idraulica              |
| 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 anteriore            |                                      |

#### Braking system.

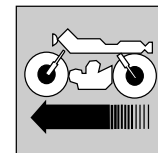
The braking system is made up of two fully independent circuits. Each circuit is provided with a caliper connected to a hydraulic control pump with separated tank containing the fluid. The calipers forcing the steel discs are used.

- |                                    |                               |
|------------------------------------|-------------------------------|
| 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. Les étriers sont fixés aux deux disques sont fixés aux axes.

- |                                                 |                                       |
|-------------------------------------------------|---------------------------------------|
| 1 - Levier de commande frein avant              | 7 - Tuyau arrière                     |
| 2 - Pompe au frein avant avec réservoir à huile | 8 - Etrier arrière                    |
| 3 - Tuyau avant                                 | 9 - Disque arrière                    |
| 4 - Etrier avant                                | 10 - Pompe au frein arrière           |
| 5 - Disque avant                                | 11 - Pédale de commande frein arrière |
| 6 - Réservoir à huile du frein arrière          |                                       |



**Bramsonlogix.**

Die Bremsanlage bildet ein wartefreies, unabhängiges Zweikreisystem. Jede Achse ist mit einem Bremszylinder versehen, der an einer Hydraulikpumpe mit Lenkerventil-Bremsflüssigkeit angeschlossen ist. Die Bremsen sind als Scheibenbremsen ausgeführt und sind über eine gemeinsame Bremsleitung mit der Hydraulikpumpe verbunden.

- |                                            |                                    |
|--------------------------------------------|------------------------------------|
| 1 - Schutzhülle Vorderer Triemer           | 7 - Hinterer Schutzhaut            |
| 2 - Vorderer Atemtrichter mit Gitterbänder | 8 - Hinterer Atemtrichter          |
| 3 - Vorderer Schaudel                      | 9 - Hinterer Atemtrichter          |
| 4 - Vorderer Bronchien I                   | 10 - Hinterer Atemtrichter         |
| 5 - Vorderer Bronchien II                  | 11 - Kardinalorgane in eine Gruppe |
| 6 - Hinterer Bronchien                     |                                    |

### Instalación freemonta.

As instalações foram divididas em dois ambientes totalmente independentes. Cada instalação possui a entrada de um carro, conectada a um sistema interno de distribuição com quatro pontos de saída, onde o conteúdo do líquido, os pinos se fixam, ambos os sensores e, no caso,

- 1) Palareu de marea de frunzi discenturi
- 2) Barbu frunzi amoron sau toroncu de frunze
- 3) Tufaruta de laia
- 4) Pinza amoron
- 5) Duzmanta de laia
- 6) Toroncu de marea frunzi discenturi
- 7) Tufaruta de pasari
- 8) Pinza de laia
- 9) Duzmanta de laia
- 10) Barbu frunzi amoron
- 11) Palareu de marea frunzi discenturi

**Pinzet e pompa freno.**

Le cause fondamentali delle crisi possono essere comprese, considerando l'importanza fondamentale della sicurezza che esigono questi componenti, e significati in termini di risorse, modo all'interno della nazione o della politica. La questione non è uguale, ovviamente, a come le crisi in sé possono influire sulla fiducia del pillole e dei passeggeri. I componenti di sicurezza sono invece di per sé e per gli e relativi movimenti di fiducia e di gruppo di lavoro.

Brake calipers and pumps.

The most frequent category of brace complaint is pain, usually attributed to placement or malpositioning of the brace, because of the importance of these points in terms of weight-bearing and overloading the already stressed ligament and bony structures.

Replastering is indicated in potholes and loosening points as well as in the following situations:

Etriers et pompe du frein.

Le fait d'employer principalement des composés non suggère, contrairement de l'impression que possèdent certains auteurs, l'absence de sévérité, de rigueur dans l'analyse. Ce n'est pas l'absence de la chimie de la pollution, l'absence d'une relation étroite, fondamentale, entre chimie et pollution, qui a conduit à un changement pour le sécurité du trafic et du passage. Les initiatives de la chimie ont concerné dans un premier temps les pesticides, les composants des véhicules, les engrais et les produits de la chimie.

### Brasssättel und Pumpen

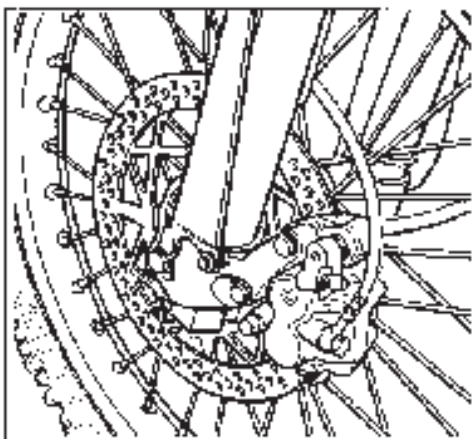
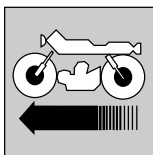
Nicht zuletzt sind der Mitarbeiter und der Brennpunkt einer Festfestschätzung der Wichtigkeit der Sicherheit, die dieses Bestehen ermöglicht, in seiner Weise auf das andere der beiden Ziele der Unternehmensvision. Eine nicht konkret angelegte Veränderung auf kann die Sicherheit im Bereich und der Mitarbeiter annehmen. Die Arbeit beschreiben sich um den End der Brennpunkte und der zugehörigen Reflexion besteht in der Bewertung der Abfallabfall.

Pinza y bomba freno.

Le comprime uno a uno de las piezas de la muestra. Se considera la proporción crítica más desfavorable de cada componente, sugiere la intervención más adecuada dentro de la pieza o componente. Una revisión análoga puede hacerse en relación con las unidades del plano de protección.

Los puntos clave de este análisis son los siguientes, a los relativos a la estructura de la familia y al grupo de control:





#### Dischi freno.

Il controllo del disco è importante: esso deve essere perfettamente piano, cioè senza ruggine, olio, grasso ed altri sporizia e non deve presentare profonde rigature.

Dimensione disco freno anteriore: 260 mm.

Spessore del disco anteriore (a nuovo): 3,0 mm.

Spessore del disco al limite di usura: 2,5 mm.

Dimensione 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 del disco non deve superare 0,15 mm (misura da rilevare con un comparatore e con disco montato sui forchet).

Per rimuovere il disco da perche montato è necessario svitare le 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 may be noticed.

Diameter of front brake disc: 260 mm / 10.23 in.

Thickness of front disc (new): 3.0 mm / 0.118 in.

Thickness of front disc at max wear limit: 2.5 mm / 0.098 in.

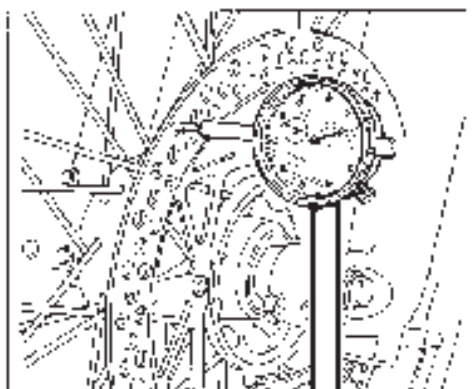
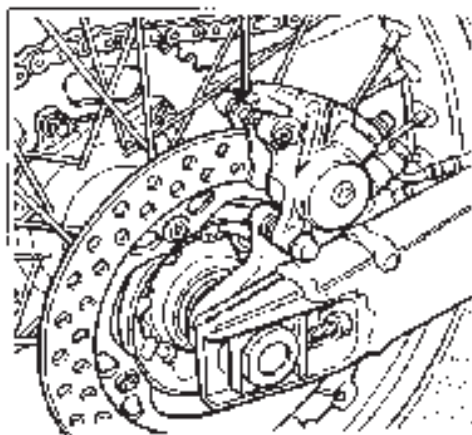
Diameter of rear brake disc: 220 mm / 8.66 in.

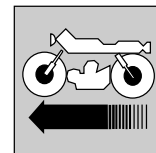
Thickness of rear disc (new): 4.0 mm / 0.157 in.

Thickness of rear disc at max wear limit: 3.5 mm / 0.137 in.

The disc distortion must not exceed 0.15 mm / 0.006 in. (this measure is to be taken with a comparator and with the disc mounted on the rim).

To remove the disc from the wheel rim, it is necessary to unscrew the fastening screws. Upon reassembly, carefully clean the bearing surfaces and screw down the screws according to the required driving torque.





### Disques de frein.

La vérification du disque de frein doit être faite : celui-ci doit être parfaitement propre (sans traces de rouille, d'huile, de graisse ou autres impuretés) et sans rayures.

Diamètre du disque de frein avant : 260 mm

Épaisseur du disque avant (nouveau) : 11,0 mm

Épaisseur du disque à la limite de l'usure : 2,5 mm

Diamètre du disque de frein arrière : 220 mm

Épaisseur du disque arrière (nouveau) : 4,0 mm

Épaisseur du disque à la limite de l'usure : 1,5 mm

La valeur 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 fixations pour démonter le disque de la jante du moteur.

Après le nettoyage, nettoyer soigneusement les surfaces d'appui et serrer les vis selon le degré de serrage indiqué.

### Bremscheiben.

Die Kontrolle der Bremscheiben ist sehr wichtig. Die Bremscheiben muß vor Montage sauber sein, d.h. sie darf keinen Rost, Öl- oder Fettspuren oder andere Schmutz aufweisen und muß frei von Rissen sein.

Durchmesser der vorderen Bremscheiben : 260 mm

Dicke der vorderen Bremscheiben (neu) : 11,0 mm

Dicke der Bremscheibe bei Verschleißgrenze : 2,5 mm

Durchmesser der hinteren Bremscheibe : 220 mm

Dicke der hinteren Bremscheibe (neu) : 4,0 mm

Dicke der Bremscheibe bei Verschleißgrenze : 1,5 mm

Die Vorzüge der Scheiben darf 0,15 mm nicht überschreiten (ca. 0,3 mm für 11 mm des Freigabeabstandes erforderlich, was die 5 mm-Scheibe bei einer Felge entsprechend mitläuft).

Zu Abgleich der Scheibe von der Felge mit 3 mm die sechs Befestigungsmuttern lösen.

Bevor montiert werden, muß man die Aufbauteile gründlich reinigen. Die Befestigungsmuttern vorgeschriebenen Anzugsmoment festziehen.

### Discos de freno.

El estado de los discos de freno es muy importante. El disco debe estar limpio, libre de grasa u otros productos nocivos para el sistema de frenos.

Diametro de los discos antes : 260 mm

Epaisseur de los discos antes (nuevo) : 11,0 mm

Epaisseur de los discos al limite de desgaste : 2,5 mm

Diametro de los discos antes : 220 mm

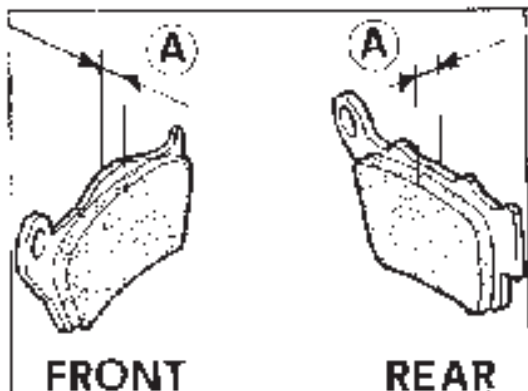
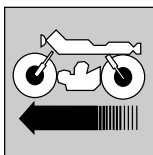
Epaisseur de los discos antes (nuevo) : 4,0 mm

Epaisseur de los discos al limite de desgaste : 1,5 mm

La diferencia de los discos no debe superar los 0,15 mm (verificar esta medida con un comparador y con el disco montado en la jante del eje).

Para montar el disco del eje trasero es necesario desmontar los seis tornillos de fijación.

Después de limpiar y limpiar bien la superficie de apoyo y asegurar los tornillos a la pareja de presión próxima.



#### Controllo usura e sostituzione pastiglie freno.

Dopo ogni gara è necessaria 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 il cappellotto di acciaio (1) della spina tenuta pastiglie (2);
- sfornare completamente la spina (2) e ritirare la pastiglia usata;



È opportuno, nell'operazione di sostituzione delle pastiglie, togliere un po' di fluido, poiché l'ammontamento dei pistoncini nei cilindri potrebbe far traboccare il fluido dal serbatoio.

con una leva spingere verso l'interno i pistoncini di spinta e quindi ritirare le pastiglie nuove.

insediare le spinte bloccando con la coppia di sicurezza.



**IMPORTANTE** - È consigliabile agire con cautela sulle pastiglie nuove, al fine di permettere un corretto e completo assetamento 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 spl pin (1) to tighten the pads pin (2);
- fully retract the pin (2) and extract the worn pads;

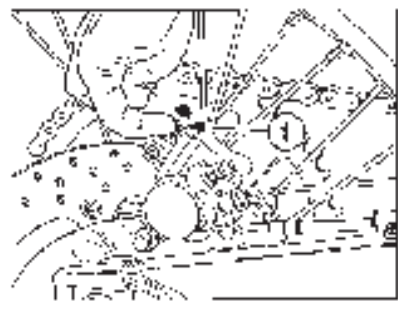
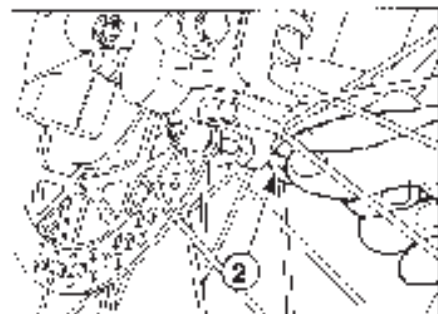
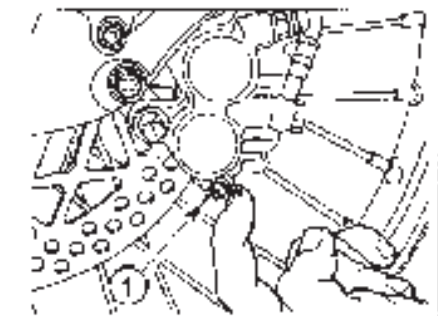


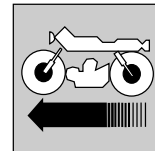
When replacing the pads, it is advisable to remove some fluid, because the fluid could overflow from the tank owing to the blocking of the plungers in the cylinders.

- 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 setting 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 "A" inférieure à 3,8 mm. Au cas où l'épaisseur est inférieure à la mesure susdite, remplacer les plaquettes. Opérer comme suit :

- retirer la pince (2) d'alignement des pastilles et goujole (1) de sécurité
- retirer complètement la pince (2) et retirer les pastilles usées.



On conseille, lors du remplacement des pastilles, d'enlever un peu de liquide, car le recul des pistons dans les cylindres pourrait faire déborder le liquide du réservoir.

- avec un laser, pousser vers l'intérieur les pistons de butée et introduire les pastilles neuves;
- introduire la pince et bloquer avec la goujole de sécurité.



**IMPORTANT** - On conseille de ne pas freiner trop à fond, ceci afin de permettre une bonne adaptation des matériaux de frottement.

### Verschleißkontrolle und Auswechseln der Bremsbeläge.

Nach jedem Wettrennen ist es erforderlich, das der Verschleiß-Zustand der Bremsbeläge, die keine "A" Dicke unter 3,8 mm haben dürfen, überprüft wird. In diesen Fällen ist das Bremsbelägenpaar folgendermaßen auszutauschen:

- Den Sicherheitsbolzen (1) von der Führung (2) der Bremsbeläge nehmen.
- Den Bolzen vollständig entfernen (2) und die abgenutzten Bremsbeläge entfernen.



Es empfiehlt sich, beim Auswechseln der Bremsbeläge, etwas Flüssigkeit abzulassen, da infolge der Verschiebung der Kolben in den Zylindern Flüssigkeit aus dem Tank überlaufen könnte.

- Mit einem Hebel drücken die Kolben nach innen und setzt die neuen Bremsbeläge ein.
- den Sicherheitsbolzen mit dem Sicherheitsbolzenblockieren.



**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 "A" inferior a 3,8 mm. En estos casos es preciso reemplazar la pareja de pastillas efectuando las operaciones siguientes:

- Quitar el seguro (1) de seguridad de la aguja (2) roten pastillas.
- deslizar completamente la aguja (2) y deslizar las pastillas desgastadas.

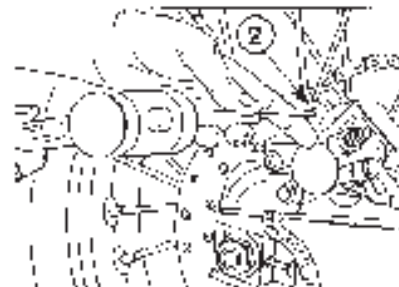
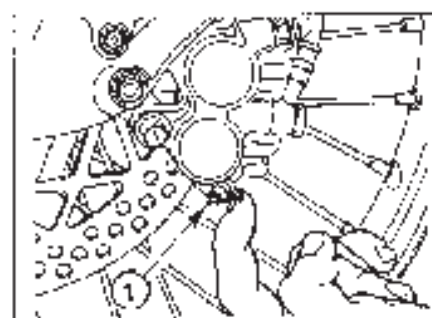
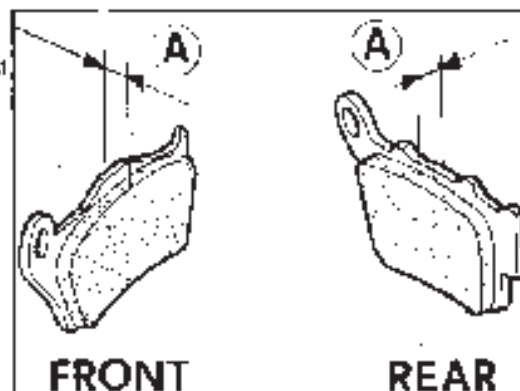


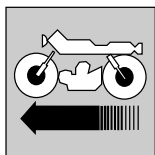
Es oportuno, en la operación de sustitución de la pastilla, quitar un poco de líquido, debido al retrasamiento de los pistones en los cilindros podría hacer derramar el líquido del tanque.

- con una palanca empujar hacia dentro los pistones de empuje e insertar la pastilla nueva,
- insertar la aguja y bloquearla con el bloqueo de seguridad.



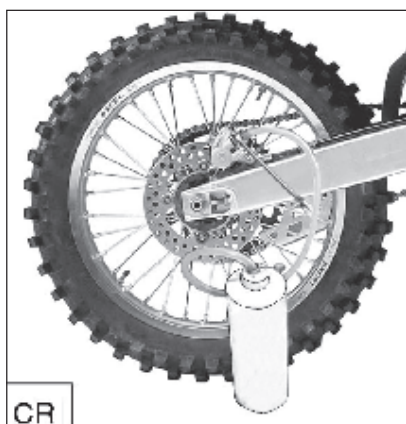
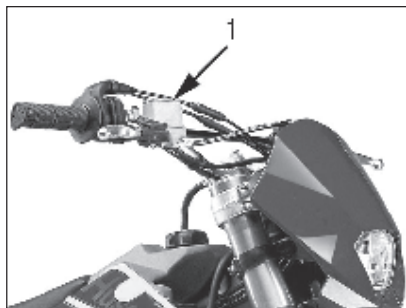
**IMPORTANTE** - Es aconsejable andar con cuidado con las pastilla nuevas, a fin de permitir un correcto y completa asentamiento de los materiales de fricción.





# FRENI BRAKES FREINS BREMSEN FRENOS

<http://husqy.forumsactifs.com>



## SPURGO IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa della leva diventa lunga ed elastica.

Per effettuare lo spurgo operare nel modo seguente:

- Scollegare la pinza freno e posizionarla in modo tale che il fissaggio della tubazione (pompa-pinza) si trovi perpendicolare al terreno.
- Togliere il coperchio (1) del corpo pompa.
- Togliere il dischetto antiemulsione e riempire il serbatoio con nuovo fluido (DOT 4).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza, ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.
- Accertarsi che, durante l'intera operazione di spurgo, l'estremità del tubetto sia costantemente immersa nel fluido.
- Aprire la valvola di spurgo sulla pinza ed azionare la leva. Lasciare le pastiglie a contatto del disco.
- Durante questa operazione, si noterà la fuoriuscita di aria dal serbatoio della pompa freno; ciò è del tutto normale. Controllare la tubazione; quando si noterà la fuoriuscita di nuovo fluido, chiaro e senza bolle, chiudere la valvola di spurgo.
- Spingere a parte, con cura, le pastiglie utilizzando una leva per forzarle nella relativa sede sulla pinza.

Ripetere le operazioni sino a quando sia nella tubazione che nel serbatoio non saranno più visibili bolle d'aria.

## ATTENZIONE!

**Durante lo spurgo, il manubrio del motociclo deve essere ruotato a sinistra. In tal modo, il serbatoio della pompa si troverà in posizione più alta e faciliterà l'operazione. Coppia di serraggio per la valvola di spurgo: 1,2÷1,6 Kgm (12÷16 Nm; 8.8÷11.8 ft/lb).**

## SPURGO IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE

Lo spurgo dell'impianto frenante deve essere effettuato quando, a causa della presenza di aria nel circuito, la corsa del pedale diventa lunga ed elastica.

Per effettuare lo spurgo operare nel modo seguente:

- Rimuovere il coperchio del serbatoio, la membrana e riempire con fluido (DOT 4).
- Applicare un tubetto trasparente in plastica sulla valvola di spurgo della pinza, ed inserire l'altra estremità del tubetto in un contenitore.
- Abbassare completamente il pedale.
- Allentare la valvola di spurgo lasciando fuoriuscire il fluido (all'inizio uscirà solamente aria), poi chiudere leggermente la valvola.
- Rilasciare il pedale ed attendere qualche secondo prima di ripetere l'operazione sino a quando dal tubetto uscirà solo fluido.
- Bloccare la valvola di spurgo alla coppia prescritta e controllare il livello del fluido nel serbatoio prima di rimontare il coperchio.



**Il contatto del liquido freni con la pelle è dannoso; in caso di accidentale contatto lavare con abbondante acqua corrente.**

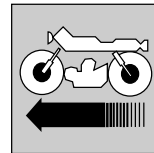


**Il fluido freni è corrosivo nei confronti delle vernici e delle parti in plastica.**

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.**



### FRONT BRAKING SYSTEM BLEEDING

The braking system must be bled when, due to air in the circuit, the lever stroke is long and spongy.

To bleed the system:

- Disconnect the brake caliper and position it so that the pipe fitting (pump to caliper) is perpendicular to the ground.

Remove the pump body cover (1).

- Remove the anti-emulsion disc and fill up the tank with new fluid (DOT 4).
- Attach a clear hose to bleed the valve and run into a clear glass container as shown in figure.

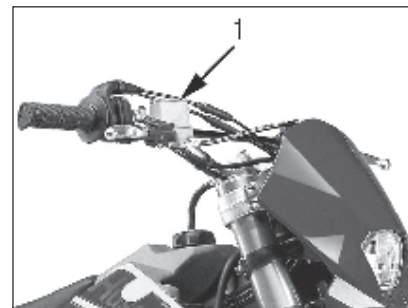
Make sure that the end of the hose is submerged in brake fluid during the entire bleeding operation.

- Open the bleed valve on the caliper and pump the lever. Allow the pads to contact the disc.

- During this operation, you'll notice that air bubbles will come out of the brake pump reservoir. This is normal. Watch the hose. When new, clear fluid, without bubbles, come out, close the bleed valve.

- Carefully pry the pads apart, using a soft pry bar, forcing them back into the caliper housing.

Repeat the entire sequence until no bubbles are seen at the hose or in reservoir.



### WARNING!

**During bleeding the motorcycle handlebar must be turned left. Thus, the pump tank will be higher, making the braking system bleeding easier**

**Tightening torque for bleed valve is 1,2÷1,6 Kgm (12÷16 Nm; 8.8÷11.8 ft/lb).**

### REAR BRAKING SYSTEM BLEEDING

The braking system must be bled when, due to air in the circuit, the pedal stroke is long and spongy.

To bleed the system:

- Remove the reservoir cover rubber boot and top up with (DOT 4) brake fluid.

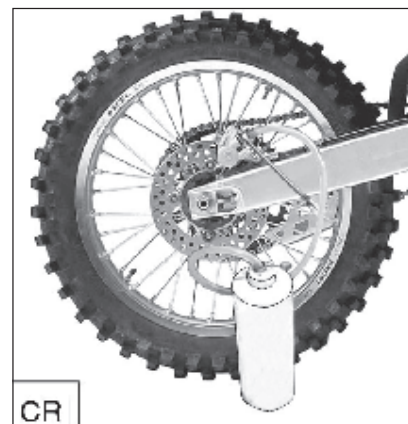
- Attach a clear plastic hose to the bleed valve on the caliper and turn the other end of the hose into a container.

- Depress the pedal and keep it full down.

- Loosen the bleed union letting out fluid (at first, only air will come out), then, closing the union slightly.

- Release the pedal and wait for a few seconds before repeating the operation until only fluid come out of the tube.

- Close the bleed union to the prescribed torque and check the fluid level inside the reservoir before replacing the cap.



**The brake fluid is highly corrosive: avoid all contact with skin; in case of accidental contact, carefully rinse with running water.**

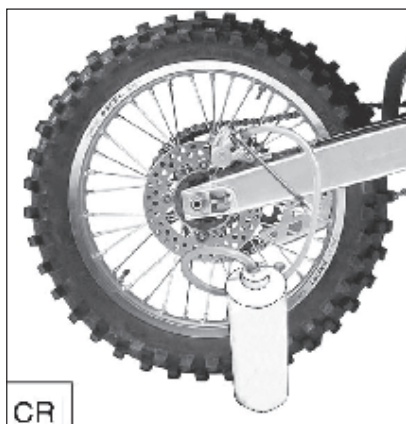
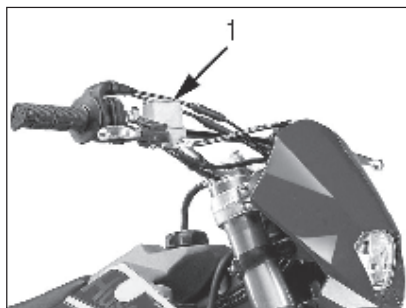
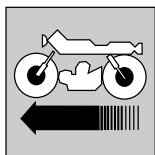


**The brake fluid is corrosive to paints and plastic parts.**

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.**



#### CURAGE DU SYSTEME DE FREINAGE AVANT

Le curage du système de freinage doit être effectué lorsque, à cause de présence d'air dans le circuit, la course du levier devienne longue et élastique.

Opérer comme suit:

- Détacher l'étrier du frein et le placer de telle façon que le fixage de la tubulure pompe-étrier, résulte perpendiculaire au sol.
- Oter le couvercle (1) du pompe.
- Oter le disque anti-émulsion et remplir le réservoir avec du fluide neuf (DOT 4).
- Appliquer un tuyau en plastique transparente sur la soupape de curage de l'étrier et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.
- S'assurer que l'extrémité du tuyau, pendant l'opération de curage, soit toujours plongée dans le fluide.
- Ouvrir la soupape de curage sur l'étrier et actionner le levier. Garder les pastilles à contact du disque.
- Pendant cette opération, il y aura la sortie d'air du réservoir de la pompe frein. Cela est normal. Contrôler la tubulure et à la sortie du nouveau fluide, clair et sans bulles, fermer la soupape de curage.
- En utilisant un levier, éloigner soigneusement les pastilles et les forcer dans leur siège sur l'étrier. Répéter les opérations jusqu'à ce que dans la tubulure et dans le réservoir, les bulles d'air ont disparu.

#### ATTENTION!

**Pendant le curage, le guidon de la moto doit être tourné à gauche. De cette façon, le réservoir pompe se trouvera dans une position plus haute et l'opération tournera plus facile. Couple de serrage pour la soupape de curage: 1,2÷1,6 Kgm (12÷16 Nm; 8.8÷11.8 lb/lb).**

#### CURAGE DU SYSTEME DE FREINAGE ARRIERE

Le curage du système de freinage doit être effectué lorsque, à cause de présence d'air dans le circuit, la course du levier devienne longue et élastique.

Opérer comme suit:

- Enlever le couvercle du réservoir et la membrane, et remplir avec du nouveau fluide (DOT 4).
- Appliquer un tuyau en plastique transparente sur la soupape de curage de l'étrier et introduire l'autre extrémité du tuyau dans une cuvette.
- Baisser complètement la pédale.
- Desserrer la soupape de curage en laissant couler le fluide (au début seulement de l'air ne sortira), ensuite, fermer un peu la soupape.
- Relâcher la pédale et attendre quelques secondes avant de répéter l'opération, jusqu'à ce que seulement du fluide ne sortira du tuyau.
- Bloquer la soupape de curage à la couple de serrage prévue et contrôler le niveau du fluide dans le réservoir avant de remonter le couvercle.



**Le contact du liquide pour freins avec la peau est dangereux; en cas de contact accidentel, rincer sous l'eau abondamment.**

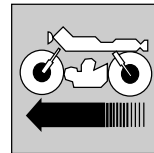


**Le liquide pour freins corrode les peintures et les parties en plastique.**

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.**

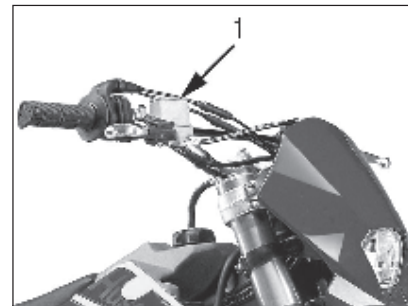


### ENTLEERUNG VORDERER BREMSANLAGE

Die Bremsanlage soll entleert werden, wenn der Hebelhub lang und elastisch wird, weil Luft im Kreislauf vorhanden ist.

Um die Anlage zu entleeren, wie folgt vorgehen:

- Bremszange befreien und sie so stellen, dass die Befestigung der Leitung (Pumpe-Zange) senkrecht zum Boden ist.
- Die Bremspumpe Deckel (1) abnehmen.
- Die emulsionshemmende Scheibe entfernen und den Behälter mit frischer Flüssigkeit füllen(DOT 4).
- Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungsventil anbringen und das andere Roerchenende in einen Behaelter einfuehren.
- Das Entleerungsventil losmachen und Hebel betaeltigen.
- Bremsbelaege in Beruehrung mit der Scheibe lassen.
- Bei dieser Operation kann man bemerken, dass Luft aus dem Behaelter der Bremspumpe herausfließt; das alles ist ganz normal. Leitung kontrollieren; wenn neue, helle und luftfreie Fluessigkeit zu sehen ist, Entleerungsventil schliessen.
- Bremsbelaege sorgfaeltig mit Hilfe eines Hebels in ihren Sitz auf der Zange schieben.
- Oben beschriebene Operationen solange wiederholen, bis keine Luftblase in Behaelter und in der Leitung zu sehen sind.



### ACHTUNG!

Waehrend der Entleerung soll der Lenker nach links gedreht sein. Der Pumpenbehaelter ist somit in einer hoeheren Stellung und das wird die Arbeit erleichtern.

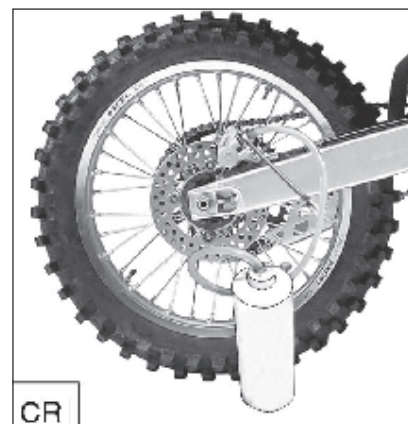
Drehmoment des Entleerungsventils: 1,2÷1,6 Kgm (12÷16 Nm; 8.8÷11.8 ft/lb).

### ENTLEERUNG HINTERE BREMSANLAGE

Die Bremsanlage soll entleert werden, wenn der Hebelhub lang und elastisch wird, weil Luft im Kreislauf vorhanden ist.

Um die Anlage zu entleeren, wie folgt vorgehen:

- Behaeltersdeckel und Membran herausnehmen; Behaelter mit frischer Fluessigkeit (DOT 4) fuellen.
- Ein durchsichtiges Kunststoffroerchen an das Zangenentleerungsventil anbringen und das andere Roerchenende in einen Behaelter einfuehren.
- Fusshebel vollstaendig druecken.
- Das Entleerungsventil losmachen und Fluessigkeit abfließen lassen (Am Anfang fließt nur Luft ab); danach Ventil ein wenig schliessen. - Fusshebel lueften und ein wenig warten, bevor die Operation zu wiederholen, bis nur Fluessigkeit aus dem Rohr abfließt.
- Entleerungsventil anziehen und dabei angegebenes Drehmoment beachten; bevor den Deckel zu montieren, Fluessigkeitsstand im Behaelter kontrollieren.



**Der Kontakt mit Bremsfluessigkeit ist für die Haut schädlich. Bei zufälligem Kontakt mit viel fließendem Wasser waschen.**

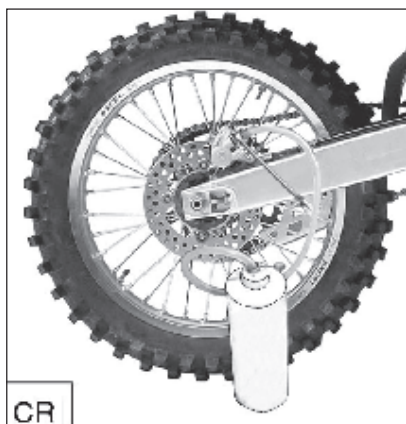
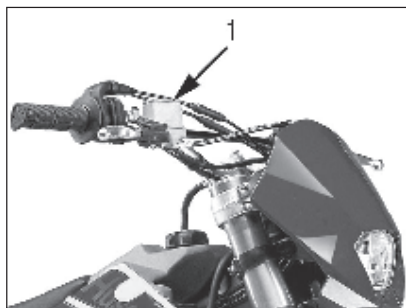
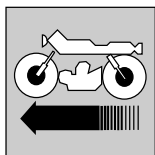


**Die Bremsfluessigkeit wirkt auf Lacke und Kunststoffteile korrosiv.**

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 INSTALACION FRENANTE DELANTERA

La purga de la instalación frenante tiene que efectuarse cuando, a causa de la presencia de aire en el circuito, la carrera de la palanca se vuelve larga o elástica.

Para realizar la purga haga lo siguiente:

- Desprenda la pinza del freno y posicíonela de manera que la fijación de la tubería (bomba-pinza) se encuentre perpendicular al terreno.
- Remover la tapa (1) de corpo bomba.
- Saque el disco antiembulsión y llene el depósito con fluido nuevo (DOT 4).
- Aplique un tubito transparente de plástico en la válvula de purga de la pinza, e introduzca la otra extremidad del tubo en un recipiente.
- Asegúrese de que, durante toda la operación de purga, la extremidad del tubito esté constantemente sumergida en el fluido.
- Abra la válvula de purga de la pinza y accione la palanca.
- Deje las pastillas en contacto con los discos.
- Durante esta operación, se notará la salida de aire del depósito de la bomba del freno; esto es normal. Controle la tubería; cuando se notará la salida del fluido nuevo, claro y sin burbujas, cierre la válvula de purga.
- Empuje, aparte, con cuidado las pastillas utilizando una palanca para forzarlas en los relativos asientos de la pinza.
- Repita las operaciones hasta que tanto en la tubería como en el depósito ya no se vean burbujas de aire.

#### ATENCION!

**Durante la purga, el manillar de la moto tiene que estar girado a la izquierda. De esta manera el depósito de la bomba se encontrará en posición más alta y facilitará la operación.**

**Par de torsión para la válvula:: 1,2÷1,6 Kgm (12÷16 Nm; 8.8÷11.8 ft/lb).**

#### PURGA INSTALACION FRENANTE TRASERA

La purga de la instalación frenante se tiene que hacer cuando, a causa de la presencia de aire en el circuito, la carrera del pedal se vuelve más larga y elástica.

Para efectuar la purga haga lo siguiente:

- Remueva la tapa del depósito, la membrana y llene con fluido (DOT 4).
- Aplique un tubito transparente de plástico en la válvula de purga de la pinza, e introduzca la otra extremidad del tubito en un recipiente.
- Baje completamente la palanca del pedal.
- Afloje la válvula de purga dejando salir el fluido (al inicio saldrá sólo aire), luego cierre ligeramente la válvula.
- Suelte el pedal y espere algunos segundos antes de repetir la operación hasta que del tubo salga sólo fluido.
- Bloquee la válvula de purga al par de torsión prescripto y controle el nivel del fluido del depósito antes de volver a montar la tapa.



**El contacto del líquido frenos con la piel es dañino; en caso de accidental contacto lavar con abundante agua corriente.**

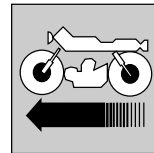


**El fluido frenos es corrosivo en comparación con la pintura y las partes en plástico.**

Si la purga ha estado efectuada correctamente se deberá 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, esto comporta una menor elasticidad y carrera de la palanca de comando.**



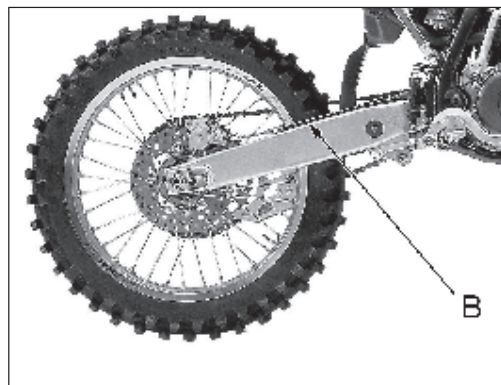
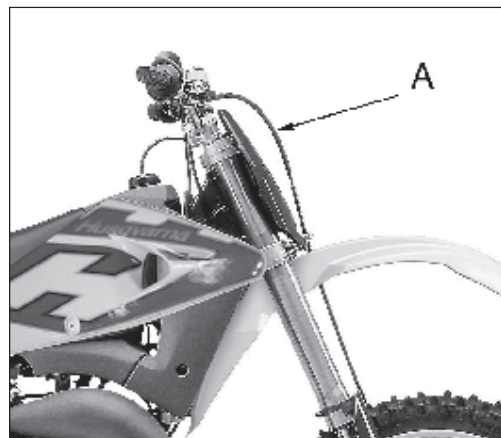
Controllare periodicamente le tubazioni di collegamento (vedi "Scheda di manutenzione periodica"); se le tubazioni (A) e (B) presentano segni di usura o crepe, sarà opportuna la loro sostituzione.

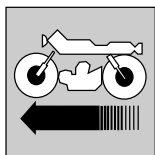
Periodically check the connecting hoses (see "Periodical maintenance card"): if the hoses (A) and (B) are worn or cracked, their replacement is advised.

Vérifier souvent les manchons d'assemblage (voir "Fiche d'entretien périodique"): si sur les tuyaneries (A) et (B) il y a des signes d'usure ou ruptures, il sera nécessaire les remplacer.

Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen (siehe "Karte der periodischen Wartung"): wenn die Rohrleitung (A) und (B) Zeichen von Wucher oder Rissen vorstellt dann sind, die Letzten auszuwechseln.

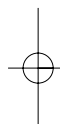
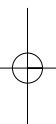
Controle periódicamente los manguitos de conexión (ver "Ficha de mantenimiento periódico): si en los tubos (A) y (B) se presentaran señales de usura o grietas, es conveniente substituirlos.





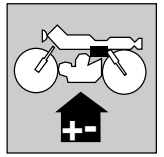
**FRENI  
BRAKES  
FREINS  
BREMSEN  
FRENOS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



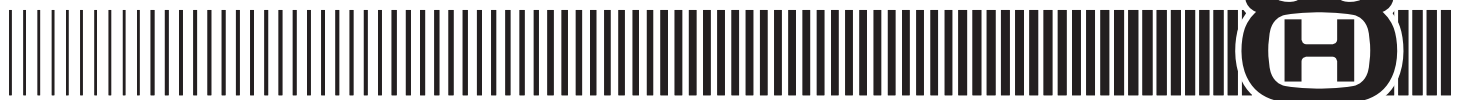
**IMPIANTO ELETTRICO  
ELECTRIC SYSTEM  
INSTALLATION ELECTRIQUE  
ELEKTRISCHE ANLAGE  
INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione  
Section  
Section  
Sektion  
Sección

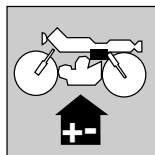
**M**



**N° 8000A2957** (09-03)



**M.1**



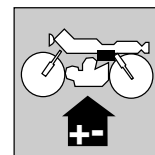
**IMPIANTO ELETTRICO  
ELECTRIC SYSTEM  
INSTALLATION ELECTRIQUE  
ELEKTRISCHE ANLAGE  
INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>

|                                           |      |                                          |      |
|-------------------------------------------|------|------------------------------------------|------|
| Legenda schema elettrico (WR).....        | M. 5 | Key to wiring diagram (WR) .....         | M. 5 |
| Legenda colore cavi (WR).....             | M. 6 | Cable colour coding (WR) .....           | M. 6 |
| Impianto accensione elettronica (WR)..... | M. 8 | Wiring diagram "WR 125 Enduro USA" ..... | M. 7 |
| Impianto accensione elettronica (CR)..... | M. 9 | Electric ignition equipment (WR) .....   | M. 8 |
| Generatore .....                          | M.10 | Electronic start system (CR) .....       | M. 9 |
| Bobina.....                               | M.10 | Generator .....                          | M.10 |
| Centralina digitale (CR) .....            | M.10 | Coil .....                               | M.10 |
| Controllo alternatore (WR) .....          | M.11 | Digital power unit (CR) .....            | M.10 |
| Regolatore di tensione (WR) .....         | M.12 | Alternator check (WR) .....              | M.11 |
| Candela di accensione .....               | M.12 | Voltage regulator (WR) .....             | M.12 |
| Controllo e messa in fase accensione..... | M.14 | Spark plug .....                         | M.12 |
| Diagramma di anticipo .....               | M.16 | Ignition timing control .....            | M.14 |
| Fanale anteriore .....                    | M.17 | Timing curve.....                        | M.16 |
| Kit cablaggio RACING (WR).....            | M.19 | Headlamp .....                           | M.17 |
|                                           |      | RACING main wiring harness (WR).....     | M.19 |

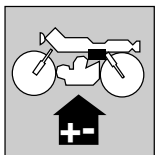
**IMPIANTO ELETTRICO  
ELECTRIC SYSTEM  
INSTALLATION ELECTRIQUE  
ELEKTRISCHE ANLAGE  
INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>



|                                            |      |                                              |      |
|--------------------------------------------|------|----------------------------------------------|------|
| Légende schéma électrique (WR) .....       | M. 5 | Schaltplan (WR) .....                        | M. 5 |
| Légende couleur câbles (WR) .....          | M. 6 | Kabelfarben (WR) .....                       | M. 6 |
| Allumage électronique (WR) .....           | M. 8 | Elektronische Starter (WR) .....             | M. 8 |
| Système électronique d'allumage (CR) ..... | M. 9 | Elektronische Zündanlage (CR) .....          | M. 9 |
| Générateur .....                           | M.10 | Generator .....                              | M.10 |
| Bobine .....                               | M.10 | Spule .....                                  | M.10 |
| Distributeur digital (CR) .....            | M.10 | Digitale Einheit (CR).....                   | M.10 |
| Control alternateur (WR) .....             | M.11 | Kontrolle des Drehstrom-Generators (WR)..... | M.11 |
| Régulateur de tension (WR) .....           | M.12 | Spannungsregler (WR) .....                   | M.12 |
| Bougie d'allumage .....                    | M.13 | Zündkerze .....                              | M.13 |
| Control et calage de l'allumage .....      | M.14 | Einstellung Zündungsvoreilung .....          | M.15 |
| Diagramme d'avance .....                   | M.16 | Diagramm der Vorverstellung .....            | M.16 |
| Phare avant .....                          | M.18 | Vorderscheinwerfer .....                     | M.18 |
| Kit cables RACING (WR).....                | M.19 | RACING Kabel Kit (WR) .....                  | M.19 |

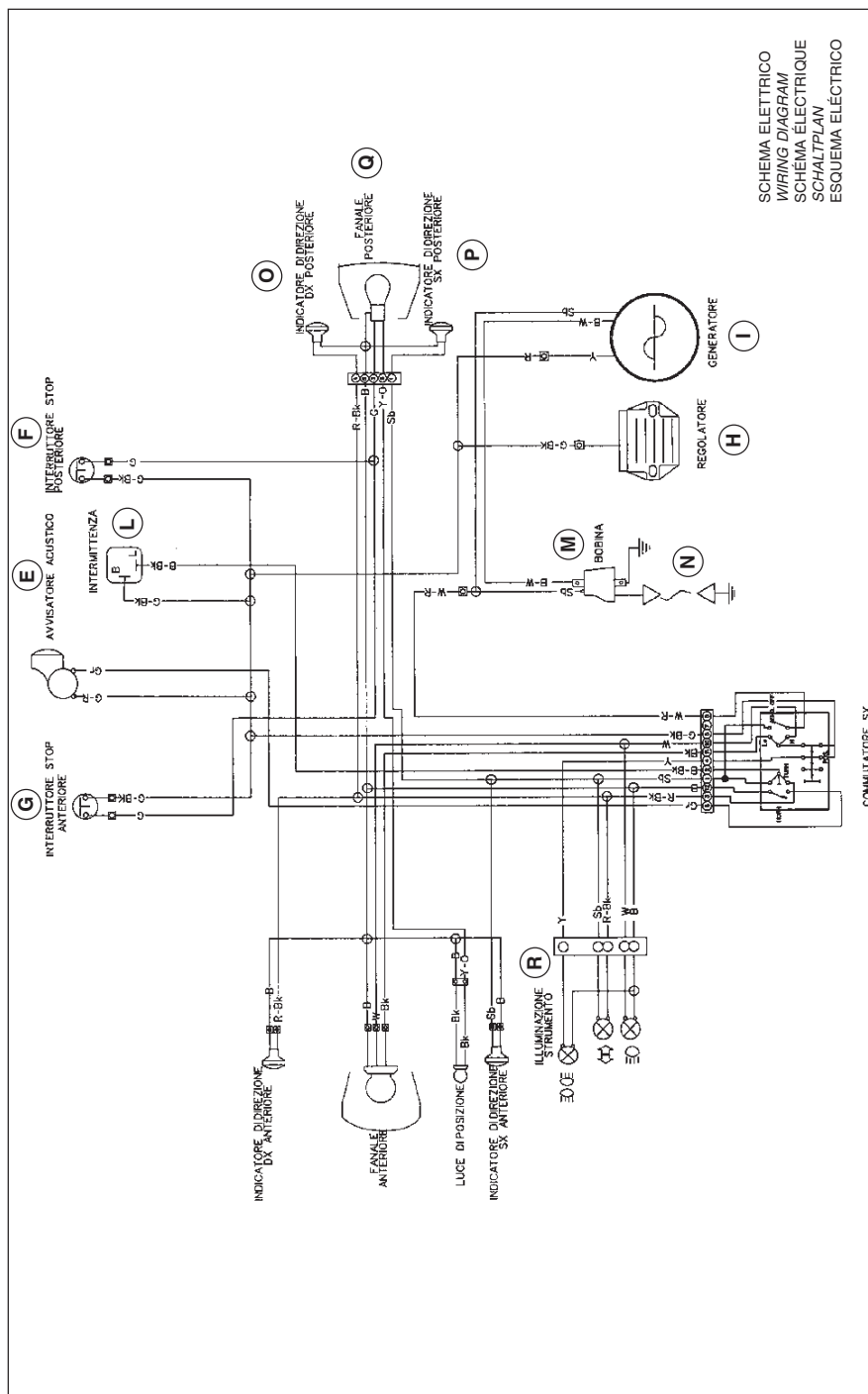
|                                              |      |
|----------------------------------------------|------|
| Referencias esquema eléctrico (WR).....      | M. 5 |
| Referencias colores de los cables (WR) ..... | M. 6 |
| Sistema de encendido electronico (WR).....   | M. 8 |
| Equipo encendido electrónico (CR) .....      | M. 9 |
| Generador .....                              | M.10 |
| Bobina .....                                 | M.10 |
| Centralita digital (CR) .....                | M.10 |
| Control alternador (WR) .....                | M.11 |
| Regulador de tensión (WR) .....              | M.12 |
| Bujía de encendido .....                     | M.13 |
| Control y puesta en fase del encendido ..... | M.15 |
| Diagrama de anticipo .....                   | M.16 |
| Faro delantero .....                         | M.18 |
| Kit grupo cables RACING (WR) .....           | M.19 |



**IMPIANTO ELETTRICO  
ELECTRIC SYSTEM  
INSTALLATION ELECTRIQUE  
ELEKTRISCHE ANLAGE  
INSTALACION ELECTRICA**

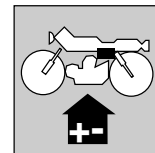
<http://husqy.forumsactifs.com>

WR 125 - Escluso USA/USA excluded/Exclu USA/Nuhr USA/USA excludido



# **IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>



## **LEGENDA SCHEMA ELETTRICO WR 125; escluso USA**

- A. Proiettore anteriore
- B. Indicatore di direzione anteriore Dx.
- C. Indicatore di direzione anteriore Sx.
- D. Commutatore sinistro
- E. Avvisatore acustico
- F. Interruttore stop posteriore
- G. Interruttore stop anteriore
- H. Regolatore di tensione
- I. Alternatore
- L. Intermittenza indicatori di direzione
- M. Bobina A.T.- Centralina
- N. Candela
- O. Indicatore di direzione posteriore Dx.
- P. Indicatore di direzione posteriore Sx.
- Q. Fanalino posteriore
- R. Illuminazione strumento
- S. Luce di posizione

## **KEY TO WIRING DIAGRAM WR 125; USA excluded**

- A. Headlamp
- B. RH front indicator
- C. LH front indicator
- D. Left switch
- E. Horn
- F. Rear stop switch
- G. Front stop switch
- H. Regulator
- I. Alternator
- L. Turn signal flash device
- M. H.T. coil/ Electronic module
- N. Spark plug
- O. RH rear indicator
- P. LH rear indicator
- Q. Rear light
- R. Instrument lighting
- S. Parking light.

## **LEGENDE SCHEMA ELECTRIQUE WR 125; USA exclu**

- A. Phare
- B. Clignotant avant droit
- C. Clignotant avant gauche
- D. Commutateur gauche
- E. Klaxon
- F. Interrupteur stop arrière
- G. Interrupteur stop avant
- H. Régulateur
- I. Alternateur
- L. Clignotant d'indicateurs de direction
- M. Bobine H.T.-Distributeur
- N. Bougie
- O. Clignotant arrière droit
- P. Clignotant arrière gauche
- Q. Feu arrière
- R. Illumination instrument
- S. Feux de position

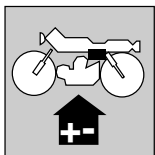
## **SCHALTPLAN WR 125; Nuhr USA**

- A. Vorderer Scheinwerfer
- B. Vorderer rechter Blinker
- C. Vorderer linker Blinker
- D. Linker Umschalter
- E. Hupe
- F. Hinterer Bremsschalter
- G. Vordere Bremsschalter
- H. Regler
- I. Wechselstromgenerator
- L. Aussetzen der Richtungsanzeiger
- M. HS-Spule-Schaltgerät
- N. Zündkerze
- O. Hinterer rechter Blinker
- P. Hinterer linker Blinker
- Q. Hinterlicht
- R. Instrumentbeleuchtung
- S. Parklichter

## **REFERENCIAS ESQUEMA ELECTRICO WR 125; USA excluido**

- A. Faro delantero
- B. Indicador de dirección delantero derecho
- C. Indicador de dirección delantero izquierdo
- D. Conmutador izquierdo
- E. Avisador acústico
- F. Interruptor stop trasero
- G. Interruptor stop delantero
- H. Regulador
- I. Alternador
- L. Intermittencia indicadores de dirección
- M. Bobina A.T.-Central
- N. Bujía
- O. Indicador de dirección trasero derecho
- P. Indicador de dirección trasero izquierdo
- Q. Faro trasero
- R. Iluminación instrumento
- S. Luce de situación





**IMPIANTO ELETTRICO  
ELECTRIC SYSTEM  
INSTALLATION ELECTRIQUE  
ELEKTRISCHE ANLAGE  
INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>

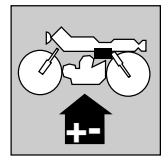
**Legenda colore cavi / Cable colour coding / Legende couleur câbles / Kabelfarben**  
**Referencias colores de los cables**  
**WR 125; escluso USA /USA excluded/Exclu USA/Nuhr USA/USA excluido**

| Pos.<br><i>Pos.</i> | Colore<br><i>Colour</i>                     |
|---------------------|---------------------------------------------|
| <b>B</b>            | Blu /Blue /Bleu /Blau /Azul                 |
| <b>R</b>            | Rosso /Red /Rouge /Rot /Rojo                |
| <b>Bk</b>           | Nero /Black /Noir /Schwarrz /Negro          |
| <b>G</b>            | Verde /Green /Vert /Grün /Verde             |
| <b>Sb</b>           | Azzurro /L.T. Blue /Azur /Hellblau /Celeste |
| <b>W</b>            | Bianco /White /Blanc /Weiss /Blanco         |
| <b>Y</b>            | Giallo /Yellow /Jaune /Gelb /Amarillo       |
| <b>Gr</b>           | Grigio /Grey /Gris /Grau /Gris              |
| <b>P</b>            | Rosa /Pink /Rose /Rosa /Rosa                |
| <b>V</b>            | Viola /Violet /Violette / Veilchen /Violeta |
| <b>O</b>            | Arancio /Orange /Orange /Orange /Naranjado  |
| <b>Br</b>           | Marrone /Brown /Maron /Braun /Marren        |

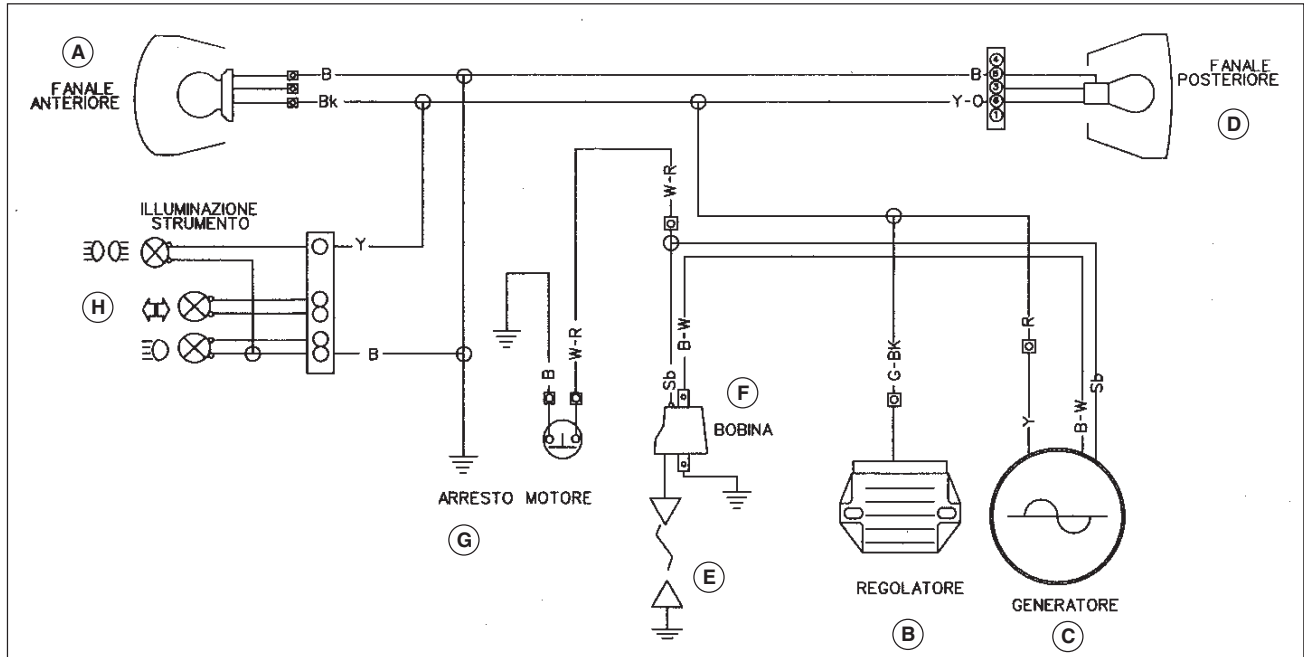


**IMPIANTO ELETTRICO  
ELECTRIC SYSTEM  
INSTALLATION ELECTRIQUE  
ELEKTRISCHE ANLAGE  
INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>

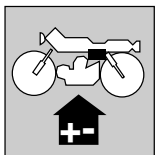


WR 125 - Enduro USA



A - Head lamp (12V - 35-35W)  
B - Voltage regulator  
C - Alternator  
D - Tail light (12V-3W)  
E - Spark plug  
F - Spark coil/Electronic module  
G - Engine stop button  
H - Instrument lighting

R - Red  
Y - Yellow  
B - Blue  
G - Green  
W - White  
Bk - Black  
P - Pink  
V - Violet  
Sb - Sky blue  
G - Gray  
O - Orange  
Bw - Brown



# IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

<http://husqy.forumsactifs.com>

## **Impianto accensione elettronica (WR)**

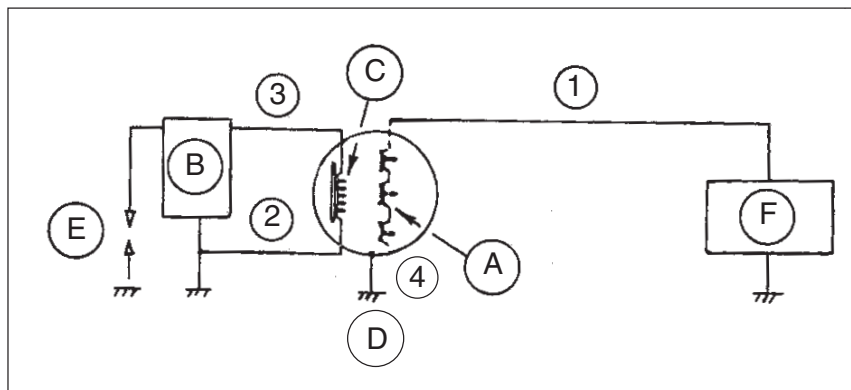
L'impianto di accensione è costituito da:

- A - Generatore
- B - Centralina - Bobina
- C - Pick-up
- D - Interruttore arresto motore
- E - Candela di accensione
- F - Regolatore di tensione

## **Electric ignition equipment (WR)**

The ignition system includes:

- A - Generator
- B - Power unit - Coil
- C - Pick up
- D - Engine stop switch
- E - Spark plug
- F - Voltage regulator



## **Allumage électronique (WR)**

Le système d'allumage se compose des suivants:

- A - Générateur
- B - Centrale électronique - Bobine
- C - Pick up
- D - Interrupteur stop moteur
- E - Bougie d'allumage
- F - Régulateur de tension

## **Elektronischer Starter (WR)**

Die Zündanlage besteht aus:

- A - Generator
- B - Elektronischer Einheit - Spule
- C - Pick up
- D - Motorhalter
- E - Zündkerze
- F - Spannungregler

## **Sistema de encendido electronico (WR)**

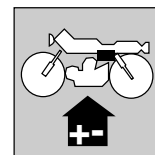
El equipo de encendido se compone de:

- A - Generador
- B - Centralita electrónica - Bobina
- C - Pick up
- D - Interruptor stop motor
- E - Bujía de encendido
- F - Regulador de tension

|          |                                               |
|----------|-----------------------------------------------|
| <b>1</b> | Giallo<br>Yellow<br>Jaune<br>Gelb<br>Amarillo |
| <b>2</b> | Blu<br>Blue<br>Bleu<br>Blau<br>Azul           |
| <b>3</b> | Azzurro<br>Light Blue<br>Azur<br>Blau<br>Azul |
| <b>4</b> | Azzurro<br>Light Blue<br>Azur<br>Blau<br>Azul |

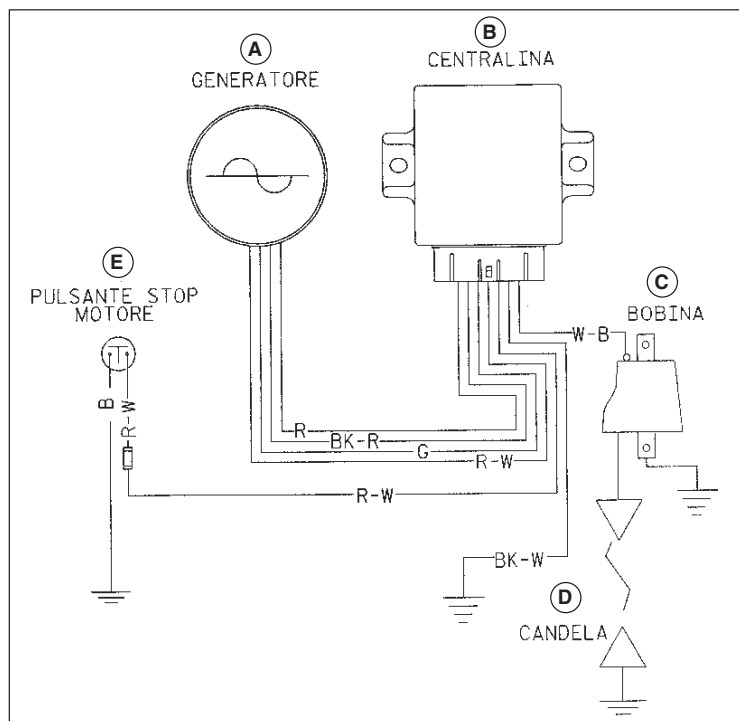
**IMPIANTO ELETTRICO  
ELECTRIC SYSTEM  
INSTALLATION ELECTRIQUE  
ELEKTRISCHE ANLAGE  
INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>



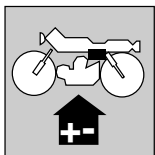
**Impianto accensione elettronica (CR) / Electric ignition equipment (CR) / Allumage électronique (CR)  
Elektronischer Starter (CR) / Sistema de encendido electronico (CR)**

- A:** Alternatore  
Alternator  
Alternateur  
Wechselstromgenerator  
Alternador
- B:** Centralina  
Electronic module  
Distributeur  
Schaltgerät  
Central
- C:** Bobina A.T.  
Spark Coil  
Bobine H.T.  
HS Spule  
Bobina A.T.
- D:** Candela  
Spark plug  
Bougie  
Zündkerze  
Bujía
- E:** Pulsante arresto motore  
Engine stop switch  
Interrupteur stop moteur  
Motorhalter  
Interruptor stop motor



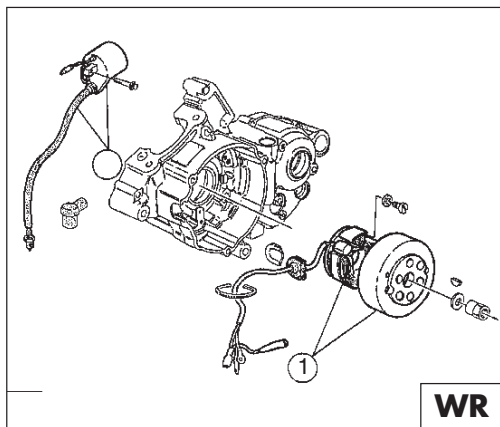
| Pos.<br>Pos. | Colore<br>Colour                            |
|--------------|---------------------------------------------|
| <b>B</b>     | Blu /Blue /Bleu /Blau /Azul                 |
| <b>R</b>     | Rosso /Red /Rouge /Rot /Rojo                |
| <b>Bk</b>    | Nero /Black /Noir /Schwarz /Negro           |
| <b>G</b>     | Verde /Green /Vert /Grün /Verde             |
| <b>Sb</b>    | Azzurro /L.T. Blue /Azur /Hellblau /Celeste |
| <b>W</b>     | Bianco /White /Blanc /Weiss /Blanco         |
| <b>Y</b>     | Giallo /Yellow /Jaune /Gelb /Amarillo       |
| <b>Gr</b>    | Grigio /Grey /Gris /Gau /Gris               |
| <b>P</b>     | Rosa /Pink /Rose /Rosa /Rosa                |
| <b>V</b>     | Viola /Violet /Violette /Veilchen /Violeta  |
| <b>O</b>     | Arancio /Orange /Orange /Orange /Naranja    |
| <b>Br</b>    | Marrone /Brown /Maron /Braun /Marren        |





# IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

<http://husqy.forumsactifs.com>



## Generatore

E' costituito da un alternatore (1) (a 12V con potenza di 110W per WR), situato nel coperchio laterale sinistro del motore.

## Generator

It is composed of alternator (1) (12V-110W for WR), set on the left side of the engine cover.

## Générateur

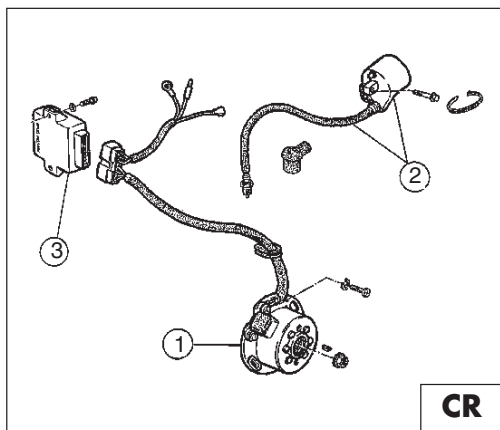
Il se compose d'un alternateur (1) (12V-110W pour WR), située sur le couvercle latéral gauche du moteur.

## Generator

Besteht aus einem Alternator (1) (zu 12V mit 110 W Leistung für WR), der sich im Deckel seitlich links des Motors befindet.

## Generador

Se compone de un alternador (1) (de 12V con potencia de 110W para WR), situado en la tapa lateral izquierda del motor.



## Bobina

Il fissaggio della bobina (2) per CR o bobina-centralina (2) per WR 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 (2) for CR, or coil-power unit (2) for WR, are fixed directly on the frame in an area free from oxide or paint. Warning: Either the coil may suffer damages, or you can have troubles when starting the engine if these elements are not properly earthened.

## Bobine

La bobine (2) pour (CR), ou la bobine/centrale (2) pour (WR) sont fixées directement dans une zone propre, c'est à dire sans oxyde ou vernis. Attention: Si le branchement à la terre n'est pas correcte, on peut avoir des dommages à la bobine, en sus de défauts d'allumage.

## Zündspule

Die Befestigung der Spule (2) für CR oder Spule - elektronische Einheit (2) für WR, erfolgt direkt auf dem Gestell, in einem Bereich der vollständig frei von Oxyd und Lack sein muß. Ist der Erdungskontakt nicht einwandfrei, können eine Beschädigung der Spule selbst sowie Fehlzündungen auftreten.

## Bobina

La sujeción de la bobina (2) para CR o bobina-centralita (2) para WR se tiene directamente en el bastidor, en una zona que debe estar completamente exenta de óxido y pintura. Si el contacto de masa no es perfecto de puede perjudicar la propia bobina además que generar defectos en la ignición.

## Centralina digitale (CR)

La centralina digitale (3) è fissata nella parte anteriore del telaio, davanti al gruppo termico.

## Digital power unit (CR)

Digital power unit (3) is fixed on the front of the frame, just in face of the thermal unit.

## Centrale digitale (CR)

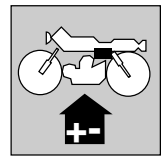
La centrale digitale (3) est fixée à la partie avant du cadre, en face du groupe thermique.

## Digital-Einheit (CR)

Die Digital-Einheit (3) ist im vorderen Teil des Gestells, vor der Wärmegruppe, befestigt.

## Centralita digital (CR)

La centralita digital (3) está asegurada en la parte delantera del bastidor, delante del grupo térmico.



#### **Controllo alternatore (WR).**

Disinnestare il regolatore dall'impianto elettrico e, portando il motore ad un regime di 3000 giri / min, misurare la tensione a vuoto tra il cavo GIALLO e la massa utilizzando per questo un voltmetro per la tensione alternata con una scala almeno fino a 50V.

Lo strumento indicherà una certa tensione >20 V <50 V.

Se non indizza nulla oppure se si registra un forte scollimento di lettura significa che lo statore è difettoso, sarà pertanto necessario procedere ad un controllo mediante Ohmmetro, misurando l'isolamento tra il cavo provato e la massa. Qualora l'isolamento dovesse risultare insufficiente, sarà necessario rifare il cavo.

#### **Alternator check (WR).**

Disconnect the regulator from the wiring, rev the engine up to about 3000 rpm, and measure no-load voltage across the YELLOW wire and the ground using a VAC voltmeter with a scale at least up to 50V.

The voltmeter will show a voltage between >20 V <50 V.

When no voltage or voltage is markedly unbalanced, the stator may, in this event, be defective and it will be necessary to check the insulation between the cable and ground using an ohmmeter. Insulation must be total, the resistance must be infinite.

#### **Contrôle alternateur (WR).**

Déconnecter le régulateur de l'installation électrique et, en portant le moteur à un régime de 3000 tours/min, mesurer la tension à vide entre le câble JAUNE et la masse en utilisant à cet effet un voltmètre pour tension alternée avec une échelle jusqu'à 50V au moins.

L'instrument indiquera une certaine tension >20 V <50 V.

Si l'instrument ne s'allume ou si l'on relève un important écart de tension, cela signifie que le stator est défectueux, il est alors nécessaire d'effectuer un contrôle avec un Ohmmètre et de mesurer l'isolation entre le câble testé et la masse. Cette isolation doit être totale, c'est-à-dire avec une résistance infinie.

#### **Kontrolle des Drehstrom-Generators (WR).**

Den Regler von der elektrischen Anlage abschließen und durch ein Erhöhen der Motordrehzahl bis auf 3000 U/min, die Leerlaufspannung mit Hilfe eines Wechselstrom Voltmeters, dessen Skala wenigstens 50V zeigt, zwischen dem GELB Kabel und der Masse messen.

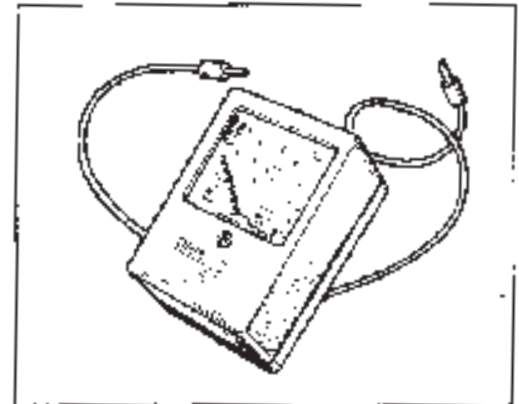
Das Instrument soll eine bestimmte Spannung anzeigen >20 V <50 V. Wird nichts angezeigt oder falls man einen hohen Spannungsknick feststellt, bedeutet dies, daß der Stator defekt ist. Dem muß man mit Hilfe eines Widerstandsmessers die Körperischtschaltung zwischen dem jeweiligen Kabel und der Masse durchprüfen. Die Isolation muß vollständig sein, d.h. mit unendlichem Widerstand.

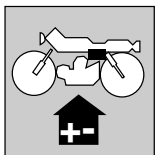
#### **Control alternador (WR).**

Desconectar el regulador del equipo eléctrico y, posicionando el motor a un régimen de 3000 revs/min, medir la tensión en vacío entre el cable AMARILLO y la tierra utilizando para esta operación un voltímetro para corriente alterada con una escala mínima de 50V.

El instrumento indicará una cierta tensión >20 V <50 V.

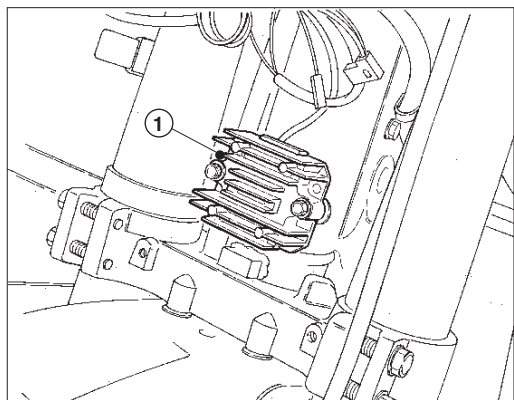
Si no indica nada o se registra un fuerte desajuste de lectura significa que el estator es defectuoso; por lo tanto será necesario controlar oportunamente un Ohmímetro indicando el aislamiento entre el cable probado y la tierra. Este aislamiento debe ser total, es decir con resistencia infinita.





# IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

<http://husqy.forumsactifs.com>



## Regolatore di tensione (WR)

È costituito da una scatola in alluminio posta sul canotto di sterzo, dietro il cupolino portafaro e regola la tensione prodotta dal generatore.  
Temperatura max. di esercizio: 80°C.

## Voltage regulator (WR)

It consists of an aluminium box placed on the steering tube, behind the headlamp holder and regulates generator current.  
Max. operating temperature: 80°C.

## Régulateur de tension (WR)

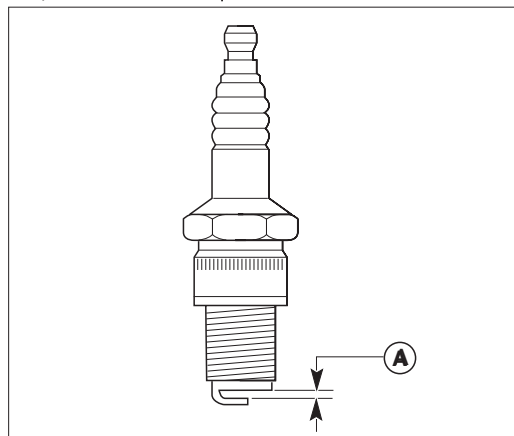
Il est formé d'une petite boîte en aluminium placée sur manchon de direction arrière le porte-phare et il règle le courant produit par le générateur.  
Température max. d'exercice: 80°C.

## Spannungsregler (WR)

Er besteht aus einem Alu-Gehäuse, welches sich auf der Steverbüchse, unter dem Scheinwerferhalter und richtet den vom Generator erzeugten Strom gleich. Max. Betriebstemperatur: 80°C.

## Regulador de tensión (WR)

Está constituido por una caja en aluminio posicionada sul tubo de dirección, tras el portafaro y regula la tensión producida por el generador.  
Temperatura max. de ejercicio: 80°C.



## Candela di accensione.

La candela è una NGK BR9 EG oppure Champion QN 84.

Se la candela di serie deve essere sostituita, è importante che la nuova abbia lo stesso grado termico e la medesima lunghezza di filettatura.

Pulire lo sporco intorno alla base della candela prima di rimuoverla.

È utile esaminare lo stato della candela subito dopo averla tolta dalla sua sede, poiché i depositi e la colorazione dell'isolante forniscono utili indicazioni sul grado termico della candela, sulla carburazione, sull'accensione e sullo stato generale del motore.

### ESATTO GRADO TERMICO

La punta dell'isolante è secca ed il colore è marrone chiaro e grigio.

### GRADO TERMICO ELEVATO

La punta dell'isolante è secca e coperta da incrostazioni scure.

### GRADO TERMICO BASSO

La candela si è surriscaldata e la punta dell'isolante è vitrea e di colore bianco o grigio.

Controllare la distanza tra gli elettrodi con uno spessore.

Regolare la distanza "A" 0,6 mm.

Una distanza maggiore può causare difficoltà di avviamento e sovraccarico della bobina.

Prima di procedere al rimontaggio della candela, eseguire una accurata pulizia degli elettrodi e dell'isolante usando uno spazzolino metallico.

Applicare grasso grafitato sul filetto della candela e avvitare a mano fino in fondo, quindi con una chiave appropriata serrarla alla coppia di serraggio prescritta.

La candela che presenti screpolature sull'isolante o che abbia gli elettrodi corrosi, deve essere sostituita.

## Spark plug.

Start plug of the type NGK BR9 EG or Champion QN 84.

If standard spark plug is to be replaced, it is important that new spark plug have the same heat range and thread length.

Clean the dirt away from the base of the spark plug before removing it from the cylinder.

It is very useful to examine the state of the spark plug just after it has been removed from the engine since the deposits on the plug and the colour of the insulator provide useful indications concerning the heat rating of the plug, carburation, ignition and general engine condition.

### CORRECT HEAT GRADE

The tip of the insulator should be dry and the colour should be light brown or grey.

### HIGH HEAT GRADE

In this case, the insulator tip is dry and covered with dark deposits.

### LOW HEAT GRADE

In this case, the spark plug is overheated and insulator tip is vitreous, white or grey in colour.

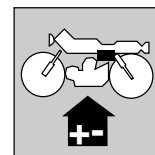
Check distance "A" between 0.6 mm / 0.0236 in.

A wider gap may cause difficulties in starting engine and in overloading coil.

Before refitting the plug, thoroughly clean the electrodes and the insulator using a brass-metal brush.

Apply a little graphite grease to the plug thread; fit and screw the plug home by hand and then tighten to the correct torque using a plug spanner.

Plugs which have cracked insulators or corroded electrodes should be replaced.



### Bougie d'allumage.

Bougie d'allumage du type NGK BR9 EG ou Champion QN 84.

Si la bougie de série doit être remplacée, il est important que la nouvelle ait la même degré thermique et la même longueur de filetage.

Insérer la vis de direction dans le socle de la bougie avant de la retirer.

Il est conseillé d'examiner la bougie juste après son démontage, puisque les dépôts et la corrosion de l'isolant indiquent des renseignements importants sur le degré thermique du mélange, sur le carburateur, sur l'allumage et sur l'état général du moteur.

DEGRÉ THERMIQUE EXACT

Le point de l'isolant s'écaille et se coude en montrant du rouge.

DEGRÉ THERMIQUE ÉLEVÉ

Le point de l'isolant est lisse et ne montre d'incrustations foncées.

DEGRÉ THERMIQUE BAS

La bougie est surchauffée, le point de l'isolant est fissuré et se coude en montrant du gris.

Régler la distance "A" à 0,6 mm.

Une distance insuffisante peut entraîner des difficultés de démarrage et de surcharge de la machine.

Avant de remonter la bougie, nettoyer soigneusement les électrodes et l'isolant en utilisant une brosse métallique.

Appliquer de la graisse spéciale sur le fil de la bougie et la visser à l'extrémité la machine, ensuite, la serrer avec le couple de serrage prescrit en utilisant un dynamomètre.

Les bougies avec l'isolant fendu ou les électrodes corrodées doivent être remplacées.

### Zündkerze.

Die Zündkerze ist eine NGK BR 9 EG oder CHAMPION QN 84.

Wenn die Serienkerze ausgewechselt werden muss, ist es wichtig, dass die neue denselben Wärmebereich und dieselbe Gewindestange hat.

Der Kerzenbolzen muss genau abgemessen werden.

Es empfiehlt sich, die Kerze sofort nach der Entnahme zu inspizieren, um die Abgerundungen und die Furchung des Isolators Rückschlüsse auf den Wärmebereich, den Kerzenbolzen und die Zündung und auf den allgemeinen Zustand des Motors ermöglicht.

EXAKTER WÄRMEBEREICH

Die Spitze des Isolierbolzens ist trocken, und die Fräse ist hellbraun oder grau.

NIEDRIGER WÄRMEBEREICH

Die Spitze des Isolierbolzens ist nass und von dunklen Verkrustungen bedeckt.

HÖHER WÄRMEBEREICH

Die Kerze ist sehr überhitzt, und die Spitze des Isolierbolzens ist gesprungen und die Fräse ist sehr grob zerkratzt.

Die Einstellung "A" auf 0,6 mm.

Eine grössere Furchung kann zu einem Überheizen und zu einer Beschädigung der Spule verursachen.

Vor der Wiedereinsetzung der Kerze die Elektroden und die Isolierung sorgfältig mit Hilfe einer Metallbürste reinigen.

Das Kerzengewinde mit Öl einreiben und die Kerze ganz einführen und abschliessen mit Hilfe eines Schlüsselwinkels.

Bei Füssen oder Rissen des Isolierbolzens oder Korrosion der Elektroden ist die Kerze zu wechseln.

### Bujía de ascensión.

La bujía es una NGK BR9 EG o bien CHAMPION QN 84.

Si la bujía de serie se debe sustituir, es importante que la nueva tenga el mismo grado térmico y la misma longitud de rosca.

Inspeccionar el punto de rosca de la base de la bujía antes de remontarla.

La temperatura es correcta si la bujía, justo después de haber quitado el aceite, presenta que el dispositivo y la rosca de la base de la bujía indican el estado sobre el grado térmico de la bujía, sobre la corrosión, el encendido y sobre el estado general del motor.

GRADO THERMIQUE EXACTO

El extremo del aislante está seco y el electrodo muestra un color gris.

GRADO THERMIQUE ÉLEVADO

El extremo del aislante está húmedo y cubierto de incrustaciones oscuras.

GRADO THERMIQUE BASO

La bujía se ha sobrecalentado y la punta del aislante es cristalina y se ve un blanco o gris.

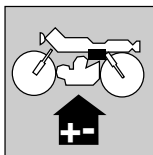
Régule la distancia "A" a 0,6 mm.

Una distancia mayor puede provocar dificultades de arranque y una sobrecarga de la bobina.

Antes de proceder al montaje de la bujía, efectuar una cuidadosa limpieza de las electrodo y del aislante usando un cepillo metálico.

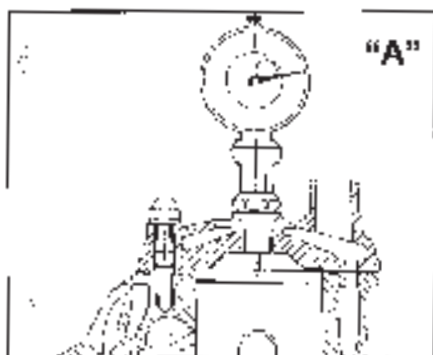
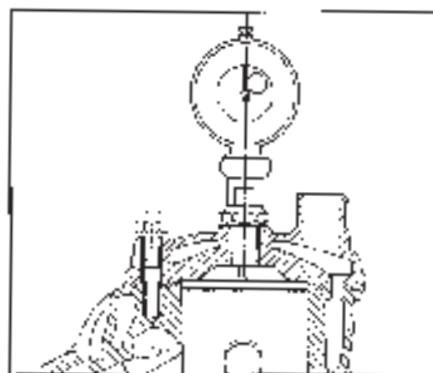
Antes de girar el filete de la bujía y al introducirlo a mano hasta el fondo, con una llave apropiada en el eje de la pareja de presión prescrita.

Las bujías que presentan grietas en el aislante o que los que las electrodo corroídas, deben ser sustituidas.

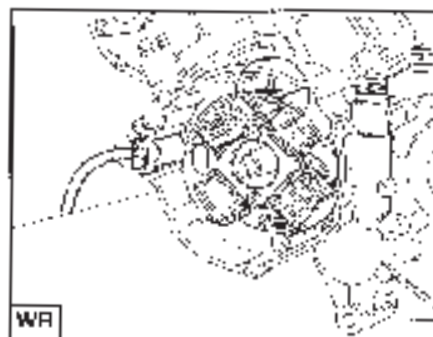


# **IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>



"A"  
WR 125: 1,2 mm (0.05 in.) / 15°  
CR 125: 0.08 mm (0.031 in.) / 4°



## **CONTROLLO ANTICIPO ACCENSIONE**

L'anticipo d'accensione è predefinito dal costruttore e deve essere verificato solamente in caso di sostituzione dei componenti l'accensione o il relativo montaggio del motore in fase di l'assemblaggio. Per effettuare il controllo, è sufficiente verificare che il riferimento riportato sul basamento sia allineato con quella che si trova sulla statore (in corrispondenza del fissaggio superiore per i modelli "WR" e inferiore per i modelli "CR").

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

- a) togliere la candela ed inserire nella sua sede un comparatore;
- b) montare l'apposita altezza cod. 800086950 (WR) o 800079831 (CR) sull'albero motore e portare il pistone al punto morto superiore assicurando il comparatore su questa posizione;
- c) ruotare l'attrezzo in senso orario sino a raggiungere l'anticipo "A" stabilito (vedere tabella sotto riportata) e riportare un riferimento sul basamento in corrispondenza della punta del perno che si trova sull'attrezzo medesimo;
- d) rimuovere l'attrezzo e montare il motore facendo coincidere il riferimento di quest'ultimo e quel appena praticato sul basamento;
- e) completare l'operazione fissando a fondo le viti dello statore e ritrattando il rotore.

## **CHECKING THE SPARK ADVANCE**

The spark advance is factory set and must be checked either when replacing its components, or whenever the engine assembly is inaccurate. For this check, make sure that the reference point stamped on this case be aligned with the one stamped on the stator (either matched with the upper fastening, for model "WR" or the lower fastening for models "CR").

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

- a) Remove the spark plug and introduce a comparator into its seat;
- b) Fit special tool cod. 800086950 (WR) or ecc. 800079831 (CR) on the crankshaft and take the piston to T.D.C. and zero-set the comparator in this position;
- c) Turn the tool clockwise until the spark advance "A" is reached (see the table at the side), and mark a reference point of the pin set on the tool, matched with the notch obtained on the tool;
- d) Remove the tool and fit the stator, matching the reference point stamped on it with the one obtained on this base;
- e) Tighten then the stator screws and refit the rotor.

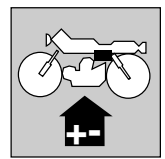
## **CONTROLE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE**

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

Pour effectuer ce contrôle, vérifier que le point de référence gravé sur le subassement soit aligné avec celui gravé sur le stator (en correspondance ou l'axe supérieur pour les modèles "WR" et inférieur pour les modèles "CR").

Au cas où les deux contacts doivent être remplacés, l'avance établie l'allumage correct en agissant comme suit sans remonter le stator:

- a) Otter la bougie et insérer dans son siège un comparateur;
- b) Monter l'outil spécial cod. 800086950 (WR) ou 800079831 (CR) sur l'arbre moteur et porter le piston au P.M.H., en ramenant à zéro le comparateur dans cette position;
- c) Tourner l'outil en sens horaire jusqu'à atteindre l'avance "A" établie (voir la table à côté), et graver un point de référence sur le subassement en correspondance de la pointe du piquon se trouvant sur l'outil;
- d) Oter l'outil et monter le stator en alignant le point de référence du stator avec celui que nous venons de graver sur le subassement;
- e) Compléter l'opération en serrant les vis du stator et en reassemblant le rotor.



### KONTROLLE DER ZÜNDVORVERSTELLUNG

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

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

- die Kerze herausnehmen und einen Komparator in ihren Sitz einführen;
- das dazu geeignete Werkzeug Kennl. 800066950 (WR) o 800079831 (CR) auf die Antriebswelle montieren und den Kolben auf den C.T. bringen, indem der Komparator zu Null gesetzt wird;
- Das Werkzeug im Uhrzeigersinn bis zur Erreichung der bestimmten Vorstellung "A" drehen (siehe unten angegebene Tabelle) und eine Referenz auf dem Grundgestell in Übereinstimmung mit der Stiftspitze, die sich auf demselben Werkzeug befindet, anbringen;
- das Werkzeug entfernen und den Stator montieren; der Bezug auf dem Stator soll dem selben gezeichneten Bezug entsprechen;
- die Schrauben des Stators festziehen und den Rotor anbringen.

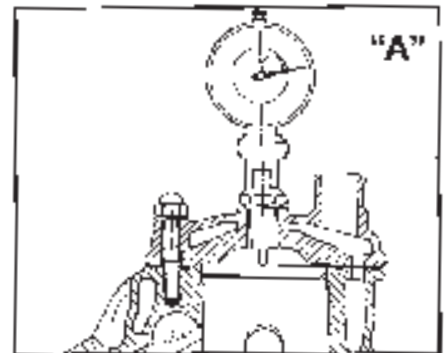
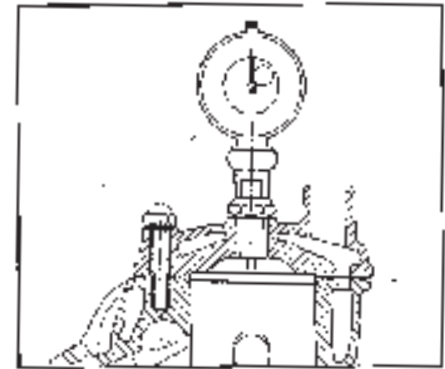
### CONTROL AVANCE ENCENDIDO

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

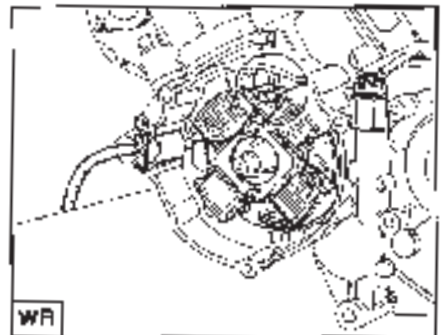
Para efectuar el control hasta con comprobar que la referencia que se encuentra en la bancada está alineada con la que se encuentra en el estator (en correspondencia de la fijación superior en los modelos "WR" o inferior por los modelos "CR").

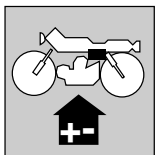
En cambio, en el caso de que hubiesen sido substituidos los semiconductores hay que revisar que el avance correcto trabajando de la siguiente manera sin volver a montar el stator.

- Seque la bujía e introduzca en su asiento un comparador;
- monte la herramienta especial cod. 800066950 (WR) o bien 800079831 (CR) en el eje motor y lleve el pistón al punto muerto superior haciendo a cero el comparador en esta posición;
- Girar la herramienta en sentido horario hasta alcanzar el avance "A" establecido (ver la tabla presentada a continuación) y poner una referencia en la bancada en correspondencia con la punta del puno que se encuentra en la propia herramienta;
- saque la herramienta y monte el estator haciendo coincidir la referencia del mismo con la que acaba de marcar en la bancada;
- complete la operación fijando o torciendo los tornillos del estator y volviendo a montar el rotor.



"A"  
WR 125: 1,2 mm (0,05 in.) / 15°  
CR 125: 0,08 mm (0,03 in.) / 4°





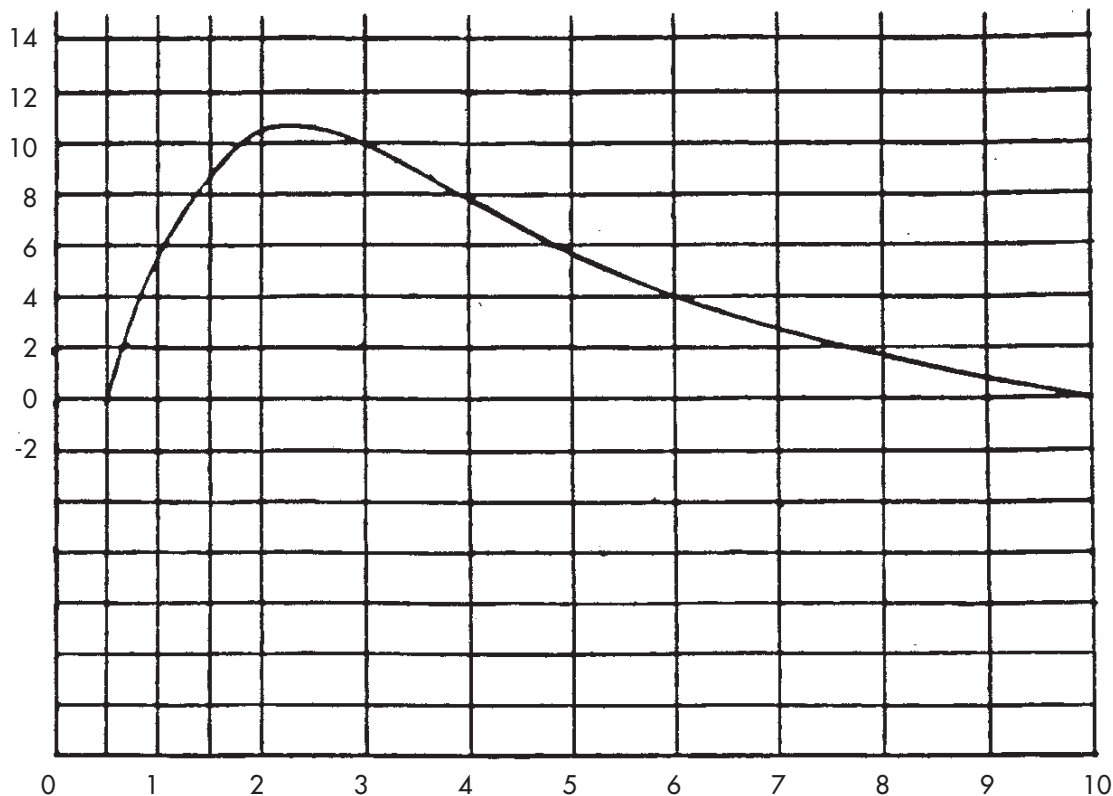
IMPIANTO ELETTRICO  
ELECTRIC SYSTEM  
INSTALLATION ELECTRIQUE  
ELEKTRISCHE ANLAGE  
INSTALACION ELECTRICA

<http://husqy.forumsactifs.com>

Diagramma di anticipo/Timing curve/Diagramme d'avance/Diagramm der Vorverstellung/Diagrama de anticipo

WR 125

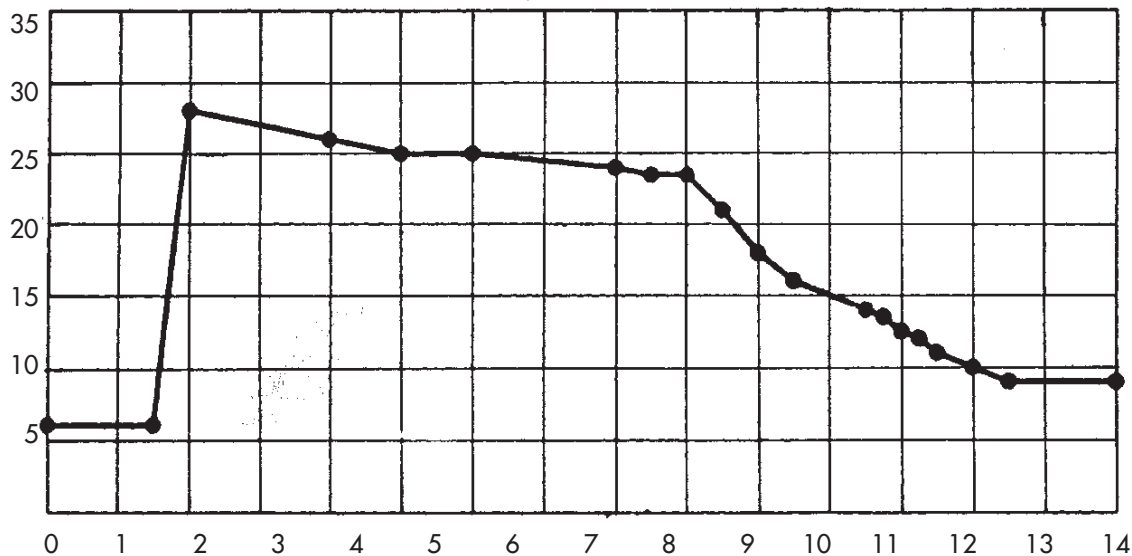
Anticipo accensione (in gradi) p.P.M.S.  
Ignition timing (°) b.T.D.C.  
Avance à l'allumage (en degrés) a.P.M.S.  
Zündvorverstellung (in Grad) v.O.T.P.  
Anticipo accionamiento (en grados) a.P.M.S.



N° giri motore (x1000)/Engine rpm. (x 1000)/Nombre de tours moteur (x 1000)/  
Anzahl der Motordrehungen (x 1000)/R.p.m. motor (x 1000)

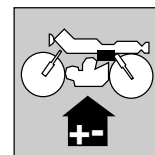
CR 125

Anticipo accensione (in gradi) p.P.M.S.  
Ignition timing (°) b.T.D.C.  
Avance à l'allumage (en degrés) a.P.M.S.  
Zündvorverstellung (in Grad) v.O.T.P.  
Anticipo accionamiento (en grados) a.P.M.S.



N° giri motore (x1000)/Engine rpm. (x 1000)/Nombre de tours moteur (x 1000)/  
Anzahl der Motordrehungen (x 1000)/R.p.m. motor (x 1000)



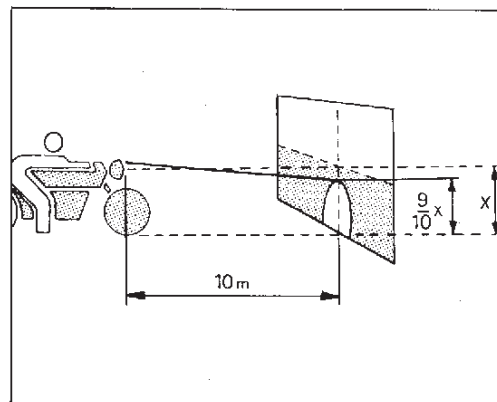


#### **Fanale anteriore.**

Il fanale anteriore è provvisto di una lampada biluce per le luci abbaglianti e anabbaglianti e di una lampadina a siluro per la luce di città o di posizione. Particolare attenzione bisogna dedicare alla direzione del fascio luminoso; procedere nel modo seguente:

- porre il veicolo a 10 metri di distanza da una parete verticale;
- assicurarsi che il terreno sia piano e che l'asse ottico del proiettore sia perpendicolare alla parete;
- il veicolo deve trovarsi in posizione verticale;
- misurare l'altezza del centro del proiettore da terra e riportare sulla parete una crocetta alla medesima altezza;
- accendendo la luce anabbagliante il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a  $\frac{9}{10}$  dell'altezza da terra del centro del proiettore.

L'eventuale retifica dell'orientamento si può effettuare agendo sulla vite (1) per abbassare o alzare il fascio luminoso.



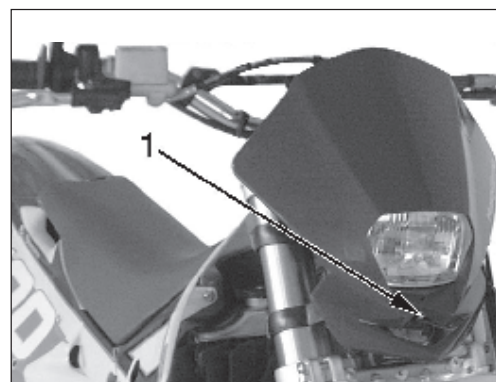
#### **Headlamp.**

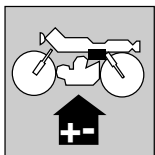
The front headlamp is fitted a dipping bulb for main and dipped beams and a pilot/side lamp bulb.

Particular care should be taken to adjust the headlamp beam; adjust as follows:

- position the motorcycle at 10 meter/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 no greater than  $\frac{9}{10}$  of the height from the ground of the centre of the headlamp.

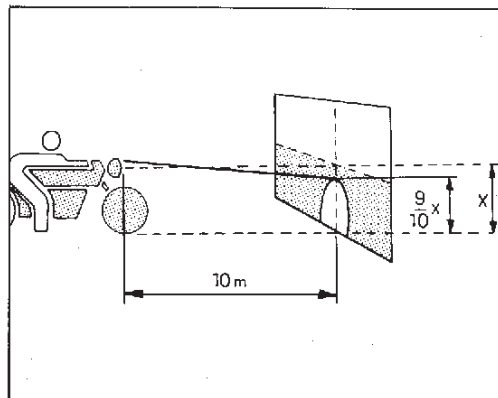
Adjust the headlamp aiming by turning screw (1) to lower or lift the light beam.





# IMPIANTO ELETTRICO ELECTRIC SYSTEM INSTALLATION ELECTRIQUE ELEKTRISCHE ANLAGE INSTALACION ELECTRICA

<http://husqy.forumsactifs.com>

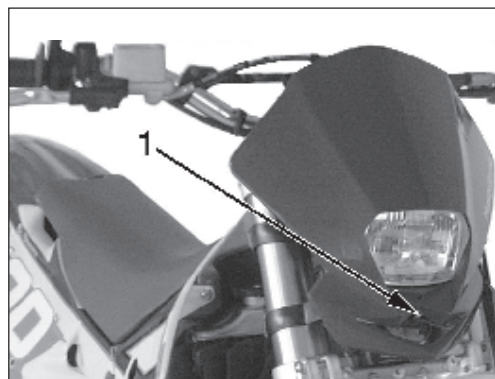


## Phare avant.

Le phare avant a une ampoule à deux filaments pour les feux de route et les feux de croisement, ainsi qu'une ampoule au silure pour les feux de ville ou de position. Faire particulièrement attention au réglage de la direction du faisceau lumineux: pour cela, effectuer les opérations suivantes:

- placer la moto à 10 mètres de distance d'un mur vertical;
- s'assurer que le terrain soit parfaitement horizontal et que l'axe optique du projecteur soit perpendiculaire au mur;
- la moto doit être parfaitement droite;
- mesurer la hauteur du centre du projecteur par rapport au sol et tracer un croix sur le mur à la même hauteur;
- allumer le feu de croisement; la limite supérieure entre la zone sombre et la zone éclairée doit se trouver à une hauteur non supérieure aux 9/10 de la hauteur du centre du projecteur par rapport au sol.

Le calage de l'orientation du phare s'obtient en agissant sur la vis (1) pour baisser ou laisser le faisceau lumineux.



## Vorderscheinwerfer.

Der Vorderscheinwerfer verfügt über eine Lampe mit Scheinwerfer/Abblendung und über eine Positions- oder Standleuchte.

Zur Einstellung des Lichtbündels gehe man wie folgt vor:

- das Motorrad in 10 Meter Abstand von einer vertikalen Mauer aufstellen;
- der Boden muss eben sein und die optische Achse des Scheinwerfers muss senkrecht zur Mauer liegen;
- das Motorrad muss sich in vertikaler Stellung befinden;
- die Höhe der Scheinwerfermitte über dem Boden messen und die selbe Höhe auf der Mauer einzeichnen;
- bei Einschalten des Abblendlichts muss die obere Grenze zwischen Dunkelfläche und beleuchteter Fläche auf einer Höhe liegen, die 9/10 der Höhe des Scheinwerfermitte vom Boden nicht überschreitet.

Zur Änderung der Scheinwerfereinstellung die Schraube (1) drehen um den Lichtbündel zu erhöhen oder zu senken.

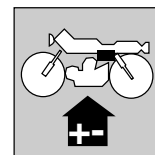
## Faro delantero.

El faro delantero tiene una bombilla con doble luz (luz de cruce y luz de carretera) y una bombilla de siluro para la luz de ciudad o de posición.

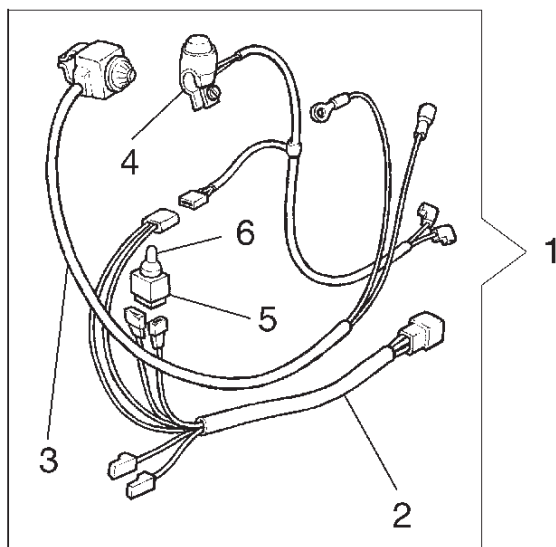
Es necesario poner atención en la dirección del haz de luz; proceder de la siguiente manera:

- colocar la motocicleta a 10 m. de distancia de una pared vertical;
- asegurarse de que el terreno sea plano y de que el eje óptico del faro sea perpendicular a la pared;
- la motocicleta debe estar en posición vertical;
- medir la altura del centro del proyector desde el suelo y señalar en la pared con una cruz a la misma altura;
- encendiendo la luz de cruce el límite superior de demarcación entre la zona oscura y la zona iluminada debe resultar a una altura no superior a los 9/10 de la altura desde el suelo al centro del faro.

La eventual corrección de la orientación se puede efectuar actuando en el tornillo (1) para bajar o levantar el haz luminoso.



**Kit cablaggio "Racing" (WR 125)**



**Kit cablaggio "Racing" (WR 125)**

- 1- Kit cablaggio
- 2- Cablaggio
- 3- Pulsante arresto motore
- 4- Pulsante avvisatore acustico
- 5- Interruttore luci
- 6- Cappuccio

**"Racing"Kabel Kit (WR 125)**

- 1-Kabel Kit
- 2- Kabel
- 4- Motorhanhalten Druckknopf
- 4- Hupe Knopf
- 5- Schalter
- 6- Gummihaube

**"Racing"main wiring harness (WR 125)**

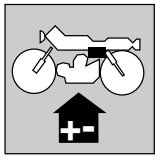
- 1- Wiring harness kit
- 2- Wiring harness
- 3- Engine stop button
- 4- Horn button
- 5- Lights switch
- 6- Rubber cap

**Kit grupo cables "Racing" (WR 125)**

- 1- Kit grupo cables
- 2- Cables
- 3- Pùlsador parada motor
- 4- Pùlsador avisador acustico
- 5- Pùlsador luces
- 6- Capuchón

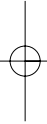
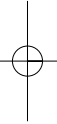
**Kit cables "Racing" (WR 125)**

- 1- Kit cables
- 2- Cables
- 3- Poussoir arrêt moteur
- 4- Poussoir avertisseur acoustique
- 4- Poussoir feu
- 6- Capouchon



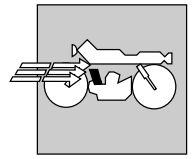
**IMPIANTO ELETTRICO  
ELECTRIC SYSTEM  
INSTALLATION ELECTRIQUE  
ELEKTRISCHE ANLAGE  
INSTALACION ELECTRICA**

<http://husqy.forumsactifs.com>



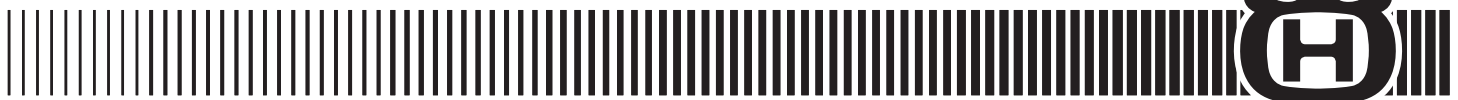
**RAFFREDDAMENTO MOTORE  
ENGINE COOLING SYSTEM  
REFROIDISSEMENT MOTEUR  
MOTORKUEHLUNG  
ENFRIAMIENTO MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



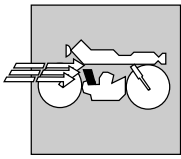
Sezione  
Section  
Section  
Sektion  
Sección

**N**



**N° 8000A2957** (09-03)

**N.1**



**RAFFREDDAMENTO MOTORE  
ENGINE COOLING SYSTEM  
REFROIDISSEMENT MOTEUR  
MOTORKUEHLUNG  
ENFRIAMIENTO MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>

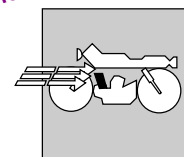
|                                                  |      |                                         |      |
|--------------------------------------------------|------|-----------------------------------------|------|
| Controllo livello del liquido refrigerante ..... | N. 3 | Checking the cooling fluid level.....   | N. 3 |
| Circuito di raffreddamento .....                 | N. 5 | Cooling system .....                    | N. 5 |
| Revisione impianto di raffreddamento motore..... | N. 6 | Engine cooling system overhauling ..... | N. 6 |

|                                                    |      |                                            |      |
|----------------------------------------------------|------|--------------------------------------------|------|
| Contrôle niveau du liquide réfrigérant.....        | N. 3 | Pruefung des Kuehlfluessigkeitsstand ..... | N. 3 |
| Circuit de refroidissement .....                   | N. 5 | Kühlkreislauf.....                         | N. 5 |
| Revision équipement de refroidissement moteur..... | N. 6 | Ueberholung der Motorkühlanlage .....      | N. 6 |

|                                                  |      |
|--------------------------------------------------|------|
| Control nivel del líquido refrigerante .....     | N. 3 |
| Circuito de enfriamiento .....                   | N. 5 |
| Revisión instalación de enfriamiento motor ..... | N. 6 |

# RAFFREDDAMENTO MOTORE ENGINE COOLING SYSTEM REFROIDISSEMENT MOTEUR MOTORKUEHLUNG ENFRIAMIENTO MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



## Controllo livello liquido refrigerante.

Il liquido refrigerante assorbe il calore dal gruppo termico (pistone, cilindro, testata) e lo trasferisce all'aria esterna tramite il radiatore. Per un buon funzionamento del circuito di raffreddamento è estremamente importante controllare periodicamente il livello del liquido.

La mancanza del veicolo di scambio calore (acqua) tra massa termica e massa radiante provocherebbe un surriscaldamento nel gruppo cilindro-pistone con conseguenti grippaggi e, nei casi più gravi, danni al manovellismo (albero motore).

## Check of the coolant level.

The coolant performs the task of the thermic assembly (piston, cylinder, head) and disperse it into the external air by means of the radiator. For a good operation of the cooling system, it is very important to check periodically the level of the liquid.

The absence of a heat exchange element (water) between thermic mass and radiant mass could cause an overheating in the piston-cylinder assembly with consequent seizures and, worse, damage to the crank mechanism (driving shaft).

## Contrôle niveau du liquide réfrigérant.

Le liquide réfrigérant absorbe la chaleur des groupe thermique (piston, cylindre, tête) et le transfère à l'air extérieur au moyen du radiateur. Pour un bon fonctionnement du circuit de refroidissement, il est très important de contrôler périodiquement le niveau du liquide.

Le manque du moyen d'échange de chaleur (eau) entre masse thermique et masse radiante, provoquerait un surchauffage dans les group cylindre-piston avec de possibles grippages et, dans le pire des cas, des dommages aux manivelles (arbre moteur).

## Niveaukontrolle der Kühlflüssigkeit.

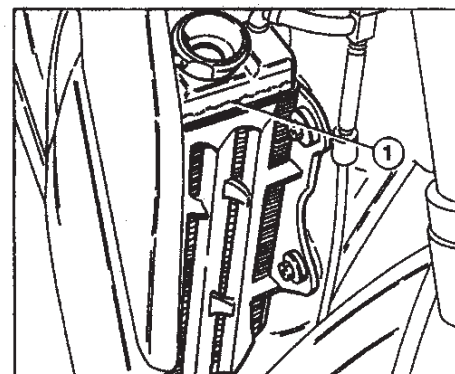
Die Kühlflüssigkeit nimmt die Wärme der thermischen Gruppe (Kolben, Zylinder, Kopf) auf und trägt sie an die Luft ab. Für einen einwandfreien Betrieb des Kühlsystems muss man periodisch das Flüssigkeitsniveau nachprüfen.

Wenn zwischen der thermischen Masse und der strahlenden Masse keine Flüssigkeit (Wasser) zum Wärmeaustausch vorliegt, würden die Gruppe Zylinder-Kolben überhitzen, mit als Folge Fressen und, im schlimmsten Fall, mit Beschädigungen dem Kurbelbetrieb (Antriebswelle).

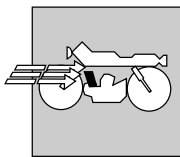
## Control nivel del líquido refrigerante.

El líquido refrigerante absorbe el calor del grupo termico (pistón, cilindro, cabeza) y lo transmite al exterior mediante el radiador. Para que el circuito de refrigeración funcione correctamente es extremadamente importante controlar periódicamente el nivel del líquido.

La falta de cambio del calor (agua) entre la masa térmica y el aire libre provocaría un recalentamiento en el grupo cilindro-pistón, causando grippajes y, en los casos más graves, daños al cigüeñal.

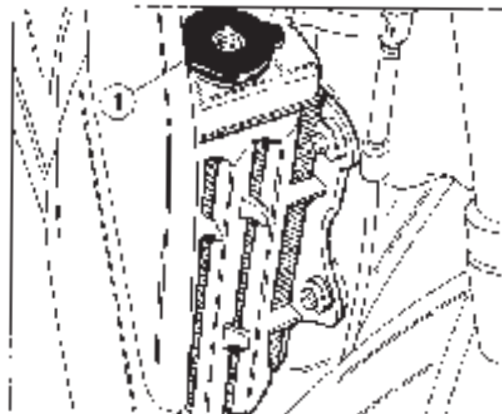


1) Livello liquido / Liquid level / Niveau liquide / Kühlflüssigkeitstand / Nivel liquid



# RAFFREDDAMENTO MOTORE ENGINE COOLING SYSTEM REFROIDISSEMENT MOTEUR MOTORKUEHLUNG ENFRIAMIENTO MOTOR

<http://husqy.forumsactifs.com>



1. To open valve / Pour ouvrir / Para abrir / Öffnen / Abzinsen /  
Clausurer / Enddrehen

Prévenir de la blessure au cas où l'ouverture de la valve se fait sans que le radiateur se refroidisse. Le contrôle du niveau de liquide doit être effectué avec le moteur froid (voir chapitre "REGLAGES ET CALAGES").

Se peut que si la valve n'est pas ouverte dans la direction indiquée, le liquide se déverse et cause des brûlures à l'opérateur.

L'appareil de radiateur est muni d'une position de sécurité, la première sert à la sécurité préventive de la pression.



**Aprire il circuito senza attenersi alle istruzioni sopra descritte può causare ustioni all'operatore e a coloro che gli stanno accanto.**

However if engine overheat is noticed, check that radiator is filled up.

Check radiator level must be performed with cold engine. See chapter "SETTINGS AND ADJUSTMENTS".

For any reason you have to operate on a hot engine, take care to slowly discharge it safely.

The radiator cap is provided of two locking positions, the first being the pressure release and charge.



**Opening the circuit without taking care of above directions could cause scalds to the operator and other people around.**

En ouvrant la valve sans précaution, le liquide pourrait se déverser et causer des brûlures.

Le contrôle du niveau de liquide doit être effectué avec le moteur froid (voir chapitre des "RÉGLAGES ET CALAGES").

Si pour n'importe quelle raison vous devez ouvrir le moteur chaud, faites attention et déchargez lentement la pression.

Le bouchon (1) du radiateur est pourvu d'une position de sécurité, la première sert à la sécurité préventive de la pression.



**Ouvrir le circuit sans donner importance aux instructions ci-dessus décrites, peut causer brûlures à l'opérateur et à ceux à côté de lui.**

Kommen es demnach zu einer Überhitzung des Motors, ist ein prüfen des Kühlers gefordert.

Die Prüfung des Flüssigkeitsstandes im Kühler nur bei kaltem Motor vornehmen (siehe Kapitel "EINSTELLUNGEN UND EINGRIFFEN").

Außern aus irgendeinem Grund bei warmem Motor die Ventile des Drucklagers und Ventile des Öls zu öffnen.

Die Kühlerstopfen ist mit zwei Auslassstellungen, die erste dient zum Vorblau des Druckes.



**Die Kreisöffnung ohne Beachtung der obigen Anweisungen kann dem Bedienungsman und den Nebstehenden Verbrennungen verursachen.**

Continuar a trabajar totalmente de improbita, en el caso de que se abra el control del nivel de líquido con el motor caliente, puede causar lesiones (ver capítulo "AJUSTES Y REGULACIONES").

Si por cualquier motivo se debe operar el motor caliente, tener atención y descargar lentamente la presión.

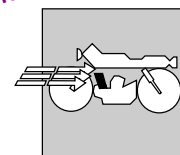
La tapa (1) del radiador está provista de dos posiciones de seguridad, la primera sirve a la seguridad preventiva de la presión.



**Abrire il circuito sin attenersi a las instrucciones arriba descritas, puede causar quemaduras al operador y a aquellas que están cerca.**

# **RAFFREDDAMENTO MOTORE** **ENGINE COOLING SYSTEM** **REFROIDISSEMENT MOTEUR** **MOTORKUEHLUNG** **ENFRIAMIENTO MOTOR**

<http://husqy.forumsactifs.com>



## **Circuito di raffreddamento.**

L'impianto di raffreddamento è del tipo a circolazione forzata con pompa centrifuga situata sul lato destro del motore e due radiatori a flusso verticale.

È composto dai seguenti elementi:

- 1) Tappo di carter
- 2) Tubo d'aspir.
- 3) Radiatore destro.
- 4) Radiatore sinistro.
- 5) Tubo collegamento radiatori.
- 6) Tubo con valvola radiatori/pompa.
- 7) Copertura pompa.
- 8) Pompa.
- 9) Tubo uscita pompa/radiatori.

## **Cooling system.**

The cooling system is of forced circulation type with a centrifugal pump located on the right side of the engine and two vertical flow radiators.

The cooling system is composed by:

- 1) Oil plug
- 2) Suction pipe
- 3) H. radiator
- 4) L. radiator
- 5) Connecting pipe
- 6) Radiator/pump inlet pipe
- 7) Pump cover
- 8) Pump cover
- 9) Pump/radiators outlet pipe

## **Circuit de refroidissement.**

L'installation de refroidissement est à circulation forcée avec une pompe centrifuge située sur le côté droit du moteur et avec deux radiateurs à flux vertical.

L'installation est composée par:

- 1) Bouchon de remplissage
- 2) Tuyau d'aspiration
- 3) Radiateur droit
- 4) Radiateur gauche
- 5) Tuyau de connexion
- 6) Tuyau retour aux radiateurs/pompe
- 7) Couverture pompe
- 8) Pompe
- 9) Tuyau main pompe/radiateur

## **Kühlkreislauf.**

Der Kühlkreislauf ist ein Zwangslaufsystem mit einer Zentrifugalpumpe und zwei vertikalen Kühlern auf der rechten Seite.

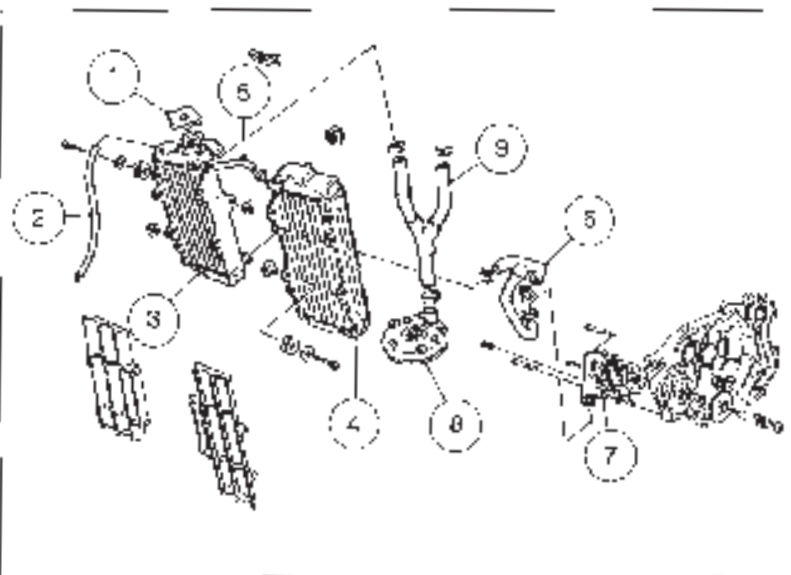
Das Anlagenschema ist abgebildet.

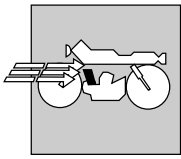
- 1) Ölwanne
- 2) Saugrohr
- 3) Rechter Kühler
- 4) Linker Kühler
- 5) Verbindungsrohr
- 6) Zuluhr Kühler/Pumpe
- 7) Pumpendeckel
- 8) Zuluhr
- 9) Rückführrohr Pumpe/Kühler

## **Circuito de enfriamiento.**

El sistema de enfriamiento es de tipo a circulación forzada con bomba centrífuga situada al lado derecho del motor y dos radiadores a flujo vertical.

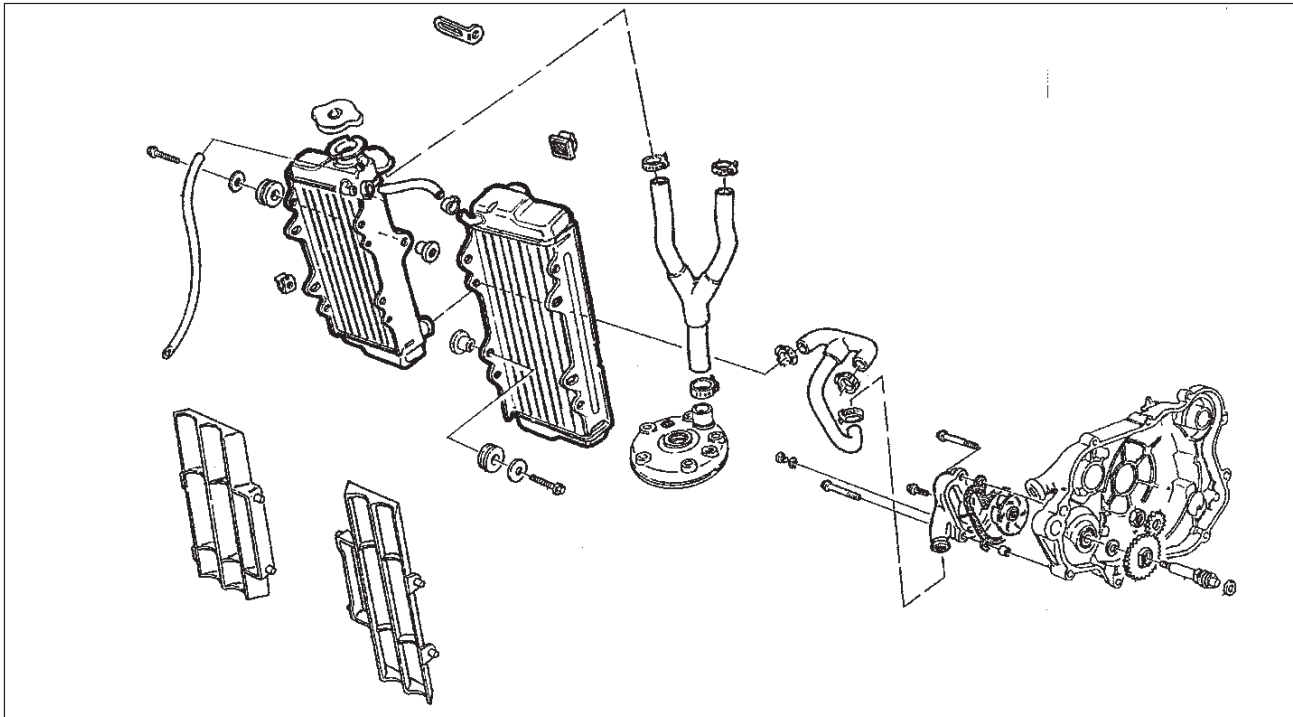
- 1) Tapónrellenolíquido
- 2) Tubo de aspiración
- 3) Radiador derecho
- 4) Radiador izquierdo
- 5) Tubo de conexión
- 6) Tubo de alimentación radiadores/pompa
- 7) Tapa bomba
- 8) Bomba
- 9) Tubo de salida bomba/radiadores





# 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 overhauling

Verifying too high temperatures of cooling fluid, check the radiant mass. Whether on fins are noticed obstructions to the air flux as leaves, bugs, mud etc., carry out removal of these obstructions taking care not to damage radiator. If distortions are noticed, it is advisable to straighten them so restoring the air passage. The radiant mass has not to be clogged or damaged for more than 20% of its surface. If the damaged surface is over this limit, it shall be advisable to replace radiator. Periodically check the connecting sheaths, this will avoid water leakages and consequent engine seizures. If pipes show cracks, swellings or hardenings due to sheaths desiccation, their replacement shall be advisable.

## Revision équipement de refroidissement moteur

Quand on remarque des températures excessives du liquide de refroidissement, vérifier la masse radiante. Si sur les ailettes, il y a des obstructions à l'écoulement d'air, feuilles, insectes, boue, etc., on devra avancer au déplacement de ces obstacles en faisant attention à n'endommager pas le radiateur. Si on devrait vérifier des déformations, il est nécessaire de les redresser en facilitant le passage du flux d'air. La masse radiante ne doit pas être engorgée ou abîmée pour plus de 20% de sa surface. Si la surface abîmée dépasse cette entité il sera nécessaire de remplacer le

radiateur. Vérifier souvent les manchons d'assemblage, cela évitera des pertes d'eau et donc des grippages du moteur. Si sur les tuyauteries il y a des crevasses, des foissennements ou des durcissements causés par séchage des manchons, il sera nécessaire les remplacer.

## Ueberholung der Motorkühlanlage

Stellt man zu hohen Temperaturen der Kühlflüssigkeit fest, dann ist der Kühlerblock nachzuprüfen. Falls Schlamm, Blätter, Insekten usw. den Luftzufluss verstopfen, dann muß man diese Hindernisse entfernen und dabei beachten, daß der Kühler nicht beschädigt wird. Eventuelle Verformungen sind zu berichtigen: so wird der Luftzufluss wiederhergestellt. Die Strahlungsoberfläche darf nicht über 20% verstopft oder beschädigt werden, sonst wird es empfohlen, den Kühler auszuwechseln. Die Verbindungsmuffen von Zeit zu Zeit nachprüfen, um Wasserleck und Motorfressen zu vermeiden. Falls Rissigkeiten, Verhärtung, Schwellung wegen Muffenaustrocknung an den Schläuchen vorhanden sind, dann sind, die Letzten auszuwechseln.

## Revisión instalación de enfriamiento motor

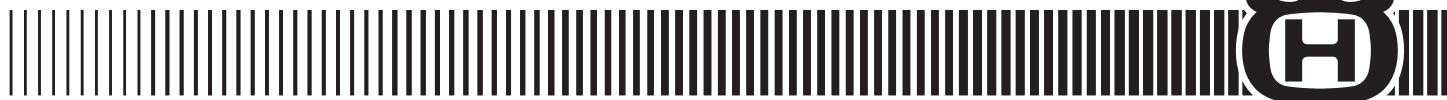
Notando temperaturas excesivas del liquido de enfriamiento, controle la masa radiante. Si en las aletas hay obstrucciones del flujo de aire, hojas, insectos, barro, etc., hay que proceder a la remoción e dichos obstáculos teniendo cuidado a fin de no dañar el radiador. Si se encontraran deformaciones es oportuno enderezarlas restableciendo el paso del flujo de aire. La masa radiante no debe estar obstruida o dañada en más del 20% de su superficie. Si la superficie deteriorada supera esta entidad, es conveniente substituir el radiador. Controle periódicamente los manguitos de conexión: esto evitará pérdidas de agua y por tanto agarrotamientos del motor. Si en los tubos se presentaran grietas, hinchazones o endurecimientos debidos a que los manguitos están resecos, es conveniente substituirlos.

VALVOLA DI SCARICO H.T.S.  
H.T.S. EXHAUST VALVE  
SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT H.T.S.  
H.T.S.-ABLASSENTIL  
VALVULA DE DESCARGA H.T.S.

<http://husqy.forumsactifs.com>



Sezione  
Section  
Sektion  
Secti en  
Sección



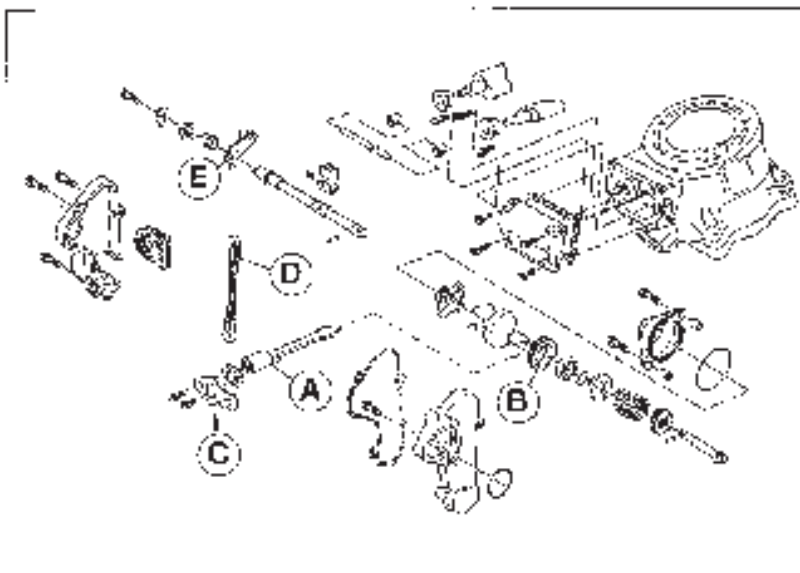
N° 8000A2957 (09-03)

O.1



VALVOLA DI SCARICO H.T.S.  
H.T.S. EXHAUST VALVE  
SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT H.T.S.  
H.T.S.-ABLASSENTIL  
VALVULA DE DESCARGA H.T.S.

<http://husqy.forumsactifs.com>



**CONTROLLO DEL POSIZIONAMENTO DELLA VALVOLA DI SCARICO**

Il cilindro, è provvisto di un sistema a doppia valvola di scarico denominato H.T.S. (HUSQVARNA TORQUE SYSTEM), che consente al motore un funzionamento ottimale. Dette valvole, sono comandate da un regolatore centrifugo il quale ne provoca l'apertura ad un regime di circa 7500 giri/1'  $\pm 200$ . Questo regolatore, che si trova sul lato destro del motore, aziona la valvola mediante un sistema di leveraggi composto da un asse di rinvio (A) azionato dall'ingranaggio (B) del regolatore centrifugo, da una leva (C) montata su detto albero; da una leva di collegamento (D) e da un'altra leva di comando (E), in un'altra sull'albero comando valvole. A valvole completamente chiuse, la minima distanza dal pistone deve essere uguale o superiore a  $0,4 \pm 0,5$  mm.

**CHECK THE POSITION OF THE EXHAUST VALVE**

A twin exhaust valve system, named H.T.S. (HUSQVARNA TORQUE SYSTEM), is present on the cylinder, allowing an optimum motor efficiency. These valves are controlled by a centrifugal governor which causes its opening at a rate of about 7500 r.p.m.  $\pm 200$ . This governor is located on the right motor side, and it operates the valves through a leverage system which includes: transmission shaft (A), controlled by gear (B) of the bell governor; lever (C) resting on the shaft fulcrum; connecting lever (D) and another control lever (E), resting on the fulcrum of the valve control shaft. When the valve are fully closed, the minimum distance from the piston must match - (or be greater) - then  $0,4 \pm 0,5$  mm /  $0,0157 \pm 0,0157$  in.

**CONTROLE DE LA POSITION DE LA SOUPAPE D'ÉCHAPPEMENT**

Le cylindre est doté d'un système à double valve d'échappement, nommé H.T.S. (HUSQVARNA TORQUE SYSTEM) qui permet au moteur de très bien fonctionner. Ces soupapes sont commandées par un régulateur à force centrifuge qui en provoque l'ouverture à un régime d'environ 7500 tours/1'  $\pm 200$ . Ce régulateur, qui se trouve sur le droit du moteur, commande les soupapes au moyen d'un système de leviers comprenant: un arbre de renvoi (A) commandé par l'engrenage (B) du régulateur centrifuge; le levier (C) articulé sur l'arbre; un levier de connexion (D) et un autre levier de commande (E), se trouvant sur l'arbre de commande valvule. Lorsque les valves sont totalement fermées, la distance minimum depuis le piston doit être égale, (ou supérieure), à  $0,4 - 0,5$  mm.

**KONTROLLE DER AUSLASSVENTILSTELLUNG**

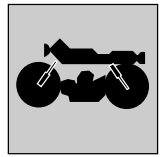
Der Zylinder ist mit einem Doppelauslassventilsystem ausgerüstet, das H.T.S. genannt wird (HUSQVARNA TORQUE SYSTEM), welches ein optimales Funktionieren des Motors im niedrigen. Diese Ventile werden von einem Fliehkraftregler, der eine Öffnung bei einer Drehzahl von ungefähr 7500 Umdrehungen/min  $\pm 200$  verursacht, gesteuert. Dieser Fliehkraftregler, der sich auf der rechten Seite des Motors befindet, treibt das Ventil mittels eines Steuerhebelsystems; das HebelSystem besteht aus einer durch das Ritzpaar (B) des Zentrifugalreglers in Gang gesetzten Vorgelegewelle (A), aus einem Hebel (C) mit Drehpunkt auf der Vorgelegewelle und aus einem Verbindungshebel (D) und einem weiteren Hebel (E), mit Drehpunkt auf der Nabe an der Ventilschwinge gestützt. Bei vollständig geschlossenen Ventilen soll der minimale Abstand vom Pleuell zum Pleuell gleich oder größer als  $0,4 \pm 0,5$  mm sein.

**CONTROL DE LA POSICION DE LA VALVULA DE DESCARGA**

El cilindro está dotado de un sistema de doble válvula de descarga denominada H.T.S. (HUSQVARNA TORQUE SYSTEM), que permite al motor un funcionamiento óptimo. Dichas válvulas están dirigidas por un regulador centrífugo al cual origina la apertura a un régimen aproximado de 7.500 revoluciones/1'  $\pm 200$ . Este regulador, que se encuentra a la derecha del motor, acciona las válvulas a través de un sistema de levas compuesto por un eje de renvío (A), activado por el engranaje (B) del regulador centrífugo, por una palanca (C) colocada en el fulcro de dicho eje, por una palanca de conexión (D) y por otra palanca de comando (E) colocada en el fulcro de la leva de mando de las válvulas. Con las válvulas completamente cerradas, la distancia mínima desde el pistón tiene que ser igual o superior a  $0,4 \pm 0,5$  mm.

**PARTI OPTIONAL  
OPTIONAL PARTS LIST  
ELEMENTS EN OPTION  
EXTRE-TEILE  
PARTES OPCIONALES**

<http://husqy.forumsactifs.com>



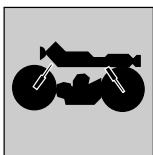
Sezione  
Section  
Section  
Sektion  
Sección

**P**



**N° 8000A2957** (09-03)

**P.1**



# PARTI OPTIONAL OPTIONAL PARTS LIST ELEMENTS EN OPTION EXTRE-TEILE PARTES OPCIONALES

<http://husqy.forumsactifs.com>

## PARTI OPTIONAL (WR)

I seguenti particolari sono disponibili, a richiesta, presso il Vostro Concessionario:

| DESCRIZIONE                                                                   | CODICE Husqvarna |
|-------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 1 - Gruppo anelli di tenuta motore                                            | 800094852        |
| 2 - Manuale di officina                                                       | 8000A002957      |
| 3 - Corona posteriore                                                         |                  |
|                                                                               | 8C0096837 [Z49]  |
|                                                                               | 8D0096837 [Z50]* |
|                                                                               | 8E0096837 [Z51]  |
|                                                                               | 8F0096837 [Z52]  |
| 4 - Pignone uscita cambio (12 denti)                                          | 800082469        |
| Pignone uscita cambio (13 denti)                                              | 8A0082469*       |
| Pignone uscita cambio (14 denti)                                              | 8B0082469        |
| Pignone uscita cambio (15 denti)                                              | 8C0082469        |
| 5 - Coppia pastiglie sinterizzate posteriori per terreni sabbiosi efangosi    | 8A0079072        |
| 6 - Olio forcella (lattina da 1000 cc)                                        | 800080260        |
| 7 - Olio ammortizzatore (lattina da 500 cc)                                   | 800088231        |
| 8 - Kit molla K= 3,8 N/mm (più morbida) +distanziale                          | 800091607        |
| Kit molla K= 4,0 N/mm +distanziale                                            | 800098790*       |
| Kit molla K= 4,2 N/mm (più dura) +distanziale                                 | 800091609        |
| Kit molla K= 4,5 N/mm (più dura) +distanziale                                 | 800091610        |
| Kit molla K= 4,8 N/mm (più dura) +distanziale                                 | 800091611        |
| 9 - Molla ammortizzatore K= 4,8 (più morbida)                                 | 800098567        |
| Molla ammortizzatore K= 5,0 (più morbida)                                     | 800098568        |
| Molla ammortizzatore K= 5,2 Kg/mm                                             | 800098569*       |
| Molla ammortizzatore K= 5,4 Kg/mm (più dura)                                  | 800098570        |
| Molla ammortizzatore K= 5,6 Kg/mm (più dura)                                  | 800098571        |
| 10 - Catalogo ricambi                                                         | 8000A2956        |
| 11 - Olio freni (lattina da 250 cc)                                           | 800071445        |
| 12 - Gruppo guarnizioni motore                                                | 800094652        |
| 13 - Serbatoio da litri 10,2                                                  | 800088862        |
| 14 - Kit ENDURO (USA)                                                         | 8000A0496        |
| • Non rimontare gli spoilers utilizzando viti più lunghe di quelle originali. |                  |

\*: di serie

## OPTIONAL PARTS LIST (WR)

These optional parts may be ordered from your Dealer:

| PART                                                                     | Husqvarna Code number |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| 1 - Engine seal set                                                      | 800094852             |
| 2 - Service manual                                                       | 8000A002957           |
| 3 - Rear sprocket                                                        |                       |
|                                                                          | 8C0096837 [Z49]       |
|                                                                          | 8D0096837 [Z50]*      |
|                                                                          | 8E0096837 [Z51]       |
|                                                                          | 8F0096837 [Z52]       |
| 4 - Gearbox outlet pinion (12 teeth)                                     | 800082469             |
| Gearbox outlet pinion (13 teeth)                                         | 8A0082469*            |
| Gearbox outlet pinion (14 teeth)                                         | 8B0082469             |
| Gearbox outlet pinion (15 teeth)                                         | 8C0082469             |
| 5 - Rear sinter pad couple (for sandy and muddy grounds)                 | 8A0079072             |
| Front fork oil (1000 cc container)                                       | 800080260             |
| 6 - Rear shock absorber oil (500 cc container)                           | 800088231             |
| 7 - Spring kit K= 3,8 N/mm (softer) + spacer                             | 800091607             |
| 8 - Spring kit K= 4,0 N/mm (softer) + spacer                             | 800098790*            |
| Spring kit K= 4,2 N/mm (harder) + spacer                                 | 800091609             |
| Spring kit K= 4,5 N/mm (harder) + spacer                                 | 800091610             |
| Spring kit K= 4,8 N/mm (harder) + spacer                                 | 800091611             |
| Rear shock absorber spring K= 4,8 (softer)                               | 800098567             |
| 9 - Rear shock absorber spring K= 5,0 (softer)                           | 800098568             |
| Rear shock absorber spring K= 5,2 Kg/mm                                  | 800098569*            |
| Rear shock absorber spring K= 5,4 Kg/mm (harder)                         | 800098570             |
| Rear shock absorber spring K= 5,6 Kg/mm (harder)                         | 800098571             |
| 10 - Parts catalog                                                       | 8000A2956             |
| 11 - Brakes oil (250 cc container)                                       | 800071445             |
| 12 - Engine gaskets                                                      | 800094652             |
| 13 - Tank capacity 10,2 liters                                           | 800088862             |
| 14 - Kit for ENDURO (USA)                                                | 8000A0496             |
| • Never reassemble the spoilers using longer screws than genuine screws. |                       |

\*: standard

## ELEMENTS EN OPTION (WR)

Sur demande, peuvent être fournis les éléments suivants:

| DESCRIPTION                                                                                  | CODICE           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 1 - Groupe bague moteur                                                                      | 800094852        |
| 2 - Manuel d'atelier                                                                         | 8000A002957      |
| 3 - Couronne arrière                                                                         |                  |
|                                                                                              | 8C0096837 [Z49]  |
|                                                                                              | 8D0096837 [Z50]* |
|                                                                                              | 8E0096837 [Z51]  |
|                                                                                              | 8F0096837 [Z52]  |
| 4 - Pignon sortie boîte des vitesses (12 dents)                                              | 800082469        |
| Pignon sortie boîte des vitesses (13 dents)                                                  | 8A0082469*       |
| Pignon sortie boîte des vitesses (14 dents)                                                  | 8B0082469        |
| Pignon sortie boîte des vitesses (15 dents)                                                  | 8C0082469        |
| 5 - Couple de pastilles arrière frittées, terrains boueux et sableux                         | 8A0079072        |
| 6 - Huile fourche (bidonde 1000 cc)                                                          | 800080260        |
| 7 - Huile amortisseur (bidon de 500 cc)                                                      | 800088231        |
| 8 - Kit Ressort fourche K= 3,8 N/mm (plus souple) + entretoise                               | 800091607        |
| Kit Ressort fourche K= 4,0 N/mm + entretoise                                                 | 800098790*       |
| Kit Ressort fourche K= 4,2 N/mm (plus raide) + entretoise                                    | 800091609        |
| Kit Ressort fourche K= 4,5 N/mm (plus raide) + entretoise                                    | 800091610        |
| Kit Ressort fourche K= 4,8 N/mm (plus raide) + entretoise                                    | 800091611        |
| 9 - Ressort amortisseur K= 4,8 (plus souple)                                                 | 800098567        |
| Ressort amortisseur K= 5,0 (plus souple)                                                     | 800098568        |
| Ressort amortisseur K= 5,2 Kg/mm                                                             | 800098569*       |
| Ressort amortisseur K= 5,4 Kg/mm (plus raide)                                                | 800098570        |
| Ressort amortisseur K= 5,6 Kg/mm (plus raide)                                                | 800098571        |
| 10 - Catalogue pieces de rechange                                                            | 8000A2956        |
| 11 - Huile freins (bidon de 250 cc)                                                          | 800071445        |
| 12 - joints moteur                                                                           | 800094652        |
| 13 - Capacité réservoir 10,2 litres                                                          | 800088862        |
| 14 - Kit ENDURO (USA)                                                                        | 8000A0496        |
| • Ne jamais reassembler les spoilers en utilisant des vis plus longues que celles d'origine. |                  |

\*: standard

## EXTRA-TEILE (WR)

Folgende Teile werden auf Anfrage geliefert:

| BESCHREIBUNG                                                                           | Husqvarna-Bezeichnung |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| 1 - Dichtungsgruppe Motor                                                              | 800094852             |
| 2 - Werkstatt-Handbuch                                                                 | 8000A002957           |
| 3 - Hinterer Kranz                                                                     |                       |
|                                                                                        | 8C0096837 [Z49]       |
|                                                                                        | 8D0096837 [Z50]*      |
|                                                                                        | 8E0096837 [Z51]       |
|                                                                                        | 8F0096837 [Z52]       |
| 4 - Getriebezahnrads (12 Zähne)                                                        | 800082469             |
| Getriebezahnrads (13 Zähne)                                                            | 8A0082469*            |
| Getriebezahnrads (14 Zähne)                                                            | 8B0082469             |
| Getriebezahnrads (15 Zähne)                                                            | 8C0082469             |
| 5 - Paar gesinterter Bremsbeläge Hinteradbremsen fuer Sandpisten                       | 8A0079072             |
| 6 - Gabelöl (Dose 1000 cc)                                                             | 800080260             |
| 7 - Stossdämpferöl (Dose 500 cc)                                                       | 800088231             |
| 8 - Federsatz K= 3,8 N/mm (weicher) +Distanzstck                                       | 800091607             |
| Fedsatz K= 4,0 N/mm +Distanzstck                                                       | 800098790*            |
| Fedsatz K= 4,2 N/mm (haerter) + Distanzstck                                            | 800091609             |
| Fedsatz K= 4,5 N/mm (haerter) + Distanzstck                                            | 800091610             |
| Fedsatz K= 4,8 N/mm (haerter) + Distanzstck                                            | 800091611             |
| 9 - Stossdämpferfeder K= 4,8 (weicher)                                                 | 800098567             |
| Stossdämpferfeder K= 5,0 (weicher)                                                     | 800098568             |
| Stossdämpferfeder K= 5,2 Kg/mm                                                         | 800098569*            |
| Stossdämpferfeder K= 5,4 Kg/mm (haerter)                                               | 800098570             |
| Stossdämpferfeder K= 5,6 Kg/mm (haerter)                                               | 800098571             |
| 10 - Ersatzteilkatalog                                                                 | 8000A2956             |
| 11 - Bremsenöl (Dose 250 cc)                                                           | 800071445             |
| 12 - Motorrichtungen-Gruppe                                                            | 800094652             |
| 13 - Tank mit 10,2 Liter                                                               | 800088862             |
| 14 - Enduro-Satz (USA)                                                                 | 8000A0496             |
| • Die Spoiler mit längeren Schrauben als die Originalschrauben nicht wieder montieren. |                       |

\*: standard

## PARTI OPTIONAL (CR)

I seguenti particolari sono disponibili, a richiesta, presso il Vostro Concessionario:

| DESCRIZIONE                                                                   | CODICE Husqvarna |
|-------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 1 - Gruppo anelli di tenuta motore                                            | 800094852        |
| 2 - Manuale di officina                                                       | 8000A002957      |
| 3 - Corona posteriore                                                         |                  |
|                                                                               | 8C0096837 [Z49]  |
|                                                                               | 8D0096837 [Z50]* |
|                                                                               | 8E0096837 [Z51]  |
|                                                                               | 8F0096837 [Z52]  |
| 4 - Pignone uscita cambio (12 denti)                                          | 800082469        |
| Pignone uscita cambio (13 denti)                                              | 8A0082469*       |
| Pignone uscita cambio (14 denti)                                              | 8B0082469        |
| Pignone uscita cambio (15 denti)                                              | 8C0082469        |
| 5 - Coppia pastiglie sinterizzate posteriori per terreni sabbiosi efangosi    | 8A0079072        |
| 6 - Olio forcella (lattina da 1000 cc)                                        | 800080260        |
| 7 - Olio ammortizzatore (lattina da 500 cc)                                   | 800088231        |
| 8 - Kit molla K= 3,8 N/mm (più morbida) +distanziale                          | 800091607        |
| Kit molla K= 4,0 N/mm (più morbida) +distanziale                              | 800098790        |
| Kit molla K= 4,2 N/mm +distanziale                                            | 800098790*       |
| Kit molla K= 4,5 N/mm (più dura) +distanziale                                 | 800091610        |
| Kit molla K= 4,8 N/mm (più dura) +distanziale                                 | 800091611        |
| 9 - Molla ammortizzatore K= 4,8 (più morbida)                                 | 800098567        |
| Molla ammortizzatore K= 5,0                                                   | 800098568*       |
| Molla ammortizzatore K= 5,2 Kg/mm (più dura)                                  | 800098569        |
| Molla ammortizzatore K= 5,4 Kg/mm (più dura)                                  | 800098570        |
| Molla ammortizzatore K= 5,6 Kg/mm (più dura)                                  | 800098571        |
| 10 - Catalogo ricambi                                                         | 8000A2956        |
| 11 - Olio freni (lattina da 250 cc)                                           | 800071445        |
| 12 - Gruppo guarnizioni motore                                                | 800094652        |
| 13 - Serbatoio da litri 10,2                                                  | 800088862        |
| • Non rimontare gli spoilers utilizzando viti più lunghe di quelle originali. |                  |

\*: di serie

## OPTIONAL PARTS LIST (CR)

These optional parts may be ordered from your Dealer:

| PART                                                                     | Husqvarna Code number |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| 1 - Engine seal set                                                      | 800094852             |
| 2 - Service manual                                                       | 8000A002957           |
| 3 - Rear sprocket                                                        |                       |
|                                                                          | 8C0096837 [Z49]       |
|                                                                          | 8D0096837 [Z50]*      |
|                                                                          | 8E0096837 [Z51]       |
|                                                                          | 8F0096837 [Z52]       |
| 4 - Gearbox outlet pinion (12 teeth)                                     | 800082469             |
| Gearbox outlet pinion (13 teeth)                                         | 8A0082469*            |
| Gearbox outlet pinion (14 teeth)                                         | 8B0082469             |
| Gearbox outlet pinion (15 teeth)                                         | 8C0082469             |
| 5 - Rear sinter pad couple (for sandy and muddy grounds)                 | 8A0079072             |
| Front fork oil (1000 cc container)                                       | 800080260             |
| 6 - Rear shock absorber oil (500 cc container)                           | 800088231             |
| 7 - Spring kit K= 3,8 N/mm (softer) + spacer                             | 800091607             |
| 8 - Spring kit K= 4,0 N/mm (softer) + spacer                             | 800098790             |
| Spring kit K= 4,2 N/mm + spacer                                          | 800091609*            |
| Spring kit K= 4,5 N/mm (harder) + spacer                                 | 800091610             |
| Spring kit K= 4,8 N/mm (harder) + spacer                                 | 800091611             |
| Rear shock absorber spring K= 4,8 (softer)                               | 800098567             |
| 9 - Rear shock absorber spring K= 5,0                                    | 800098568*            |
| Rear shock absorber spring K= 5,2 Kg/mm (harder)                         | 800098569             |
| Rear shock absorber spring K= 5,4 Kg/mm (harder)                         | 800098570             |
| Rear shock absorber spring K= 5,6 Kg/mm (harder)                         | 800098571             |
| 10 - Parts catalog                                                       | 8000A2956             |
| 11 - Brakes oil (250 cc container)                                       | 800071445             |
| 12 - Engine gaskets                                                      | 800094652             |
| 13 - Tank capacity 11,2 liters                                           | 800088862             |
| • Never reassemble the spoilers using longer screws than genuine screws. |                       |

\*: standard

## ELEMENTS EN OPTION (CR)

Sur demande, peuvent être fournis les éléments suivants:

| DESCRIPTION                                                                                  | CODICE           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| 1 - Groupe bague moteur                                                                      | 800094852        |
| 2 - Manuel d'atelier                                                                         | 8000A002957      |
| 3 - Couronne arrière                                                                         |                  |
|                                                                                              | 8C0096837 [Z49]  |
|                                                                                              | 8D0096837 [Z50]* |
|                                                                                              | 8E0096837 [Z51]  |
|                                                                                              | 8F0096837 [Z52]  |
| 4 - Pignon sortie boîte des vitesses (12 dents)                                              | 800082469        |
| Pignon sortie boîte des vitesses (13 dents)                                                  | 8A0082469*       |
| Pignon sortie boîte des vitesses (14 dents)                                                  | 8B0082469        |
| Pignon sortie boîte des vitesses (15 dents)                                                  | 8C0082469        |
| 5 - Couple de pastilles arrière frittées, terrains boueux et sableux                         | 8A0079072        |
| 6 - Huile fourche (bidonde 1000 cc)                                                          | 800080260        |
| 7 - Huile amortisseur (bidon de 500 cc)                                                      | 800088231        |
| 8 - Kit Ressort fourche K= 3,8 N/mm (plus souple) + entretoise                               | 800091607        |
| Kit Ressort fourche K= 4,0 N/mm (plus souple) + entretoise                                   | 800098790        |
| Kit Ressort fourche K= 4,2 N/mm + entretoise                                                 | 800091609*       |
| Kit Ressort fourche K= 4,5 N/mm (plus raide) + entretoise                                    | 800091610        |
| Kit Ressort fourche K= 4,8 N/mm (plus raide) + entretoise                                    | 800091611        |
| 9 - Ressort amortisseur K= 4,8 (plus souple)                                                 | 800098567        |
| Ressort amortisseur K= 5,0                                                                   | 800098568*       |
| Ressort amortisseur K= 5,2 Kg/mm (plus raide)                                                | 800098569        |
| Ressort amortisseur K= 5,4 Kg/mm (plus raide)                                                | 800098570        |
| Ressort amortisseur K= 5,6 Kg/mm (plus raide)                                                | 800098571        |
| 10 - Catalogue pieces de rechange                                                            | 8000A2956        |
| 11 - Huile freins (bidon de 250 cc)                                                          | 800071445        |
| 12 - joints moteur                                                                           | 800094652        |
| 13 - Capacité réservoir 10,2 litres                                                          | 800088862        |
| • Ne jamais reassembler les spoilers en utilisant des vis plus longues que celles d'origine. |                  |

\*: standard

## EXTRA-TEILE (CR)

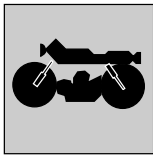
Folgende Teile werden auf Anfrage geliefert:

| BESCHREIBUNG                                                                           | Husqvarna-Bezeichnung |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| 1 - Dichtungsgruppe Motor                                                              | 800094852             |
| 2 - Werkstatt-Handbuch                                                                 | 8000A002957           |
| 3 - Hinterer Kranz                                                                     |                       |
|                                                                                        | 8C0096837 [Z49]       |
|                                                                                        | 8D0096837 [Z50]*      |
|                                                                                        | 8E0096837 [Z51]       |
|                                                                                        | 8F0096837 [Z52]       |
| 4 - Getriebezahnrads (12 Zähne)                                                        | 800082469             |
| Getriebezahnrads (13 Zähne)                                                            | 8A0082469*            |
| Getriebezahnrads (14 Zähne)                                                            | 8B0082469             |
| Getriebezahnrads (15 Zähne)                                                            | 8C0082469             |
| 5 - Paar gesinterter Bremsbeläge Hinteradbremsen fuer Sandpisten                       | 8A0079072             |
| 6 - Gabelöl (Dose 1000 cc)                                                             | 800080260             |
| 7 - Stossdämpferöl (Dose 500 cc)                                                       | 800088231             |
| 8 - Federsatz K= 3,8 N/mm (weicher) +Distanzstck                                       | 800091607             |
| Fedsatz K= 4,0 N/mm (weicher) +Distanzstck                                             | 800098790             |
| Fedsatz K= 4,2 N/mm + Distanzstck                                                      | 800091609*            |
| Fedsatz K= 4,5 N/mm (haerter) + Distanzstck                                            | 800091610             |
| Fedsatz K= 4,8 N/mm (haerter) + Distanzstck                                            | 800091611             |
| 9 - Stossdämpferfeder K= 4,8 (weicher)                                                 | 800098567             |
| Stossdämpferfeder K= 5,0                                                               | 800098568*            |
| Stossdämpferfeder K= 5,2 Kg/mm (haerter)                                               | 800098569             |
| Stossdämpferfeder K= 5,4 Kg/mm (haerter)                                               | 800098570             |
| Stossdämpferfeder K= 5,6 Kg/mm (haerter)                                               | 800098571             |
| 10 - Ersatzteilkatalog                                                                 | 8000A2956             |
| 11 - Bremsenöl (Dose 250 cc)                                                           | 800071445             |
| 12 - Motorrichtungen-Gruppe                                                            | 800094652             |
| 13 - Tank mit 10,2 Liter                                                               | 800088862             |
| • Die Spoiler mit längeren Schrauben als die Originalschrauben nicht wieder montieren. |                       |

\*: standard

# **PARTI OPTIONAL** **OPTIONAL PARTS LIST** **ELEMENTS EN OPTION** **EXTRE-TEILE** **PARTES OPCIONALES**

<http://husqy.forumsactifs.com>

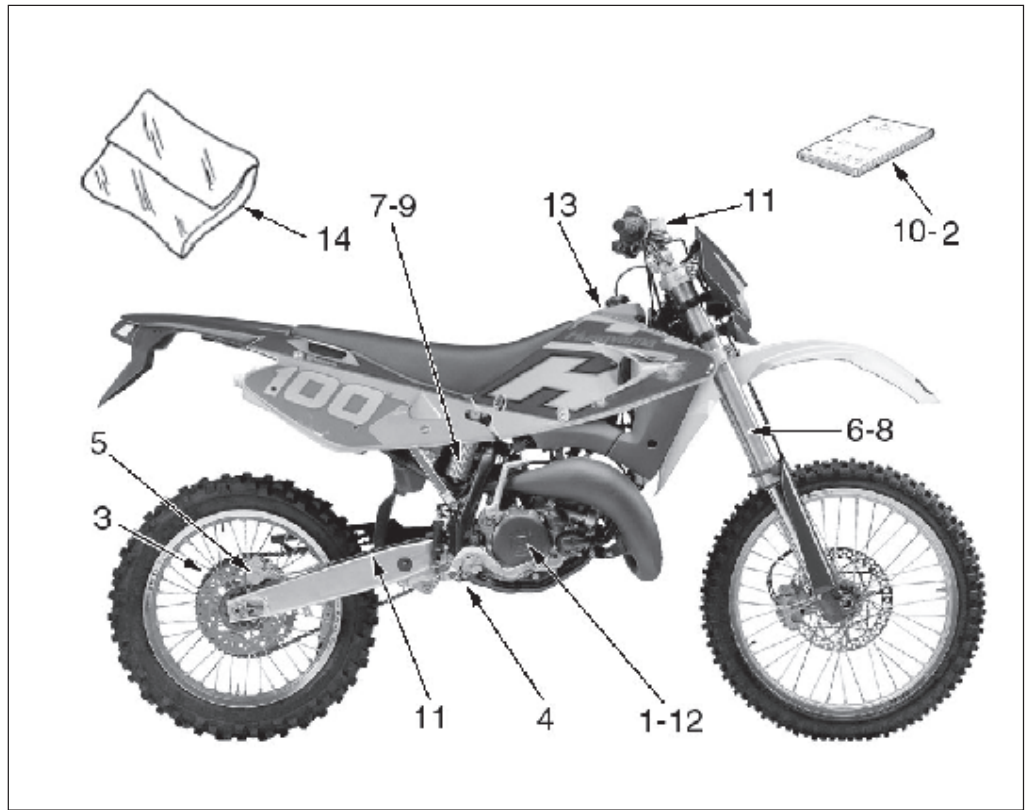


## **PARTES OPCIONALES (WR)**

Las siguientes partes se encuentran disponibles bajo pedido:

| DESCRIPCION                                                                      | CODE              |
|----------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| 1-Grupo anillos motor                                                            | 800094832         |
| 2-Manual de oficina                                                              | 8000A002937       |
| 3-Corona trasera                                                                 |                   |
|                                                                                  | 8C0096837 [Z49]   |
|                                                                                  | 8D0096837 [Z50] * |
|                                                                                  | 8E0096837 [Z51]   |
|                                                                                  | 8F0096837 [Z52]   |
| 4-Piñón salida cambio (12 dientes)                                               | 800082469         |
| Piñón salida cambio (13 dientes)                                                 | 8A0082469 *       |
| Piñón salida cambio (14 dientes)                                                 | 8B0082469         |
| Piñón salida cambio (15 dientes)                                                 | 8C0082469         |
| 5-Par de pastillas sinterizadas traseras para terrenos arenosos y barrocos       | 8A0079072         |
| 6-Aceite horquilla (bote de 1000 cc)                                             | 800080260         |
| 7-Aceite amortiguador (bote de 500 cc)                                           | 800088231         |
| 8-Kit muelle K= 3,8 N/mm (más blando) +separador                                 | 800091607         |
| Kit muelle K= 4,0 N/mm +separador                                                | 800098790 *       |
| Kit muelle K= 4,2 N/mm (más duro) + separador                                    | 800091609         |
| Kit muelle K= 4,5 N/mm (más duro) + separador                                    | 800091610         |
| Kit muelle K= 4,8 N/mm (más duro) + separador                                    | 800091611         |
| 9-Resorte amortiguador K= 4,8 (más blando)                                       | 800098567         |
| Resorte amortiguador K= 5,0 (más blando)                                         | 800098568         |
| Resorte amortiguador K= 5,2 Kg/mm                                                | 800098569 *       |
| Resorte amortiguador K= 5,4 Kg/mm (más duro)                                     | 800098570         |
| Resorte amortiguador K= 5,6 Kg/mm (más duro)                                     | 800098571         |
| 10-Catálogo piezas de repuesto                                                   | 8000A2956         |
| 11-Aceite frenos (bote de 250 cc)                                                | 800071445         |
| 12-Grupo guarniciones motor                                                      |                   |
| 13-800094652                                                                     |                   |
| Depósito de litros 10,2                                                          | 800088862         |
| 14-Kit ENDURO (USA)                                                              | 8000A0496         |
| • No remontar los spoiler utilizando los tornillos más largos de los originales. |                   |

\*: standard

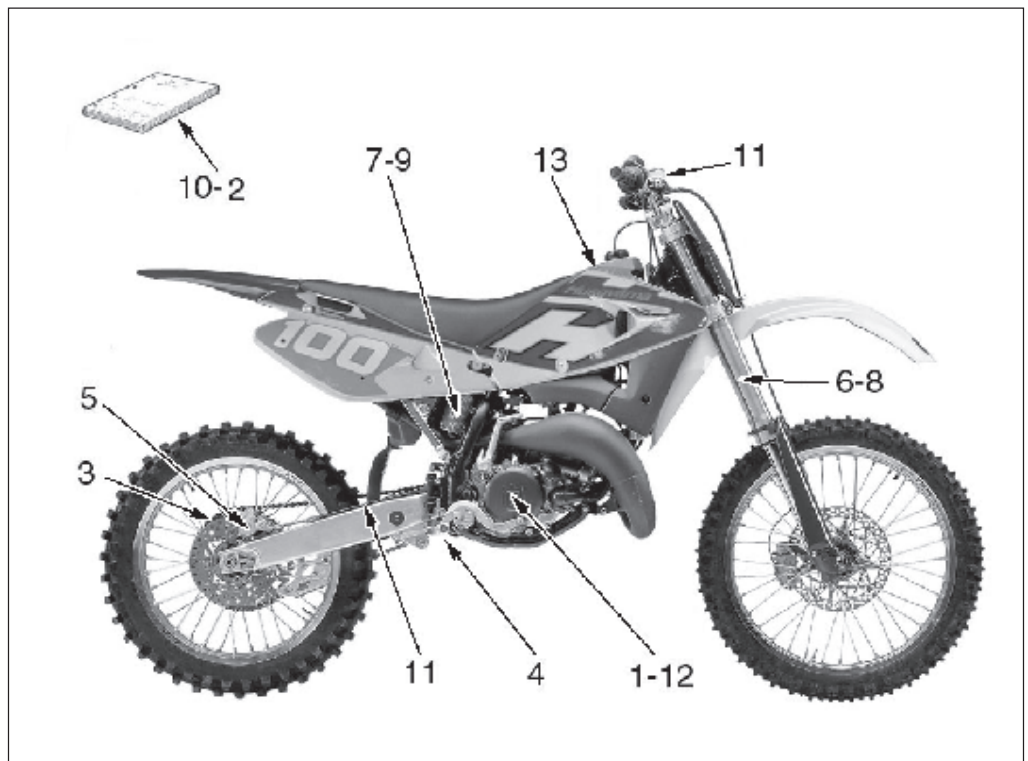


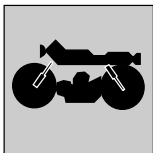
## **PARTES OPCIONALES (CR)**

Las siguientes partes se encuentran disponibles bajo pedido:

| DESCRIPCION                                                                      | CODE              |
|----------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| 1-Grupo anillos motor                                                            | 800094852         |
| 2-Manual de oficina                                                              | 8000A002957       |
| 3-Corona trasera                                                                 |                   |
|                                                                                  | 8C0096837 [Z49]   |
|                                                                                  | 8D0096837 [Z50] * |
|                                                                                  | 8E0096837 [Z51]   |
|                                                                                  | 8F0096837 [Z52]   |
| 4-Piñón salida cambio (12 dientes)                                               | 800082469         |
| Piñón salida cambio (13 dientes)                                                 | 8A0082469 *       |
| Piñón salida cambio (14 dientes)                                                 | 8B0082469         |
| Piñón salida cambio (15 dientes)                                                 | 8C0082469         |
| 5-Par de pastillas sinterizadas traseras para terrenos arenosos y barrocos       | 8A0079072         |
| 6-Aceite horquilla (bote de 1000 cc)                                             | 800080260         |
| 7-Aceite amortiguador (bote de 500 cc)                                           | 800088231         |
| 8-Kit muelle K= 3,8 N/mm (más blando) +separador                                 | 800091607         |
| Kit muelle K= 4,0 N/mm (más blando) +separador                                   | 800098790         |
| Kit muelle K= 4,2 N/mm + separador                                               | 800091609 *       |
| Kit muelle K= 4,5 N/mm (más duro) + separador                                    | 800091610         |
| Kit muelle K= 4,8 N/mm (más duro) + separador                                    | 800091611         |
| 9-Resorte amortiguador K= 4,8 (más blando)                                       | 800098567         |
| Resorte amortiguador K= 5,0                                                      | 800098568 *       |
| Resorte amortiguador K= 5,2 Kg/mm (más duro)                                     | 800098569         |
| Resorte amortiguador K= 5,4 Kg/mm (más duro)                                     | 800098570         |
| Resorte amortiguador K= 5,6 Kg/mm (más duro)                                     | 800098571         |
| 10-Catálogo piezas de repuesto                                                   | 8000A2956         |
| 11-Aceite frenos (bote de 250 cc)                                                | 800071445         |
| 12-Grupo guarniciones motor                                                      | 800094652         |
| 13-Depósito de litros 10,2                                                       | 800088862         |
| • No remontar los spoiler utilizando los tornillos más largos de los originales. |                   |

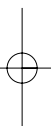
\*: standard





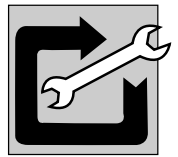
**PARTI OPTIONAL  
OPTIONAL PARTS LIST  
ELEMENTS EN OPTION  
EXTRE-TEILE  
PARTES OPCIONALES**

<http://husqy.forumsactifs.com>



**ATTREZZATURA SPECIFICA  
SPECIFIC TOOLS  
OUTILLAGE SPECIAL  
SPEZIFISCHE AUSRÜSTUNG  
HERRAMIENTAS ESPECIFICAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



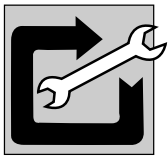
Sezione  
Section  
Section  
Sektion  
Sección

**W**



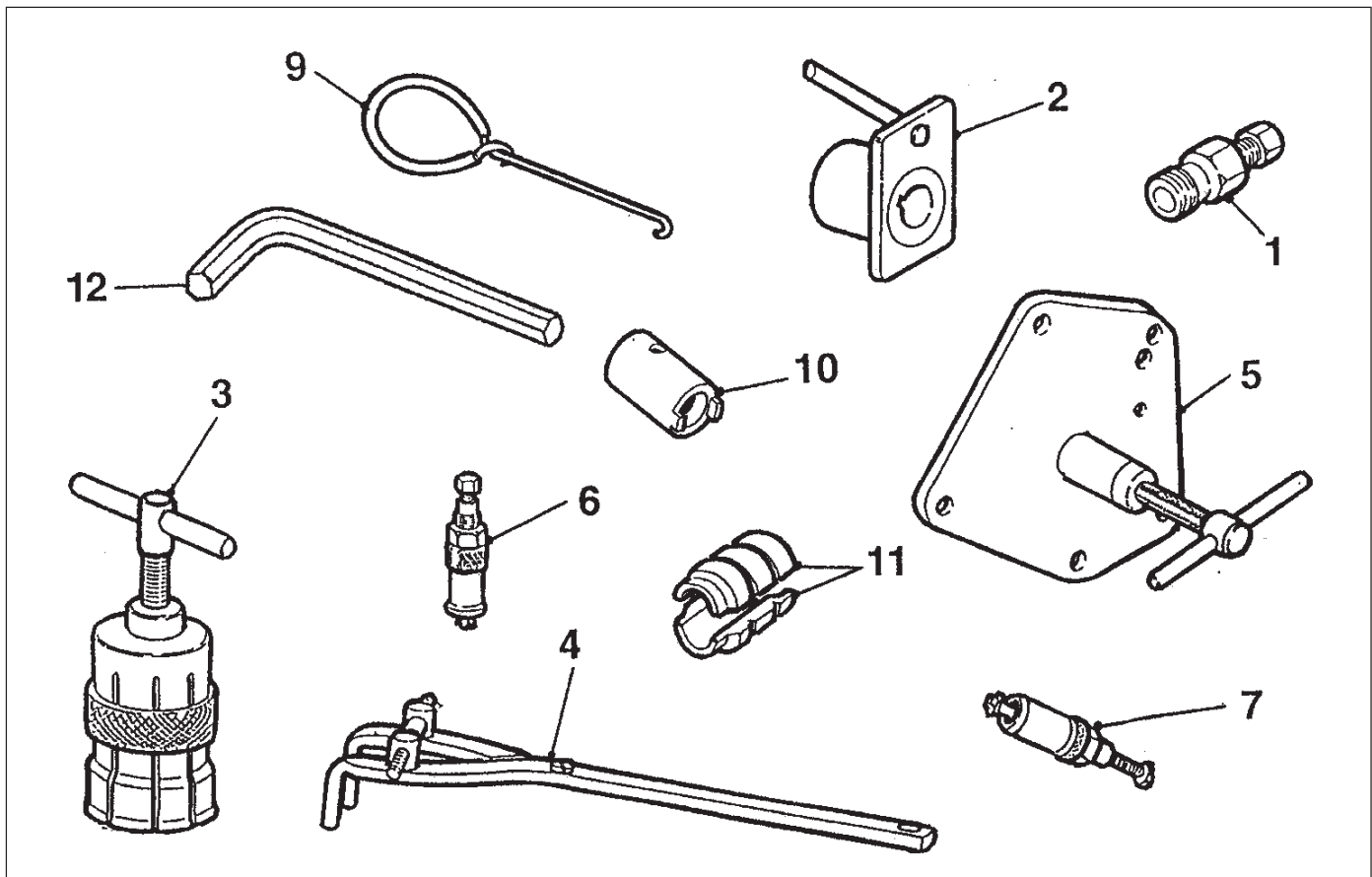
**N° 8000A2957** (09-03)

**W.1**



**ATTREZZATURA SPECIFICA  
SPECIFIC TOOLS  
OUTILLAGE SPECIAL  
SPEZIFISCHE AUSRÜSTUNG  
HERRAMIENTAS ESPECÍFICAS**

<http://husqy.forumsactifs.com>



**ATTREZZI SPECIALI**

- 1 - 8000 60516 Estrattore volano (WR)  
8000 46613 Estrattore volano (CR)  
2 - 8000 86950 Attrezzo controllo fase acc. (WR)  
8000 79831 Attrezzo controllo fase acc. (CR)  
3 - 8000 89030 Estrattore per cuscinetto albero motore  
4 - 8000 79015 Chiave per mozzo frizione  
5 - 8000 79016 Attrezzo sep. semicar-ter e smont. albero motore  
6 - 8000 43824 Estrattore per boccola a rullini rinvio com. valvola e cuscinetto pompa acqua  
7 - 8000 43823 Estrattore cuscinetti a rullini  
9 - 1519 84701 Gancio per molle  
10 - 8000 91289 Attrezzo blocca cartuccia  
11 - 8000 91288 Introduttore anello di tenuta  
12 - 8000 98431 Chiave per viti anti-manomissione

**SPECIAL TOOLS**

- 1 - 8000 60516 Flywheel extractor (WR)  
8000 46613 Flywheel extractor (CR)  
2 - 8000 86950 Ignition control tool (WR)  
8000 79831 Ignition control tool (CR)  
3 - 8000 89030 Crankshaft bearing extractor  
4 - 8000 79015 Clutch hub retaining wrench  
5 - 8000 79016 Crankcase splitting tool and crankshaft disassembly  
6 - 8000 43824 Extractor for roller bearing bushing valve drive gear, bushing water pump and valve drive gear  
7 - 8000 43823 Needle bearing shift extractor  
9 - 1519 84701 Hook  
10 - 8000 91289 Pumping retainer  
11 - 8000 91288 Jaw  
12 - 8000 98431 "Antitampering" screw wrench

**OUTILS SPECIAUX**

- 1 - 8000 60516 Extracteur pour volant (WR)  
8000 46613 Extracteur pour volant (CR)  
2 - 8000 86950 Outil pour surveillance allumage (WR)  
8000 79831 Outil pour surveillance allumage (CR)  
3 - 8000 89030 Extracteur pour roulement vilebrequin  
4 - 8000 79015 Clé arrêt moyeu embrayage  
5 - 8000 79016 Outil pour démontage carters et vilebrequin  
6 - 8000 43824 Extracteur pour douilles à rouleaux renvoi comm. soupape roulement et renvoi comm. soupape  
7 - 8000 43823 Extracteur pour roulement arbre Crochet  
9 - 1519 84701 Arrêt pompage  
10 - 8000 91289 Machoire  
11 - 8000 91288 Clé pour vis  
12 - 8000 98431 "Antitampering"

**SONDERWERKZEUGE**

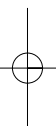
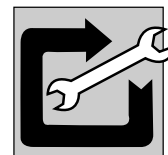
- 1 - 8000 60516 Auszieher für Schwungrad (WR)  
8000 46613 Auszieher für Schwungrad (CR)  
2 - 8000 86950 Werkzeug zur Kontrolle der Zündung (WR)  
8000 79831 Werkzeug zur Kontrolle der Zündung. (CR)  
3 - 8000 89030 Antriebswellelager Schlüssel radnabe  
4 - 8000 79015 Werkzeug für Trennung Gehäusehälften  
6 - 8000 43824 Abzieher für Rollenbuchse der Ventiltriebs-vorgelege, und für Ventiltriebs-vorgelege  
7 - 8000 43823 Auszieher für Nadelkäfig  
9 - 1519 84701 Öelpumpenwelle Haken  
10 - 8000 91289 Klammer pumpen Zusatzbacke  
11 - 8000 91288 "Antitampering"  
12 - 8000 98431 Schraubenschlüssel

**HERRAMIENTAS ESPECIALES**

- 1 - 8000 60516 Extractor volante (WR)  
8000 46613 Extractor volante (CR)  
2 - 8000 86950 Herramienta control fase encendido (WR)  
8000 79831 Herramienta control fase encendido (CR)  
3 - 8000 89030 Extractor cojinete cigüeñal  
4 - 8000 79015 Llave cubo fricción  
5 - 8000 79016 Herramienta semicar-ter  
6 - 8000 43824 Extractores para casquillos de rodillos transmisión mando válvula cojinete y transmisión mando válvula  
7 - 8000 43823 Extractor cojinete de rodillos  
9 - 1519 84701 Gancho  
10 - 8000 91289 Broche bombadora  
11 - 8000 91288 Tenaza  
12 - 8000 98431 Clava por tornillos "Antitampering"

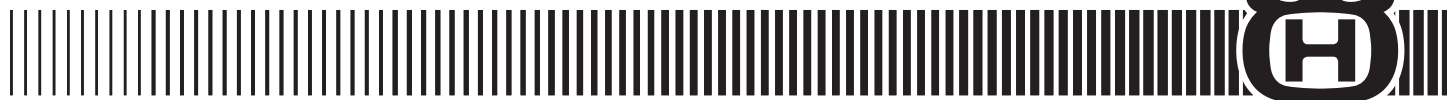
**COPPIE DI SERRAGGIO  
TORQUE WRENCH SETTINGS  
COUPLES DE SERRAGE  
ANZIEHMOMENT  
PARES DE TORSION**

<http://husqy.forumsactifs.com>



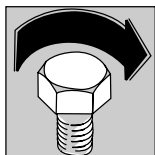
Sezione  
Section  
Section  
Sektion  
Sección

**X**



**N° 8000A2957** (09-03)

**X.1**



# COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE ANZIEHMOMENT PARES DE TORSION

<http://husqy.forumsactifs.com>

| Applicazione<br>Application<br>Application                                                                                                    | Filettatura<br>Threading<br>Filetate | Nm        | Kgm       | Lb/ft     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Prigioniero fiss. testa cilindro<br><i>Stud bolt fixing head and cylinder</i><br>Prisonnier de fixation cylindre                              | M8x1,25 (*)                          | 19,6÷21,6 | 2,0÷2,2   | 14,5÷15,9 |
| Dado fiss. cilindro<br><i>Nut fixing the cylinder</i><br>Ecrou de fixation cylindre                                                           | M8x1,25                              | 17,6÷19,6 | 1,8÷2,0   | 13,0÷14,5 |
| Vite fiss. piastrina cuscinetto basamento<br><i>Screw fixing base bearing plate</i><br>Vis de fixation plaque palier soubassement             | M6x1 (*)                             | 7,9÷8,7   | 0,81÷0,89 | 5,8÷6,4   |
| Prigioniero ant. fiss. cilindro<br><i>Front stud bolt fixing cylinder</i><br>Prisonnier avant de fixation cylindre                            | M8x1,25 (*)                          | 19,6÷21,6 | 2,0÷2,2   | 14,5÷15,9 |
| Prigioniero post. fiss. cilindro<br><i>Rear stud bolt fixing cylinder</i><br>Prisonnier arrière de fixation cylindre                          | M8x1,25 (*)                          | 19,6÷21,6 | 2,0÷2,2   | 14,5÷15,9 |
| Vite fiss. piastrina cuscinetto albero primario<br><i>Screw fixing main shaft bearing plate</i><br>Vis de fixation plaque palier arbre moteur | M5x0,8                               | 5,1÷5,7   | 0,52÷0,58 | 3,8÷4,2   |
| Vite fiss. inserto albero motore<br><i>Screw for fixing the main shaft insert</i><br>Vis de fixation insert de l'arbre moteur                 | M5x0,8                               | 9.8       | 1         | 7.2       |
| Vite fiss. leva distribuzione<br><i>Screw for fixing the timing system levers</i><br>Vis de fixation leviers de la distribution               | M5x0,8                               | 5.9       | 0.6       | 4.3       |

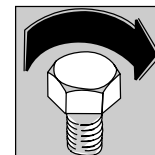
(\*): "LOCTITE 243"

| Anwendung<br>Application                                                                        | Gewinde<br>Filetado | Nm        | Kgm       | Lb/ft     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------|-----------|-----------|
| Stiftschraube Zylinderkopfbefestigung<br>Tornillo prisoniero fijacion culata cilindro           | M8x1,25 (*)         | 19,6÷21,6 | 2,0÷2,2   | 14,5÷15,9 |
| Zylinderbefestigungsmutter<br>Tuerca fijacion cilindro                                          | M8x1,25             | 17,6÷19,6 | 1,8÷2,0   | 13,0÷14,5 |
| Befestigungsschraube Lagerplättchen Kurbelgehäuse<br>Tornillo fijacion placa cojinete bancada   | M6x1 (*)            | 7,9÷8,7   | 0,81÷0,89 | 5,8÷6,4   |
| Vordere Stiftschraube Zylinderkopfbefestigung<br>Tornillo prisoniero ant. fijacion cilindro     | M8x1,25 (*)         | 19,6÷21,6 | 2,0÷2,2   | 14,5÷15,9 |
| Hintere Stiftschraube Zylinderkopfbefestigung<br>Tornillo prisoniero post. fijacion cilindro    | M8x1,25 (*)         | 19,6÷21,6 | 2,0÷2,2   | 14,5÷15,9 |
| Befestigungsschraube Lagerplättchen Hauptwelle<br>Tornillo fijacion placa cojinete eje primario | M5x0,8              | 5,1÷5,7   | 0,52÷0,58 | 3,8÷4,2   |
| Befestigungsschraube Motorwellen-Einsatz<br>Tornillo fij. encaje eje motor                      | M5x0,8              | 9.8       | 1         | 7.2       |
| Befestigungsschraube Verteilungshebel<br>Tornillo fij. palancas distribución                    | M5x0,8              | 5.9       | 0.6       | 4.3       |

(\*): "LOCTITE 243"

**COPPIE DI SERRAGGIO  
TORQUE WRENCH SETTINGS  
COUPLES DE SERRAGE  
ANZIEHMOMENT  
PARES DE TORSION**

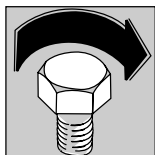
<http://husqy.forumsactifs.com>



| Applicazione<br>Application<br>Application                                                           | Filettatura<br>Threading<br>Filetate | Nm        | Kgm       | Lb/ft     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Tappo scarico olio<br>Oil drain plug<br>Bouchon de vidange huile                                     | M14x1,5                              | 23,3÷25,7 | 2,4÷2,6   | 17,3÷18,8 |
| Vite fiss. valvola aspirazione<br>Screw fixing suction valve<br>Vis de fixation soupape d'aspiration | M6x1                                 | 7,9÷8,7   | 0,81÷0,89 | 5,8÷6,4   |
| Vite fiss. statore (WR)<br>Screw fixing stator (WR)<br>Vis de fixation stator (WR)                   | M4x0,7                               | 3,0÷3,2   | 0,29÷0,33 | 2,1÷2,4   |
| Vite fiss. statore (CR)<br>Screw fixing stator (CR)<br>Vis de fixation stator (CR)                   | M6x1                                 | 8,8÷9,8   | 0,9÷1,0   | 6,5÷7,2   |
| Dado fiss. rotore<br>Nut fixing rotor<br>Ecroû de fixation rotor                                     | M12x1,25                             | 74,4÷82,4 | 7,6÷8,4   | 55÷60,7   |
| Candela accensione<br>Ignition spark plug<br>Bougie d'allumage                                       | M14x1,25                             | 23,3÷25,7 | 2,4÷2,6   | 17,3÷18,8 |

| Anwendung<br>Application                                                 | Gewinde<br>Filetado | Nm        | Kgm       | Lb/ft     |
|--------------------------------------------------------------------------|---------------------|-----------|-----------|-----------|
| Ölablassschraube<br>Tapón descarga aceite                                | M14x1,5             | 23,3÷25,7 | 2,4÷2,6   | 17,3÷18,8 |
| Befestigungsschraube Ansaugventil<br>Tornillo fij. válvula de aspiración | M6x1                | 7,9÷8,7   | 0,81÷0,89 | 5,8÷6,4   |
| Befestigungsschraube Stator (WR)<br>Tornillos fij. estator (WR)          | M4x0,7              | 3,0÷3,2   | 0,29÷0,33 | 2,1÷2,4   |
| Befestigungsschraube Stator (CR)<br>Tornillo fij. estator (CR)           | M6x1                | 8,8÷9,8   | 0,9÷1,0   | 6,5÷7,2   |
| Befestigungsmutter Rotor<br>Tuerca fij. rotor                            | M12x1,25            | 74,4÷82,4 | 7,6÷8,4   | 55÷60,7   |
| Zündkerze<br>Bujía encendido                                             | M14x1,25            | 23,3÷25,7 | 2,4÷2,6   | 17,3÷18,8 |





# COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE ANZIEHMOMENT PAIRES DE TORSION

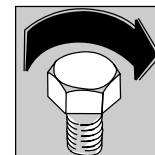
<http://husqy.forumsactifs.com>

| Applicazione<br>Application<br>Application                                                                                                               | Filettatura<br>Threading<br>Filetate | Nm          | Kgm       | Lbft      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|-------------|-----------|-----------|
| Dado fiss. mozzo frizione<br><i>Nut fixing clutch hub</i><br>Vis de fixation moyeu embrayage                                                             | M16x1                                | 27,4÷30,4   | 2,8÷3,1   | 20,2÷22,4 |
| Vite fiss. molla frizione<br><i>Screw fixing clutch spring</i><br>Vis de fixation ressort embrayage                                                      | M6x1                                 | 7÷7,7       | 0,71÷0,79 | 5,1÷5,7   |
| Vite fiss. leva avviamento<br><i>Screw fixing starter lever</i><br>Vis de fixation levier de démarrage                                                   | M6x1                                 | 8,8÷9,8     | 0,9÷1,0   | 6,5÷7,2   |
| Vite fiss. perno avviamento<br><i>Screw for fixing the start pin</i><br>Vis de fixation goujon de démarrage                                              | M6x1                                 | 9.8         | 1         | 7.2       |
| Vite fiss. rocchetto com. cambio<br><i>Screw fixing gearbox sproket</i><br>Vis de fixation couronne de commande boîte des vitesses                       | M5x0,8 (**)                          | 5,1÷5,7     | 0,52÷0,58 | 3,8÷4,2   |
| Vite fiss. bussola com. cambio<br><i>Screw fixing gearbox bush</i><br>Vis de fixation douille de commande boîte des vitesses                             | M6x1 (*)                             | 8,8÷9,8     | 0,9÷1,0   | 6,5÷7,2   |
| Vite fiss. leva cambio<br><i>Screw fixing gearbox lever</i><br>Vis de fixation levier boîte des vitesses                                                 | M6x1                                 | 8,8÷9,8     | 0,9÷1,0   | 6,5÷7,2   |
| Dado fiss. pignone pompa acqua<br><i>Nut fixing water pump pinon</i><br>Ecrrou de fixation pignon pompe à eau                                            | M12x1                                | 46,6÷51,4   | 4,8÷5,2   | 34,6÷37,6 |
| Vite fiss. superiore telaio posteriore<br><i>Nut fixing upper rear frame</i><br>Ecrrou de fixation supérieur cadre arrière                               | M8x1,25                              | 24,5÷26,5   | 2,5÷2,7   | 18,1÷19,5 |
| Vite fiss. inferiore telaio posteriore<br><i>Nut fixing lower rear frame</i><br>Ecrrou de fixation inférieure cadre arrière                              | M8x1,25                              | 24,5÷26,5   | 2,5÷2,7   | 18,1÷19,5 |
| Vite fiss. rullo catena<br><i>Nut fixing chain roller</i><br>Ecrrou de fixation rouleau chaîne                                                           | M8x1,25                              | 25,5÷28,5   | 2,6÷2,9   | 18,8÷21   |
| Vite fiss. anteriore motore<br><i>Nut fixing engine front</i><br>Ecrrou de fixation avant moteur                                                         | M8x1,25                              | 33,3÷37,3   | 3,4÷3,8   | 24,5÷27,5 |
| Vite fiss. inferiore motore<br><i>Nut fixing engine low side</i><br>Ecrrou de fixation inférieur moteur                                                  | M8x1,25                              | 33,3÷37,3   | 3,4÷3,8   | 24,5÷27,5 |
| Vite rotazione cavalletto laterale (WR)<br><i>Screw for rotation of side stand (WR)</i><br>1,19÷1,21 8,60÷8,75<br>Vis de rotation béquille latérale (WR) |                                      | M8x1,25 (●) |           | 11,7÷11,9 |
| Vite fiss. piastra attacco sup. motore al telaio<br><i>Screw for fixing the plate for upper connection to the frame</i>                                  | M8x1,25                              | 24,5÷26,5   | 2,5÷2,7   |           |

(\*) "LOCTITE 243" (\*\*) "LOCTITE 270" (●) "LOCTITE

**COPPIE DI SERRAGGIO  
TORQUE WRENCH SETTINGS  
COUPLES DE SERRAGE  
ANZIEHMOMENT  
PARES DE TORSION**

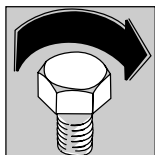
<http://husqy.forumsactifs.com>



| Anwendung<br>Aplicacion                                                                                     | Gewinde<br>Fileteado | Nm          | Kgm       | Lb/ft     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-------------|-----------|-----------|
| Befestigungsmutter Kupplungsnahe<br>Tuerca fij. cubo embrague                                               | M16x1                | 27,4÷30,4   | 2,8÷3,1   | 20,2÷22,4 |
| Befestigungsschraube Kupplungsfeder<br>Tornillo fij. muelle embrague                                        | M6x1                 | 7÷7,7       | 0,71÷0,79 | 5,1÷5,7   |
| Befestigungsschraube Klickstarter<br>Tornillo fij. palanca arranque                                         | M6x1                 | 8,8÷9,8     | 0,9÷1,0   | 6,5÷7,2   |
| Befestigungsschraube Anlasszapfen<br>Tornillo fij. perno arranque                                           | M6x1                 | 9.8         | 1         | 7.2       |
| Befestigungsschraube Getriebesteuerkleinrad<br>Tornillo fij. carrete mando cambio                           | M5x0,8 (**)          | 5,1÷5,7     | 0,52÷0,58 | 3,8÷4,2   |
| Befestigungsschraube Getriebbüchse<br>Tornillo fij. manguito mando cambio                                   | M6x1 (*)             | 8,8÷9,8     | 0,9÷1,0   | 6,5÷7,2   |
| Befestigungsschraube Getriebeschalthebel<br>Tornillo fij. palanca cambio                                    | M6x1                 | 8,8÷9,8     | 0,9÷1,0   | 6,5÷7,2   |
| Befestigungsmutter Wasserpumpenritzel<br>Tornillo fij. piñon bomba agua                                     | M12x1                | 46,6÷51,4   | 4,8÷5,2   | 34,6÷37,6 |
| Obere Befestigungsmutter Hinterrahmen<br>Tuerca fij. superior bastidor trasero                              | M8x1,25              | 24,5÷26,5   | 2,5÷2,7   | 18,1÷19,5 |
| Untere Befestigungsschraube Hinterrahmen<br>Tornillo fij. inferior bastidor trasero                         | M8x1,25              | 24,5÷26,5   | 2,5÷2,7   | 18,1÷19,5 |
| Befestigungsschraube Kettenrolle<br>Tornillo fij. rodillo cadena                                            | M8x1,25              | 25,5÷28,5   | 2,6÷2,9   | 18,8÷21   |
| Vordere Befestigungsschraube Motor<br>Tornillo fij. delantera motor                                         | M8x1,25              | 33,3÷37,3   | 3,4÷3,8   | 24,5÷27,5 |
| Untere Befestigungsschraube Motor<br>Tornillo fij. inferior motor                                           | M8x1,25              | 33,3÷37,3   | 3,4÷3,8   | 24,5÷27,5 |
| Schraube seitlicher Fussrastendrehung (WR)<br>1,19÷1,21 8,60÷8,75<br>Tornillo rotacion soporte lateral (WR) |                      | M8x1,25 (●) |           | 11,7÷11,9 |
| Schraube zur Befestigung der oberen Motor-Anschlussplatte am Rahmen                                         | M8x1,25              | 24,5÷26,5   | 2,5÷2,7   |           |

(\*) "LOCTITE 243" (\*\*) "LOCTITE 270" (●) "LOCTITE





# COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE ANZIEHMOMENT PAIRES DE TORSION

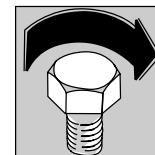
<http://husqy.forumsactifs.com>

| Applicazione<br>Application<br>Application                                                                                                                             |    | Filettatura<br>Threading<br>Filetate | Nm        | Kgm       | Lb/ft     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Vite fiss. superiore motore<br>Screw fixing engine upper side<br>Vis de fixation supérieure moteur                                                                     |    | M8x1,25                              | 24,5÷26,5 | 2,5÷2,7   | 18,1÷19,5 |
| Vite fiss. cavallotto freno anteriore<br>Screw fixing front brake connection<br>Vis de fixation crampillon frein avant                                                 |    | M6x1                                 | 4,7÷5,1   | 0,48÷0,52 | 3,5÷3,8   |
| Vite fiss. tubazione freno ant. sulla pompa freno<br>Screw for fixing the front brake pipes on brake pump<br>Vis de fixation tuyauterie frein avant sur la pompe frein | WR | M10x1                                | 18,1÷20,1 | 1,85÷2,05 | 13,4÷14,8 |
|                                                                                                                                                                        | CR |                                      | 23,5÷25,5 | 2,4÷2,6   | 17,3÷18,8 |
| Vite fiss. cavallotto frizione<br>Screw fixing clutch connection<br>Vis de fixation crampillon embrayage                                                               |    | M6x1                                 | 4,7÷5,1   | 0,48÷0,52 | 3,5÷3,8   |
| Vite fiss. pedale freno posteriore<br>Screw fixing rear brake pedal<br>Vis de fixation pédale frein arrière                                                            |    | M10x1,25 (*)                         | 39÷44     | 4,0÷4,5   | 29÷32,5   |
| Vite fiss. pompa freno posteriore<br>Screw fixing rear brake pump<br>Vis de fixation pompe frein arrière                                                               |    | M6x1                                 | 9,8÷10,8  | 1,0÷1,1   | 7,2÷8,0   |
| Vite fiss. serbatoio fluido freno<br>Screw fixing brake fluid tank<br>Vis de fixation réservoirs fluide des freins                                                     |    | M6x1                                 | 2,35÷2,55 | 0,24÷0,26 | 1,73÷1,88 |
| Vite fiss. tubazione freno posteriore<br>Screw fixing rear brake pipe<br>Vis de fixation tuyauterie frein arrière                                                      |    | M10x1                                | 18,1÷20,1 | 1,85÷2,05 | 13,4÷14,8 |
| Interruttore stop posteriore (WR)<br>Rear light switch (WR)<br>Interrupteur feux de stop (WR)                                                                          |    | M10x1                                | 13,8÷15,7 | 1,4÷1,6   | 10,1÷11,6 |
| Vite fiss. perno ruota anteriore<br>Screw fixing front wheel axle<br>Vis de fixation pivot roue avant                                                                  |    | M10x1,5                              | 49÷55     | 5,0÷5,5   | 36,2÷39,8 |
| Vite fiss. steli forcella<br>Screw fixing forkrods<br>Vis de fixation tiges fourche                                                                                    |    | M8x1,25                              | 23,5÷25,5 | 2,4÷2,6   | 17,3÷18,8 |
| Ghiera reg. cuscinetti sterzo (1° avvitamento)<br>Ring nut for handlebar bearing adjustment (1st turn)<br>Collier de réglage paliers de direction (1ère vissage)       |    | M25x1                                | 3,2÷3,6   | 0,33÷0,37 | 2,4÷2,7   |
| Dado perno di sterzo<br>Nut for handlebar pin<br>Ecrou pivot de direction                                                                                              |    | M24x1                                | 79÷87     | 8,1÷8,9   | 58÷64     |
| Vite fiss. camma regolazione pedale freno<br>Screw for fixing the brake pedal adjusting cam<br>Vis de fixation came de réglage pédale du frein                         |    | M6x1                                 | 18,1÷20,1 | 1,85÷2,05 | 13,4÷14,8 |

(\*): "LOCTITE 270"

**COPPIE DI SERRAGGIO  
TORQUE WRENCH SETTINGS  
COUPLES DE SERRAGE  
ANZIEHMOMENT  
PARES DE TORSION**

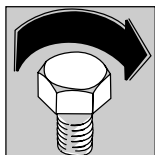
<http://husqy.forumsactifs.com>



| Anwendung<br>Aplicacion                                                                                                            | Gewinde<br>Fileteado | Nm        | Kgm       | Lb/ft     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-----------|-----------|-----------|
| <i>Obere Befestigungsschraube Motor</i><br>Tornillo fij. superior motor                                                            | M8x1,25              | 24,5÷26,5 | 2,5÷2,7   | 18,1÷19,5 |
| <i>Befestigungsschraube Vorderradbremsbügel</i><br>Tornillo fij. abrazadera freno delantero                                        | M6x1                 | 4,7÷5,1   | 0,48÷0,52 | 3,5÷3,8   |
| <i>Befestigungsschraube der vorderen Bremsleitung auf der Bremspumpe</i><br>Tornillo fij. tubería freno anterior en la bomba freno | WR                   | 18,1÷20,1 | 1,85÷2,05 | 13,4÷14,8 |
|                                                                                                                                    | CR                   | 23,5÷25,5 | 2,4÷2,6   | 17,3÷18,8 |
| <i>Befestigungsschraube Kupplungsbügel</i><br>Tornillo fij. abrazadera embrague                                                    | M6x1                 | 4,7÷5,1   | 0,48÷0,52 | 3,5÷3,8   |
| <i>Befestigungsschraube Fusshebel Hinterradbremse</i><br>Tornillo fij. pedal freno trasero                                         | M10x1,25 (*)         | 39÷44     | 4,0÷4,5   | 29÷32,5   |
| <i>Befestigungsschraube Hinterradbrenspumpe</i><br>Tornillo fij. bomba freno trasero                                               | M6x1                 | 9,8÷10,8  | 1,0÷1,1   | 7,2÷8,0   |
| <i>Befestigungsschraube Bremsflüssigkeitsbehälter</i><br>Tornillo fij. depósito fluido freno                                       | M6x1                 | 2,35÷2,55 | 0,24÷0,26 | 1,73÷1,88 |
| <i>Befestigungsschraube Hinterradbremsleitung</i><br>Tornillo fij. tubería freno trasero                                           | M10x1                | 18,1÷20,1 | 1,85÷2,05 | 13,4÷14,8 |
| <i>Hintere Stop-Schalter (WR)</i><br>Interruptor stop trasero (WR)                                                                 | M10x1                | 13,8÷15,7 | 1,4÷1,6   | 10,1÷11,6 |
| <i>Befestigungsschraube Vorderradzapfen</i><br>Tornillo fij. perno rueda delantera                                                 | M10x1,5              | 49÷54     | 5,0÷5,5   | 36,2÷39,8 |
| <i>Befestigungsschraube Gabelschäfte</i><br>Tornillo fij. tijas horquilla                                                          | M8x1,25              | 23,5÷25,5 | 2,4÷2,6   | 17,3÷18,8 |
| <i>Einstellzwinge Lenkungslager (1° Verschraubung)</i><br>Virola ajuste cojinetes viraje (1° atornillado)                          | M25x1                | 3,2÷3,6   | 0,33÷0,37 | 2,4÷2,7   |
| <i>Mutter Lenkungszapfen</i><br>Tuerca perno de viraje                                                                             | M24x1                | 79÷87     | 8,1÷8,9   | 58÷64     |
| <i>Befestigungsschraube Bremspedal-Einstellnocken.</i><br>Tornillo fij. excéntrica ajuste pedal freno                              | M6x1                 | 18,1÷20,1 | 1,85÷2,05 | 13,4÷14,8 |

(\*): "LOCTITE 242"





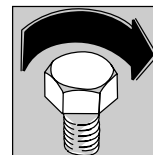
# COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE ANZIEHMOMENT PAIRES DE TORSION

<http://husqy.forumsactifs.com>

| Applicazione<br>Application<br>Application                                                                                                                           | Filatura<br>Threading<br>Filetate | Nm          | Kgm       | Lb/ft      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------|-----------|------------|
| Vite fiss. supporti manubrio<br>Screw fixing handlebar supports<br>Vis de fixation supports guidon                                                                   | M10x1,5                           | 19,6÷21,6   | 2,0÷2,2   | 14,5÷15,9  |
| Vite fiss. morsetto manubrio<br>Screw fixing handlebar clamp<br>Vis de fixation étai guidon                                                                          | M8x1,25                           | 19,6÷21,6   | 2,0÷2,2   | 14,5÷15,9  |
| Vite protezione steli forcella<br>Screw protecting forkrods<br>Vis de protection tiges fourche                                                                       | M5x0,8                            | 7,4÷8,2     | 0,76÷0,84 | 5,5÷6,1    |
| Vite fiss. anello protezione steli<br>Screw fixing rod ring<br>Vis de fixation bague de protection tiges                                                             | M5x0,8                            | 2,3÷2,6     | 0,24÷0,26 | 1,7÷1,9    |
| Vite fiss. passatubazione freno posteriore<br>Screw fixing rear brake pipe clamp<br>Vis de fixation tuyauterie frein arrière                                         | M5x0,8                            | 5,6÷6,2     | 0,57÷0,63 | 4,1÷4,5    |
| Perno forcellone<br>Fork pin<br>Pivot fourche                                                                                                                        | M16x1,5                           | 117,7÷127,5 | 12÷13     | 86,8÷94    |
| Ingrassatore<br>Grease nipple<br>Graisseur                                                                                                                           | M6x1                              | 3,0÷3,04    | 0,29÷0,31 | 2,1÷2,2    |
| Vite fiss. tirante sosp. post. al telaio<br>Screw fixing rear suspension rod to the frame<br>Vis de fixation tirant suspension arrière au cadre                      | M10x1,25                          | 54÷58,8     | 5,5÷6,0   | 39,8÷43,41 |
| Vite fiss. tirante sosp. post. al bilanciario<br>Screw fixing rear suspension rod to the rocker arm<br>Vis de fixation tirant suspension arrière au balancier        | M12x1,25                          | 98÷108      | 10÷11     | 72,3÷79,5  |
| Vite fiss. bilanciario sosp. post. al forcellone<br>Screw fixing rear suspension rocker arm to the fork<br>Vis de fixation balancier suspension arrière à la fourche | M12x1,25                          | 98÷108      | 10÷11     | 72,3÷79,5  |
| Vite fiss. ammortizzatore al bilanciario<br>Screw fixing shock absorber to the rocker arm<br>Vis de fixation amortisseur au balancier                                | M10x1,25                          | 44÷49       | 4,5÷5     | 32,5÷36,2  |
| Vite fiss. ammortizzatore al telaio<br>Screw fixing shock absorber to the frame<br>Vis de fixation amortisseur au cadre                                              | M10x1,25                          | 44÷49       | 4,5÷5     | 32,5÷36,2  |
| Vite fiss. guidacatena<br>Screw fixing chain guide<br>Vis de fixation guide-chaîne                                                                                   | M6x1                              | 4,7÷5,1     | 0,48÷0,52 | 3,5÷3,8    |

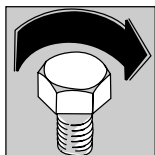
**COPPIE DI SERRAGGIO  
TORQUE WRENCH SETTINGS  
COUPLES DE SERRAGE  
ANZIEHMOMENT  
PARES DE TORSION**

<http://husqy.forumsactifs.com>



| Anwendung<br>Aplicacion                                                                                                       | Gewinde<br>Fileteado | Nm          | Kgm       | Lbft       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-------------|-----------|------------|
| Befestigungsschraube Lenkerstützen<br>Tornillo fij. soportes manillar                                                         | M10x1,5              | 19,6÷21,6   | 2,0÷2,2   | 14,5÷15,9  |
| Befestigungsschraube Lenkerklemme<br>Tornillo fij. grapa manillar                                                             | M8x1,25              | 19,6÷21,6   | 2,0÷2,2   | 14,5÷15,9  |
| Schraube Schutz Gabelschäfte<br>Tornillo protección tijas horquilla                                                           | M5x0,8               | 7,4÷8,2     | 0,76÷0,84 | 5,5÷6,1    |
| Befestigungsschraube Schachtschutzring<br>Tornillo fij. anillo protección tijas                                               | M5x0,8               | 2,3÷2,6     | 0,24÷0,26 | 1,7÷1,9    |
| Befestigungsschraube Leitungsdurchgang Hinterradbremse<br>Tornillo fij. pasatubos freno trasero                               | M5x0,8               | 5,6÷6,2     | 0,57÷0,63 | 4,1÷4,5    |
| Zapfen grosse Gabel<br>Perno horquilla trasera                                                                                | M16x1,5              | 117,7÷127,5 | 12÷13     | 86,8÷94    |
| Schmiemoppel<br>Engrasador                                                                                                    | M6x1                 | 3,0÷3,04    | 0,29÷0,31 | 2,1÷2,2    |
| Befestigungsschraube Zugstange Hinteraufhängung am Rahmen<br>Tornillo fij. tirante susp. trasera en el bastidor               | M10x1,25             | 54÷58,8     | 5,5÷6,0   | 39,8÷43,41 |
| Befestigungsschraube Zugstange Hinteraufhängung am Kipphebel<br>Tornillo fij. tirante susp. trasera en el basculante          | M12x1,25             | 98÷108      | 10÷11     | 72,3÷79,5  |
| Befestigungsschraube Kipphebel Hinteraufhängung an Grossgabel<br>Tornillo fij. basculante susp. trasera en la horquilla tras. | M12x1,25             | 98÷108      | 10÷11     | 72,3÷79,5  |
| Befestigungsschraube Stossdämpfer am Kipphebel<br>Tornillo fij. amortiguador en el basculante                                 | M10x1,25             | 44÷49       | 4,5÷5     | 32,5÷36,2  |
| Befestigungsschraube Stossdämpfer am Rahmen<br>Tornillo fij. amortiguador en el bastidor                                      | M10x1,25             | 44÷49       | 4,5÷5     | 32,5÷36,2  |
| Befestigungsschraube Kettenführung<br>Tornillo fij. guía de cadena                                                            | M6x1                 | 4,7÷5,1     | 0,48÷0,52 | 3,5÷3,8    |





# COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE ANZIEHMOMENT PAIRES DE TORSION

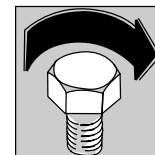
<http://husqy.forumsactifs.com>

| Applicazione<br>Application<br>Application                                                                                        |                             | Filettatura<br>Threading<br>Filetate | Nm        | Kgm       | Lb/ft     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Vite fiss. superiore guidacatena (WR)<br>Screw fixing upper chain guide (WR)<br>Vis de fixation supérieure guide-chaîne (WR)      |                             | M8x1,25                              | 23,3÷26,5 | 2,4÷2,7   | 17,3÷19,5 |
| Vite fiss. posteriore guidacatena (CR)<br>Screw fixing rear chain guide (CR)<br>Vis de fixation arrière guide-chaîne (CR)         |                             | M6x1                                 | 9,8÷10,8  | 1,0÷1,1   | 7,2÷7,9   |
| Vite fiss. anteriore guidacatena (CR)<br>Screw fixing front chain guide (CR)<br>Vis de fixation avant guide-chaîne (CR)           |                             | M8x1,25                              | 9,8÷10,8  | 1,0÷1,1   | 7,2÷7,9   |
| Vite fiss. pattino<br>Screw fixing slider<br>Vis de fixation patin                                                                |                             | M5x0,8                               | 4,4       | 0,45      | 3,2       |
| Vite fiss. avvisatore acustico (WR)<br>Screw for fixing the horn (WR)<br>Vis de fixation avertisseur acoustique (WR)              |                             | M6x1                                 | 10,3÷11,3 | 1,05÷1,15 | 7,6÷8,3   |
| Vite fiss. parafango anteriore<br>Screw fixing front mudguard<br>Vis de fixation garde-boue avant                                 |                             | M6x1                                 | 10,3÷11,3 | 1,05÷1,15 | 7,6÷8,3   |
| Vite fiss. portanumero anteriore (CR)<br>Screw fixing front number holder (CR)<br>Vis de fixation plaque minéralogique avant (CR) | inferiore, lower, inférieur | M6x1                                 | 10,3÷11,3 | 1,05÷1,15 | 7,6÷8,3   |
|                                                                                                                                   | superiore, upper, supérieur | M5x0,8                               | 5,6÷6,2   | 0,57÷0,63 | 4,1÷4,5   |
| Vite fiss. posteriore copricatena (WR)<br>Screw fixing rear chain cover (WR)<br>Vis de fixation arrière carter chaîne (WR)        |                             | M5x0,8                               | 4,4       | 0,45      | 3,2       |
| Vite fiss. parafango posteriore<br>Screw fixing rear mudguard<br>Vis de fixation garde-boue arrière                               |                             | M6x1                                 | 10,3÷11,3 | 1,05÷1,15 | 7,6÷8,3   |
| Vite fiss. protezione ammortizzatore<br>Screw fixing shock absorber guard<br>Vis de fixation protection amortisseur               |                             | M6x1                                 | 5,6÷6,2   | 0,57÷0,63 | 4,1÷4,5   |

(\*): "LOCTITE 242"

**COPPIE DI SERRAGGIO  
TORQUE WRENCH SETTINGS  
COUPLES DE SERRAGE  
ANZIEHMOMENT  
PARES DE TORSION**

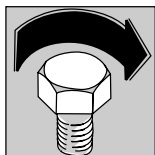
<http://husqy.forumsactifs.com>



| Anwendung<br>Aplicacion                                                                        | Gewinde<br>Fileteado | Nm        | Kgm       | Lb/ft     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-----------|-----------|-----------|
| Obere Befestigungsschraube Kettenführung (WR)<br>Tornillo fij. superior guia de cadena (WR)    | M8x1,25              | 23,3÷26,5 | 2,4÷2,7   | 17,3÷19,5 |
| Hintere Befestigungsschraube Kettenführung (CR)<br>Tornillo fij. trasera guia de cadena (CR)   | M6x1                 | 9,8÷10,8  | 1,0÷1,1   | 7,2÷7,9   |
| Vordere Befestigungsschraube Kettenführung (CR)<br>Tornillo fij. delantera guia de cadena (CR) | M8x1,25              | 9,8÷10,8  | 1,0÷1,1   | 7,2÷7,9   |
| Befestigungsschraube Gleitschuh<br>Tornillo fij. patin                                         | M5x0,8               | 4,4       | 0,45      | 3,2       |
| Befestigungsschraube der Hupe (WR)<br>Tornillo fij. indicador acústico (WR)                    | M6x1                 | 10,3÷11,3 | 1,05÷1,15 | 7,6÷8,3   |
| Befestigungsschraube Vorderkotblech<br>Tornillo fij. guardabarros delantero                    | M6x1                 | 10,3÷11,3 | 1,05÷1,15 | 7,6÷8,3   |
| Befestigungsschraube vorderer Nummertrager (CR)<br>Tornillo fij. portanumeros delantero (CR)   | untere, inferior     | M6x1      | 10,3÷11,3 | 1,05÷1,15 |
|                                                                                                | obere, superior      | M5x0,8    | 5,6÷6,2   | 0,57÷0,63 |
| Hintere Befestigungsschraube Kettenabdeckung (WR)<br>Tornillo fij. trasera cubrecadenas (WR)   | M5x0,8               | 4,4       | 0,45      | 3,2       |
| Befestigungsschraube hinteres Kotblech<br>Tornillo fij. guardabarros trasero                   | M6x1                 | 10,3÷11,3 | 1,05÷1,15 | 7,6÷8,3   |
| Befestigungsschraube Stosdampferschutz<br>Tornillo fij. proteccion amortiguador                | M6x1                 | 5,6÷6,2   | 0,57÷0,63 | 4,1÷4,5   |

(\*): "LOCTITE 242"





# COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE ANZIEHMOMENT PAIRES DE TORSION

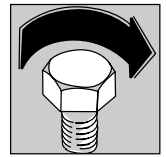
<http://husqy.forumsactifs.com>

| Applicazione<br>Application<br>Application                                                                                                              |    | Filettatura<br>Threading<br>Filetate | Nm        | Kgm       | Lbft      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Vite fiss. convogliatori aria<br><i>Screw fixing air conveyors</i><br>Vis de fixation convoyeurs d'air                                                  |    | M6x1                                 | 5,6÷6,2   | 0,57÷0,63 | 4,1÷4,5   |
| Vite fiss. anteriore pannelli laterali<br><i>Screw for fixing the side panels on the front</i><br>Vis de fixation antérieure panneaux latéraux          |    | M6x1                                 | 3,2÷3,6   | 0,33÷0,37 | 2,4÷2,7   |
| Vite fiss. portanumero laterale (posteriore)<br><i>Screw for fixing the side number-holder (rear)</i><br>Vis de fixation porte-numéro latéral (arrière) |    | M6x1                                 | 5,6÷6,2   | 0,57÷0,63 | 4,1÷4,5   |
| Vite fiss. anteriore copricatena (WR)<br><i>Screw fixing front chain cover (WR)</i><br>Vis de fixation avant carter chaîne (WR)                         |    | M5x0,8                               | 4,4       | 0,45      | 3,2       |
| Vite fiss. tampone anteriore serbatoio<br><i>Screw for fixing the tank front pad</i><br>Vis de fixation tampon antérieur réservoir                      |    | M8x1,25                              | 21,6÷23,3 | 2,2÷2,4   | 16÷17,3   |
| Vite fiss. posteriore serbatoio<br><i>Screw fixing rear tank</i><br>Vis de fixation arrière réservoir                                                   |    | M6x1                                 | 10,3÷11,3 | 1,05÷1,15 | 7,6÷8,3   |
| Vite fiss. disco freno anteriore<br><i>Screw fixing front brake disc</i><br>Vis de fixation disque frein avant                                          |    | M6x1 (*)                             | 13,7÷15,7 | 1,4÷1,6   | 10,1÷11,6 |
| Vite fiss. perno ruota anteriore<br><i>Screw fixing front wheel axle</i><br>Vis de fixation pivot roue avant                                            |    | M10x1,5                              | 49÷54     | 5,0÷5,5   | 36,2÷39,8 |
| Vite fiss. pinza freno anteriore<br><i>R Screw fixing front brake caliper</i><br>Vis de fixation étrier frein avant                                     |    | M8x1,25                              | 23,3÷26,5 | 2,4÷2,7   | 17,3÷19,5 |
| Vite fiss. rubinetto carburante<br><i>Screw for fixing the fuel cock</i><br>Vis de fixation robinet carburant                                           |    | φ 5,5                                | 2,35÷2,55 | 0,24÷0,26 | 1,73÷1,88 |
| Vite fiss. anteriore sella<br><i>Screw for fixing the saddle on the front</i><br>Vis de fixation antérieure selle                                       |    | M6x1                                 | 5,6÷6,2   | 0,57÷0,63 | 4,1÷4,5   |
| Vite fiss. scatola filtro<br><i>Screw for fixing the filter box</i><br>Vis de fixation boîte à filtre                                                   |    | M6x1                                 | 10,3÷11,3 | 1,05÷1,15 | 7,6÷8,3   |
| Vite fiss. tubazioni freni sulle pinze<br><i>Screw for fixing the brake pipes on the calipers</i><br>Vis de fixation tuyauterie freins sur les étriers  | WR | M10x1                                | 18,1÷20,1 | 1,85÷2,05 | 13,4÷14,8 |
|                                                                                                                                                         | CR |                                      | 23,5÷25,5 | 2,4÷2,6   | 17,3÷18,8 |

(\*): "LOCTITE 243"

**COPPIE DI SERRAGGIO  
TORQUE WRENCH SETTINGS  
COUPLES DE SERRAGE  
ANZIEHMOMENT  
PARES DE TORSION**

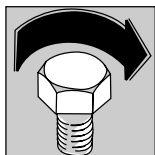
<http://husqy.forumsactifs.com>



| Anwendung<br>Aplicacion                                                                                       | Gewinde<br>Fileteado | Nm        | Kgm       | Lb/ft     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-----------|-----------|-----------|
| Befestigungsschraube Luftleitbleche<br>Tornillo fij. transportadores de aire                                  | M6x1                 | 5,6÷6,2   | 0,57÷0,63 | 4,1÷4,5   |
| Vordere Befestigungsschraube der Seitenpaneele<br>Tornillo fij. paneles laterales                             | M6x1                 | 3,2÷3,6   | 0,33÷0,37 | 2,4÷2,7   |
| Befestigungsschraube des seitlichen Nummerträgers (hinterer)<br>Tornillo fij. portanúmero lateral (posterior) | M6x1                 | 5,6÷6,2   | 0,57÷0,63 | 4,1÷4,5   |
| Vordere Befestigungsschraube Kettendeckel (WR)<br>Tornillo fij. delantera cubrecadenas (WR)                   | M5x0,8               | 4,4       | 0,45      | 3,2       |
| Befestigungsschraube des seitlichen Nummerträgers (hinterer)<br>Tornillo fij. grifo carburante                | M8x1,25              | 21,6÷23,3 | 2,2÷2,4   | 16÷17,3   |
| Befestigungsschraube des Treibstoffhahns<br>Tornillo fij. tapón anterior depósito                             | M6x1                 | 10,3÷11,3 | 1,05÷1,15 | 7,6÷8,3   |
| Hintere Tankbefestigungsschraube<br>Tornillo fij. trasera depósito                                            | M6x1 (*)             | 13,7÷15,7 | 1,4÷1,6   | 10,1÷11,6 |
| Befestigungsschraube Vorderradbremsenscheibe<br>Tornillo fij. freno delantero                                 | M10x1,5              | 49÷54     | 5,0÷5,5   | 36,2÷39,8 |
| Befestigungsschraube Vorderradbremszange<br>Tornillo fij. pinza freno delantero                               | M8x1,25              | 23,3÷26,5 | 2,4÷2,7   | 17,3÷19,5 |
| Vordere Befestigungsschraube des Sattels<br>Tornillo fij. anterior paneles laterales                          | ø 5,5                | 2,35÷2,55 | 0,24÷0,26 | 1,73÷1,88 |
| Befestigungsschraube des Filtergehäuses<br>Tornillo fij. anterior sillín                                      | M6x1                 | 5,6÷6,2   | 0,57÷0,63 | 4,1÷4,5   |
| Vite fiss. scatola filtro<br>Tornillo fij. caja filtro                                                        | M6x1                 | 10,3÷11,3 | 1,05÷1,15 | 7,6÷8,3   |
| Befestigungsschraube der Bremsleitungen auf den Zangen<br>Tornillo fij. tuberías frenos sobre las zapatas     | WR                   | M10x1     | 18,1÷20,1 | 1,85÷2,05 |
|                                                                                                               | CR                   | M10x1     | 23,5÷25,5 | 2,4÷2,6   |

(\*): "LOCTITE 243"





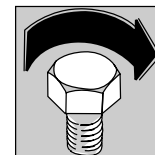
# COPPIE DI SERRAGGIO TORQUE WRENCH SETTINGS COUPLES DE SERRAGE ANZIEHMOMENT PAIRES DE TORSION

<http://husqy.forumsactifs.com>

| Applicazione<br>Application<br>Application                                                                                                                                                                                                                                                 | Filettatura<br>Threading<br>Filetate | Nm                              | Kgm                         | Lb/ft                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| Nipplo fiss. raggi ruote<br>Nipple fixing wheel spoke<br>Nipple de fixation rayons roue                                                                                                                                                                                                    | M4x0,75                              | 4,2÷4,6                         | 0,43÷0,47                   | 3,1÷3,4                     |
| Vite fiss. disco freno posteriore<br>Screw fixing rear brake disc<br>Vis de fixation disque frein arrière                                                                                                                                                                                  | M6x1 (*)                             | 13,7÷15,7                       | 1,4÷1,6                     | 10,1÷11,6                   |
| Dado fiss. corona posteriore<br>Nut fixing rear sprocket wheel<br>Erou de fixage couronne arrière                                                                                                                                                                                          | M8x1,25 (*)                          | 32÷36                           | 3,3÷3,7                     | 2,4÷2,7                     |
| Perno ruota posteriore<br>Rear wheel axle<br>Pivot roue arrière                                                                                                                                                                                                                            | M20x1,5                              | 135,3÷149                       | 13,8÷15,2                   | 100÷110                     |
| Vite fiss. antivibrante tubo di scarico al telaio<br>Screw fixing exhaust pipe vibration-damper to the frame<br>Vis de fixation antivibratoire tuyau d'échappement au cadre                                                                                                                | M6x1                                 | 10,3÷11,3                       | 1,05÷1,15                   | 7,6÷8,3                     |
| Vite fissaggio silenziatore di scarico<br>Screw fixing exhaust muffler<br>Vis de fixation silencieux d'échappement                                                                                                                                                                         | M6x1                                 | 10,3÷11,3                       | 1,05÷1,15                   | 7,6÷8,3                     |
| Vite fissaggio antivibrante al tubo di scarico<br>Screw fixing vibration-damper to the exhaust pipe<br>Vis de fixation antivibratoire au tuyau d'échappement                                                                                                                               | M6x1                                 | 10,3÷11,3                       | 1,05÷1,15                   | 7,6÷8,3                     |
| Vite fiss. indicatori di direzione (WR)<br>Screw for fixing the turn indicators (WR)<br>Vis de fixation indicateurs de direction (WR)                                                                                                                                                      | M6x1                                 | 5,6÷6,2                         | 0,57÷0,63                   | 4,1÷4,5                     |
| (*) "LOCTITE 243"<br>"LOCTITE 243"<br>"LOCTITE 243"                                                                                                                                                                                                                                        |                                      |                                 |                             |                             |
| NOTA - Dove non diversamente indicato coppie di serraggio standard per le seguenti filettature:<br>NOTE - If not otherwise specified, standard tightening torques for the following thread:<br>NOTE - Sinon différemment spécifié, couples de serrage standard pour les filetages suivant: | M5x0,8<br>M6x1<br>M8x1,25            | 4,9÷6,9<br>8,8÷9,8<br>21,6÷23,3 | 0,5÷0,7<br>0,9÷1<br>2,2÷2,4 | 3,6÷5<br>6,5÷7,2<br>16÷17,3 |

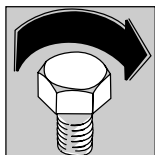
**COPPIE DI SERRAGGIO  
TORQUE WRENCH SETTINGS  
COUPLES DE SERRAGE  
ANZIEHMOMENT  
PARES DE TORSION**

<http://husqy.forumsactifs.com>



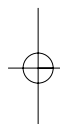
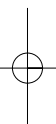
| Anwendung<br>Aplicacion                                                                                                                                                                                           | Gewinde<br>Fileteado      | Nm                              | Kgm                         | Lb/ft                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| <i>Befestigungsniipple</i><br>Niple fij. radio rueda                                                                                                                                                              | M4x0,75                   | 4,2÷4,6                         | 0,43÷0,47                   | 3,1÷3,4                       |
| <i>Befestigungsschraube Hinterradbremsscheibe</i><br>Tornillo fij. disco freno trasero                                                                                                                            | M6x1 (*)                  | 13,7÷15,7                       | 1,4÷1,6                     | 10,1÷11,6                     |
| <i>Befestigungsmutter Hinterkrank</i><br>Tuerca fij. corona trasera                                                                                                                                               | M8x1,25 (*)               | 32÷36                           | 3,3÷3,7                     | 2,4÷2,7                       |
| <i>Hinterradzapfen</i><br>Perno rueda trasera                                                                                                                                                                     | M20x1,5                   | 135,3÷149                       | 13,8÷15,2                   | 100÷110                       |
| <i>Befestigungsschraube Schwingungsdampfer Auspuffrohr am Rahmen</i><br>Tornillo fij. antivibrador colector de escape en el bastidor                                                                              | M6x1                      | 10,3÷11,3                       | 1,05÷1,15                   | 7,6÷8,3                       |
| <i>Befestigungsschraube Auspuffrohr</i><br>Tornillo fij. antivibrador en el tubo de escape                                                                                                                        | M6x1                      | 10,3÷11,3                       | 1,05÷1,15                   | 7,6÷8,3                       |
| <i>Befestigungsmutter Schwingungsdampfer am Auspuffrohr</i><br>Tornillo fij. antivibrador en el tubo de escape                                                                                                    | M6x1                      | 10,3÷11,3                       | 1,05÷1,15                   | 7,6÷8,3                       |
| <i>Befestigungsschraube der Fahrtrichtungsanzeiger (WR)</i><br>Tornillo fij. indicadores de dirección (WR)                                                                                                        | M6x1                      | 5,6÷6,2                         | 0,57÷0,63                   | 4,1÷4,5                       |
| (*) "LOCTITE 243"<br>"LOCTITE 243"                                                                                                                                                                                |                           |                                 |                             |                               |
| <i>MERKUNG: Wenn nicht anders angegeben gelten für die Standard - Befestigungsbauteile die folgenden Gewinde:</i><br>NOTAS: Donde no diversamente indicado pares de torsion standard para la siguiente fileteado: | M5x0,8<br>M6x1<br>M8x1,25 | 4,9÷6,9<br>8,8÷9,8<br>21,6÷23,5 | 0,5÷0,7<br>0,9÷1<br>2,2÷2,4 | 3,6÷5<br>6,5÷7,2<br>15,9÷17,3 |





**COPPIE DI SERRAGGIO  
TORQUE WRENCH SETTINGS  
COUPLES DE SERRAGE  
ANZIEHMOMENT  
PARES DE TORSION**

<http://husqy.forumsactifs.com>

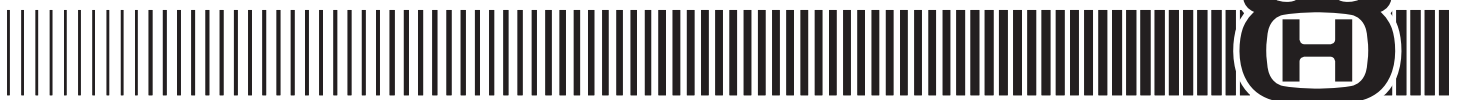


**NOTE PER MODELLI U.S.A./AUS  
NOTES FOR U.S.A./AUS MODELS  
NOTES POUR MODELES U.S.A./AUS  
ANMERKUNG FÜR U.S.A./AUS MODELL  
NOTE POR MODELOS U.S.A./AUS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

Sezione  
Section  
Section  
Sektion  
Sección

**Z**



**N° 8000A2957** (09-03)

**Z.1**

## NOTES FOR USA MODEL



## DISCLAIMER OF WARRANTY

IN ACCEPTING DELIVERY OF THIS MOTORCYCLE THE BUYER OR TRANSFEREE ACKNOWLEDGES THAT HE HAS THOROUGHLY INSPECTED THE MOTORCYCLE, AND FURTHER AGREES TO ACCEPT THE MOTORCYCLE AS IS WITH ALL DEFECTS OR FAULTS, CONCEALED OR OBVIOUS. HE FURTHER AGREES THAT NO WARRANTIES ATTACH, EXPRESS OR IMPLIED, INCLUDING ANY WARRANTY OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR ANY PARTICULAR PURPOSE. THE BUYER OR TRANSFEREE INDEMNIFIES AND HOLDS HARMLESS **CAGIVA U.S.A., MV Agusta Motorcycles S.p.A.**, THEIR AGENTS AND EMPLOYEES. FOR ANY FAILURE OF PERFORMANCE, COST OF SERVICE, OR REPAIR. THE BUYER FURTHER ACKNOWLEDGES THAT THIS MOTORCYCLE IS NOT INTENDED FOR USE ON PUBLIC STREETS, ROADS, HIGHWAYS, OR TRAILS UNDER PUBLIC JURISDICTION AND THAT USE ON SUCH MAY VIOLATE STATE AND FEDERAL LAW.

<http://husqy.forumsactifs.com>

WILLOW GROVE, PA 19090-4193  
215-830-3300

Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.

This technical diagram illustrates the exploded view of a motorcycle's lighting system, specifically the headlight and tail light assemblies. The components are arranged to show their relative positions and assembly sequence.

**Headlight Assembly Components:**

- Headlight Housing:** The main protective enclosure for the lamp.
- Lens:** The clear protective cover for the bulb.
- Bulb:** The light source, shown in its base.
- Mounting Bracket:** The component that secures the headlight to the motorcycle frame.
- Wiring Harness:** A bundle of wires with connectors for the headlight.
- Fasteners:** Various screws and bolts used for assembly.

**Tail Light Assembly Components:**

- Tail Light Housing:** The main protective enclosure for the rear lamp.
- Lens:** The clear protective cover for the bulb.
- Bulb:** The light source, shown in its base.
- Mounting Bracket:** The component that secures the tail light to the motorcycle frame.
- Wiring Harness:** A bundle of wires with connectors for the tail light.
- Fasteners:** Various screws and bolts used for assembly.

**Documentation:**

- Wiring Diagram:** A small card labeled "Husqvarna 'KIT Enduro' WIRING DIAGRAM" providing electrical connection information.
- Tail Light Fastening Instructions:** A small card labeled "Husqvarna 'KIT Enduro' TAIL LIGHT fastening instructions" providing specific mounting details.

**NOTE PER MODELLI U.S.A./AUS**  
**NOTES FOR U.S.A./AUS MODELS**  
**NOTES POUR MODELES U.S.A./AUS**  
**ANMERKUNG FÜR U.S.A./AUS MODELL**  
**NOTE POR MODELOS U.S.A./AUS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

**SPARK ARRESTER**

*The WR models are equipped with a U.S. Forest Service approved spark arrester for maximum efficiency and performance.*

**“ SPARK ARRESTER” MAINTENANCE AND CLEANOUT INSTRUCTIONS**

Proceed as follows:

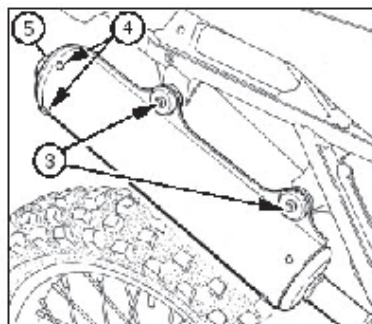
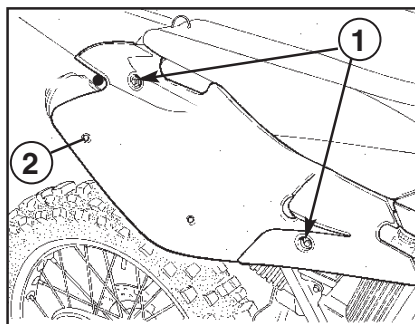
- A: Remove the screws (1) and the R.H. side panel (2). Extract the silencer from the union manifold to the xhaust pipe.
- B: Remove the two screws (3) fastening the muffler to the rear frame.

**Note\*: If silencer or exhaust are difficult to remove, help to slide them apart by tapping gently with a rubber or plastic hammer.**

- C: remove the four screws (4) and the endcap (5) from silencer's body;
- D: examine SPARK ARRESTER conditions and remove, if necessary, carbon particles from the SPARK ARRESTER screen;
- E: if necessary, inflate air on the SPARK ARRESTER screen, in the opposite direction in respect of the exhausted gas flow;
- F: assemble the front endcap on the silencer's body, mounting the screws in the correct position, providing a tight connection between endcap and silencer's body, using, if necessary, a silicone paste;
- G: re-assemble the silencer on motorbike.

Due to the SPARK ARRESTER position on the silencer, if you need only to check the SPARK ARRESTER conditions you can:

- A: disassemble the silencer from motorbike;
- B: check SPARK ARRESTER conditions simply looking into the silencer from front endcap opening;
- C: if the check is positive, you can proceed in re-assembling the silencer on the motorbike;
- D: if the check is negative, proceed with the maintenance and cleanout procedure.



## NOTES FOR AUS MODEL



### Tampering Warning:

Tampering with Noise Control System Prohibited. Federal law prohibits the following acts or causing therefor:

- 1) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use, and
- 2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.

Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below.

- 1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.
- 2) Removal or puncturing of any part of the intake system.
- 3) Lack of proper maintenance.
- 4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.

This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.

**NOTE PER MODELLI U.S.A./AUS  
NOTES FOR U.S.A./AUS MODELS  
NOTES POUR MODELES U.S.A./AUS  
ANMERKUNG FÜR U.S.A./AUS MODELL  
NOTE POR MODELOS U.S.A./AUS**

<http://husqy.forumsactifs.com>

